

Jeg må sige, at der har været nogle klare tilkendegivelser i hvert fald fra SF og Enhedslisten om, at man ikke under nogen omstændigheder ønsker at tage notits af de forslag, der er kommet fra Venstre, De Konservative og Fremskridtspartiet og fra Dansk Folkeparti. Man ønsker ikke at debattere dem. Man vil gå den diametralt modsatte vej, man vil bruge flere ressourcer på det. Og sådan er det jo netop med SF og Enhedslisten, det ser man gang på gang: de bruger bare los af kronerne og er ligeglade med de konsekvensberegninger, der ligger for de enkelte kommuner netop med hensyn til modersmålsundervisningen.

Og så har vi selvfølgelig Socialdemokratiets ordfører, som, meget naturligt, er på linje med undervisningsministeren, og som gerne vil se tiden an og så kigge på den rapport, der kommer inden den 1. april, som jeg nævnte, og så vil man tage diskussionen derefter. Der må vi så håbe på, at det viser sig, at der kommer en løsning, der går i den retning, som Venstre, Det Konservative Folkeparti og Fremskridtspartiet har lagt frem her i dag.

Jeg håber stadig væk; vi har jo tidligere set, at tiden bare skal modnes lidt. Og hvis der kommer flere af regeringspartierne repræsentanter ude omkring i kommunerne og melder til regeringen – det vil jeg hermed opfordre til – at det nu skal være frivilligt, kan det være afgørende medvirkende til, at vi også får et flertal for de tanker, der ligger her. Om forslaget så kommer fra regeringen til sin tid, er ligegyldigt, bare vi kan få det igennem. Og det håber vi så vil ske.

Hermed sluttede forhandlingen.

Afstemning

Forslagenes overgang til anden (for forslagene til folketingsbeslutnings vedkommende anden (sidste)) behandling vedtoges uden afstemning.

Anden næstformand (Henning Grove):

Jeg foreslår, at lovforslaget og forslagene til folketingsbeslutning henvises til Uddannelsesudvalget. Hvis ingen gør indsigelse mod dette forslag, betragter jeg det som vedtaget. (Ophold). Det er vedtaget.

Den næste sag på dagsordenen var:

7) Første behandling af lovforslag nr. L 34: Forslag til lov om ændring af færdselsloven. (Hyrevogne i busbaner).

Af Tom Behnke (FP) m.fl.
(Fremsat 29/10 96).

Sammen med denne sag foretoges:

8) Første behandling af beslutningsforslag nr. B 30:

Forslag til folketingsbeslutning om tilladelse til kørsel med taxi i busbaner.

Af Ole Donner (DF) m.fl.
(Fremsat 22/10 96).

Anden næstformand (Henning Grove):

Da trafikministeren ikke er til stede, skal jeg her udsætte mødet i 10 minutter. Det genoptages kl. 14.25.

Mødet udsat kl. 14.16

Mødet genoptaget kl. 14.25

Anden næstformand (Henning Grove):

Jeg vil gerne gøre trafikministeren opmærksom på, at når der er sager på i salen, der vedrører ministerens område, så er han til stede i salen.

Forslagene sattes til forhandling.

Forhandling

Trafikministeren (Jan Trøjborg):

Hr. formand, jeg vil indledningsvis meget gerne beklage, at jeg ikke var til stede ved punktets behandling og selvfølgelig også en beklagelse over for de ordførere, som skal behandle sagen her i Folketinget.

Det lovforslag, som Fremskridtspartiet har fremsat, går ud på, at hyrevogne i alle tilfælde må benytte alle busbaner, uden at der forud for denne brug foretages en færdselssikkerhedsmæssig vurdering af, om det konkret ville være forsvarligt at lade hyrevognene benytte busbanerne.

Det beslutningsforslag, Dansk Folkeparti har fremsat, svarer til Fremskridtspartiets forslag, men omhandler dog kun busbaner i større byer.

Et forsøg med taxa i busbaner har været gennemført i København i en periode fra 1. november 1995 til 30. juni 1996 på strækningen mellem Christiansborg Slotsplads og Christmas Møllers Plads.

Vejdirektoratet har på Københavns Kommunes vegne foretaget en nærmere undersøgelse af forsøget. Undersøgelsen konkluderer, at der på forsøgsstrækningen både for hyrevognene og for den øvrige trafik har været en tidsmæssig gevinst i myldretidstrafikken ved, at hyrevognene benyttede busbanen det pågældende sted, mens der ikke for bussernes fremkommelighed er konstateret nogen målbar forringelse. Hovedstadsområdets Trafikselskab er dog ikke enig i denne konklusion.

Regeringen er af den opfattelse, at forsøget i København har vist, at der er grundlag for, at det fremover bliver lettere at give tilladelse til, at hyrevogne kan benytte busbanerne. Regeringen finder, at det skal være de lokale vej- og politimyndigheder, der giver tilladelse til, at hyrevogne benytter busbanerne, idet det efter færdselsloven er disse myndigheder, der bestemmer, om der på en given vejstrækning skal etableres busbaner.

Regeringen vil derfor i begyndelsen af 1997 fremsætte et forslag til lov om ændring i færdselsloven, der vil give de lokale vej- og politimyndigheder mulighed for at bestemme, at hyrevognene skal have adgang til at benytte busbanerne. Dette forslag vil regeringen drøfte med partierne, således at der kan træffes en beslutning og findes det bredest mulige flertal for en regel, der for det første opfylder intentionerne om benyttelse af busbaner også til taxakørsel, for det andet lader det være en lokal politimæssig afgørelse, der ligger til grund for en sådan godkendelse, og for det tredje sikrer, at en eventuel positiv beslutning sikres på et færdselssikkerhedsmæssigt forsvarligt beslutningsgrundlag.

Erling Christensen (S):

Der er ingen her i Folketinget, der har været i tvivl om, at det er et populært forslag, vi her skal tage stilling til.

