

f.eks. i Belgien, for der er ikke nogen kontrol på det sted.

Holdningen er, som den er hos flertallet her i Folketinget, at det jo strengt taget er lige meget. Men jeg tror ikke på – det vil jeg meget, meget, meget gerne have uret i – at der kommer skærpet kontrol. Heller ikke, hvor der er 110 km/t. og 90 km/t., det tror jeg simpelt hen ikke på.

For det er vitterlig imod alt, hvad regeringen har sagt i den her sammenhæng. Den skærpede kontrol har man afvist, skønt den kan laves. I et af svarene står der, at man vil have sådan nogle store afgrænsnings- og definitionsproblemer. Jeg ved ikke, hvad det er for nogle afgrænsnings- og definitionsproblemer, man vil have, hvis man skal til at bruge den automatiske hastighedskontrol, som man kan lave ifølge gældende lovgivning. Den kan laves over det hele. Der er teknik til det. Vi ved det fra de lande, der bruger den, altså ubemandede kontrolstationer. Hvis man kun vil lave det ved vejarbejde, får man jo dermed også signaleret til trafikanterne, at det kun er ved vejarbejde, man behøver at overholde grænserne. Alle de andre steder kommer der den holdning, som generelt er, at grænserne er vejledende.

Hvis regeringen nu gik ind og tog alle vores ændringsforslag, kunne det jo blive en drøm af en lov. Der er gode ting i regeringens forslag, bestemt. Hvis man så bare gik ind og sagde, at nu gør vi det, for vi følger op: Det her skal ikke blive en lov om flere dræbte, det her skal blive en lov om færre dræbte og om bedre trafikssikkerhed.

Bare man simpelt hen fjernede øgningen af hastighedsgrænserne og satte alt det andet ind, altså forlenede det med en automatisk kontrol, så ville vi stå i en helt anden og meget, meget, meget, meget god situation.

Det er jo forfærdelig sørgmodigt og egentlig helt ufatteligt, at der er så meget fritgående kynisme, som vi oplever i den her sag, så det ikke er det, man gør. At vi ikke siger, at vi som minimum har som mål at komme ned på svensk niveau. Nu ved jeg godt, at det er det mest ambitiøse mål, man kan nå, men det skulle da bare mangle, at Danmark ikke siger, at det er det, vi går efter. Men vi nærmer os altså tværtimod Portugal i den her sammenhæng. Det er sådan der, hvor holdningerne til det er på den måde her.

Lad mig så også sige, at jeg godt lige vil henviser til den artikel. Jeg tror, vi skal sørge for, at vi får den rundt. Den er altså fra Motor nr. 4 fra

1995. Jeg har i øvrigt mange gange i Færdselssikkerhedskommissionen prøvet at få Justitsministeriet, også dengang det lå i Trafikministeriet, til at reagere på det, få Rigspolitiet til at reagere på det; hvordan kommer vi videre med det her?

Det er stort set gået død hver gang. Af en eller anden underlig grund vil man altså ikke følge ordentligt op på det, men vi bør nok få det gjort, så vi i hvert fald ved, hvad det er, regeringen iskoldt vælger fra.

Kl. 15.20

Hvis vi kunne få alle ændringsforslagene igennem – jeg er lige ved at sige, selv hvis ikke loven blev delt, men vi fik de andre ændringsforslag igennem – ville der jo ske det, at ulykkestallet ville falde, og jeg ved udmærket godt, at så ville hr. Per Dalgaard og ministeren og andre komme og sige: Jeres skræmmekampagne, se, ulykkestallet gik faktisk ned, da vi satte hastigheden op til 130 km/t. Jeg vil meget, meget gerne tage spot og hån dér, for det ville jo betyde, at den generelle hastighed gik ned, hvis vi lavede en generel fartkontrol på motorvejene. Hvor der er 90 km/t., hvor der er 110 km/t., og hvor der er 130 km/t., ville vi se et dramatisk fald i ulykkestallene.

Det er så gennemdokumenteret verden over, at øger man hastigheden, øger man også risikoen. Det er fuldstændig faste tal, og der er jo lavet de mest makabre storskalaforsøg, men da også nogle vidunderlige, hvor man har nedsat hastigheden, og vi har set, at det absolut har den virkning, som vi har forudsat.

Jeg vil meget anbefale, at man stemmer for ændringsforslagene, for så skal jeg juble og ikke sige andet end kønne ord om regeringen, i hvert fald i den her sammenhæng.

(Kort bemærkning).

Per Dalgaard (DF):

Jeg har et spørgsmål til fru Margrète Auken. Jeg har her et print fra Ingeniørens netavis fra den 5. marts 2003. Som overskrift står der: Svensk trafikstrategi slår fejl. Så jeg ved ikke lige, om det er de modeller, vi skal følge.

Der står: Sidste år omkom der 530 mennesker på de svenske veje. Det er omkring 20 færre end året før, men næsten 100 flere end det officielle svenske mål. Og trods al indsats er antallet af dræbte i trafikken nu lige så stort som midt i 1990'erne, og det er meget langt fra den halvering, som var målet at nå i 2007.

Vi taler her igen om Sverige.