

Folketingets trafikudvalg
Christiansborg
1240 København K
Att.: Formand Flemming Damgaard Larsen

Viskinge, den 14. januar 2010

Vedr.: Knallertforslag

Bravo, omsider sker der noget på knallertfronten, og der er bestemt fornuftige takter i forslaget, f.eks. skærpelse af krav til køreprøve. Men desværre bærer lovforslaget også præg af en vis defensiv tilgang: nemlig, at formålet først og fremmest er at skabe ordnede forhold omkring de 15-18-åriges knallertkørsel.

Nærmest i parentes nævnes der en lang overgangsordning af hensyn til dem, der i dag er henvist til at tusse rundt på en 30 km knallert, fordi de bor steder, hvor offentlig transport til indkøb, arbejde og fritidsaktiviteter ikke er en reel mulighed. Det gælder f.eks. personer som mig, der er tilflyttet fra storbyen og hidtil ikke har haft brug for et kørekort. Det er også rimeligt nok, at vi kan køre videre på knallert 30 et godt stykke tid, men reelt færdes mange af os steder med, hvor 40-50 km/t absolut ville være mere rimeligt og formentlig mere sikkert.

I Danmark har vi en lang tradition for at lægge knallerten for had, fordi den næsten pr. definition sviner og larmer, og i øvrigt mest er legetøj for unge mennesker og transportmiddel for samfundets tabere. Men det er altså lidt synd for knallerten, for den er et fremragende og meget fleksibelt transportmiddel. I stedet burde man vælge en mere offensiv linje med passende krav til støj-, NOx- og CO2-emission, kørefærdigheder, dæk, påklædning (kørevest, reflekser!), evt. minimumskrav til hjuldiameter med mere.

Desuden bør man kigge nøje på de eksisterende knallerter, der bliver 'tilbage' i knallert 25-gruppen. Mit gæt er, at det bliver dem, der i dag kun er typegodkendt til 30 km, dvs. gammeldags knallerter og små, lette scootere. Gevinsten for trafiksikkerheden og miljøet er til at overskue: Specielt scooterne får absolut ikke bedre køreegenskaber af at komme ned på 25 km/t, da de i grunden bare er motoriserede løbehjul og altså har et lavt tyngdepunkt. Desuden vil det overvejende være totaktere, der sviner endnu mere ved 25 km/t, fordi motoren forbrænder dårligere, og de samtidig må formodes at være længere tid undervejs.

Hvis ikke Venstres forslag skal gå alt for meget ud over miljø og trafiksikkerhed, må det samtidig indebære:

1. at der etableres en fornuftig ordning, så **alle** førere af knallert 30 (og altså ikke kun de 16-18-årige) hurtigst muligt kan få kvalificeret sig til at stille om til knallert 45
2. at der snarest laves en udfasningsordning (måske en skrotningsordning) for de knallerter, der af hensyn til miljø og trafiksikkerhed ikke egner sig til at køre som knallert 25, og som heller ikke kan opgraderes til knallert 45. Allerhelst udfasning af alle totaktere, der ikke har direkte indsprøjtning
3. at der samtidig løbende typegodkendes nogle kvikke tohjulede el-knallerter og Segway-lignende køretøjer!

Ligeledes må der forudses en revision af den hidtidig ordning, hvor branchen har kunnet få typegodkendt mange knallerter som både knallert 30 og knallert 45. Der er en række problemer ved disse dobbelte typegodkendelser – rent bortset fra, at de frister unge til at få deres køretøjer 'afdroset'.

Lad mig tage konkret udgangspunkt i de to knallert 30, som de sidste ti år har dækket mit transportbehov. De forhandles begge også som knallert 45:

Først en Honda SFX (2-takt, 71 kg tør vægt), og derefter en Kymco Agility (4-takt, 92 kg tør vægt). Jeg kører ca. 5.000 kilometer om året og valgte dem, fordi de er bekvemme, robuste køretøjer af scootertypen, der er velegnet til længere ture. Men egentlig er det en misforståelse at lade dem køre som knallert 30, af følgende grunde:

Benzinforbrug: Ved kultiveret kørsel (nedgasning før bremsning osv.) kørte min Honda SFX knap 30 km/l, mens den nuværende Kymco Agility klarer små 40 km/l. Når de kører som knallert 45, kan de – med tilsvarende kørestil – køre hhv. **40 km/l** og **55-60 km/l**.

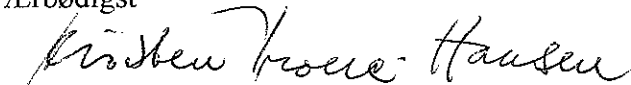
Vægt/stabilitet: Vi, der bor på landet, færdes overvejende steder, hvor trafiktætheden er lav, men hvor det til gengæld kan blæse meget. Ved 30 km/t og kraftig sidevind er det **meget** svært at holde sådan et dyr på hhv. 71 og 92 kg på sporet. Ved 45 km/t udligner fremdriften i højere grad det sideværts tryk. 50 km/t ville være endnu bedre!

Pladskrav: Mange af de køretøjer, der hidtil er typegodkendt i begge kategorier, er forholdsvis brede, og når de som knallert 30 skal køre på cykelsti i byen, er de som en hund i et spil kegler: stressende for ejeren og irriterende for cyklisterne. Der er brug for en omklassificering, så en knallert 25 faktisk **er** lille. Omvendt er der ikke større problemer på hovedveje med cykelsti, og i fremtiden kunne man måske ligefrem overveje at lade alle knallerter køre på cykelstien uden for byzonen og først sende knallert 45'ere ud på kørebanen, når de passerer byskiltet.

Hvis udvalgsmedlemmerne ikke har førstehåndserfaring med moderne (scooter)knallerter, kan det stærkt anbefales at finde et køreanlæg og bruge en eftermiddag på at afprøve diverse modellers køreegenskaber ved hhv. 25 og 45 km/t – herunder også dubletter af et par modeller som i dag kører som hhv. knallert 30 og knallert 45. Men pas på – det kan være vanedannende!

Herfra venter jeg med spænding på overgangsordningen: Hvor længe jeg vil kunne køre videre som knallert 30, og (ikke mindst) om jeg – på linje med de 16-18 årige – får et relevant tilbud om at tage knallertkørekort, så jeg snarest muligt kan avancere til knallert 45. Min nuværende knallert vil i hvert fald være helt håbløs som 'lille knallert', med mindre den får påmonteret støttehjul – et problem, der vil være relevant for rigtig mange mange.

Ærbødigst



Kirsten Trolle-Hansen
Kastanievej 2, Viskinge
4470 Svebølle

E-mail: kirsten.trolle@net.telenor.dk

KT-H – Brv.Tfkudv-13.01.10