

Bilag 12.

DEN POLYTEKNISKE LÆREANSTALT

Den 22. april 1976.

Den nye færdselslov og trafiksaneringen.

Foreningen af byplanlæggere har i samarbejde med ansatte ved Institutet for Vejbygning, Trafikteknik og Byplanlægning (IVTB) på Danmarks tekniske Højskole nedsat en arbejdsgruppe, der skal undersøge og kortlægge de økonomiske og administrative bindinger, der forsinker trafiksaneringen i danske byer.

Igennem arbejdsgruppens forundersøgelser er det blevet klarlagt, at en væsentlig binding er den gældende færdselslovgivning, der f. eks. ikke giver mulighed for anvendelse af gadearealer til andre aktiviteter end de rent trafikale. Politiet har nemlig pligt til i overensstemmelse med færdselsloven at hindre gennemførelsen af trafikomlægninger, der ikke i tilstrækkelig grad tilfredsstiller kravene fra den motoriserede trafik.

Noget tilsvarende har hidtil været gældende i Sverige, hvor politiet har afgørende indflydelse og med færdselsloven i hånden kan nedlægge veto mod forslag, der har til hensigt at skabe bedre forhold for de svage trafikanter i boligområderne.

I fremtiden skal alene kommunerne tage beslutning om mere indgribende trafikpolitiske foranstaltninger som f. eks. trafiksaneringer, lokale hastighedsbegrænsninger, parkeringszoner m. m. (bilag 1.).

Spørgsmålet er imidlertid, om det ikke er færdselslovenes prioritering af den motoriserede trafik, der både her og i Sverige har bevirket, at politiet er blevet en bremsende faktor. Måske er et væsentligt skridt til fremme af trafiksanering en ændring af færdselsloven på dette punkt.

Noget sådant er på vej i Holland. Siden efteråret 1975 har man i byerne Alkmaar og Delft gennemført eksperimenter, hvor nye færdselsregler har været gældende i trafik-

sanerede områder. Erfaringerne har været positive, og reglerne bliver nu udformet til et lovforslag, der opprioriterer opholdsfunktionerne (bilag 2). Endvidere får de svage trafikanter automatisk retten på deres side i konfliktsituationer med den motoriserede trafik. Reglerne kan kun tages i anvendelse i områder, der opfylder visse krav til den fysiske udformning. I disse områder nægtes bilen ikke adgang, men kørsel skal ske på de svages betingelser.

Herhjemme arbejder folketingets retsudvalg i øjeblikket med forslag til en ny færdselslov. Da lovforslaget ikke vil medføre nogen ændring i de her beskrevne forhold, vil arbejdsgruppen overfor retsudvalget fremføre følgende synspunkter.

Konflikterne mellem den motoriserede trafik og de svage trafikanter kan principielt reguleres på fire måder.

- A. Motorveje, hvor kun den motoriserede trafik har adgang. I modsætning til den nugældende færdselslov opstiller forslaget til ny færdselslov regler for dette område.
- B. Offentlige gader og veje, hvor hensynet til en sikker og hensigtsmæssig afvikling af færdslen er bestemmende for lovens udformning; d. v. s. færdselslovens traditionelle områder.
- C. Offentlige gade- og vejarealer, hvor den motoriserede trafik blandes med svage trafikanter på de svages betingelser. *Dette område behandles ikke i forslaget til ny færdselslov.*
- D. Gågader, hvor den motoriserede trafik ikke har adgang.

Den manglende lovgivning for område C, hvor trafikanter forudsættes blandet på de svages betingelser, mener vi er en afgørende