

**Udkast til tale til ministeren til brug for samråd A i
Folketingets Trafikudvalg den 4. september 2008.**

Samrådspørgsmål A:

”Hvilke initiativer vil ministrene tage for at implementere Trafikudvalgets beretning om fremme af cyklismen, jf. B 115 - bilag 10, idet det vurderes, at afsnit 1 og 4 i beretningen hører under justitsministerens ansvarsområde, og at afsnit 2 og 3 hører under transportministerens ansvarsområde?”

1. Beretningen indeholder en række forslag, der har til formål at skabe bedre vilkår for cyklismen. Jeg vil gerne starte med at slå fast, at jeg er meget enig i de gode intentioner, der ligger bag beretningen. Det vil være positivt for både folkesundheden, fremkommeligheden og miljøet, hvis folk i højere grad tager cyklen i stedet for bilen.

Ikke desto må jeg stille spørgsmålstegn ved, om de konkrete forslag i beretningen i alle tilfælde vil skabe bedre vilkår for cyklisterne.



Men lad os tage forslagene et ad gangen – og her vil jeg naturligvis holde mig til de punkter i beretningen, som vedrører Justitsministeriets område, dvs. punkt 1 og punkt 4.

2. Efter beretningens punkt 1 pålægges regeringen at fremlægge en redegørelse for, hvordan færdselsloven kan gøres mere cyklistvenlig.

For god ordens skyld vil jeg lige bemærke, at færdselsloven som ansvarsområde er delt mellem Justitsministeriet, Transportministeriet og Skatteministeriet.

Men de konkrete forslag til regelændringer, som efter beretningens punkt 1 bør overvejes, falder under Justitsministeriets område. Det er i øvrigt forslag, som også var omfattet af beslutningsforslag nr. B 86 fra 2003 og beslutningsforslag nr. B 80 fra 2007.

Det nævnes for det første i beretningen, at hastighedsgrænserne i tættere bebygget område uden adskillelse mellem biler og cyklister bør overvejes.

I beslutningsforslagets bemærkninger foreslås det nærmere bestemt, at den generelle hastighedsgrænse i tættere bebygget område skal sættes ned fra 50 km/t til 40 km/t på vejstrækninger, hvor der ikke er adskillelse mellem biler og cyklister.

Til det vil jeg sige, at der kan være mange gode grunde til på visse strækninger at fastsætte en lavere hastighedsgrænse end den generelle.

Politiet har da også efter de gældende regler hjemmel til – efter forhandling med den lokale vejmyndighed – lokalt at fastsætte en lavere hastighedsgrænse, hvis færdselssikkerhedsmæssige grunde taler for det, herunder navnlig hensynet til fodgængere og cyklister.

Men samtidig må jeg sige, at jeg er betænkelig ved helt generelt at indføre en hastighedsgrænse på 40 km/t på den type strækninger, som er nævnt i beretningen. Det er meget vigtigt, at fartbegrænsningerne på de enkelte vejstrækninger er velbegrundede og dermed giver mening for bilisterne. Ellers undergraver vi borgernes accept af de påbudte fartgrænser.

Derfor bør kompetencen til at træffe beslutning om nedsettelse af hastighedsgrænsen efter min opfattelse forblive dér, hvor man ved mest om den lokale trafiksikkerhedsmæssige situation. Nemlig hos de lokale politi- og vejmyndigheder.

3. Under beretningens punkt 1 foreslås det også at gøre det lovligt for cyklister at svinge til højre for rødt lys og til at køre ligeud igennem et T-kryds uden at holde for rødt.

Ud fra et færdssikkerhedsmæssigt synspunkt er de to forslag forbundet med væsentlige betæneligheder.

Det vil efter min opfattelse skabe et mere komplekst og uoverskueligt trafikbillede, hvis cyklister gives tilladelse til for eksempel at køre over for rødt lys i forbindelse med højresving.

Der skal ikke megen fantasi til at forestille sig de problemer, som bilister vil få med at vurdere, om en cyklist fra en krydsende vej agter at dreje til højre eller måske vil køre lige over for rødt.

Jeg mener desuden, at det er helt afgørende at fastholde, at rødt lys altid betyder stop.

Hvordan skal vi lære vores helt nye trafikanter at færdes sikkert i trafikken, hvis vi i nogle situationer lader dem køre over for rødt lys?

Jeg tror heller ikke, at navnlig de helt unge trafikanter altid vil kunne leve op til dét øgede krav til overblik og vigepligt, som de foreslåede regler vil indebære.

Jeg kan derfor heller ikke støtte disse forslag.

