

Kære medlem af Retsudvalget

Dansk Transport og Logistik (DTL) har erfaret gennem pressen, at der et etårig forsøg med totalforbud for overhaling med lastbiler på en udvalgt motorsvejstrækning på vej.

DTL sendte sidste år nedenstående mail til retsordførerne.

Heraf fremgår det, at i 2009 vurderede flere eksperter, herunder Vejdirektoratet, Rigspolitiet, Færdselsstyrelsen (nu Trafikstyrelsen) og FDM, den nuværende ordning med overhalingsforbud for lastbiler fungerede tilfredsstillende, og dengang mente man ikke, at der var behov for at udvide ordningen.

Til orientering kan det oplyses, at lastbiltrafikken på de danske motorveje er aftaget gennem det seneste år, og efter DTLs opfattelse udgør lastbilers overhalinger et meget lille problem på de danske motorveje, og der er derfor ikke belæg for at udvide de 400 km motorvej i Danmark med overhalingsforbud for lastbiler, som allerede eksisterer i dag.

Det var også konklusionen i vedlagte rapport fra Vejdirektoratets fra sidste år om overhalingsforbud for lastbiler.

DTL ser derfor med stor undren på Kim Andersens (Venstres retsordfører) forslag om et etårigt forsøg med totalforbud mod lastbiloverhaling på de danske motorveje.

DTL har svært ved at forstå, hvorfor den gamle travet dukker op igen. Som nævnt vurderede flere eksperter i 2009, herunder Vejdirektoratet, Rigspolitiet, Færdselsstyrelsen (nu Trafikstyrelsen) og FDM, den nuværende ordning med forbud, og dengang mente man ikke, at der var behov for at udvide ordningen med overhalingsforbud for lastbiler.

DTL anerkender, at det er irriterende for en personbil at vente på, at en lastbil overhaler en anden lastbil – især når overhalingen tager så lang tid, at det i stedet er det, der kaldes et "elefantvæddeløb.

Elefantvæddeløb er uacceptabelt, og DTL tager naturligvis afstand fra dem. De er til gengæld meget få, så derfor er det at skyde gråspurve med kanoner at indføre et generelt overhalingsforbud for lastbiler af den grund. Der skal være plads til, at en lastbil kan overhale fx en campingvogn, der kører 70 km/t, for vi har en trafikafvikling og et erhverv, der også skal fungere.

Ingen betydning for trafiksikkerheden

Rådet for Sikker Trafik vurderede da også i 2009 som nu, at et totalforbud for lastbiloverhalinger på motorveje ingen betydning havde for trafiksikkerheden, jf. vedlagte artikel fra Jyllands Posten.

Forbud gavner ikke fremkommeligheden

Efter DTLs opfattelse gavner en udvidelse af overhalingsforbuddet for lastbiler ikke trafikafviklingen. Tværtimod vil der danne sig lange kolonner af lastbiler i det inderste spor. Det vil

tvinge alle personbilerne ud i overhalingssporet, 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.

DTL er altid åben over for en konstruktiv dialog med politikerne – også om fremkommeligheden på de danske veje.

Netop nu sidder DTL i et udvalg kaldet ITS udviklingsforum, som er nedsat på beslutning af Folketinget. Dette forum behandler mulighederne for Intelligente Trafiksystemer, herunder vejskiltning. En af de muligheder er såkaldt dynamiske overhalingsforbud styret ved elektronisk skiltning fra Vejdirektoratet, når trafiksituationen kræver det.

I DTL mener vi, at Folketinget bør give tid til, at man får kigget på disse ting i stedet for at gå i selvsving endnu engang og kræve hele strækninger lukket for overhalinger - uanset om der kun er tale om et forsøg .

Men selvfølgelig skal man også altid kigge indad og se, hvad man selv kan gøre bedre, og 27. august underskriver DTL, ITD og andre transportorganisationer en fælleserklæring på Rådhuspladsen i København, hvor en række opfordringer til god trafikadfærd er beskrevet for branchens aktører, herunder at chaufførerne ikke laver pludselige vognbaneskift, fx ved overhalinger, og at chaufførerne tilpasser deres overhalinger, så de ikke er til fare eller ulempe for andre trafikanter og i øvrigt overholder færdselsloven.

