

UDKAST TIL TALE

til brug for samråd Ø i Folketingets Trafikudvalg den 15. juni 2010 kl. 15

Samrådsspørgsmål Ø:

”Vil ministeren redegøre for status for forbudszonen mod kørsel med lastbiler i Køge midtby, som byrådet i Køge besluttede sidst i 2009, og herunder redegøre for, hvad forbudet har betydet trafikalt og miljømæssigt for Køge midtby?”

1. Trafikudvalget har bedt mig om at redegøre for status for den zone med forbud mod visse lastbiler, som Køge Kommune har besluttet at indføre.

Jeg vil for god ordens skyld starte med at nævne, at Justitsministeriet ikke har været involveret i den konkrete sag, og derfor kender jeg af gode grunde heller ikke alle sagens detaljer.

Jeg har imidlertid til brug for samrådet i dag indhentet udtalelser fra Rigspolitiet og Køge Kommune, og på den baggrund vil jeg nu ridse sagsforløbet op, sådan som jeg har forstået det.

2. Den 9. december 2009 blev der i et nærmere afgrænset område i Køge midtby etableret en forbudszone, der indebærer, at lastbiler over 18 tons kun må køre ind i området, hvis der er meddelt særlig tilladelse hertil af Køge Kommune.

Forbudszonen er indført som et forsøg, der skal løbe i 1½ år.

Køge Kommune har om baggrunden for forbudszonen oplyst, at kommunen i 2008 vedtog en trafik- og miljøplan, hvor det blev udpeget som et indsatsområde, at der skal skabes en attraktiv bymidte med begrænset lastbiltrafik. Kommunen iværksatte herefter en detaljeret analyse af lastbiltrafikken i bymidten, og man identificerede navnlig to problemstillinger vedrørende store lastbiler i bymidten. Den første problemstilling vedrører omfanget af gennemkørende lastbiler til og fra motorvejsnettet og til og fra Køge Havn. Den anden problemstilling vedrører bymidtens infrastruktur. Ifølge kommunen er vejene i bymidten ikke anlagt til kørsel med store lastbiler, hvorfor der bl.a. kan opstå farlige situationer og blokering af trafikken, når store lastbiler skal bakke eller vende på vejene.

Kommunen har oplyst, at forskellige løsningsmodeller blev overvejet, inden man besluttede sig for en model, hvor fokus er på at begrænse de store lastbiler over 18 tons i den centrale bymidte, som er det område i kommunen, hvor der færdes flest "bløde" trafikanter.

Køge Kommune har endvidere oplyst, at man har ønsket en ordning, hvor der ville kunne gives tilladelse til kørsel med store lastbiler i tilfælde, hvor det rent faktisk er nødvendigt at anvende store lastbiler – f.eks. i forbindelse med byggeprojekter og løbende driftsopgaver.

Kommunen har også oplyst, at det politisk er besluttet at give tilladelse til levering af varer i bymidten med store lastbiler frem til 1. september 2010.

I realiteten er forbudszonen altså ikke iværksat i fuld udstrækning på nuværende tidspunkt.

3. Beslutningen om indførelse af forbudszonen er – så vidt jeg har forstået – truffet af Køge Kommune med samtykke fra det lokale politi i medfør af færdselslovens § 92, stk. 1.

Denne bestemmelse giver hjemmel til, at en vejbestyrelse eller vejmyndighed – dvs. kommunen i dette tilfælde – med samtykke fra det lokale politi kan træffe færdselsmæssige bestemmelser, som indvirker på vejens udnyttelse eller indretning, herunder f.eks. forbud mod visse færdselsarter.

Afgørelser efter § 92 kan ifølge færdselslovens § 92 c, stk. 2, påklages til rigspolitichefen for så vidt angår retlige spørgsmål. Færdselsloven regulerer ikke nærmere, hvem der kan påklage afgørelser efter § 92, og derfor er det de almindelige forvaltningsretlige principper om klageberettigelse, der gælder – dvs. at man skal have en væsentlig, individuel interesse i sagens udfald.

At klagesagsbehandlingen er begrænset til ”retlige spørgsmål” betyder, at Rigspolitiet skal tage stilling til, om afgørelsen er i overensstemmelse med gældende ret, herunder almindelige forvaltningsretlige principper. Rigspolitiet skal altså vurdere, om afgørelsen er lovlig, hvorimod det skøn, der er foretaget i sagen, ikke skal efterprøves, så længe det ligger indenfor de retlige rammer for et sådant skøn.

Rigspolitiets afgørelser i sager efter færdselslovens § 92 kan ikke indbringes for anden administrativ myndighed – og altså heller ikke for Justitsministeriet.

4. Hvad angår den konkrete sag om forbudszonen i Køge, har Rigspolitiet oplyst, at Rigspolitiet den 18. december 2009 modtog en klage fra Dansk Transport og Logistik.

Rigspolitiet har herefter indhentet udtalelser fra Køge Kommune og Midt- og Vestsjællands Politi vedrørende sagen, ligesom DTL har haft lejlighed til at komme med supplerende bemærkninger. Rigspolitiet har endvidere efter anmodning modtaget en nærmere redegørelse fra DTL om, hvorfor DTL anser sig som klageberettiget i sagen.

Rigspolitiet har oplyst, at sagen – herunder spørgsmålet om klageberettigelse – fortsat er under behandling ved Rigspolitiet, og at Rigspolitiet forventer at træffe afgørelse i sagen indenfor 14 dage.

5. Det var, hvad jeg kan oplyse om status med hensyn til den konkrete sag.

I samrådsspørgsmålet spørges der også til, hvad indførelsen af forbudszonen nærmere har betydet trafikalt og miljømæssigt i Køge.

Som jeg nævnte før, er forbudszonen indført som et forsøg, der skal løbe i 1½ år. Køge Kommune har oplyst, at ordningen vil

blive grundigt evalueret, og at man i den forbindelse vil indgå i en dialog med de berørte parter, før kommunen tager stilling til, om ordningen skal gøres permanent, eller om den skal justeres eller helt stoppe.

Efter det oplyste vil kommunen i øvrigt som en del af evalueringen foretage optælling af trafikken på alle indfaldsvejene til bymidten, mens forbudszonen er gældende. En lignende optælling blev foretaget, inden forbudszonen trådte i kraft, og man vil derfor ved at sammenligne tallene kunne få et billede af, hvordan forbudszonen har virket. De nye optællinger er – efter hvad jeg har fået oplyst – endnu ikke foretaget, og derfor har kommunen endnu ikke nogle konkrete trafiktal at evaluere ud fra.

Jeg kan på den baggrund ikke give noget nærmere svar på den sidste del af samrådsspørgsmålet – nemlig hvad forbudszonen har betydet trafikalt og miljømæssigt for Køge midtby.

Tak.