

Vi, dvs en række fællesråd i Aarhus, har med forhåbninger og derefter med stigende bekymring læst udkast til ny færdselslov (lov om offentlige veje m.v., og lov om private fællesveje), som i øjeblikket er sendt i høring.

Vi kan forstå, at rationalet bag lovudkast er

- "fokus på at lette kommunernes administration og mindske bureaukrati."
- "opgavebortfald for politiets behandling af sager om vejes udnyttelse og indretning", da den nuværende praksis "har karakter af dobbeltsagsbehandling."
- "at vejmyndigheden fremadrettet selvstændigt vil skulle træffe færdselsmæssige bestemmelser vedrørende vejenes udnyttelse eller indretning og træffe beslutninger om fastsættelse af lokale hastighedsgrænser."

Det lyder i princippet fint. Det kunne antages, at man fortsætter i det spor, som blev lagt af bl.a. Venstre i forbindelse med kommunalreformen 2005, hvor man ønskede "..... at fremtidssikre det lokale demokrati. Det sker ved at flytte yderligere opgaver til kommunerne, så opgaver, der i dag er delt mellem myndigheder på flere niveauer, samles tæt på borgerne." Ovenstående fokus på nærdemokrati, kommunernes opgaver og borgernes involvering og engagement har da også generelt været fulgt af efterfølgende regeringer (1).

I regeringens (2021) 'Køreplan for et grønt Danmark', står at omstilling "kræver bred deltagelse fra den offentlige sektor, borgere og virksomheder" (s. 12). Man kan læse, at "Vi skal samtidigt have flere til at fravælge fossile personbiler og i stedet vælge bus eller cykel". Der står også, at regeringen i 2025, sammen med aftalepartierne skal genbesøge området for at skabe rammerne for at understøtte realisering af potentialet i sektoren" (s 22).

En bred deltagelse af borgere, flere til at vælge bus eller cykel, reduktion i CO2 – det er ikke helt nemt. Men at fjerne dobbeltsagsbehandling i forhold til vejes udnyttelse og indretning, mindske bureaukrati og sikre vejmyndighedens mulighed for selvstændigt at kunne træffe bestemmelse om udnyttelse og indretning kunne helt sikkert hjælpe på vej. Og være med til at engagere og forankre lokalt i forhold til lokale udfordringer og problematikker ifht målsætning fra bla. 2005.

Men så kommer vores undren og bekymring. Det må undre, hvordan ovenstående kan være foreneligt med, at der med lovforslag samtidig indføres

- En lang række specifikke begrænsninger på hvilke veje kommunen reelt set kan træffe beslutning ifht fartbegrænsning, ensretning, udnyttelse, indretning mv. I Aarhus, eksempelvis, betyder det formentlig at de fleste gader/veje indenfor ringvejen ligger (eller indenfor overskuelig fremtid vil ligge) udenfor kommunens beslutningskompetence.
- At politiets dobbeltbehandlingsrolle erstattes med Trafikministeriet/trafikministeren. Ved indførsel af de meget specifikke regler, eksempelvis vedr antal biler på en given vejstrækning, så fratager man kommunen og byrådet at søge overordnede helhedsløsninger for et område/kvartér. Ethvert forsøg på dette vil formentlig skulle lande på ministerens bord. Og i henhold til loven, må ministeren afvise. Uagtet om lokal viden, borgernes ønsker og helhedsløsninger tilsiger, at beslutning kunne være god.

Lovforslaget i sin helhed fremmer:

- Ikke sikring af det lokale demokrati /nærdemokrati. Det flytter reelt ikke opgaver til kommune, giver ikke selvstændig bestemmelsesmulighed i forhold til lokale forhold og samler ikke i forhold til borgere, mulighed for at påvirke lokalt og engagere sig demokratisk i lokalområderne.
- Ikke den reelle mulighed for byråd, kommune og borgere at tænke i helheder og arbejde på lokale løsninger. Eksempelvis

(1) https://www.folketingstidende.dk/samling/20051/redegoerelse/R3/20051_R3.pdf

- I Aarhus er der behov for at løse op for en problematik, at den offentlige transport ikke er reelt alternativ i mange områder ifht privatbil. Til gengæld er der – bla pga af en voldsom byggeaktivitet af både boliger og erhverv i bykerne – et støt stigende antal biler. Der er ikke vedblivende vejkapacitet til kontinuerligt flere biler. Der er ikke areal til at udvide vejkapacitet indenfor ringgaden. Der er behov for at finde plads/vejkapacitet til at forbedre kollektiv trafik, så det bliver et reelt alternativ og til overhovedet at gøre det muligt at cykle rundt. Eneste mulighed er derfor at ændre trafikflow. Det kan bare ikke lade sig gøre med lovudkast in mente.

Lovudkast er ikke alene problematisk, som beskrevet ovenfor, men har ovenikøbet også, hvis det træder i kraft, tilbagevirkende kraft. Reglerne og dermed trafikministerens hjemmel til at omstøde beslutninger og planer – har effekt fra dec. 2024. Det betyder, at en lang række projekter, som borgere har brugt flere år på at tegne, forhandle og planlægge – sammen med forvaltning og lokale politikere – bare bortfalder. Hvordan forventer man, at nærdemokrati og borgernes engagement skal sikres fremadrettet? Mange projekter omhandler f.eks. fredeliggørelse, sikkerhed /cyklister og fodgængere, klima, sundhed mv. I det nære, er det vigtigt for lokalområder og borgere.

Så vidt vi kan se, så vil en lang række projekter og planer, som er udarbejdet af Aarhus Kommune, været i borgermøder, til høring og vedtaget af byrådet, med lovforslag også kunne omstødes tilbagevirkende.

Forslag er ikke udtryk for afbureaukratisering , at lægge opgaver ud til kommunerne, decentralisering eller nærdemokrati. Det betyder spild af borgernes tid og ressourcer og giver troværdighedsproblemer.

Vi forstår, at lovforslag formentlig bla har til sigte at sikre trafikflow for bilister. Vi mener ikke, det er dét, man opnår over tid. Kan man fremtidsikre trafikflow for billister i byområder udelukkende ved at forbyde, at man kan arbejde med fartbegrænsninger, ensretninger osv.? Da man ikke kan udvide ofte smalle gader/veje i de indre byer pga tæt bebyggelse, så fordrer lovforslaget (ikke vi!), hvis det skal virke langsigtet, vel også at man må sikre sig mod yderligere biler. Vil man tilføje det? Ellers sander vi til indenfor overskuelig årrække. Lovforslaget fratager muligheden for at arbejde med trafikflow og byens indretning for bilister og for alle andre. Det giver derfor også udfordringer for klima- og sundhedstiltag. Lovforslaget stiller ikke konstruktive muligheder op men lukker ned for mulighederne for at flytte, ændre, tilpasse. Hvad skal vi gøre? Tilpasning er jo ikke udtryk for, at man vil bekriige bilister – det er et udtryk for på forskellig måde at forsøge at skabe nogle løsninger under meget vanskelige forudsætninger. For mobilitet generelt, for borgere som skal kunne komme rundt, som skal kunne bo, som skal kunne være der, opholde sig.

Vi ser ikke, at lovforslag fremmer gode løsninger – hverken i trafik- eller nærdemokratisammenhænge. Vi opfordrer trafikministeren til at genoverveje.

Med venlig hilsen

*Fællesrådet Aarhus K, Trøjborg Fællesråd, Mølleparken Vesterbro Fællesråd, Christiansbjerg Fællesråd, Midtbyens Fællesråd

Evt. kontakt via midtbyensfaellesraad@gmail.com