

benytte de for busser særligt anlagte baner, men de lokale myndigheder.

Forslaget medfører således, at det er de myndigheder, der træffer beslutning om etablering af busbaner, der også kan træffe beslutning om, at banerne kan benyttes af andre færdselsarter, herunder hyrevogne.

Det er en del af formålet med den foreslåede ændring at åbne mulighed for, at hyrevogne i videre omfang end hidtil får adgang til at benytte busbanerne. Regeringen forventer, at disse tilladelser vil blive givet, hvis der ikke er en konkret begrundelse for at undlade at give hyrevogne adgang til at benytte en busbane.

Hvis de lokale myndigheder ikke kan blive enige om, at hyrevogne skal have adgang til at benytte busbanerne, vil hver af de nævnte myndigheder kunne forelægge spørgsmålet for trafikministeren efter lovens § 92, stk. 5, hvorefter trafikministeren kan afgøre, om hyrevogne kan benytte den konkrete busbane.

Hvis en busbane i en kommune fortsætter i en anden kommune, eller en busbane på en kommunevej fortsætter i en busbane på en landevej, og vejbestyrelserne ikke er enige om, hvorvidt hyrevogne må benytte busbanen, kan tvisten indbringes for enten amtsrådet eller trafikministeren efter § 5 i lov om offentlige veje.

Endvidere vil borgerne kunne klage over beslutningen til trafikministeren for så vidt angår retlige spørgsmål efter færdselslovens § 92, stk. 5.

I forbindelse med forsøgsordningen i København blev der udstedt en særlig bekendtgørelse om forsøget – bekendtgørelse nr. 817 af 17. oktober 1995 – der fastslog, at forsøget gennemføres ved, at der afmærkes med symbolet »Taxi«, og at denne afmærkning betød, at hyrevogne uanset bestemmelsen i færdselslovens § 14, stk. 1, under forsøget ikke havde pligt til at anvende busbanerne.

Hvis forslaget vedtages, vil tilsvarende bestemmelser blive indført i afmærkningsbekendtgørelsen, således at hyrevogne får mulighed for, men ikke pligt til at anvende de for busser særligt anlagte baner, når busbanen er afmærket med »Taxi«.

Trafikministeren kan endvidere efter færdselslovens § 95 om fornødent fastsætte supplerende regler om afmærkningen.

Til nr. 2, 19 og 20

Efter færdselslovens § 37, stk. 5, § 85, stk. 3, og § 86, stk. 2, kan justitsministeren – nu trafikministeren – fastsætte bestemmelser om betaling for politiassistance.

Da politiet henhører under justitsministeren, er det naturligt, at fastsættelse af sådanne betalingsbe-

stemmelser sker efter forhandling med justitsministeren. Ændringsforslagene præciserer dette.

Til nr. 3

Den gældende bestemmelse i færdselsloven tillader transport af børn under 6 år på cykel. Med bestemmelsens nuværende formulering anses det heller ikke for muligt at tillade transport af børn på 6 år og derover eller andre personer i påhængsvogn eller sidevogn til cykel.

I Sverige og Finland er det tilladt at transportere 2 børn under 6 år på cykel, hvis føreren er over 15 år og ét barn under 10 år, hvis føreren er over 18 år. I Holland er det tilladt at transportere børn under 8 år på cyklen, men kun hvis de er anbragt sikkert med tilstrækkelig støtte til ryg, hænder og fødder. Hvis passageren på cyklen er 8 år eller derover, er der ingen restriktioner.

I Danmark stilles der i den gældende færdselslov krav til børns placering som passagerer på cykel, på den måde, at der skal være indrettet siddeplads med særlig beskyttelse mod hjulene. I handlen findes barnestole, der opfylder dette krav. Disse stole er normalt beregnet til børn op til 25 kg.

Dansk Cyklist Forbund har foreslået, at reglen ændres enten ved, at aldersgrænsen for børn sættes op eller ved, at aldersgrænsen erstattes af en vægtgrænse.

Rådet for Trafiksikkerhedsforskning er enig med Cyklistforbundet i, at det under visse trafikale omstændigheder muligvis vil være sikrere at transportere børn på 6 år og derover på den voksnes cykel eller i cykelanhænger end at lade børnene køre på egen cykel. Rådet vil dog ikke ukritisk tilslutte sig forslaget, idet en række forhold i så fald først må overvejes.

De sikkerhedsmæssige problemer vedrørende børn som passagerer på cykel eller i anhænger angår efter Rådet for Trafiksikkerhedsforskning opfattelse først og fremmest barnets højde og barnets vægt. Det gælder dels i forhold til en sikker placering af barnet, dels i forhold til cyklistens muligheder for at manøvrere og bremse sikkert.

Færdselsstyrelsen har påpeget, at de forhold, der afgør, hvad det er forsvarligt at transportere, er vidt forskellige afhængig af, om der er tale om f.eks. tohjulet cykel, tohjulet påhængsvogn eller trehjulet ladcycel. Spørgsmålet om begrænsninger ved transport af personer på cykel og i anhænger bør derfor grundlæggende dreje sig herom.

Rådet for Trafiksikkerhedsforskning har ingen dokumentation for, hvilke vægtgrænser man bør lægge sig fast på, men et vejledende bud kunne være, at passagerer på en tohjulet cykel højst må veje 25 kg,