

TABEL 8

Beskæftigelse for ulykkesramte knallertkørere:

Skoleelever.....	9,86 pct.
Studerende.....	1,16 pct.
Lærlinge.....	8,09 pct.
Faglærte arbejde.....	14,45 pct.
Ufaglærte arbejdere.....	30,92 pct.
Funktionærer.....	3,18 pct.
Selvstændige.....	2,31 pct.
Husmødre.....	1,73 pct.
Invalidepensionister.....	7,22 pct.
Folkepensionister.....	19,36 pct.
Andet/uoplyst.....	1,73 pct.

Sammenholder man tabel 7 med tabel 8 og med følgende citat fra Rådet for Trafiksikkerhedsforskning, notat 146, side 30:

»Knallerters anvendelse

Knallertkørsel synes at være domineret af egentlig nyttetraffic, medens kørsel uden formål er af mindre betydning. Man må derfor tro, at hvis de tunge knallerter udelukkes, vil hovedparten af kørslen overgå til lettere knallerter«

samt resultatet af en undersøgelse foretaget i Holland af FDM's søsterorganisation RAI i perioden 1974-76, hvilken konsekvens det ville få med indførelsen af en vægtgrænse for knallerter på forbrugernes valg af andet transportmiddel, som resulterede i følgende:

Cykel.....	0,7 pct.
Lettere knallerter.....	20 pct.
Motorcykel.....	95 pct.
Brugt bil.....	4,5 pct.

kan man deraf se, at en vægtgrænse vil tvinge mange lovlydige forbrugere, som er helt afhængige af den solide knallert over 60 kg, til at forlægge deres daglige nødvendige transport over på væsentligt mere ulykkesramte køretøjer.

Det har været udtalt i tidligere debat om knallerterne, at justitsministeriet ikke vil forbyde de solide knallerter, men at disse kan købes og indregistreres som motorcykel.

Dette er uden reel værdi, fordi hvis forbrugeren af den solide knallert ikke kan købe denne længere, køber han ikke en 50 ccm knallert som motorcykel, men vælger en 150 ccm-1100 ccm motorcykel.

Da disse motorcykler kan køre op til 150-300 km/t og med stærkt forøget risiko for forbrugeren, er det helt forkert med en vægtgrænse for knallerter at tvinge forbrugerne væk fra en solid 30 km knallert, der vejer 80-85 kg, over på en motorcykel, der kan køre 150-300 km og vejer 150-400 kg.

Forslagsstillerne skal iøvrigt gøre opmærksom på, hvor rigtigt det er, at knallertkøreren kan få lov til at købe og køre på de bedste og mest solide knallerter, som giver knallertkøreren den bedste beskyttelse imod ulykker og imod ulykkes omfang ved at henvise til læge Hans Reichs rapport for dødsulykker, som blandt andet viser, hvilke andre elementer der var involveret i ulykker, hvoraf det tydeligt kan ses, at bilerne er knallerternes største virkelige fare.

Rapporten viser:

Modpart:	
Personbil.....	44,22 pct.
Racervogn.....	11,27 pct.
Lastbil.....	25,72 pct.
Bus.....	3,49 pct.

Ialt.....	84,70 pct.
Motorcykel.....	2,02 pct.
Andet.....	2,02 pct.
Single.....	8,09 pct.
Fodgænger.....	0,87 pct.
Cykel.....	0,87 pct.
Knallert.....	1,46 pct.

Rapporten viser samtidig dødsårsagen:

Hjelme/kraniekvæstelser.....	79,19 pct.
Indre blødninger.....	28,32 pct.
Brystkassekvæstelser.....	17,63 pct.