

ven og vejlovgivningen. Regeringen vil derigennem foreslå, at der indføres en bestemmelse i færdselsloven, således at der i kommunerne kan udføres forsøg med færdselsregulerende foranstaltninger. Bestemmelsen vil blandt andet give mulighed for at gennemføre forsøg med regulering af færdslen, der alene er begrundet i miljø-mæssige hensyn.

Med bestemmelsen vil der blive skabt mulighed for at efterprøve en række lokale ideer og tanker i praksis. I det omfang at forsøgene lokalt viser at have gode, brugbare resultater, er det regeringens hensigt at benytte evalueringerne af disse forsøg som grundlag for permanente ændringer af færdselsloven.

I denne redegørelse er der fokus på kommunernes muligheder, men det er vigtigt at huske på, at den fysiske planlægning i amterne også kan have stor betydning for trafikudviklingen i byerne.

Det skal understreges, at Folketinget allerede på en række væsentlige områder har tilvejebragt en lovgivning, som giver kommunerne muligheder for at udforme en lokalt tilpasset trafikpolitik, som tilgodeser byerne. Kommunerne har da også allerede taget en hel række fornuftige og fremsynede initiativer. Men der er fortsat et stykke vej at gå.

Mange forbedringer i de seneste år

Gør man status over udviklingen i de seneste år kan det konstateres, at mange kommuner har taget gode og vigtige initiativer for at fremme den kollektive trafik og cykeltrafikken. Der er også mange steder sket en fredeliggørelse af de centrale byområder, ligesom gennemførte vejprojekter ofte har haft til formål at lede trafikken uden om sårbare byområder.

Et af de meget betydningsfulde lovinitiativer, som Folketinget har gennemført, var vedtagelsen af § 40 i færdselsloven helt tilbage i 1976. Bestemmelsen har blandt andet åbnet mulighed for, at man kan indrette veje som stilleveje eller opholds- og legeområder. I disse områder skal bilister udvise særlig agtpågivenhed over for personer, der opholder sig i området samtidig med, at kørslen skal foregå ved lav hastighed. Den motoriserede trafik er altid den stærke i trafikken, men vi kan gennem regulering være med til at give andre grupper - cyklister og gående - bedre betingelser og mere plads. Bestemmelsen har betydet meget for fredeliggørelse af boligområderne i byerne, også i de mere tætbebyggede byområder.

I de fleste byer er vejnettet og arealudlægget disponeret i en tid, hvor der var langt færre biler. Det har hidtil i de fleste byer gennem udbygning af vejnettet og trafikomlægninger været muligt at skabe plads til den stigende trafik. Men på lidt længere sigt må det forventes, at dette kan blive mere vanskeligt. Det kan derfor blive nødvendigt at gennemføre en mere klar prioritering mellem trafikantgrupperne i forskellige dele af byen. I boligområder, tæt på skoler mv. skal trafikken afvikles på beboernes, cyklisternes og de gåendes betingelser. På det overordnede vejnet skal der skabes gode betingelser for biltrafikken og den kollektive trafik.

For at skabe en udvikling, som giver bedre levevilkår og trafik på byens betingelser, kræver det et grundlag for at foretage de nødvendige prioriteringer. Nogle af de værktøjer, som allerede er til rådighed, skal i højere grad ses i sammenhæng med de øvrige bypolitiske værktøjer. Og er værktøjerne ikke tilstrækkelige, er regeringen indstillet på at skabe en bedre værktøjskasse.

For så vidt angår disponeringen af kommunernes vejarealer, har kommunerne jo allerede i dag generelt gode styringsmuligheder. Kommunerne bestemmer f.eks. selv, hvor de vil anlægge cykelstier, og hvor de vil gennemføre busprioritering ved signalreguleringer eller ved anlæg af busbaner.

Kommunerne kan også afgøre, hvor mange offentlige parkeringspladser de vil udlægge, og omvendt også om de vil nedlægge nogle af dem, de allerede har. Det sidste har jo f.eks. været tilfældet i det centrale city-område i Københavns Kommune. Kommunerne afgør også styringen af trafiklysene, der kan have betydning i forhold til trafikafviklingen i form af f.eks. »grønne bølger« eller dosering af trafikken, således at kødannelser forekommer de steder, hvor de gør mindst skade.

Men selv om det principielt er kommunerne, der disponerer over deres vejarealer mv., sker dette i dag i alt væsentligt i samarbejde med politiet.

Kommunernes rolle skal styrkes

Det er helt centralt, at det er kommunerne, der udvikler den lokale trafikpolitik. Det er i den enkelte kommune at den samlede prioritering må foretages.

For at understrege denne politik, vil det indgå i det tidligere omtalte forslag til ændring af færdselsloven, at færdselsregulerende foran-