

i den lokale trafikpolitik. Regeringen finder, at kommunerne i højere grad bør overveje at begrænse antallet af P-pladser ved nybyggeri eller i forbindelse med andre byggesager, f.eks. byfornyelse, så der ikke udlægges for mange parkeringspladser i byerne.

I de store byer ejes et stort antal parkeringspladser af private. Der er derfor behov for nærmere at overveje de muligheder, der findes, herunder en egentlig afgift på private parkeringspladser.

Der skal skabes bedre betingelser for de bilister, der har brug for bilen på en del af - men ikke nødvendigvis hele - turen. Bedre sammenhæng mellem den individuelle og den kollektive trafik kan bidrage til at sikre, at vi bruger de forskellige transportformer dér, hvor de har deres styrke. I hovedstadsområdet er der etableret visse »parkér og rejs« og »kys og kør« anlæg, som kan være med til at begrænse antallet af biler i byen. Lignende faciliteter kan også etableres andre steder i landet.

Byerne skal være trafiksikre

For så vidt angår trafikikkerheden, arbejdes der til stadighed arbejdet på at skabe en udvikling, hvor antallet af dræbte og tilskadekomne begrænses. Regeringens mål og strategier er angivet i Handlingsplanen »Hver ulykke er én for meget«, som blev fremlagt i 1997. Der pågår p.t. et arbejde i Færdselssikkerhedskommissionen med henblik på at formulere nye mål for trafikikkerhedsarbejdet. Det indgår ligeledes i regeringens folkesundhedsprogram som mål, at antallet af dræbte og tilskadekomne i trafikken skal reduceres markant.

Trafikkerheden har også stor betydning for befolkningens opfattelse af, om byerne kan give en tilstrækkelig høj livskvalitet. Hvis familier skal være lige så tiltrukket af at bo i byerne som andre steder, skal de føle, at det er sikkert for dem selv og ikke mindst for deres børn at færdes i byen. For mange forældre giver trafikken anledning til stadig uro og bekymring for børnenes sikkerhed.

Ser vi nogle år tilbage, skete der et stort fremskridt for trafikikkerheden, da Folketinget vedtog den ændring af færdselsloven som betød, at den generelle hastighedsgrænse i byerne blev nedsat fra 60 til 50 km/t. Dette var et godt og fremsynet politisk initiativ. Ændringen af den generelle hastighedsgrænse er fulgt af en række andre lovændringer af betydning for trafikikkerheden, herunder skærpelse af promillegræn-

serne og skærpede sanktioner i forbindelse med overtrædelse af reglerne.

Der foretages for tiden forsøg med automatisk hastighedskontrol. Forsøget løber indtil 31. marts 2000. Det er derfor for tidligt at drage håndfaste konklusioner, men de foreløbige tal peger på, at der er en positiv effekt, som vil kunne tale for en videreførelse af forsøget i større skala.

En anden måde at skabe større sikkerhed i trafikken er ved at sikre, at overtrædelser af færdselsloven bliver straffet i forhold til den forseelse, der er blevet begået. Derfor vedtog Folketinget i 1997 en stramning af færdselsloven, således at bilister, der overtræder hastighedsgrænserne med mere end 70 pct., får frakendt kørekortet. Samtidig hermed blev bødestørrelserne for sådanne overtrædelser kraftigt hævet.

Derudover planlægges der for tiden et forsøg med en kombineret hastigheds- og rødkørselskontrol. Forsøget forventes at blive påbegyndt efteråret 2000 og skal løbe i et år. Det er mit håb, at vi fra disse forsøg kan indhøste erfaringer med, om vi på denne måde kan skabe en større sikkerhed i trafikken.

Derudover har Folketinget vedtaget en række skærpede sanktioner over for hastighedsovertrædelser, som tunge køretøjer begår. Dette ser allerede ud til at have en effekt.

Der er en sket en skærpelse af reglerne vedrørende parkering, således at parkering nu kun må ske 10 meter fra skærende vej. Dette forbedrer oversigtsforholdene væsentligt, hvilket blandt andet er til gavn for cyklister og gående. De nye regler har samtidig medført en begrænsning i antallet af kantstensparkeringspladser.

I en række af vore nabolande sættes den maksimale hastighed i nogle centrale by- og beboelsesområder til 30 km/t. En så lav hastighed giver et klart signal til bilisterne om, at her foregår trafikken på de bløde trafikanters betingelser. Det giver færre og mindre alvorlige uheld. Lavere hastighed betyder også mindre støj. En maksimal hastighed på 30 eller 40 km/t er udtryk for en målrettet prioritering af det, som bør komme først i by- og beboelsesområder, nemlig sikkerhed og miljø.

For eksempel har Gladsaxe Kommune i samarbejde med Vejdirektoratet gennemført forsøg med en maksimal hastighed på 40 km/t, som er ledsaget af nogle få fysiske hastighedsdæmpende tiltag. Beboerne har været inddraget i planlægningsprocessen, og har haft indflydelse på