Mange af os har i mange år stået helt uforstående over for de byråd, der ikke har udnyttet færdselslovens muligheder for at lade hyrevogne benytte lokalt placerede og opmærkede busbaner. Vi har bøjet os for det lokale selvstyre: Vejbestyrelsen bestemmer, hvad vejene må bruges til, og hvilke afmærkninger den sammen med politiet vil sætte ved og på vejene.

Derfor blev vi selvfølgelig også opmuntret sidste år, da Københavns Kommune viste interesse for et forsøg med hyrevogne i busbanen fra Knippelsbro til Christmas Møllers Plads, således som trafikministeren nævnte. Evalueringen af forsøgsperioden var i det hele positiv, som også trafikministeren nævnte i sin tale.

I Socialdemokratiet er vi også positivt indstillet over for at gøre ordningen mere generel og permanent. Trafikministeren var også positivt indstillet, og jeg forstår godt problemet med, at det er de lokale vejmyndigheder, der beslutter, om der skal oprettes busbaner, og dermed er det også dem, der bestemmer, hvem der skal have lov til at benytte de nævnte baner.

Vi er i Socialdemokratiet positivt indstillet på at få en samlet løsning på denne sag, som vi behandler her i dag, og vi ser frem til at se ministerens forslag, som vi vil modtage positivt.

Inge Dahl-Sørensen (V):

Venstre støtter de to forslag fra Dansk Folkeparti og Fremskridtspartiet. Erfaringerne fra forsøgsperioden i København er stort set positive, både hvad angår trafikafviklingen for den øvrige trafik, når hyrevognene overføres til busbanerne, og hyrevognenes tilstedeværelse i busbanerne.

Måske er det nok med en enkelt løftet pegefinger over for hyrevognschaufførerne om, at det er utilstedeligt, hvis der køres slalomkørsel til gene for øvrige trafikanter. Men det må kunne løses, for det har det kunnet i andre store europæiske byer.

Med de ord er Venstre positiv.

Brian Mikkelsen (KF):

Lad mig sige med det samme, at Det Konservative Folkeparti kan støtte forslagene. Vi mener, at der skal være så fleksibel en transportform som overhovedet muligt i byerne. Vi mener, at det er af stor betydning både i og uden for myldretiden, at der bliver givet mulighed for, at taxaerne kan køre i busbanerne.

Vi mener også, når vi ser på evalueringen af forsøget i Københavns Kommune, hvor man jo forsøgte at lade hyrevognene køre i busbanen mellem Christiansborg Slotsplads og Christmas Møllers Plads, at det var en succes. Det gav ikke problemer for den kollektive trafik, tværtimod, og forsøget viste også, at den samlede trafikregularitet steg, idet fremkommeligheden for hyrevogne og alle mulige andre vogne steg massivt.

Jeg synes også, man skal se på de miljømæssige perspektiver af forslagene. Der er jo andre partier her i Tinget, som fremhæver sig selv som miljøets vogtere, og hvis man skal leve op til sådan en titel, mener jeg, at disse forslag er et skridt i den rigtige retning. I stedet for at hyrevogne accelererer og i det hele taget fylder op i den almindelige trafik med deres store Mercedes'er, der ligger og oser midt ude på den almindelige vognbane, tror vi, at det her vil være med til at mindske forureningen i hvert fald en lille smule.

Vi tror også, det vil være med til at sikre en hurtigere form for transport af de mennesker, der har brug for det. Det kan være erhvervsfolk, det kan også være almindelige mennesker, ældre mennesker, som vil kunne have brug for at komme hurtigere frem og tilbage.

Vi vil under udvalgsbehandlingen se positivt på, at kommunerne selvfølgelig skal have mulighed for at lave lokale løsninger i forbindelse med f.eks. lysregulering i deres byer, og det skal selvfølgelig ske i et samarbejde med det lokale politi.

Selv om forsøget i Københavns Kommune var geografisk meget begrænset, var konsekvensen klar og tydelig, og jeg er ikke i tvivl om, at virkningen af en permanent tilladelse til, at hyrevognene får lov til at køre i busbanerne, vil få en endnu større positiv effekt.

Det vil sige, at vi selvfølgelig fra konservativ side varmt kan støtte begge forslag.

Margrete Auken (SF):

I betragtning af, hvor meget selv en ordfører fra Det Konservative Folkeparti, men sådan set også både Socialdemokratiet og regeringen plejer at snakke om færdselssikkerhed, er det utrolig nedslående, at vi nu skal have denne debat på denne måde. Det er også utrolig nedslående, at Vejdirektoratet, som gerne vil kunne begå sig, og meget ofte med min støtte, i kredse, hvor man kan andet end at forkæle privatbiler, laver sådan et makværk som dette her.

Det er dog ikke noget større makværk, end at man også af det materiale, der er fremlagt, kan se, at der er meget store problemer, hvis man ser efter, hvad jeg kan forstå, at hverken ministeren, den konservative ordfører, Socialdemokratiets ordfører eller Venstres ordfører har gjort.

Da vi i sin tid blev præsenteret for forsøget, var der en del af os, i øvrigt bl.a. HT, der gjorde opmærksom på, at det ikke var nogen særlig velegnet forsøgsstrækning, hvis man skulle se,

hvad der skete, fordi der generelt ikke var større vejkryds eller andre af de forhold, der for alvor skaber karambolage.

Når der ikke kom mere kritik af netop den strækning som egnet til forsøg, skyldes det selvfølgelig, at den først og fremmest privilegerede folketingsmedlemmer, og man har da også bemærket rundt omkring, at det er folketingsmedlemmernes hovedstrækning, når de kører i deres fritaxaer frem og tilbage til lufthavnen. De synes selvfølgelig, at det var rart, at de ikke skulle hænge sammen med al folket, men altså kunne køre frem og tilbage på den måde, de har kunnet.

