

Trafikudvalget
Folketinget
Christiansborg
1240 København K

Grønningen 17
Postboks 2250
DK-1019 København K
Telefon: +45 70 15 95 00
Telefax: +45 70 15 95 02
E-mail: dtl@dtl-dk.dk
Internet: www.dtl-dk.dk

Deres ref.:

Vor ref.: lmi

Vort j. nr.:

Dato: 24.07.2006

Vedlagt fremsendes kopi af brev til transport- og energiminister Flemming Hansen vedrørende overhalingsforbud for lastbiler på tosporede motorveje.

Med venlig hilsen

Dansk Transport og Logistik



Lene Mikkelsen

Bilag

Transport- og energiminister
Flemming Hansen
Transport- og Energiministeriet
Frederiksholms Kanal 27 F
1220 København K

Grønningen 17
Postboks 2250
DK-1019 København K
Telefon: +45 70 15 95 00
Telefax: +45 70 15 95 02
E-mail: dtl@dtl-dk.dk
Internet: www.dtl-dk.dk

Deres ref.:

Vor ref.: EOE/KAG Vort j. nr.: 06 - 165103 - 001

Dato: 24.07.2006

Overhalingsforbud for lastbiler på tosporede motorveje

Kære Flemming Hansen

Jeg henvender mig hermed til dig i forbindelse med din udmelding i pressen om eventuelt at indføre et totalt overhalingsforbud for lastbiler på 4-sporede motorveje.

Som du nok kan huske indgik vi positivt i forsøgsordningen med det begrænsede overhalingsforbud, der trådte i kraft 1. maj 2001, ligesom vi støttede op om strækningssudvidelserne da overhalingsforbudet blev gjort permanent den 1. september 2005. På det tidspunkt var der tale om en fordobling af de motorvejsstrækninger, hvor lastbiler ikke må overhale hvorfor det nugældende overhalingsforbud omfatter strækninger på tilsammen ca. 220 km af den samlede strækning på ca. 1000 km motorvej.

Både ved forsøgsordningens indførelse og siden hen ved det permanente overhalingsforbud har vi således medvirket til en trafiksikkerhedsmæssig og hensigtsmæssig fastlæggelse af de udvalgte strækninger med overhalingsforbud.

Erfaringerne med forbudet har efter vores opfattelse vist, at kombinationen af strækninger og tidspunkter med overhalingsforbud og strækninger og tidspunkter, hvor overhaling for lastbiler er tilladt, giver et bedre og mere sikkert trafikflow på motorvejene. Dette er med til at skabe en langt bedre trafikultur og dermed mere trafiksikkerhed på motorvejsnettet. Dette har både Vejdirektoratet og færdselspolitiet givet positive udmeldinger om.

Med henvisning til din udmelding i pressen, om at indføre et totalt overhalingsforbud for lastbiler på 4-sporede motorveje, skal vi hermed udtrykke vor bekymring om en så radikal udvidelse af forbudet. Det nugældende overhalingsforbud har kun eksisteret i ca. et trekvart år, og bør efter vores opfattelse have en chance for at vise sin berettigelse, før der eventuelt indføres endnu strammere regler på området.

Et totalt overhalingsforbud for lastbiler på de danske 4-sporede motorveje vil efter vores opfattelse ikke nødvendigvis være til gavn hverken for trafiksikkerheden, trafikafviklingen eller samfundet.

En udvidelse af overhalingsforbudet til at omfatte alle 4-sporede motorveje kan medføre, at motorvejen deles op i to vognbaner i hver retning, hvor den ene vognbane benyttes af lastbiler, vogntog samt busser og campingvogne, og den anden vognbane er forbeholdt personbilerne. En sådan opdeling vil ikke bidrage til en bedre afvikling af trafikken, da antallet af personbiler i det andet spor øges markant, med en langsommere trafikafvikling til følge.

Konsekvensen af et fuldstændigt overhalingsforbud kan endvidere medføre lavere produktivitet i branchen, hvilket blot øger behovet for lastbiler på vejene. Set i relation til den allerede opståede chaufførmangel, vil dette betyde uoverskuelige problemer for erhvervslivets transportbehov. På denne baggrund risikerer transporterhvervet at blive en bremseklods i forhold til væksten i det danske samfund.

Et fuldstændigt overhalingsforbud vil efter vores vurdering ramme transporterhvervet hårdt. Erhvervet er i forvejen under stort pres: Indførelsen af den digitale tachograf har nedsat den effektive køretid, nye arbejdstidsregler har skåret ned på rådighedstiden, skærpede bøder på køre- og hviletidsområdet har bevirket flugt fra erhvervet, særtransporterne har i forvejen spærretider og køreforbud i varmt vejr, kommende miljøzoner i storbyerne presser til nye investeringer. Hertil kommer ophobning af godsmængderne og en generel stigning i trafikken på vejene gennem de senere år.

Som det ser ud nu, modtager flere danske virksomheder deres varer med store forsinkelser på grund af ventetid på transport hos transportvirksomhederne. Flere transportvirksomheder, der må sige nej til flere ordrer, fordi de ikke har kapacitet til at fragte mere. Kapacitetsproblemerne skyldes både manglen på transportmateriel og chaufførmangel. Lige nu mangler der skønsmæssigt 4000-6000 chauffører i transporterhvervet.

Vi har indhentet oplysninger vedrørende overhalingsforbud i andre europæiske lande for at belyse problematikken i europæisk sammenhæng:

I Belgien er der i regnvejr et overhalingsforbud for køretøjer over 7,5 t på motorveje, på veje med mindst 4 spor - med og uden midterstribe samt på alle Kraftfartstrassen.

