

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.