

UDKAST TIL TALE

til brug for samråd R i Folketingets Trafikudvalg den 27. april 2010 kl. 15

Samrådsspørgsmål R:

”I forlængelse af det samråd, der blev afholdt 4. september 2008, jf. (2007-08, 2. samling) B 115 - samrådssp. A, bedes ministeren redegøre for, hvor langt ministeren er med at implementere de dele af Trafikudvalgets beretning om fremme af cyklisme, jf. (2007-08, 2. samling) B 115 - bilag 10, som vedrører Justitsministeriets område, og som et stort flertal i Trafikudvalget stod bag. Herunder bedes der særligt redegjort for, hvilke initiativer der er taget for at implementere beretningens punkt 4 om en forbedret indsats mod cykeltyverier.”

1. Trafikudvalgets beretning fra 2008 indeholder en række forslag, som har til formål at skabe bedre vilkår for cyklismen, og den daværende justitsminister redegjorde under samrådet i Trafikudvalget den 4. september 2008 for sine overvejelser om de forslag i beretningen, der hører under Justitsministeriets område.

Jeg vil gerne starte med at slå fast, at jeg er meget enig med den daværende justitsminister Lene Espersen i, at det vil være positivt, hvis folk i højere grad tager cyklen i stedet for bilen. Hvis vi kan få folk til at parkere bilen og tage cyklen, vil det ikke alene nedbringe trængslen og forbedre fremkommeligheden i byerne, men også have en gavnlig effekt på folkesundheden og miljøet.

Der er som bekendt to af punkterne i beretningen, der vedrører Justitsministeriets område – nemlig punkt 1 og punkt 4.

2. Punkt 1 drejer sig om et forslag om en mere cyklistvenlig færdselslov. Mere specifikt foreslås det, at hastighedsgrænserne i tættere bebygget område uden adskillelse mellem biler og cyklister skal overvejes. I bemærkningerne til beslutningsforslaget er

det foreslået at sætte den generelle hastighedsgrænse ned fra 50 km/t til 40 km/t på sådanne strækninger.

Som den daværende justitsminister oplyste under samrådet i september 2008, har politiet allerede efter de gældende regler hjemmel til – efter forhandling med den lokale vejmyndighed – lokalt at fastsætte en lavere hastighedsgrænse, hvis færdselsmæssige grunde taler for det, herunder navnlig hensynet til fodgængere og cyklister.

Jeg er meget enig i, at kompetencen til at træffe beslutning om nedsættelse af hastighedsgrænsen bør forblive dér, hvor man ved mest om den lokale trafikikkerhedsmæssige situation – nemlig hos de lokale politi- og vejmyndigheder.

3. Under beretningens punkt 1 er det også foreslået at gøre det lovligt for cyklister at svinge til højre for rødt lys og at køre ligeud igennem et T-kryds uden at holde for rødt, når de ikke krydser anden trafik – altså i T'ets overligger.

Ligesom den daværende justitsminister kan jeg heller ikke støtte disse forslag. Jeg er således helt enig i, at det vil skabe et mere komplekst og uoverskueligt trafikbillede, hvis cyklister gives tilladelse til at køre over for rødt lys f.eks. i forbindelse med højresving. Jeg er også enig i, at det er vigtigt at fastholde udgangspunktet om, at rødt lys betyder stop.

4. På samrådet i september 2008 lovede den daværende justitsminister at indkalde Dansk Cyklist Forbund til et møde med Justitsministeriet og Rigspolitiet for at afklare, om forbundet kunne pege på andre muligheder for at gøre færdselsloven mere cyklistvenlig.

Som min forgænger, Brian Mikkelsen, tidligere har orienteret Trafikudvalget om, blev et sådant møde afholdt i december 2008, og efterfølgende fremsendte Dansk Cyklist

Forbund også nogle skriftlige forslag. Min forgænger har i et brev i januar 2010 redegjort for Justitsministeriets stillingtagen til Dansk Cyklist Forbunds forslag. Det pågældende brev blev sendt til udvalget til orientering.

5. I samrådsspørgsmålet spørges der særligt til en status vedrørende punkt 4 i beretningen, som vedrører indsatsen mod cykeltyverier, og dette punkt vil jeg nu gå videre til.

Det foreslås for det første at udstyre cykler med en letaflæselig chip, så man ikke behøver at stoppe en cykel og kontrollere stelnummeret for at se, om cyklen er stjålet.