Jeg vil nok sige, at hvis man kigger Vejdirektoratets ejendommelige konklusioner efter, får man en mistanke, som jeg ellers ikke synes er retfærdig, om, at Vejdirektoratets respekt for mennesker, der kører i bus, hvori der altså kan sidde 30-50, ja flere i myldretidsbusserne, er ringe. Og det er dem, vi taler om her, for vi kan se af undersøgelsen, at taxaerne jo ikke bruger busbanerne, når der ikke er myldretid.

Når man så ser det her igennem, kan man se, at Vejdirektoratet tæller 1 taxa 1 bus, når man skal gøre op, hvordan gevinsterne er. Det siger noget om Vejdirektoratet; det siger så også noget om Socialdemokratiet, at man har det på den måde, og det er selvfølgelig mere skæmmende for Socialdemokratiets holdning, men det er meget slemt også, synes jeg, for Vejdirektoratet, når vi vil dem det godt i andre henseender.

Jeg mener, at rapporten – på trods af at det er en uegnet strækning, på trods af at den skulle give færre problemer, end vi ellers kan forudse – viser, at det er utrolig problematisk at tillade taxaer at køre i busbanerne. På trods af at taxa-selskaberne kraftigt havde indskærpet over for chaufførerne – og det ved de af os, der har haft kontakt med dem – at de i hvert fald skulle bruge forsøgsperioden til at køre ordentligt, ser vi ikke mindst på politiets gennemgang af sagen, at hvis de havde gjort det, må det være slemt til daglig.

Jeg skal om lidt lige minde om nogle stjernesteder i politiets afrapportering af denne her sag. De har kørt for stærkt, de har saket ind og ud, de har skabt farefulde situationer. Det er alle faktisk enige om.

Medmindre man siger, at kun faktisk skete ulykker skal indgå, når man skal vurdere, om noget er farligt – det er jo det, som også var i direktoratets konklusioner: der er ikke sket

noget, altså er det ikke farligt. Det plejer heller ikke at være Vejdirektoratets holdning til, hvordan man måler færdselssikkerhed, tryghed og planlægning, men det er det så blevet her – kan man sige, at det her ikke er færdselssikkerhedsmæssigt belastende. Som sagt er Vejdirektoratet dybt uenig med både HT, Københavns Politi og, tror jeg i øvrigt, med mange andre.

Det er også påfaldende, at Vejdirektoratet ikke har syntet, det var interessant at undersøge buschaufførernes arbejdsmiljø. Det er jo klart, mener jeg også, at arbejdsmiljøet bliver belastet, når chaufførerne kommer til alle de her situationer. Jeg synes igen, at det er beskæmmende og nedslående, at Socialdemokratiet og regeringen ikke mener, det er noget, der skal have prioritet: Hvordan har chaufførerne det?

Det er jo igen nogle, der kan komme til at genere folketingsmedlemmer, der skal frem og tilbage, så derfor har man måske overset det. Inden I nu skrider til at vedtage det her – men det lyder, som om der er sådan en stemning for det, så nu bumler vi det bare igennem, lige meget hvad vi får af resultater, og jeg ved godt, at ministeren sagde noget andet – kan man da blive bekymret, når man hører, hvad der bliver sagt også fra Socialdemokratiets ordførers side, for, at det bare bliver tromlet igennem.

Der er tre alvorlige indvendinger, og de bør altså være godt belyst. Det bør være sådan, at i hvert fald Socialdemokratiet – jeg har ikke så meget tillid til de andre partier, jeg burde have det til Socialdemokratiet – siger: Hvad betyder det her for færdselssikkerheden? Vi vil godt have det vurderet af Rådet for Trafiksikkerhedsforskning og en række andre af de instanser, der har begreb om tingene – og fyr så lige Vejdirektoratet i den anledning, for de har det tydeligvis ikke mere, medmindre de ikke har set rapporten. Det er så den mistanke, man kunne have, at de folk, der har forstand på det, ikke har set den. Så er det nogle andre påtaler, der skal finde sted i Vejdirektoratet, end dem her.

Det andet, man skal have undersøgt, er buschaufførernes arbejdsmiljø, og der skal det altså være buschaufførerne selv, der giver os en redegørelse for det. Der er i HT's hørings svar noget, der antyder, at buschaufførerne har været alt andet end lykkelige for det her, for de har været bragt ud i så mange hårde opbremsningssituationer og ting, der skaber panik, netop i myndretiden, at jeg synes, det er vigtigt, at vi får deres udtalelse.

Endelig skal vi også se på, hvordan det er med bestræbelserne på at skabe større regularitet for busserne og tryghed for passagererne. Jeg mener, at det også er et formål for Socialdemokratiet og i regeringen, at man skal prøve, om man ikke godt kan begunstige den kollektive trafik bare en lille smule. Det ville være godt her at se: Gavner det her regulariteten, eller skader det regulariteten? Hvad vil der ske, hvis der kommer krydsende trafik ind over det oven i de andre ting, vi har set her?

Jeg går ud fra, at vi får en redelig – en redelig – og kompetent og også af ministeren gennemlæst udarbejdelse af det her, før man begynder at forringe den i forvejen meget ringe færdselssikkerhed.

Jeg vil godt lige sige til fru Inge Dahl-Sørensen, at i de andre storbyer, hvor det her foregår, dér kører taxaerne ud og ind i busbanerne, og hvis fru Inge Dahl-Sørensen ikke har set det, så er det, fordi hun aldrig har kørt i bus dér. Jeg er lige kommet hjem fra New York. Nu er det sådan en by, der er plastret til med taxaer, den er jo næsten helt gul, men der er i hvert fald ikke tale om, at busserne har nogen former for privilegier i forhold til almindelige biler. Og taxaerne vrimler over det hele, det gør de også de andre steder.

Jeg synes i øvrigt, det kunne være meget interessant, hvis vi også kunne få nogle redegørelser fra såvel færdselssikkerhedsmyndighederne som busselskaberne i de andre nordiske lande. Mig bekendt er de nemlig heller ikke spor lykkelige for den ordning og har hidtil misundt os, at vi har stået distancen, som jeg så kan forstå at vi ikke skal mere, for nu skal der være plads til bilfolket og taxafolket.

