

Nicklas Svendsen

Fra: Johanne Berner Hansen <jbh@dbr.dk>
Sendt: 8. april 2019 13:55
Til: Færdselsstyrelsen
Cc: Nicklas Svendsen
Emne: TS20000-00221; Høring over udkast til bkg. om ændring af bkg. om særtransport

Dansk Bilbrancheråd har modtaget ovenstående høring, men har ingen bemærkninger.

Med venlig hilsen



Johanne Berner Hansen
Juridisk chef, Advokat

Mobil +45 8877 2264
Mail jbh@dbr.dk

Dansk Bilbrancheråd
Kirkevej 1-3
2630 Taastrup
Tel +45 4399 6633
www.dbr.dk

*Sikker e-mail kan sendes til cvr.
nr. 53 38 44 12*

Nicklas Svendsen

Fra: 1 - KFST Forbrugerombudsmanden (KFST)
<FORBRUGEROMBUDSMANDEN@forbrugerombudsmanden.dk>
Sendt: 11. april 2019 13:12
Til: Færdselsstyrelsen
Cc: Nicklas Svendsen
Emne: SV: Høring over udkast til bekendtgørelse om ændring af bekendtgørelse om særtransport

J.nr. – FO-19/05625

Til Færdselsstyrelsen

Vedr.: j.nr. TS20000-00221

Idet vi henviser til e-mail af 5. april 2019 skal vi herved meddele, at udkast til bekendtgørelse om ændring af bekendtgørelse om særtransport ikke giver Forbrugerombudsmanden anledning til bemærkninger.

Med venlig hilsen
På Forbrugerombudsmandens vegne

Gitte Albrecht Pedersen

Chefsekretær

Direkte tlf.: 4171 5092

E-mail: gap@forbrugerombudsmanden.dk



Carl Jacobsens Vej 35
2500 Valby
Tlf. +45 4171 5151

Se vores privatlivspolitik på forbrugerombudsmanden.dk

Nicklas Svendsen

Fra: Pia Saxild <PS@fbr.dk> på vegne af Forbrugerrådet Tænk Hoeringer <hoeringer@fbr.dk>
Sendt: 9. april 2019 09:17
Til: Færdselsstyrelsen
Emne: SV: Høring over udkast til bekendtgørelse om ændring af bekendtgørelse om særtransport

J.nr. TS20000-00221

Forbrugerrådet Tænk vurderer, at udkast til bekendtgørelse om ændring af bekendtgørelse om særtransport ligger uden for vores interesseområde og vil derfor undlade at forholde os hertil. Forbrugerrådet Tænk kan således ikke tages til indtægt for at støtte forslaget eller for at gøre det modsatte.

Med venlig hilsen

Helen Amundsen

Seniorrådgiver

Forbrugerrådet Tænk

T +45 7741 7732 / ha@fbr.dk / taenk.dk

Fiolstræde 17 B / Postboks 2188 / 1017 København K

**Forbrugerrådet
Tænk**

Danish Consumer Council

Fra: Færdselsstyrelsen [mailto:info@fstyr.dk]

Sendt: 5. april 2019 11:23

Emne: Høring over udkast til bekendtgørelse om ændring af bekendtgørelse om særtransport

Til høringsparterne

Se venligst vedlagte høring over udkast til bekendtgørelse om ændring af bekendtgørelse om særtransport.

Der er høringsfrist den 3. maj 2019.

Venlig hilsen

Camilla Bach

Juridisk fuldmægtig

Færdselsstyrelsen

Danish Road Safety Agency

Sorsigvej 35

6760 Ribe

Tlf.: +45 7221 8899

www.fstyr.dk



Færdselsstyrelsen er en del af Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsen

Nicklas Svendsen

Fra: Henrik Severin Hansen <hsh@regioner.dk>
Sendt: 12. april 2019 08:24
Til: DUT; Nicklas Svendsen
Cc: Simone Overgaard Bedholm; Rasmus Hjorth; Birgitte Nymark
Emne: VS: Økonomisk høring over udkast til bekendtgørelse om ændring af bekendtgørelse om særtransport TS20000-00221

Danske Regioner har på det foreliggende grundlag ingen bemærkninger til den økonomiske høring.

Med venlig hilsen

Henrik Severin Hansen
Chefrådgiver

Center for Regional Udvikling, EU og Miljø (REM)

Danske Regioner
Dampfærgevej 22
2100 København Ø

T 35298257

M 21152933

E hsh@regioner.dk

Nicklas Svendsen

Fra: R. Arnt <ra@dku.dk>
Sendt: 15. april 2019 13:39
Til: Færdselsstyrelsen
Emne: Høring over udkast til bekendtgørelse om ændring af bekendtgørelse om særtransport j.nr. TS20000-00221.

Til Færdselsstyrelsen

Dansk Kørelærer-Union skal hermed meddelelse, at vi ikke har bemærkninger til dette udkast.

Med venlig Hilsen/Kind regards



Dansk Kørelærer-Union
René Arnt
Landsformand
Vice President at European Driving Schools Association
telefon +45 40 84 45 42
Mail: ra@dku.dk
www.dku.dk

Nicklas Svendsen

Fra: Dennis Lange <dbl@fdm.dk>
Sendt: 25. april 2019 14:56
Til: Færdselsstyrelsen
Cc: Nicklas Svendsen
Emne: SV: Høring over udkast til bekendtgørelse om ændring af bekendtgørelse om særtransport

FDM takker for det fremsendte høringsmateriale.
FDM har ingen bemærkninger.

Venlig hilsen

Dennis Lange
Juridisk konsulent



T: +45 45 27 07 13
M: +45 51 14 69 92
dbl@fdm.dk · fdm.dk
Firskovvej 32
2800 Kgs. Lyngby

Fra: Færdselsstyrelsen <info@fstyr.dk>
Sendt: 5. april 2019 11:23
Emne: Høring over udkast til bekendtgørelse om ændring af bekendtgørelse om særtransport

Til høringsparterne

Se venligst vedlagte høring over udkast til bekendtgørelse om ændring af bekendtgørelse om særtransport.

Der er høringsfrist den 3. maj 2019.

Venlig hilsen

Camilla Bach
Juridisk fuldmægtig

Færdselsstyrelsen
Danish Road Safety Agency
Sorsigvej 35
6760 Ribe

Tlf.: +45 7221 8899
www.fstyr.dk



Færdselsstyrelsen er en del af Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsen

Nicklas Svendsen

Fra: Ida Nynne Daarbak Jensen <idj@abdk.dk>
Sendt: 29. april 2019 10:06
Til: Færdselsstyrelsen
Cc: Nicklas Svendsen
Emne: Høring over udkast til bekendtgørelse om ændring af bekendtgørelse om særtransport

Kære Færdselsstyrelsen

Høring over udkast til bekendtgørelse om ændring af bekendtgørelser om særtransport giver ikke anledning til bemærkninger fra AutoBranchen Danmark.

Med venlig hilsen

Ida Nynne Daarbak Jensen
Jurist



mobil: +45 53 55 14 00
tlf: +45 33 31 45 55

www.abdk.dk
idj@abdk.dk



Nicklas Svendsen

Fra: FMI-PK-MY08 König, Peter <FMI-PK-MY08@mil.dk>
Sendt: 29. april 2019 10:09
Til: Færdselsstyrelsen
Cc: Nicklas Svendsen
Emne: j.nr. TS20000-00221. Høring over udkast til bekendtgørelse om ændring af bekendtgørelse [RELEASABLE TO INTERNET TRANSMISSION]

RELEASABLE TO INTERNET TRANSMISSION

Pænt goddag

Forsvarsministeriets Materiel- og Indkøbsstyrelse har ingen bemærkninger til "Høring over udkast til bekendtgørelse om ændring af bekendtgørelse".

Med venlig hilsen

Peter König
Major, MBI
Forsvarets Køretøjsikkerhedsinspektør

FORSVARSMINISTERIET
MATERIEL- OG INDKØBSSTYRELSEN
Lautrupbjerg 1-5, 2750 Ballerup
Kontor +45 728 15398 Mobil +45 2233 8543

RELEASABLE TO INTERNET TRANSMISSION

Vi goer opmaerksom paa, at denne e-mail kan indeholde information, der kun er beregnet for modtageren. Hvis du ved en fejltagelse har modtaget e-mailen, maa du ikke anvende indholdet i nogen sammenhaeng og vi beder dig venligst informere afsender om fejlen ved at bruge besvar-funktionen. Samtidig beder vi dig slette alle kopier af e-mailen i dit system uden at videresende eller kopiere den. Selvom e-mailen og enhver vedhaeftet fil efter vores overbevisning er fri for virus og andre fejl, som kan paavirke computeren eller it-systemet, hvori den modtages og laeses, aabnes den paa modtagerens eget ansvar. Vi paatager os ikke noget ansvar for tab eller skade, som er opstaaet i forbindelse med at modtage eller aabne e-mailen. Hvis du har problemer med at aabne vedhaeftede filer, kan du finde information paa dette link <http://www.fmi.dk/Pages/winmail.aspx>.

