

**[Lawaetz.]**

kussion. Man kan lige så godt føre det over på f. eks. biler. Jeg kan godt med speederen i bund få min bil op på 200 km/t, men derfor overholder jeg i videst muligt omfang alligevel færdselsreglerne.

Nu er det vel nok sådan, at når man har været længe nok herinde – det har jeg ikke – så bliver man så hårdkogt, at man ikke tager spor hensyn til, hvad man hører udefra. Der er kommet en række skrivelser, som de ældre folketingsmænd sikkert ikke læser, med tak, fordi man gik ind for grænsen på 30 km/t. Så sent som i dag ligger der breve til os, der gentager hr. Voigts tal med hensyn til ulykkesstatistikken.

Jeg synes, det efterhånden er blevet til en diskussion, som jeg overhovedet ikke forstår, når man diskuterer en sådan vægtgrænse. Det må dreje sig om sikkerhed. Selv om det er et spørgsmål om liv og død, så kan man vel ikke lade være med at tænke på problemet sikkerhed med et lidt andet eksempel. Hvis man tager sådan en 40 kg knallert og lader en stor mand, f. eks. hr. Kaj Poulsen eller hr. Risgaard Knudsen, komme op på sådan en, så vil jeg regne med, at de ikke kører sikkert, og hr. Auken kan i kraftig sidevind heller ikke styre en sådan knallert. Det er altså også en risiko for os, der færdes på vejen som bilister, for vi får hver gang ansvaret, hvis der kommer sådan en på tværs af os.

Jeg synes, man skulle holde op med en sådan diskussion. Forleden fik vi indført et dejligt nyt udtryk af hr. Jens Peter Jensen fra Fyn: krummelureri. Jeg synes, dette nærmer sig krummelureri. Når man har en lov om, hvor stærkt folk må køre, lad dem så for pokker køre på kæmpeknallerter!

**Camre (S):**

I den statistiske videnskabs barndom i 1800-tallet satte man sig i England for at foretage en sammenligning af dødeligheden i forskellige befolkningsgrupper, og så valgte man to grupper, én gruppe, som man anså for at leve livet særlig farligt – det var dengang, da verden endnu var så fredelig, at det var jernbanearbejdere – og én gruppe, som man mente havde en lav dødelighed, nemlig præster. Man fandt til sin store undren, at præsterne havde den største dødelighed, og forklaringen var ganske enkelt den, at man ikke havde set på de

to gruppers aldersfordeling. Præsterne var gennemgående meget ældre end jernbanearbejderne, og derfor havde de også en højere dødelighed.

I spørgsmålet om knallerttypegodkendelse har man også glemt personfordeling og aldersfordeling såvel som kønsfordeling, og derfor kommer man let til et forkert resultat.

Der foreligger en omfattende undersøgelse, vel nok den mest omfattende, fra forsikrings-selskabet Topsikring. Den slår fast, at det nok er de store knallerter, der ændres konstruktivt, men at der er en klar forskel på arten af tilskadekomsten og dennes alvor hos førere af små og store knallerter. Man konkluderer, at de lette læsioner forekommer hyppigere hos førere af store knallerter, mens omvendt de alvorlige læsioner forekommer hyppigere hos førere af mindre knallerter. Det har sin klare grundelse i, at såvel det, man kalder den aktive, som det, man kalder den passive sikkerhed, er størst hos de tunge, de store knallerter.

Men man har som sagt glemt en meget væsentlig faktor i uheldssituationerne, nemlig mennesket, og her viser undersøgelsen, at de 15–17-årige udgør halvdelen af samtlige førere på de store knallerter, mens det tilsvarende antal af 15–17-årige på de små knallerter er nede på 15 pct. For det andet viser undersøgelsen, at så godt som alle førere af de store knallerter var mænd, mens man på de små knallerter havde 42 pct. kvinder og 58 pct. mænd. Endelig viser undersøgelsen, at 80 pct. af modparterne i uheldssituationerne var biler, hvor knallerten altså er den svage faktor.

På den baggrund må man konkludere, at det ikke er den store knallert som sådan, der er ulykkeskabende, men det er den førergruppe, som vælger denne knallert. Denne førergruppe vil tage sin lyst til at ændre på konstruktionen med sig, for de små knallerter er fuldt så lette at tune, at ændre til at køre stærkt, som de store, og gruppen vil tage sin ulykkeshyppighed med sig til den lettere knallert, som bliver tilladt, og som formentlig vil komme til at være lige så motorcykellignende i sit ydre, men som vil komme til at bestå af lettere og svagere komponenter. Så vil vi altså se, at denne gruppe dermed bliver udsat for de alvorligere læsioner, som klart tilskrives den lettere knallert.

Jeg beklager, at sikkerhedshensynet i denne sag er blevet tilsløret af erhvervsinteresser, som tilfældigvis falder sammen med sikkerhedshen-