

**BRINGES**

Vicepolitimester Ole Andersen  
Rigspolitiet  
Færdselssektionen  
Ellebjergervej 52, 2. sal  
2450 København SV

Deres ref.: 2010-9023-  
201/OA

Vor ref.: 09-165501-003

Dato: 19.02.2010

**Forbudszone for lastbiler i Køge bymidte**

Rigspolitiet har i brev af 10. februar 2010 oplyst, at efter en gennemgang af sagen finder Rigspolitiet ikke anledning til at tillægge klagen fra Dansk Transport og Logistik (DTL) opsættende virkning.

Dette finder DTL naturligvis yderst beklageligt, da forbudszonen, som gentagne gange påpeget overfor Rigspolitiet, indebærer direkte tab for DTLs medlemsvirksomheder. Desuden må det anses for yderst tvivlsomt om forbudszonen er lovlige og kan indføres med hjemmel i færdselslovens § 92.

Desuden har Rigspolitiet særligt anmodet om:

- At DTL præciserer de retlige spørgsmål som klagen bygger på.
- En nærmere redegørelse for, hvorvidt DTL er klageberettiget.

***Klageberettiget***

For så vidt angår spørgsmålet om DTL er klageberettiget, er der ingen tvivl om, at DTL er klageberettiget, og i DTL er vi noget forundret over, at Rigspolitiet overhovedet stiller spørgsmålstejn ved dette.

Dansk Transport og Logistik, DTL, er brancheorganisation for det danske transporterhverv på vej og bane. DTL har 2.900 transportvirksomheder som medlemmer, herunder et stort antal transportvirksomheder, der konkret rammes af forbudszonen i Køge midtby – bl.a. de virksomheder, der er organiseret i DTLs lokalforening, Køge og Omegns Vognmandsforening samt Arla Foods Distribution. Både Arla Foods Distribution og flere af medlemmerne

af Køge og Omegns Vognmandsforening betjener dagligt kunder, som er beliggende indenfor forbudszonen i Køge midtby.

Til orientering råder medlemmerne af Køge og Omegns Vognmandsforening over 275 lastbiler, heraf er kun én lastbil under 18 tons, som har mulighed for at betjene kunder og køre i forbudszonen. Som tidligere oplyst overfor Rigspolitiet lider disse virksomheder og flere af DTLs andre medlemmer store økonomiske tab ved, at de ikke længere kan benytte deres eksisterende materiel i Køge midtby. De er tvunget til snarest at investere i nye lastbiler, hvis de forsat vil betjene deres kunder i Køge midtby.

Hvis Rigspolitiet imod DTLs forventning skulle komme frem til, at DTL ikke er klageberettiget, skal vi anmode om at få det oplyst snarest, da vi så vil tilvejebringe en fuldmagt fra en klageberettiget medlemsvirksomhed.

### ***Retlige spørgsmål***

For så vidt en præcisering af de retlige spørgsmål, som at klagen bygger på, så skal vejbestyrelsen påse følgende:

1. om sagen er tilstrækkeligt belyst inden beslutningen, herunder de trafiksikkerheds- og færdselsmæssige konsekvenser.
2. om det er et lovligt hensyn, der kan tilgodeses efter færdselslovens, som varetages.
3. om indgrebet er proportionalt
4. om der sker ekspropriation, hvilket der ikke er hjemmel til i færdselslovens § 92.

### ***Vejbestyrelsen -Køge Komme***

#### ***Sagsoplysning.***

Efter DTLs opfattelse er sagen ikke tilstrækkeligt belyst inden, at Køge Kommune indfører forbudszonen. Således er konsekvenserne og virkningerne ved at indføre en forbudszone mod tung trafik i et betragteligt område af Køge bymidte ikke belyst bl.a. med hensyn trafik-sikkerhed og mangelfuldt oplyst med hensyn til miljø.

Forbudszonen vil give mere lastbiltrafik pga. af et øget antal lastbiler med ærindekørsel til bymidten og pga. omvejskørsel for de lastbiler, der må køre uden om forbudszonen. Det vil give en markant øget udledning af CO<sub>2</sub>, og en dårligere trafiksikkerhed med bl.a. mange flere højresvingende lastbiler udenfor forbudszonen. Der er DTL bekendt ikke foretaget konkrete vurderinger af konsekvenserne for trafiksikkerheden herunder heller ikke en trafiksikkerhedsvurdering. F.eks. burde man i en sådan trafiksikkerhedsvurdering have forholdt sig til krydset ved Københavnsvej/Værftsvej. Krydset vil skulle benyttes af mange højresvingende lastbiler fra syd, der tidligere kørte til Køge Havn ad Strandvejen. DTL vurderer, at der i krydset både vil opstå trafikafviklingsmæssige og trafiksikkerhedsmæssige problemer.

