

[Wilhelm.]

især aldersgrænsen, er vores hensigt klar nok. Vi finder, at ulykkestallet for helt unge knallertkørere er alarmerende højt, så der må gøres alt for at bringe det ned. Men spørgsmålet er, hvad der bedst virker i den retning. En forhøjelse af aldersgrænsen tjener ikke hensigten, hvis den hovedsageligt bevirker, at man bare kommer til at kriminalisere en årgang af knallertkørere, der alligevel i større eller mindre udstrækning vil fortsætte knallertkørslen. Vi kan heller ikke helt se bort fra, at der på dette område ligger et meget åbenbart transportbehov for mange lidt større skolesøgende, især på landet naturligvis, som vil få meget vanskeligt ved at møde frem til deres arbejde, hvis man ikke havde tilladelsen til at køre knallert. Der burde gøres mange andre ting på dette område af den mere præventive art.

Vi ville ikke være fremmed for ideer om, at man simpelt hen lavede importforbud, når man nu ikke er kommet nogen vegne med hastighedsgrænserne, efter hvad maskinerne egentlig er bygget til, dvs. importforbud over for maskiner, der egentlig er bygget til en højere hastighed, end der er tilladt herhjemme, og som derved direkte frister til ombygninger.

Vi går naturligvis også ind for de tendenser, der er til at fremme en undervisning af knallertførere, og vi vil i øvrigt være med til, at man holder meget øje med, hvordan udviklingen kommer til at tegne sig for de 15-årige knallertkørere med hensyn til ulykkesfrekvenser og den slags ting for at se, om vi måske har grebet galt på dette punkt. Men som det ligger i dag, vil vi — noget usikkert, må jeg indrømme — stemme imod forslaget om at forhøje aldersgrænsen til 16 år.

Vi går ind for favorisering af hyrevognskørsel med passagerer i forhold til privat bilkørsel, og det vil altså sige forslaget om at tillade hyrevognskørsel i busspor.

Vi går imod forslaget om, at der kun må transporteres ét mindre barn på en cykel, og vi gør det ud fra de motiver, der allerede er nævnt her nogle gange af forskellige, nemlig sociale hensyn. Disse mødre eller for den sags skyld fædre, som om morgenen skal af sted med to børn til daginstitutioner, måske endda ad lange veje og til forskellige steder,

vil have meget vanskeligt ved at klare dette problem med denne indskrænkning.

Som det sidste af de konkrete forslag, vi finder er vigtige, og som vi bør nævne, går vi ind for forslaget om et værkstedsansvar.

Jeg skal til slut endnu en gang beklage, at vi ikke har magtet at opstille et alternativ, som bedre kunne have vist, hvad færdselsloven burde have indeholdt, hvis den skulle tjene almindelige menneskers behov og interesser og ikke bare halse efter den udvikling, som er sket på markedsmekanismens anarkistiske vilkår. Det er ikke, fordi vi finder dette uvigtigt, tværtimod, området er efter vores mening meget vigtigt, det berører os alle sammen hver dag, og det egner sig oven i købet fortræffeligt til at vise, hvordan det økonomiske system fastlægger vilkårene også på dette tilsyneladende upolitiske område, og egner sig derved også til en systemkritik på et andet område end de sædvanlige. I denne omgang har vi, hvad jeg beklager, altså måttet lade det blive ved antydningerne.

#### Biltzing (V):

Jeg vil gøre nogle bemærkninger til forslagene omkring hyrevognenes anvendelse af busbanerne.

Ønsket om, at hyrevognene skulle kunne køre i de for busserne forbeholdte kørebaner, har med mellemrum været rejst i den lokale debat i Københavns indre by. Baggrunden for ønsket har i første række været, at der tre steder i bykernen forekommer spærringer, som kun må passeres af cyklister og busser, og at der et enkelt sted findes modgående bustrafik i en i øvrigt ensrettet gade.

Opfattelsen er, at man i for høj grad har givet busserne fordele, og der er blevet peget på, at også hyrevogne er et led i en kollektiv trafik, som burde have samme fordele som busserne, ikke mindst på grund af hyrevognenes centrale placering som transportmiddel i et cityområde med så mange offentlige og private virksomheder.

Derved adskiller den lokale opfattelse sig altså fra socialdemokratiets opfattelse, såvel i Københavns magistrat som her i tinget.

Da lejligheden nu bød sig ved revisionen af færdselsloven, rejste venstre spørgsmålet. Henvendelser fra Lokalrådet for indre By og Dansk Taxiforbund bekræftede rimeligheden