Please note that this message may contain confidential information. If you have received this message by mistake, please inform the sender of the mistake by sending a reply, and then delete the message from your system without making, distributing or retaining any copies of it. Although we believe that the message and any attachments are free from viruses and other errors that might affect the computer or IT system where it is received and read, the recipient opens the message at his or her own risk. We assume no responsibility for any loss or damage arising from the receipt or use of this message. If you are having trouble opening attached files, you can get further information via this link <http://www.fmi.dk/Pages/winmail.aspx>.

Nicklas Svendsen

Fra: Andrea Højgaard Jørgensen <ajg@kfst.dk>
Sendt: 30. april 2019 13:25
Til: Færdselsstyrelsen
Cc: Nicklas Svendsen
Emne: Høringssvar: j.nr. TS20000-00221

Konkurrence- og Forbrugerstyrelsen udgør sammen med Konkurrencerådet en uafhængig konkurrencemyndighed. De følgende høringsbemærkninger afgives udelukkende som konkurrencemyndighed.

Konkurrence- og Forbrugerstyrelsen har ingen bemærkninger til høring over udkast til bekendtgørelse om ændring af bekendtgørelse om særtransport.

Med venlig hilsen

Andrea Højgaard Jørgensen

Stud.merc.(jur.)/Student assistant
Konkurrence- og Forbrugerstyrelsen/
Danish Competition and Consumer Authority
Direkte +45 4171 5033
E-mail ajg@kfst.dk

Følg os: [LinkedIn](#), [Twitter](#), [Facebook](#)



KONKURRENCE- OG FORBRUGERSTYRELSEN

Carl Jacobsens Vej 35
2500 Valby
Tlf. +45 4171 5000

*Vi arbejder for velfungerende markeder.
Se vores privatlivspolitik på kfst.dk.*

Nicklas Svendsen

Fra: RAD FP Sikker <rigsadvokaten@ankl.dk>
Sendt: 1. maj 2019 15:00
Til: Færdselsstyrelsen
Cc: Nicklas Svendsen
Emne: Høring over udkast til bekendtgørelse om ændring af bekendtgørelse om særtransport - j.nr. TS20000-00221.

Færdselsstyrelsen har ved e-mail af 5. april 2019 anmodet om Rigsadvokatens eventuelle bemærkninger til høring over udkast til bekendtgørelse om ændring af bekendtgørelse om særtransport (j.nr. TS20000-00221).

Ved telefonsamtale af 30. april 2019 mellem Nicklas Svendsen, Færdselsstyrelsen, og specialanklager Tina Sandager, Rigsadvokaten, blev det oplyst, at der i høringsudkastet er sket en trykfejl, således at det rettelig under pkt. 8 i udkast til bekendtgørelse om ændring af bekendtgørelse om særtransport er § 41, stk. 3, 1. pkt., der påtænkes ændret, og ikke § 41, stk. 1, 1. pkt. som anført.

På denne baggrund giver udkastet ikke anledning til bemærkninger.

Med venlig hilsen

Tina Sandager
Specialanklager

Tlf.nr. 3032 4543

E-mail: tsa007@ankl.dk



RIGSADVOKATEN

Rigsadvokaten
Kvalitetsafdelingen
Frederiksholms Kanal 16
1220 København K

Telefon: 72 68 90 00
Telefax: 72 68 90 04
E-mail: rigsadvokaten@ankl.dk
www.anklagemyndigheden.dk

Nicklas Svendsen

Fra: Erik Søbjerg <eris@vd.dk>
Sendt: 2. maj 2019 10:13
Til: Færdselsstyrelsen
Cc: Nicklas Svendsen; hoeringer
Emne: Vejdirektoratets svar på høring over udkast til bekendtgørelse om ændring af bekendtgørelse om særtransport

Til Færdselsstyrelsen

Vejdirektoratet har set på udkastet til bekendtgørelse om ændring af bekendtgørelse om særtransport.

Vejdirektoratet skal for god orden skyld orientere om, at vi har ikke bemærkninger til udkastet til bekendtgørelsen.

Venlig hilsen

Erik Søbjerg
Specialkonsulent
Planlægning og Myndighed (Middelfart)



Teglårdsparken 102
5500 Middelfart

Telefon +45 7244 3333
Direkte +45 7244 2622
Mobil +45 2294 5137

eris@vd.dk
vejdirektoratet.dk

Vejdirektoratet er ansvarlig for behandlingen af de personoplysninger, vi modtager om dig. Læs mere om vores privatlivspolitik på vejdirektoratet.dk. Hvis du sender følsomme oplysninger til os, opfordrer vi til, at du bruger din digitale postkasse på borger.dk eller virk.dk.

Nicklas Svendsen

Fra: Finn Bjerremand <fba@dtl.eu>
Sendt: 2. maj 2019 15:22
Til: Færdselsstyrelsen
Cc: Nicklas Svendsen; Ove Holm; jhs@danskerhverv.dk; John Roy Vesterholm; Jan Ruberg Kjelgaard (jrk@avas.dk); Mark Kristensen (mark@tagekristensen.dk); Finn Bjerremand
Emne: Høringssvar til udkast til bekendtgørelse om ændring af bekendtgørelse om særtransport af 5. april 2019

Hej

Hermed fremsendes DTL-Danske Vognmænds høringssvar til udkast til bekendtgørelse om ændring af bekendtgørelse om særtransport af 5. april 2019

Såfremt der er spørgsmål står vi til venlig disposition.

Venlig hilsen

Finn Bjerremand

Teknisk konsulent

DTL Danske Vognmænd

Grønningen 17, Postboks 2250

1019 København K

Tel: 7015 9500 - Mobil: 40961611- fba@dtl.eu



www.dtl.eu



Følg os på

Facebook



Forsikringspartner for
DTL-Danske Vognmænd
Hør mere på tlf. 70121232
Se mere på www.if.dk/dtl

**Færdselsstyrelsen
Sorsigvej 35
6760 Ribe**

Deres ref.:

Vor ref. OHO/fba – 19-144

Dato: 2.5.2019

Høringssvar til udkast til bekendtgørelse om ændring af bekendtgørelse om særtransport af 5. april 2019

DTL-Danske Vognmænd og DTL Kran Blok Erfa skal hermed kvittere for udkastet til en mindre revidering af Bekendtgørelse om Særtransport. Ændringerne lægger op til en mere bred revision af bekendtgørelsen, der bliver stadig mere aktuell.

Nærværende svar har derfor to hovedafsnit. I første hovedafsnit adresseres de konkrete ændringer foreslået i høringen. I andet afsnit angives de ønsker, vi har til en bredere revision af regelsættet.

DTL medvirker gerne til, at vi får en ny og fremtidsorienteret Særtransportbekendtgørelse, der samtidig afspejler indgangen til 2020'erne. Ligeledes bidrager DTL også gerne med råd og vejledning til, at Færdselsstyrelsen kan få det nye udstedelsessted for særtransporttilladelser i Ribe til at fungere så godt som muligt.

DTL Kran Blok Erfas medlemmer afholder også gerne en temadag, hvor medlemmer vil fremvise materiel til særtransport belæsset med særtransportgods, så det er muligt at se hvordan særtransportopgaverne løses.

Høringen

DTL har med stor tilfredshed konstateret at der i § 24, stk. 2, indsættes som 3. pkt., at »Udeleligt bredt gods må i øvrigt transporteres vandret liggende, uanset bredden af transporten herved forøges, såfremt bredden af transporten ikke overskrider 3,30 m.« Det løser problemerne for de tilladelsesfrie brede transportere.

DTL forudsætter, at der ikke ændres anden praksis på området herunder for tilladelser, så det eksempelvis fremover stadig skal være muligt at kunne få udstedt stræknings-/årstilladelser til at transportere flere overdimensionerede vandretliggende kolli af gangen med bredde på op til 3,65 m uden restriktioner på, hvordan godset er placeret. Ligeledes bør det fortsat også være muligt at kunne få udstedt særtransporttilladelser til at kunne udføre særtransporter med vandretliggende gods med flere ens kolli oven på hinanden med en bredde over 3,65 m, hvor godsets beskaffenhed og håndteringen på laste- eller lossested medfører, at det skal transporteres vandret.

Ved brede transportere, hvor der anvendes skråstilling skal det være muligt at kunne samlaste flere brede kolli så transportens totalbredde derved maksimalt forøges med yderligere 10%.

DTL er endvidere enige i, at der indsættes ny § 24, stk. 2, 3. pkt. samt ny § 25a, hvorefter det præciseres, at: *Tilladelsesfri kørsel med brede armeringsnet op til 3,30 m i bredden* tillades. Det løser udfordringen med at kunne transportere armeringsnet vandretliggende. Dermed sikres, at armeringsnet også kan løftes vandret på og af køretøjerne, hvilket er med til højne arbejdsmiljøet ved såvel afsender som modtager af armeringsnet. Eventuel afmærkning, godssikring og evt. sikkerhedsafskærmning af godset bør dog ikke indregnes i bredden.