Med venlig hilsen/Best regards

John Roy Vesterholm

Chefjurist, cand. jur./Head of legal affairs

Dansk Transport og Logistik/Danish Transport and Logistics Association

Grønningen 17, postboks 2250

DK-1019 København K.

Tlf. +45 70 15 95 00

Tlf. direkte +45 40 63 64 33

www.dtl.eu

Fra: John Roy Vesterholm

Sendt: 21. september 2009 16:52

Til: 'kim.christiansen@ft.dk'; 'per.clausen@ft.dk'; 'pia.olsen.dyhr@ft.dk'; 'magnus.heunicke@ft.dk'; 'henriette.kjaer@ft.dk'; 'johs.poulsen@ft.dk'

Emne: V Forslag om generelt overhalingsforbud for lastbiler på 2-sporede motorvej

Til trafikordførerne

Notat om overhalingsforbud på 2-sporede motorveje

Foranlediget af de seneste dages debat i medierne 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 gråsurve 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.

Med venlig hilsen/Best regards

John Roy Vesterholm

Chefjurist, cand. jur./Head of legal affairs

Dansk Transport og Logistik/Danish Transport and Logistics Association

Grønningen 17, postboks 2250

DK-1019 København K.

Tlf. +45 70 15 95 00

Tlf. direkte +45 40 63 64 33

www.dtl.eu

**Notat om
status for overhalingsforbud på motorveje for lastbiler, last-
bilsvogntog, busser med totalvægt over 3,5 ton og køretøjer
med registreringspligtigt påhængskøretøj**

Indhold:

1. Indledning.....	2
2. Baggrund	2
3. Forsøget 2001-04 med overhalingsforbud	2
4. Senere undersøgelser	3
5. Forbud mod overhaling med store køretøjer i europæiske lande	4
6. Arbejdsgruppe med repræsentanter inden for trafik og transport	5
7. Sammenfatning	7
8. Arbejdsgruppens indstilling	7
Bilag 1. Dispensation for overhalingsforbud	8

1. Indledning

I dette notat gøres status over det hidtidige forløb for forsøg og efterfølgende undersøgelser om overhalingsforbud for lastbiler, lastbilvogntog, busser med totalvægt over 3,5 ton og køretøjer med registreringspligtigt påhængskøretøj. Notatet afsluttes med en sammenfatning og indstilling.

2. Baggrund

I 2001 blev der på en række motorvejsstrækninger som forsøg gennemført forbud mod overhaling med lastbiler, busser med totalvægt over 3,5 ton og andre køretøjer med registreringspligtigt påhængskøretøj såsom trailer eller campingvogn. Forsøget blev evalueret af Vejdirektoratet, som i 2004 udgav en rapport, der præsenterede de vigtigste af forsøgets resultater.

I 2005 blev omfanget af strækninger med overhalingsforbud forøget til at omfatte yderligere strækninger, hvor overhalingsforbud for store køretøjer vurderes at være særlig gavnligt for sikkerhed eller fremkommelighed. De oprindelige og de nye strækninger med overhalingsforbud er almindeligvis ca. 10 km lange, og der er som minimum 10 km mellem de enkelte strækninger.

Transport- og Energiministeriet bad i juni 2006 Vejdirektoratet redegøre for muligheden af at gennemføre et overhalingsforbud for ovennævnte køretøjer på alle 2-sporede motorvejsstrækninger. Herunder skulle vurderes fordele og ulemper i relation til trafikikkerhed, fremkommelighed og effektivitet i transporterhvervet. Hensigtsmæssigheden i at lade forbuddet være tidsbegrænset, at undtage bestemte køretøjstyper og at undtage visse strækninger fra forbuddet skulle inddrages i vurderingen.

Til løsning af opgaven blev der i løbet af 2006 og 07 afholdt møder i en arbejdsgruppe bestående af organisationer inden for trafik- og transportområdet: Dansk Transport og Logistik, Danske Busvognmænd, 3F Transportgruppen, FDM, Rigspolitiet, Færdselsstyrelsen, International Transport Danmark og Vejdirektoratet. Endvidere har Vejdirektoratet gennemført supplerende analyser og undersøgt udenlandske forhold på området.

