

Hölge (FP):

Jeg kan heller ikke lade være med at tillægge det en særlig vægt, at det er en mangeårig redningskorpsredder, der nu fremsætter dette forslag til en ændring af færdselsloven vedrørende knallerter. Jeg har ikke selv været med til at udarbejde denne færdselslov, men jeg kan alligevel ikke lade være med at gå på talerstolen og omtale det, der for mig er det vigtigste i denne sag, nemlig vægtgrænsen. Det dér med hastigheden kan være alvorligt nok, og det har andre ordførere taget sig af, men jeg fatter altså ikke, at man vil sætte denne vægtgrænse.

Dreng og piger i alderen 15–16 år kan nok klare sig med en knallert med en vægt på 50–60 kg ved kørsel til og fra skole og til kørsel i fritiden, men hvorfor skal den bevægelige arbejdskraft – de mennesker, der virkelig har behov for den daglige kørsel – straffes, fordi man vil andres ulovligheder til livs? Den bevægelige arbejdskraft er flere hundrede tusinder af arbejdere, som hver dag kører på landevejen til og fra arbejde. Det er folk i alderen fra skønsmæssigt 17 til 65 år, der skal køre uanset vejret, i modvind, op ad bakker, på gode og dårlige veje, i regnvej, mørke, tåge, snevej, glat føre osv., og kommer de for sent, har de risiko for at miste arbejde, og hvad ved jeg. Dette køretøj er en meget vigtig ting for dem. Arbejdspladsen venter dem, og de skal være friske. Der er mange ting, der siger, at det køretøj, de har behov for, skal være et ordentligt køretøj, og det mener jeg ikke det bliver, når man begrænser dets vægt til 50–60 kg.

For disse mennesker ligger motorcykel og kørekort til motorcykel fjernt. De har måske ikke interesse i bil eller motorcykel; nogle finder, at en motorcykel er en for farlig ting at køre på, og samtidig har de ikke råd til at købe en bil.

Vi kender disse mennesker, vi taler med dem til hverdag. Der er sociale aspekter i denne sag også. Det er arbejdsmænd, telefonarbejdere, banearbejdere, postbude, murere, murerarbejdsmænd, tømrere og en masse, masse andre mennesker. For disse mennesker er der tale om befordring og kun befordring. Som jeg sagde før, disse mennesker har ikke råd til bil, i mange tilfælde i hvert fald, er måske slet ikke interesserede, og for dem er motorcyklen en for farlig ting. Disse mennesker har vi talt med. De er rystet ved tanken om disse nye bestemmelser, og de er ikke indstillet på at skifte til

en knallert på 50–60 kg. De forskellige fabriker har i mange år arbejdet med de danske knallertlovbestemmelser og ud fra disse målbevidst i konkurrencen på markedet søgt at fremstille stabile, driftssikre, færdselssikre, store knallerter med gode køreegenskaber til gavn for forbrugerne, som har brug for et befordringsmiddel til både arbejde og fritid.

Med ét pennestrøg har man fjernet disse goder fra det, jeg vil kalde den bevægelige arbejdskraft. Det er en lovbestemmelse, der ude i befolkningen virker helt uforståelig, fordi den vender, synes jeg nok, den tunge ende nedad. Den rammer mennesker på den nederste del af den sociale rangstige.

Jeg kan tilføje, at hvis vi ikke ophæver vægtgrænsen for knallerter, så får vi knallerter med dårligere lys, dårligere forlygtelys, dårligere baglygtelys, dårligere bremses, dårligere affjedring, dårligere køreegenskaber. Jeg ser, at justitsministeren ryster på hovedet, men det er altså vores opfattelse, og jeg tror nok, jeg kan sige, at vi er ikke alene om den.

Det er også min opfattelse, at fastholder man begrænsningen i antallet af gear på en knallert til 2 mod nu 3 eller 4, så fremkalder man et højere støjniveau, idet motoren jo skal gå med flere omdrejninger. Her kunne justitsministeriet eventuelt fastsætte en lavere støjgrænse, men i praksis vil det give et højere støjniveau. Jeg foreslår derfor, at man også undlader denne bestemmelse.

Jeg kan ikke forstå, når man har en vis motorstørrelse fastlagt og en maksimal hastighed fastsat, som bør være 30 km i timen, hvorfor man så fastholder et forslag, som nedsætter sikkerheden, samtidig med at man øger hastigheden, og samtidig med at man i visse tilfælde sender knallerterne ud i konkurrence med store lastbiler på samme vejbane. Hvis man bruger sit hoved, må man absolut forudse, at dette vil få død og lemlæstelse til følge. Hvorfor fastholder man dette? Jeg kan ikke forstå det.

Ordføreren for forslagsstillerne (Voigt) (FP):

Jeg synes, jeg kunne spore lidt frisk morgenluft. De eneste, der for mig at se gik direkte imod forslaget, var socialdemokratiet og kristeligt folkeparti. Hos de andre ordførere sporede jeg en vis tilkendegivelse af, at i hvert fald en del af deres gruppe ville støtte forslaget.

Det forbavser mig meget, når justitsministeren står og siger, at der er intet nyt. Det kan simpelt hen ikke passe, at ministeren har den