Ligeledes er der også tilfredshed med § 31, stk. 5, Blokvogn, der ikke er tildelt nummerplade, nu kan anvende en prøveplade, jvf. de gældende regler. Dog bør blokvognstog med en samlet længde på indtil 18,5 m i totallængde være omfattet af reglerne.

Det er også glædeligt at § 33, stk. 2, nu giver mulighed for at medbringe cykel, knallert, motorcykel eller en bil med en tilladt totalvægt, der ikke overstiger 3.500 kg på blokvogn, såfremt transportmidlet skal anvendes til transport af kranens fører, og det ikke kan medbringes på kranens egen transport.

DTL er enig i, at det er godt med relevant information, men intervallet med højst fem dage i gyldighed for udskrift for særtransport er for kort. Mange særtransportørers lastvogne kommer måske ikke hjem til vognmandens hjemsted i længere tid, og derfor bør fristen være uændret ift. gældende tekst, da det fungerer godt, og vi mener at transportørerne skal have mulighed for sammen med kunderne at kunne planlægge deres særtransporter i god tid.

En generel revision af regelsættet

Således er DTLs holdning til de foreslåede ændringer. Idet vi forstår, at Færdselsstyrelsen ønsker at gennemføre et mere gennemgribende og nødvendigt facelift af særtransportbekendtgørelsen, har DTL Kran Blok Erfa flere relevante forslag, som både kan være med til at sænke klimabelastningen og forbedre trafiksikkerheden.

DTL vil også gerne opfordre Færdselsstyrelsen til at ordet **nødvendiggør** ændres tilbage til **medfører**, som det tidligere har været i bekendtgørelsen.

Ændring fra

Bekendtgørelse om særtransport

§ 1 Denne bekendtgørelse fastsætter regler for særtransport, hvorved, med mindre andet er bestemt, forstås transport af udeleligt gods, der nødvendiggør overskridelse af en eller flere af bestemmelserne om køretøjets største bredde, længde, højde, vægt og akseltryk (dimensionsbekendtgørelsen), samt kørsel med mobilkran, store påhængsredskaber og med belæsset såvel som ubelæsset blokvogn.

Ændres til

Bekendtgørelse om særtransport

§ 1 Denne bekendtgørelse fastsætter regler for særtransport, hvorved, med mindre andet er bestemt, forstås transport af udeleligt gods, der medfører overskridelse af en eller flere af be-

stemmelserne om køretøjets største bredde, længde, højde, vægt og akseltryk (dimensionsbekendtgørelsen), samt kørsel med mobilkran, store påhængsredskaber og med belæsset såvel som ubelæsset blokvogn.

Samt

§24 Transport, som nødvendiggør overskridelse af bestemmelserne i dimensionsbekendtgørelsen, må kun foregå, såfremt godset er udeleligt i den pågældende dimension eller ikke uden væsentlig vanskelighed kan adskilles, og såfremt der kun transporteres et stykke gods, jf. dog stk. 2-4 samt §18 stk. 4-7, §19, §27, stk. 2, §30 og §33.

Ændres til

§24 Transport, som medfører overskridelse af bestemmelserne i dimensionsbekendtgørelsen, må kun foregå, såfremt godset er udeleligt i den pågældende dimension eller ikke uden væsentlig vanskelighed kan adskilles, og såfremt der kun transporteres et stykke gods, jf. dog stk. 2-4 samt §18 stk. 4-7, §19, §27, stk. 2, §30 og §33.

DTL vil ud fra et trafikikkerhedsmæssigt synspunkt opfordre til at udtrækbare og udsvingbare forbreddninger igen bliver tilladt i forbindelse med afvikling af brede særtransporter, på registrerede køretøjer, sådan som det med stor succes har været praktiseret siden midten af 70'erne og helt frem til at Politiet for 4 år siden pludselig uden varsel ændrede deres fortolkning af, hvornår forbreddninger må anvendes.

Nu til dags er det endog almindeligt med hydrauliske forbreddninger, som automatisk skydes ud eller ind ved aktivering af en kontakt og forbreddningerne sikrer at godset står trafikikkert understøttet under transporten og anvendes i resten af verden ved brede særtransporter uden hensyn til registreringsform og uden problemer, ligesom det i mere end 40 år har været anvendt i Danmark.

Anvendelse af denne type sikkerhedsudstyr bør ikke afhænge af, om køretøjet kører som blokvogn eller som registreret køretøj, men i stedet på baggrund af sund fornuft, der er med til at højne trafikikkerheden. Med den nuværende fortolkning er trafikikkerheden lavere prioriteret, og transporteffektiviteten bliver holdt unødvendigt langt nede med en højere fragtomkostning til følge samtidig med at køretøjer, der er specialbyggede til lette særtransporter kører rundt som blokvogn med kun et kolli. Det kan eksempelvis være ved en transport af en mindre bred gravemaskine, hvor larvebåndene kun står på selve vognen med ca. 20 % af båndets bredde i begge sider.

En sådan transport er meget afhængig af kraftige surringer og er desuden farlig at laste og losse, fordi der kan være risiko for at maskinen glider ud til en af siderne, når der køres ombord på køretøjet. Med forbreddningerne kan den samme maskine måske stå på understøttet bund med fx 80 % af arealet af hvert larvebånd på, hvilket absolut er trafikikkerhed i stor målestok.

Ved at transporten skal afvikles som en blokvognstransport, for at forbreddingerne kan anvendes, afskærer man transportøren for fx at laste en mindre maskine på foran eller bagved, selv om der er plads og transportens samlede vægt ikke overstiger det lovlige i dimensionsbekendtgørelsen.

Dette vil også blive medtaget i høringssvaret på dimensionsbekendtgørelse.

Under henvisning til, at vore nabolande Norge, Sverige samt Storbritannien helt har afskaffet frihøjderestriktionerne for al lastvognstransport, og Finland senest har hævet den generelle frihøjde for alle former for transport til 4,40 m samt den påtænkte ændring af frihøjden for almindelig transport i Danmark, foreslår DTL, at frihøjden ved tilladelsesfri særtransport hæves fra de nuværende 4,10 m og til 4,30 m. Det vil medføre væsentlig mindre bureaukratisk og ressourcekrævende arbejde, hvor transportørerne alligevel selv er ansvarlige for, at den valgte rute kan benyttes, og samtidig vil såvel transportør som chauffør på den enkelte særtransport være tvunget til at skærpe fokus på frihøjden.

Såvel forslaget om tilbageførsel af reglerne for anvendelse af forbreddinger til tidligere, hvor det var sundt fornuft, der afgjorde, hvornår de skulle anvendes, samt forslaget om forøget totalhøjde for tilladelsesfrie særtransporter vil også blive skrevet ind i høringssvaret til høringen om dimensionsbekendtgørelsen.

Af hensyn til klimabelastningen vil DTL opfordre til at det bliver lovligt at udføre transporter med to særtransportopgaver på et vogntog, når det ikke medfører større dimensionsoverskridelser.

Med det ansvar vi har over for klimaet, bør det være tilladt at udføre to særtransporter på en gang, så man ikke skal køre to gange for at udføre to særtransporter, der uden udfordring kan løses på en gang.

Det kan fx være transport af en bred last på forvognen og fx en høj last på påhængsvognen på det samme vogntog og på den samme transport. Det er ikke tilladt i dag, selv om der skal lastes og losses de samme steder eller i umiddelbar nærhed af hinanden med begge kolli.

Af hensyn til klimabelastningen og trafiksikkerheden vil DTL også opfordre til at ændre regelsættet, så modulvogntog kan anvendes til såvel brede som højde særtransporter, fx transport af flere pavilloner eller lignende emner på en gang, eller hvor lastvognen er en stor kranvogn, der fx har tilkoblet en dolly med en trailer, der transporterer godset som skal læses eller aflæsses med kranen. I Finland og Sverige har man anvendt op til 25,25 m lange modulvogntog på den måde i mange år som effektive transportløsninger inden for kran og særtransport. Ved at anvende modulvogntog kan man reducere antallet af køretøjer og dermed bidrage til såvel et bedre klima som højere trafiksikkerhed.

Af hensyn til klimaet mener DTL at det bør være muligt at medføre returgoods på særtransporter, når særtransporten er udført eller omvendt inden den skal udføres. Set i relation til den meget omtalte ”Grønne omstilling” kan man i fremtiden medvirke til at undgå at store vogntog køre tomme rundt pga. bureaukratiske regler, der forbyder at laste almindeligt gods.

Det skal selvfølgelig være inden for en naturlig strækning i forhold til den særtransport, der er omdrejningspunktet i hele transporten.

DTL vil også opfordre til at det bliver tilladt at køre med 3,5" kongetap og tilsvarende 3,5" sættevognskobling ved udførelse af særtransporter, hvor der indgår blokvogntrækkere og blokvogne, der også kan køre som synsfri sammenkobling med registrerede køretøjer. Ved at anvende en sættevognskobling og en trailer med en 3,5" kongetap forbedrer man kun sammenkoblingens sikkerhed, og den nuværende regel medvirker stik mod al fornuftig også til at forringe arbejdsmiljøet og transportørens effektivitet.

