

se, et spørgsmål om, hvorvidt politiet vil tage det alvorligt. Nu bliver man jo lidt grebet hvert år, når politiet siger, at de laver en kampagne, og så går de ud og opdager til deres store forbløffelse, at der køres alt for stærkt. Vi andre, der færdes meget både på cykel og i bil, ved, at man kunne tage hastighedsstynderne med net, og vi ved også, at det ville få en kolossal indflydelse.

Jeg tror, det tal, der er nævnt i redegørelsen, om, hvad der vil komme ud af at overholde gældende hastighedsgrænser, er for beskedent. Jeg har faktisk i Færdselssikkerhedskommissionen og fra Vejdirektoratet hørt et betydelig højere tal, men det er nu lige meget. Det er et godt tal under alle omstændigheder, og jeg mener, det er et af de meget vigtige steder, hvor der skal sættes ind. Derfor er jeg selvfølgelig stadig ked af, at der kun er sat midler af til en 25 pct.-øgning af poliitiets overvågningsindsats, og jeg er ked af, at jeg endnu ikke har fået et svar fra trafikministeren, som overbeviser mig om, at der er en ærlig vilje og/eller kompetence – og helst begge dele – i Trafikministeriet til at få det igennem. Jeg synes, det stadig ser meget problematisk ud, og hvis vi skal have det ministerium til også at lave de andre ting, tyder det på, at der skal visse udskiftninger til.

Jeg håber altså, at vi får forslaget hurtigt igennem, og jeg vil som sagt bare bede om, at ministeren vil indskærpe over for først og fremmest politiet, at hastighedsgrænserne skal tages alvorligt. Når det f.eks. er beskrevet, at 65 km/t i forhold til 50 km/t betyder, at bremselængden øges fra 16 m til 27 m, plus at man skal lægge reaktionstiden til, står det klart, at det i masser af tilfælde betyder forskellen mellem liv og død, og der er ikke engang tale om den procentforskil. Derfor er det lidt vemodigt, at vi kan se, det tages så lemfældigt.

Men vi støtter altså forslaget, og vi håber, at ministeren hurtigst muligt vil få grænsen ned på 60 pct. og skaffe de nødvendige ressourcer.

Meddelelser fra formanden

Formanden:

Jeg skal meddele, at jeg lige nu har fået besked om, at jeg efter anmodning fra sundhedsministeren skal lade den sidste sag – første behandling af lovforslag nr. L 196: Forslag til lov om

midlertidigt prisstop for lægemidler m.v. – udgå af dagsordenen for mødet i dag.

Vibeke Peschardt (RV):

Det er en større pakke til forbedring af trafikikkerheden, regeringen fremsætter her, og jeg synes på sin vis godt, man kan sammenligne den med voldspakken, som jeg også sagde i debatten om redegørelsen for lidt siden.

Det er vigtige ting, pakken handler om: skærpede sanktioner for spirituskørsel og groft uforsvarlig kørsel osv., og det er jo ikke nogen hemmelighed, at det kontroversielle forslag i pakken er forslaget om nedsættelse af promillegrænsen fra 0,8 til 0,5. Salen har rumlet flere gange, og jeg medgiver, at Det Radikale Venstre tidligere har haft en anden holdning til forslaget, end vi har i dag. Vi har faktisk et par gange her i 1990'erne stemt imod en nedsættelse af grænsen, men tiderne ændrer sig og holdningerne skærpes, og vi mener, at den sammenhæng, forslaget er sat ind i her, er den rigtige.

Hos os er der altså overvejende enighed om at nedsætte grænsen; men nogle i den radikale gruppe har dog tilkendegivet, at de faktisk gerne så, at grænsen blev sat helt ned til 0,2 promille, fordi det ville give en helt ren og konsekvent grænse. Derfor vil vi gerne have, at det rent teknisk bliver gjort muligt under udvalgsbehandlingen, at de bestemmelser i forslaget, der angår promillegrænsen, kan blive bragt til særskilt afstemning, og det standpunkt har vi meddelt trafikministeren.

Det har i dag været kraftigt debatteret, om man decideret kan påvise en forringet evne til at føre køretøjer ved højere eller lavere promiller. Jeg er ret overbevist om, at der er meget stærke indicier for, at lavere promiller giver mere sikker kørsel. Det fremgår af bemærkningerne, at en amerikansk undersøgelse fra 1988 fastslår, at en sikker promilleværdi ikke findes, men at den beregnede relative risiko stiger med promillen. Risikoen stiger betydeligt fra 0,5 til 0,8 promille, altså ved en 60 pct. højere alkoholindtagelse, og det må efter min opfattelse betyde, at evnen til at føre køretøjer forringes.

Andre udenlandske undersøgelser bekræfter, at for en gennemsnitsbilist med en promille på 0,5 er risikoen for uheld dobbelt så stor som for bilister, der ikke har drukket, og at 60 pct. større alkoholindtagelse må bevirke en endnu mere forringet føreevne. Det er også blevet konkluderet i en række EU-lande, der allerede har nedsat promillegrænsen til 0,5, og det mener jeg vi bør drage konsekvensen af.