

at man for eksempel har en 50 km-grænse i byerne, er med til at sikre, at der sker færre uheld.

Fru Margrete Auken må vel medgive, at man skal have lov til at køre på vejene, og at vi altså ikke alle sammen skal køre rundt i en hestevogn med 10 km i timen. I så fald er jeg enig i, at der ikke ville ske nogen uheld på vejene. Men nu kører folk altså rundt i bilerne, og sagen er den, at der aldrig nogen sinde har været så få uheld som i løbet af de sidste 25 år. Der er altså sket et fald i antallet af uheld, fordi vi har fået nogle sikrere biler, og fordi vi har haft en masse oplysningskampagner.

Når vi har talt om højere fartgrænser, har det ikke været i byerne. Det har været på motorvejene, for hvis der er noget, der også er veldokumenteret, er det, at det er på motorvejene, der sker færrest uheld, hvor det altså er mest sikkert at køre. Der sker ikke særlig mange uheld.

Hvis man altså kunne sætte farten lidt op dér og få lokket nogle af trafikanterne over på motorvejene i stedet for at køre på de mere farlige landeveje, ville man måske få nogle færre uheld.

Margrete Auken (SF):

Jeg kan høre, at hr. Brian Mikkelsen er ny i færdselssikkerhedsdebatten. De Konservative har aldrig foreslået lavere hastighedsgrænser, og vi har haft en lang debat om det dér med at lokke folk over på motorvejene, hvis de måtte køre stærkere dér.

Der er lavet et langt og grundigt arbejde i Færdselssikkerhedskommissionen, for det var jo en konservativ mærkesag, og det eneste, man kunne se, man ville få ud af det, var selvfølgelig, at man alligevel øgede antallet af ulykker, plus man ville få mere kørsel; folk vælger jo aldrig en landevej, hvis det kan betale sig at tage en motorvej i nærheden. Det ved vi også godt.

Det siger bare noget om kvaliteten af det konservative indlæg i denne sammenhæng, men man kan jo håbe på, at hr. Mikkelsen på et eller andet tidspunkt lærer lidt mere, og så kan det da godt være, han er et godt menneske, det skal jeg ikke kunne sige.

Det lovforslag, der er fremsat, er skidt og kanel mellem hinanden. Jeg synes stadig væk ikke, det er særlig godt at komme med det forslag om taxi i busbaner i en færdselssikkerheds-sammenhæng. Det bliver altså lidt for komisk i en færdselssikkerhedssammenhæng.

Jeg medgiver gerne, at det tydeligvis har gjort indtryk i Trafikministeriet med de hørings svar, der er kommet, hvorefter kun taxierne er udelte begejstrede for at få lov at køre dér.

Jeg er ikke tilfreds, men dog nogenlunde lettet over, at man har vendt op og ned på modellen. Det bliver selvfølgelig komisk, når vi kan se, at i København vil det så højst være 10 pct. af de i forvejen få busbaner, der kan bruges til det. Men det er jo altid noget, at det er gået den vej, og jeg håber så, at lobbyen fra politikerne og fra taxifolkene, som har været ganske stærk, ikke kuldaster modstanden i København.

Når vi har den her debat, er det jo ejendommeligt, at man kan se, at næsten ingen politikere åbenbart er vant til at køre i bus og er klar over, hvad det betyder at have en busbane og den tryghed, det giver, at der ikke pludselig kommer farende biler ind foran bussen. Det skal altså prioriteres op, og jeg vil igen gerne sende et lille møgfald af sted til Vejdirektoratets elendige rapport, men nu håber vi, at vi denne gang kan bede dem om lige at lave en ordentlig færdselssikkerhedsvurdering og hensigtsmæssigheds-vurdering af det.

Det har hjulpet lidt på det, at de dog har hægtet sig så meget sammen i deres hørings svar, at de har skrevet, at det måske ikke var så smart, at man gik helt sådan til værks. Men det er en dårlig rapport, det er svagt materiale, og jeg synes, vi skulle pille det helt ud af lovforslaget igen. Så er det sagt.

Af de andre ting er det meste rimeligt og fornuftigt. Det er glimrende, at man laver om på det dér med aldersgrænsen for transport af børn på cykler. Vi er tilhængere af, at man stopper den dér håndholdte mobiltelefon-snak. Jeg vil gerne bede om, at vi får resultatet af den canadiske undersøgelse, der blev omtalt for nylig, hvor man har en vistnok meget grundig dokumentation af, hvad det i det hele taget betyder at få telefonopkald udefra, mens man kører bil. Det ville være gavnligt at se det, og jeg forstår i grunden ikke, hvorfor det punkt i forslaget først skal træde i kraft et helt år senere end resten. Men selvfølgelig støtter vi det.

Selve promillekørseldebatten vil jeg ikke gå mere ind i. Den synes jeg vi har brugt tid nok på her i forhold til den rolle, den faktisk spiller for færdselssikkerheden.

Så vil jeg til sidst sige noget om hastighederne. Jeg vil gerne have en dokumentation for, at man ikke kan bruge en 60 pct.-grænse i stedet for en 70 pct.-grænse. Det hele er, så vidt jeg kan