

bestående af en lastbil eller en bus, hvis tilladte totalvægt overstiger 3.500 kg, og et registreringspligtigt påhængskøretøj. Tilsvarende gælder efter færdselslovens § 43, stk. 3, for biler med en tilladt totalvægt på højst 3.500 kg, hvis der er tilkoblet påhængsvogn, sættevogn eller registreringspligtigt påhængsredskab, herunder campingvogn, og for motorcykler med tilkoblet påhængsvogn eller registreringspligtigt påhængsredskab.

Bestemmelsen i færdselslovens § 43, stk. 8, hvorefter justitsministeren efter forhandling med transport- og energiministeren kan træffe bestemmelse om udførelse af forsøg med højere hastigheder på motorveje for de i stk. 2 og 3 nævnte køretøjer, blev indsat ved lov nr. 473 af 31. maj 2000 om ændring af færdselsloven.

Ifølge forarbejderne til lov nr. 473 af 31. maj 2000 fandt Trafikministeriet det hensigtsmæssigt at udføre et landsdækkende forsøg med højere hastigheder på motorvejsnettet kombineret med overhalingsforbud visse steder forud for en beslutning om en eventuel forhøjelse af hastighedsgrænsen for disse køretøjer på motorveje. Endvidere var formålet med forsøget at få afklaret, om der hermed kunne skabes en mere glidende trafikudvikling.

Bekendtgørelse nr. 294 af 24. april 2001 om forsøg med højere hastighedsgrænser på motorveje for visse køretøjer omfattet af køretøjbestemte hastighedsgrænser, som trådte i kraft den 1. maj 2001, er udstedt i medfør af færdselslovens § 43, stk. 8. Efter § 1 i denne bekendtgørelse gælder en hastighedsgrænse på motorveje på 80 km i timen for de i færdselslovens § 43, stk. 2 og 3, nævnte køretøjer.

Samtidig med, at forhøjelsen af hastighedsgrænsen trådte i kraft, blev der etableret overhalingsforbud på 11 forsøgsstrækninger på motorvejsnettet. Overhalingsforbuddet omfatter de i færdselslovens § 43, stk. 1-3, nævnte køretøjer med undtagelse af motorcykler med tilkoblet påhængsvogn eller registreringspligtigt påhængsredskab.

Beslutninger om overhalingsforbud på motorveje træffes i medfør af færdselslovens § 92, stk. 1, af Vejdirektoratet i sin egenskab af vejbestyrelse med samtykke fra politiet.

5.2. Vejdirektoratets rapport om forsøg med 80 km i timen og overhalingsforbud på motorveje

Vejdirektoratet har ved rapport nr. 279 2004, Forsøg med 80 km/t og overhalingsforbud på motorveje – Dokumentation og evaluering, evalueret forsøget med forhøjelse af hastighedsgrænsen på hele motorvejsnettet for de i færdselslovens § 43, stk. 2 og 3,

nævnte køretøjer og forsøget med overhalingsforbud på udvalgte strækninger af motorvejsnettet for de i færdselslovens § 43, stk. 1-3, nævnte køretøjer med undtagelse af motorcykler med tilkoblet påhængsvogn eller registreringspligtigt påhængsredskab.

For så vidt angår forsøget med forhøjelse af hastighedsgrænsen fremgår det af rapporten, at evalueringen viser, at forsøget hverken har ført til signifikant større hastighed for køretøjer med en længde over 12,5 meter eller signifikant flere ulykker, hvor lastbiler, lastbilvogn og biler med tilkoblet registreringspligtigt påhængskøretøj har været involveret. En signifikant ændring defineres i rapporten som en ændring, der ikke skyldes statistiske tilfældigheder.

Det fremgår endvidere af rapporten, at der ikke ud fra politiets erfaringer er forhold, der taler imod, at ordningen gøres permanent. Politiet vurderer således, at overhalingsforbuddet kombineret med hastighedsforøgelsen har medvirket til en mere glidende trafikafvikling, uden at færdselssikkerheden dermed ses at være blevet forringet. Det er i øvrigt ifølge rapporten politiets vurdering, at en del af de omhandlede køretøjer allerede inden forsøget kørte med en hastighed, der var noget højere end 70 km i timen, hvorfor man med forsøget i realiteten har bidraget til at lovliggøre den tidligere hastighed.

Meget tyder ifølge rapporten på, at middelhastigheden for køretøjer med en længde på over 12,5 meter har været relativt upåvirket af den øgede tilladte hastighed. Det oplyses i den sammenhæng i rapporten, at udenlandske undersøgelser viser, at uheldsfrekvensen er lavest, når flest mulige køretøjer kører med en hastighed, der er tæt på middelhastigheden. Ved en højere eller lavere hastighed end middelhastigheden øges den relative uheldsfrekvens markant, dvs. at en øget hastighedsspredning giver en øget uheldsrisiko.

Af rapporten fremgår det, at der ikke blev registreret negative effekter af forhøjelsen af hastighedsgrænsen.

5.3. Justitsministeriets overvejelser

Justitsministeriet foreslår, at hastighedsgrænsen på 80 km i timen for de i færdselslovens § 43, stk. 2 og 3, nævnte køretøjer, som forsøgsvis blev indført ved bekendtgørelse nr. 294 af 24. april 2001, indføres som almindelig hastighedsgrænse på motorveje for disse køretøjer. Samtidig bortfalder bekendtgørelsen om forsøgsordningen i medfør af den foreslåede § 3, stk. 2.

I den forbindelse lægger Justitsministeriet vægt på, at Vejdirektoratet i forbindelse med evalueringen af forsøget ikke har registreret negative effekter af for-