



19. juni 2009
HAS/HL

**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 trafiksikkerhed, 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 hastighedsbegrænser, kører de store køretøjer ikke med samme hastighed. Dels er der ikke hastighedsbegrænser i alle store køretøjer, der er omfattet af overhalingsforbuddet, og dels kan nogle køretøjer med hastighedsbegrænser 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 langsommere køretøjer i højre spor, må det antages, at overhalingsforbud for store køretøjer medfører, at disse samles i kolonner bag ved de langsomste 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 foretrakkes 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 overhales. 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 hastighedsdifferens 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.