

Justitsministeriet

Dato: 27. august 2008

Dok.: LST41056

Sagnr.: 2008-154-0141

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 trafiksituation, 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 betænkkeligheder.

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 det 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 ridse 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.

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

[F.eks. blev der i 2007 indleveret ca. 7.000 hittegods-cykler til Københavns Politi, hvoraf ca. 1.000 blev givet tilbage til ejeren eller dennes forsikrings-selskab.]

6. I beretningen foreslås det at udstyre cykler med en læselig 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 Politi 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 stjålne 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 stjålne cykler.