

Som det fremgår af forannævnte har knallerterne på 80–85 kg afgørende sikkerhedsmæssige fordele i forhold til de lettere knallerter.

Da det ikke kan undgås, at der sker ulykker i forbindelse med knallertkørsel, må det være afgørende at sikre knallertkørerne bedst muligt imod, at en ulykke opstår, samt at knallertkøreren kan komme så godt fra en eventuel ulykke som overhovedet muligt.

Forslagsstillerne finder det derfor helt forkert, at alle de fordele, som er indbygget trafikikkerhedsmæssigt i knallerter på 80–85 kg ikke må komme den lovlydige knallertkører til gavn, og at han og andre trafikanter skal påføres en unødigt risiko ved at nedsætte kvaliteten og styrken af knallerten med indførelse af en vægtgrænse på 60 kg for personknallert og 70 kg for vareknallert. Alene, fordi man i justitsministeriet tror, at antallet af ulovliggjorte knallerter herved vil blive mindre. Hvor afgørende knallertens vægt er for sikkerheden kan også belyses ved at se på de lettere knallerter og de solide knallerter tilladte bruttobelastning eller den af fabrikanterne fastsatte, tilladte totalvægt, dvs. egenvægt + tilladte belastning.

Belastningen for de mest solgte lettere knallerter under 60 kg er følgende:

PUCH MAXI . . . . .	(egenvægt: 47 kg)	130 kg
VESPA CIAO . . . . .	( - : 35 kg)	125 kg
PUCH 2 og 3 gear . . . . .	( - : 55–60 kg)	160 kg

Belastningen for de mest solgte solide knallerter over 60 kg er følgende:

YAMAHA . . . . .	(egenvægt: 78 kg)	260 kg
KREIDLER . . . . .	( - : 80 kg)	260 kg

Det kan af forannævnte klart ses, hvilken en-

orm sikkerhedsforskel der er de lettere knallerter og de solide knallerter imellem, og hvor stor betydning det har, da lettere knallerter er fuldt belastet, når der er en person på 80–90 kg på knallerten, og at den bliver overbelastet, hvis der samtidig kommer yderligere kg i form af transportdele, hvorimod der er overskud af sikkerhed og stabilitet for de solide knallerter.

Det ses også hermed tydeligt, hvor forfejlet en vægtgrænse er specielt for vareknallerter, der netop skal have et ekstra stort overskud af belastningsevne for at opnå sikkerhed og stabilitet under kørslen.

Forslagsstillerne skal fremføre flere grunde til, hvorfor det er så afgørende, at der ikke med en vægtgrænse bliver lagt hindringer i vejen eller loft over udnyttelsen af den så afgørende sikkerhed, en forøgelse af knallertens vægt fra 60 kg til 80 kg har for knallertkøreren og andre trafikanters sikkerhed, og erfaringer har vist, at den solide knallert på 80–85 kg har absolutte trafikikkerhedsmæssige fordele, som har sparet menneskeliv og formindsket ulykkernes omfang.

For knallerter og motorcykler gælder det i høj grad om at gøre alt for, at en ulykke ikke opstår, da det er en meget udsat og ubeskyttet gruppe trafikanter, og såfremt en ulykke måtte ske, gælder det om, at skaden bliver så lille som muligt.

Disse to muligheder opnås bedst på knallerter over 60 kg, hvilket kan belyses som følger:

– følgende oplysninger er fra en undersøgelse foretaget af Rådet for Trafikkerhedsforskning i efteråret 1976, samt fra læge Hans Reich, Århus – undersøgelse i tiden 1/1 68 til 31/3 75 – om knallertuheld og ulykker, samt fra Danmarks Statistik.

Fra notat 146.

TABEL 1

Antal personskader hos knallertførere fordelt efter skadens alvorlighed og knallertens vægt:

Skadens alvor	Antal under 60 kg	Antal over 60 kg	Antal ialt
Dræbte . . . . .	7	0	7
Alvorligt tilskadekomne . . . . .	139	16	155
Lettere tilskadekomne . . . . .	140	24	164
Uskadede . . . . .	29	9	38
Ialt . . . . .	315	49	364