



Frederiksholms Kanal 27 • 1220 København K • Telefon 33 92 33 55

Folketingets Trafikudvalg
Christiansborg
1240 København K

Dato : 21. december 2005
J.nr. : 404-25

Trafikudvalget har i brev af 24. november 2005 stillet mig følgende spørgsmål 137 (alm. del) som jeg hermed skal besvare.

./. Svaret vedlægges i 5 eksemplarer.

Spørgsmål 137:

Ministeren bedes oplyse, hvilke undersøgelser der er foretaget af hhv. Vejdirektoratet og Københavns Kommune om virkningerne af at åbne busbanerne i hovedstaden for taxaer, og hvad hovedkonklusionerne i disse undersøgelser har været.

Svar:

Jeg kan oplyse, at der er foretaget undersøgelser af taxakørsel i busbaner af Vejdirektoratet i 1996 og af Københavns Kommune i 1998.

Vejdirektoratets forsøg blev gennemført på strækningen mellem Christiansborg Slotsplads og Christmas Møllers Plads i perioden fra den 1. november 1995 til den 30. juni 1996. Resultaterne fra forsøget er beskrevet i Vejdirektoratets notat af 30. september 1996: "Taxi i busbaner – Erfaringer fra en forsøgsstrækning".

Hovedkonklusionerne i notatet er, at over halvdelen af hyrevognene anvendte busbanen på noget af strækningen, og at de i den hårdest belastede myldretid kunne vinde 1-2 minutters rejsetid. Det var vurderingen, at hyrevognene påvirkede rejsetiden for 2-5 % af busserne, og at den samlede påvirkning sjældent oversteg nogle få sekunder. Gennemsnitligt kørte hyrevognene i busbanen væsentligt hurtigere end køretøjerne i det almindelige kørespor, hvilket formodes at forringe trafiksikkerheden. Der blev dog ikke konstateret trafikuheld forårsaget af hyrevognes brug af busbaner i forsøgsperioden.

Resultaterne af Vejdirektoratets forsøg indgik i overvejelserne bag en ændring af færdselsloven i 1997¹. Da forsøget ikke havde givet tilstrækkelig

¹ Lov nr. 467 af 10. juni 1997

begrundelse til, at der kunne indføres en bestemmelse, som generelt gav hyrevogne tilladelse til at bruge alle busbaner, blev det konkluderet i forarbejderne til ændringsloven, at det bør bero på en individuel vurdering, om det er færdselssikkerhedsmæssigt forsvarligt at give hyrevogne tilladelse til at anvende en konkret busbane.

Ved ophævelse færdselslovens § 14, stk. 6, hvorefter trafikministeren kunne fastsætte bestemmelser om hyrevognes adgang til at benytte de for busser særligt anlagte baner og en ændring af § 50 i bekendtgørelse om vejafmærkning, er det henlagt til de lokale myndigheder (vejbestyrelsen og politiet) at træffe beslutning om, hvorvidt hyrevognene skal have mulighed for at anvende busbanerne i de enkelte kommuner.

Efter lovændringen gennemførte Københavns Kommune et forsøg i perioden fra den 1. juli 1998 til 31. december 1998 på fem udvalgte strækninger. Forsøget blev evalueret af professor N. O. Jørgensen fra Danmarks Tekniske Universitet i samarbejde med en styregruppe bestående af repræsentanter fra Københavns Kommune, Københavns Politi, Hovedstadens Trafik-selskab og Københavns Taxa.

Hovedkonklusionerne i evalueringsrapporten er, *"at på de punkter hvor forsøgets virkninger kan kvantificeres direkte i form af tidsgevinster og tidstab er virkningerne ganske begrænsede for både busser og taxi. Der er ikke fundet markante forskelle i køretider, som med rimelighed kan henføres til taxis benyttelse af busbanerne på de udvalgte forsøgsstrækninger."*

Københavns Kommune vurderede, at risikoen for forringelser for den kollektive trafik ved en eventuel fremtidig tilspidset trængselssituation ikke stod i rimeligt forhold til taxiernes fordele ved ordningen, og Københavns Kommune indstillede derfor forsøget med udgangen af 1999.

Med venlig hilsen

Flemming Hansen