Hvis nogen af jer nu kommer op og siger, at det er de samme mennesker, der sidder i busserne, som dem, der kører i taxaerne – det kan jeg se på nogle af jer at I er lige ved at komme op og sige – så bliver I til grin, for de, der kører i bus, ved godt, hvad det koster at køre i taxa; de betaler det nemlig selv, når de skal køre i taxa, så det vil sige, at det kun er yderst sjældent, de har råd til at tage taxa, hvis det vel at mærke er mennesker, der kører i bus altså.

Jeg tror ikke, at der er ret mange af dem, der siger: Nå, men det er helt tilfældigt, om vi sidder i en bus eller i en taxa i dag. Jeg kan forsikre jer, at det ikke er tilfældet. Men jeg glæder mig til at høre sætningen, den kommer jo nu fra De Konservative. Det skal da nok også passe, at den kommer fra Socialdemokraterne, for det er der

en socialdemokrat i Københavns Borgerrepræsentation der har sagt: Det er jo de samme, det er jo kollektiv trafik, det her. Så jeg ser frem til også en sådan udtalelse.

Men jeg synes som sagt, det er fortvivlende, at hver gang vi kommer fra de store hovedoverskrifter og de store slagordsagtige sætninger om færdselssikkerhed og forbedringer for den kollektive trafik osv. og hen til realiteterne, så ser vi, at det er præcis det modsatte, man gør.

(Kort bemærkning).

Brian Mikkelsen (KF):

Det er altid berigende og belærende at høre fru Margrete Aukens version af virkelighedens verden; hun er jo meget klog, fru Margrete Auken er meget klog. Men alligevel kunne jeg godt tænke mig at spørge fru Margrete Auken om nogle af de faktuelle ting omkring det her forslag.

Fru Margrete Auken vil gerne have undersøgt buschaufførernes arbejdsmiljø. Jeg spørger bare: Hvad så med med taxachaufførernes arbejdsmiljø? Er der nogen, der tænker på dem? Hvad med de mange mennesker, som gerne vil fragtes til og fra deres arbejdsplads, de ældre, de syge, har de ikke også brug for en fleksibel form for transport?

Jeg spørger også: Hvad med miljøet? Hvad med de store dieselhakkere, som taxachaufførerne kører rundt i, som holder og fylder op i de almindelige vognbaner? Hvad med miljøet? Jeg er helt sikker på, at det her er en miljønettgevinst, i stedet for at de fylder op i de almindelige vognbaner.

Der er altså så mange positive konsekvenser af det her, at jeg næsten ikke kan se, hvorfor man skulle lade være med at støtte det her forslag.

(Kort bemærkning).

Erling Christensen (S):

Man kunne have lyst til at bruge lige så meget tid som SF's ordfører på at gendrive det, men det skal jeg forsøge at lade være med. Det virker lidt skræmmende på forhånd. Selv om man bruger mange ord, behøver der ikke at være vægt i argumenterne.

Der er meget store problemer, siger SF's ordfører. SF's ordfører siger, at det er folketingsmedlemmerne, der bruger strækningen til taxar. Jeg kører på strækningen til hverdag i bus og har også i forsøgsperioden fulgt med – ikke alene igennem evalueringen – men også med viden

om, når jeg hver dag har ladet mig transportere med bus denne vej, at der var dette forsøg i gang.

Og min oplevelse har været, nøjagtig som evalueringen har vist, at der har været ganske få problemer i det forsøg. Det er glædeligt, der ingen ulykker har været, der har været ganske få problemer i det her, og der har også været få problemer ved Christmas Møllers Plads.

Den diskussion, vi har her, er for lang tid siden overstået i andre storbyer, hvor man får trafikken afviklet meget mere glidende på den her måde. Så som sagt ser vi frem til at drøfte de problemer, der er i sagen her, når ministeren kommer med sit lovforslag.

(Kort bemærkning).

Margrete Auken (SF):

Vi kan jo bede om at få det sidste dokumenteret, at det går vældig godt i de andre storbyer; det vil jeg gerne se dokumentation for, når hr. Erling Christensen kan sige det så sikkert. Den ligger i hvert fald ikke i det her.

Så vil jeg lige sige til hr. Brian Mikkelsen: Taxachaufførernes arbejdsmiljø bliver tydeligvis ikke bedre af det her. Hvis de kører sådan, som politiet beskriver det her, så har de ikke noget bedre arbejdsmiljø, medmindre de er helt vilde med stress.

Der står her, når de nu var kørt ind i busbanen: Hvis der efterfølgende opstod hindringer i form af standsende/holdende busser eller af- og pålæssende vare- og lastbiler i busbanen, søgte mange (og det var mere hovedreglen end undtagelsen) straks ud i første vognbane. Dette meget ofte over den fuldt optrukne kantlinje og i flere tilfælde til enten ulempe, væsentlig ulempe og enkelte tilfælde direkte til fare for de bagfrakommende.

Afhængig af det hensigtsmæssige heri søgte flere igen ind i busbanen, hvilket ofte foregik over den fuldt optrukne kantlinje. Det er ligeledes observeret, at taxier, når de kørte frem mod rødt lys i et kryds, smuttede ind i busbanen over de fuldt optrukne linjer for derefter, når lyset skiftede til grønt, at accelerere hurtigt frem og igen skifte til første vognbane.

Denne ud- og indkørsel i banerne gav et ret forvirrende og til tider kaotisk trafikbillede. Flere gange er det således observeret, at andre ligeudkørende bilister tilsyneladende lod sig forvirre og blev trukket med ind i busbanen.

Københavns Politi slutter sådan her: Politiet har i forsøgsperioden ligeledes konstateret en

stigende tendens til, at hyrevogne har benyttet andre busbaner end forsøgsstrækningens. Og så står der sluttelig: Politiet har i forsøgsperioden ikke umiddelbart kunnet konstatere nogen positiv færdselsafviklingsmæssig tendens.

