

Kbh. 27. januar 2025

Hørings svar vedrørende: Udkast til lovforslag om ”ændring af færdselsloven, lov om offentlige veje m.v., og lov om private fællesveje”

Lovforslaget lægger op til at prioritere fremkommelighed for alle former for biltrafik højere end hensyn til trafiksikkerhed, miljø, klima og alle andre trafikantgrupper. Kun på veje med lille biltrafik vil man fremover kunne fravige denne prioritering.

Bilerne først. Megen og hurtig bilkørsel er vigtigere end alle andre hensyn

Transportministeren lægger op til at bremse kommunernes ønsker om at prioritere andre hensyn højere i byplanlægningen end bilfremkommelighed.

Her et eksempel på en miljøvenlig prioriteringsmodel, som står i skærende modsætning til den som der foreslås i Danmark. Den er i sin tid udviklet af bystyret i Nottingham og formidlet i Danmark af tidligere nu generalplanchef i Københavns Kommune Kai Lemberg

1. Minimum trafikulykker
2. Bedst muligt miljø
3. Fodgængere og cyklister
4. Passagerer i den kollektive trafik
5. Handicappede bilister
6. Nødvendig varedistribution
7. Brug af personbiler i erhvervssammenhæng
8. Butikskunder i bil og anden bilbrug uden for myldretiden
9. Myldretidsbilister, som ikke har rimelig kollektiv trafikmulighed

Baggrunden for forslag om lavere hastighed og anden fredeliggørelse er normalt ud fra ønsket om større trafiksikkerhed, tryghed og for at kunne bruge byens arealer til andet end bilkørsel og parkering. Det ønskes normalt også at påvirke valget af transportmiddel så folk stimuleres til at bruge bentøjet, cykler og kollektive transportmidler i stedet for bil. Når bilkørsel reduceres nedsættes alle de med bilkørsel følgende effekter såsom utryghed, trafikulykker, forurening, klimabelastning, støj og trængsel.

Transportministeren får med lovforslaget tilmed hjemmel til at kunne pålægge kommunen at ophæve foranstaltninger der ikke lever op til de nye regler.

Transportministeren kan fjerne foranstaltningerne for kommunens regning, hvis pålægget ikke efterkommes."

Lovforslagets gennemførelse vil cementere den ringe situation, som vi har i Danmark, sammenlignet med andre lande

"Lav fart mindsker risikoen ved påkørsler markant Der kan være gode grunde til at få det indført, fremhævede trafikforskeren Harry Lahrman fra Aalborg Universitet under høringen. »Der er stadig 90 procent af lokalvejene i Danmark, der har 50 km/t-grænser. I lande som Holland og Tyskland har de 30 km/t-zoner over det hele«. Den udbredte danske hastighedsgrænse øger risikoen for bløde trafikanter markant, hvis de køres ned af en bilist. En fodgænger, der rammes med 50 km/t, har 80 procents risiko for at blive slået ihjel ved påkørslen. Den halveres, hvis fartgrænsen er på 40 m/t og er helt nede på 5 procent, hvis bilisten rammer fodgængereren med 30 km/t."

Risiko for fodgængere

Kilde: Rådet for sikker trafik – MFC 14046

Fodgængeres risiko for at blive dræbt af påkørsler ved forskellige hastigheder.



Kilde: <https://politiken.dk/danmark/art8196480/Minister-vil-g%C3%B8re-det-lettere-for-kommuner-at-s%C3%A6nke-fartgr%C3%A6nser-lokalt.-Det-mindsker-risikoen-ved-ulykker-men-politiet-er-imod?shareToken=F493kVAAduBA>

De europæiske byer skal gøre op med hurtigkørende motortrafik og prioritere bløde trafikanter, hvis de vil ændre på uheldsstatistikkerne. Færdselssikkerheden i tætbeboede områder har det ikke så godt som den kunne, viser ny analyse fra det fælleseuropæiske trafiksikkerhedsråd.

Færdselssikkerhedsråd til Europas byer: Vil I have sikker bytrafik, skal I

have 30 km/t-fartgrænser og vejarealer, der gives til fodgængere og cyklister

Kilde: <https://politiken.dk/danmark/art7249730/Vil-I-have-sikker-bytrafik-skal-I-have-30-kmt-fartgr%C3%A6nser-og-vejarealer-der-gives-til-fodg%C3%A6ngere-og-cyklister>

Forhistorie

Indtil nu har Politiet ofte systematisk bremset tiltag som lavere hastighedsgrænser og andre tiltag til forbedring af bymiljøet. Politiet har normalt prioriteret bilfremkommelighed højere end hensynet til miljø, tryghed og andre trafikantgrupper. Denne praksis har gennem årtier været stærkt kritiseret af kommuner, organisationer og borgergrupper, men alligevel har skiftende regeringer ikke villet ændre på kompetencen og prioriteringen.

Den 30. august 2024 kom en glædelig melding fra den nuværende regering:

“Bortfald af politiets behandling af sager om vejes udnyttelse og indretning, hvor vejmyndigheden i stedet vil få enekompetencen”

Glæden var kortvarig, idet Regeringen i den glade juletid den 20 december 2024 udsendte det nye lovforslag. Det kan tilmed betyde endnu ringere mulighed for lokal indflydelse på området. Man lægger op til at lægge snævre generelle grænser for hvornår man kan fastsætte lavere hastighedsgrænser og andre tiltag til forbedring af miljø, tryghed og sikkerhed. Og der lægges op til at give transportministeren vetoret.

Med venlig hilsen

NOAH-Trafik

Ivan Lund Pedersen