4. Jeg kan ikke umiddelbart pege på andre ændringer af Justitsministeriets dele af færdselsloven, som vil gøre loven mere cyklistvenlig.

Men jeg vil ikke afvise, at der fra cyklisternes side kan være nogle gode idéer, som vi ikke har hørt om eller tænkt på i Justitsministeriet.

Jeg vil derfor sørge for, at Dansk Cyklistforbund indkaldes til et møde med Justitsministeriet og Rigspolitiet.

Og så vil jeg efterfølgende orientere udvalget om udfaldet af dette møde.

5. Nu vil jeg gå videre til punkt 4, som indeholder en række forslag vedrørende cykeltyverier og efterladte cykler.

Inden jeg kommenterer de konkrete forslag, vil jeg lige ride den gældende ordning op.

Det forholder sig sådan, at alle cykelstel, som importeres til eller produceres i Danmark skal forsynes med et stelnummer.

Når et cykeltyveri anmeldes, foretager politiet en efterlysning af cyklen i registeret for efterlyste cykler og knallerter og registrerer i den forbindelse cyklens stelnummer. Også indleverede hittegodsnyklere registreres med stelnummer.

Ordnningen betyder, at man ved mistanke om, at en cykel er stjålet, kan kontrollere, om der er indgivet tyverianmeldelse, via opslag i cykelregisteret. Ordnningen betyder også, at politiet kan give relativt mange hittegodsnyklere tilbage til de rette ejermænd.

[F.eks. blev der i 2007 indleveret ca. 7.000 hittegodscyklér til Københavns Politi, hvoraf ca. 1.000 blev givet tilbage til ejeren eller dennes forsikringselskab.]

6. I beretningen foreslås det at udstyre cykler med en le-taflæselig chip, så man ikke behøver at stoppe cyklen for at kontrollere stelnummeret.

Jeg forestiller mig umiddelbart, at det kan være forbundet med nogle praktiske vanskeligheder at håndtere en kontrolform, hvor man aflæser chippen på forbikørende cykler. Men jeg vil i hvert fald ikke udelukke, at chip på cykler kan være et effektivt middel til at finde ud af, hvilke af de cykler, som står parkeret rundt omkring på gader og stræder, der er meldt stjålet.

Hvordan teknologien helt præcis fungerer, og i hvilket omfang den i praksis vil være anvendelig til formålet, kan jeg ikke i dag sige noget sikkert om.

Idéen om chip på cykler rejser i øvrigt en række principielle og praktiske spørgsmål:

- Skal chippen i givet fald være noget, som cyklisten selv vælger og bekoster, og som forsikringselskaber måske med tiden vil sætte som betingelse for at dække cykeltyverier?
- Eller bør der laves nye regler, så importører og producenter af cykler pålægges at forsyne cykelstel med chip?
- Skal chippen i givet fald supplere eller erstatte det nuværende indhuggede stelnummer?
- Og vil ordningens nytteværdi opveje omkostningerne?

Jeg vil gerne give udvalget tilsagn om at undersøge de teknologiske muligheder og overveje de principielle spørgsmål nærmere, hvorefter jeg vil vende tilbage til udvalget.

7. Det foreslås også i beretningen, at kommunerne i højere grad skal inddrages i at kontrollere mistænkelige cykler, og at kommunerne skal indsamle og registrere efterladte cykler.

Rigspolitiet har oplyst, at der mellem Københavns Politie og Københavns Kommune har været drøftelser omkring muligheden for at lade parkeringsvagterne i København kontrollere stelnumre på cykler i byen og på den måde bidrage til at identificere stjålne cykler.

Rigspolitiet har også oplyst, at Rigspolitiet støtter, at der etableres ordninger som denne, hvor kommunerne kan hjælpe med at finde stjålne cykler.

Jeg vil drøfte med Rigspolitiet, hvordan den slags ordninger kan gennemføres i praksis. Jeg vil samtidig drøfte forslaget om at lade kommuner indsamle og registrere efterladte cykler nærmere med Rigspolitiet.

Også her vil jeg underrette udvalget om, hvad overvejelse munder ud i.

8. Endelig foreslås det i beretningen, at borgere skal have mulighed for at kontrollere, om en cykel findes i registret over stjalne cykler.

Rigspolitiet har i den forbindelse oplyst, at man i tilfælde, hvor der kan være mistanke om, at en cykel er stjålet, f.eks. i forbindelse med køb og salg af brugte cykler, vil kunne rette henvendelse til det lokale politi, der har adgang til cykelregistret.

