

## Bilag 2.

### DANSK CYKLIST FORBUND

Den 4. marts 1971.

Dansk Cyklist Forbund, der som et af sine hovedformål søger at varetage cyklisternes tarv i henseende til trafiklovgivningen og planlægning af trafik, er bekendt med, at der — under behandlingen i Folketinget af forslag til ændring af færdselsloven, for så vidt angår aldersgrænsen for kørsel på knallerter — har været fremsat tanker om at lovfæste, at det tillades at køre med passager på knallert, samt at fartgrænsen sættes op fra den nuværende grænse på 30 km i timen til 50 km i timen.

I denne anledning tillader Cyklistforbundet — landets ældste trafikorganisation fra 1905 — sig at fremsætte sine kommentarer, navnlig med henblik på de forringede sikkerhedsmæssige konsekvenser, disse tankers gennemførelse indebærer for cyklisterne.

Indledningsvis henleder vi opmærksomheden på, at cyklismen gennem de senere år har gennemgået en meget betydelig udvikling og fremgang. Den øgede frihed og trang til motion samt de mange lægelige krav om nødvendigheden af bedre kondition har skabt en vældig tilvækst af nye cyklister, hvilket bl. a. kan registreres af salget af nye cykler, der i disse år ligger på 200-250.000 årligt. Desværre har denne — vel ud fra alle synspunkter — ønskværdige udvikling ikke givet sig udslag i større bevågenhed fra myndighederne med hensyn til større tryk og sikkerhed for cyklisterne. Det er overordentlig risikabelt at færdes i trafikken, og både med hensyn til cykelstier og færden, hvor sådanne ikke findes, må vi desværre konstatere en stadig forringelse af cyklisternes vilkår.

Medens Forbundet tidligere principielt var imod, at *knallerter fik tilladelse til at køre på cykelstier*, har man nu den opfattelse, at knallerter og cykler vil kunne benytte *samme anlæg i bytrafikken*, når blot *cykelstierne er så brede*, at knallerter kan

passere cyklerne uden gene for disse sidste. Den fælles benyttelse af cykelstier må kunne styrke Forbundets bestræbelser for oprettelse af cykelstier, evt. cykelveje i egen tracé.

Såfremt man imidlertid forøger det risikomoment, der er ved, at et motorkøretøj holder samme relativt snævre bane som en cykel, må Forbundet protestere mod, at knallerterne fortsat får tilladelse til at benytte samme bane som cyklisterne. Med de typer knallerter, der tillades, vil trafik med knallerter med 50 km's fart i timen i realiteten sige, at man tillader motorcykeltrafik på cykelstier — noget helt uacceptabelt for cyklisterne.

Vi er bekendt med, at man har taget spørgsmålet op, om den midlertidige ordning, hvorefter der kan udstedes tilladelse til at medtage en passager på knallerten, skal gøres permanent eller forbydes. Dansk Cyklist Forbund må anbefale, at denne form for knallertkørsel forbydes. Knallerten er i sin relativ spinkle konstruktion ikke egnet til to personer, og dette i forbindelse med den fastsatte hastighedsgrænse på 30 km medfører en slingrende og usikker kørsel, der ikke kan undgå at forøge risikoen for de øvrige trafikanter, først og fremmest cyklisterne. Den forløbne tid, den midlertidige ordning har siden landsretsdommen 12. marts 1970 fungeret, har til fulde bekræftet denne opfattelse, og tanken om en 15-års-knallertkører med et velvoksnet menneske som passager må forekomme ganske uforsvarligt udfra et trafikikkerhedsmæssigt synspunkt.

Dansk Cyklist Forbund må derfor indtrængende henstille, at enhver form for passager-transport på knallert — det gælder også børn — forbydes, og vi tillader os endvidere at anmode om, at udvalget i sine overvejelser af trafikproblemerne i alminde-