3. Forsøget 2001-04 med overhalingsforbud

Evalueringsrapporten fra 2004 om forsøget i perioden 2001-04 anfører, at der blandt trafikanter generelt set har været tilfredshed med overhalingsforbuddet under forsøget, men det har omvendt ikke ud fra de mange trafikmålinger og uheldsstatistik været muligt at finde gennemgående signifikante fordele eller ulemper for trafikafvikling og -sikkerhed. I evalueringsrapporten blev der påvist et vist omfang af kolonnedannelse som følge af, at store køretøjer ikke må overhale.

For trafiksikkerheden blev der dog konstateret en forværring af trafiksikkerheden på strækninger umiddelbart efter forbudsstrækningers ophør. Dette skyldes formodentlig en koncentration af overhalinger med store køretøjer efter gennemkørsel af en forbudsstrækning. Selv om de store køretøjer har samme tilladte hastighed, og tophastigheden for lastbiler styres af den lovpligtige hastighedsbegrænsning, kører de store køretøjer ikke med samme hastighed. Dels er der ikke hastighedsbegrænsninger i alle store køretøjer, der er omfattet af overhalingsforbuddet, og dels kan nogle køretøjer med hastighedsbegrænsninger alligevel køre lidt hurtigere end andre. Derved opbygges under kørsel på strækning med overhalingsforbud et behov for overhaling, som kommer til udtryk ved et særligt stort antal overhalinger på strækningen umiddelbart efter forbuddets ophævelse.

Hastighedsmålinger i perioden 2001-04 viste for forbudsstrækninger i forhold til øvrige strækninger mindre hastighedsspredning i venstre spor, men større forskel mellem personbiler i venstre spor og store køretøjer i højre spor. Førstnævnte effekt kan være uheldsreducerende og sidstnævnte uheldsøgende. Den mindre spredning i hastighederne for venstre spor tyder på en mere glidende trafikafvikling, hvilket af trafikanter eventuelt kan opleves som en bedre komfort.

Ved interviewundersøgelser i tilknytning til forsøget fra 2001 vurderer førere af person- og varebiler, at det generelt set er blevet lettere at overhale langsomme køretøjer på en forbudsstrækning end på andre strækninger, og dette kan formodentlig tolkes som en forbedring i fremkommelighed. Der blev imidlertid ikke målt en gevinst i hastighed for person- og varebiler. Det kunne derfor tyde på, at trafikanterne føler eller intuitivt vurderer, at der er tale om en forbedring i fremkommelighed, men dette bekræftes ikke af målingerne.

De store køretøjer, der er omfattet af overhalingsforbuddet, mistede lidt i hastighed ved forsøgets start, men genvandt med tiden tabet. Som følge af en vis hastighedsspredning blandt de langsomme køretøjer i højre spor, må det antages, at overhalingsforbud for store køretøjer medfører, at disse samles i kolonner bag ved de langsomme køretøjer. Denne tendens til øget kolonnedannelse blev bekræftet ved forsøget.

Forsøget 2001-04 viste, at langt de fleste førere af køretøjer, der er omfattet af overhalingsforbuddet, overholder forbuddet på forsøgsstrækningerne

4. Senere undersøgelser

Der er i 2006, 07 og 08 foretaget enkelte supplerende målinger af overhaling på strækninger, hvor store køretøjer ikke må overhale. Målingerne viser, at overhalingsforbuddet stadig overholdes i langt de fleste tilfælde, og at forbuddet i 2006 og senere overholdes i nogenlunde samme omfang som under forsøget 2001-2004.

Vejdirektoratet har for at eksemplificere problemstillingen omkring kolonnedannelsen gennemført en teoretisk beregning til belysning af omfanget af kolonner ved forskellige længder af strækninger med overhalingsforbud. På basis af hastighedsmålinger på en motorvejsstrækning uden overhalingsforbud er det beregnet, hvor stor en andel af de

store køretøjer, der ved afslutningen af en strækning med overhalingsforbud ville være kommet til at køre bag en langsommere bil og dermed typisk optræde i en kolonne.

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.

