

knallert findes ikke, men i en international database (IRTAD, som vedligeholdes af en OECD-arbejdsgruppe) er der for nogle få lande anført det samlede trafikarbejde for knallerter. For Tyskland og Danmark ser det ud til, at en knallert i Danmark kører meget mere end en knallert i Tyskland.

Det må antages, at en mulighed for en højere knallerthastighed vil blive udnyttet, og at en højere hastighed vil give flere uheld. I ovennævnte notat 146 konkluderes, at udborede knallerter har en forholdsvis stor andel af de færdprægede uheld.

Med hensyn til aldersfordelingen er det korrekt, at unge har en højere uheldsrisiko end andre, men som nævnt ovenfor må det alt andet lige være således, at uheldsrisikoen for knallertkørsel er højere end for f.eks. cykelkørsel og bilkørsel (risiko på motorcykel er dog højest).

ad pkt. 5

RfT kan stort set tilslutte sig de anførte synspunkter med følgende modifikationer:

- Set fra et trafikikkerhedssynspunkt er der ingen interesse i at fremme brugen af knallerter, da dette transportmiddel har en højere risiko end f.eks. cykel- og bilkørsel.
- Muligheden for at være motoriseret uden yderligere restriktioner kunne tilgodeses ved

at bevare den tidligere knallerttype som en »mofa«-type med en uændret (eller reduceret) hastighed.

- For at begrænse uheldsantallet med en EF-knallert kunne man overveje, at der sker en registrering af disse, og at de forsynes med nummerplade. Endvidere kunne aldersgrænse og undervisningspligt være som i dag. Disse restriktioner kunne evt. tages op til revision efter nogle år.

Som argument for en restriktiv holdning kan RfT tilslutte sig J. Christensens kommentarer ved høringen om direktivforslaget. Især skal det fremhæves, at en højere hastighed kan tiltrække nye knallertkørere, samt at en knallert-hastighed på 45 km/t gør det for farligt at tillade knallerter på cykelsti.

Et skøn over stigningen i antallet af personskader vil være behæftet med stor usikkerhed.

Hvis man antager, at de eksisterende knallerter ikke ændres, og at der tages ca. 15.000 EF-knallerter i brug, skønnes det, at dette vil resultere i yderligere 250 personskader pr. år. Dette tal vil vokse med tilgangen af nye EF-knallerter.

Hvis det antages, at alle eksisterende knallerter ændres til at køre 45 km/t og der yderligere sælges 15.000 nye knallerter, skønnes det at give en forøgelse i antallet af personskader på ca. 700.