

Høringsnotat

Bekendtgørelser om undervisningsplaner for køreuddannelsen.

1. Indledning

Færdselsstyrelsen har den 3. april 2020 sendt udkast til bekendtgørelser om undervisningsplaner for køreuddannelsen i høring hos de i bilag 1 nævnte høringsparter. Udkastet til bekendtgørelserne har også været offentliggjort på Høringsportalen.

Høringsfristen udløb den 4. maj 2020.

Følgende organisationer har meddelt, at de ikke har bemærkninger:

Advokatsamfundet, Dansk Bilbrancheråd, FDM, Foreningen for Køretekniske Anlæg i Danmark, Politiforbundet og Rigsadvokaten.

Færdselsstyrelsen har herudover modtaget høringssvar fra:

Aarhus Letbane I/S, Dansk Kørelærer-Union, DTL, DTU, Køreskoleregler, Midtsjællands Kørelærerforening, Rigspolitiet, Rådet for Sikker Trafik, Politiets Administrative Center, Styrelsen for Patientsikkerhed og Trænregimentet.

I det følgende refereres og kommenteres hovedindholdet i de modtagne høringssvar vedrørende de ændringer, der er foretaget i udkastet, opdelt efter relevante emner. Færdselsstyrelsens kommentarer til de enkelte emner følger efter i kursiv.

2. Køretimer i sættevognstræk i forbindelse med kørekort til kategori C/E

DTL ser med tilfredshed på, at det nu bliver muligt at tage køretimer i sættevognstog i forbindelse med kørekort til kategori C/E. Det har været et længe næret ønske.

Midtsjællands Kørelærerforening bemærker yderligere, at da det fra 1. juli 2020 antageligt tillades, at køreundervisningen til kategori CE kan

gennemføres med sættevognstog, skal det anbefales, at indholdet af "eleven skal beherske følgende færdigheder ved sammenkobling af lastbil og sættevogn" revideres, idet pladsen mellem lastbil og sættevogn på mange nyere sættevognstog ikke tillader montering af slanger og stik, efter at der er foretaget sammenkobling efter den nuværende beskrivelse.

Rigspolitiet bemærker, at i forbindelse med Rigspolitiets forberedelser til at håndtere sættevognstog som praktisk prøvevogntog til kategori C/E, med baggrund i ændringerne bekendtgørelse om kørekort, bilag 5 og undervisningsplanen til kategori C/E, var der behov for yderligere justeringer, ud over det Rigspolitiet i sit høringssvar allerede havde fremført.

Det drejer sig særligt om undervisningsplanens hovedafsnit 1, hvor taksonomien omkring kontrolprøven til kategori C/E var mangelfuld, i forhold til at Rigspolitiet kan udvikle nye opgavekort, der også skal kunne anvendes på sættevognstog.

Herudover har Rigspolitiet en bekymring for sikkerheden ved én af de særlige manøvreprøver.

Det drejer sig om bakning omkring hjørner med sættevognstog, der indgår i den praktiske prøve som et direktivkrav. Hvis hjørnet, der anvendes til bakning, har en **for** snæver krumning (lille radius) eller variabel krumning, vil køreprøveaspiranten på et tidspunkt under udførelsen miste udsynet i både førerspejle og vidvinkelspejl.

Der er således af sikkerhedsmæssige grunde behov for at præcisere kravene til de fysiske rammer for bakning omkring hjørner med sættevognstog, så muligheden for at bevare udsynet i spejlene **konstant** er tilstede.

Kommentar:

Færdselsstyrelsen finder, at det fortsat er vigtigt, at eleverne lærer at foretage den praktiske sammenkobling, samt at det fortsat vil være muligt at følge beskrivelsen på hovedparten af de vogntog, der findes.

Færdselsstyrelsen er enig i Rigspolitiets bemærkninger. Bekendtgørelsen vil blive tilrettet herefter.

3. Kørsel ved letbaner

Aarhus Letbane I/S finder det meget tilfredsstillende, at undervisningsplanerne for køreuddannelse nu får tilføjet et afsnit om uddannelse for kørsel ved letbaner.

