

udstyre bilen med mere og mere energi og flere og flere evner, således at fristelsen bliver meget stor. Og hvis man møder for mange hr. Svend Heiselberg'er i sit liv, så kan jeg jo konstatere, at disse hr. Svend Heiselberg'er åbenbart ikke kan modstå fristelsen fra bilfabrikanternes side, og så bliver vi nødt til at skære igennem og sige, at her ligger et selvstændigt problem.

Skal det være sådan, at nogle private firmaer kan tillade sig bare at friste i ét væk og lade bilens evne til at køre hurtigere og hurtigere være ubegrænset?

Endelig skal jeg nævne, at man i samfundsdebatten har talt om specielle grupper, f.eks. unge fyre, der mangler udfordringer. Det er i hvert fald vigtigt, når vi tager den debat, at de løsninger, vi finder i forhold til den gruppe, samtidig er løsninger, som gælder alle, sådan at vi ikke får en speciel generationsdiskussion.

Vi kan godt have et særligt sigte på at løse problemet i forhold til disse mennesker, men det er utrolig vigtigt at understrege, at det skal gælder alle.

På løsningssiden vil jeg gerne i ganske kort form påpege, at Enhedslisten er enig i den klippekortdebat, der har været. Vi vil meget gerne deltage i den og prøve at finde frem til en løsning her.

Punkt to: Vi er meget interesserede i at tage hastighedsdiskussionen. Herunder vil vi sikre den erfaring og den viden, vi som tidligere nævnt har om, at selv små reduktioner i den gennemsnitlige hastighed kan medvirke til at reducere ulykkerne. Det er en utrolig vigtig indsigt, som bør bruges i praktisk politisk arbejde.

Punkt tre: Vi er interesserede i generelt at reducere trafikmængden og ikke mindst inden for det afsnit, der hedder privatbilismen.

Punkt fire: Vi er interesserede i at få bilen ud af storbyen, i hvert fald i første omgang. I forhold til, jeg havde nær sagt alle i al almindelighed, og i forhold til at få en sikker by, så skylder vi at lade andre sikrere trafikformer nyde fremme.

Endelig skal jeg som det femte pege på, at der må vises cyklister og fodgængere særlig bevågenhed. Vi har trods alt fået nogle statistikker, der peger i den lidt rigtige retning, men for cyklister og for fodgængere kan de blive meget bedre.

Og igen inden for dette område vil jeg godt fremdrage bare ét forhold, og det er skolebørns skolevej. Der er meget ofte ved danske skoler tale om kaos, fordi disse fortravlede forældre

altså lige nu skal køre ungerne hen til skolen, og det går hurtigt, og man er ofte i en sindstilstand og en mental tilstand, hvor man ikke altid viser maksimalt hensyn.

Derfor fordres en generel politik i forhold til skolen og skoleområdet. Vi må konstatere, at det er meget svært for små samfund og kommuner at løse det her problem. Jeg tror, vi må tage det op generelt og tale om, at der skal finde nogle generelle fredeliggørelser sted omkring vores skoler.

Vi kan simpelt hen ikke være det bekendt i forhold til vore børn, i forhold til vore unge. Det bør også være et sted, hvor vi – uanset om vi er drønende uenige om alt det med trafikmængden – hurtigt og radikalt kunne gribe ind.

(Kort bemærkning).

**Arne Melchior (CD):**

Hr. Søren Kolstrup drog i tvivl, om det er en naturlov, at man skal have et vist antal biler. Jeg tror, jeg må give ham ret i, at det ikke er nedskrevet i nogen naturlov, men det hindrer jo ikke, at det er en pragtfuld ting.

Jeg har lagt mærke til hr. Søren Kolstrups fine skjorte. Han kunne have købt en meget billigere skjorte; vi kunne have meget mindre lys herinde og fungere udmærket alligevel; der er nogle, der tillader sig at drikke en øl en gang imellem, det er heller ikke nogen naturlov. Men det er altså en mulighed, som nogle mennesker er glade for at udnytte, og som de kan udnytte på en måde, som er til gavn for dem og ikke er til skade for nogen andre.

Det er sådan, vi også skal indrette trafikken og herunder bilismen. Hr. Kolstrup skulle prøve det engang: En bil er et pragtfuld hjælpemiddel, både for det enkelte menneske og for familien.

(Kort bemærkning).

**Søren Kolstrup (EL):**

Jeg skal overlade forsøg på at lave hymner til bilens pris til hr. Arne Melchior, men jeg skal så bare minde om, at uanset om hr. Arne Melchior og jeg har vidt forskellige tilgange til det her spørgsmål, så kunne det måske for at få nuancerne ind i debatten være meget interessant at skelne f.eks. mellem, om folk bor meget stationsnært eller ikke meget stationsnært.

Det kunne jo også være interessant at skelne mellem, om folk bor i en storby eller ikke bor i en storby. Det kunne jo også være interessant at drøfte, om ikke mennesker også handler i for-