

Middelalderbyen til Amager med ca. 15.000 dagligt. Samtidig vil den interne trafik i Middelalderbyen blive reduceret fra 66.000 til 27.000 trafikørslor.

De i rapporten viste trafikanalyser viser således ikke, hvilken effekt de trafikale trafiksaneringer i sig selv vil have på trafikberegningerne, hvilket ellers burde være et meget centralt spørgsmål, når det overordnede sigte med havnetunnellen netop er at medvirke til at fredeliggøre den indre by. Et helt centralt spørgsmål er, om en trafiksanering i sig selv vil presse den gennemkørende trafik vest om den indre by til Amager - altså at fredeliggørelsen kan gennemføres uden havnetunnellen.

Et andet centralt spørgsmål er ligeledes, hvor meget trafiksaneringerne i sig selv vil kunne reducere den interne trafik i Middelalderbyen. Med spørgsmålet ønskes klarlagt, i hvilket omfang sådanne trafikberegninger indgår i havneudvalgets snarlige rapport.

Svar (18/2 99)

Trafikministeren (Sonja Mikkelsen):

Havnetunneludvalget har ikke foretaget trafikberegninger på en situation, hvor der gennemføres en trafikal fredeliggørelse af den indre by uden samtidig etablering af en havnetunnel.

Københavns Kommune har til brug for havnetunneludvalgets arbejde udarbejdet rapporten »Trafikal fredeliggørelse af Indre By«, som forudsætter, at der etableres en havnetunnel. Havnetunneludvalget har ikke til opgave at undersøge en kommunal trafikal fredeliggørelse uden en havnetunnel, og der er derfor ikke til havnetunneludvalget udarbejdet et tilsvarende forslag til fredeliggørelse uden en havnetunnel.

Københavns Kommune har imidlertid overfor ministeriet oplyst, at spørgsmålet, om hvilke dele af den trafikale fredeliggørelse, der kan gennemføres uden en havnetunnel, har været rejst i kommunens Bygge- og Teknikudvalg. Bygge- og Teknikudvalget forventes i løbet af nogle måneder at tage stilling til, hvad udvalget vil gøre i den anledning.

Spm. nr. S 1129

Til trafikministeren (9/2 99) af:

Søren Kolstrup (EL):

»Kan ministeren i forlængelse af den endelige besvarelse af spm. nr. S 192 bekræfte, at politiet i København har udarbejdet en håndbog for administration af parkeringsområdet, og at politiet i forbindelse med indførelsen af 10-meters-reglen pr. 1. juli 1997 ændrede håndbogen, således at der kun skulle udskrives afgifter, når bilisten holdt tættere på krydset end 6 m, og at der således ikke er tale om et skøn fra den enkelte betjents side, og om dette er i overensstemmelse med Rigspolitichefens udtalelse, som er bilagt den endelige besvarelse af spørgsmål nr. S 192?«

Begrundelse

Af ministerens endelige svar på spm. nr. S 193 fremgår det, at politiet ikke har beføjelser til at pålægge de kommunale parkeringsvagter at følge politiets praksis på området. Imidlertid har landsretten ifølge et svar fra Københavns Kommunes Bygge- og Teknikforvaltning af 12. januar 1999 til medlem af Borgerrepræsentationen Mikkel Warming i en sag vedrørende en parkeringsafgift frikendt bilisten »med bl.a. den begrundelse, at politiets håndbogs regler ikke var blevet fulgt i den pågældende sag«. Københavns Kommunes Vejafdeling konkluderer heraf, at kommunens parkeringsvagter er forpligtet til at følge politiets administrationspraksis med baggrund i den indgåede aftale af 27. december 1991 mellem kommunen og politiet.

Svar (17/2 99)

Trafikministeren (Sonja Mikkelsen):

I anledning af det stillede spørgsmål har jeg anmodet Justitsministeriet om en udtalelse. Så snart denne udtalelse foreligger, vil jeg svare spørgeren direkte.