

Lovforslag nr. L 34. Fremsat den 29. oktober 1996 af Tom Behnke (FP), Kim Behnke (FP), Aage Brusgaard (FP), Jan K pke Christensen (FP), Niels Højland (FP), Kirsten Jacobsen (FP) og Annette Just (FP)

Forslag

til

Lov om ændring af færdselsloven

(Hyrevogne i busbaner)

  1

I færdselsloven, jf. lovbekendtgørelse nr. 735 af 24. august 1992, som senest ændret ved lov nr. 1123 af 20. december 1995, foretages følgende ændringer:

1. Efter   14, stk. 1, 1. pkt. indsættes som nyt punktum:

»Hyrevogne har dog adgang til at benytte de for busser særligt anlagte baner.«

2.   14, stk. 6, ophæves.

  2

Loven træder i kraft dagen efter bekendtgørelsen i Lovtidende.

Bemærkninger til lovforslaget

Almindelige bemærkninger

I mange byer landet over findes særligt afmærkede baner, som er forbeholdt bybusser. Ordningen har til hensigt at lette vilkårene for den offentlige trafik specielt i myldretiden. Der findes imidlertid også en anden gruppe erhvervsdrivende, som varetager en opgave, som må betegnes som en service over for borgerne – nemlig hyrevognskørsel.

Hyrevogne har principielt et lige så stort behov for at kunne komme hurtigt frem i trafikken, som bybusser har. Der er tale om en tilsvarende service: transport af mennesker, der enten ikke selv har et køretøj eller ikke ønsker at benytte dette. Hyrevogne og bybusser dækker dermed det samme behov: at transportere mennesker, som enten ikke kan eller vil benytte eget køretøj.

Derfor er det også rimeligt, at begge grupper får stillet samme muligheder til rådighed af det danske samfund. I dag bliver hyrevognskørsel diskrimineret i forhold til buskørsel, hvad angår adgangen til at udøve hyrevognserhvervet. Man kan også vende det om og sige, at busser får positiv særbehandling på et konkurrerende erhvervs bekostning. I Danmark, hvor en lille del af samfundsøkonomien trods alt stadig fungerer på markedsøkonomiske principper, er det statens opgave at sikre, at alle får lige adgang til at konkurrere på lige vilkår. Hvor hurtigt en person kan blive transporteret fra A til B, er en vigtig konkurrenceparameter i transporterhvervet. Derfor er det konkurrenceforvridende aktivitet kun at lade én transportgruppe få adgang til at benytte en specielt hurtig transportvej. Det mener forslagsstillerne er forkert. Forslagsstillerne mener, at det må være statens eller Folketingets fornemste opgave at sikre, at erhvervsgrupper kan konkurrere på lige vilkår. Dette er ikke tilfældet i dag. Derfor fremsættes dette forslag, der sikrer, at hyrevogne i fremtiden generelt har tilladelse til at benytte busbaner. Forslagsstillerne er informeret om, at det ikke er uden problemer at rette op på de skader, som reguleringssamfundet har påført og stadig påfører Danmark. Derfor vil forslagsstillerne i det følgende resumere nogle af de problemer, der tidligere er påpeget.

Af et svar fra trafikministeren på spørgsmål S 3121 af Annette Just (FP) den 19. juli 1996 fremgår det, at

»... busbaner næppe vil give hyrevogne nogen fordel...«. Dette er en overordentlig useriøs konklusion, da udtalelsen bl.a. kommer fra den konkurrerende part – busselskaberne, der af naturlige konkurrencemæssige årsager ikke er interesseret i at give hyrevognene samme favorable konkurrencevilkår som dem selv.

Det bliver i samme svar påpeget, at det »... ville give en række ulemper bl.a. ved de lysreguleringer, der er opsat specielt med henblik på bustrafikken.« Det er korrekt, at den åbenlyse positive diskrimination over for bustrafikken har affødt nogle tilstande, hvor bustrafikken har sin egen lysregulering. Disse forhold må selvfølgelig afhjælpes i et samarbejde mellem hyrevognsselskaberne, politi, busselskaber og kommune.

Ligeledes er det påpeget, at der kan opstå problemer, når en busbane ender i en buslomme, dvs. en endestation eller lignende. Dette er nu ikke et større problem, end det gøres til. Det er bestemt muligt at lede hyrevognstrafikken ud i de normale kørebaner, før en busbane ender i en buslomme eller lignende. Det er jo principielt ikke anderledes end et almindeligt vognbaneskift, der forekommer på veje med flere vognbaner. En afvisning af forslaget på dette grundlag må derfor anses som værende useriøs.

På internationalt plan er det mere reglen end undtagelsen, at hyrevogne kører i busbaner. Selv i Forbudsverige kan man finde ud af at give hyrevogne adgang til at konkurrere på lige vilkår med busser.

