

[Jimmy Stahr]

kører man den stakkels hollandske krikke frem endnu en gang, for det er jo en krikke, et øg, eller hvad vi skal kalde det. Det er en enkelt lille rapport, som ingen af os endnu ved om der er nogen videnskabelig baggrund for. Det er nogle enkelte undersøgelser, der er foretaget af – ja, jeg ved såmænd ikke engang, hvem det er, der har foretaget dem dernede, men man må da tro et ædrueligt foretagende, men der er ikke noget egentligt belæg for at tale om det som en videnskabelig rapport, og derfor synes jeg, vi skal udelade den, indtil vi ved meget mere om det.

Med disse ord skal jeg altså også stærkt anbefale, at vi ikke kører ind på dette hastigheds-spor.

(Kort bemærkning).

Niels Anker Kofod (V):

Jeg vil gerne beklage, hvis jeg har bragt noget ind i debatten, som var eksperterne imod. Jeg beklager meget, hvis det afsporer debatten. Det, jeg ville påpege, var en vis skepsis, og gøre opmærksom på, at man ikke skal have regler, som ikke kan overholdes, som ikke er naturlige. Det var kun det, jeg sagde.

I øvrigt vil jeg ikke blande mig i debatten, for der er nogle, der er så kolossalt kloge inden for dette emne, men måske det var fornuftigt, at også almindelige mennesker kom til at blande sig i debatten. Jeg beklager altså; jeg skal nok afbryde.

Tredje næstformand (Povl Brøndsted):

Hr. Helge Adam Møller for en kort bemærkning, og så går vi til ordførerrækken.

(Kort bemærkning).

Helge Adam Møller (KF):

Jeg bryder mig ikke om at blive beskyldt for at lyve, som fru Margrete Auken gør. Nu står jeg med papiret, og jeg vil gerne vise det til fru Margrete Auken. Det er det officielle papir, der er sendt frem til Retsudvalget, og som vi har behandlet senest forrige mandag i Færdselssikkerhedskommissionen, og det indgår nu i de officielle papirer.

Jeg sagde tre ting før. Jeg sagde for det første, at forsøget i Holland var ledsaget af øget politikontrol.

Jeg bekræftede også det, hr. Erling Christensen lige havde sagt, nemlig at alle forskerresul-

tater fortæller, at øger vi hastigheden, bliver der alt andet lige flere dræbt og kvæstet.

Derefter sagde jeg, at den rapport, vi har fået om det hollandske forsøg, på nuværende tidspunkt, efter at forsøget har været i gang et år, fortæller, at gennemsnitshastigheden, efter at man har hævet hastigheden til 120 km/t, er faldet med 3 km/t på de veje, hvor den er hævet til 120 km/t, og med 9 km/t på de veje, hvor der stadig væk er 100 km/t. Den er altså faldet begge steder.

Dernæst spørger hr. Jimmy Stahr: Hvem er det, der fortæller det? Jeg forstår, det er fra det hollandske institut for trafikikkerhed, som officielt til Folketinget oplyser, at det hedder SWOV. Det er de resultater, man har indtil i dag, og jeg synes da, man skulle glemme alle sine forudindtagne holdninger og sige: Her er noget, der har overrasket os alle. For både jeg og alle andre troede, at sætter man hastigheden op, kører folk hurtigere, og der bliver dræbt flere. Her sker der altså af en eller anden mystisk grund det modsatte: folk kører langsommere. Det er da spændende.

Knud Lind (FP):

Jeg må indledningsvis give den sidste taler ret i, at det er meget uheldigt, når man nedvurderer, at der er kommet en rapport til Retsudvalget, og nærmest fremstiller vedkommende, som om pågældende taler usandfærdigt. Det synes jeg ikke vi skulle tage med; det er grimt.

Dernæst vil også jeg gerne sige tak til justitsministeren for en saglig redegørelse. Selv om Fremskridtspartiet måske ikke er enig i alt, hvad der står i den, synes jeg virkelig, den er saglig. Jeg synes ikke, som en ordfører sagde, at den var meget tyndbenet. Der foreligger også en meget stor redegørelse fra Færdselssikkerhedskommissionen, men ministeren kan jo ikke sidde og skrive det hele af i en skriftlig redegørelse hertil. Vi synes i hvert fald, den er udmærket.

Men uanset de gode formål i redegørelsen må man nok sige, at en merudgift fra amter og kommuner over en 12-årig periode på 8,229 mia. kr. ikke er i overensstemmelse med de hensigter, som regeringen igennem adskillige år har givet til kommunerne om ikke at forøge udgifterne og skatterne. Det er en omstændighed, man må tage med i sine overvejelser. Denne handlingsplan består i 1988 og 1990 reelt af fire