

[Nathalie Lind]

man havde et direkte påbud, og for det andet, at resultatet af en udvidet anvendelse ville betyde færre og lettere trafikskader.

Derfor er det spørgsmål, vi skal tage stilling til i dag, om disse forventninger er gået i opfyldelse. Jeg skal ikke på dette tidspunkt anvende mange ord herpå, men blot henvise til oplysningerne i bilag 3 til lovforslag nr. L 183, hvoraf det fremgår, at et betydeligt antal, nemlig ca. halvdelen af samtlige bilister, skiftede fra ikke at benytte sele i 1975 til at benytte den i 1976.

Jeg finder med hensyn til det andet spørgsmål, at de tal, som både ministeren og hr. Otto Mørch nævnte, om de færre hospitalsindlæggelser, der nu er tale om på årsbasis, også taler for, at vi gør dette påbud om sikkerhedsseler permanent. Men jeg forstår i øvrigt af bemærkningerne, at vi får lejlighed til at uddybe dette materiale nærmere i udvalget.

Om knallerternes placering skal jeg kort sige, at vi gentagne gange har diskuteret dette, og det er rigtigt, som det er sagt, at det er nok svært at finde den helt ideelle løsning. På cykelstierne vil knallerterne muligt kunne være til gene for cyklerne, og omvendt er de de svage, hvis de er ude på kørebanen. Men vi er parate til at diskutere dette med en positiv holdning. Det samme gælder de regler, der er foreslået med hensyn til de særlige hensyn, der skal vises knallerter og cyklister på dobbeltrettede cykelstier.

Vi er også parate til at drøfte spørgsmålet om at indføre afgifter i stedet for bøder ved parkerings- og standsningsforseelser, forudsat at afgrænsningen er tilstrækkeligt klar.

Også vedrørende det forslag, som er fremsat bl. a. af hr. Voigt, lovforslag nr. L 178, skulle hr. Holmberg have været ordfører. Jeg skal ikke genoptage den ofte førte debat om vægtgrænser og gearbegrænsninger for knallerter. Det er sikkert ikke ubekendt for nogen, der har fulgt denne sag, at hr. Holmberg og jeg har forskellige opfattelser af, hvad der på dette område tjener trafikikkerheden bedst, og at der i min gruppe er forskellige vurderinger. Enhver må ved tredje behandling stemme efter sin overbevisning.

Med hensyn til lovforslag nr. L 194 skal jeg tale i stedet for fru Mette Madsen, der skulle have været ordfører for forslagsstillerne, men ikke kan være til stede her i dag. Det er tredje gang, vi behandler dette forslag

her i tinget, og jeg synes, det er meget glædeligt, når man ser på den meget korte og kontante afvisning, forslaget fik – alene med henvisning til, hvad der var sket i 1971 – da det blev behandlet sidst i foråret 1977, nu at høre justitsministerens bemærkninger hertil. Jeg takker varmt for dem. Jeg forstår, at ministeren virkelig er kommet til den opfattelse, at stigningen i antallet af tilskadekomne er så stor, at man nu ikke blot skal gå ind i en vis overvejelse eller drøftelse, men selv om man endnu ikke er nået til en stillingtagen, må finde en ordning, så at aldersgrænsen kommer op. Jeg forstod på ministeren, at der var noget materiale fra politiet, der måske endda viste, at tallene var endnu mere uhyggelige end dem, vi har nævnt i forslaget, og som går ud på, at i stedet for de 300 er det ca. 900, der kommer til skade om året. Fru Inge Krogh havde også nogle tal – dem får vi vel også lejlighed til at se i udvalget – som viste, at de 15-årige knallertkørere har en meget høj trafikskadeprocent. Jeg håber, at når disse tal kommer frem og vi får en grundig drøftelse af dette, vil der være et stort flertal her i folketinget for at sætte denne aldersgrænse op.

Jeg takker de ordførere, der har været positive over for vort forslag. Der er jo for manges vedkommende givet udtryk for, som jeg har måttet gøre det på andre punkter, at der er delte opfattelser i grupperne om forslaget, men jeg synes, at bortset fra centrumdemokraterne og kommunisterne var der næsten alle steder tilhængere at finde, og i hvert fald kunne nye tal, nye oplysninger, som fru Lilli Gyldenkilde nævnedes, muligt føre til, at de, der var skeptiske i dag, kunne ændre holdning.

Jeg er overbevist om, at mange forældre ville drage et lettelsens suk, hvis vi satte denne aldersgrænse op. Jeg mener, at disse ulykkestal er så store, at de ikke kan retfærdiggøre det, man kalder det sociale behov for de 15-åriges adgang til at køre knallert.

Berlingske Tidende havde en udmærket leder den 22. februar, hvori man bl. a. henstillede til det ministerudvalg, der skal koordinere bestræbelserne for at trafiksikre børn, at tage dette spørgsmål op og muligvis løse det, også i forbindelse med skolebusordninger. Jeg ved godt, at det er en kommunal opgave, men det er vel også meningen, at dette udvalg ligesom skal udstikke nogle lin-