



Den 21. september 2009.

Notat om overhalingsforbud på 2-sporede motorveje

Foranlediget af de seneste dages debat i mediernes om udvidelse af det eksisterende overhalingsforbud for lastbiler har Dansk Transport og Logistik (DTL) udarbejdet dette fakta-notat om overhalingsforbud på motorveje for lastbiler, lastbilsvogntog, busser med totaltvægt over 3,5 tons og køretøjer med registreringspligtigt påhængskøretøj.

Udvidelse af det eksisterende overhalingsforbud

I dag er der 22 motorvejsstrækninger i Danmark med overhalingsforbud for lastbiler og busser mv. Det udgør ca. 400 km af motorvejsnettet. Strækninger med overhalingsforbud er udvalgt ud fra nærhed til færgeterminaler med store trafikmængder, store broer, strækninger med stigninger, hvor tre spor ændres til to, og hvor der er meget trafik.

Det daværende Transport- og Energiministeriet bad i 2006 Vejdirektoratet om netop at se på et overhalingsforbud på 2-sporede motorveje for bl.a. lastbiler. I den forbindelse nedsatte Vejdirektoratet en arbejdsgruppe med deltagelse af bl.a. Rigspolitiet, FDM og DTL.

Arbejdsgruppen har netop afsluttet sit arbejde her i sommeren 2009, og resultatet er oversendt til Transportministeriet, jf. vedlagte brev og notat fra Vejdirektoratet fra juni 2009.

Det fremgår af notatet, at

”Generelt for arbejdsgruppens vurderinger blev det fremført, at hverken undersøgelser eller kilder tyder på, at overhalingsforbud har væsentlig effekt på sikkerhed, fremkommelighed og effektivitet i transportsektoren, og

- at arbejdsgruppen ikke på det foreliggende grundlag ser fordele ved indførelse af et generelt overhalingsforbud på 2-sporede motorveje,
- at overhalingsforbud skal være situationsbestemte begrundet i særlige forhold for vej eller trafik,
- at arbejdsgruppen finder en dynamisk løsning med variable tavler attraktiv.”

Desuden fremgår det, at der (er):

- *Ikke er behov for ændringer* - i arbejdsgruppen er der enighed om, at det eksisterende overhalingsforbud fungerer fornuftigt, og der synes ikke at være noget aktuelt behov for ændringer.
- *Ingen forbedret fremkommelighed* – der kunne ikke måles nogen tidsmæssig gevinst for person- og varebiler på strækninger med overhalingsforbud.
- *Forværret fremkommelighed* – på grund af forskelle i hastighed samles køretøjer omfattet af overhalingsforbuddet i kolonner bag ved det langsomste køretøj i højre spor. For eksempel vil overhalingsforbud på hele den ca. 70 km lange strækning mellem Randers og Aalborg resultere i, at der opstår adskillige lastbil-kolonner på mere end 10 køretøjer. Efter 70 km med overhalingsforbud må det på baggrund af beregningerne forventes, at ca. 30 % af køretøjerne, der er omfattet af

overhalingsforbuddet, vil køre i kolonner på mindst 10 køretøjer, og over halvdelen af de store køretøjer vil køre i kolonner, der er længere end 5 køretøjer.

Gældende lovgivning og øget kontrol

Elefantvæddeløb, hvor overhalingen tager uacceptabel lang tid, er allerede forbudt i dag efter de eksisterende regler om overhaling i færdselsloven. Overhalingsreglerne har netop til formål at sikre, at overhalinger ikke virker forstyrrende ind i trafikrytmen. I den forbindelse kan det være, at kontrollen skal øges, og at der er behov for en øget politimæssig indsats på området.

DTLs holdning

Elefantvæddeløb er uacceptabel, og DTL tager naturligvis afstand fra dem. De er til gengæld meget få, så derfor er det at skyde gråspurve med kanoner at ville indføre et generelt overhalingsforbud for lastbiler af den grund.

DTL vurderer i lighed med ekspertgruppen heller ikke, at fremkommeligheden vil blive bedre for personbilerne, tværtimod vil den blive forværret. Det fremgår da også af Vejdirektoratets notat, at der vil opstå lange kolonner af lastbiler på over 10 køretøjer.

Der vil også ske det, at næsten alle personbiler i stedet lægger sig i overhalingssporet, fordi de ikke kan lide at ligge inde mellem lastbilerne, og så bliver det den langsomste personbil, der sætter tempoet i overhalingsbanen med måske 90 km/t. Der vil også være personbiler med hænger og campingvogne, som vil føle sig fristede til at forlade sporet med lastbiler, så det er svært at se, hvor den store gevinst for personbilerne er.

Rådet for Større Trafiksikkerhed tvivler også på, at et eventuelt totalforbud vil have nogen sikkerhedsmæssig betydning. Direktør Anders Rosbo har således den 18. september 2009 udtalt til Jyllands Posten, at ”lastbilers overhaling af hinanden er ikke noget sikkerhedsmæssigt problem, og et forbud vil ikke have nogen nævneværdig betydning.”

DTL er selvfølgelig indstillet på, at det løbende vurderes, om der er strækninger, hvor man enten skal fjerne eller indføre et forbud. Men grundlæggende er problemet med overhalende lastbiler meget lille. Selv om vi erkender, at det opleves som stærkt generende for den eller de bilister, når det sker. Det vil derfor være panikpolitik at indføre et generelt forbud.

DTL står naturligvis til rådighed, hvis der er et ønske eller behov for et møde, hvor emnet kan drøftes yderligere.