5. Forbud mod overhaling med store køretøjer i europæiske lande

Vejdirektoratet har søgt information fra udlandet om forhold vedrørende overhalingsforbud for store køretøjer. Følgende lande har givet oplysninger om brugen af overhalingsforbud for store køretøjer: Bulgarien, England, Estland, Holland, Luxembourg, Norge, Portugal, Schweiz, Tyskland og Østrig. Det viste sig, at der i Tyskland og Holland er indført overhalingsforbud for store køretøjer på en del udvalgte strækninger, mens der i Luxembourg, Norge, Schweiz og Østrig er gennemført eller eventuelt vil blive gennemført overhalingsforbud for enkelte strækninger, hvor særlige forhold taler for det.

Tidligere tyske erfaringer med lokale strækninger med overhalingsforbud peger i forskellig retning. I nogle tilfælde fandtes en fordel for trafikafviklingen, mens der i andre tilfælde ikke fandtes fordele ved forbuddet.

En tysk trafikforsker har antydnet, at overhalingsforbud for lastbiler på 2-sporede motorveje kan være en fordel for trafiksikkerheden og har henvist til tyske studier, der viser, at lastbiler ikke har nogen fordel i at overhale, når trafikintensiteten er stor. Det påpeges således, at i tilfælde med over 2000 køretøjer/time vil det være trafikøkonomisk uensigtsmæssigt, at lastbiler overhaler.

Det tyske transportministerium har imidlertid meddelt, at man ikke finder det formålstjenligt med et generelt overhalingsforbud for lastbiler, men at det kan anvendes lejlighedsvist på veje med store stigninger eller ved stor trafikbelastning.

I Holland blev der fra 1997 indført overhalingsforbud for lastbiler på befærdede motorveje på tidspunkter med meget trafik kl. 6-10 og 15-19, samt for en særlig stærkt trafikeret motorvej kl. 6-19. Årsagen til indførelse af overhalingsforbuddet var, at man forventede, at afviklingen af tæt trafik ville blive bedre, når de tunge lastbiler ikke overhaler.

For kun at forbyde overhaling, når det som følge af trafiksituationen er nødvendigt, blev der i Holland fra 2004 udført forsøg med en dynamisk udgave med variable tavler, som styres af spoler, der bl.a. måler den samlede trafikintensitet og antal store køretøjer. Når trafikken på 2-sporede motorveje kommer over 2600 køretøjer/time samtidig med, at der er mindst 250 lastbiler/time, tændes tavlerne med overhalingsforbud. Overhalingsforbuddet ophører, når trafikken kommer under 2300 køretøjer/time og 230 lastbi-

ler/time. Den dynamiske udgave nedsætter i de fleste tilfælde tiden med overhalingsforbud i forhold til den statiske udgave.

Den dynamiske udgave af overhalingsforbuddet foretrækkes af hollandske trafikanter. Ved evaluering af overhalingsforbuddet viste det sig imidlertid, at overhalingsforbuddet ikke havde nogen målelig indflydelse på trafikafviklingen, men trafikanterne mente, at der var en positiv virkning på trafikken.

Det kan konkluderes, at det specielt i Holland anses som væsentligt kun at lade overhalingsforbuddet være gældende, når trafikbelastningen tilsiger det, dvs. ved stor trafikintensitet samtidig med en stor andel lastbiler. I både Tyskland og Holland gælder overhalingsforbuddet kun lastbiler.

6. Arbejdsgruppe med repræsentanter inden for trafik og transport

Som nævnt har der været nedsat en arbejdsgruppe til at vurdere og tilkendegive forhold, der kunne tale for og imod en videre udbredelse af overhalingsforbud for store køretøjer. Arbejdsgruppen bestod af repræsentanter for Dansk Transport og Logistik, Danske Busvognmænd, 3F Transportgruppen, FDM, Rigspolitiet, Færdselsstyrelsen, International Transport Danmark og Vejdirektoratet.

Nedenfor fremdrages nogle af de synspunkter, der er refereret fra møderne i arbejdsgruppen.

Vedr. begrundelsen for et overhalingsforbud fremhævede 3F, Transportgruppen det vigtige i, *"at overhalingsforbuddet er velbegrundet og rimeligt, og derfor er et situationsbestemt overhalingsforbud at foretrække"*. 3F påpegede endvidere, at man *"var modstander af et generelt forbud, og i udlandet har man jo netop taget afstand fra generelle forbud"*.

