

ninger, at politiets rapport er uden værdi og giver et forkert billede.

Det fremgår af disse oplysninger:

- at knallertkørere på store knallerter er blevet standset af politiet op til 2-3 gange på samme dag og op til 5-10 gange på en uge.
- at politiet specielt stopper de store knallerter på landevejen.
- at politiet ved landevejskontrol har vinket de små knallerter videre uden kontrol, men standset samtlige større knallerter.
- at når politiet helst undgår undersøgelsen af de små knallerter, skyldes det, at motoren næsten altid skal skilles ad for at konstatere ulovlige hastighedsindgreb, og det giver besvær og snavsede hænder.
- at når politiet helst stopper de store knallerter, skyldes det, at politiet blot ved at se udvendigt på motoren kan se, om den er ulovliggjort.

En udtalelse fra en politibetjent:

»Det er først i de sidste 5-6 år, vi rigtigt kontrollerer knallerter, og vi kontrollerer fortrinsvis de store, da vi hurtigt kan se, om de er ulovliggjorte på grund af tuningsdele.

Rigspolitiets rapport viser i øvrigt dette interessante, som alle eksperter har gjort opmærksom på - at tuningsproblemer vil blive flyttet fra de solide knallerter over på de lettere knallerter, hvilket kan ses af, at knallerter over 60 kg ikke fandtes i årene 1968 - 72/73, og i de år, hvor knallerter over 60 kg kun blev solgt i få hundrede eksemplarer om året, var antallet af ulovliggjorte knallerter større end fra det år (1973/74), hvor salget af knallerter over 60 kg først rigtigt begyndte.

Rigspolitiets oplysninger fra 1968-1976, se folketingets forhandlinger nr. 19 1976/77 (2.samling), spalte 6734.

Rigspolitiets rapport om konstruktive ændringer i følgende antal:

1968.....	2950
1969.....	3315
1970.....	7143
1971.....	4440
1972.....	6934
1973.....	6598
1974.....	7350
1975.....	6401
1976.....	5757

Det er også interessant at se, at siden justitsministeriet mente, at der var et tuningsproblem, er antallet af rapporter faldende.

Det Sociale

Forslagsstillerne skal i øvrigt bemærke, at foruden at knallerterne er et fantastisk godt køretøj for mange, er den samtidig det eneste køretøj mange er helt afhængige af både økonomisk såvel som transportmæssigt. Dette gælder specielt for de unge i alderen 15-18 år. De trafikksikre solide 30-km's knallerter på 80-85 kg giver specielt de unge muligheden for at lære at tilpasse sig i trafikken og derved forberede sig til som 18 årig at blive gode bilister eller endnu mere vigtigt, hvis de bliver motorcykelkørere, at de har kørt på et to-hjulet motor køretøj før.

Man skal samtidig gøre opmærksom på noget meget væsentligt i forbindelse med tuning og vægt:

- at der er en lille gruppe af unge knallertkørere, hovedsagelig af drenge fra et hjem med enlige mødre eller fædre, eller fra hjem hvor begge forældre er udearbejdende og fra specielle bymæssige områder, drenge, der skal og vil prøve af hensyn til de andre i knallertgruppen at køre så stærkt på sin knallert som de andre eller som den kan tunes til og den unge knallertkører ænser ikke den store fare, der herved er for ham selv og andre trafikanter.
- at denne gruppe unge har en væsentlig bedre chance for at komme fra det med livet i behold på en solid knallert over 60 kg end på en lettere knallert.
- at unge ikke er bange for at køre 100-110 km på de lettere knallerter ses af den kendsgerning, at Hjørring Politi i juni 1977 standsede 1 knallertkører på en lettere knallert, der kørte 105 km og forfulgte en anden på en lettere knallert, der kørte 110 km.
- at det er væsentlig farligere at køre 60-90 km på en lettere knallert end 80-110 km på en tungere knallert.
- at mange piger med drengenes hjælp har tunet deres lille spinkle Puch Maxi knallert til en hastighed af 60-80 km.

Derfor vil en vægtgrænse kun resultere i flere dræbte og alvorligt tilskadede i denne gruppe af unge samt udsætte andre trafikanter for forøget risiko.

Forslagsstillerne skal i øvrigt henvise til fra de andre afsnit, hvor afgørende det er for knallertkøreren og af hensyn til sammenstød med andre trafikanter, specielt cyklister og fodgængere, at knal-