

[Jimmy Stahr.]

ler alene på det menneske, der styrer maskinen. Vi ved, at der fortsat vil ske ulykker ved 10, 20, 30, 40 og 50 km i timen, og vi skal prøve at modvirke ulykkerne ved alle hastigheder. Den unge eller gamle, der med 10 km i timen på sin knallert tumler ud på en hovedvej, eller den bilist, der i en overmåde trafikikker bil sidder og halvsover, er en fare uanset teknikken.

I den debat, der har været ført om dette forslag, har man efter min mening i alt for høj grad koncentreret sig om de mulige ulykker, der vil ske ved at hæve hastigheden, i virkeligheden fra 36–37 km til ca. 40 km i timen, men tilsyneladende er der talt meget lidt om alle de ulykker, der sker, inden man når de 30 km. En knallert er, fra det øjeblik den overhovedet startes, en sikkerhedsrisiko, og denne risiko kan vi kun nedbringe på to måder: For det første må vi være meget omhyggelige med hensyn til de tekniske krav, vi stiller til knallertens sikkerhed, og det mener jeg ligger i lovens krav om den nye typegodkendelse og afvisningen af knallerter over 60 kg. For det andet må vi arbejde med den menneskelige faktor, den styrende kraft. Det kan gøres med oplysning og en omhyggelig undervisning. Der skal ske en påvirkning – og i denne helt specielle sag må jeg måske endda have lov at bruge ordet indoktrinering – i retning af gode trafikvaner. Hvis det kan lykkes – og det mener jeg det kan – kan vi i virkeligheden nå langt længere end ved en fortsat næsten ørkesløs debat om 30, 35, 40 km i timen.

Jeg vil bede justitsministeren og undervisningsministeren om en meget hurtig behandling af de tanker, der har været fremme om undervisning, og som justitsministeren også var inde på her. Dette vil jeg gå ind for under udvalgsbehandlingen, der også er nødvendig, fordi der foreligger nye rapporter og oplysninger.

Socialdemokratiet vil medvirke til en hurtig udvalgsbehandling.

**Holmberg (V):**

Så skal vi åbenbart til at drøfte færdselsloven igen, men jeg håber, vi kan blive færdige inden så længe. Det skal siges, at hr. Voigt gør sig de ihærdigste anstrengelser, svingende fra det ene standpunkt til det andet, men jeg vil selvfølgelig meget gerne tro på, at det er i færdselssikkerhedens navn, at hr. Voigt er så ihærdig.

Lovforslaget er i alt fald til at overse, idet det består af to punkter, nemlig at »40 km« ændres til »30 km«, og at i § 2, nr. 6, udgår sidste punktum. Dette sidste er også let forståeligt, for det betyder, at ministeren ikke skal have bemyndigelse til at fastsætte en vægtgrænse på 60 kg.

Men så kommer jo argumentationen i bemærkningerne om de store knallerter, der er så trafiksikre, men som vi vil forbyde import af. Nej, vi vil ikke forbyde import af disse store maskiner, men vi ønsker, at de unge, der gerne vil have disse maskiner at køre på – letvægtsmotorcykler, som de i realiteten er – må vente, til de bliver 18 år.

Nu er dette jo en førstebehandling, og det er derfor principperne, vi skal forhandle her. Men jeg må alligevel komme med kommentar til bemærkningerne til lovforslaget. Når hr. Voigt gør opmærksom på, at de rapporter, som retsmedicinsk institut har fremlagt, skulle vise, at ulykkernes antal vil blive næsten fordoblet ved en hastighedsforøgelse på 10 km, må det vistnok bero på en erindringsforskydning hos hr. Voigt, for det har trafikmedicinerne aldrig sagt. De har sagt, at en hastighedsforøgelse fra 30 til 40 km i timen fører til dobbelt så kraftige påvirkninger ved frontale kollisioner. I øvrigt går jeg ud fra, at hr. Voigt udmærket godt ved, at der ikke bliver tale om en hastighedsforøgelse på 10 km i timen. Jeg går endvidere ud fra, at det skyldes en forglemmelse, når hr. Voigt ikke gør opmærksom på læge Hanns Reichs rapport fra 3. november 1976, hvori denne læge skriver, at det ikke har været muligt med nøjagtige angivelser om hastigheden i ulykkesøjeblikket, men det er den slags, der måske godt kan glemmes.

Hr. Voigts ønske om en kommission kan jeg på venstres vegne afvise. Vi har tillid til det store arbejde, som er foretaget af dygtige embedsmænd og teknikere i justitsministeriet og har stået på siden 1973.

De nye standardtypegodkendelser for knallerter mener vi giver betydelig større sikkerhed end de bestemmelser, som indtil nu er gældende.

Med hensyn til fartgrænserne 40 km og 30 km er jeg personligt tilhænger af de 40 km, men jeg indrømmer, at jeg ikke kan tale på gruppens vegne her. Sidste gang vi havde færdselsloven til afstemning i folketinget, var der