

Der var ikke stillet ændringsforslag.

Lovforslaget sattes til forhandling.

Forhandling

Margrete Auken (SF):

Det er ikke, fordi vi i SF regner med, at vi i denne sammenhæng kan gøre indtryk på forstenede hjerter. Jeg synes bare, at det skal siges meget, meget tydeligt, at vi nu vedtager en lov, om hvilken vi med sikkerhed ved, at den koster menneskeliv. Vi ved også med sikkerhed, at den koster mange flere lemlæstede.

Når vi ved det med så stor sikkerhed, er det, fordi alle de afbødende tiltag – måske lige med undtagelse af blinklys, når man skifter bane – er betydningsløse, fordi ministeren afviser at øge og effektivisere kontrollen. Jeg synes bare, at det skal siges her op til sommeren.

Foran os ligger der i forvejen et så stort antal tragedier, at det burde have været hovedformålet, når vi snakkede færdselslov, hvordan vi får det her tal ned. Men nu sættes der masser af penge af, ikke til forbedret kontrol, men til at lave lidt vejtekniske ting.

Det, vi ved med sikkerhed, er, at det koster menneskeliv, og det er der nu et flertal i Folketinget der vedtager. Jeg tror, at enkelte, i hvert fald dem, der har forstand på færdselssikkerhed, ved, at det her er katastrofalt, og resten er åbenbart fuldstændig kolde indeni. Bare lige så det er sagt.

Det ville være vidunderligt ikke at få ret. Det ville være vidunderligt at se, når sommeren er ovre, at ulykkestallet falder, men så er det, vi skal til at satse på mirakler, for al statistik, al erfaring fra hele verden fortæller os, at det, vi gør nu, øger antallet af dræbte og lemlæstede, smadrede familier, smadrede liv fremover. Det er så forfærdeligt, at jeg ikke fatter, at Folketingets flertal kan gøre det.

Første næstformand (Svend Auken):

Ønsker flere at udtale sig? Ja, hr. Helge Adam Møller.

(Kort bemærkning).

Helge Adam Møller (KF):

Alle, der har forstand på færdselssikkerhed, siger fru Margrete Auken, ved, at det her vil få katastrofale følger. Jeg ved ikke, hvem der har forstand på færdselssikkerhed. Jeg mener, at jeg er

en af dem, og jeg mener ikke, at det får katastrofale følger.

Jeg synes også, det er meget interessant, at hvis man tager Danmark for nøjagtig 10 år siden, var gennemsnitshastigheden på de danske motorveje 112 km/t. Det var for 10 år siden. I dag er den 118 km/t. – det var den i 2001 – så den er altså steget markant. Alligevel er antallet af dræbte og kvæstede på motorvejene pr. kørt kilometer faldet markant i de samme 10 år. I 1991 skulle man køre 16 millioner kilometer på de danske motorveje for rent statistisk at blive udsat for et uheld. I 2001, da hastigheden var steget med 6 km i timen, kunne man køre yderligere 4 millioner kilometer, før man rent statistisk havde risikoen for at blive udsat for et uheld.

Summa summarum – det står klart og tydeligt i lovforslaget – hastigheden blev øget, og antallet af uheld faldt.

Jeg ved godt, at statistik kan gå op og ned, og det gør den jo, men sådan er det.

Kl. 10.45

Lad mig også minde fru Margrete Auken om, at i Tyskland, hvor man stadig væk har fri hastighed på halvdelen af motorvejsnettet, er antallet af kvæstede og uheld pr. kørt kilometer nøjagtig det samme, som det er i Danmark med en hastighedsgrænse på 110 km/t. Jeg tror, at de, der kører nede i Tyskland, ved, at der er nogle, der kører betydelig mere end 110 km/t., og alligevel er antallet af uheld nøjagtig det samme som i Danmark.

(Kort bemærkning).

Margrete Auken (SF):

Dette er jo en af de gange, hvor naturen er gået over optugtelsen. Jeg kunne begynde at citere, hvad hr. Helge Adam Møller sagde, da han præsenterede Færdselssikkerhedskommissionens handlingsplan, da han stadig væk var formand for den. Det lød ganske anderledes, men nu skal jeg spare forsamlingen her for citaterne og blot sige, at det er så stort tilbagefald, at vi begynder at regne pr. kørte kilometer i stedet for at regne i mennesker.

Så længe Færdselssikkerhedskommissionen har arbejdet, har det været en overordnet målsætning, at vi ikke så på antal kørte kilometer, men på mennesker. Det vil sige, at det er antallet af mennesker, der kommer til skade, og det er antallet af menneskeliv, vi sparer.

Bliver der kørt flere kilometer, kan der kompenseres ekstra. Derfor har man i andre lande, hvor man tænker på samme måde, et langt lave-