

at fotofartfælderne hjælper. Vi kan jo se af undersøgelseerne, at det betyder meget, meget lidt for hastigheden. Vejdirektoratet kan ikke konkludere noget ud fra undersøgelseerne. Men lad nu det ligge. Vi må få nogle flere tal og noget mere statistik på det.

Så til det mere håndgribelige: Jamen til hr. Søren Kolstrup vil jeg sige, at vi tror, at bilen jo er den nødvendighed, der er, når man ikke lige bor i nærheden af en S-station, ikke bor lige i nærheden af bussen, for så har man altså brug for sin bil til at fragte børn, som skal til gymnastik, som skal i skole. Det samme gælder, når man skal ned at handle, fordi man ikke kan bære syv bæreposer osv.

Der er bilen altså en nødvendighed for mange mennesker, for vi har ikke et system med en infrastruktur i dag med kollektiv transport, som når ud i hvert eneste gadehjørne. Det er der heller ikke ressourcer til, og det ville virke helt håbløst at have det.

Derfor skal det være en kombination. Jeg tror på bedre vejforbindelser. Bilisterne betaler 40 mia. kr. i forskellige skatter og afgifter i dag. Derfor har de krav på bedre vejvedligeholdelse, bedre veje og også en bedre fungerende kollektiv transport. Der er jeg sådan set meget enig med både Enhedslisten og SF og de mennesker, der argumenterer for det, at den skal fungere bedre for de mennesker, der bruger toget og den kollektive transport daglig.

Jeg ved også godt, at små reduktioner i hastigheden da betyder noget for trafikikkerheden, så derfor handler det også om sikkerhedsudstyr. Derfor handler det om kampagner, og derfor – for at komme over til fru Dorte Bennedsen – skal vi måske prøve det med prøvekørekortet, fordi de unge mennesker er så afhængige af og så forlibte i deres kørekort, at det måske kan være et virkeligt advarselssignal til dem: Hvis du kører for stærkt med mere end 20 km/t., kære Brian eller Kurt, så ryger kortet.

Det tror jeg virkelig ville være noget, de kunne mærke, og det er vi villige til at kunne gå ind at støtte og diskutere.

Ja, det minder om klippekortet, men klippekortet er jo en variation for alle bilister, hvor man summerer op. Her kunne man være konsekvent første gang og sige: Første gang du har overtrådt færdselslovgivningen inden for et vist niveau, så ryger kortet.

Det ville vi ikke have noget imod.

Fjerde næstformand (Poul Nødgaard):

Der er ikke flere korte bemærkninger.

Så har jeg forstået, ordførerne er enige om, at hr. Søren Kolstrup får lov at holde sit ordførerindlæg nu.

Søren Kolstrup (EL):

I den her debat er det selvfølgelig vigtigt at stille spørgsmålet: Hvorfor opstår ulykker? Der kan ikke peges på én årsag, men der kan dog peges på nogle strukturelle grunde hertil.

Vi lever i et samfund, hvor vi kan konstatere, at trafikmængden stiger og stiger. Der bliver mere og mere trængsel. Det er således interessant at kunne konstatere, at vejtrafikken er steget med næsten 50 pct. fra 1988 og til i dag.

Hvis man nu foretog det tankeeksperiment, at trafikmængden ikke var steget, hvad var der så sket? Så er der meget, der tyder på, at Færdselskommissionens handlingsplan fra 1988 faktisk var nået. Så dermed mener jeg godt, man absolut kan tillade sig at sige: Trafikmængden og stigningen i denne er ét problem. Man kan dertil føje, at vi lever i et samfund, hvor i hvert fald et flertal, f.eks. Folketinget, foretager bevidst forsøg på at lave en trafikpolitik, der er med til at skabe mere trafik. Det er altså ikke bare spørgsmålet om, at det eventuelt, som hr. Brian Mikkelsen er inde på, nærmest skulle være en naturlov, at man har det og det antal biler, men også at man bevidst forfølger en trafikskabende politik.

Vi ved således, at hvis man laver en motorvej, så skaber den mere trafik, og det er den lovmæssighed, der er så vigtig at forholde sig til. Jeg ved godt, at det er ud fra et eller andet ønske om – hov – at løse et problem. Men samtidig med at man evt. løser et problem i tid 1, så får man i tid 2, tid 3 og tid 4 endnu større problemer. Derfor er det ikke en løsning.

Men det er der endnu ikke så mange, der politisk har kræfter til at forholde sig til. Jeg kan jo konstatere i disse dage, at det mildt sagt heller ikke er det, der står øverst på trafikministerens dagsorden.

Trafikmængden er ikke blot vokset, men det er en særlig del af trafikmængden, der er vokset ekstra stærkt. Det er nemlig privatbilismen, som igen skaber et særligt problem.

Endelig synes jeg, det er værd at nævne, at det jo ikke er neutrale aktører, der er i spil her. Her er nogle bilfabrikanter, som er interesserede i at informere og reklamere om bilens velsignelser. Disse bilfabrikanter har jo så påtaget sig at