Eksempel: En blokvognstrækker og en tilhørende maskintrailer, hvor begge køretøjer kan køre som hh. blokvognstog eller registrerede køretøjer, laster en tung gravemaskine, der kræver blokvognsregistrering. Maskinen lastes i Aarhus og leveres i Roskilde. Da maskinen er lastet af, dukker der en ny transport op af en mindre maskine fra Køge, som kun kræver et registreret vogntog. Denne maskine skal måske leveres i Horsens, så det passer logistisk fint. Men for at kunne køre som registreret vogntog, skal der lige skiftes indmad til lille (2,0") størrelse i såvel sættevognskoblingen som kongetappen på maskintraileren. Det er ikke et arbejde der klares på 10 minutter og vedkommende, der skal gøre det, skal regne med at blive meget beskidt af opgaven, da hele sættevognskoblingen sædvanligvis er godt fedtet ind. Når transporten er udført og den lille maskine er blevet leveret i Horsens, skal der dagen efter igen lastes en stor og tung maskine i Aarhus. Så må der atter skiftes til det store grej. Det er svært at forstå, hvem der har glæde af den nuværende regel.

Af hensyn til såvel den tid, som blokvogne skal påvirke den øvrige trafik, som arbejdsmiljøet for styrmanden på en blokvognsbagende, kaldet efterløber, skal DTL opfordre til, at det for blokvognsoperatører, der styrer efterløbere /blokvognsmoduler ude i bagenden af blokvognstoget, skal være muligt at side på efterløberen/blokvognsmodulet under ligeudkørsel mellem flere rundkørsler m.v. Dette gør sig især gældende, når der skal tvangsstyres i områder, hvor der er langt mellem forhindringerne. Fx fra Aalborg Havn og ud til motorvej E45, hvor blokvognstoget til stor irritation for den øvrige trafik må snegle sig frem i skridttempo mellem rundkørslerne, fordi styrmanden er nødt til at gå bagefter.

DTL mener også, at reglerne for følgebiler bør kigges grundigt over. Følgebiler bør kunne anvendes til at spærre i fx rundkørsler og lignende, som Politiet ofte gør det, så en STA' (Særtransportassistent) ikke skal risikere liv og førerlighed, når der skal udføres trafikdirigering.

Ligeledes bør der følges op med en informationskampagne om følgebiler, så kommende trafikanter ved trafikundervisning m.v. bliver undervist i begrebet følgebiler samt Særtransportassistenternes beføjelser.

DTL mener ud fra et trafiksikkerhedsmæssigt synspunkt, at særtransporter, der skal have tilsluttet en følgebil på motorvejen eller hvor motorvejen skal forlades, skal mødes af følgebilen ved en egnet parkeringsplads, så det ikke skal ske ved en til eller frakørsel på motorvejen.

DTL mener, at føreren af en følgebil som minimum skal være i besiddelse af en kopi af transporttilladelsen, og kopien af tilladelsen skal overdrages i så god tid at han/hun har mulighed for at sætte sig ind i ruten med de evt. forhindringer der måtte være.

DTL mener også, at følgebilsfirmaet skal have en del af ansvaret for at en særtransport gennemføres efter gældende bestemmelser j.fr. særtransportbekendtgørelsen.

Der bør indføres mere faste regler for, hvornår tavlerne på et følgebil skal og må bruges så det ikke er op til føreren selv at afgøre det. I Tyskland har man eksempelvis et krav om at overhaling forbudt skal tændes 800 meter forinden transporten skal trække ud, og det fremgår af tilladelsen.

Det bør for STA-uddannede følgebilsførere ud over færdselsregulering i forbindelse med særtransporter også være tilladt at lave færdselsregulering i forbindelse med andet arbejde, herunder eksempelvis kranarbejde på offentlig vej.

DTL vil anbefale, at Færdselsstyrelsen følger de svenske myndigheder, Trafikverket og indfører Trix systemet til ansøgning og udstedelse af særtransporttilladelser. DTL Kran Blok Erfa ved fra medlemmer, at systemet virker enkelt og godt.

DTL mener også, at STA uddannelsen bør gennemgås og opdateres, gerne så den kommer tættere på de svenske og/eller de tyske regler.

DTL-Danske Vognmænd og DTL Kran Blok Erfa svarer gerne uddybende på eventuelle spørgsmål til dette hørings svar.

Venlig hilsen

DTL-Danske Vognmænd

Finn Bjerremand

Nicklas Svendsen

Fra: Maria Bjørklund <mab@danskbyggeri.dk>
Sendt: 2. maj 2019 13:27
Til: Færdselsstyrelsen
Cc: Torben Liborius
Emne: Høringssvar. Særtransportafgørelsen maj 2019

Att.: Færdselsstyrelsen.

Vedhæftede fremsendes høringssvar ifm. Særtransportafgørelsen af maj 2019 til videre behandling.

f./ Torben Liborius

Venlig hilsen
Maria Bjørklund
Sekretær
Arbejdsmiljø
Tlf. direkte: 72 16 01 55 · Mobil: 21 35 95 87

dansk byggeri

Vi samler byggeri, anlæg og industri

Nørre Voldgade 106 · 1358 København K
www.danskbyggeri.dk · [Abonner på nyheder](#)

Følg os på:



02.05.2019

J-nr.: 447559 / 2629180

Høring over udkast til bekendtgørelse om ændring af bekendtgørelse om særtransport

Dansk Byggeri er glad for anledningen til at afgive høringssvar over de foreslåede ændringer af særtransportbekendtgørelsen.

Det har været en lang proces, men vi vil gerne udtrykke tilfredshed med dialogen med Færdselsstyrelsen. Det er vores indtryk, at styrelsen har haft en god tilgang til dialogen med erhvervslivets organisationer og været imødekommende, men samtidig kritisk-realistiske i forhold til erhvervslivets ønsker.

De foreslåede ændringer af bekendtgørelsen vil, i vores øjne, både åbne for nogle oplagte forbedringer af produktiviteten i transportbranchen, og samtidig fjerne uklarheder om fortolkningen på flere områder.

Dansk Byggeri vil særligt udtrykke tilfredshed med de foreslåede ændringer i punkt 4 og 5. At det gøres tydeligt, at udeleligt gods kan stables vandret inden for den tilladelsesfrie dimension, vil både sikre en god udnyttelse af det eksisterende transportmateriel, og samtidig skabe en bedre og mere sikker arbejdsproces i forbindelse med last- og losning af godset.

Særligt punkt 5, vedrørende den særlige bestemmelse for brede armeringsnet, der anvendes i forbindelse med betonproduktion og betonarbejde, er en god løsning. En god løsning på det store, akutte problem med transport af disse materialer, som opstod i foråret 2018, da politiet skærpede sin fortolkning af nødvendighedskravet og kravene til lastning på skrå eller lodret.

Selv om det ikke er en del af dette ændringsudkast, vil Dansk Byggeri gerne påpege et andet aktuelt problem på særtransportområdet. Der er i vores øjne behov for en dialog med hhv. styrelsen og Politiet om behandlingen af ansøgninger om tilladelse til transport af modulbyggeri med bredde over 5 meter, jf. §16 i særtransportbekendtgørelsen, bekendtgørelse nr. 1328 af 10/12/2014. Det er vores opfattelse, at bestemmelsernes aktuelle fortolkning ikke er i passende overensstemmelse med den udvikling, der er sket inden for byggeriet, og at fejlagtig fortolkning derfor står i vejen for nogle muligheder, der ellers er efterspurgt både af branchen og politisk.

Vi noterer i den forbindelse, at Vejdirektoratet har vurderet, at særtransporter er involveret i få uheld, og derfor ikke udgør en stor sikkerhedsrisiko. Desuden konstaterer Vejdirektoratet, at yderligere analyse er nødvendig for at belyse risikoen ved tilladelse af bredere transportere. Dansk Byggeri vil gerne opfordre og bidrage til, at en sådan analyse gennemføres, så særtransporttilladelser ikke fremover afslås på et grundlag, der i virkeligheden er fejlagtigt.

Venlig hilsen
Dansk Byggeri

f./ Torben Liborius
Erhvervspolitisk direktør



Nicklas Svendsen

Frå: Jesper Højte Stenbæk <jhs@danskerhverv.dk>
Sendt: 3. maj 2019 10:32
Til: Færdselsstyrelsen
Cc: Nicklas Svendsen
Emne: Svar på høring vedrørende forslag til ændring af særtransportbekendtgørelsen

Idet der henvises til styrelsens j.nr. TS20000-00221 sendes hermed svar på ovennævnte høring.

Med venlig hilsen

Jesper Højte Stenbæk
Fagchef for transport og infrastruktur

M. +45 4033 8877
T. +45 3374 6723
JHS@DANSKERHVERV.DK



Dansk Erhverv er erhvervsorganisation og arbejdsgiverforening for fremtidens erhvervsliv. Vi repræsenterer et bredt udsnit af virksomheder og brancheforeninger. Vores mission er at fremme konkurrencekraft hos vores medlemmer i en globaliseret økonomi.

