

## [Tesdaorf.]

visse andre lande, at alle, som begiver sig ud på en hovedlandevej, skal standse op, selvom der ikke er nogen trafik på hovedlandevejen. Vi burde have en sådan regel; det ville også hjælpe på det problem, jeg har rejst her.

Problemet på hovedvej nr. 2 kan ikke blive løst, før enten vejen bliver dobbelt så bred, eller — hvad der var meget bedre — hvis den nuværende vej blev liggende og man skaber en ny vej til automobiltrafikken. Men alt dette sker jo under de nuværende forhold ikke lige straks.

Det er derfor, jeg retter det spørgsmål til den højtærede minister, om man ikke som en midlertidig afhjælpning kunne tage noget af trafikken væk fra den nuværende vej og henvise lastautomobilerne til en mindre befærde landevej. Jeg kan ikke se andet end, at det for alle parter ville være en rimelig løsning, om man henviste lastbilerne til at køre imod København over Taastrup fra det såkaldte Cordosasving, som ligger noget nord for Køge, og samme vej hjem. Jeg synes, det var naturligt, om det blev lastbilerne, der blev henvist til at gøre dette, fordi det er de tunge vogne, som er vanskeligst at have på den stærkt bebyggede vej, og det er kun ca. 3 km længere. Lastbilerne ville på denne ubebyggede og meget lidt trafikerede vej få en mere uhindret kørsel, hvor de let kunne indvinde den tid, de spilder på den anden stærkt trafikerede vej; hovedvej nr. 2 ville blive en del aflastet, og jeg kan roligt sige, at det tiltrænges. Jeg håber meget, at den højtærede minister vil give et positivt og velvilligt svar.

**Justitsministeren (Helga Pedersen):** Det af det ærede medlem hr. Tesdorf til ministeren for offentlige arbejder stillede spørgsmål angår såvel ministeriet for offentlige arbejder som justitsministeriet, og efter aftale med trafikministeren skal jeg tillade mig på hans og egne vegne at besvare spørgsmålet.

Færdselsforholdene på udfaldsvejene fra København har før været genstand for drøftelse i det høje ting. I januar 1950 — folketingstidenden sp. 1863 — stillede det ærede medlem hr. Carsten Raft et spørgsmål, der først og fremmest drejede sig om forholdene på hovedvej nr. 3, Kongevejen; men i sit svar kom den daværende justitsminister, det ærede medlem hr. Busch-Jensen, også ind på færdselsforholdene på hovedvej nr. 2, Køgevejen, og hovedvej nr. 1, Roskildevej, de to veje, der er tale om i spørgsmålet i dag. Den daværende

justitsminister oplyste, at der på den strækning af hovedvej nr. 1, der går igennem Rødovre, i tiden fra 1. januar 1946 til 1. oktober 1949 var sket ialt 250 færdselsuheld. Rundt regnet 40 pct. af dem skyldtes kollisioner mellem motorvogne, af hvilke den ene skulle dreje til venstre for at fortsætte ad en sidevej eller køre tilbage ad hovedvejen, meden den anden skulle fortsætte lige ud ad hovedvejen. Antallet af uheld på Køgevejen indenfor søndre birks politikreds var kun en fjerdedel af antallet af uheld på Roskildevejen. Justitsministeriet bekendt er der ikke siden da sket nogen væsentlig forandring i dette forhold i uheldsstatistikken.

Skulle man nu følge spørgerens forslag, ville Roskildevejen blive yderligere belastet, og denne yderligere belastning ville for den dels vedkommende, der kører i retningen København—Taastrup—Køge, bestå i venstresvingende trafik, altså netop trafik af den karakter, der erfaringsmæssigt giver anledning til de fleste uheld på Roskildevejen. Dertil kommer yderligere, at det er en tvivlsom fordel at få en endnu større lastvognstrafik ind ad Roskildevejen til fordeling ad Vesterbrogade og Smallegade—Gl. Kongevej. Jeg tror, at forholdene i denne henseende er bedre, for så vidt angår Køgevejen, idet fordelingen herfra til havnekvartalerne og den indre by kan ske ad flere, bredere og mindre trafikerede gader.

Jeg må derfor af hensyn til færdslen på Roskildevejen og de gader i København, hvorfra Roskildevejens trafik fordeles, nære betænkelighed ved et påbud om kørsel som foreslået. Men dertil kommer, at det også forekommer mig tvivlsomt, om et sådant påbud ville medføre nogen større forbedring af trafikforholdene på Køgevejen. Hovedmængden af motorvognstrafikken på denne vej er personvogne, deraf et meget betydeligt antal busser, medens lastvognstrafikken spiller en forholdsvis ringere rolle. En statistik fra august 1939 angående sammensætningen af motorvognstrafikken på strækningen mellem „Fæstningen“ og „Flaskekroen“ viste, at lastvognenes antal udgjorde ca. 1 150, medens personvognenes antal var ca. 6 000, heraf henved 300 busser. Af lastvognene var højst halvdelen gennemgående mellem Køge og København. De anførte færdselstal angiver som nævnt trafikmængden i 1939, og de må antages at være steget med ca. 35 pct. siden da, ligesom der er en mulighed for, at der senere er sket nogen forskydning i forholdet mellem de enkelte trafikarter. Aflastningen ved en omkørsel synes således alle-