Det er altså allerede i dag muligt for enhver at rette henvendelse til politiet ved mistanke om stjalne cykler.



Jmt. modt.
- 5 NOV. 2008

Justitsministeriet
Slotholmsgade 10
1216 København K
Att.: Anette Arnsted

03-11-2008

Sagsnr.
2007-65306

Dokumentnr.
2008-592695

Svar på henvendelse om chip på cykler

Justitsministeriet har bedt Københavns Kommune om at redegøre for, hvilke undersøgelser og overvejelser kommunen har gjort sig med hensyn til chip i cykler. Jeg beklager den sene tilbagemelding på jeres henvendelse.

Baggrund

I København sker der dagligt omkring 50 cykeltyverier. Meget få af disse tyverier opklares – til dels på grund af politiets prioritering af opgaver. Det er ikke mindst et stort og voksende problem i vores indsats for at styrke cykeltrafikken i byen, men skæmmer også bybilledet med mange efterladte cykler. Københavns Kommune besluttede derfor i sommeren 2007 at igangsætte et projekt, der havde til formål at afsøge markedet for en teknologisk løsning, der kunne bruges til at identificere stjålne cykler.

Projektet blev gennemført af Institutet for Produktudvikling (IPU) med Københavns Kommune som projektleder og Parkering København som samarbejdspartner. Løbende har andre parter været inddraget i arbejdet ad hoc fx Danske cykelhandlere, Dansk cyklistforbund, Københavns Politi, Forsikring og Pension samt internationale erfaringer.

Den teknologiske løsning skulle gerne leve op til flere krav. Blandt andet ønskede Københavns Kommune at løsningen involverede parkeringsvagter, der på gadeplan kunne scanne henstillede cykler. Dette stillede krav til scannerens rækkevidde og størrelse. Andre krav var, at identifikationschippet skulle være nemt at montere på cyklen, samt at slutprisen for produktet var rimelig for forbrugeren. Endelig var det essentielt, at teknologien skulle være forholdsvis robust eller kunne beskyttes, og at den ville være mulig at implementere med andre teknologier i et passende omfang. Valget af den tekniske løsning afspejler således teknologiens mulighed for at leve op til disse krav.

I projektet har det været nødvendigt at skelne mellem den organiserede cykelkriminalitet og det mere tilfældige cykeltyveri. De to typer af cykeltyverier behøver forskellig indsats og Kommunen har valgt at fokusere på de tilfældige cykeltyverier, hvor det formodes at

Direktionen
Økonomiforvaltningen

Rådhuset, 2. sal, 61
1599 København V

Telefon
3366 2198

E-mail
bw@okf.kk.dk

EAN nummer
5798009800206

www.kk.dk

cyklen efterlades indenfor Kommunens grænser igen. Dette valg bundes også i ønsket om at inddrage Parkering Københavns ressourcer.

Forløb

Projektet afdækkede teknologier som Bluetooth, GPS, GMS, triangulering, RFID (radio frequency identification) og Vision (mønstergenkendelse). Indledningsvist var 25 teknologikandidater, der kunne anvendes til identifikation af cykler. Af disse blev syv udvalgt til nærmere undersøgelse. Teknologikandidaterne blev hver især gennemgået med en beskrivelse af deres konsekvens for systemet de skal indgå i.

Af disse teknologier fandt IPU, at den mest velegnede teknologiske løsning på nuværende tidspunkt er RFID. Dette bundes primært i løsningens evne til nemt at kunne monteres på cyklen evt. i en refleks, en lille håndscanner evt. med mulighed for modulbygning til eksisterende håndscannere, lav pris sammenlignet med de øvrige teknologier og god rækkevidde mellem chip og scanner. RFID teknologien fungerer ved, at der fra en scanner sendes et radiosignal, der modtages af identifikationschippet, der i dette tilfælde er påmonteret cyklen. Chippet sender signal tilbage til scanneren med den pågældende cykels identifikationsnummer. Scanneren, der er koblet til en webbaseret database, vil kunne give signal om cyklen er meldt stjålet.

Fremtidigt perspektiv

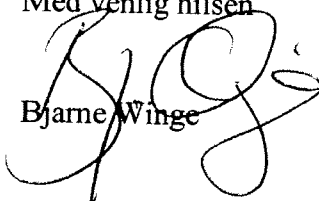
Københavns Kommune står på nuværende tidspunkt overfor at teste teknologien i et 'proof of concept'. Fungerer teknologien tilbagestår afviklingen af et længerevarende pilotprojekt, hvortil infrastrukturen i set-uppet skal klarlægges. Her tænkes primært på 1) hvem der monterer cyklen med chippet (forbrugeren, forhandleren eller producenten) 2) hvem melder cyklen stjålet i det webbaserede register og 3) hvad sker der med cyklen når den er genfundet – skal ejeren selv afhente eller skal cyklerne indsamles på anden vis.