DANSK ERHVERV
Børsen
DK-1217 København K

CVR nr. 43232010
info@danskerhverv.dk
T. +45 3374 6000

www.danskerhverv.dk

[Læs vores persondatapolitik online](#)

Færdselsstyrelsen

3. maj 2019

Forslag til ændring af særtransportbekendtgørelsen

Dansk Erhverv har modtaget styrelsens høring af 5. april 2019 vedrørende ovennævnte.

Vi har set frem til høringen, der adresserer en større udfordring for transportbranche, byggeri og erhvervslivet i øvrigt.

På samme måde ser Dansk Erhverv frem til en kommende større og mere gennemgribende revision af regelsættet, der på flere områder trænger til en opdatering.

I forhold til de foreslåede konkrete ændringer i nærværende høring vil vi i det hele gå ud fra, at de foreslåede ændringer gennemføres snævert på netop de bestemmelser, der nævnes og dermed ikke har indflydelse på tolkningen af andre bestemmelser i regelsættet.

Dette dels fordi de konkret foreslåede ændringer – særligt i forhold til liggende gods og tilladelsesfri særtransport - generelt efter vores opfattelse genskaber en tidligere retstilstand som der var rejst fortolkningsmæssig tvivl om og som vi helt snævert gerne ser løst hurtigst muligt. Og dels fordi eventuelle bredere ændringer først bør drøftes og analyseres i forbindelse med ovennævnte kommende større revision af reglerne.

Dansk Erhverv er i det hele enig i præciseringen af at, udeleligt gods – herunder armeringsjern – må transporteres vandret, hvis bredden ikke overstiger 3,3 m. Eventuel afmærkning, godssikring eller sikkerhedsafskærmning skal ikke indregnes i bredden idet de nye regler i så tilfælde ikke vil være en genskabelse af den hidtidige retstilstand.

Vi er tillige enige i forslaget i § 31, stk. 5, vedrørende prøveskilte til blokvogn. Vi finder dog, at regelsættet bør omfatte blokvogntog med en samlet længde på op til 18½ m.

Dansk Erhverv finder det særdeles glædeligt at der gives mulighed for at medbringe chaufførtransportmiddel på blokvogne med tilbehør til mobilkran. Det vil øge fleksibiliteten i erhvervet.

Vi er dog derimod ikke enige i, at forslaget til ny pkt. 15 (der erstatter den hidtidige § 23, stk. 4) angiver at den medbragte udskift til særtransporter højst må være fem dage gammel. Fristen bør fastholdes på 1 måned jf. de eksisterende regler.

Forslaget vil medføre administrativt besvær for erhvervet. Samtidig er vi ikke bekendt med, at dette skulle have givet anledning til udfordringer. Vi ser derfor ikke nogen grund til at ændre bestemmelsen. Vi har ingen bemærkninger til at den flyttes fra bekendtgørelsesteksten til bilaget.

Med venlig hilsen



Jesper Højte Stenbæk
Fagchef, Transport & Infrastruktur

Nicklas Svendsen

Fra: 1-DEP Høringer <hoeringer@em.dk>
Sendt: 3. maj 2019 11:50
Til: Færdselsstyrelsen
Cc: Nicklas Svendsen
Emne: SV: Høring over udkast til bekendtgørelse om ændring af bekendtgørelse om særtransport - j.nr. TS20000-00221

Til Færdselsstyrelsen

Erhvervsministeriet har følgende bemærkninger til den fremsendte høring:

Erhvervsstyrelsens Team Effektiv Regulering (TER) har følgende vurdering af udkastets administrative konsekvenser for erhvervslivet samt bemærkninger til Færdselsstyrelsens vurdering af principperne for agil erhvervsrettet regulering.

Administrative konsekvenser

TER har følgende bemærkninger om de administrative konsekvenser for erhvervslivet.

TER vurderer, at bekendtgørelsesudkastet samlet medfører administrative konsekvenser under 4 mio. kr. årligt. De bliver derfor ikke kvantificeret yderligere.

Principper for agil erhvervsrettet regulering

TER har følgende bemærkninger om Færdselsstyrelsens vurdering af principperne for agil erhvervsrettet regulering.

TER har i forbindelse med præhøringen af bekendtgørelsesudkastet afgivet bemærkninger til Færdselsstyrelsens vurdering af efterlevelsen af principperne for agil erhvervsrettet regulering. TER har ingen yderligere bemærkninger.

Kontaktperson vedr. ovenstående oplysninger:

Amalie Utzon
Fuldmægtig
Tlf. direkte 35291695
E-post AmaUtz@erst.dk

Med venlig hilsen



METTE CHRISTOPHERSEN

Sagsbehandler
CRISS

Slotsholmsgade 10-12
1216 København K
mec@em.dk

Tlf. 33 92 33 50
Tlf. Dir. 91 33 73 11
Mobil 91 33 73 11



EAN 5798000026001

Erhvervsministeriet er ansvarlig for behandlingen af de personoplysninger, vi modtager om dig. Du kan læse mere om, hvordan vi behandler dine personoplysninger på vores hjemmeside <https://em.dk/privatlivspolitik>.

Erhvervsministeriet gør opmærksom på, at denne e-mail og eventuelle vedhæftede filer er fortrolige. Hvis du ikke er den tilsigtede modtager, bedes du straks underrette afsenderen ved at besvare denne e-mail og derefter slette e-mailen. Hvis du har modtaget denne e-mail ved en fejl, skal vi gøre klart, at enhver form for kopiering, offentliggørelse eller distribution af denne e-mail kan være ulovlig.

Nicklas Svendsen

Fra: Rune Noack <RUN@DI.DK>
Sendt: 3. maj 2019 13:29
Til: Færdselsstyrelsen; Nicklas Svendsen
Emne: Høringssvar vedrørende forslag til ændring af BEK om særtransport (DI-2015-08904)

Fstyr.J.nr: TS20000-00221

Vedlagt følger hermed høringssvar fra DI Transport og ATL vedrørende forslag til ændring af bekendtgørelse om særtransport.

Med venlig hilsen

Rune Noack
Seniorchefkonsulent

(+45) 3377 4834
(+45) 4117 0083 (Mobil)
run@di.dk
transport.di.dk



Til Færdselsstyrelsen

Danish Transport Federation

Høringsvar udkast til ændring af bekendtgørelse om særtransport

Færdselsstyrelsen har den 5. april 2019 sendt et udkast til ændring af bekendtgørelse om særtransport i høring.

DI Transport og Arbejdsgiverforeningen for Transport og Logistik (ATL) har følgende bemærkninger til det fremsendte:

DI Transport og ATL finder det helt afgørende, at det er muligt at transportere mere end 1 stykke udeleligt gods vandret med flere oven på hinanden, også selv om det betyder, at transporten bliver bredere eller længere, end hvis man kun havde transporteret ét element ad gangen eller havde kørt med godset skråtstillet.

Det gælder ikke mindst for armeringsnet, jernplaner, betonelementer, flanger og byggespær mv. Muligheden for at transportere mere end ét stykke gods er væsentligt for at undgå unødvendigt mange særtransporter, hvilke vil øge omkostningerne for danske industrivirksomheder markant.

DI Transport og ATL er derfor positive over for den foreslåede ændring af bekendtgørelse om særtransporter.

Det er dog afgørende, at muligheden for at køre mere gods på samme særtransport også gælder for de særtransporter, der kræver en forudgående tilladelse.

DI Transport og ATL er endvidere tilfredse med den præcisering af bekendtgørelsen, der foreslås, for så vidt angår muligheden for at køre med armeringsnet i en bredde på 3.30 uden forudgående tilladelse. Tilsvarende bør det også være muligt at køre med armeringsnet med større bredde med en forudgående tilladelse. DI Transport og ATL efterlyser også en afklaring af status for Færdselsstyrelsens vejledende notat af 25. maj 2018, når den nye bekendtgørelse træder i kraft.

For så vidt angår den del af bekendtgørelse, der vedrører krav om udskrift til særtransport, så er DI Transport og ATL kritisk over for at udvide dette til også at omfatte den tilladelsesfri særtransport. Den del af forslaget er ikke begrundet, og har heller ikke været drøftet med branchen før, og DI Transport og ATL har meget svært ved

at se, hvorfor dette er nødvendigt. Dette skal ikke mindst ses i lyset af, at udvidelsen vil øge de administrative byrder på erhvervslivet, hvilket ikke er i tråd med regeringens politik på området.

Transportvirksomheden skal selvfølgelig orientere sig, om der er særlige forhold, der er gældende på den rute vedkommende kører. Men det virker i sig selv ikke helt tidssvarende i forhold til digitaliseringen, at der skal medbringes en udskrift af en hjemmeside, anset om det er digitalt eller ej.