Jeg synes måske, det ville være meget godt, at vi lige tog lidt hensyn til de mennesker, der skal sikre færdselssikkerheden i det.

Så vil jeg endelig lige sige om miljøet: Det siger altså noget om hr. Brian Mikkelsen, at han mener, det vil være en miljøgevinst. Det agter jeg så ikke at gå ind og argumentere for, men jeg synes, det ville være fint, hvis vi også kunne få dokumentation for, at det var en miljøgevinst – og hvis ikke hr. Brian Mikkelsen vil levere den, kan vi jo spørge ministeren.

Vibeke Peschardt (RV):

Det her udvikler sig jo til en hel voldsom debat om et forslag, som jeg sådan set mener er ret enkelt.

Nu har man gennemført forsøg med taxaer i busbaner, og der er jo kommet overvejende positive ting ud af det. Når vi ikke kan støtte det, så er det, fordi vi egentlig mener, at de lokale vejmyndigheder – og det bliver så nok i første omgang i hvert fald mest aktuelt i Københavns Kommune og måske i Københavns Amt – her får en mulighed for at gennemføre det her, hvis de vil. De kan så sammen med politiet påtage sig det ansvar, der ligger i det, og det synes vi er helt fint. Det harmonerer jo godt med, hvordan det kommunale selvstyre i øvrigt fungerer.

Vi støtter altså ikke det her, men der kommer jo på et senere tidspunkt et forslag frem fra regeringen, der giver hjemmel til og mulighed for, at amter og kommuner kan tage det her til sig, hvis de vil.

Bruno Jerup (EL):

Da vores ordfører, fru Jette Gottlieb, ikke kan være til stede, må jeg sige følgende:

Enhedslisten mener, at de trafikpolitiske virkemidler, der knytter sig til regulering af trafikken i byområder, grundlæggende bør overlades til det kommunale regi.

Det gælder, uanset om det drejer sig om indførelse af betalingsringe ved indkørsel i byen, indførelse af krav om besiddelse af rejsehjemmel til kollektiv trafik ved indkørsel i byen, begrænsninger af antallet af parkeringspladser i byen, fastsættelse af parkeringsafgifter eller – som i dette tilfælde – muligheden for at give taxaer tilladelse til at køre i busbaner.

Det er derfor vores opfattelse, at Folketinget skal holde sig langt væk fra at træffe beslutning om det foreslåede og i stedet overlade det til Københavns Borgerrepræsentation – for det er jo det, der er det reelle i beslutningen: at det skal være muligt i København og først og fremmest på ruten fra Folketinget til lufthavnen eller andre folketingsmedlemsbetjenende ruter – at tage en diskussion om det spørgsmål.

Det nødvendige ændringsforslag – der må lyde noget i retning af: Dog kan kommunen beslutte, at taxa har lov til at benytte busbaner – vil Enhedslisten da gerne påtage sig at stille, hvis man finder det nødvendigt. Til gengæld kan Enhedslisten ikke støtte det foreliggende forslag.

I tilfælde af, at man lokalt beslutter sig for at lade taxaer køre i busbanen, bør dette kædes sammen med en sikring af, at det ikke betyder en forringelse af bussernes vilkår, bl.a. ved at busbanerne bliver udvidet, så alle væsentlige strækninger er dækket. Det vil sige, at hvis det er sådan, at man lokalt beslutter sådan noget, er det i hvert fald vores indstilling, at det bør kædes sammen med en væsentlig forbedring af den kollektive trafik, så vi faktisk ikke får den forringelse af den kollektive trafik. Det er i hvert fald det, der er vores hensigt med det, men de konkrete forslag kan vi som sagt ikke støtte.

Arne Melchior (CD):

Det sker jo ikke hver dag, at CD kan hilse forslag fra Fremskridtspartiet og Dansk Folkeparti velkommen, men det kan ske i dag. Ikke at vi direkte støtter de to forslag i den form, de har, men vi får rejst sagen. Det ville trafikministeren formentlig have gjort alligevel senere på sæsonen, men alligevel anerkendelse til forslagsstillerne.

Jeg har faktisk kæmpet for den samme sag en halv snes år. Jeg kæmpede, mens hr. Ninn-Hansen var justitsminister, og han var også pro, men det lykkedes ham aldrig at finde vejen. Jeg kunne høre på ministerens tale, at han kan finde vejen, og det ser jeg frem til, og vi skal være så behjælpssomme som overhovedet muligt.

Jeg er enig med Venstres ordfører. Uden at jeg har nogen statistikker over alle Europas storbyer, så har jeg set det fungere i masser af storbyer, og det fungerer udmærket. Jeg vil også gøre opmærksom på, at taxaer jo i virkeligheden også er en del af den kollektive trafik til stor gavn ikke mindst for dem, som ikke har råd til eller ikke kan køre bil, som er for gamle til at

køre bil, eller hvad det nu kan være, og dér er det kun rimeligt, at de mange næsten kvadratkilometer vejbane, der nu ligger brak, kan komme til at gøre nytte for den samlede trafikafvikling.

Jeg vil sige til fru Margrete Auken, som talte om, at den bane, hvor forsøget er foregået, har været primært til fordel for folketingsmedlemmer: Den sang har jeg selvfølgelig også hørt fra talrige taxachauffører, men jeg var faktisk med i nogle forhandlinger og orienteringer forud for dette forsøgs igangsættelse, og det var aldrig nogen sinde meningen, og det er ikke her fra huset eller inspireret af medlemmer af dette hus. Det er jeg helt overbevist om. At det blev netop på det sted, er der andre årsager til. Det skal jeg ikke redegøre for, men det var Københavns Kommunes forslag.

Men vi ønsker netop – jeg er sikker på, det gælder alle mine kollegaer, som det gælder mig selv – ikke at være privilegerede, ikke at have de ekstra gode vilkår på en strækning, som mange MF'ere tit har brug for at køre, og derfor er det selvfølgelig det eneste naturlige, at det kommer til at gælde alle steder, således at alle borgere har lige meget glæde af det.