Desuden er der intet der indikerer, at en lastbil på 24 eller 32 tons trafiksikkerhedsmæssigt nødvendigvis er dårligere end en lastbil på 18 tons eller derunder. En 18 tons kan således båd-

de være dimensionsmæssigt større eller mindre end lastbiler på f.eks. 24 tons eller 32 tons. Forskellen består i antallet af aksler, hvor den førstnævnte har to aksler, og de to tungere har henholdsvis tre og fire aksler. Godsmængden til Køge bymidte må formodes at være den samme, så borgernes oplevelse vil derfor være mange flere lastbiler af samme størrelse, dvs. mere trafik.

Til orientering har Københavns Kommune tidligere haft planer om, at etablere en forbudszone for lastbiler over 18 tons. I den forbindelse indhentede kommunen vedlagte trafiksikkerhedsvurdering af 3. november 2008 fra Via Trafik.

Trafiksikkerhedsvurderingen medførte, at Københavns Kommune droppede planerne, da en forbudszone ville forringe trafiksikkerheden.

Køge Kommune har som nævnt ikke fået udarbejdet en trafiksikkerhedsvurdering. En del af grundlaget for Køge Kommunes beslutning er en rapport fra Tetraplan ”Tung trafik i Køge bymidte – Analyse og løsningsforslag”. I rapporten er ordet trafiksikkerhed nævnt to gange. Der er øverst på side 5 under første dot.

- ”Da ruten ligger på østsiden af banestrækningen skal der ikke ventes for ”bom oppe eller lignede”, og der skal kun gennemføres passage af en lyskruv. Ringvejsruten kræver passage af flere lyskurve, samt 2 højresving mod et på Væftvejsruten (*trafiksikkerhed*).

Herudover taler man *oplevet trafiksikkerhed* øverst på side 14 i rapporten.

Køge Kommune har således ikke fået undersøgt de trafiksikkerhedsmæssige konsekvenser, inden at forbudszonen trådte i kraft.

#### *Lovlige hensyn efter færdselsloven*

Det fremgår, at begrundelsen for indførelsen af forbudszonen er stigende mængde borgerhenvendelser, som oplever at den tunge trafik er øget.

Efter færdselsloven er det tilladt af tage færdselmæssige hensyn, og der er således en grænse for, hvor langt hjemlen i færdselslovens § 92 til at træffe ”*færdselmæssige foranstaltninger*” kan strækkes.

Der er intet i kommunens materiale, der understøtter eller indikerer, at det er sådanne færdselmæssige hensyn, at man forfølger.

#### *Proportionalitet*

Køge Kommune indfører et døgnforbud for alle lastbiler over 18 tons, herunder for ærinde- trafik, i Køge bymidte.

Det fremgår af ovennævnte rapport fra Tetraplan s. 8 pkt. 4.1. Generel vurdering af lastbiltrafikken i bymidten: ” Ud fra en samlet betragtning synes lastbiltrafikken i bymidten ikke at være at et sådant omfang, at der brug for større reguleringer.”

Desuagtet indfører kommunen som ovenfor nævnt et totalforbud gældende hele døgnet for lastbiler over 18 tons i Køge bymidte.

Der synes, at foreligge en lang række mindre indgribende foranstaltninger henset til, at der ifølge rapporten ikke er behov for større reguleringer, f.eks. at indskrænke forbuddet til kun at gælde for gennemkørende trafik eller gælde i bestemte tidsrum osv.

Desuden forekommer det ikke proportionalt, at tvinge transportvirksomheder i området til at investere i nye og lettere lastbiler for en tidshorisont på kun 1 ½ år. Hvis zonen ikke videreføres, vil de pågældende investeringer være mere eller mindre spildt, da en lastbil afskrives over mindst 5 år og ikke usædvanligt over f.eks. 10 år

### *Ekspropriation*

Som det fremgår af vedlagte svar af 9. juni 2008 fra justitsministeren på spørgsmål nr. 740 fra Folketingets Trafikudvalg (Alm. del), så indeholder færdselslovens § 92 ikke hjemmel til ekspropriation. I den forbindelse er det uden betydning, om der er tale om et forsøg.

Det skal vurderes, om der er tale om ekspropriation i forhold til de vognmænd, som forud for forbudszonens indførelse har indgået kontrakter med kunder beliggende i forbudszonen, idet disse vognmænd ikke længere vil kunne benytte deres eksisterende materiel.

Det fremgår af rapporten fra Tetraplan på s.17: For enkelte vognmænd vil der kunne være tale om, at deres biler rent faktisk bliver forment adgang til zonen. Specielt for små en-bils vognmænd vil der kunne være tale om, at de rent faktisk bliver ramt meget hårdt og enten må vælge at udskifte bilen til en anden type eller vælge en anden form for kørsel. Denne problemstilling må undersøges nøjere i forbindelse med forsøget.”