Derudover skal DI Transport og ATL henvise til brev af 28. juni 2018, hvori der bl.a. fremgår en række forslag og ønsker til en mere simpel administration af den tilladelseskrævende særtransport. DI Transport og ATL skal opfordre til at disse medtages i en senere revision af bekendtgørelsen.

Med venlig hilsen

Rune Noack

Nicklas Svendsen

Fra: Steffen Johannsen <SJ@itd.dk>
Sendt: 3. maj 2019 15:04
Til: Færdselsstyrelsen
Cc: Nicklas Svendsen
Emne: J.nr. TS20000-00221 - Høringssvar over udkast til bekendtgørelse om ændring af bekendtgørelse om særtransport CRM:0027799

Kære Færdselsstyrelsen

Att: Nicklas Svendsen

Vedhæftet finder i høringssvar fra ITD, Dansk Kranforening og Wind Denmark, over udkast til bekendtgørelse om ændring af bekendtgørelse om særtransport.

Med venlig hilsen

Steffen Johannsen
Chefkonsulent

T: +45 7367 4533 | +45 6020 8602 | sj@itd.dk



■ **ITD** | Brancheorganisation for den danske vejgodstransport
Lyren 1 | 6330 Padborg | Danmark
T: +45 7467 1233 | F: 7467 4317
CVR: 40990917

[facebook](#) | [Linkedin](#)

Færdselsstyrelsen

Sorsigvej 35
DK-6760 Ribe
Sendt til: info@fstyr.dk
Cc til: nisv@fstyr.dk

Sags-ID: -

Sagsbehandler: SJ

Deres ref.: TS20000-00221

Dato: 03.05.2019

Høringsvar over udkast til bekendtgørelse om ændring af bekendtgørelse om særtransport

ITD, Dansk Kranforening og Wind Denmark (en sammenlægning af Vindmølleindustrien og Danmarks Vindmølleforening) kvitterer for det fremsendte høringsudkast og muligheden for at afgive bemærkninger hertil.

Lyren 1
DK-6330 Padborg
Danmark

T: +45 7467 1233
F: +45 7467 4317

itd@itd.dk
itd.dk

CVR: 40990917

Der har de seneste år været megen tvivl og divergerende fortolkninger af bestemmelserne i bekendtgørelsen om særtransport, særligt i forbindelse med vejsidekontrollen. Dette gælder både tilladelsesfrie særtransporter, hvor især transport af vindmølleflanger, armeringsnet, stålplader, bygningsspær med videre, der gennem mange år har været transporteret liggende stablet med henblik på at minimere antallet af særtransporter på vejene. Men også større tilladelseskrævende transportere, hvor for eksempel vindmølleflanger transporteres skråtstillet for at mindske bredden af transporterne.

Særtransportørerne har oplevet problemer og uhensigtsmæssigheder grundet uens fortolkning af bestemmelserne i særtransportbekendtgørelsen, og desuden at bestemmelserne efter vores opfattelse sætter unødige begrænsninger, der ikke har væsentlig betydning for trafikikkerheden, men til gengæld medfører et øget antal særtransporter til skade for klima, miljø og trængsel.

ITD, Dansk Kranforening og Wind Denmark er derfor positive over for revideringer, der gør bestemmelserne mere enkle og kontrollerbare og samtidig fremmer effektiv transport af overdimensionerede og tunge transportere. Det er af afgørende betydning, at der ikke fortsat ved vejsidekontrollen opstår tvivl om, hvorvidt forskellige transportmåder er lovlige eller ej, når der er givet tilladelse af tilladelsesudsteder. Ligesom det er vigtigt, at særtransportørerne kan understøtte industriens, byggeriets og øvrige erhvervs konkurrenceevne gennem effektive transportere til en konkurrencedygtig pris.

ITD, Dansk Kranforening og Wind Denmark mener, at der henset til trafikikkerhed, klima, miljø, trængsel og transportomkostninger på det kraftigste bør fokuseres på, at særtransporterne er så effektive som muligt og kan transportere flere kolli ad gangen.

Også selvom dimensionerne øges i mindre grad, eksempelvis ved kørsel med skrånstillet gods.

ITD, Dansk Kranforening og Wind Denmark har følgende konkrete bemærkninger til høringsudkastet:

Transport af bredt udelelig gods vandretliggende

ITD, Dansk Kranforening og Wind Denmark glæder sig over den foreslåede tilføjelse i §24, stk. 2 pkt. 3, hvor det tillades at transportere fladt udeleligt gods vandretliggende.

Med denne tilføjelse præciseres muligheden for at stable gods, der har en samlet bredde på op til 3,30 m, og derved mindske antallet af transportere. Vi mener dog, at Færdselsstyrelsen bør overveje at øge bredden til 3,65 m. Der er p.t. udstedt et stort antal generelle årstilladelser, hvor den maksimale bredde netop er sat til 3,65 m. Disse tilladelser anvendes til transport af vilkårligt, udeleligt gods og angiver ikke regler for, hvordan gods skal placeres på ladet af køretøjet.

Historisk set har transportere med en bredde på 3,65 m os bekendt ikke haft negativ indvirkning på færdselssikkerheden.

Organisationerne forudsætter i øvrigt, at der ikke ændres praksis omkring udstedelse af særtransporttilladelser, særligt til bredt gods. Det er bydende nødvendigt, at det også fremover vil være muligt at få udstedt en tilladelse til transport af flere vandretliggende emner ad gangen, hvor bredden overstiger den tilladelsesfrie zone.

Transport af brede armeringsnet

ITD, Dansk Kranforening og Wind Denmark hilser også velkomment, at der i henhold til udkastet tilladelsesfrit kan transporteres brede armeringsnet vandretliggende i henhold til §25 a.

Organisationerne opfordrer til, at der også anføres øvrige typer af fladt og bredt gods, såsom plader, skiver, spær og andre lignende flade emner.

For producenter og byggeriet er det både uhensigtsmæssigt og fordyrende at tilpasse eksempelvis armeringsnet til en bredde på cirka 2,50 m med henblik på transport, som der i visse tilfælde har været stillet krav om ved vejsidekontrollen. Organisationerne mener ikke, at vurderingen af, hvorvidt emnernes bredde kan tilpasses, bør henlægges til kontrollen ved vejsiden.

Organisationerne håber, at bestemmelsen vil imødegå den uholdbare situation, branchen har oplevet omkring transport af denne type gods de seneste år.

Mulighed for at medbringe transportmiddel til føreren

ITD, Dansk Kranforening og Wind Denmark er tilfredse med, at det med den foreslåede ændring kan tillades at transportere et køretøj til føreren af mobilkranen på

en blokvogn, der transporterer ballast til mobilkranen, hvis dette køretøj ikke kan transporteres på selve mobilkranen eller dennes kærre.

Krav om udskrift til særtransporter for alle særtransporter

ITD, Dansk Kranforening og Wind Denmark stiller sig kritisk over for den skærpelse, som Færdselsstyrelsen lægger op til i forbindelse med "udskrift til særtransporter".

Organisationerne savner faglig begrundelse for, at udskriftens gyldighedsperiode ønskes kortet ned i forhold til de nuværende 30 dage. Dette set i lyset af, at der efter de nuværende regler ikke opleves uhensigtsmæssigheder med en 30 dages gyldighedsperiode.

En forkortelse af den nuværende gyldighedsperiode vil efter vores opfattelse medføre unødige administrative byrder for særtransportørerne.

Vejdirektoratets Trafik Informations Center, T.I.C., udsender flere gange ugentligt ændringer til "udskrift til særtransporter". Disse meddelelser formidler organisationerne straks videre til et meget bredt felt af særtransportører i Danmark.

Organisationerne stiller sig endvidere uforstående over for nødvendigheden af den foreslåede ændring om, at "udskrift til særtransport" skal medbringes på alle særtransporter, også tilladelsesfrie særtransporter.

Set fra transportbranchens side, synes dette forslag ubegrundet, da der generelt er meget god fremkommelighed for de tilladelsesfrie særtransporter. I Færdselsstyrelsens "Vejledning om betingelser for tilladelsesfri og tilladelseskævende særtransport" af 15.05.2018 står netop følgende anført: "*Ved indførelsen af tilladelsesfri transporter er det vurderet, at transporter indenfor de angivende dimensioner i §§25-29 ikke volder større trafikale udfordringer.*"

Øvrige bemærkninger og ønsker, som ikke er medtaget i høringsudkastet

ITD, Dansk Kranforening og Wind Denmark har ud over ovennævnte bemærkninger til de i udkastet konkrete forslag følgende bemærkninger og ønsker:

- **Flere emner skråtstillet gods på samme transport**

ITD, Dansk Kranforening og Wind Denmark vil gerne påpege vigtigheden af, at der også kan transporteres flere emner ad gangen ved transport af stråstillede flanger, selvom højden og/eller bredden herved forøges i mindre grad. Den samlede transportbredde vil herved stadig være noget mindre, end hvis de samme emner blev transporteret vandretliggende.