Og endelig skal jeg lige anføre, at når man laver et forsøg, og det så falder gunstigt ud, i hvert fald overvejende gunstigt ud, så må den eneste logiske konsekvens da være, at så fører man også sagen ud i livet. For det her med – jeg har set og oplevet det før med andre ting, det skal jeg ikke trætte med – at man laver nogle forsøg, som falder godt ud, og så siger man: Ja, men vi vil nu ikke alligevel, eller vi har ikke råd til det alligevel, så skulle man aldrig have sat forsøget i gang.

Så jeg glæder mig til de positive forhandlinger, som ministeren har bebudet. Det er klart, der er visse problemer i det, og de skal løses så hensigtsmæssigt som muligt. Så vil Københavns trafik have glæde af det, og så vil man om et halvt år eller om 2 år senere ikke kunne fatte, at det nogen sinde har været anderledes.

(Kort bemærkning).

Margrete Auken (SF):

Jeg tror ikke, jeg har sagt, at det var folketingsmedlemmer, der havde foreslået ruten. Jeg har sagt, at når kritikken af dens egnethed som forsøgsrute var så tavs, var det, fordi folketingsmedlemmerne, der skulle kritisere den, jo også havde gavn af den. Og den er ikke egnet.

Nu er jeg dybt uenig med de fleste ordførere her i, at forsøget er faldet godt ud. Og jeg mener også, at hvis man går ind og ser på de oplysninger, som Vejdirektoratets mærkværdige konklusioner bygger på, så viser de noget andet, medmindre man mener, at det, som Københavns Politi siger, og det, som HT siger, er underordnet. At de næsten peger hen imod, at det er gået meget godt, siger de jo ikke; de siger, at det er gået skidt.

Det er jo helt fortvivlende, især efter at jeg har hørt Enhedslistens ordfører. De går vist snart også ind for, at man kommunalt skal kunne fastsætte fartgrænser, hvis de har lyst. Det er jo o.k., men man bliver efterhånden lidt ensom i denne sal i hvert fald på venstrefløjen, når man har det sådan i Enhedslisten også.

Men det, jeg godt lige vil sige til dem nu, er, at jeg håber, at vi får andre spørgsmål ind i det her: Hvad skal der sættes i sving? Hvad med priorbusforsøget? Skal taxaer så også have den samme forret, så der skiftes til grønt, når der kommer en taxa? Skal de have lov til alt det her andet også? Jeg spørger bare. Jeg spørger hr. Melchior, jeg spørger hvem som helst. Skal det være sådan, så vi siger, at taxaer er ligestillede med busser, det mener Vejdirektoratet tydeligvis, det mener hr. Arne Melchior også. Det er jo kun de dér gamle stakler, der kører i busser, som jo i øvrigt også kører i taxa, det ser vi jo ustandseligt, især i myldretiden, hvor det er det eneste tidspunkt, hvor taxaerne bruger busbanerne på, ellers bruger de dem nemlig ikke.

(Kort bemærkning).

Arne Melchior (CD):

Jeg har ikke meget at tilføje til det, jeg sagde i min ordførertale andet end at give udtryk for min forargelse over, at fru Margrete Auken i sit ordførerindlæg sagde, at der skulle komme en beretning, som også ministeren ville have læst. Jeg finder, at trafikkområdet har en både kyndig og flittig og kompetent minister, og jeg synes, at den slags hån ikke skal passere upåttalt.

Formanden:

Så er det hr. Tom Behnke som ordfører for forslagsstillerne til lovforslag nr. L 34.

Tom Behnke (FP):

Tak for de mange positive tilkendegivelser. Det er ikke alle partier, der kan støtte de konkrete forslag, der ligger, men så vidt som jeg hørte det, er der et klart flertal i Folketinget, der er

positivt over for ideen om, at taxaer skal have lov til at benytte busbanerne. Og det er positivt, og det er godt.

I hele forsøgsperioden, som forløb, havde jeg mulighed for at køre strækningen både i bus og i taxa, og min personlige erfaring var, at der ingen problemer var med forsøgsordningen. Det forløb fint. Naturligvis forekom der indimellem en enkelt taxa, som krydsede den fuldt optrukne linje, men det sker jo også andre steder i trafikken i dag med de eksisterende regler. Men jeg mener, at de småforeseelser, der var, var så små, så de ikke bør have nogen indflydelse på, om man gør ordningen permanent.

Trafikministeren afviste Fremskridtspartiets forslag bl.a. med den begrundelse, at der var tale om, at det skulle være obligatorisk, at taxaerne måtte køre i busbanerne. Det er rigtigt, at forslaget er udformet sådan, at det er en hovedregel, at taxaer må have lov til at køre i busbanerne i hele landet, hvor de nu end findes, men der er jo ikke noget til hinder for, at hvis der er enkelte steder, hvor det er særlig problematisk at lade taxaerne køre i busbanerne, at man da laver et lokalt forbud. Det kan man sagtens gøre, og det kan man også gøre i dag med de særlige baner, der er anlagt til forskellige trafikformer. Der vil f.eks. være tilfældene med busluser, hvor der er gravet en grøft midt på vejen, og dér vil det selvfølgelig være u hensigtsmæssigt, at man lader taxaerne køre ind over, fordi der skal man have en vis sporbredde på køretøjet, for at man kan passere. Det vil selvfølgelig ikke være hensigtsmæssigt, at den ene taxa efter den anden hænger der i hullet og spærrer for trafikken. Så derfor vil der selvfølgelig være steder, hvor man helt konkret må sige, at her kan det ikke lade sig gøre rent teknisk eller rent fysisk. Men hovedreglen må være, at taxaerne får lov til at køre i busbanerne. Og det var så også det, der var flertal for.

