

Tabellerne 1 og 2 viser nøjagtigt det samme som fra lignende undersøgelser i udlandet, at de solide knallerter over 60 kg giver færre dræbte og færre alvorligt tilskadekomne, for selv om antallet statistisk er lille, er materialet rigeligt til at vise et klart billede af den solide knallerts trafikikkerhedsmæssige fordel.

Ser man på tabel 3, viser det sig, at brugen af styrthjælm ikke forhindrer dræbte og alvorligt tilskadekomne knallertkørere, således at selv om samtlige knallertkørere på de solide knallerter over 60 kg alle havde båret styrthjælm, forandrer dette ikke den faktiske kendsgerning, at knallertkøreren på den solide knallert er sikret bedst i trafikken.

Dette bevises yderligere ved tabel 4, som viser en klar nedgang i antallet af ulykker og dræbte, som starter samtidig med, at salget af knallerter over 60 kg begyndte i Danmark.

En knallertulykkesstatistik tilstillet tidligere ju-

stitsminister Orla Møller i brev af 13/1 1976 fra SRI A/S fra Tyskland viser følgende:

Antal køre involveret i trafikulykker pr. kørt km:

	Lettere knallert	Sværere knallert
1970.....	28	17
1971.....	27	19
1972.....	24	19
1973.....	23	17

Resultatet viser en klar trafikikkerhedsmæssig fordel ved de sværere knallerter, som forstærkes af, at de lettere knallerter under 60 kg i Tyskland kun kører 25 km, mens de sværere knallerter over 60 kg kører 40 km.

Fra notat 146.

TABEL 5

Mangler ved de implicerede knallerter fordelt efter manglens art og knallertens vægt. Procentandel af knallerter, som har den angivne mangel.

Mangel ved	Under 60 kg	Over 60 kg	Alle
Styretøj.....	11 pct.	2 pct.	4 pct.
Driftsbremse.....	15 pct.	2 pct.	7 pct.
Forbremse.....	29 pct.	5 pct.	14 pct.
Forlygte.....	8 pct.	3 pct.	4 pct.
Baglygte.....	23 pct.	10 pct.	11 pct.
Horn/klokke.....	25 pct.	10 pct.	13 pct.
Gennemsnit.....	19 pct.	5 pct.	9 pct.
Antal.....	392	62	454

Forslagsstillerne har i tidligere afsnit fremført mange årsager til, hvorfor der sker færre ulykker og færre alvorlige ulykker i forhold til kørte kilometer for de solide knallerter på 80-85 kg (hvilket blandt andet er meget markant i andre lande), som kan ses af tabel 5, der tydeligt viser årsagerne og grundene hertil. Forslagsstillerne har tidligere fremhævet, hvor vigtigt det er ikke at indføre en

kvalitetsbegrænsning i form af en vægtgrænse, da det forringer trafikikkerheden, idet lettere knallerter ikke har indbygget ekstra sikkerhed og forringer ved brugen så meget, at det bliver til stor fare og risiko for knallertkøreren og den øvrige trafik.

Da de fleste uheld sker ved sammenstød med biler, vil en vægtgrænse få uhyggelige konsekvenser for antallet af ulykker og ulykkernes omfang.