

[Poul H. Møller.]

søg af en projektgruppe fra polyteknisk læreanstalt — en gruppe, der specielt har arbejdet med trafiksaneringsproblemerne. De har henvist til de forsøg, som har fundet sted i Sverige og Holland med fredede lokalområder, hvor den såkaldt svage trafik — det vil i første omgang sige fodgængerne og derefter måske også cyklisterne — blev de stærke og de motoriserede de svage. Når man f. eks. ser et nyopført beboelseskvarter, hvor der virkelig er lagt vægt på det miljøvenlige ved anlæg af beplantede områder, græsplæner, legeplads osv., så er det beskæmmende at se, hvor ødelæggende det virker med de mange parkerede biler og den osende og larmende trafik, der uhindret baner sig vej i sådanne områder.

Selv om byplanlæggere har vist god vilje til ændringer på disse områder, så er de stødt på uoverstigelige vanskeligheder hos politi og kommunalbestyrelser m. v. Det har uægtelig nogle gange vist sig, at sådanne bestyrelses skrivebordsteorier var temmelig langt fra befolkningens ønsker. Her manglede ofte en lytten til lokalrådene, som havde fingeren på pulsen.

Ved en trafiksanering af lokalområder ønsker man f. eks. alle biler på en samlet parkeringsplads i udkanten af området, så gader og veje i området holdes fri for motoriseret trafik. Mange bilister ville herved også opdage, at de slet ikke tog skade af at skulle bevæge sig på deres ben et par hundrede meter mellem bil og bolig.

Det kan også virke deprimerende at se den lange række af enmandsbiler, der hver morgen fra oplandet suser ind mod storbyernes midte, hvor de fortvivlet tilkæmper sig skiftende parkeringspladser. Hvor ville det dog være en hjælp, om disse parkeringer i stedet for fandt sted uden for byerne ved tog- og rutebilstationerne, så byerne blev befriet for denne helt unødvendige del af den i forvejen alt for voldsomme trafik. De kollektive trafikmidler ville herved også på en helt anden, rationel måde blive anvendt.

Disse og mange andre problemer, som trænger sig på, er vi et flertal i udvalget der ønsker løst i den kommende tid. Til dette brug har vi ønsket en ny paragraf, der bemyndiger justitsministeren og miljøministeren til at træffe de nødvendige foranstaltninger for at fremme en hensigtsmæssig tra-

fiksianering. Det er mit meget oprigtige ønske, at denne paragraf i videst mulig udstrækning vil blive anvendt i den nærmeste fremtid.

Der kunne vel være mange andre ting at pege på i dette lovforslag, men tiden rækker jo ikke hertil. Blot til sidst om fartgrænserne:

De midlertidige fartgrænser, der blev indført i 1974 bl. a. i forbindelse med oliekrisen, har ganske uomtvisteligt bevirket en meget glædelig nedgang i trafikulykkestallet, og et flertal i kristeligt folkeparti går helt og fuldt ind for bevarelsen af disse grænser.

I § 41, stk. 2 og 3, gives der jo mulighed for en vis fleksibilitet på strækninger, hvor en noget højere hastighed end den ellers tilladte synes velmotiveret, ligesom der omvendt på steder, hvor de trafikale forhold er vanskelige, kan fastsættes en lavere hastighed end ellers tilladt. Alle parter skulle således være tilgodeset, og lad os dog være enige om, at vore afstande i det lille Danmark trods alt er så små, at om man kører 110 eller 120 km på en motorvej, så kan man dog alligevel kun hente nogle få minutter herved, og har vi dog så travlt, at dette spiller en afgørende rolle? Nej, naturligvis ikke.

Selv om vi i kristeligt folkeparti ikke får det tilgodeset, som vi meget gerne ville i vores ændringsforslag, så finder vi, at det samlede lovkompleks her, det samlede nye forslag til en ny færdselslov, betyder en virkelig forbedring og en hjælp i vor stadig voksende trafik, og vi vil derfor gå ind for dette samlede lovkompleks ved afstemningen ved tredje behandling.

Kaj Hansen (DKP):

En færdselslov og en god færdselslov skal først og fremmest tage det størst mulige hensyn til de svageste grupper i trafikken, og det er jo fodgængere og cyklister. Man kan sige, at med forslaget til denne færdselslov og med de ændringer, der er kommet til, er der taget et godt skridt i den rigtige retning.

Det gælder bl. a. de bestemmelser, der nu er blevet indført om, at der kan tages ganske specielle forholdsregler i den lokale trafik. Selv om det er et skridt på vejen, så er det endnu utilstrækkeligt, idet der må tilstræbes en stadig større adskillelse af trafikkanterne — det gælder ikke mindst den bilende trafik og cyklister.

Det er med beklagelse, nogle har set, at