Den daværende justitsminister tilkendegav under samrådet i september 2008, at hun ville undersøge de teknologiske muligheder og overveje de principielle spørgsmål, som kan rejses i forhold til idéen om chip på cykler.

Den 21. januar 2009 vendte min forgænger tilbage overfor Trafikudvalget, hvor han orienterede om, at Københavns Kommune påtænkte at gennemføre en forsøgsordning med chip på cykler, og han oplyste endvidere, at han fandt det naturligt at afvente udfaldet af kommunens projekt, før det eventuelt overvejes at indføre en generel ordning med chip på cykler.

Til brug for samrådet i dag har Justitsministeriet indhentet oplysninger fra Københavns Kommune, som har oplyst, at forsøgsprojektet er under afslutning, og at kommunen er i gang med at foretage en evaluering, som forventes offentliggjort i starten af maj.

Projektet, som har været i gang siden 1. april 2009, er et samarbejde mellem Københavns Kommune, Frederiksberg Kommune og Center for Parkering i København.

Der er ifølge det oplyste blevet uddelt ca. 8.000 gratis cykelchip til cyklister, og som jeg har forstået det, er chippen 1 x 10 cm lang og ligger i en refleks, som monteres på cyklen. I forbindelse med udlevering af chippen er cyklisten blevet registreret med navn, adresse og e-mail.

Københavns Kommune har oplyst, at parkeringsvagter i forbindelse med projektet er udstyret med scannere og dagligt scanner for stjålne cykler i København. Chippen på cyklen scannes hver gang, en p-vagt går forbi med en scanner, men den registreres kun, hvis cyklen er meldt stjålet i kommunens database. Hvis parkeringsvagten scanner en cykel, som er meldt stjålet, vil scanneren registrere, hvor cyklen står placeret, og straks efter vil cykelejeren modtage en mail med et lille kortudsnit med en rød prik, der viser, hvor cyklen er fundet samt adressen den står på.

Som nævnt er Københavns Kommune fortsat i gang med evalueringen af projektet, men kommunen har oplyst, at de foreløbige konklusioner er, at den afprøvede chip-teknologi fungerer. Der er dog også identificeret nogle tekniske udfordringer, men de vil ifølge kommunen kunne løses.

Det er kommunens foreløbige vurdering, at det er påkrævet, at der gennemføres endnu en udviklingsfase med større udbredelse og flere aktører aktivt involveret med henblik på at skabe en landsdækkende løsning.

Københavns Kommune vil som supplement til den endelige evaluering af pilotprojektet præsentere en forretningsplan for det eventuelle videre arbejde med teknologien. Københavns Kommune har i den forbindelse oplyst, at kommunen gerne ser, at der arbejdes frem mod en landsdækkende ordning.

Jeg har fået oplyst, at Københavns Politi er meget positiv over for projektet. Rigspolitiet har også meddelt mig, at Rigspolitiet gerne bistår i fornødent og relevant omfang,

hvis Københavns Kommune i forbindelse med det videre arbejde identificerer områder, hvor Rigspolitiet kan bidrage.

Hvis kommunens evaluering viser sig at være positiv, synes jeg, at det vil være en god idé, hvis man også andre steder i landet overvejer, hvordan man kan få glæde af erfaringerne fra København. Fra Justitsministeriets og politiets side er man naturligvis villige til at indgå i arbejdet hermed, i det omfang der vil være behov for det.

6. Jeg vil herefter gå videre til det forslag i udvalgets beretning, som handler om i videre omfang at lade kommunerne indsamle og registrere efterladte cykler.

På samrådet i september 2008 tilkendegav den daværende justitsminister, at hun ville drøfte forslaget med Rigspolitiet, og i januar 2009 vendte min forgænger tilbage over for udvalget bl.a. med oplysninger om, at der i Københavns Kommune eksisterer et samarbejde med Københavns Politi, som indebærer, at kommunen ca. to gange årligt i forbindelse med projektet ”Ren By” foretager indsamling af efterladte cykler.

Justitsministeriet bad i forlængelse heraf Rigspolitiet om at gøre Kommunernes Landsforening og politikredsene opmærksomme på muligheden for – ligesom det allerede var sket i København – at lave konkrete samarbejdsaftaler mellem kommunerne og det lokale politi om kommunernes indsamling af hittegodscykler. I overensstemmelse hermed har Rigspolitiet efterfølgende skrevet til politikredsene og Kommunernes Landsforening for at gøre opmærksom på muligheden for at indgå samarbejdsaftaler på området.

