

[Tove Jørgensen]

ler til dem. Nu har vi jo ofret milliarder af kroner på motorveje, og det har for det første betydet, at man har prioriteret en bestemt gruppe i trafikken, og for det andet har det betydet, at de svage trafikanter er blevet dårligere stillet på grund af de motorveje, der går på kryds og tværs igennem landskabet og har gjort det umuligt at bevæge sig på anden måde. Derfor ville det være realistisk og fornuftigt, hvis man brugte nogle millioner kroner på at få anlagt nogle sammenhængende stisystemer, således at unge mennesker også kunne færdes på længere strækninger uden at skulle ud i den hårde trafik.

Hvad angår de enkelte forslag, kan jeg sige, at vi er positive over for regeringens forslag om, at knallerterne skal ind på cykelstierne, men det hænger som sagt sammen med vores opfattelse af, at der i virkeligheden bør ske en adskillelse. Vi mener også, det er rigtigt, at reglerne i færdselsloven bliver præciseret og der kommer udvidede muligheder for direkte bøder, således at man kan komme nogle af de mindre sager til livs på en ubureaukratisk måde.

Vi går også ind for, at tvungen brug af sikkerhedsseler gøres permanent.

Hvad angår lovforslag nr. L 178, har vi ikke tidligere set overbevisende dokumentation for, at vægtgrænsen skal gå op til 80 kg, men vi er igen villige til at se på sagen. Vi vil dog ikke love, at vi vil ændre holdning, medmindre der kommer ny og ganske overbevisende dokumentation på bordet.

Hvad angår registrering af knallerter, er vi enige med ministeren i, at det er et spørgsmål, vi må forholde os skeptiske over for af rent praktiske grunde, men vi er ikke afvisende over for forslaget.

Hvad angår det sidste spørgsmål, om aldersbegrænsningen, har vi tidligere udtalt, at vi ikke kunne gå ind for det, og vi kan igen henvise til, at der er undersøgelser, der viser, at det er ikke alderen, men tidspunktet, når man starter på en eller anden ny trafikform og et nyt trafikmiddel, der er afgørende for ulykkesfrekvensen, og at den går ned i takt med starttidspunktet og i perioden efter, indtil de forskellige trafikanter har lært at gebærde sig med det trafikmiddel, det drejer sig om; det gælder både knallerter, biler og andet. Derfor er der ikke noget, der taler for, at det er rimeligt at nedsætte aldersgrænsen, men jeg vil igen hævde, at hvis venstrekom-

munerne og andre, som har været med til at fremsætte dette forslag, og som er repræsenteret rundt om i kommunerne, var mere villige til at etablere skolebusordninger også for de større klasser, kunne man på den måde opveje den brug af knallert, som er nødvendig også for at komme til og fra skole forskellige steder.

Niels Helveg Petersen (RV):

Erfaringerne med den obligatoriske anvendelse af sikkerhedsseler er både herhjemme og i udlandet helt entydige, og derfor medvirker vi med stor glæde til at gøre den tvungne brug af seler permanent i lovgivningen. Jeg vil gerne tilslutte mig det, hr. Otto Mørch sagde om, at det ville være nyttigt med en harmonisering af de forskellige seletyper. Der findes jo et væld af forskellige seletyper, og jeg er ikke i tvivl om, at den mangfoldighed af typer, der findes, i visse tilfælde er en årsag til, at seler ikke bruges efter lovens forskrifter.

At knallerterne skal have lov til at køre på cykelstier igen, vil jo uden tvivl være en sikkerhedsfaktor for knallertkørere. Knallerter er jo i forhold til bilerne bløde trafikanter, og der vil være en sikkerhedsfaktor for knallerterne ved, at de får lov til at køre på cykelstierne. Til gengæld vil cyklisterne jo uden tvivl nogle steder komme ud for gener ved, at knallerterne nu skal konkurrere med dem om pladsen. Vi ser i disse uger i den kommunale valgkamp landet over, at mange partier har på deres ønskesedler for den kommende periode i kommunen, at der skal gøres et stort arbejde for at udbygge cykelstier. Jeg synes, det vil være rigtigt, hvis man i den kommunale planlægning, når man planlægger øget anvendelse og anlæg af cykelstier, tager hensyn til, at knallerterne nu for fremtiden skal køre på cykelstierne, således at cykelstierne fra starten indrettes på en sådan måde, at man kan formindske generne for cyklisterne mest muligt.

Hvad angår vægtgrænsen, er det logisk set meget svært at få øje på, hvorfor denne vægtgrænse skal være i lovgivningen. Jeg kan se en historisk forklaring på, at den findes, men jeg kan ikke se stærke argumenter for at bevare den. Som der er gjort opmærksom på fra flere taleres side, er den tunge knallert udstyret med nøjagtig samme motor som den