

[Mette Madsen]

bellen viser altså, at risikotalleene for den enkelte levealdergruppe er de samme uanset erfaringsalder.

Det er klart, at en forhøjelse af aldersgrænsen til 16 år næppe vil føre til en uheldsreduktion, som fuldt ud modsvarer de anslåede stigninger for de 15-16-årige, som tabel 2 udviser. Dette skyldes styrthjelmslovgivningen og lovgivningen om knallertundervisning. Om styrthjelmene ved vi allerede, at de vil sænke ulykkestallene med ca. 15 pct. Virkningen af knallertundervisningen kender vi ikke endnu. Vi har store forhåbninger til, at den skal nedsætte ulykkestallene, men jeg mener ikke, at den forventede positive virkning vil være stor nok til, at vi kan forsvare fortsat at lade de 15-årige bruge knallerten som befordringsmiddel.

Mange mennesker, navnlig blandt de unge, har i de seneste måneder bebrejdet os, at vi, som de siger, vil tage en glæde fra de unge. Til dem kan jeg svare, at vi naturligvis ikke har til hensigt at genere de unge mennesker, tværtimod, at når ulykkestallene inden for en bestemt transportform har udviklet sig så langt over det skønnede, så må vi som lovgivere overveje, om vi fortsat stiltiende kan se på, at så mange unge dræbes og invalideres. Hver enkelt af de unge, der protesterer, kunne selv have været en af dem, der havde fået deres fremtid helt eller delvis ødelagt.

Det, man kan bebrejde os lovgivere, er, at vi har ladet den lette cykel med hjælpemotor udvikle sig til en slags motorcykel uden for længe siden at etablere en lovgivning, der passede til et så farligt transportmiddel. Jeg synes også, det er helt uacceptabelt, at enhver over 18 år stadig kan gå ind og købe en stor knallert og køre lige ud i trafikken uden at have dokumenteret et kendskab til, hvordan man magter dette køretøj, eller til færdselsreglerne.

Sluttelig føler jeg trang til at sige om trafik i al almindelighed under indtryk af de alvorlige ulykkestal fra sidste pinseweekend: har vi nogen sinde gjort op, hvad vi er villige til at betale i transportrisiko overhovedet?

Tastesen (S):

Jeg mener ligesom øvrige medlemmer af folketinget, at vi skal prioritere trafikikkerheden meget højt. Det er bl. a. det, folketin-

get har gjort ved tidligere vedtagelser af lovforslag, sidste år i forbindelse med styrthjelme og obligatorisk knallertundervisning og nu knallerternes indplacering på cykelstierne. Der er fremført en række argumenter, som kan tale imod det forslag om hævnning af knallertalderen, der her er fremsat. Men der er et argument mere, som ikke har været fremme i debatten, men som jeg synes er meget væsentligt, og som man skal tage med i sin overvejelse, før vi stemmer om denne sag. Nu kommer man ganske vist frem med trafikstatistiske oplysninger fra 1976, trafikstatistiske oplysninger, som bygger på en erfaring frem til 1976, men som ikke bygger på erfaringer fra 1977 og fremefter. Jeg synes, man må kende disse erfaringer, inden man ændrer på den aldersgrænse, vi allerede har fået. Men det synspunkt, jeg vil fremføre, er mere det sociale aspekt. En af årsagerne til, at vi i sin tid sænkede aldersgrænsen fra 16 år til 15 år, var, at en stor gruppe af de 15-årige følte sig modne til at køre på knallert og gjorde det ulovligt i et ret stort omfang. Man havde brugstyverier i ret stort omfang på det tidspunkt. Det, der nu er sket, er, at man fratager en stor årgang en rettighed, som de har tilvænnnet sig. Denne rettighed er især for den gruppe af unge, der måske i anden henseende har svært ved at finde en identitet i tilværelsen, særdeles vigtig. For mange af de unge – det gælder unge, der måske ikke er engageret på anden måde så stærkt – er det at kunne samle en knallert, er det at kunne identificere sig selv med brug af en knallert lige så væsentligt, som mange, mange voksne opfatter det, når de kan beskæftige sig med et køretøj som en bil. Det er et socialt moment, det må meget stærkt med ind i billedet, inden denne afgørelse træffes.

Det er helt givet, at der vil være en gruppe unge, vi prisgiver til øget risiko for, at de tager sig selv til rette, uden at de har fået den fornødne undervisning – med risiko for, at brugstyveri o. lign. vil kunne gå i vejret igen.

Jeg må derfor af sociale grunde advare imod, at man stemmer for dette lovforslag. Men vi må gøre alt, hvad vi kan, for at øge trafikikkerheden i kraft af de beslutninger, vi i øvrigt har taget indtil nu, og så afvente udviklingen og se, om de foranstaltninger er tilfredsstillende, før man går til et så alvorligt skridt som at foretage et indgreb i frihedsret-