

[Else-Merete Ross.]

adskillige andre ulykkesfaktorer end hastigheden, faktorer, som man burde finde frem til og prøve at reducere.

For at få noget mere at vide om det vil jeg gerne spørge, om det materiale, transportforskningsudvalget har behandlet, ikke skal bearbejdes videre og færdselsuheldene gøres op f. eks. efter den inddeling, som Statistisk Årbog benytter.

I Statistisk Årbogs opgørelse over færdselsuheld med personskafe for 1959 er, når man bortser fra gruppen „andre årsager“, gruppen, der ikke opfyldte vigepligten, den allerstørste. Hvis det også skulle være tilfældet i forsøgsmaterialet med hastighedsbegrænsning, var det vel nærliggende at tage spørgsmålet om stop- og fuldstopskilte op til drøftelse igen.

En anden stor gruppe er den, der viser fejl og uforsigtighed ved svingning. Hvordan ligger det med den gruppe i forsøgsmaterialet?

Sidste år henstillede jeg til den højtærede minister at foranledige, at der indførtes mere ensartede tegngivningsapparater, i hvert fald på nyregistrerede motorkøretøjer. Jeg fik til svar, at spørgsmålet var taget op, og man håbede på en løsning inden så forfærdelig længe. Jeg mener stadig at se også nye biler uden lyssignaler for og bag. Er der virkelig sket en ændring af udstyrsbekendtgørelsen?

Foruden en opdeling af materialet efter Statistiks Årbogs grupper er der også andre oplysninger, som materialet kunne give. Hvis der f. eks. er en række færdselsuheld, der skyldes, at en bilist er kørt ind i en holdende bil, fordi den var dårligt afmærket eller holdt på befærde vej, ville det yderligere tale til gunst for indretning af flere vigepladser langs vore landeveje.

Hvis et stort antal ulykker er sket ved, at overhaling fra begge retninger er foregået i en fælles tredje midterbane, ville det tale til gunst for at lægge særlig vægt på at undgå at bygge tresporede veje eller på at

søge ændring af de tresporede veje ved færdselsstriber, så overhaling skiftevis kunne ske fra den ene og den anden bane.

Yderligere kunne man måske få oplyst, hvor stor gruppen af f. eks. lastbiler og udlejningsvogne var i materialet. Alle er jo klar over, at det ikke er hastigheden alene, der er afgørende for færdselsulykkerne, men mange andre faktorer. Jo bedre man kan udskille faktorerne, jo bedre kan man træffe foranstaltninger på det enkelte område.

Da den hastighedsbegrænsning, vi her drøfter, vel må ses som led i et samlet forsøg på at begrænse færdselsulykker, er der to kategorier af medmennesker, jeg synes man burde gøre noget mere for at skåne for at blive trafikofre. Det er børnene og de almindelige fodgængere. Naturligvis skal børn ikke lege på kørebanen. Men med rette vil mange børn så kunne spørge, hvor de da skal lege, når de fleste fortove nu er reduceret til det halve ved, at bilerne parkerer med den ene sides hjul oppe på fortovet og derved berøver børnene en del af deres tidligere legeplads. Børn skal slet ikke være på gader. Det er så sandt, som det er sagt. Men hvorfor får vi så ikke flere parker, legepladser og lukkede legegader til dem? Med den tiltagende parkerende bilpark er det mere nødvendigt end nogen sinde, at der skabes plads til børnene.

Op så er der fodgængerne. De yngre demonstrerer ofte deres ret til også at være til ved at gå demonstrativt langsomt over fodgængerovergange; men de ældre og de gamle demonstrerer ingen ret, men bare den største rædsel for de motoriserede. Når de endelig tager mod til sig og tror, de kan stole på, at den motoriserede ikke vil køre dem ned, mens de benytter fodgængerovergangen, så løber de over. Der er ikke noget, som gør mig så flov som at se et medmenneske — og ganske særlig et ældre eller et gammelt menneske — løbe med alle tegn på rædsel, fordi han eller hun benytter apostolens heste, mens jeg sidder mageligt i en bil. Jeg synes, det er et nedværdigende