

**[Carsten Raft.]**

vi spørger, om politiet ikke er i stand til til stadighed at beskytte medborgernes sikkerhed. Hvilke foranstaltninger der skal træffes, skal jeg lade være usagt, men jeg spørger den høje justitsminister som øverste ansvarlige for færdselssikkerheden her i landet: Er justitsministeren klar over det problem, som foreligger her, og som foreligger for et net af færdselsveje? Og hvilke foranstaltninger har justitsministeren truffet i så henseende? Problemet bliver værre og værre, byerne vokser, trafikken vokser, men vi skulle nødigt komme dertil — det er jo af fredningsmæssige grunde næsten udelukket på det sted, jeg særlig taler om —, at man må foretage en adskillelse mellem de to anvendelser af vejene og lægge hovedvejene for den gennemgående trafik uden om de pågældende byer.

**Justitsministeren (Busch-Jensen):** Færdselsforholdene på de københavnske udfaldsveje beskæftiger til stadighed de lokale myndigheder, politiet og vejvæsenet, og har også jævnligt været genstand for overvejelse i justitsministeriet.

På hovedvej 3 på strækningen Lyngbyvej—Lyngby hovedgade og Kongevejen indtil Rudersdalgaflen skete der i året 1949 232 færdselsuheld. 55 af dem fandt sted på Lyngby hovedgade, hvor der er tæt bebyggelse på begge sider og meget livlig trafik; foruden den gennemkørende trafik er der hele den lokale færdsel af biler, cyklister og fodgængere. Vanskelighederne her beror først og fremmest på den store lokaltrafik. Den eneste måde, hvorpå en virkelig forbedring kunne gennemføres, ville være at føre den gennemgående trafik udenom bykvarteret. Denne rationelle løsning kan jo ikke gennemføres på en studs, men jeg ved, at vejmyndighederne for tiden arbejder med planer om at bygge en omkørselsvej vest om Kongens Lyngby.

Der er et par steder til på Kongevejen, som i særlig grad giver anledning til færdselsmæssige vanskeligheder. Jeg tænker først og fremmest på krydset i Holte mellem hovedvejen og Stationsvej og på krydset ved Frederiksdalsvej. På begge disse steder projekteres der for tiden en regulering af krydsene, og ved Stationsvejkrydset overvejer man at anlægge en fodgængertunnel.

Politiet holder omhyggeligt øje med færdslen på Kongevejen. Der er til stadighed gående patruiller på Lyngby hovedgade, og ved skoletidens begyndelse og ophør føres særligt tilsyn med skolebørnenes færden over vejen. Også cyklende patruiller

sættes ind og kørende patruillering foretages, ikke alene af det lokale politi, men også næsten daglig af statens færdselspoliti.

En anden udfaldsvej, som i særlig grad rejser problemer, er hovedvej 1, navnlig den strækning, der går igennem Rødovre. Her skete der i tiden 1. januar 1946—1. oktober 1949, altså over en periode på omtrent 4 år, ialt ca. 250 færdselsuheld. 4 mennesker er i dette tidsrum blevet dræbt og 20 fodgængere er kommet til skade.

Politiets statistik viser, at størstedelen af færdselsuheldene på Roskildevejen, rundt regnet 40 pct., skyldes kollisioner mellem motorvogne, af hvilke den ene skal dreje til venstre for at fortsætte ad en sidevej eller køre tilbage ad hovedvejen, medens den anden skal fortsætte ligeud ad hovedvejen. Derimod er det et meget ringe antal af uheldene, der skyldes overtrædelse af hastighedsbestemmelserne. Af de 250 færdselsuheld, jeg nævnte, kan kun 6 tilskrives for hurtig kørsel.

Der er hos myndighederne, både de lokale og ministeriet, stor interesse for spørgsmålet om at forøge færdselssikkerheden på Roskildevej, og et udvalg med repræsentanter for Rødovre kommune, vejdirektoratet, amtsvejvæsenet og politiet overvejer for tiden, hvad der her kan gøres.

Løvrigt er der naturligvis her ligesom på Lyngbyvej—Kongevejen stadigt tilsyn med færdslen ved gående og kørende politipatrouiller, og dette gælder også de andre udfaldsveje, af hvilke Strandvejen og Gl. Køgevej, hovedvej 2, er de vigtigste, medens Frederikssundsvej, Frederiksborgvej og Amager Landevej er af sekundær betydning. Strandvejens og Gl. Køgevejs trafik er om sommeren præget af de vældige strømme af motorkøretøjer og cykler til og fra badestederne, men uheldstallene er desuagtet relativt lave. Strandvejen indenfor Nordre Birks politikreds har kun halvt så mange uheld som Lyngbyvej—Kongevejen, og antallet af uheld på Gl. Køgevej indenfor Søndre Birk er kun en fjerdedel af antallet af uheld på Roskildevejen.

Den hastighedskontrol, som politiet til stadighed foretager, viser, at kørselshastigheden normalt ikke er uforsvarlig. En ophævelse af hovedvejen vil efter de sagkyndiges mening blot bevirke, at den skærende eller svingende færdsel, der er hovedårsagen til færdselsuheldene, udviser endnu mindre forsigtighed end nu, således at resultatet snarere vil blive en stigning i færdselsuheldene.

De særlige vanskeligheder ved udfaldsvejene skyldes navnlig, at der på visse