

[Justitsministeren.]

indbygning af heller, afstribning på kørebane, belyste fodgængerfelter og meget andet. Meget betydelige resultater kan opnås ved belysning af veje, i særdeleshed i og omkring bebyggelser. Visse foranstaltninger, f. eks. tilvejebringelse af bedre oversigt ved at afgrave bakketoppe og udrette sving, gennemføres bedst i forbindelse med mere omfattende udbygninger af vedkommende vejstrækning. Andre foranstaltninger kan udføres mere isoleret. Det er vist almindeligt erkendt, at randbebyggelse langs vejene er kilde til mange ulykker, og derfor søger man ved de såkaldte § 35-forbud at hindre nye randbebyggelser, vejudkørsler o. s. v. til vore gennemgående veje.

Også udformningen af vej- og gadenettet som sådant er af stor betydning. Det gælder ikke alene om at adskille de forskellige færdselsretninger, som jeg omtalte, men også de forskellige færdselsarter. Herved tænker jeg ikke alene på f. eks. gående og kørende, men også på trafik af lokal karakter modsat gennemgående trafik. Kan man f. eks. ved omkørselsveje adskille den gennemgående trafik fra den lokale trafik, medfører dette en nedsættelse af ulykkernes antal. Det fremgår bl. a. klart af den stedfæstelse af ulykkerne på forskellige vejstrækninger, som vejdirektoratet nu snart i en årrække har foretaget. Bedst er det naturligvis, hvis sådanne omkørselsveje kan forbeholdes motorfærdsel alene.

En differentiering af vejnettet herudover må i det hele tillægges væsentlig betydning. Boligveje, bolig-gader, bør være fri for gennemgående trafik, ikke alene egentlig fjerntrafik, men også blot trafik, som f. eks. skal fra en forstad til centrale bydele. Noget lignende gælder butiks- og forretningsgader. Man må derfor se med tilfredshed på de tilfælde, hvor det lykkes at etablere rene fodgænergader eller fodgængertorve. I visse nyere bebyggelser går man nu så vidt, at man etablerer et særligt net af stier alene for gående og cyklende, således at man så vidt muligt helt undgår cyklende og gående på kørebanerne, og disse stier søger man at lade krydse kørevejen ude af niveau.

Antallet af ulykkesofre blandt tohjulede trafikanter, det vil sige cyklister, knallertkørere og motorcyklister, udgør omkring 40 pct. af samtlige tilskadekomne i trafikken.

Det ville derfor være meget ønskeligt i det hele at holde disse eller i hvert fald de to første kategorier borte fra gaders og vejes kørebaner. Cykelstier langs vejene løser kun til en vis grad problemet, fordi cyklerne passerer sidevejenes udmundinger og eventuelt også krydser vejene. Under alle omstændigheder er det ofte vanskeligt at få plads til cykelstier inde i byen, og ude på landet er cykeltrafikken tit så ringe, at bekostningerne ved stierne ikke står i rimeligt forhold til den begrænsede sikkerhed, som opnås derved.

Det er kun i et vist omfang, at trafikministeriet kan indvirke på de områder, jeg her har nævnt. Vejvæsenet og den ganske overvejende planlægning af gade- og vejnettet er jo overladt til kommunerne. Stort set har staten kun afgørende indflydelse på anlæg af motorveje og hovedlandeveje og gennem vejplanbestemmelser og vejfondstilkud på udbygningen af det fremtidige gennemgående vej- og gadenet. Ministeriet har dog også ansvaret for regler om afmærkning, advarselstavler, afstribning, lyssignaler o. s. v. og øver en vis indflydelse gennem et arbejde for standardisering af regler om belysning og vejenes tekniske udformning. Det er vist almindeligt anerkendt, at ensartethed på afmærknings- og signalområdet er af stor sikkerhedsmæssig værdi, men også den ensartede tekniske udformning af selve vejbanerne, kanaliserede kryds o. s. v. må tillægges værdi. Undersøgelser både her og i udlandet tyder i det hele på, at trafikikkerheden kan forbedres gennem vejnettets udbygning, svarende til den voksende motorfærdsel, og gennem en lang række færdselstekniske foranstaltninger og reguleringer. En forøget indsats på disse felter, som naturligvis må koordineres med bestræbelser inden for andre områder for at nedbringe ulykkestallet, må hvile ikke alene på statens, men også på kommunernes skuldre og må bl. a. forudsætte villighed til ydelse af de fornødne økonomiske ofre.

Med hensyn til det tredje af de elementer, hvorpå færdselssikkerheden beror, nemlig køretøjerne, er forholdet jo det, at vi allerede i dag har detaljerede regler om disses indretning og udstyr, regler, der i et vist omfang er udarbejdet på grundlag af vedtagelser på internationalt plan. En del æn-