

[Kjærulff-Schmidt]

kraftige, massive dele er tungere end lette legeringer, lettere konstruktioner osv.

Der er en del skader – det viser rapporterne – som opstår på de lettere knallerter og kun på dem. Det er materialebrud på fælg, brud på forgaffel og forhjulsaksel, og det er stelbrud.

Vi har også af rapport 146, tabel 18, fået at vide, at knallerterne under 60 kg havde de største mangler på noget så vigtigt som bremserne. Vi ved også, at bremseevnen er 30 pct. større på knallerterne over 60 kg, og vi ved alle, at bremseevnen kan være helt afgørende for, om en ulykke kan forebygges i sidste øjeblik, eller den ikke kan forebygges.

Specielt de lettere dameknallerter med åbent stel frister desværre tit knallertkørerne til at sidde med begge ben oppe på midten af stellet. Det giver nedsat kørselskontrol og bremsekontrol, og det giver risiko for at styre med knallerten under en opbremsning, fordi der kun er meget kort tid til at bremse og derfor kun tid til at bruge forbremsen, der påvirkes manuelt.

Der er vel ikke nogen, der kan være i tvivl om, at det ville være bedre, hvis disse knallerttyper blev forsynet med et ordentligt stel, der forhindrede denne uansvarlige måde at køre på, selv om knallerterne derved ville komme op over 60 kg grænsen.

Rapport nr. 146, tabel 6 og 7, viser også, at knallertkørerne på de tunge knallerter er ude for relativt lettere skader, og flere er uskadte. Ud af 364 registrerede trafikuheld, hvori knallerter var impliceret, var der 7 tilfælde, hvor knallertkøreren mistede livet, og i alle disse tilfælde var der tale om knallerter under 60 kg. Enhver kan sige sig selv, at bedre bremseevne og bedre kontrol over køretøjerne havde kunnet formindske ulykkens omfang i mange af disse 364 knallertulykkestilfælde.

Læge Reichs rapport fra Århus, som har vakt betydelig interesse i retsudvalget og andre steder, hvor man har beskæftiget sig med disse spørgsmål, viste, at næsten 30 pct. af dødsårsagerne var indre blødninger, som netop kan opstå ved ulykker på de lettere knallerter, fordi knallertkøreren i mange tilfælde sidder med benene oppe på midten af stellet eller med benene på pedalerne i det øjeblik, da der indtræffer et sammenstød eller knallerten ved et uheld kommer til at berøre en

kantsten eller køre over et hul i vejen. Det medfører alt for let, at knallertkøreren løftes fra sædlen og bliver kastet fremad med styret imod sig og derved kan pådrage sig en indre blødning.

Forgaflerne på de lette knallerter har heller ikke tilstrækkelig affjedringseffekt til at modstå kørsel over større ujævnheder i vejen. Det kan føre til, at forhjulet og styret rejser sig i vejret og knallertkøreren får det lige op i maven under kørslen, fordi han ikke kan undgå at blive kastet fremad i den situation.

Eksperterne har også fortalt os, at der selv under ganske almindelig normal kørsel kan opstå forgaffelbrud og stelbrud på de lettere knallerter blot på grund af uheldig berøring med kantsten, ujævnheder i vejen el. lign., selv om knallertkøreren har ført sit køretøj på helt forsvarlig og normal måde.

De knallertulykkesstatistikker, vi diskuterer, er for de fleste af os heldigvis kun nogle tal på et stykke papir, men for de mennesker, der har været berørt af ulykkerne, er det små eller store tragedier. Det har derfor været glædeligt, at antallet af dræbte knallertkørere fra 1971 til dato har været stærkt faldende, og det er netop i den samme periode, antallet af solgte knallerter over 60 kg har været stigende. I virkeligheden var det først fra omkring 1972 – det tror jeg også hr. Otto Mørch er klar over og vil kunne bekræfte – at de meget stærke, trafiksikre knallerter vandt rigtig indpas, og tallene viser netop, at antallet af dræbte faldt fra det tidspunkt. I 1971 var tallet 194, så faldt det de følgende år til 173, til 141, til 116 og nåede så ned på 105, og på dette lave niveau har tallet stabiliseret sig.

Til trods for at der er kommet langt flere knallertkørere blandt de unge, ser vi altså, at disse uhyggelige tal er faldet, og enhver kan sige sig selv, at det hænger sammen med, at det materiel, der nu benyttes, er stærkere, tungere og sikrere.

Her i landet har vi en lang mørk tid hvert eneste år med sen solopgang om morgenen og tidligt tusmørke om aftenen, med regn, sne og blæst, og det er klart, at knallertkørerne, som er så direkte afhængige af vejrtilstand, sigtbarhed osv., har brug for det bedst mulige sikkerhedsudstyr, for blinklys, kraftig stoplygte, baglygte osv., så de kan ses af bilister og andre trafikanter.