

[Ministeren for offentlige arbejder]

Der har været overvejelser om at hæve den nuværende aldersgrænse for køb af børnebilletter fra 11 til 15 år. Imidlertid vil en sådan ændring efter DSBs beregninger give et provenutab på 10–15 mill. kr., hvilket er årsag til, at de nugældende aldersgrænser er bevaret. I det beregnede provenutab er merindtægten ved forventet flere rejser modregnet.

Statsfinanserne tillader desværre ikke en forringelse af DSBs indtægter. Det skal også påpeges, at der for abonnementskort gælder en rabat på 25 pct. for unge mellem 12 og 18 år.

Jeg kan tilføje, at DSB 1. november 1984 forsøgsvis har indført en ordning, hvorefter hver voksen gratis kan medtage et barn under 12 år. Denne ordning gælder til 31. marts 1985. Ordningen gør – på et for DSB kommercielt fordelagtigt grundlag – vilkårene for børnefamilierne lidt bedre.

Spm. nr. S 500

Til *justitsministeren* (4/1 85) af:

Agnete Laustsen (KF):

»Vil ministeren foranledige, at der på forsøgsplan gives hyrevogne mulighed for i København at benytte de til busser udlagte baner?«

Begrundelse

Efter færdselslovens § 14, stk. 6, kan ministeren fastsætte bestemmelser om hyrevognes adgang til at benytte de for busser særligt anlagte baner.

Især i København har anlæg af busbaner og spærring for gennemkørsel af trafik i øvrigt skabt problemer for hyrevognskørslen og gjort benyttelse af hyrevogne bekostelig for kunderne.

Da erfaringer fra bl.a. Oslo og Stockholm har været positive, opfordres ministeren til på ny at overveje dispensation.

Svar (16/1 85):

Justitsministeren (Ninn-Hansen):

Spørgsmålet om som led i en forsøgsordning at lade hyrevogne benytte de særlige baner, der er anlagt for busser i København, har tidligere været behandlet i justitsministeriet.

Justitsministeriet oplyste således i et svar af 7. december 1983 på et spørgsmål fra folketingets retsudvalg angående hyrevogne i busbaner (spørgsmål 22 af 18. oktober 1983, alm. del – bilag 21), at man såvel umiddelbart efter ikrafttrædelsen af færdselsloven fra 1976 som senere havde rettet henvendelse til Københavns magistrat med henblik på iværksættelse af en forsøgsordning i København. Imidlertid havde Københavns magistrat og Hovedstadsområdets Trafikskab fremført en række betænkeligheder af såvel trafikafviklingsmæssig som færdselssikkerhedsmæssig karakter ved et sådant forsøg. Københavns politi delte disse betænkeligheder. Det endelige resultat af forhandlingerne var blevet, at Københavns kommune i efteråret 1979 havde afslået at medvirke ved selv et begrænset forsøg med hyrevognskørsel på det københavnske busbanenet, og det havde således ikke vist sig muligt at gennemføre et forsøg i København. Justitsministeriet oplyste imidlertid i svaret til retsudvalget, at man fandt det rimeligt på ny at tage spørgsmålet om en forsøgsordning i København op til overvejelse, hvorfor man ville tage initiativ til en fornyet vurdering af mulighederne herfor.

Justitsministeriet anmodede derfor politidirektøren i København om at tage kontakt med magistraten og Hovedstadsområdets Trafikskab med henblik på en fornyet vurdering af mulighederne for et forsøg. Under de drøftelser, der herefter fandt sted mellem politiet, Københavns kommune og HT, fastholdt kommunen og trafikskabet, at man ikke kunne gå ind for en forsøgsordning med taxikørsel i busbaner. Man henviste i den forbindelse til de tidligere fremsatte trafikafviklingsmæssige og færdselssikkerhedsmæssige betænkeligheder.

Politidirektøren så sig derfor ikke i stand til at komme videre i sagen. På denne baggrund fandt justitsministeriet ikke grundlag for at pålægge de nævnte myndigheder at gennemføre et forsøg med hyrevognskørsel i busbanerne i København, hvilket justitsministeriet ved skrivelse af 1. oktober 1984 orienterede retsudvalget om.

Justitsministeriet finder imidlertid, at en række af de betænkeligheder, som er fremsat over for hyrevognes kørsel i busbaner, ikke i samme omfang gør sig gældende med hensyn til eventuelt at tillade hyrevogne at passere