

## OVERHALINGSFORBUD PÅ FLERE MOTORVEJSSTRÆKNINGER

Departementet har anmodet Vejdirektoratet om at overveje muligheden for at indføre yderligere overhalingsforbud for lastvogne mv. på motorvejsnettet. Overhalingsforbuddet skulle gælde over en længere, sammenhængende strækning.

### Baggrund

I 2001 blev der på en række motorvejsstrækninger som forsøg gennemført forbud mod overhaling med lastbiler, busser 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 gavnlige for sikkerhed eller fremkommelighed. De eksisterende strækninger med overhalingsforbud er almindeligvis ca. 10 km lange, og der er som minimum 10 km mellem de enkelte strækninger.

På bilag 1 er vist de motorvejstrækninger, der er berørt af de nugældende overhalingsforbud. Disse gælder for lastbiler, busser og andre biler med påhængskøretøj.

Der vurderes både at være positive og negative effekter ved overhalingsforbud for store køretøjer. Som det fremgår af rapporten fra 2004, er fordelene bl.a., at trafikafviklingen bliver mere glidende. Som ulemper peges der i evalueringen på, at der på strækningerne med overhalingsforbud dannes kolonner af tunge køretøjer.

Selv om de har samme tilladte hastighed, og denne styres af den lovpligtige hastighedsbegrænsning for lastvognenes vedkommende, kører de ikke med samme hastighed.

Ud over den hastighedsspredning, der er blandt køretøjer omfattet af overhalingsforbuddet, forekommer der også enkelte særlig langsomme køretøjer. Hastighedsmålinger på motorveje, hvor der normalt ikke er trængsel, viser, at ca. 2 % af køretøjerne kører med en hastighed mellem 70 og 80 km/t, og i enkelte tilfælde er hastigheden endnu lavere. Ved lange sammenhængende strækninger med overhalingsforbud samler sådanne langsomme køretøjer køer efter sig, og dette medfører dårlig fremkommelighed for køretøjer, der er omfattet af overhalingsforbuddet. De vil ende med at køre i kolonner, og det kan evt. føre til overtrædelse af overhalingsforbuddet.

Hyppighed og længde af kolonner af store køretøjer vil typisk stige med øget længde af overhalingsforbudsstrækningen. En lang kolonne af lastbiler kan dels give problemer ved motorvejstilførsler, hvor nogle førere af køretøjer fra rampen kan være betænkelige ved at skulle flette ind i kolonnen, og dels medføre en forringelse af trafikafviklingen, idet en "langsomtkørende personvogn" (En der fx kører 100 km/t på en "130 strækning"), vil forringe trafikafviklingen i det hurtige spor, idet bagfra kommende hurtigere personbiler ikke kan komme forbi.

Overhaling af en lang kolonne af lastvogne kan tillige være specielt ubehagelig og langsom i regnvejr, hvor lastvognene skaber en tåge af vandpartikler omkring sig.

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 fanget af en forankørende 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 iflg. beregningerne forventes, at ca. 30 % af køretøjerne, der er omfattet af overhalingsforbudet, 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.

Som nævnt gælder de eksisterende overhalingsforbud såvel for lastbiler som busser og andre biler med påhængskøretøj. Det er almindeligvis lastbilernes overhaling af hinanden, der giver anledning til den største irritation for andre trafikanter. Lastbilernes hastighedsbegrænsere er stillet til ca. 90 km/t, så lastbilers overhalinger foretages med meget lav hastighedsforskel. Hastighedsbegrænseren hæmmer ikke en overhaling, der foretages af en bus eller en personbil. Hvis man således primært sigter mod indgreb over for længerevarende lastvognsoverhalinger, kan forbudet begrænses til lastbiler, selv om alle de nævnte køretøjskategorier har samme tilladte hastighed – nemlig 80 km/t.

I forbindelse med forsøgsprojektet med overhalingsforbud blev problemet med overhaling af specialtransporter (fx transporter af møllevinge) fremhævet såvel af politiet som af DTL. Dette problem bliver i dag håndteret ved, at der er udsendt en opfordring til politimestrene om ikke at skride ind over for køretøjer, der overhaler langsomtkørende specialtransporter, hvis overhalingen sker med en hastighedsdifference på mindst 20 km/t, og det i øvrigt kan foregå lovligt. Rigspolitiet er ikke tilfreds med denne dispensationsmulighed. De kan reelt ikke håndhæve overtrædelser. Rigspolitiet har foreslået en anden dispensationsmulighed. Det vil i praksis betyde, at muligheden for, at lastvogne mv. kan overhale et langsomt køretøj, vil blive dårligere end i dag.

