

[Pia Kjærsgaard]

udvalg eller i et parti, er fuldstændig underordnet. Tænk dog på, at man skal bruge unyttig tid på den slags ligestillingspjat, som det tilmed er fuldstændig grotesk og uinteressant at efterkontrollere.

Hvordan har stats- og ligestillingsministeren tænkt sig, at dette forslag skal kontrolleres? Skal der nedsættes et kontrolorgan til at sørge for udførelse og efterkontrol af ligestillingslovens bogstav – med dertil hørende administrative udgifter?

Dette forslag er efter fremskridtspartiets mening et dybt ministerbuk for et socialdemokratisk organ, og det er fantastisk, at bukserne ikke revnede.

Fremskridtspartiet sympatiserer ikke med dette forslag, der forherliger venstrefløjsideologier, og stemmer selvfølgelig imod det.

Hermed sluttede forhandlingen.

### *Afstemning*

Lovforslaget

vedtoges med 137 stemmer (S, KF, V, SF, RV, CD, VS og KrF) mod 5 (FP og FD).

**Første næstformand (Knud Østergaard):**

Lovforslaget vil nu blive tilstillet statsministeren.

Den næste sag på dagsordenen var:

#### **5) Tredje behandling af lovforslag nr. L 12:**

*Forslag til lov om ændring af færdselsloven. (Hastighedsgrænser, køreuddannelse m.v.).*

(Fremsat 3/10 84. Første behandling 9/10 84. Betænkning 29/3 85. Anden behandling 11/4 85. Tillægsbetænkning 16/4 85).

Der var stillet 4 ændringsforslag i tillægsbetænkningen.

Uden for tillægsbetænkningen var der ikke stillet ændringsforslag.

Ændringsforslagene sattes først til forhandling.

### *Forhandling*

**Jimmy Stahr (S):**

Jeg skal sige, at det ændringsforslag, vi har stillet om ledbusser, alene har til formål

at sørge for, at ledbusserne bliver behandlet på samme måde som almindelige busser.

Det andet ændringsforslag går ud på en udsættelse af ikrafttrædelsen af det, vi vedtog ved anden behandling, nemlig at hastigheden i byen skal nedsættes fra 60 km til 50 km. Når vi vil foreslå, at man først igangsætter det 1. oktober, er det af hensyn til den ...

**Første næstformand (Knud Østergaard):**

Der er alt for megen uro. Jeg må bede medlemmerne pålægge sig fornøden selvdisciplin.

**Jimmy Stahr (S):**

... trafikdifferentiering, som vi har indarbejdet i forslaget, så man kan nå at lave de ting, som skal til, for at man kan have forskellige hastigheder f.eks. i yderkanten af byerne. Yderligere er det sådan, at de store trafikelskaber har nogle problemer, idet de har lavet deres sommerkøreplan, og der kan blive nogle problemer dér, hvis man ændrer hastigheden. Endelig synes jeg også, det er væsentligt, at ikke mindst Rådet for større Færdselssikkerhed får mulighed for at igangsætte en informationskampagne omkring disse ting, således at de virkelig er indarbejdet og forstået, når vi igangsætter dem.

Det tredje ændringsforslag om hastigheden, der ifølge forslaget skal være 110 km på motorveje, kan vi ikke støtte. Jeg synes, det er mærkeligt, når vi i sidste uge vedtog, at grænsen skulle være 100 km, at vi så pludselig i dag skal til at stemme om at sætte den 10 km i vejret. To grunde til, at vi ikke kan støtte det, vil jeg godt nævne.

For det første ved jeg ikke, om man har tænkt på, hvad det koster at sætte hastigheden op med disse 10 km. Tænk på skilte, brochurer osv.! Alt det vil man altså uden videre igangsætte for disse 10 km.

Og så synes jeg nok, det er væsentligt at sige til dem, der overvejer at stemme for 110 km, at alle undersøgelser stadig væk har vist, at enhver hastighedsforhøjelse betyder flere ulykker. Der er ikke én eneste heroppe, der kan stå og sige i overensstemmelse med sandheden og med belæg i papirer, at en forøgelse af hastigheden ikke betyder et forøget antal ulykker.

Det er meget vigtigt, synes jeg, at vi får gang i informationsarbejdet. Jeg synes, at