

Lovforslag nr. L 64. Fremsat den 10. november 2005 af Poul Henrik Hedeboe (SF), Pernille Blach Hansen (S), Martin Lidegaard (RV) og Per Clausen (EL)

Forslag

til

Lov om ændring af færdselsloven

(Hjemmel til tidsubegrænsede forsøg med færdselsregulerende foranstaltninger)

§ 1

I færdselsloven, jf. lovbekendtgørelse nr. 712 af 2. august 2001, som ændret senest ved lov nr. 557 af 24. juni 2005, foretages følgende ændring:

1. I § 92 d, stk. 1, 1. pkt., udgår »tidsmæssigt og«.

§ 2

Loven træder i kraft dagen efter bekendtgørelsen i Lovtidende.

Bemærkninger til lovforslaget

Den tekniske baggrund for lovforslaget skal ses i det afslag, Justitsministeriet den 13. maj 2005 gav Københavns Kommune på en ansøgning om at indføre en miljøzone som et 3-årigt forsøg.

Afslaget blev givet med henvisning til, at et sådant tidsbegrænset forsøg vurderedes at være af ekspropriativ karakter. I ministeriets afgørelse fremføres det, at dette navnlig skulle ses i lyset af, at hjemmelen i færdselsloven alene giver mulighed for indførelse af tidsbegrænsede forsøg, og i den forbindelse vurderedes miljøzoneordningen at pålægge en lang række indehavere af tunge køretøjer at skulle foretage engangsinvesteringer, som ville række ud over forsøgsperioden. (Side 13 i Justitsministeriets afgørelse, der er omdelt i folketingsåret 2004-05, 2. samling, TRU alm. del – bilag 214).

For at imødegå denne hindring for, at der kan gives tilladelse til en miljøzone, foreslår forslagsstillerne at lade kravet om tidsmæssigt begrænsede forsøg udgå af færdselslovens hjemmel til at kunne tillade færdselsregulerende foranstaltninger, således at der ikke kun kan gives tilladelse til forsøg, der er tidsbegrænsede, men til geografisk afgrænsede forsøg, uanset om de er tidsbegrænsede eller tidsubegrænsede.

Den miljø- og sundhedspolitiske baggrund for forslaget er de alarmerende danske og udenlandske undersøgelser, der viser, at specielt dieselpartikler i større byområder har en stor sundhedsskadelig effekt.

En undersøgelse lavet af Danmarks Miljøundersøgelser og Københavns Universitet i samarbejde med en række andre danske og udenlandske institutioner se (<http://www.mst.dk/default.asp?Sub=http://www.mst.dk/transport/05080001.htm>) konkluderer, at luftforureningen fra trafikken har målbare biologiske effekter for københavnere. Der er f.eks. fundet en

sammenhæng mellem udsættelsen for trafikpartikler (fine/ultrafine) og tegn på skader på arvematerialet i de hvide blodlegemer. Selv om dette ikke i sig selv kan siges at være en egentlig sundhedsskadelig effekt, er det et signal om, at selv kort tids udsættelse for ultrafine partikler kan medføre en målelig biologisk effekt. Blandt børn under 18 måneder, som har en arveligt betinget risiko for astma, er der desuden fundet en sammenhæng mellem forekomsten af hvæsende vejrtrækning og udeluftens koncentration af partikler og gasser, der overvejende stammer fra trafikken. Effekterne er stærkere, jo tættere man kommer på Københavns centrum.

I denne opdaterede befolkningsundersøgelse er partikelforureningens betydning for dødelighed og sygelighed i København beregnet ud fra de målte partikel- og tjærestofniveauer i dette projekt og ud fra dosisrespons-tal fra WHO. De viser, at partikelforureningen, målt som PM_{2,5}, årligt medfører ca. 780 for tidlige dødsfald målt pr. 1 million københavnere og 860-2.260 ekstra hospitalsindlæggelser på grund af hjertekarsygdomme og luftvejsproblemer.

Endvidere konkluderes det, at indførelse af miljøzoner betaler sig.

De samfundsøkonomiske beregninger viser et velfærdsøkonomisk overskud ved indførelse af en konkret miljøzone i København i størrelsesordenen 76 mio. kr. om året. Tallet er baseret på, at omkostningen ved at gennemføre miljøzonen vil være 84 mio. kr. årligt, og at den økonomiske gevinst ved en forbedret sundhedstilstand er beregnet til 160 mio. kr. årligt.

Forslagsstillerne mener derfor, at det er meget vigtigt hurtigt at få indført miljøzoner i bl.a. København, hvor der er et politisk flertal bag en sådan beslutning.

Skriftlig fremsættelse

Poul Henrik Hedeboe (SF):

Som ordfører for forslagsstillerne tillader jeg mig herved at fremsætte:

*Forslag til lov om ændring af færdselsloven.
(Hjemmel til tidsubegrænsede forsøg med færdselsregulerende foranstaltninger).*

(Lovforslag nr. L 64).

Jeg henviser i øvrigt til de bemærkninger, der ledsager lovforslaget, og anbefaler det til Tingets velvillige behandling.

Lovforslaget sammenholdt med gældende lov

*Gældende formulering**Lovforslaget*

§ 1

I færdselsloven, jf. lovbekendtgørelse nr. 712 af 2. august 2001, som ændret senest ved lov nr. 557 af 24. juni 2005, foretages følgende ændring:

§ 92 d. Trafikministeren kan, når det findes færdselssikkerhedsmæssigt forsvarligt, efter hørings af politiet tillade kommunalbestyrelser i disse egenskaber af vejbestyrelse eller vejmyndighed at udføre tidsmæssigt og geografisk begrænsede forsøg med færdselsregulerende foranstaltninger, der ikke kan udføres i medfør af færdselslovens bestemmelser, herunder forsøg, der alene er begrundet i miljømæssige hensyn. Trafikministeren kan i forbindelse med sådanne forsøg fravige bestemmelserne i § 2, nr. 2, 6, 8 og 11-13, § 5, stk. 2, §§ 6, 10, 11 og 13. Ministeren kan udstede forskrifter i forbindelse med en konkret tilladelse.

Stk. 2. Anmodning om tilladelse til forsøg indsendes af kommunalbestyrelsen til Trafikministeriet ledsaget af en nærmere beskrivelse af forsøget.

Stk. 3. Kommuner kan opkræve betaling for certifikater, parkeringstilladelser eller lignende, der udstedes i forbindelse med gennemførelse af forsøg som omhandlet i stk. 1.

1. I § 92 d, stk. 1, 1. pkt., udgår »tidsmæssig og«.