

sager ikke er udtryk for, at lovgivningen på området generelt ikke bliver overholdt.

Jeg finder på denne baggrund ikke anledning til at foretage mig yderligere i sagen.

Spm. nr. S 536

Til trafikministeren (6/11 03) af:

Tove Videbæk (KD):

»Vil ministeren redegøre for andre landes erfaringer med at forbeholde særlige vejbaner på motorveje til personbiler med flere passagerer for derved at motivere til samkørsel, og vil ministeren på den baggrund skitsere mulighederne for og omkostninger ved at indføre det i Danmark?«

Svar (14/11 03)

Trafikministeren (Flemming Hansen):

På baggrund af en udtalelse fra Vejdirektoratet kan jeg oplyse følgende:

Særlige vejbaner til samkørsel findes flere steder i USA og til dels også i Canada, hvor der de seneste 30 år er kommet flere og flere af denne type vejbaner. I Europa er der først etableret sådanne vejbaner i 1990'erne og kun i meget begrænset omfang, bl.a. i England og Spanien.

De udenlandske erfaringer med særlige vejbaner til samkørsel tyder på, at trafikanterne skal opnå forholdsvis store tidsbesparelser, før det motiverer dem til at benytte vejbanerne i større omfang. Samkørselsvejbaner er dermed relativt mest anvendelige ved en bystruktur, hvor mange trafikanter har samme mål, f.eks. i centrum. Løsningen er mindre relevant, hvor mange spredte mål, herunder f.eks. boliger, skal forbindes med mange spredte destinationer, herunder f.eks. arbejdspladser.

Det har vist sig problematisk at inddrage eksisterende vejbaner til samkørsel, idet trængslen på de resterende frie baner så bliver så meget

større. Erfaringen fra USA er, at trafikanterne bedst accepterer samkørselsbaner ved en udvidelse af antallet af vognbaner, fordi alle trafikanterne på den måde alt andet lige får fordele. Her forholder det sig imidlertid sådan, at samkørselsbanerne kan være tyndt udnyttede i de første år, og at alle på kort sigt ville have større fordele, hvis der blot var tilføjet en ekstra vejbane. Fordelene ved samkørselsbanerne opnås først, når de på længere sigt kan overtage en større andel af trafikken.

Der er i de senere år registreret stigende trængselsproblemer på de københavnske indfaldsveje. Problemerne vurderes imidlertid ikke at være i samme størrelsesorden, som på mange af de udenlandske strækninger, hvor der er indført særlige vejbaner til samkørsel. I Københavnsområdet er arbejdspladserne endvidere ikke stærkt koncentreret i centrum, men i høj grad spredt, hvilket alt andet lige betyder mindre grundlag for brug af samkørselsbaner.

Det kan ikke udelukkes, at der i fremtiden kan opstå situationer, hvor samkørselsbaner, evt. i kombination med busbaner, kan være et relevant alternativ også i Danmark. Foreløbig har vurderingen – bl.a. i forbindelse med de planlagte motorvejsudvidelser – dog været, at løsningen ikke var relevant.

Der er ikke gennemført omkostningsvurderinger af indførelse af særlige vejbaner til samkørsel i Danmark, men udenlandske erfaringer tyder på, at udgiften til etablering af en bane til samkørsel adskilt fra anden trafik ligger væsentligt over udgiften til anlæg af en almindelig bane. Dertil kommer, at der skal afsættes ressourcer til kontrol og overvågning for at sikre mod misbrug af den særlige bane.

Hermed slutter de skriftligt besvarede spørgsmål.