

at have haft hele rapporten ved en vurdering af problemstillingen.

ad pkt. 1

DKU's oplysning om fordelingen af ansvarsforsikringer efter forsikringstagerens alder viser ikke, hvorledes knallertbrug og knallertkørsel er fordelt på alder. Dette er væsentligt af hensyn til en beregning af transportrisikoen.

RfT har i rapport 23: »Forhold af betydning for knallertkøreres sikkerhed i trafikken«, beskrevet knallertproblematikken. Datamaterialet stammer imidlertid fra interviewundersøgelser fra 1975/76 og kan næppe antages at være dækkende for dagens situation. Enkelte forhold må dog antages at kunne gælde også i dag. Brugen af knallert beskrevet som andele af knallertkørere i forskellige erhvervsgrupper, er størst hos skoleelever (60 pct.), studerende (19 pct.) og ufaglærte arbejdere (16 pct.).

I samme rapport konstateres det, at en sammenligning mellem knallertuheld og knallertkørsel opdelt på aldersgrupper viser, at uheldsrisikoen for de helt unge knallertkørere er højere end for gennemsnittet, og at de ældre også har en højere risiko.

ad pkt. 2

Antagelsen om, at en hastighedsgrænse på 45 km/t ville være mere smidig end 30 km/t, er ikke underbygget i rapportuddraget. Smidigheden i trafikken må betragtes dels i forhold til biler og dels i forhold til cyklister, da en betydelig knallerttrafik afvikles på cykelsti. Da en EF-knallert næppe vil blive tilladt på cykelsti, skal smidigheden især opnås ved kørsel blandt andre motorkøretøjer.

Den absolutte tidsgevinst ved knallertkørsel med en højere hastighed skønnes at være beskeden, da mange ture er korte. RfT's rapport 23, som ganske vist er baseret på data fra 1975/76, viser, at 63 pct. af knallertturene er under 5 km. Dette svarer til, at der ved 63 pct. af turene spares under 3 minutter pr. tur.

Som kuriosum kan det nævnes, at bilers gennemsnitshastighed i København over strækninger på 4-10 km i 1991 var 33 km/t.

Energiforbruget pr. kørt knallertkilometer kan de øvrige motordrevne køretøjer ikke konkurrere med. Kun med 2-3 passager kan en

mindre bil komme ned på samme energiforbrug pr. personkilometer.

Trafiksikkerhedsmæssige konsekvenser behandles separat i DKU's pkt. 4.

Betydningen af en ændret vægtgrænse har tidligere været behandlet i et ældre RfT-notat (nr. 146). I dette konkluderes om knallerters vægt i forhold til knallertuheld, at det synes at gælde, at de undersøgte vægtklasser (under 50 kg, 50-60 kg og over 60 kg) er indblandet i uheld med personskade i et omfang, som svarer til deres andel i trafikken. Den sikkerhedsmæssige betydning af de enkelte komponenter (dæk, bremses, affjedring, lys, blinklys og selvstarter), som nævnes i DKU's rapportuddrag, er ikke dokumenteret i rapportuddraget. En analyse af Statens Bilinspektions køretøjsundersøgelser efter færdselsuheld bekræfter dog, at de største betydende enkeltfejl ved knallert er bremses og lys + blinklys.

ad pkt. 3

Under dette punkt er knallertrestriktionerne i Danmark sammenlignet med en række andre lande. Ideelt skulle trafik og uheld sammenlignes på tværs af landene og dermed skulle virkningen af forskellige restriktioner kunne beregnes. I praksis er dette overordentlig vanskeligt. RfT har forsøgt at trække informationer om knallerttrafik og knallertuheld ud af en international database (IRTAD på VDL). Her viser det sig, at der f.eks. for lande med to knallertkategorier ikke er opdelt på enkeltkategorier. Dermed bliver det ikke muligt at konkludere noget sikkert. Brug af knallert som transportmiddel afhænger desuden af mange andre forhold, f.eks. omfanget af kollektiv trafik, afstande mellem bolig og arbejde, bilpriser, benzinerpriser m.m. Derfor skal internationale sammenligninger tages med et stort forbehold.

ad pkt. 4

Der er ikke gennemført en egentlig effektvurdering af knallertundervisningen, som blev indført i 1980. Det må dog formodes, at undervisningen har haft en vis positiv effekt.

En international sammenligning af antal dræbte pr. 10.000 knallert kan jf. ovenfor ikke benyttes til at sige noget om effekten af forskellige hastighedsgrænser. Her bør knallerttrafkarbejdet benyttes som eksponeringsmål. Præcise opgørelser af antal kørte kilometer på