Som ovenfor nævnt råder Køge og Omegns Vognmandsforening over 275 lastbiler, heraf er kun én lastbil under 18 tons, som har mulighed for at betjene kunder og køre i forbudszonen. Som tidligere oplyst overfor Rigspolitiet lider disse virksomheder og flere af DTLs andre medlemmer store økonomiske tab ved, at de ikke længere kan benytte deres eksisterende materiel i Køge midtby. De er bundet af kontrakt og er tvunget til snarest at investere i nye lastbiler, hvis de forsat vil betjene deres faste kunder i Køge midtby.

Indførelsen af forbudszonen rejser således alvorlige ekspropriationsretlige spørgsmål. Forbudszonen må antages at medføre væsentlige økonomiske konsekvenser for de berørte vognmandsvirksomheder. Som nævnt i rapporten vil særligt de små vognmandsvirksomheder blive hårdt ramt, som kan medføre betydelige indskrænkninger eller ophør af virksomheden.

Ovennævnte burde Kommune have undersøgt forinden indførelsen forbudszone, uanset om der er tale om et forsøg.

Til orientering vedlægges Justitsministeriets afgørelse af 13. maj 2005 i forbindelse med etablering af en miljøzone i Københavns Kommune, hvori de ekspropriationsretlige spørgsmål vurderes.

#### *Midt- og Vestsjællands Politi – samtykke*

For så vidt angår samtykket fra Midt- og Vestsjællands Politi fremgår det af brev af 22. januar 2010, at politiet skønner, at deres primære andel i etableringen af lastforbuddet alene handler om, at meddele samtykke til etablering af ”de rigtige” skilte.

Deres rolle består efter deres egen opfattelse, således hovedsageligt i at godkende en skilteplan.

Som bekendt blev færdselslovens § 92 ændret ved lov nr. 292 af 28. april 2000. I den forbindelse blev initiativretten overført fra politiet til vejbestyrelsen til at træffe færdselsmæssige bestemmelser, der indvirker på vejens udnyttelse.

Før ændringen af færdselsloven i 2000 var det vejbestyrelserne, der skulle give samtykke til politiets afgørelser, som påvirkede vejes indretning og udnyttelse.

Det fremgår af bemærkningerne til lovforslaget, at ”det er regeringens vurdering, at der ved at give kommuner og amtskommuner mulighed for at foretage færdselsregulerende foranstaltninger, således at trafikhandlingsplaner og øvrig kommunal planlægning fremover i videre omfang kan gennemføres som en helhed, sikres en styrkelse af det lokale trafikpolitiske arbejde. Det er ligeledes regeringens vurdering, at der for at styrke dette arbejde må ske en reel overførelse af kompetence, således at ansvaret for de færdselsregulerende foranstaltninger i forbindelse med trafikhandlingsplaner m.v. overgår til kommuner og amtskommuner.”

Københavns Kommune har tidligere haft planer om, at etablere en forbudszone for lastbiler over 18 tons. Planer der blev droppet, da det ville forringe trafiksikkerheden.

Til orientering vedlægges DTLs brev af 4. september 2008 og svarbrev af 6. november 2008 fra Politidirektøren i København, hvoraf det fremgår, hvilke forhold politiet skal påse forinden, at politiet giver samtykke efter færdselslovens § 92.

Desuden vedlægges DTLs brev af 6. november 2008 og svaret af 9. januar 2009 fra Politidirektøren i København, hvoraf det fremgår, at trafiksikkerhedsrapporten er blevet drøftet med Københavns Kommune.

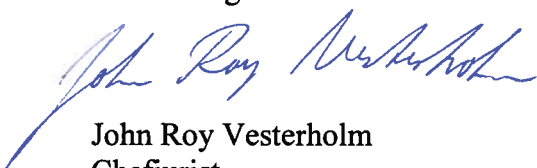
Midt- og Vestsjællands har ikke tilnærmelsesvist påset disse forhold forinden, at de gav deres samtykke til Køge Kommune efter færdselslovens § 92. Sagen fra Københavns Kommu-

ne viser, at politiets rolle i forbindelse med samtykke går langt videre end hovedsageligt at godkende en skilteplan.

### *Konklusion*

Som redegjort for ovenfor, er der således talrige retlige mangler, og DTL skal opfordre Rigspolitiet til snarest at ophæve forbudszonen. Subsidiært, at ophæve forbudszonen og hjemvise sagen til fornyet behandling hos Vejbestyrelsen og politiet.

Med venlig hilsen



John Roy Vesterholm  
Chefjurist  
40636433

### Bilag

1. Trafiksikkerhedsvurdering af 3. november 2008 fra Via Trafik
2. Svar af 9. juni 2008 fra justitsministeren på spørgsmål nr. 740 fra Folketingets Trafikudvalg (Alm. del),
3. Justitsministeriets afgørelse af 13. maj 2005 om forsøg med miljøzone i København
4. DTLs brev af 4. september 2008
5. Svarbrev af 6. november 2008 fra Politidirektøren i København
6. DTLs brev af 6. november 2008
7. Svarbrev af 9. januar 2009 fra Politidirektøren i København