I forbindelse med registrering af cyklerne er det kommunens intention at oprette et særskilt register, hvor cyklisterne selv skal tilkendegive at informationerne om dem benyttes i arbejdet med stjalne cykler. På den måde undgås eventuel konflikt i forbindelse med persondataloven, hvis vi skulle anvende politiets register over stjalne cykler. Ligeledes er det blevet kommunen bekendt, at politiets register ikke opdateres så jævnligt som det kunne være ønskværdigt for projektet.

Københavns Kommune ser gerne at trafikudvalgets beretning til beslutningsforslaget B115 om bedre vilkår for cyklismen nyder fremme og at der lægges op til en statslig indsats på området.

Hvis I har spørgsmål til projektet er I velkomne til at kontakte projektleder Anne-Mette Felby Madsen via mail: amm@okf.kk.dk eller telefon 33 66 20 88.

Med venlig hilsen



Bjarne Winge

Bilag

'Identifikation og genindsamling af stjålne cykler' rapport fra
Instituttet for Produktudvikling

Justitsministeriet
Slotsholmsgade 10
1216 København K

J.nr.: 2008-005-128
Sagsbehandler: ASL

EFTERFORSKNINGS-
AFDELINGEN

17 DEC. 2008

Polititorvet 14
1780 København V

Telefon: 3314 8888
Telefax: 4515 0006

E-mail: rpcha@politi.dk
Web: www.politi.dk

Indsatsen mod cykeltyverier

Ved skrivelse af 5. september 2008 (sagsnr. 2008-154-0141) anmodede Justitsministeriet Rigspolitiet om at indhente nærmere oplysninger fra Københavns Politi om drøftelserne med Københavns Kommune, herunder om indholdet af den påtænkte/ønskede ordning vedrørende parkeringsvagternes kontrol af stelnumre på cykler i byen. Justitsministeriet anmodede endvidere Rigspolitiet om at indhente oplysninger fra Københavns Politi om, i hvilket omfang Københavns Kommune i dag er inddraget i indsamling og/eller registrering af hittegodscykler.

Ved skrivelse af 24. november 2008 (sagsnr. 2008-809-0011) har Justitsministeriet bragt sagen i erindring.

I den anledning kan Rigspolitiet efter at have indhentet en udtalelse fra Københavns Politi oplyse følgende:

Københavns Politi er bekendt med, at Københavns Kommune har planer om at iværksætte et projekt vedrørende inddragelse af parkeringsvagter i forbindelse med udfindelsen af stjalne cykler, herunder at der rent teknisk er udviklet et chip-baseret system, der ved hjælp af en scanner muliggør identificering af stjalne cykler i byen.



På et møde i Kredsrådet den 15. september 2008 oplyste Københavns Kommune således bl.a., at kommunen vil iværksætte en testperiode med henblik på rent teknisk at afprøve systemet, og at en egentlig igangsættelse af projektet først vil kunne finde sted i efteråret 2009.


Københavns Politi har endvidere bemærket, at der ikke har været egentlige forhandlinger mellem politiet og kommunen i forbindelse med det påtænkte projekt, idet sådanne bl.a. har afventet, at de tekniske forudsætninger var til stede.

Københavns Politi forventer i den forbindelse, at Københavns Kommune vil fremkomme med en nærmere redegørelse for projektet, således at det er muligt at tage stilling til, hvorvidt der er forhold vedrørende projektet, der kræver nærmere afklaring inden en eventuel iværksættelse heraf.

For så vidt angår spørgsmålet om, i hvilket omfang Københavns Kommune i dag er inddraget i indsamling og/eller registrering af hittegodscykler, har Københavns Politi oplyst, at kommunen ca. to gange årligt i forbindelse med projekt "Ren By" foretager indsamling af cykler, der ikke længere er i brug. Projektet udføres i samarbejde med Københavns Politis Hittegodskontor, og det er politiets kørselsafdeling, som foretager den egentlige afhentning af hittegodscyklerne.

Københavns Politi har endelig oplyst, at Københavns Kommune, Bygge & Teknikforvaltningen, Vej & Park, jævnligt til Københavns Politis Hittegodskontor afleverer cykler, der er indsamlet i parker og lignende.

Med venlig hilsen


Mogens Hendriksen
poliutmester

