

Til nr. 17.

Redaktionel ændring.

Til nr. 18.

Der henvises til bemærkningerne til ændringsforslag nr. 7, 9 og 10.

Til nr. 19.

Redaktionel ændring.

Til nr. 20.

Med ændringsforslaget imødekommes et ønske fra Dansk Taxi Forbund og Lokalrådet for Indre By. For at forhindre misbrug foreslås ønsket imødekommet med den begrænsning, at kun hyrevogne, der medfører passagerer og altså ikke blot „gods“, har ret til at bruge de særlige busbaner. Heller ikke hyrevogne, der er på vej til en kunde, må benytte de særlige baner, ligesom afsætning af passagerer skal ske uden for de afmærkede baner.

Forslaget har særlig betydning i Københavns indre by, hvor eksisterende spærringer og ensretninger danner besværlige og fordyrende hindringer for taxi-kunden.

Voigt (FP) bemærker yderligere, at det vil være hensigtsmæssigt, at hyrevogne får adgang til at benytte de særlige busbaner, idet det vil være samfundsgavnligt og forbrugervenligt.

Folk vil i højere grad — f. eks. i myldretiden — benytte en hyrevogn for at komme hurtigere frem til bestemmelsestedet, hvis forslaget vedtages, hvilket igen vil bevirke, at bykernerne vil blive aflastet for privatbilerne.

Der ligger også en oplagt besparelse i forslaget, idet hyrevogne igennem deres kørsel for forskellige offentlige institutioner får en betaling på et trecifret millionbeløb. Et beløb, som vil kunne skæres ned med ca. 7 til 8 pct., hvis vognene kan blive befriet for at holde i trafikkerne, hvor taxameteret med de nuværende priser slår mellem 80 og 90 øre i minuttet.

Til nr. 21.

Ændringsforslaget skyldes den opfattelse, at det aldrig må tillades cyklister at køre samme sted som fodgængere. Det fremgår af bemærkningerne til lovforslaget, at justitsministeren har denne indstilling, men

efter et ønske fra udvalget indføres uomgængelige krav i lovteksten.

Til nr. 22.

På baggrund af ændringsforslaget til § 42 om forhøjelse af hastighedsgrænsen for busser og efter forhandlingerne i udvalget har man fundet det rimeligt at ændre reglen om benyttelse af krybespor. Herefter vil det alene være køretøjer, der fremføres med en lavere hastighed end den øvrige færdsel, der skal benytte krybespor.

Reglerne for den afmærkning, der tilkendegiver krybespor, vil i forbindelse hermed blive ændret, således at det klart kommer til at fremgå, at det er hastigheden på den øvrige del af vejen, der er afgørende for, i hvilket omfang krybesporet skal anvendes.

Til nr. 23.

Der henvises til den begrundelse, der er anført i betænkningens almindelige del under afsnittet om hyrevogns benyttelse af busbaner.

Til nr. 24 og 25.

Redaktionelle ændringer.

Til nr. 26.

Ved ændringsforslaget indskræpes det, at der ved møde tillige skal tages særligt hensyn også til de trafikanter, der færdes i kørebanens højre side, som f. eks. gående og cyklister. En sådan pligt følger for så vidt allerede af andre bestemmelser i lovforslaget, men man har fundet det hensigtsmæssigt at præcisere dette yderligere i mødesituationen.

Til nr. 27.

Der henvises til bemærkningerne til ændringsforslag nr. 7, 9 og 10.

Til nr. 28.

Hensynet til motorcyklisternes sikkerhed tilsiger, at ordene „og to-hjulet motorcykel uden sidevogn“ udgår af undtagelsesbestemmelsen i dette stykke. Undtagelsen bør i særdeleshed ikke gælde situationen i § 23, stk. 1, nr. 3, hvor overhaling af motorcykel kræver lige så lang strækning som overhaling af bil, og hvor hensynet til motorcyklisten kræver omtrent samme placering i sideretning som ved overhaling af bil, jfr. bestemmelsen i § 21, stk. 3, 1. punktum.