Italien har et overhalingsforbud på motorvejsringen omkring Milano, hvor der er et overhalingsforbud mellem kl. 6.00 og 22.00. På A1 mellem Bologna og Firenze er der overhalingsforbud mellem kl. 6.00 og 22.00 (dog ikke på den 3 sporede del) - det er der også på A13 (Brennermotorvejen) mellem Affi og Bolzano.

I Holland har man på forsøgsbasis indført et overhalingsforbud på en 1/3 af det hollandske motorvejsnet for køretøjer over 7,5t fra kl. 6.00 til 10.00 samt fra kl. 15.00 til 19.00.

I Tyskland er der overhalingsforbud for lastbiler og vogntog på udvalgte motorvejsstrækninger, hvilket er lig reglerne i Danmark. På strækninger primært rundt om nogle af de større tyske byer er den almindelige skiltning med overhalingsforbud imidlertid erstattet af dynamiske trafiktavler, hvorfra der kan etableres hastighedsnedsættelser og overhalingsforbud alt efter behov. Disse tiltag, har medvirket til en mere glidende afvikling af trafikken, og dermed færre kødannelser.

Af ovenstående gennemgang kan man konkludere, at i ingen af de – forholdsvis få – EU-lande, hvor overhalingsforbud har været aktuelt, har der indtil videre været tale om permanente forbud hele døgnet på større strækninger. Der har i alle tilfælde været tale om tidsbegrænsede forbud begrundet i føret eller trafikintensiteten ud fra et ønske om en dynamisk afvikling af trafikken.

I stedet for at pålægge erhvervet flere begrænsninger skal vi derfor anbefale, at der tænkes i andre baner, når det gælder regulering af trafikken. Politiet kan med hjemmel i færdselsloven uanset stedlige overhalingsforbud udstede bøder i forbindelse med overhalinger, hvor der ikke tages tilstrækkeligt hensyn til den øvrige færdsel. Det betyder på den ene side, at lastbilchauffører til enhver tid selvfølgelig skal foretage overhalinger under iagttagelse af de almindelige hensyn under overhaling som angivet i færdselsloven, og på den anden side, at der blot skal ske en passende håndhævelse af lovgivningen. Derudover skal vi i det følgende kort pege på andre muligheder for en mere dynamisk trafikafvikling:

Færdselslovens bestemmelser om sammenfletning - eksempelvis ved indkørsel på motorvej - pålægger både den, som kører ind på motorvejen, og den, som allerede kører på motorvejen, pligter. Den tilkørende skal tilpasse sig hastigheden på motorvejen, og den, som kører på motorvejen, har pligt til at hjælpe med sammenfletningen – eventuelt ved at nedsætte hastigheden.

En lignende model kan anvendes i de tilfælde, hvor en lastbil/vognvogt ønsker at overhale en anden lastbil/vognvogt. Der kan således under færdselslovens regler om overhaling tilsvarende pålægges den, som bliver overhalet, en direkte pligt til kortvarigt at løfte foden fra speederen, for at hjælpe den, som overhaler, og dermed nedsætte overhalingstiden betydeligt. En sådan pligt findes ikke i dag i bestemmelserne om overhaling.

En anden mulighed kunne være overvejelser om at indføre et overhalingsforbud for tunge køretøjer i kraftigt regnvejr, hvor der erfaringsmæssigt skabes store vandtåger, så bagfra kommende personbiler har svært ved at orientere sig fremad. Her vil der ubetinget være et trafikikkerhedsmæssigt hensyn at tage til personbilerne.

Samtidig skal vi opfordre til, at der bliver iværksat en oplysningskampagne om overhalingsreglerne generelt samt for lastbiler, busser og vognvogt, herunder campingvogne m.m. I tilknytning til dette kunne overvejes en oplysningskampagne om at undgå uhensigtsmæssige overhalinger herunder på motorveje og med lastbil.

Samtidig er det nødvendigt at tænke i ny teknologi i form af intelligente vejskilte, hvor et generelt overhalingsforbud for tunge køretøjer bliver erstattet af nye variable trafiktavler, hvorfra der kan etableres overhalingsforbud eller hastighedsnedsættelse efter behov – altså modellen fra Hamburg, der som nævnt har virket ganske glimrende.

Endelig skal vi på det teknologiske område pege på et stort behov for at udvikle det digitale vejkort for Danmark. Et sådant vejkort, der kunne tilpasses navigationsanlæg i bilerne, vil kunne anvendes til at give dynamiske trafikinformationer til afpasning af hastigheden og omlægning af kørselsruten mv. Det digitale vejkort muliggør en meget præcis og detaljeret information om et hvilket som helst sted på vejnettet. Desuden skifter mange veje ejere i 2007 som følge af strukturreformen, og ved at fremme det digitale vejkort kan man sikre, at værdifulde data, der er opbygget over mange år, ikke går tabt. Sverige og Norge har allerede digitale vejkort.

Som vi har forstået det af din udmelding vil du sende forslaget om et totalt overhalingsforbud for lastbiler mv. på 4-sporede motorveje til vurdering hos Vejdirektoratet og Politiet samt indgå i en dialog med branchen. Dette finder vi meget væsentligt, da det er et kompliceret område, med risiko for meget negative konsekvenser både i trafikafviklingen og i det trafiksikkerhedsmæssige aspekt.

Vi håber du vil se denne henvendelse som et konstruktivt udspil fra vores side og påregner, som du har givet udtryk for, at blive inddraget i en nærmere drøftelse af forslaget inden der foretages yderligere skærpselser.

Med venlig hilsen

Dansk Transport og Logistik



Erik Østergaard

c. c. Trafikudvalget og Retsudvalget