

Spm. nr. S 730

Til trafikministeren (7/12 99) af:

Svend Heiselberg (V):

»Vil ministeren redegøre for grunden til, at hastighedsgrænsen på Knallert 45 ikke sættes op til 60 km/t?«

Begrundelse

Som det er nu, kan Knallert 45 hverken følge trafikken i bymæssig bebyggelse eller på veje, hvor hastighedsgrænsen er 80 km/t. Som følge heraf sker der det, at enten sinker Knallert 45 trafikken, eller også presser trafikanterne sig forbi Knallert 45, hvilket er til stor fare og gene, både for ejerne af Knallert 45 og de øvrige trafikanter.

Endvidere vil en øget hastighed til 60 km/t flytte flere »tivilvere« fra bil nr. to til Knallert 45(60). Dette vil medføre færre biler i bybilledet og mindre forurening.

De fleste Knallert 45 er i dag bygget til hastigheder på ca. 80 km/t, men bliver ved salg i Danmark ændret til kun at kunne køre 45 km/t.

Knallert 45 er ud fra et miljømæssigt synspunkt et stort plus i forhold til en bil, også selv om hastigheden sættes op. En Knallert 45 kører mellem 20-25 km/l, hvorimod en gammel bil typisk kører mellem 8-12 km/l.

Der kræves kørekort til bil eller til motorcykel for at kunne køre en Knallert 45, hvilket betyder, at de personer, der kører en Knallert 45, er voksne, der normalt må føre et køretøj med op til 110 km/t.

Svar (17/12 99)

Trafikministeren (Sonja Mikkelsen):

Jeg kan oplyse, at de danske bestemmelser om registreringspligtige knallerter, herunder den gældende hastighedsgrænse på 45 km i timen, er gennemført i overensstemmelse med Rådets direktiv 92/61/EØF om standardtypegodkendelse af to- og trehjulede motordrevne køretøjer.

Direktivet fastsætter således en harmoniseret konstruktivt bestemt maksimalhastighed på 45 km i timen for knallerter inden for EU, og der kan således ikke fastsættes en højere hastighed for disse knallerter.

Jeg kan i øvrigt oplyse, at Rådet for Trafiksikkerhedsforskning i sin arbejdsrapport nr. 2/1998 om »Risiko i trafikken – for udvalgte transportmidler i 1996« har beregnet, at risikoen ved knallertkørsel er cirka 40 gange højere end ved kørsel i personbil. Risikoen er beregnet som dræbte og alvorligt skadede pr. kørt kilometer. Det skal i den forbindelse bemærkes, at der ikke skelnes mellem registreringspligtige knallerter (45 km i timen) og ikke registreringspligtige knallerter (30 km i timen).

Ud fra en generel færdselssikkerhedsmæssig vurdering synes det således ikke anbefalelsesværdigt at flytte personbefordring fra personbiler til knallerter.

Med hensyn til knallerterers miljøbelastning har Færdselsstyrelsen overfor mig oplyst, at de obligatoriske EF-krav om luftforurening er på niveau med grænseværdier, der var gældende for personbiler, der blev registreret før 1984. Bestemmelserne om luftforurening skal løbende skærpes under hensyntagen til den teknologiske udvikling, og det vil således tage en årrække, før nye knallerttyper opfylder de til personbiler svarende krav. I praksis betyder det, at knallerter ikke er forsynet med katalysator, og øget anvendelse af knallerter i byområder vil derfor medføre større lokal forurening.

For så vidt angår brændstofforbrug og dermed CO₂-udslip oplyser Færdselsstyrelsen, at en knallert vil have en begrænset fordel, der dog skal ses i sammenhæng med, at der i en personbil i gennemsnit befordres cirka 1,6 personer, hvorimod det ikke er tilladt at medtage passagerer på en knallert.

Hvis vi derfor skal gøre noget effektivt med henblik på at begrænse biltrafikken i og omkring byerne, synes et både færdselssikkerheds- og miljømæssigt langt bedre bud på en løsning at være øget anvendelse af andre transportformer, herunder naturligvis i første række en forbedret kollektiv trafik.

Spm. nr. S 746

Til trafikministeren (9/12 99) af:

Birthe Rønn Hornbech (V):

»Vil ministeren redegøre for, hvilke rettigheder borgere har, der på grund af offentlig debat om anlæg af jernbane og dermed truende ekspropriation, ikke mere kan sælge deres bolig, og om