Jeg har til brug for dette samråd forhørt mig hos Rigspolitiet om, i hvilket omfang der i dag i politikredsene er etableret samarbejde mellem kommunerne og det lokale politi om indsamling af hittegodscykler. Rigspolitiet har oplyst, at politikredsene har indrettet deres procedure på forskellig vis i relation til indsamling af hittegodscykler. I nogle

kredse er der indgået et samarbejde med kommunerne. Nogle steder er der også lavet samarbejdsaftaler med private aktører, f.eks. større boligforeninger, om indsamling af hittegodscyklere. Der er også politikredse, hvor der ikke er etableret nogen samarbejdsaftaler på området.

Rigspolitiet har oplyst, at det anførte afspejler de forskellige behov, som findes i de enkelte politikredse i relation til løsning af opgaven.

Jeg finder ikke umiddelbart, at der er behov for at tage nye initiativer vedrørende indsamling af hittegodscyklere, da det er mit klare indtryk, at man rundt omkring i politikredsene er fuldt ud klar over mulighederne for at indgå samarbejdsaftaler om indsamling af hittegodscyklere, og at man benytter sig af samarbejdsaftaler, i det omfang den enkelte politikreds finder det relevant.

7. Til sidst vil jeg knytte nogle bemærkninger til det forslag i beretningen, som vedrører borgernes mulighed for at kontrollere, om en cykel findes i registret over stjalne cykler.

Som den daværende justitsminister oplyste under samrådet i september 2008, kan man i dag rette henvendelse til det lokale politi, hvis man har mistanke om, at en cykel er stjålet. Det lokale politi kan så slå op i Cykelregistret for at tjekke, om cyklen er meldt stjålet.

Jeg er bekendt med, at der for nylig har været en vis kritik i pressen af den nuværende ordning, idet politiet tilsyneladende – i hvert fald som sagen har været fremstillet i medierne – ikke vil oplyse, om en cykel er meldt stjålet, medmindre man møder personligt op med cyklen hos politiet.

Rigspolitiet har oplyst, at der ikke findes overordnede retningslinjer for, hvordan politikredsene skal behandle forespørgsler fra borgerne om cykler, der potentielt kunne være anmeldt som stjålne, og jeg er på nuværende tidspunkt ikke bekendt med, om den praksis, der har været omtalt i medierne, svarer til gældende praksis i alle landets politikredse. Jeg vil imidlertid bede Rigspolitiet om at undersøge, om der kan være anledning til, at Rigspolitiet udsteder overordnede retningslinjer på området.

Jeg kan godt se, at det kan være upraktisk for den enkelte borger, hvis man skal møde personligt op hos politiet medbringende cyklen for at få foretaget et opslag i Cykelregistret. Og jeg er da også umiddelbart positiv over for, at borgerne skal have bedre mulighed for at kontrollere, om en given cykel er meldt stjålet.

Alt efter den nærmere model kan et åbent register over stjålne cykler imidlertid rejse en række juridiske, økonomiske og it-systemmæssige spørgsmål, som man er nødt til at overveje.

Rigspolitiet, som er ansvarlig for driften af politiets register over efterlyste cykler – det såkaldte Cykelregister – har oplyst, at det er Rigspolitiets umiddelbare vurdering, at Cykelregistret ikke i sin nuværende form kan gøres tilgængeligt for offentligheden, bl.a. fordi det indeholder fortrolige oplysninger som f.eks. cpr-numre.

Jeg vil dog ikke afvise, at Cykelregistret vil kunne anvendes som et af flere elementer i en løsning for etablering af adgang for offentligheden til oplysninger om stjålne cykler.

Justitsministeriet vil nu i første omgang drøfte spørgsmålet nærmere med Rigspolitiet. Jeg kan i den forbindelse i øvrigt nævne, at ét af elementerne i den indbrudspakke, jeg for nylig har fremlagt sammen med Rigspolitichefen og formanden for Forsikring & Pension, går ud på at udvikle en internetbaseret offentlig tilgængelig database med

oplysninger om en række effekter stjålet ved indbrud i private hjem. Jeg har bedt om, at det bliver drøftet med Rigspolitiet og forsikringsbranchen, hvordan man kan lave en lignende ordning med hensyn til stjalne cykler.

Tak.