Det vil medføre et langt større antal transporter med negative klima-, miljø-, trængsel- og trafikikkerhedsmæssige belastninger til følge, hvis disse emner

skal transporteres enkeltvis. Ydermere skaber det økonomiske konsekvenser for produktionsvirksomheder og byggeri, hvis ønsket om at transportere flere emner af fladt, skråtstillet gods oven på hinanden, selvom bredden derved øges i et mindre omfang, fravælges.

- **Nødvendighedskriterie**

I bekendtgørelsens §1, §18 og §24 fremgår ordet "nødvendiggør" (tidligere ændret fra "medfører"). Efter vores vurdering skaber ordlyden store udfordringer i forbindelse med kontrolmyndighedens tolkninger om godsets nødvendige dimensioner og transportmåde.

Vi opfordrer til, at ordet "nødvendiggør" igen ændres til "medfører", hvorved kompetencen omkring afgørelsen om, hvorvidt en given transport kan opnå særtilladelse, alene ligger hos tilladelsesudsteder og efterfølgende ikke kan stilles i tvivl ved vejsidekontrollen.

- **Tilladelsesfri højde på 4,30 m**

ITD, Dansk Kranforening og Wind Denmark foreslår, at den tilladelsesfrie højde ændres fra 4,10 m til 4,30 m. Tilladelseskontorerne udsteder et meget stort antal generelle højdetilladelser til transport, der overskrider 4,10 m, tilsyneladende mere eller mindre administrativt. Politiets tilladelseskontorer har tidligere vurderet, at det samlede antal ansøgninger vil nedbringes med op imod 40 procent, hvis den tilladelsesfrie højde bliver hævet til 4,30 m.

En højde på 4,30 m vil, efter transportørernes vurdering, ikke skabe problemer i forhold til kørsel på hovedfærdselsårerne i Danmark. I vore nabolande Sverige, Norge og Storbritannien tillades i øvrigt endnu større, generelle frihøjder, uden at det skaber problemer.

- **Kørsel med åbne bagdøre**

Et registreret køretøj må have en bredde på op til 2,55 m. Derfor er det ikke tilladt at køre med åbne bagdøre, der er forsvarligt fastgjort til køretøjets side på eksempelvis en sættevogn med presenningsopbygning.

Det samme gælder "inloader"-sættevogne, der ikke lovligt kan køre med åben bagdør (med mindre bagdøren kan rejses lodret), uden at den er registreret som blokvogn.

Færdselsstyrelsen bedes overveje en fremtidig mulighed for at tillade kørsel med langt, udragende gods, hvor bagdørene enten er låst på siderne af køretøjet eller fastgjort ind mod det udragende gods i længderetningen, selvom køretøjets samlede bredde/længde derved vil blive marginalt øget.

- **Breddeunderstøtning**

Understøtningsanordninger har til formål at understøtte gods, der rager ud over køretøjets sider og skaber en bedre stabilitet med en bedre trafiksikkerhed til følge.

Breddeunderstøtningsanordninger er særligt godt egnede til transport af maskiner, herunder maskiner på larvebånd hvor større dele af båndbredden rager ud over køretøjets sider. Med disse understøtninger taget i brug, vil godsets dimensioner fortsat udgøre de bredeste punkter.

Anvendelse af understøttelsesanordninger gør imidlertid også selve køretøjet bredere end 2,55 m. Derfor er det efter de nuværende regler kun tilladt at anvende disse understøtninger, når der køres som blokvogn/bloksættevogn.

Vurderingen om anvendelsen af denne type sikkerhedsudstyr bør i højere grad være henset til trafiksikkerheden, fremfor om køretøjet er registreret som almindeligt køretøj eller blokvogn. Herudover vil det være mere risikabelt at læsse og aflæsse maskiner med en smallere læsseflade.

Færdselsstyrelsen bedes derfor se på, om bekendtgørelsen kan tilpasses, så disse understøtningsanordninger også kan tillades på et almindelig registreret køretøj, der anvendes til særtransport.

- **Overdimensioneret gods på modulvogntog**

Modulvogntog kan med fordel anvendes til transport af overdimensioneret bredt/højt gods. Modulvogntog er i forvejen underlagt kørsel på et Særligt tilpasset vejnet med god fremkommelighed. Transport af bredt gods på modulvogntog er eksempelvis tilladt i Sverige og Finland.

Ved eksempelvis at anvende modulvogntog til transport af maskiner mellem Danmark og Sverige vil antallet af transporter kunne nedsættes til fordel for klima, miljø, trængsel og trafiksikkerhed.

- **Transport af gods på blokvogn ved returkørsel**

Ved returkørsel efter en særtransportopgave eller kørsel frem til en særtransportopgave med tungt eller overdimensioneret gods på blokvogn bør der gives mulighed for, at der kan medbringes vilkårligt gods, som ikke nødvendiggør brug af blokvogn.

For at tilgodese klima, miljø, trængsel og trafiksikkerhed vil det være hensigtsmæssigt, at en blokvogn eksempelvis efter aflæsning af gods (der kræves transporteret på blokvogn) må medbringe "almindeligt" gods på returkørslen, hvis der kun i begrænset omfang afviges fra den direkte rute.

- **Manuel styring af blokvogne/sættevogne**

I forbindelse med manøvrering og indsporing af blokvogn/efterløber bør det være tilladt med manuel styring, så man kan stå/sidde på køretøjet og styre det. Naturligvis forudsat, at det foregår ved hastigheder i skridttempo, og at der er indrettet en sikker platform eller styreplads.

Efter de nuværende regler må manuel manøvrering udelukkende foretages af en gående person. Færdselsstyrelsen bedes også overveje, om den manuelle styring kan foretages via fjernbetjening fra den bagvedkørende ledsagebil (i skidttempo) for at sikre en smidig trafikafvikling.

- **Regler for afmærkning af gods, der rager ud over køretøjets bagende**

I henhold til bekendtgørelsen om særtransport tillades der kørsel med langt udeleligt gods, der rager op til 2,00 m ud over køretøjets bagende.

Særtransportbekendtgørelsens bilag II indeholder imidlertid kun bestemmelser for afmærkning af gods, hvis særtransportens længde overskrider 26,00 m eller bredden overskrider 2,85 m.

Generel afmærkning af udeleligt gods, der rager ud over køretøjets bagende, er ikke beskrevet i dette bilag, men derimod i bekendtgørelse om afmærkning af langt eller bredt gods, BEK nr. 125 af 29. marts 1977.

Vi oplever ofte tvivl om afmærkningen og mener, at de generelle bestemmelser med fordel kan medtages i særtransportbekendtgørelsens bilag II. Ved samme lejlighed bør bestemmelserne om generel afmærkning opdateres, så der som supplement til afmærkning med en rød/hvid cylinder, suppleret med en rød lygte i lygtetændingstiden, kan anvendes afmærkningslygte (rotorblink).

ITD, Dansk Kranforening og Wind Denmark stiller sig i øvrigt til rådighed for Færdselsstyrelsen, med erfaringer fra branchen og andre lande, i forbindelse med at udstedelse af særtransporttilladelserne overgår til Færdselsstyrelsen. Flere lande har semiautomatiserede digitale systemer til ansøgning og udstedelse af særtransporttilladelser. Systemerne opleves af branchen som effektive og smidige, samtidig med at de tilsyneladende effektiviserer administrationen på myndighedsside.

Organisationerne og vores medlemmer er naturligvis opmærksomme på, at overflytningen ikke skaber større udfordringer for særtransportørerne med hensyn til sagsbehandling og ventetid.

Vi ser også frem til en snarlig revidering af STA-bekendtgørelsen (Bekendtgørelse om

visse personers adgang til regulering af færdslen i forbindelse med særtransporter), som det har været drøftet med Færdselsstyrelsen de seneste år.

Med venlig hilsen

Jan Hylleberg



Wind Denmark

Fin Vandborg



Dansk Kranforening

Steffen Johannsen



ITD

Nicklas Svendsen

Fra: Clark Henriksen <Clark.Henriksen@MOTORST.DK>
Sendt: 6. maj 2019 13:17
Til: Nicklas Svendsen
Cc: Helle Dollerup Mortensen
Emne: SV: j.nr. TS20000-00221.

"Til Færdselsstyrelsen

Hermed fremsendes Motorstyrelsens kommentarer:

Det foreslås at § 31 stk. 5 affattes således, at også reglerne om prøvemærker bliver omfattet på samme måde som prøveskilte.

Følgende ordlyd foreslås:

»Stk. 5. Blokvogn, der ikke er tildelt nummerplade, må under benyttelse af prøveskilte og prøvemærker anvendes uden særtransporttilladelse til de for prøveskilte og prøvemærker anførte formål i lov om registrering af køretøjer. Det er en forudsætning, at blokvognen henholdsvis vogntoget ikke overskrider bestemmelserne i dimensionsbekendtgørelsen.«"

Venlig hilsen

Helle Dollerup Mortensen

Fuldmægtig
Jura og Processer

+45 72 37 22 22

Helle.Mortensen@motorst.dk



Motorstyrelsen
Nybrogade 6-12, st, 9000 Aalborg
www.motorst.dk

Motorstyrelsen er en del af Skatteforvaltningen

Nicklas Svendsen

Fra: Jacob Guldborg Rasmussen <jar@jm.dk>
Sendt: 6. maj 2019 16:13
Til: Færdselsstyrelsen
Cc: Nicklas Svendsen; kos-Direktionssekretariatet@politi.dk; CWF002@politi.dk; Caspar Stougaard (cts002@politi.dk); Ditte Refsgaard
Emne: J.nr. TS20000-00221S (Høring over udkast til bekendtgørelse om ændring af bekendtgørelse om særtransport)

Til Færdselsstyrelsen.

