



MINISTEREN

Dato 13. februar 2008
J nr. 462-1

Frederiksholms Kanal 27 F
1220 København K

Telefon 33 92 33 55

Folketingets Trafikudvalg
Christiansborg
1240 København K

Trafikudvalget har i brev af 18. januar 2008 stillet mig følgende spørgsmål 174 (TRU alm. del), som jeg hermed skal besvare.

Spørgsmål nr. 174:

"Der blev for en del år siden foretaget forsøg med vendbare vejbaner på Lersø Park Allé. Findes der materiale i form af rapporter eller tilsvarende om dette forsøg og vil ministeren i givet fald tilsende udvalget dette materiale? Vil ministeren herudover redegøre for erfaringer i udlandet med vendbare vejbaner og om muligt sammenligne disse erfaringer med det nævnte forsøg på Lersø Park Allé?"

Svar:

Jeg har noteret mig Infrastrukturkommissionens anbefalinger om forsøg med løbende styring af trafikken ved øget anvendelse af f.eks. adaptive lyssignaler, rampedoseringsystemer, vendbare vognbaner og inddragelse af nødspor som kørebaner i myldretiden.

Derfor vil jeg også se nærmere på muligheden for at opstille sådanne forsøg, og inddrage dette i arbejdet med den kommende transportinvesteringsplan 2008. Der er ingen tvivl om, at der må tages en meget bred vifte af midler i brug for at dæmme op for trængslen og forbedre miljøet og trafikikkerheden på de mest belastede strækninger.

En forbedret intelligent trafikstyring vil kunne give en mere optimal udnyttelse af vejenes kapacitet, og samtidigt vise sig at være en omkostningseffektiv måde at mindske CO₂-udslippet på, fordi der samtidigt køres mere energieffektivt.

Jeg har forespurgt Vejdirektoratet om den konkrete sag og kan derfor oplyse følgende vedrørende henholdsvis forsøget på Lersø Park Allé samt udenlandske erfaringer med vendbare vognbaner:

Vejdirektoratet har ikke kendskab til, at der skulle være udarbejdet rapporter eller lignende omhandlende projektet på Lersø Park Allé.

Systemet med vendbare (reversible) vognbaner på Lersø Park Allé i København var i drift fra 1968 til 1977. Systemet blev indført i forbindelse med ombygningen af Lyngbyvej til motorgade med henblik på at tilvejebringe en



større kapacitet mod centrum om morgenen og fra byen om eftermiddagen. Systemet fungerede på den måde, at Lersø Park Allé på det sted, hvor den tidligere var udformet som en bred 2-sporet vej, blev omstribet til tre lidt smallere vognbaner. Om morgenen var der to spor mod centrum og kun ét fra centrum. Om eftermiddagen var det omvendt. På den pågældende strækning af Lersø Park Allé var der ingen signalanlæg.

Efter ibrugtagningen af den ombyggede Lyngbyvej var der ikke længere behov for systemet, hvorfor dette blev nedtaget.

Vendbare vognbaner findes i dag i Limfjordstunnellen. Hvert af de to tunnelrør har tre kørespor, hvilket giver mulighed for at etablere to spor i den ene retning og ét i den modsatte, når det ene tunnelrør er lukket på grund af ulykke eller længerevarende vedligeholdelsesarbejde.

I udlandet findes mange eksempler på vendbare vognbanesystemer. Systemerne er relevante, når der i myldretiderne er en meget skæv trafikfordeling i de to retninger.

Vendbare vognbaner kan benyttes på forskellige vejtyper og i forskellige udformninger. De kan etableres på strækninger uden midterrabat, hvor man med variable skilte oplyser trafikanterne om, hvor mange spor, der er i den aktuelle retning. De er især etableret på større veje, f.eks. broer og på motorveje med en særlig kørebane, hvor trafikretningen kan reserveres den retning, hvor der er mest trafik.

På store broer ses eksempler på systemer med forskydeligt midterautoværn. Mellem de to myldretider foretages en forskydning af et betonautoværn. Et flytbart midterautoværn anvendes f.eks. på en bro i Auckland, New Zealand.

På denne måde kan en bro med f.eks. fire vognbaner med midterrabat ombygges til i alt fem baner, således at der kan tilvejebringes tre baner i den ene retning og to baner i den anden, samtidig med, at de to kørselsretninger er adskilt med et bevægeligt betonautoværn.

Endelig findes eksempler fra Holland og USA på motorveje med ét eller flere kørespor i midterrabatten mellem de to retninger. Køresporene er adskilt fra de to hovedretninger med en barriere.

Til- og frakørsel sker kun i nogle få punkter, og det kræver ofte brokonstruktioner for at få trafikken til og fra de reversible vejbaner. I myldretiderne er de vendbare vejbaner tildelt retningen med den største trafik. På denne måde udnyttes vejens kapacitet optimalt.

Det kritiske punkt i systemer med reversible vognbaner er overgangspunkterne, hvor systemet begynder eller ophører. Normalt kræver



sådanne systemer derfor brug af intelligente trafiksystemer, som f.eks. variable tavler og andre trafikreguleringssystemer.

Side 3/3

Der skal etableres systemer, der har til formål dels at informere trafikanterne om, hvad der er tilladt og forbudt, dels, alt efter de lokale forhold, at sikre, at trafikanter ikke fejlagtigt benytter banerne i den forkerte kørselsretning. Dette kan f.eks. ske med variable tavler og bomme.

Systemer med vendbare vognbaner er, i takt med de stigende fremkommelighedsproblemer, blevet mere almindelige i udlandet gennem de seneste årtier.

Langt de fleste systemer er etableret på større veje af motorvejs- eller motorvejslignende standard, mens kun meget få systemer er etableret i bygader med signalanlæg. Systemerne på de udenlandske motorveje kan derfor ikke sammenlignes direkte med det system, der var i drift på Lersø Park Allé.

Med venlig hilsen

Carina Christensen