

[Wilhelm]

30 km grænsen – hører mere hjemme på cykelstierne, end de gør mellem bilerne.

Til gengæld kunne man spørge: hvilke cykelstier? Hvad er det egentlig for cykelstier, man henviser til her? Kendsgerningen er jo, at de er blevet nedlagt systematisk igennem de sidste årtier og kun langsomt er ved at dukke lidt op igen. Jeg ved såmænd ikke engang, om der er nettotilvækst i løbende kilometer cykelstier for tiden. Men det er klart, det er her, det var rimeligere at stille nogle krav.

For VS må det være sikkerhedsbestemmelserne, der bliver afgørende i alle de sager, der her er lagt frem, og hvad angår knallerternes placering, men for den sags skyld også den øvrige blødere trafikvilkår – cyklernes f. eks. – ville det vel ikke være urimeligt, når man ser på, hvor meget der ofres for at asfaltere med hvide striber og streger, båse og baner til biler overalt, at man havde tilsvarende krav om dér, hvor der ikke er cykelstier, nu hvor knallerterne også skal derind, at få en afmærkning af banen for cykler og knallerter, så at der var i det mindste 1 meters penge, hvor man var nogenlunde skærmet mod biltrafikken.

Et andet krav, der går i samme retning, og som efter vores opfattelse er nok så konstruktivt som det blot at vælge mellem de forskellige ubehagelige dilemmaer, er at sænke bilernes hastighedsgrænse i byerne: Vi har jo været inde på det før, men fik afvist vores ændringsforslag – som i virkeligheden var tænkt som en slags kompromis – på 50 km, for sagkundskabens påvisninger taler jo i virkeligheden for en 40 km grænse for bilerne i byerne. Der ville jo ikke på ret mange strækninger være tabt mere end brøkdele af et minut ved en sådan lavere hastighedsgrænse.

Jeg ved ikke præcist, hvor det store antal af trafikuheld specielt med de yngre knallertkørere finder sted, men jeg er temmelig overbevist om, at en hel del af dem har at gøre med bytrafikken, og at man kunne reducere dem på konstruktiv vis ved at foretage ting som en kombination af afmærkninger og lavere hastigheder for biler.

Forslaget om ophævelse af bemyndigelsen til at begrænse vægt og gearantal er vi åbne over for, men vi vil godt med det samme sige, at vi på det bestemteste vil modsætte os, at man så derefter, hvis man får dette her

igennem, igen kommer med sin argumentation for de 40 km/t for knallerter og benytter den omvendt rundt og siger: nu har vi jo de store, sikre knallerter, så nu kan vi igen føre os frem med kravet om de 40 km/t. Den vil vi advare imod på forhånd; det er i hvert fald ikke vores konklusion, hvis det ender med, at vi stiller os positivt til lovforslag nr. L 178.

Forslaget om registrering vil vi ikke på forhånd afvise, men vi er skeptiske over for det.

Hvad angår aldersgrænsen for knallertkørere, mener vi, det må konstateres, at der er alt for mange alvorlige uheld. Det er faktisk sådan nu, at det er en mærkbar andel af hele årgangen, der bliver ramt af alvorlige uheld ved knallertkørsel i 15 års alderen. Også her må det være sikkerhedshensynet, vi sætter højest. Vi ser hellere, at man kunne angribe dette problem med den obligatoriske undervisning, som vi har støttet, med afmærkning af baner dér, hvor der ikke er cykelstier, med hastighedsgrænser og med andre ting i den retning end med igen at forhøje aldersgrænsen til de 16 år, med de komplikationer og sociale følgevirkninger, det vil have for unge, der skal langt på arbejde, på læreplads, på uddannelsessted osv. Men hvis det ikke lader sig gøre at nedbringe disse alt, alt, alt for høje uheldstal for de 15-årige knallertkørere, og hvis der ikke viser sig vilje til at gennemføre de andre ting, med afmærkede baner osv., bliver vi altså nødt til at se på en forhøjelse af knallertkøreralderen til de 16 år.

Formanden:

Ordføreren for lovforslag nr L 178 (om knallerternes vægt- og gearbegrænsning), hr. Voigt, har ordet.

Voigt (FP):

Hr. Otto Mørch sagde, at med de nye typegodkendelser havde vi fået et bedre og mere sikkert køretøj. Det er selvfølgelig et synspunkt, man kan have, men hr. Otto Mørch ved, at jeg er uenig med ham deri. Jeg synes, det er godt, at man laver en typegodkendelse, men jeg mener, den ordning, som har været praktiseret gennem mange år, og hvor man blot typegodkender motoren, har virket fortrinligt.