

Bemærkninger til forslaget

Formålet med lovændringen er at sikre, at lokal trafikplanlægning, der kan have betydning også uden for lokalområdet eller kommunen, sikres en nærmere, overordnet belysning af virkninger og konsekvenser.

Københavns Kommune har planer om fra 1. februar 2009 at indføre en 18 t. forbudszone i en betragtelig del af Københavns centrum. Den planlagte forbudszone i Københavns Kommune kan have overordentlig store konsekvenser for væsentlige dele af lastbiltrafikken i og uden for kommunen, da der er tale om, at man i stedet for de sædvanlige foranstaltninger såsom tidsvinduer, tvangsruiter m.m., straks og umiddelbart vil indføre et totalforbud mod en bestemt køretøjstype i et større geografisk område.

Det forekommer også besynderligt, at der ikke skelnes mellem ærinde- og transittrafik.

En rapport fra Tetraplan synes at være det væsentligste grundlag for kommunens vurdering af konsekvenserne og virkningerne ved indførelse af en forbudszone.

Rapporten er imidlertid yderst mangelfuld, og det fremgår da også af rapportens s. 3, at arbejdet er gennemført under »en meget stærk tidsrestriktion«, og det har derfor ikke været muligt at gennemføre trafikmodelberegninger, og at de forhold, som kan føre til flere højresvingsulykker, ikke har været undersøgt nærmere. Desuden er rapportens konklusioner baseret på så

mange estimerede og dermed skønnede forudsætninger og samtidig på et så lille og usikkert trafikstatistisk grundlag, at rapportens konklusioner er højst usikre og ikke sandsynliggjorte på betryggende vis. At basere rapportens centrale dele på et estimeret grundlag er yderst betænkeligt i denne sammenhæng.

Med hensyn til den oplevede trafikikkerhed kan oplyses, at en 18 t. lastbil som udgangspunkt har nøjagtig samme tilladte ydre mål – og samme variationer i ydre mål – som lastbiler på 24 t. og 32 t. totalvægt og i øvrigt har samme trafikikkerhedsmæssige egenskaber og risici.

Det er forslagsstillernes opfattelse, at indførelsen af en forbudszone med stor sandsynlighed medfører en negativ indvirkning på trafikikkerheden og miljøet, herunder antallet af højresvingsulykker. Det skyldes, at der vil være behov for flere kørsler med lastbiler på 18 t. eller derunder, da godsmængderne og dermed behovet for godstransport jo ikke vil falde, fordi man indfører en forbudszone.

Selv om politiet efter de nugældende regler skal give samtykke til de af vejbestyrelsen foreslåede færdselsregulerende foranstaltninger, viser sagen, at det er en opgave, som politiet ikke magter.

På den baggrund ønsker Dansk Folkeparti, at regeringen fremsætter forslag til ændring af færdselslovens § 92, stk. 1.