Så siger trafikministeren, at der kommer et forslag til ændring af færdselsloven i 1997, hvor man vil lægge op til, at de lokale vejmyndigheder skal kunne bestemme, at taxaerne må benytte busbanerne. Men så er spørgsmålet jo, om ikke det her det blot er en strid om ord, om ikke vi er nået dertil, hvor alle er positive over for ideen. Spørgsmålet er bare, hvem der skal have æren for, at ordningen bliver gennemført, og det tager vi i Fremskridtspartiet ikke så tungt. Vi lader gerne regeringen tage æren for, at man gennemfører en ordning med, at taxaer må køre i busbanerne. For os er det ikke væsentligt, hvil-

ket forslag der bliver vedtaget, men at ordningen bliver vedtaget.

Med hensyn til miljøet forstår jeg slet ikke, at hverken SF eller Enhedslisten ser den store, store miljøgevinst, der ligger i, at taxaerne får lov til at benytte busbanerne. Alt andet lige vil det betyde, at det letter persontrafikken, det vil give færre stop og start, som jo er en kraftig miljøbelastning, og det vil give færre køretøjer, der holder i tomgang.

Alt andet lige vil ordningen være en miljøgevinst, og det kommer man ikke uden om, medmindre man selvfølgelig gennemfører SF's ønskedrøm om, at der slet ikke skal være nogen private biler – så er det klart. Men den illusion holder jo ikke i virkelighedens verden, og den kommer forhåbentlig heller aldrig til at holde.

Privatbilisterne er her, og de vil blive ved med at være her, og hvis SF indser, at det er sådan, det forholder sig, så vil SF også kunne indse, at det er hensigtsmæssigt, at man lader en del af privatbilerne, altså taxaerne, køre i busbanerne for at afvikle trafikken på en lettere og mere smidig måde, således at alle, både privatbilisterne, taxaerne og busserne, kommer hurtigere og mere smidigt frem.

Til sidst vil jeg sige, at vi ved jo også fra alle de lande, vi normalt sammenligner os med, at dér har man i flere år haft ordninger med, at taxaerne må benytte busbanerne. Og dér har man kunnet finde ud af at lave det på en måde, så det spiller fint sammen.

Det er ikke noget med, at det er et stort problem, vi står over for, og at det vil give en masse problemer, der skal løses hen ad vejen. Det har man allerede gjort i alle de lande, vi normalt sammenligner os med, og derfor er det blot at kaste blikket på de lande og så se, hvordan man konkret har løst problemerne, hvis der skulle være nogen problemer enkelte steder.

Men altså, ordningen kan lade sig gøre, og det er kun et spørgsmål om, at vi hurtigst muligt får det etableret i Danmark. Der har været en forsøgsperiode, som jeg mener forløb ganske fint og positivt. Lad os se at få gjort ordningen permanent.

Som sagt vi har ikke noget imod, at det bliver regeringens forslag, der bliver vedtaget, frem for Fremskridtspartiets forslag. Det tager vi lidt let på. Det, der er vigtigt for os, er, at ordningen bliver gennemført, og det kan jeg forstå, at den vil blive i 1997. Det ser vi frem til.

(Kort bemærkning).

Margrete Auken (SF):

Det er ikke, fordi jeg tror, at det nytter noget at prøve på at banke noget ind bag fordommenes tykhuder, så det er mere for historikkens og de grønne bøgers skyld, at jeg vil sige, at det er altså ikke for at bekæmpe privatbilismen, at SF er imod, at der skal være taxaer i busbanerne. Jeg vil bare lige sige det.

Så vil jeg godt lige sige en gang til, at jeg synes, vi skal prøve, om vi kan få nogle meldinger fra forholdsvis uvildige instanser i de nordiske lande om, hvordan det går. Nu ved jeg ikke, om deres busselskaber har samme problem som vores, nemlig at de har en politisk sammensat bestyrelse, som har masser af interesser, der skal varetages på én gang. Men hvis de har bestyrelser, der er politisk mere uafhængige end vores, så kan vi i hvert fald få nogle ordentlige svar, og det kan godt være, vi kan få det alligevel, for vi har jo kunnet få meldinger fra HT om, at de ikke var spor glade for det her, og det er dog på trods af, at de har en politisk bestyrelse. Så det kan jo være, vi kan få tilsvarende ordentlige meldinger fra de andre nordiske lande.

Formanden:

Så er det fru Pia Kjærsgaard som ordfører for forslagsstillerne til B 30.

Pia Kjærsgaard (DF):

Jeg tror, vi alle kender situationen, hvad enten vi kører som folketingsmedlemmer eller som privatpersoner, med at sidde i en taxa i en lang bilkø i myldretiden, hvor der er en ledig busbane, og hvor der absolut ikke er en bus i sigte.

Forsøget i Københavns Kommune faldt jo godt ud. Det har også været omtalt her fra mange ordføreres side, og Dansk Folkeparti ønsker at gøre det permanent i store byer.

Dette forslag drejer sig jo ikke om, at man ikke vil mænge sig med al folket, som fru Margrete Auken så charmerende udtrykte det, i en stressende, osende bilkø. Det drejer sig jo sådan set bare om at få lidt flow i trafikken og få trafikken til at fungere lidt bedre. Naturligvis forstår jeg da godt, at buschaufførerne helst vil have deres busbaner i fred. Det er der jo i og for sig ikke noget unaturligt i, men da synes jeg, at man som lovgiver er forpligtet til at se på: Hvad er mest hensigtsmæssigt?

Jeg er såmænd også sikker på, at hvis taxa-chaufførerne kunne få en bane for sig selv, så ville de også gerne det. Det ville selvfølgelig

være komplet urealistisk, ligesom Dansk Folkeparti mener, det er urealistisk, at buschaufførerne skal have en bane for sig selv. Der er jo ikke spor unaturligt i, at man har fået visse krav fra buschaufførernes side – i hvert fald nogle ordførere har fået – eller ønsker, skal jeg måske sige.

