

Europæiske programmer som JOULE III-programmet støtter hovedsagelig projekter med en bredere europæisk dimension, medens danske programmer støtter projekter af betydning for den danske energipolitik. At et projekt er blevet indstillet til eller er blevet afvist støtte i EU, ændrer ikke på den danske behandling af projektet, såfremt det indsendes til nationale forsknings- og udviklingsprogrammer. Projekterne vil derfor inden for de eksisterende økonomiske rammer kunne opnå støtte i et dansk nationalt program, såfremt programmets kvalitetskriterier er opfyldt.

Hidtil er der ikke blevet afholdt forsøg i København, fordi bl.a. kommunen ikke har vist interesse herfor.

Da Københavns Kommune nu viste interesse, skulle der en særligbegrundelse til at afvise ansøgningen. Denne særlige begrundelse findes ikke i de indvendinger, politiet og HT er fremkommet med, idet disse indvendinger i princippet var Retsudvalget og Folketinget bekendt, da det indsatte bestemmelsen i loven og opfordrede ministeren til at gennemføre forsøg.

Der henvises i øvrigt til trafikministerens svar af 17. oktober 1995 på Trafikudvalgets spørgsmål 9 (alm. del – bilag 15).

### Spm. nr. S 184

Til trafikministeren (20/10 95) af:

**Margrete Auken (SF):**

»Hvorfor har ministeren besluttet at tilsidesætte indvendingerne fra politi og HT mod at lade taxi køre i busbaner og givet tilladelse til, at et forsøg igangsættes?«

### Begrundelse

Ministeren har gentagne gange sagt, at den kollektive trafik skal styrkes, ligesom det også er hans erklærede mål, at der skal gøres noget alvorligt ved færdselssikkerheden. Af ministerens svar på spørgsmål 5-9 til Trafikudvalget den 17. oktober 1995 er der ingen spor af, at han ønsker at slække disse målsætninger, og der er heller ikke kommet nye argumenter for forsøget. Af svarene fremgår det med prisværdig tydelighed, at forsøget sandsynligvis både vil genere busserne og svække færdselssikkerheden. Så meget desto mere underligt er det så, at tilladelsen er givet alligevel.

### Svar (26/10 95)

**Trafikministeren (Bjørn Westh, fg.):**

Efter færdselslovens § 14, stk. 6, er trafikministeren bemyndiget til at fastsætte bestemmelse om hyrekørsel i busbaner. Det er ved bestemmelsens indførelse i færdselsloven klart forudsat, at der skal laves forsøg med taxier i busbaner.

### Spm. nr. S 185

Til trafikministeren (20/10 95) af:

**Margrete Auken (SF):**

»Hvor grove skal overtrædelserne af færdselsloven være, og hvor store skal generne for bustrafikken være, før ministeren stopper forsøget med at lade taxier køre i busbanerne?«

### Begrundelse

I svaret ønskes det oplyst, om ministeren anser f.eks. for høj hastighed i busbaner for en alvorlig overtrædelse, om det, at andre personbiler kører ind i banen, er alvorligt, om taxiers slalomkørsel og standsninger i busbanerne for optag af passagerer er uacceptabel, eller om der skal endnu grovere overtrædelser til. Det ønskes også oplyst, om det accepteres, at taxier spærrer for busserne, eller om en generel overopfyldning af sporet er grund nok til, at forsøget bliver standset.

### Svar (26/10 95)

**Trafikministeren (Bjørn Westh, fg.):**

Den 17. oktober 1995 meddelte Trafikministeriet tilladelse til, at Københavns Kommune gennemfører et forsøg med hyrevognes brug af de for busser særligt anlagte baner på strækningen mellem Christiansborg Slotsplads og Christmas Møllers Plads, hvilken Retsudvalget modtog kopi af ved brev af samme dato. Tilladelsen er tidsbegrænset.