Der var på et møde den 10.02.2007 særlig interesse for den hollandske model med et dynamisk overhalingsforbud skiltet ved variable tavler: *"Alle mødedeltagere fandt en dynamisk løsning særlig attraktiv, fordi der på denne måde kun indføres et forbud, når det er begrundet i de faktiske forhold. Herved opnås nemmere accept og overholdelse af forbudet"*.

Vedr. effektivitet i transporterhvervet og sikkerhed fremførte DTL, *"at regler for arbejdstid og hviletid samt den generelt stigende trængsel allerede har medført faldende produktivitet i lastbilserhvervet, og der skal derfor være markante sikkerhedsmæssige fordele ved udvidelse af forbuddet for, at det er acceptabelt"*.

Vedr. fritagelse af visse køretøjstyper for overhalingsforbuddet, gjorde Danske Busvognmænd gældende *"at busser burde fritages for overhalingsforbuddet, dels fordi busser med hensyn til køreegenskaber adskiller sig meget fra lastbiler, og dels fordi man alligevel langt nemmere kan håndhæve en hastighedsforseelse end en overhalings-*

forseelse. Man skal endvidere være opmærksom på, at busser ikke fik nogle fordele ved overhalingsforbuddets indførelse, hvor lastbiler derimod fik en øget tilladt hastighed."

Vejdirektoratet tilføjede, at *"ved at pege på en dynamisk løsning vil det være en fordel at kunne nøjes med at skilte med tavlen for overhaling med lastbil forbudt, frem for at skulle medtage den store undertavle i en variabel udgave. Ser man på praksis på vejene, opstår problemer med lange og tidskrævende overhalinger primært, når det er lastbiler, der overhaler. I udlandet er det også fortrinsvist lastbiler, der forbydes at overhale. Der er derfor argumenter for kun at lade forbuddet gælde lastbiler."*

Arbejdsgruppen var dog betænkelig ved at undtage nogle køretøjstyper, og politiet bemærkede, *"at det kunne sende uheldige signaler at undtage nogle køretøjstyper af en gruppe køretøjer med samme tilladte hastighed"*. 3F har anført, *"at man ellers samtidig skulle gennemføre en Tempo-100 regel, hvorved nogle busser og personbiler med påhæng kunne godkendes til en tilladt hastighed på 100 km/t"*. Repræsentanterne fra transportbranchen var generelt set positive over for en Tempo-100 regel. Politiet og Vejdirektoratet tilkendegav ikke at have synspunkter på den tilladte hastighed.

Dispensation fra overhalingsforbuddet har hidtil været gjort med udgangspunkt i en mindste hastighedsdifference på 20-30 km/t mellem det overhalede og det overhalende køretøj. Politiet har foreslået en ny skærpet dispensationsregel, hvor der yderligere kræves afmærkning af særtransporter med hastighedsmærkat med maks. 60 km/t: *"Det er nødvendigt med den foreslåede skærpelse af dispensationsmuligheder. Det skal tydeligt kunne ses, at det pågældende køretøj må overhales, ellers vil det være næsten umuligt at håndhæve forbuddet"*.

Der var i arbejdsgruppen enighed om at klare entydige regler om, hvorvidt der må overhales, er påkrævet. Det blev herefter på mødet den 10.02.2007 konkluderet, *"at arbejdsgruppen principielt går ind for politiets forslag til dispensationsregel"*. Politiets forslag til dispensation fremgår af bilag 1. I bestræbelserne på at opnå en mere fleksibel og alligevel let kontrollerbar dispensationsregel har arbejdsgruppen siden overvejet muligheden af, at fravigelse fra overhalingsforbuddet gøres betinget af, at overhalingen kan gennemføres under en maksimal fastsat tid i venstre kørespor, samtidig med at den tilladte hastighed ikke overskrides. Der skal i givet fald gennemføres beregninger og forsøg for at få fastlagt rimelige maksimale tider for kørsel i venstre spor under overhaling. Der var bred tilslutning til at undersøge muligheden for at indføre denne dispensationsregel. Politiet foretrak imidlertid deres eget forslag.