Aarhus Letbane I/S ønsker dog at informere Færdselsstyrelsen om, at letbanesignalerne i Aarhus afviger fra de i bekendtgørelsen om vejafmærkning beskrevne "Bus- og letbanesignal samt signal for nulemissionsbil" X19.

Begrundelsen herfor er, at på tidspunktet for udbud af letbanens anlægsopgaver var færdselslovgivningen og forberedelserne til lovgivning om færden ved letbaner i Danmark ikke på et niveau, der med nogen sikkerhed kunne anvendes i et udbudsmateriale (EU) for det samlede projekt omkring etablering af Aarhus Letbane, hvorfor der blev taget udgangspunkt i de tyske "Bostrab" regler. Vejmyndigheden, Aarhus Kommune, har modtaget dispensation fra Vejdirektoratet om at bruge de særlige letbanesignaler der nu er opsat i Aarhus.

Aarhus Letbane I/S vurderer, at beskrivelsen i pkt. 7.21.3- signaler, også kan omfatte de særlige signaler i Aarhus, men med henvisning til at køreundervisning ved letbaner, pkt. 7.21, skal ske i Aarhus eller Odense bør undervisningsplanen indeholde information om signalerne i Aarhus. Det bemærkes, at den anvendte regulering ikke erindres at have været årsag til uheld eller anden uheldig adfærd.

DTU bemærker, at det vil fremme trafiksikkerheden, at undervisningsplanerne komme til at indeholde kørsel ved letbanen, da dette er et nyt trafikfænomen i de pågældende områder. Det er derfor vigtigt, at nye trafikanter oplæres i de særlige adfærdsmønstre og risici, som kan forekomme under kørsel ved letbane. Dog er det uklart for DTU, om der tages noget ud af undervisningsplanenerne for at gøre plads til kørsel ved letbane, eller om eleverne fremover skal have mere undervisning.

Midtsjællands Kørelæreforening bemærker, at i forbindelse med "kørsel ved letbane" skal anbefales, at der på lige fod med kørsel i tunnel indføres elastikker der beskriver, i hvilke lektioner kørsel ved letbane tillades gennemført.

Kommentar:

Færdselsstyrelsen er enig med Aarhus Letbane I/S i, at det er vigtigt at gøre opmærksom på, at letbanesignalerne kan afvige fra de i bekendtgørelsen om vejafmærkning beskrevne "Bus- og letbanesignal samt signal for nulemissionsbil" X19. Bekendtgørelserne tilrettes herefter.

Færdselsstyrelsen er enig med Midtsjællands Kørelæreforening i, at det kan overvejes at indføre en tilsvarende elastik i lærervejledningen i forbindelse med kørsel ved letbane. Færdselsstyrelsen vil inddrage dette i det videre arbejde med køreuddannelsen.

4. Kørsel ved/over jernbaneoverkørsler

Rådet for Sikker trafik foreslår, at kravene i undervisningsplanerne til praktisk køreundervisning ved letbaner og tunneller tilsvarende skal

gælde for kørsel ved/over jernbaneoverkørsler, så det sikres, at eleverne – de steder hvor det tidsmæssigt er muligt – får mulighed for passage af jernbaneoverkørsel i praksis sammen med kørelæreren.

Rådet for Sikker Trafik begrundet forslaget med, at der ifølge Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsen årligt sker ca. 140 nærved-ulykker i jernbaneoverkørsler. I perioden 2009-2018 er der blevet dræbt 27 personer i ulykker i jernbaneoverkørsler. Samtidig er det ikke alle steder i landet, hvor man i sit nærømråde kommer forbi jernbaneoverkørsler, men det vil mange steder i landet være muligt inden for en almindelig kørelektion at køre hen til et sted, hvor man passerer en jernbaneoverkørsel.

Kommentar:

Færdselsstyrelsen er enig i, at undervisning i kørsel ved/over jernbaneoverkørsler er en vigtig del af teoriundervisningen. Færdselsstyrelsen finder dog for nuværende ikke, at det er muligt med en ekstra kørelektion i emnet.

