

Niels Helveg Petersen (RV):

Det radikale venstre er delt i spørgsmålet, som det også er blevet tilkendegivet at andre partier er det.

Jeg finder det stærkt sandsynliggjort under udvalgsarbejdet ved de redegørelser, udvalget har fået, at generel umodenhed er en stærkt medvirkende faktor til knallertuheld, og at en hævnning af aldersgrænsen vil betyde færre knallertulykker. Sandsynligheden herfor er stor, og det må være det afgørende synspunkt ved afvejningen for og imod i denne sag.

Jeg vil gerne sige, at over for det synspunkt spiller det en meget ringe rolle, at hr. Otto Mørch kan dokumentere, at der er få af de unge selv, som ønsker, at aldersgrænsen skal hæves. Det er nu engang os, der skal forsøge at tilrettelægge reglerne således, at sikkerhedshensynene tilgodeses stærkest muligt; det er ikke de unges opgave, det er vores opgave.

Derfor vil jeg anbefale, at man stemmer for at hæve aldersgrænsen.

Inge Krogh (KrF):

Kristeligt folkepartis gruppe går ind for at hæve aldersgrænsen til 16 år. Det er jo uhyggelige tal, vi har, når vi undersøger de ulykker, der sker med 15-årige knallertkørere. I 1976 var der 18 dødsfald blandt de 15-årige efter politiets statistik, og der var 627 alvorligt kvæstede og 395 lettere kvæstede. Det var politiets statistik, men ser vi på hospitalsstatistikkerne, så er dødsfaldene de samme, men der er ca. 3.000 kvæstelser blandt de 15-årige.

Dengang man indførte 15 års grænsen, talte man meget om, at det var, fordi de unge skulle bruge knallerten på vej til skole og arbejde, men det viser sig, at de ulykker, der sker, sker i fritiden. Der er nok en tilbøjelighed til, at de 15-årige leger, efterligner det, de har set på film og i TV, og man har al mulig grund til at tro, efter hvad man ved om de 15- og 16-åriges psyke, at det vil ske i mindre omfang blandt de 16-årige end blandt de 15-årige.

Derfor går vi ind for at hæve aldersgrænsen.

Mette Madsen (V):

Da fru Inge Krogh, fru Nathalie Lind og jeg efter mange overvejelser besluttede os til at genfremsætte forslaget om at hæve aldersgrænsen for knallertkørere i det samme folketing, der året før havde forkastet det, gjorde vi det, fordi de sidste ulykkestal, vi har fået, var så rystende høje, at vi mente, folketingets medlemmer burde have lejlighed til at overveje disse tal.

Det har vist sig i debatten her i salen ved første behandling og navnlig under udvalgsbehandlingen, at disse tal virkelig har gjort indtryk på folketingets medlemmer, og jeg takker for den tilslutning, jeg har fået.

I den debat, der har været omkring forslaget om at forhøje aldersgrænsen til de oprindelige 16 år, har modstandernes argumentation hovedsagelig koncentreret sig om to punkter. For det første det sociale aspekt, for det andet at ulykkestallene for de 15-årige blot vil rykke op i de 16-åriges årgang.

Om det første, det sociale aspekt, stod der i bemærkningerne til lovforslaget i 1970, at en betydelig del af de 15-årige havde lærepladser, som kun med besvær kunne nås på anden måde. Den udvidelse af skolepligten, der siden er sket, svækker efter min mening i høj grad dette argument. Yderligere har Århusundersøgelsen vist, at kun 4-5 pct. af knallertulykkerne med personskaade sker på vej til og fra skole, mens 74 pct. sker i fritiden, hovedsagelig om eftermiddagen efter skoletid samt tidligt om aftenen. Hovedbenyttelsen af knallerterne i denne aldersklasse er altså ikke den, der er blevet påberåbt, når man har sagt, at knallerten var et nødvendigt skoletransportmiddel, hvilket problem også skulle kunne løses med cykler og skolebusser.

Det andet hovedargument, at ulykkerne blot vil følge med op i næste årgang, er klart modbevist i notatet fra rådet for trafiksikkerhedsforskning af 22. april 1977. Der fremgår det af tabel 1, at risikotallene for den enkelte aldersgruppe er de samme uanset erfaringsalder, idet risikotallet for de 16-årige er næsten det samme, hvad enten de har haft lov til at køre i 1 år eller i 2 år, og ens for de 17-årige, hvad enten de har haft lov til at køre i 2 år eller i 3 år, osv. Hvis erfaringsalderen var afgørende, burde risikotallene i tabellen være ens for førsteårskørere, hvad enten de var 15 år eller 16 år, ens for andetårskørere, hvad enten de var 16 år eller 17 år, osv. Men ta-