



TRANSPORTMINISTEREN

Transportudvalget  
Folketinget

Dato 31. august 2020  
J. nr. 2020-5725

Frederiksholms Kanal 27 F  
1220 København K

Telefon 41 71 27 00

Transportudvalget har i brev af 29. juni 2020 stillet mig følgende spørgsmål (TRU alm. del), som jeg hermed skal besvare. Spørgsmålet er stillet efter ønske fra Ruben Kidde RV.

### **Spørgsmål nr. 597:**

Vil ministeren oplyse de forventede omkostninger ved at oprette samkørselsbaner (baner, hvor man minimum skal være 2 i køretøjet) på alle veje, hvor der er udfordringer med trængsel?

### **Svar:**

Regeringen og et bredt flertal i Folketinget har en ambition om at reducere CO<sub>2</sub>-udledningen med 70 procent inden 2030. Derfor skal vi finde reduktionsmuligheder overalt - i særdeleshed også i trafikken. Det er naturligvis godt, hvis flere kører sammen i samme bil i stedet for hver for sig.

For at understøtte dette er der langs både det statslige vejnet (særligt motorveje) og det kommunale vejnet anlagt samkørselspladser, hvor man kan stille sin bil eller cykel og køre sammen med andre. Pladserne kan man f.eks. se på Vejdirektoratets trafikinfo på <https://www.vejdirektoratet.dk/side/samkorsel>.

Der kan dog være nogle udfordringer forbundet med at oprette samkørselsbaner på alle veje, hvor der er udfordringer med trængsel. Jeg har forelagt spørgsmålet for Vejdirektoratet, som skriver:

”Det fremgår ikke af spørgsmålet, om der menes oprettelse af en samkørselsbane ved at udvide vejene med en sådan eller ved at reservere en af de eksisterende vognbaner til samkørsel. Hvis der menes det første, vil omkostningerne svare nogenlunde til omkostningerne ved at gennemføre en almindelig udvidelse med ekstra spor. Det forudsættes derfor, at der menes reservation af en eksisterende vognbane til samkørsel. Det vil forudsætte, at vejene har mindst to vognbaner i hver retning. Dermed forudsættes det også, at der er tale om motorveje eller motortrafikveje med mindst 2 vognbaner i begge retninger.

På strækninger med to spor i hver retning, vil det ikke længere være muligt at foretage overhalinger. Hastigheden bliver dermed i praksis reduceret til maksimalt 80 km/t, som er hastighedsgrænsen for lastbiler. Derfor er løsningen



primært relevant for motorveje med mindst tre spor i hver retning og dermed primært motorvejsnettet i hovedstadsområdet.

Side 2/2

Vejdirektoratet vil ikke inden for overskuelig tid kunne beregne de forventede omkostninger hertil. Der vil dog for hver enkelt strækning være tale om begrænsede omkostninger til ekstra skiltning og afmærkning. Samfundsøkonomisk vil det dog have meget store omkostninger, da det vil medføre en voldsom stigning i trængslen for størstedelen af trafikken, som ikke vil kunne benytte samkørselsbanerne, da vejenes samlede kapacitet vil blive reduceret væsentligt, når den ene vognbane ikke kan udnyttes fuldt ud.”

Med venlig hilsen



Benny Engelbrecht