Overhalingsforbud over en længere strækning

Hvis der skal gennemføres et forsøg med overhalingsforbud over en længere strækning, kunne følgende strækninger være aktuelle:

	ÅDT alle køretøjer		ÅDT lastbiler		Målesnit antal	Bemærkn.
	typisk	maks	typisk	maks		
Grænsen – Kolding S	nord:34.000 syd: 25.000	v. Kolding: 38.600	nord: 8.000 syd: 6.000	8.000	4	Målesnittene er meget samlet og ligger km 15-21 og km 57-59
Skærup – Århus S	nord:49.000 midt: 46.000 syd: 58.000	VjFj: 64.400	nord: 7.000 midt: 7.000 syd:10.000	VjFj: 14.200	15	VjFj= Vejle Fjord
St.bælt – Middelfart	vest: 53.000 øst: 34.000	54.300	vest: 7.000 øst: 4.000	8.300	6	



Strækningen fra Grænsen til Kolding S er ca. 75 km lang.

Strækningen fra Skærup til motorvejskryds Århus S er ca. 65 km lang.

Strækningen fra Storebælt til Middelfart er ca. 75 km lang; men vil ligge i forlængelse af overhalingsforbuddet, der allerede eksisterer på Storebæltsbroen.

I tabellen er der også anført, hvor mange trafikmålestationer der er på strækningerne. Ud fra en analysemessig indgang vil den bedste forsøgsstrækning være strækningen mellem Skærup og Århus S. Den har tillige en høj trafikintensitet både totalt og af lastbiler. For ikke at lægge for kraftige restriktioner på trafikken kan man begrænse overhalingsforbuddet til kun at gælde for lastbiler og kun i myldretiderne på hverdage.

Afmærkningen af overhalingsforbuddet forudsættes udført på samme måde som de allerede opstillede forbud. Det vil sige, at der opsættes forbudstavler for hver kilometer.

Hvis det forudsættes, at et forsøg gennemføres på strækningen mellem Skærup og Århus S vil et overhalingsforbud for lastbiler, busser og personbiler med påhængskøretøj koste af størrelsesorden 2,6 mio. kr. Hvis overhalingsforbuddet alene begrænses til at gælde lastbiler, vil skiltningen være enklere og koste af størrelsesorden 2,0 mio. kr. Dette omfatter projektering, opsætning af skilte samt en slutevaluering efter 2 år.

Hvis forsøget gennemføres på en af de andre strækninger, vil der ud over ovennævnte også være behov for at etablere nogle yderligere målestationer for at kunne dokumentere trafikanternes adfærd. Etablering af fx 5 nye stationer vil koste af størrelsesorden 0,5 mio. kr.

Det skal for god ordens skyld anføres, at etableringen af overhalingsforbuddet kræver politiets samtykke, hvilket ikke er indhentet. Ligeledes har projektet ikke været drøftet med branchen.

Vejdirektoratet anbefaler, at den bedste strækning til et eventuelt forsøg er strækningen mellem Skærup og Århus S, og at forbuddet kun skal omfatte lastbiler. Det anbefales endvidere, at forbuddet kun bør være gældende i myldretiderne morgen og eftermiddag, som f.eks. 06.00 – 09.00 og 15.00 – 18.00.

Såfremt der træffes beslutning om at gå videre, skal Vejdirektoratet anbefale, at Vejdirektoratet tager kontakt til politiet med henblik på at opnå samtykke. Herefter anbefales det, at Vejdirektoratet orienterer branchen ved indkaldelse af den følgegruppe, som tidligere har bistået Vejdirektoratet ved overvejelser i forbindelse med overhalingsforbud på motorveje. Denne gruppe består af Dansk Transport og Logistik, Danske Busvognmænd, 3F Transportgruppen, FDM, Rigspolitiet, Færdselsstyrelsen, International Transport Danmark og Vejdirektoratet.

Efter en eventuel beslutning om gennemførelse af forsøget er taget, skal der udarbejdes et projekt. Skilteudstyr, fundamenter mv. skal udbydes i licitation, og afmærkningen skal etableres. Det vil derfor tage ca. et halvt år, inden forsøget kan igangsættes blandt andet afhængigt af vejforholdene.

Departementet bør overveje finansieringsmuligheden.



## Bilag 1

