

Rådet for Trafiksikkerhedsforskning
 Færdselsstyrelsen
 Statens Bilinspektion
 Vejdirektoratet
 Politimesterforeningen
 Dansk Politiforbund
 Dansk Kørelærer Union
 Dansk Køreskole Forening
 Danske Kørelæreres Landsforbund
 Københavns Kørelærerforening
 Landsorganisationen i Danmark
 SID
 Dansk Arbejdsgiverforening
 Entreprenørforeningen
 Danske Vognmænd
 Landsforeningen af Danmarks Bilruter
 Turistvognmændenes Landsforening
 Foreningen af Danske Eksportvognmænd
 Dansk Forening for International Motorkøretøjsforsikring
 Assurandør-Societetet
 FDM
 Dansk Cyklist Forbund
 Motorcykelbranchens Landsforbund
 Danmarks Knallertudvalg
 Centralforeningen af Autoreparatører i Danmark
 Danmarks Automobilforhandler Forening
 Automobil-Importørernes Sammenslutning
 De Samvirkende Invalideorganisationer
 NOAH-Trafik
 Vognmandsfagets Arbejdsgiverforening
 Storkøbenhavns Hyrevognsnævn
 Bestillingskontorernes Sammenslutning
 Centralforeningen af Taxiforeningen i Danmark
 Dansk Taxi Forbund
 Storkøbenhavns Taxivognmænds Arbejdsgiver-sammenslutning.
 Forbrugerrådet.
 Tele Danmark Mobil
 Motorhistorisk Samråd
 Dansk Veteranbiklub

melse, der generelt giver hyrevogne adgang til at benytte de for busser særligt anlagte baner.

Når en sådan bestemmelse ikke blev vedtaget i 1976, skyldes dette, at den daværende justitsminister fremsatte en række indvendinger imod hyrevognes brug af busbanerne.

Disse indvendinger mod hyrevognes brug af busbanerne omfattede bl.a., at bussernes fordele ved busbanerne formindskes væsentligt, at andre trafikanter trækkes med ind i busbanerne, hvorved generne bliver endnu større, samt at hyrevogne vil overhale busserne og dermed foretage slalomkørsel.

Det blev i forbindelse med vedtagelsen af det nu gældende stk. 6, forudsat, at der i første omgang skulle iværksættes en begrænset forsøgsordning først og fremmest i Københavns Kommune.

Et sådant forsøg har været gennemført i København i en periode fra 1. november 1995 til 30. juni 1996 på strækningen mellem Christiansborg Slotsplads og Christmas Møllers Plads.

Vejdirektoratet har på Københavns Kommunes vegne foretaget en nærmere undersøgelse af forsøget.

Undersøgelsen konkluderer, at der på forsøgsstrækningen både for hyrevogne og for den øvrige trafik har været en tidsmæssig gevinst i myldretids-trafikken, ved at hyrevogne benyttede busbanerne det pågældende sted, medens der ikke for bussernes mulighed for at komme frem er konstateret nogen målbar forringelse. Hovedstadsområdets Trafiksel-skab er dog ikke enig i denne konklusion.

Af undersøgelsen fremgår, at den pågældende forsøgsstrækning er *atypisk* for Københavns Kommunes busprioriteringssystem, idet den i modsætning til de fleste andre busbaner i København indeholder lange sammenhængende busbaner uden særskilt signalregulering for busser.

Resultatet af forsøget kan således ikke tilstrækkeligt begrunde, at der indføres en bestemmelse, der generelt giver hyrevogne tilladelse til at bruge alle busbaner.

Der vil derfor fortsat være behov for, at der foretages en individuel vurdering af, om det vil være færdselssikkerhedsmæssigt forsvarligt at give hyrevogne tilladelse til at benytte den konkrete busbane.

En sådan individuel og konkret vurdering foretages bedst af de lokale vej- og politimyndigheder, der har kendskab til de lokale forhold, og som bestemmer, om der på en given vejstrækning skal etableres busbaner, jf. færdselslovens § 92.

Ved at ophæve den gældende bestemmelse i færdselslovens § 14, stk. 6, vil det ikke længere være trafikministeren, der kan bestemme, om hyrevogne må

Bemærkninger til lovforslagets enkelte bestemmelser

Til § 1

Til nr. 1

Bestemmelsen i færdselslovens § 14, stk. 6, der foreslås ophævet, giver trafikministeren mulighed for at fastsætte bestemmelser for hyrevognes benyttelse af busbaner.

Bestemmelsen blev indsat i færdselsloven i 1976 på Retsudvalgets initiativ, efter at udvalget indgående havde drøftet, om der burde indsættes en bestem-