

[Otto Mørch]

gang, hvis man hovedkulds foretog ændringer på dette område. Jeg synes også, de foreslåede ændringer vedrørende aldersgrænsen skal vurderes på baggrund af, at vi nu har fået hold på knallertbegrebet, har fået en renskæring af knallertbegrebet, og dermed kommer væk fra de store knallerter. Jeg synes også, det skal vurderes på baggrund af, at vi har fået en obligatorisk uddannelsesordning for alle nye knallertkørere, altså alle unge knallertkørere.

Spørgsmålet om registrering af knallerter er vi villige til at se nærmere på under udvalgsarbejdet. Jeg gør opmærksom på, at vi i færdselssikkerhedskommissionen har taget sagen op, og jeg vil gerne markere, at vi i socialdemokratiet ikke ønsker at forringe det sociale gode, som knallerten er for mange. Det vil vi ikke have forringet ved betydelig fordyrelse af knallertkørslen. Da man måske kan forvente en fordyrelse på grund af en registreringsordning, er vi altså betænkelige på det område, men kan vi finde en form for registrering, der bibeholder knallerten som et billigt transportmiddel for de mange, så vil vi gerne medvirke til en form for registrering.

Endelig er der det genopdukkede problem vedrørende definitionen af en knallert. Her kan jeg fuldt og helt følge ministeren i hans afvisning, og når nu yderligere Nordisk Råd med et stort flertal ønsker at følge vores ordning op, så finder jeg ikke, at vi skal ofre megen tid på en gendrøftelse af disse knallerttekniske problemer. Vi har gennem den nye typegodkendelse sikret os et bedre og mere sikkert køretøj som knallert betragtet. Vi må nå frem til, at en knallert igen kommer til at ligne en cykel og ikke en camoufleret motorcykel, og hastigheden på disse køretøjer skal under ingen omstændigheder være højere end 30 km. Så passer den også bedre ind i trafikrytmen på cykelstierne og kommer ikke til at virke psykisk afskrækkende, som de store knallerter gør det i trafikbilledet, specielt på cykelstierne. Alle er vel også klar over, at de store knallerter over for andre trafikanter, cyklister og gående, betyder en større fare, når uheld indtræffer.

Vi er som sagt afvisende over for forslaget om at genindføre store knallerter og mener i øvrigt, at vi af hensyn til brugerne og af hensyn til det erhvervsliv, der er interesseret på knallertområdet, nu må se at finde frem til

endelige afgørelser og endelige afklaringer; vi skal have ro om knallertproblemet nu.

#### Kjærulff-Schmidt (FP):

Jeg skal på fremskridtspartiets vegne beskæftige mig med lovforslagene i nummer-rækkefølge; først lovforslag nr. L 178 om knallerterets vægtgrænse. Jeg synes, der er grund til at takke de partier og medlemmer, som har stillet sig bag dette lovforslag. Det er sjældent, at man ser et så godt gennemarbejdet og veldokumenteret privat lovforslag. Jeg synes, forslaget kan betragtes som et væsentligt indlæg i hele trafikikkerhedsdebatten, og mit parti kan give sin uforbeholdne støtte til forslagsstillerne.

Forslaget drejer sig om trafikikkerheden for en stor del af de 550.000 knallertkørere, der hver dag færdes på vore veje, og som er en af de svageste trafikantgrupper rent sikkerhedsmæssigt og tilmeldt en gruppe, som i meget høj grad er afhængig af køretøjet som transportmiddel. Det er skifteholdsarbejdere, som ikke kan benytte de offentlige transportmidler i nattetimerne. Det er arbejdere med ofte lange afstande til og fra arbejde, f. eks. landarbejdere eller arbejdere, som bor på landet, men arbejder i byen. Det er mindre håndværkere til serviceopgaver. Det er enlige kvinder og unge, som f. eks. bruger knallerten til avisombæring o. lign. Det er unge fra landet, som skal ind til undervisning i byen, eller unge, som skal på aftenskolé. Og det er i det hele taget i meget høj grad unge trafikanter i deres studie- og læretid.

Jeg tror, alle er enige om, at denne trafikantgruppe skal have så høj grad af sikkerhed som muligt. Nogle af metoderne er selvfølgelig ordentlige vejanlæg, signaler, cykelstier osv., en uddannelse af motorførerne, som er i orden, og at selve færdselsreglerne er gennemtænkt. Hvad disse ting angår, kan vi nok ikke komme ret meget længere, end vi er kommet i øjeblikket.

Men derudover er det selvfølgelig mindst lige så nødvendigt, at selve de køretøjer, der benyttes, konstruktionsmæssigt frembyder så høj en grad af sikkerhed som muligt. Hvis vi vil have de alt for store ulykkestal bragt ned – og det, vi taler om, er desværre stadig 3–4.000 knallertulykker om året med omkring 70 dødsulykker – ja, så bør vi åbne helt fri