Der vil efter forslagsstillerne overbevisning også kunne hentes en miljømæssig gevinst med dette forslag. Giver man hyrevogne muligheden for at komme hurtigere igennem trafikken ved at tillade dem kørsel i busbaner, vil det have to miljøgavnige virkninger:

Hyrevognene bliver ikke fanget i de store myldretidstrafikpropper. Derved undgår de at hæve og sænke hastigheden konstant, som er bevægelsesmønstret i trafikpropper. En vedvarende acceleration og nedbremsning er betydelig mere miljøskaadelig end en konstant fart. Med andre ord, brændstofforbruget stiger betydeligt ved acceleration i forhold til en konstant hastighed.

Ledes hyrevognene over i busbanerne, vil det fri-

gøre plads til den øvrige trafik. Dermed opnår man også en mere jævn trafikafvikling for den øvrige trafik. Dette vil også for denne gruppe give en miljøgevinst, da omfanget af acceleration og nedbremsning vil blive reduceret.

Set fra en miljøsynsvinkel er det således også en gevinst at give hyrevogne adgang til busbanerne.

Det skal selvfølgelig være frit for den enkelte hyrevognschauffør, om vedkommende ønsker at benytte busbaner eller ej. Der kan f.eks. være tilfælde, hvor det ikke vil være rentabelt for hyrevognschaufføren at benytte busbanen. Dette kunne være i busbaner, hvor der er mange stoppesteder, og hvor bussen stopper i busbanen for af- og pålæsning. Disse stop vil sandsynligvis gøre det tidsmæssigt urentabelt for hyrevognschaufføren at benytte busbanen. Det skal være et tilbud, ikke en pligt.

Der har faktisk været forsøg med busbaner i København. Påfaldende nok blev ruten til lufthavnen valgt. Københavns Kommune har evalueret forsøget og udsendt en rapport. Af denne rapport fremgår det, at undersøgelsens resultater er baseret på målinger på forsøgsstrækningen mellem Christiansborg Slotsplads og Christmas Møllers Plads. Resultaterne kan derfor ikke tages som udtryk for effekten af en generel tilladelse til hyrevognskørsel i busbaner, jf. de tidligere nævnte problemer med lysreguleringer m.v.

Sammenfattende er hovedkonklusionerne følgende:

Der er ikke konstateret nogen målbar forringelse af bussernes fremkommelighed i forbindelse med forsøget med hyrevogne i busbaner. I myldretiderne sparer hyrevogne 1-2 minutter ved at benytte busbanen i stedet for det almindelige kørespor på den pågældende strækning. Uden for myldretiderne er besparelsen marginal.

I myldretiderne kan den øvrige trafik spare op til et par minutter ved, at trafikforholdene forbedres

gennem en overflytning af trafik fra det almindelige kørespor til busbanen. Den andel af hyrevognene, der på Christianshavn vælger at benytte busbanen, varierer typisk fra 35 pct. uden for myldretiderne til 60 pct. i myldretiderne.

Hyrevogne, der benytter busbanen, kører med en hastighed, der ligger væsentligt over hastigheden for køretøjerne i det almindelige kørespor. Dette formodes at forringe trafikikkerheden. Der er ikke i forsøgsperioden konstateret trafikuheld, der har været forårsaget af hyrevognes benyttelse af busbanen.

På baggrund af forsøget er det dermed Københavns Kommunes konklusion, at det har fungeret udmærket.

På baggrund af det ovenfor nævnte, herunder de positive resultater fra Københavns Kommune, er det forslagsstillernes opfattelse, at det er på tide at tillade hyrevognskørsel i busbaner over hele landet.

Bemærkninger til lovforslagets enkelte bestemmelser

Til § 1

Til nr. 1

Bestemmelsen giver adgang til, at hyrevogne over hele landet til enhver tid kan færdes i de særligt afmærkede busbaner.

Til nr. 2

Bestemmelsen, som blev indsat af Folketinget for netop at lette adgangen til, at hyrevogne kan køre i busbaner, ophæves som en konsekvens af tilføjelsen i stk. 1. Ophævelsen betyder, at der herefter kan fastsættes bestemmelser om afmærkning efter den generelle bemyndigelse, der er givet i § 95, stk. 1. Efter denne bestemmelse vil der derfor kunne fastsættes de nødvendige bestemmelser i vejafmærkningsbekendtgørelsen om afmærkning til hyrevogne i busbaner.

Skriftlig fremsættelse

Tom Behnke (FP):

Som ordfører for forslagsstillerne tillader jeg mig herved at fremsætte:

*Forslag til lov om ændring af færdselsloven.
(Hyrevogne i busbaner).*

(Lovforslag nr. L 34).

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