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, og*

- *at der gås ind for politiets forslag til dispensationsregel”.*

7. Sammenfatning

Baseret på forsøget i 2001-04, senere gennemførte undersøgelser, indhentet information fra udlandet samt arbejdsgruppens arbejde sammenfattes, at

- de eksisterende overhalingsforbud overholdes stort set, og at der ikke er konstateret en ringere grad af overholdelse i 2006 i forhold til ved forsøgets start i 2001,
- der ikke har kunnet påvises generelle sikkerheds- og fremkommelighedsmæssige fordele ved overhalingsforbud for § 43-køretøjer,
- ingen af de undersøgte europæiske lande har indført et generelt overhalingsforbud,
- overhalingsforbud i de undersøgte europæiske lande i de fleste tilfælde kun omfatter lastbiler, og at
- repræsentanter for trafik- og transporterhvervet peger på situationsbestemte frem for generelle overhalingsforbud.

Med hensyn til om overhalingsforbuddet bør være tidsbegrænset, var det arbejdsgruppens opfattelse, at forbuddet normalt kun bør gælde på tidspunkter med stor trafik på vejen. Dette synspunkt deles af flere kilder, og der henvises bl.a. til overhalingsforbud for lastbiler på hollandske motorveje, hvor der stiles mod dynamisk skiltning, som indfører og aflyser overhalingsforbud afhængigt af trafikken på vejen. Den dynamiske løsning fandt arbejdsgruppen særlig attraktiv også på de eksisterende strækninger med overhalingsforbud, jf. Infrastrukturkommissionens anbefalinger om øget anvendelse af ITS.

Med hensyn til køretøjstyper, der omfattes af forbuddet, var det arbejdsgruppens vurdering, at overhalingsforbuddet bør gælde alle køretøjer med samme tilladte hastighed, dvs. de køretøjskategorier der i dag er omfattet af overhalingsforbud. Brancheorganisationerne anbefaler, at der bliver mulighed for en såkaldt Tempo-100 godkendelse af busser og personbiler med påhæng, hvorved de godkendte køretøjer kunne undtages fra forbuddet.

Under møderne blev der dog også henvist til praksis på vejene, der viser, at det næsten kun er, når en lastbil overhaler et andet stort køretøj, at der forekommer et såkaldt ”elefantvæddeløb” med langvarig blokering af venstre spor. Endvidere taler afmærkningens udformning for, at kun lastbiler omfattes af forbudet, hvilket som nævnt også er tilfældet mange steder i udlandet.

8. Arbejdsgruppens indstilling

De allerede eksisterende overhalingsforbud på motorvejsnettet er etableret på strækninger, hvor særlige forhold gør sig gældende for eksempel på befærdede strækninger, på

store broer og ved store stigninger i vejens længdeprofil. Det er vigtigt ved indførelse af restriktioner, at trafikanterne ikke finder dem ubegrundede, men begrundede i konkrete forhold på vejen og i trafikken.

Arbejdsgruppen konstaterer, at overordnet set fungerer det nuværende overhalingsforbud tilfredsstillende, og der er ikke noget påtrængende behov for ændringer.

Som nævnt i konklusionen har der ikke kunnet påvises generelle sikkerheds- eller fremkommelighedsmæssige fordele ved de indførte overhalingsforbud. De udenlandske erfaringer peger i samme retning og specielt på, at den situationsbestemte regulering afhænger af trafikforholdene har stor accept blandt trafikanterne.

På det foreliggende grundlag finder arbejdsgruppen derfor, at elektroniske trafikledelsessystemer på motorvejsnettet bør tænkes ind ved overhalingsforbud, herunder særligt ved en eventuel øget anvendelse af overhalingsforbud på motorvejene.

Med hensyn til dispensationsreglen finder hovedparten af arbejdsgruppen, at den nuværende dispensation kan bibeholdes indtil videre. Politiet foretrækker en mere restriktiv dispensationsregel jf. nedenfor.

Bilag 1. Dispensation for overhalingsforbud

Den gældende dispensationsregel:

busser (over 3500 kg), lastbiler, lastbil- og busvogntog samt alle andre biler med tilkoblet påhængskøretøj, såfremt der lovligt kan opnås en hastighedsdifference på 20-30 km i timen mellem det overhalende og det overhalede køretøj

Politiets forslag til dispensationsregel:

Følgende køretøjer kan fravige afmærkningen af overhalingsforbuddet:

busser (over 3500 kg), lastbiler, lastbil- og busvogntog samt alle biler med tilkoblet påhængskøretøj, når følgende betingelser er opfyldt:

- det overhalede køretøj er blokvogn, mobilkran eller anden særtransport eventuelt med ét eller flere ledsagebiler,
- disse køretøjer er afmærket med et hastighedsskilt med en maksimalt fastsat hastighed på 60 km/t, og
- der lovligt kan opnås en hastighedsdifference på 20 km/t mellem det overhalende og det overhalede køretøj.