Jeg synes også, det var meget positivt, overraskende positivt at høre de gode toner fra regeringen. Det giver helt klart en forhåbning om, at det her forslag bliver gennemført. Det synes Dansk Folkeparti er ganske godt. Der var hjertet støtte fra Venstre og De Konservative; det synes jeg var dejligt at høre.

Jeg skal meddele, at Dansk Folkeparti selvfølgelig støtter vores eget forslag, det er klart.

Vi støtter også L 34 fra Fremskridtspartiet, som blev fremsat en uge senere, for de to forslag er identiske. Jeg skal måske nok, ligesom jeg gjorde ved det forrige forslag, sige, at det ville klæde Fremskridtspartiet at begrænse papirnummeret i Folketinget lidt mere, end tilfældet er, specielt når man fra hr. Tom Behnkes side hører, at det eneste, det drejer sig om for Fremskridtspartiet, er at få forslaget gennemført, og at man er fuldstændig ligeglad med, hvem der er ophavsmand. Det synes jeg lyder positivt, men man burde følge sine ord op i handling.

(Kort bemærkning).

Tom Behnke (FP):

Nu forholder det sig jo sådan, når man fremsætter et beslutningsforslag i Folketinget, at i tilfælde af, at det bliver vedtaget, får regeringen en frist til at komme med et lovforslag, som så skal igennem tre behandlinger, før det kan vedtages i Folketinget. Hele denne langsommelige proces kunne man lige så godt springe over og lave et lovforslag med det samme, specielt når lovforslaget er så simpelt, som tilfældet er i denne her sag.

Derfor lavede Fremskridtspartiet et lovforslag, sådan at vi med det samme kunne få det vedtaget, og så var det lov. Det var simpelt hen for at springe det administrative led over.

Det andet, der ligger i det er, at når man sammenligner forslagene, så ser man, at det i beslutningsforslaget står anført, at det skal gælde i alle større byer, hvorimod vi i Fremskridtspartiet mener, at det skal indføres i færdselsloven som en generel regel. Deri består forskellen på de to forslag.

(Kort bemærkning).

Pia Kjærsgaard (DF):

Som det er fremgået af de forskellige ordførertaler, bliver lovforslaget jo altså ikke vedtaget. Det bliver sandsynligvis regeringens forslag, der bliver vedtaget på et eller andet tidspunkt.

Og så skal jeg sige, at nøjagtig det modsatte var tilfældet i formiddags. Da var det Dansk Folkeparti, der havde fremsat et lovforslag, og Fremskridtspartiet, der havde fremsat et beslutningsforslag. Jeg synes, det her er noget pjat. Det må jeg sige én gang for alle. Det er simpelt hen papirrusseri, og det troede jeg Fremskridtspartiet forsøgte at begrænse.

(Kort bemærkning).

Tom Behnke (FP):

Jeg føler næsten ikke, at det er diskussionen værd, men jeg har argumenteret for, at Fremskridtspartiet følte, vi kunne levere et produkt af større kvalitet, og det var det, vi gjorde.

Hvis vi skulle fremsætte forslag ud fra, hvad der kan blive vedtaget i Folketinget, ville det jo i nogen grad begrænse mængden af de forslag, vi stiller. Vi fremsætter forslag ud fra, hvordan vi synes, at det danske samfund skal se ud, og ikke nødvendigvis ud fra, om der på forhånd er flertal for forslagene.

Hermed sluttede forhandlingen.

Afstemning

Forslagenes overgang til anden (for forslaget til folketingsbeslutnings vedkommende anden (sidste)) behandling vedtoges uden afstemning.

Formanden:

Jeg foreslår, at lovforslaget og forslaget til folketingsbeslutning henvises til Retsudvalget. Hvis ingen gør indsigelse mod dette forslag, betragter jeg det som vedtaget. (Ophold). Det er vedtaget.

Den sidste sag på dagsordenen var:

9) Første behandling af lovforslag nr. L 54: Forslag til lov om ændring af færdselsloven. (Mobiltelefoner).

Af Tommy Dinesen (SF) m.fl.

(Fremsat 5/11 96).

Lovforslaget sattes til forhandling.

Forhandling

Trafikministeren (Jan Trøjborg):

Det fremsatte lovforslag indeholder et forbud mod, at kørende taler i håndbåren mobiltelefon på en måde, som kan aflede opmærksomheden fra færdselen.

Herudover indeholder forslaget en bemyndigelsesbestemmelse til trafikministeren til at fastsætte nærmere regler for, under hvilke omstændigheder kørende kan foretage og besvare telefonopkald under kørsel.

Det foreslås, at lovændringen træder i kraft dagen efter bekendtgørelsen i Lovtidende. Jeg skal i den forbindelse oplyse, at regeringen agter at afvise forslaget, idet regeringen selv vil fremsætte forslag om regulering på området i begyndelsen af det nye år.

Regeringen vil således i et kommende forslag om ændring af færdselsloven fremsætte forslag om et direkte forbud for føreren af et køretøj mod brug af håndholdte mobiltelefoner under kørsel. Det er hensigten, at bestemmelsen skal have en passende lang ikrafttrædelse, således at ejere af håndholdte mobiltelefoner får mulighed for at anskaffe sig en installation, der muliggør håndfri betjening.

Herudover vil regeringen foreslå indsat en bemyndigelsesbestemmelse til trafikministeren til at fastsætte nærmere regler om brug af teleudstyr og lignende under kørsel. Sådan en bemyndigelsesbestemmelse vil efter regeringens opfattelse være med til at sikre, at der i takt med den teknologiske udvikling kan fastsættes regler om brug af sådant udstyr under kørsel, der måtte vise sig nødvendigt af trafikikkerhedsmæssige hensyn.

Bemyndigelsesbestemmelsen i det lovforslag, vi diskuterer i dag, indeholder derimod alene regulering på mobiltelefonområdet.

Spørgsmålet om brug af mobiltelefoner under kørsel har den 18. november 1996 været drøftet i Færdselssikkerhedskommissionen, der har afgivet en udtalelse herom den 20. november 1996.