

kerhed og reducerer midlerne til det færdsels-sikkerhedsmæssige arbejde betydeligt.

Man kan alvorligt undre sig over holdningen til dødsfald i trafikken. Tænk bare, hvis der var tale om en togulykke eller en flyulykke med 459 dræbte. Det ville sende chokbølger gennem hele landet. Men nu sker det bare sådan drypvis i trafikken lidt efter lidt, så det næsten ikke registreres af andre end dem, det så tragisk berører. Det er jo altid de andre, det går ud over, eller er det?

Det handler i høj grad om holdninger, om den enkelte borgers holdning: Trafiksikkerhed starter med dig. Men her lader den danske trafik-kultur og moral meget tilbage at ønske. Igen og igen bekræftes man i, at færdselsloven af de fleste, også så langt ind i det politiske liv og i regeringen, alene betragtes som en vejledende foranstaltning. Lov er lov, og lov skal holdes, kan man høre borgerlige politikere gentage igen og igen, men det gælder åbenbart ikke her – her skal man bare tilpasse adfærden efter forholdene.

Men det mest alvorlige i denne folkelige dødsdrift understøttes af en særlig form for politisk dobbeltmoral og hykleri, som regeringens politik desværre er et klart eksempel på. Debat-ten om regeringens forslag om forhøjelsen af hastigheden på motorvejene taler sit eget tydelige sprog. Antallet af dræbte vil alt andet lige stige med to-tre om året.

Det er jo en ren tilståelsessag, når ministeren f.eks. i sit svar på spørgsmål nr. S 1433 fra 18. marts 2002 fremhæver, at når brug af sideblink ved vognbaneskift nu anbefales, er det, fordi en forhøjelse af hastighederne vil føre til en større spredning af hastighederne på motorvejene og dermed til flere farlige situationer. Færdsels-sikkerhedsmæssige forbedringer og kampagner gennemføres altså nu primært for at afværge de værste forringelser skabt af regeringens politik.

Når ministeren gør et stort nummer ud af, at strækninger, der kan overvåges af automatisk fartkontrol, kan ses på internettet, risikerer hun jo indirekte at signalere, at det kun er på disse 2.300 strækninger, at hastighedsgrænserne gælder og kontrolleres. Men hastighedsgrænserne gælder vel generelt, eller gør de, fru minister?

Og hvad med kontrollen ved vejarbejder? De står jo ikke på internettet. Det er jo grotesk, at først så brokker folk sig over, at der er huller i vejene, og når de så skal repareres, ja, så forsøger de af al mulig kraft at køre dem ned, som skal udføre arbejdet.

Vi kan også se, hvorledes regeringens besparelser har ramt en lang række projekter, ikke

mindst til sikring af de bløde trafikanter, fod-gængere og cyklister. Alene besparelsen på Vej-direktoratets rådighedspulje har jo, som det kan ses af ministerens svar på spørgsmål S 443 af 12. november 2002, betydet, at hele 39 projekter om trafiksanering, cykelstier, sikre skoleveje, sorte pletter, sikring af ældre og handicappede er blevet sløjet.

Det rettes der jo ikke op på med den milliard, der afsættes i regeringens investeringsplan over de næste 10 år, ikke kun til trafiksikkerhed, men især til kapacitetsforbedringer på statens vejnet. Cykeltrafik er jo ikke regeringens ansvar, som trafikministeren udtalte ved præsentationen af investeringsplanen.

Når det drejer sig om de konkrete initiativer til opfølgning af Færdsels-sikkerhedskommissionens handlingsplan, så er det da positivt, at der nu i sidste øjeblik ifølge ministerens udtalelse til Berlingske Tidende i dag sikres de nødvendige penge til tredje fase af Rådet for Større Færdsels-sikkerheds kampagne.

Kl. 14.20

Men der er jo langt igen. Midler til fremme af virksomhedsplaner er blevet fjernet, også selv om virksomheder som Carlsberg, Lego og Post Danmark er blevet fremhævet som eksempler på, hvor vigtige de kan være, og hele området for fremme af sikker cykeltrafik og gang er som nævnt hårdt ramt af besparelserne. Og det er naturligtvis så meget mere alvorligt, som man kan konstatere, at netop disse grupper er overrepræsenteret i døds- og ulykkesstatistikkerne.

Endelig er trafiksikkerhedsforskning skåret dramatisk ned.

Det er alt i alt stærkt foruroligende og en helt uacceptabel udvikling, og jeg skal derfor på vegne af Socialdemokratiet, SF, Det Radikale Venstre, Enhedslisten og Kristeligt Folkeparti fremsætte følgende:

Forslag til vedtagelse

»Idet Folketinget tilslutter sig Færdsels-sikkerhedskommissionens målsætning »Hver ulykke er en ulykke for meget«, og idet Folketinget noterer sig,

- at regeringen har skåret bevillingerne til det færdsels-sikkerhedsmæssige arbejde dramatisk ned, og
 - at antallet af dræbte i trafikken steg fra 431 i 2001 til 459 i 2002,
- pålægger Folketinget regeringen