

[Fr. Andersen (Holbæk A.)]
og alle lige vigtige og betydningsfulde Problemer. Vejenes Udvidelse er et stort Spørgsmaal. Det at skaffe Plads er afgjort nødvendigt, men der er andre Ting, der spiller en meget betydelig Rolle.

Jeg mener, at man i denne Forbindelse ogsaa maa have Lov til at fremhæve, at Landevejene i Danmark skal være for andre end for dem, der kører i Automobile; ogsaa Cyklister og Fodgængere skal have en beskyttet Færdselsret paa Landets Veje. Det gamle Billede med den enlige Vandrer, langsomt gaaende midt paa den stille Landevej, gælder ikke mere, og det gør jo heller ikke noget. Det er ikke det, der kan rejses Indvending imod, men jeg synes nok, der med Rette kan ankes over, at det meget ofte vanskeliggøres for andre end Biler at færdes paa Vejene. Cyklister og Fodgængere er i mange Tilfælde næstendels fredløse paa Landevejene og har — det kan i alt Fald siges uden nogen Art af Overdrivelse — meget vanskelige Kaar. Vejbanen kan ikke ret godt benyttes af Cyklister og Fodgængere uden altfor stor Risiko, og inde ved Vejrabatterne er der ofte ufremkommeligt paa Grund af Grusbunker og deslige, saa det næsten er umuligt for Fodgængere og Cyklister at finde et Sted, hvor de kan færdes nogenlunde trygt og paa Vilkaar, der kan siges at være forsvarlige.

Det sidste Spørgsmaal, jeg nævnte, hører ogsaa til dem, som kræver deres Løsning, og det berettiger mig til at sige, at der overalt i Landet er Opgaver nok at tage fat paa. Her er ikke alene Spørgsmaal om Færdselsvejene mellem Byerne, men ogsaa og ikke mindst om Færdselen i Landsbyerne. Det er ikke for meget sagt, at der ogsaa her maa gøres noget for at formindske Befolkningens Risiko for Liv og Lemmer.

I denne Forbindelse vil jeg beklage, at der ikke foreligger en Opgørelse over Antallet af Færdselsulykker her i Landet. Vi har megen nyttig Statistik paa mange Omraader og maaske ogsaa paa et og andet Omraade en mindre nyttig Statistik. Men paa et saa vigtigt Omraade som dette foreligger der altsaa ikke nogen talmæssig Opgørelse. Men selv om der ikke er et saadant Materiale, ved vi alligevel, at det saa langt fra er ubegrundet, naar der rundt om næres Frygt for at lade Børn og gamle Folk vove sig ud paa Gader og Veje. Vi ved, at Beretninger om Færdselsulykker fremkommer hyppigere og hyppigere i Dagspressen. Jeg vil gerne i denne Forbindelse henlede Opmærksomheden paa en Artikkel, der findes optaget i „Berlingske Tidende“s Morgenud-

gave for 4. November, forfattet af Kontorchef K. V. Petersen, der netop beskæftiger sig med det Spørgsmaal, jeg her omtaler. Forfatteren hævder, at Aarsagen til de mange Ulykker ved Motorpaakørsler først og fremmest er at søge i, at det i det afgørende Øjeblik svigter for Føreren at handle hurtigt nok og rigtigt nok. Ulykkerne kan naturligvis ogsaa i nogle Tilfælde have deres Aarsag i Fejl ved Vognene, og der kan ogsaa være en Fejl ved Kørebanen, Slibrighed og deslige. Men efter den Opgørelse, der er foretaget af Kontorchef K. V. Petersen, viser det sig, at for den alt overvejende Procentdels Vedkommende har Ulykkerne deres Aarsag i, at det svigter for Føreren. Den samme Artikel viser, at der er en ikke uvæsentlig Stigning i Antallet af saadanne Færdselsulykker. Der er et Par Tal, jeg gerne vil have Lov at nævne, Tal, som jeg for begge Tilfældes Vedkommende anfører fra Artiklen, men som Forfatteren i det ene af Tilfældene har hentet fra Berlin. Han nævner, at i 1926 var i Berlin 25 pCt. af samtlige Motorkøretøjer delagtige i Paakørsler; det følgende Aar, 1927, da Hastighedsbegrænsningen dernede saa godt som ophævedes, steg Antallet fra 25 pCt. til 42,5 pCt., og i 1928 var det 42 pCt. Dette viser, hvilken Rolle Hastigheden spiller i Forhold til Færdselsulykkerne. Det er en meget forurøliggende Opgang. Og holder vi os til den Beretning, som Politidirektøren i København har udgivet vedrørende det samme Spørgsmaal, faar vi ganske tilsvarende Oplysninger. I 1926 var der 2007 Paakørsler, i det følgende Aar, altsaa 1927, 2534 og i 1928 3040, altsaa paa to Aar en Stigning paa over 50 pCt. i Antallet af Paakørsler. Og undersøger vi saa de Tilfælde, hvor det er gaaet ud over Mennesker, hvor der er forvoldt Skade paa Personer, saa er Tallene følgende: i 1926 254; i 1927 343 og i 1928 476, altsaa igen nogenlunde den samme procentvise Stigning. Og hvad angaar de Tilfælde, hvor Ulykkerne har medført dødelig Afgang for de tilskadedekomne, var Antallet i 1926 13, i 1927 22 og i 1928 28; altsaa ogsaa der mere end en Fordobling i Løbet af to Aar.

Jeg har ment at være berettiget til at gøre disse Bemærkninger om Færdselsulykkerne, fordi denne Side af Sagen ogsaa bør tages med ind under Overvejelserne over, hvad der skal gøres for at naa en tilfredsstillende Løsning af Færdselsproblemet, for at Ulykkernes Antal kan begrænses.

Hvis vi derefter vil se en Smule paa, hvorledes, som jeg før nævnte, den stadige Stigning i Antallet af Motorkøretøjer, om