

Det må på den ene side erkendes, at resultaterne af prøvekørslerne ikke viste nogen markant forskel imellem kørsler med 1 person og kørsler med 2 personer. Da imidlertid allerede knallerter med 1 person på grund af den lovmæssigt begrænsede motoreffekt har vanskeligheder med under visse forhold at følge trafikrytmen, må biltilsynet

Statens Biltilsyn

H. Jespersen.

Spørgsmål 3:

„Vil ministeren finde det betænkeligt at forhøje hastighedsgrænsen for knallerter fra 30 km/t til f. eks. 40 km/t.?,

Svar:

Ud fra færdselssikkerhedsmæssige synspunkter må justitsministeriet nære megen betænkelighed ved at ændre den gældende regel, hvorefter en knallerts motor ikke må kunne fremdrive cyklen med en større hastighed end 30 km/t ad vandret vej.

Som anført i bemærkningerne til lovforslagets § 1, nr. 1, må den foreslåede nedsættelse af aldersgrænsen for kørsel på knallert påregnes at medføre en stigning i antallet af færdselsuheld. Såfremt der — foruden en nedsættelse af aldersgrænsen — tillige gennemføres en forhøjelse af maksimumshastigheden, vil der være en nærliggende risiko for en yderligere forøgelse af antallet af færdselsuheld samt for alvorligere følger af disse uheld.

I denne forbindelse skal man pege på det særlige risikomoment, det indebærer, at knallerter med højere hastighed fremføres på cyklestier. Efter færdselslovens § 32, stk. 3, skal kørsel med knallert uden for bymæssigt bebygget område ske på cyklesti, medens det i bymæssigt bebygget område skal ske på kørebanen, medmindre andet er tilkendegivet ved afmærkning. Der er i vidt omfang i bymæssige bebyggelser truffet bestemmelse om, at knallertkørsel skal ske på cyklesti, således at dette i praksis er den almindelige regel.

Det fællesnordiske forslag til nye vejtrafikregler indeholder i øvrigt en bestemmelse om, at knallertførere skal anvende cyklesti, medmindre andet er tilkendegivet ved afmærkning.

på den anden side finde det ønskeligt, at dette problem ikke øges gennem anvendelse af knallerter med 2 personer.

Uanset at det næppe vedrører afgørelsen i den konkrete sag, må biltilsynet som et yderligere argument imod at acceptere 2 personer på knallerter henvise til, at der ikke kræves førerbevis til disse.

Ingen af vore nabolande (Finland, Norge, Sverige og Vesttyskland) har regler, hvorefter en 15-årig kan føre knallert med en hastighed, der overstiger 30 km/t.

Endelig bemærkes, at der, såfremt en eventuel forhøjelse af den tilladte hastighed skal have virkning også for ibrugværende knallerter, vil opstå en række kontrolproblemer, idet det ikke vil kunne overlades den private uden offentlig kontrol at foretage konstruktive forandringer af motoren, således at denne kan fremdrive cyklen med den højere hastighed.

Spørgsmål 4:

„Kan det oplyses, hvorvidt de knallerter, som importeres til Danmark, er forsynet med forskelligt sikkerhedsudstyr, f. eks. blinklys og bremselys, som importørerne afmonterer, fordi det ikke er forudsat i de gældende danske bestemmelser?“

Svar:

Statens biltilsyn har over for justitsministeriet oplyst, at man ikke er i besiddelse af materiale til belysning af det rejste spørgsmål, men at man telefonisk har rettet henvendelse til importørerne af knallertfabrikaterne Honda, Kreidler, Monark, Puch, Tomos og Velo Solex.

Det er herunder oplyst, at importøren af den japanske Honda afmonterer såvel retningsviserblinklygter som stoplygter (bremselys), og at importøren af knallerten Tomos, der fremstilles i Holland og Jugoslavien, afmonterer stoplygtekomponenter.

De øvrige 4 fabrikater er ikke ved hjemtagningen forsynet med sikkerhedsudstyr som det omhandlede, men for 3 af disse gælder, at køretøjerne i mere eller mindre grad