

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-