Vejdirektoratet

Transportministeriet
Center for Veje og Broer
Frederiksholms Kanal 27
1220 København K

vej@trm.dk

København

Niels Juels Gade 13
Postboks 9018
1022 København K
Tlf. 7244 3333
Fax 3315 6335
vd@vd.dk
www.vejdirektoratet.dk

SE 60729018

Giro 7 09 40 00

EAN 5798000893450

19. juni 2009

Dok.

Sagsbehandler

Henrik S. Ludvigsen

Dir. tlf. 7244 3486

hl@vd.dk

Vedrørende overhalingsforbud på motorvejene

Vejdirektoratet er blevet anmodet om at gøre status over det hidtidige forløb for forsøget på overhalingsforbuddet for lastbiler, lastbilvogntog, busser med totalvægt over 3,5 ton og køretøjer med registreringspligtigt påhængskøretøj samt for den efterfølgende opfølgning. Dette er sket i en arbejdsgruppe med repræsentanter fra Dansk Transport og Logistik, Danske Busvognmænd, 3F Transportgruppen, FDM, Rigspolitiet, Færdselsstyrelsen og International Transport Danmark.

./. Vedlagt fremsendes notat om denne gennemgang.

Blandt de involverede parter er den generelle opfattelse, at de nuværende overhalingsforbud fungerer fornuftigt, så der synes ikke at være noget aktuelt behov for ændringer.

Der er imidlertid ikke enighed om dispensationsbestemmelsen, der er udstedt i forbindelse med forsøget.

Rigspolitiet har tidligere henvendt sig til ministeriet og peget på, at den nuværende regel er vanskelig at anvende. Rigspolitiet har opstillet et alternativ til den nuværende dispensationsregel. Vejdirektoratet foreslog en tredje mulighed til dispensationsregel. Der var bred tilslutning i arbejdsgruppen til at undersøge muligheden for at anvende denne tredje mulighed; men politiet fandt ikke at denne nye dispensationsregel kunne anvendes.

Branchen har intet at indvende mod den nuværende dispensationsregel.

Vejdirektoratet har undersøgt omfanget af overtrædelser af overhalingsforbuddet. Det viser sig, at omfanget af overtrædelser er nogenlunde uændret siden forsøget med overhalingsforbud blev startet i 2001.

På denne baggrund finder Vejdirektoratet ikke anledning til at behandle dispensationsspørgsmålet yderligere på nuværende tidspunkt; men vil løbende følge med i omfanget af overtrædelser med henblik på at rejse spørgsmålet, hvis der sker en væsentlig udvikling i omfanget af overtrædelser.

Med venlig hilsen

Niels Chr. Skov Nielsen
Driftsdirektør



Overhalingsforbud uden betydning

Et totalt forbud for lastbiloverhalinger på to-sporede motorveje er uden betydning for trafiksikkerheden. Og forbuddet kan i bedste fald kun give en minimal bedre fremkommelighed for privatbilisterne og fjerne irritation, mener Rådet for Større Trafiksikkerhed.

Forslaget om at udvide de forbudsstrækninger på 400 kilometer, som allerede findes for lastbiler på det danske motorvejsnet, kommer fra Venstres retsordfører Kim Andersen. Han er træt af, at lastbiler overhaler hinanden i sneglefart - de såkaldte elefantoverhalinger. Han mener, de både kan give farlige situationer og skabe trængsel. Han støttes af de konservative og socialdemokraterne.

Men direktør Anders Rosbo fra Rådet for Større Trafiksikkerhed tvivler på, at et forbud vil have nogen virkning.

- Lastbileres overhaling af hinanden er ikke noget sikkerhedsmæssigt problem, og et forbud vil ikke have nogen nævneværdig betydning. Men det kan måske betyde lidt for fremkommeligheden for privatbilismen, siger Anders Rosbo.

Brancheorganisationen Dansk Transport og Logistik mener, at et forbud er en helt forkert løsning.

Ritzau