Vedhæftet er Rigspolitiets høringssvar i anledning af høringen.

Eventuel dialog i anledning af høringssvaret kan ske ved direkte henvendelse til Rigspolitiet.

Med venlig hilsen

Jacob Guldborg Rasmussen
Specialkonsulent



JUSTITSMINISTERIET

Forebyggelseskontoret
Slotsholmsgade 10
1216 København K
Tlf. direkte: +45 72 26 87 49
Tlf.: 7226 8400
www.justitsministeriet.dk
jm@jm.dk

Justitsministeriet
Forebyggelseskontoret

3. maj 2019
J.nr.: 2019-008595
Sagsbehandler: CWF

RIGSPOLITIET

Nationalt Færdselscenter
Polititorvet 14
DK-1780 København V

Telefon: +45 33 14 88 88

E-mail: pol-nfae@politi.dk
Web: www.politi.dk

sendt pr. mail til forebyggelse@jm.dk
og jar@jm.dk

Høring over udkast til bekendtgørelse om ændring af bekendtgørelse om særtransport

Justitsministeriet har ved mail af 8. april 2019 anmodet om Rigspolitiets bemærkninger til udkast til bekendtgørelse om ændring af bekendtgørelse om særtransport.

Rigspolitiet har tidligere været i dialog med Færdselsstyrelsen omkring en ændring af bekendtgørelsen og har i den anledning senest fremsendt bemærkninger den 15. oktober 2018. I forlængelse af den tidligere dialog med Færdselsstyrelsen har Rigspolitiet nedenstående bemærkninger.

Transport af bredt udeleligt gods vandret liggende

Rigspolitiet har noteret sig, at der i overensstemmelse med Rigspolitiets forslag indføres mulighed for at transportere bredt udeleligt gods vandret liggende, hvis bredden af transporten ikke overskrider 3,30 m. Muligheden indføres således for særtransporter, der ikke kræver tilladelse fra politiet.

Det fremgår endvidere af udkastet, at der indføres en specifik bestemmelse vedrørende brede armeringsnet, som fremover også kan transporteres vandret liggende uden tilladelse på bestemte køretøjer, hvis bredden af transporten ikke overskrider 3,30 m.

Rigspolitiet har forstået det således, at armeringsnet fortsat ikke er at betragte som udeleligt gods, men at der indføres en undtagelsesbestemmelse om, at armeringsnet kan transporteres som særtransport, så længe transportens bredde ikke overskrider 3,30 m.

Det bemærkes i denne forbindelse, at Rigspolitiet ikke finder, at der vil kunne udstedes en særtransporttilladelse til transport af armeringsnet, i de tilfælde, hvor transportens bredde overskrider 3,30 m. Færdselsstyrelsen kan overveje, om dette bør tydeliggøres i bekendtgørelsen.



Endvidere bemærkes, at det er væsentligt for færdselssikkerheden, at armeringsnettene er tilstrækkeligt afskærmede og transporteres i overensstemmelse med færdselslovens § 82, stk. 3, jf. også Færdselsstyrelsens notat herom fra maj 2018.

Udskrift til særtransporter

Det fremgår af udkastet, at alle særtransporter fremadrettet skal medbringe en højst 5 dage gammel udskrift til særtransporter fra Vejdirektoratets hjemmeside. Endvidere skal tilladelser til særtransport indeholde et vilkår om, at spærretider og særlige meddelte vilkår, som fremgår af udskrift til særtransporter, skal overholdes.

Det er Rigspolitiets umiddelbare vurdering, at politiet på baggrund af vilkåret i tilladelsen vil have mulighed for at sanktionere brud på spærretider og særlige vilkår, men at en tilsvarende mulighed ikke findes for de transportere, der ikke kræver tilladelse fra politiet.

Rigspolitiet skal derfor foreslå, at der i bilag 1, nr. 15, tilføjes, at spærretid og særligt meddelte vilkår skal overholdes. Færdselsstyrelsen kan i den anledning overveje, om en ændring af bilaget ligeledes vil omfatte de transportere, der kræver tilladelse fra politiet, og om den foreslåede § 24, stk. 2, herefter kan udgå.

Definition af blokvogn

Færdselsstyrelsen foreslår, at definition af blokvogn ændres, således at definitionen stemmer overens med færdselsloven.

Rigspolitiet skal anbefale, at definitionen præciseres yderligere, således at det også fremgår, at en midlertidig forbredding eller øgning af højden af et køretøj medfører, at køretøjet skal godkendes som blokvogn for at kunne anvendes i den pågældende udførelse.

Præcisering kan eksempelvis ske ved at tilføje et yderligere led eller stykke i § 2 med følgende ordlyd:

”I denne bekendtgørelse anses tillige bil, sættevogn eller påhængsvogn, som lejlighedsvis forbreddes, hvorved bredden af køretøjet overstiger dimensionsbekendtgørelsens bestemmelser om største bredde, som blokvogn. Tilsvarende gælder, hvis et køretøjs højde lejlighedsvis øges, og højden overstiger dimensionsbekendtgørelsens bestemmelser om største højde”.

Anvendelse af prøveskilte



Rigspolitiet skal i anledning af udkastets § 31, stk. 5, om anvendelse af prøveskilte anmode om at få oplyst, om der tillige kan anvendes prøvemærker.

Side 3

I bekræftende fald kan det overvejes, om der også bør henvises til registreringsbekendtgørelsens bestemmelser om prøvemærker.

Øvrige bemærkninger

Rigspolitiet skal med henvisning til Rigspolitiet tidligere bemærkninger – fremsendt den 5. september 2018 – foreslå, at bekendtgørelsens § 15 præciseres.

Derudover bemærkes, at det følger af § 15, stk. 1, nr. 3, at kørsel med bloksættevogn, som overskrider dimensionerne i bekendtgørelsens § 27, forudsætter, at der udstedes en særtransporttilladelse. I § 27 er fastsat flere dimensionsgrænser; henholdsvis 18,5 m., 22 m og 30 m.

Rigspolitiet foreslår, at bestemmelsen præciseres yderligere, således at det tydeliggøres om der skal udstedes en særtransporttilladelse ved overskridelse af hver af disse tre dimensionsgrænser eller om der alene skal udstedes tilladelse ved overskridelse af grænsen på 30 m.

Rigspolitiet foreslår følgende præcisering, idet det bemærkes, at der for så vidt angår præciseringen i § 15, stk. 1, nr. 3 enten skal henvises til stk. 1, nr. 1-3 eller stk. 1, nr. 3:

”Krav om særtransporttilladelse

§ 15. Følgende kørsel forudsætter, at der er udstedt særtransporttilladelse:

- 1) Godstransport på lastbil eller vogntog bestående af lastbil og påhængs- eller sættevogn, som medfører, at særtransporten overstiger en bredde på 3,30 m eller en højde på 4,10 m.*
- 2) Godstransport på vogntog bestående af lastbil og sættevogn, som medfører, at særtransportens dimensioner overstiger en længde på 22,0 m, såfremt sættevognen er forlænget ved udtræk mellem hovedbolt og aksel/bogie, så det ubelæssede sættevogntog er længere end 16,5 m, og 30,0 m, såfremt sættevognen er forlænget ved udtræk mellem hovedbolt og aksel/bogie, og såfremt der er tvangsstyring på alle aksler. Den forreste aksel kan dog være uden tvangsstyring.*
- 3) Kørsel med bloksættevogntog eller sættevogn godkendt til blokvognskørsel, som overskrider akseltryks- og vægtbestemmelserne i dimensionsbekendtgørelsen eller dimensionsgrænserne i §§ 25, 27 stk. 1, nr. 1-3/stk. 1, nr. 3, og 29.*
- 4) Kørsel med blokpåhængsvogntog eller påhængsvogn godkendt til blokvognskørsel som overskrider aksel- tryk- og vægtbestemmelserne i dimensionsbekendtgørelsen eller dimensionsgrænserne i §§ 25, 28 og 29.*
- 5) Kørsel med mobilkran og kørsel med motordrevet blokvogn.*
- 6) Kørsel med stort påhængsredskab.*



- 7) *Uddannelsesinstitutioners kørsel med transportere, der overskrider reglerne i dimensionsbekendtgørelsen.* Side 4
- 8) *Kørsel med traktor eller motorredskab tilkoblet blokvogn”*

Med venlig hilsen

Camilla Wang Finnerup
juridisk specialkonsulent

