



MINISTEREN

Folketingets Trafikudvalg
Christiansborg
1240 København K

Dato 14. april 2009
Dok.id
J. nr. 004-u18-915
Frederiksholms Kanal 27 F
1220 København K
Telefon 33 92 33 55

Trafikudvalget har i brev af 11. marts 2009 stillet mig følgende spørgsmål 563 (TRU alm. del), som jeg hermed skal besvare. Spørgsmålet er stillet efter ønske fra Pia Olsen Dyhr (SF).

Spørgsmål 563:

"Som opfølgning på svar på TRU alm. del - spm. 362, bedes følgende udsagn uddybet yderligere: "Til gengæld overhaler flere store køretøjer på motorvejsstrækninger umiddelbart efter forbudsstrækningerne, hvilket betyder dårligere trafikafvikling og er muligvis forklaringen på, at der her sker flere personskader end før". Herunder bedes oplyst, om der findes et tal for uheldsoverfrekvensen på grænsen mellem 90 og 70 km/t strækningerne."

Svar:

Ved forsøget med overhalingsforbud og forøget hastighedsgrænse for lastbiler, busser og køretøjer med påhængskøretøj blev der udlagt 10 forsøgsstrækninger, hvor der var overhalingsforbud for disse køretøjer i en del af døgnet. I undersøgelsessammenhæng blev der desuden udlagt nogle "nærstrækninger hen mod" forsøgsstrækninger med overhalingsforbud og nogle "nærstrækninger væk fra" forsøgsstrækningerne. Desuden blev der udvalgt referencestrækninger på den øvrige del af motorvejsnettet til at beskrive den generelle udvikling i uheldsbilledet til sammenligning med nærstrækninger og forsøgsstrækninger. Det forventedes, at trafikanterne kunne ændre adfærd i forbindelse med kørsel på nær- og forsøgsstrækninger.

Forsøget viste da også, at flere store køretøjer overhalede på vejstrækningerne umiddelbart efter forsøgsstrækningerne.

Den samlede konklusion i forbindelse med uheldsomfanget er imidlertid, at der ikke kan påvises nogen signifikant ændring på forsøgs- og nærstrækningerne i udviklingen af personskadeulykker eller materielskadeulykker, hverken i forbudstiden, uden for forbudstiden eller generelt for hele døgnet.

Jeg kan i øvrigt oplyse, at der ikke i forbindelse med forsøget er udlagt motorvejsstrækninger med de i spørgsmålet angivne hastighedsbegrænsninger.



Hvis der med spørgsmålet sigtes til, om der er beregnet uheldsfrekvenser for forsøgs- og nærstrækninger, kan jeg oplyse, at uheldsberegninger ikke er foretaget på den måde i forbindelse med forsøget og heller ikke efterfølgende.

Hvis der med spørgsmålet sigtes til den anden del af forsøget, hvor hastighedsgrænsen blev ændret fra 70 km/t til 80 km/t for lastbiler, busser og køretøjer med påhængskøretøj, kan jeg oplyse, at ulykkesanalysen ikke viser signifikante forskelle i ulykkesudviklingen mellem lastbiler, busser og køretøjer med påhængskøretøj og øvrige køretøjer inkl. busser på motorvejsnettet som helhed.

Med venlig hilsen

Lars Barfoed