Det overordnede formål med bekendtgørelserne er at opdatere disse, således at allerede foretagne ændringer af færdselsloven samt en række bekendtgørelser bliver inkorporeret i undervisningsplanerne. Det har således ikke været hensigten at foretage ændringer i rammerne for køreuddannelsen herunder længden af uddannelsen.

5. Redaktionelle ændringer

Dansk Kørelærer- Union, Køreskoleregler, Politiets Administrative Center, Rigspolitiet og Trænregimentet har gjort Færdselsstyrelsen opmærksom på nogle redaktionelle fejl.

Disse er vurderet og ændret i det omfang, tilretningerne ikke har medført problematikker andre steder i undervisningsplanerne.

6. Andre bemærkninger

I overensstemmelse med internationale anbefalinger mener DTU, at det er positivt for trafiksikkerheden, at eleverne nu skal undervises i særlige forhold vedrørende små motoriserede køretøjer. DTU mener, at der er yderligere forhold ved de små motoriserede køretøjer, som man med fordel kan nævne i undervisningsplanerne.

Styrelsen for Patientsikkerhed opfordrer til, at bilag 10, afsnit 8.1 og 8.2 vedrørende henholdsvis særlige risikoforhold og egne holdninger og adfærd ændres, således at det tilføjes, at eleven skal være gjort bekendt med og have forstået føreevnekriteriet, jf. færdselslovens §54, stk. 1.

Styrelsen for Patientsikkerhed vurderer, at det er af væsentlig betydning, at eleverne – uanset kørekortkategori – bliver bevidste om eget

ansvar ifølge færdselsloven, ikke kun i forhold til alkohol og euforiserende stoffer, men også i forhold til anden sygdom eller træthed.

Rigspolitiet bemærker, at der i undervisningsplanernes afsnit 1 ikke er foretaget ændringer, bortset fra den relevante tilføjelse vedrørende førerens forpligtelser omkring køretøjets afgivelse af støj og forurening. Kontrolafsnittene til tungvognene (C, D, C/E) indeholder imidlertid en del kontrolpinde, der anvendes på ældre køretøjstyper, som ikke længere er prøverelevante, og som derfor efter Rigspolitiets opfattelse bør udgå. Det drejer sig primært om forældede bremsesystemer og tilknyttede komponenter. Samtidig kan taksonomien for præstationskravene ændres fra angive til kendskab på disse tidligere systemer – alternativt udgå af undervisningsplanerne.

Rigspolitiet bemærker, at der i alle storvognsundervisningsplanerne i afsnit 7.8.5 Lovbestemmelser og andre forhold bør tilføjes et nyt punkt under præstationskravet med følgende ordlyd: "Der skal holdes tilstrækkelig sikkerhedsafstand til forankørende. Dette vil i de fleste tilfælde svare til 2-3 sekunders tidsafstand i normalt føre afhængig af førerens rutine og færdselsforholdene".

Rigspolitiet foreslår yderligere, at undervisningsplan til kategori D ændres under punkt 6.2.2, nr. 3, hvoraf fremgår, at en ledbus med tre eller flere stive sektioner kan have en længde, der overstiger 18,5 m. Længden foreslås ændret til 18,75 m. Det foreslås endvidere, at undervisningsplan til kategori C/E, afsnit 1.4.1, nr. 26 ændres til: "Dæk skal være pumpet op til et lufttryk efter køretøjsfabrikantens forskrifter. "

Kommentar:

Færdselsstyrelsen er enig med Styrelsen for Patientsikkerhed i, at det er vigtigt – uanset kørekortkategori – at eleverne er bevidste om eget ansvar, jf. føreevnekriteret. Bekendtgørelserne tilrettes derfor herefter.

Færdselsstyrelsen er enig med DTU i, at der er yderligere forhold ved de små motoriserede køretøjer, som med fordel kan nævnes i undervisningsplanerne. Bekendtgørelserne tilrettes herefter.

Færdselsstyrelsen er enig i Rigspolitiets bemærkninger og bekendtgørelserne tilrettes herefter.