

mangel ved forslaget til ny færdselslov. Vi skal derfor kraftigt opfordre udvalget til at inddrage området i lovgivningsarbejdet af følgende grunde:

1. I alle ældre bydele, i mindre købstæder, i fiskerlejer og landsbyer, hvor der ikke findes fortove, anvender alle trafikanter samme gadeareal.

I mange nye eller planlagte bebyggelser planlægges bolignære veje uden fortove af økonomiske og miljømæssige årsager.

Omfanget af områder med blandet trafik vil også af andre grunde øges mærkbart fremover, idet mange trafiksaneringsforslag såvel i boligområder som i købstædernes bymidte opererer med hastighedsbegrænsende foranstaltninger. Områder med lav kørehastighed har erfaringsmæssigt fælles brug af gadearealet. Færdselsloven bliver hermed i stigende grad i strid med praksis.

2. I mange boligområder er behovet for friarealer akut. Her vil nedprioriteringen af gaders og vejes færdselsmæssige funktion skabe erstatning for friarealer, der ikke på kort sigt kan realiseres på anden vis.

Ændringen af gadearealer fra færdselsområder til blandede opholds- og færdselsarealer giver lokale beboere realistiske muligheder for at medvirke ved udformningen af boliggeden. Dette er i pagt med intentionerne i de nye planlove, hvor beboernes medvirken i planlægningsarbejdet er lovfæstet.

3. Byforbedring, herunder trafiksanering, betyder indgreb i gadenettet og forudsætter af økonomiske grunde brug af begrænsede midler. Dette fører i praksis til, at den lokale politimyndighed bliver godkendende myn-

dighed i planlægningssspørgsmål, jfr. lovfor-
slagets §§ 91, 94, 95 og 99.

Dette er en alvorlig belastning for udformningen og gennemførelsen af byforbedringsforslag og er klart i modstrid med tankerne bag planlovsreformen.

4. Endelig er forslaget til færdselslov også i modstrid med sig selv. Bestemmelserne om sikring af børns skolevej (§ 3 stk. 3), der må opfattes som en forbedring i forhold til gældende lov, vil næppe være gennemførlig, medmindre der i forslaget åbnes mulighed for en bredt anlagt fredeliggørelse af boligområdernes gadenet.

I vedlagte bilag 3 er undersøgt virkningen af at overføre de nye hollandske færdselsbestemmelser for lokalområder (bilag 2) til færdselslovsforslaget. Derudover må paragrafferne 91, 94, 95 og 99 ændres i overensstemmelse med de foreslåede svenske bestemmelser om kompetencefordelingen mellem politimyndighed og kommunal myndighed i trafiksaneringssager (bilag 1).

Hvis sådanne ændringer ikke kan gennemføres på nuværende tidspunkt, vil vi foreslå en forsøgsparagraf indført i færdselsloven, der, i lighed med folkeskolelovens § 18, gør det muligt at ophæve visse af lovens bestemmelser. Forsøgsparagraffen bør indføres efter § 39 og have følgende udformning:

Justitsministeren kan i samråd med miljøministeren, efter indstilling fra de kommunale myndigheder, fravige reglerne i kapitlerne 2, 3 og 4 i det omfang, det er nødvendigt for i lokalområder at fremme en hensigtsmæssig trafiksanering.

DtH, den 23. april 1976
på arbejdsgruppens vegne

Jens Kofoed & Ole Sørensen.