

[Kjærulff-Schmidt]

De store knallerter har plads til disse lygter, de har akkumulator indbygget, så man er sikker på, at lyset er konstant og stærkt under alle forhold. En knallertvægt på 70-85 kg sikrer også føreren, at køreegenskaberne og stabiliteten giver den største sikkerhed på landevejen imod blæst og vindpåvirkninger, som hele tiden opstår også ved overhalinger af store lastvogne, busser osv.

Der er også den fordel ved de tungere knallerter, at når der er mere end 2 gear, kan knallertkøreren f. eks. i sne og frost om vinteren sætte knallerten i 2. gear og holde en sikker, rolig og konstant kørsel, hvor han kan koncentrere sig om styringen, hvorimod den knallertkører, der kun har 2 gear på sin lette knallert, er nødt til at give knallerten fuld fart på hele tiden, da han ellers risikerer, at den går i stå eller svinger ud med bagenden og vælter.

Det er alle disse mange, mange argumenter, der viser os, at det selvfølgelig gælder for knallerter, som det gælder for alle andre køretøjer og transportmidler, at kvalitet og styrke kræver en vis vægt. Det gælder biler, det gælder cykler, motorcykler, busser, traktorer osv., og det er der ikke noget overraskende i. Hvis man sætter vægtgrænser, bestemmer man samtidig, at der skal slækkes på sikkerhedskravene, og hvis der er noget, vi ikke har brug for i dagens Danmark, hvor vi stadig væk har disse alt, alt for store ulykkestal, som oven i købet statsministeren har sagt han ville gå i spidsen for at få bragt ned, så er det at slække på sikkerhedskravene.

Derfor skal jeg på fremskridtspartiets vegne meget stærkt anbefale, at man stemmer ja til lovforslaget, når det kommer til endelig afstemning.

Holmberg (V):

Jeg vil nøjes med her ved tredje behandling at tale relativt kort, for ærlig talt tror jeg ikke, det er nemt at føre nye argumenter frem, og i det hele taget er vi nok også mange, der længes efter at blive fri for denne debat. Det er som om nationen står og falder med denne knallertdebat. Vi er mange, der længes efter at blive fri for den.

Efterhånden har den også antaget en lidt mærkelig karakter med opringninger næsten om natten fra visse kredse, som vi så må håbe har til hensigt at gå ind for det færdsels-

sikkerhedsmæssige. Det vil vi gerne have lov at tro på.

Men bare enkelte bemærkninger om baggrunden for den lange debat, vi har haft om knallerter i de senere år. Der er grund til lige kort at nævne, at i 1973 nedsatte justitsministeriet en arbejdsgruppe med den opgave at overveje en række spørgsmål, der har tilknytning til færdslen med knallerter, og i den gruppe blev kontorchef Wiese fra justitsministeriet formand. Politimester Mogens Grau, Foreningen af Politimestre i Danmark, politikingeniør P. Krøigaard, rigspolitichefen, nu justitsministeriet, og civilingeniør Kappel, statens biltilsyn, nu justitsministeriet, sad deri, og fuldmægtig i justitsministeriet K. Wiingaard var sekretær.

Gruppen kom med en beretning dengang, og nu vil vi selvfølgelig få at høre, at den ingen forstand havde på de ting. Men i al fald er ét sikkert: de har bare haft én interesse, og det er det færdselsikkerhedsmæssige. Denne rapport er vældig god at få forstand af for os, der interesserer os for disse ting.

Man skriver bl. a. her – og det er også væsentligt – at det må antages, at også knallertens indretning, bortset fra motoren, spiller en rolle for tilskyndelsen til at foretage indgreb, der ændrer hastigheden. Endvidere kan der efter gruppens mening ikke bortses fra, at det er mere fristende at hastighedsændre de større og de store knallerter. Praksis viser, at det som regel er disse køretøjer, der ændres til hastigheder over 40 km/t – dengang var det 30 km/t – og nu har vi fået at vide, at der stadig væk er en mulighed derfor, hvad enhver i øvrigt ved.

Så blev det nævnt her, at tunge knallerter har mest stabile køreegenskaber ved kørsel ved meget høje hastigheder, og det er sikkert rigtigt, men sammenhængen mellem vægt og stabilitet har ikke samme betydning under kørsel ved lavere hastigheder. Det behøver jeg næsten ikke at gøre opmærksom på, for det må jo være på den måde.

En ting mere er, at arbejdsgruppen har gjort repræsentanter for cykelbranchen, færdselspolitiet og Teknologisk Institut bekendt med sine omtalte forslag og deres konsekvenser for det stedfindende salg. De pågældende repræsentanter har i den anledning udtrykt en enstemmig, uforbeholden tilslutning til hovedlinjerne i forslagene og har haft enkelte