

Sorsigvej 35
6760 Ribe
Telefon: +45 7221 8899
Mail: info@fstyr.dk
www.fstyr.dk

Notat
Sagsnr.: TS20000-00220
Dato: 13-12-2019

Høringsnotat

Bekendtgørelse om ændring af bekendtgørelse om køretøjers største bredde, længde, højde, vægt og akseltryk (dimensionsbekendtgørelsen)

og

bekendtgørelse om ændring af bekendtgørelse om detailforskrifter for køretøjers indretning og udstyr

1. Indledning

Færdselsstyrelsen har den 2. september 2019 sendt udkast til bekendtgørelse om ændring af dimensionsbekendtgørelsen og bekendtgørelsen om ændring af bekendtgørelse om detailforskrifter for køretøjers indretning og udstyr i høring hos de i bilag 1 nævnte høringsparter. Udkast til bekendtgørelserne har også været offentliggjort på Høringsportalen (www.hoeringsportalen.dk).

Høringsfristen udløb den 30. september 2019.

Følgende organisationer har meddelt, at de ikke har bemærkninger: Arbejdstilsynet, Bilbranchen, Danske Regioner, De Danske Bilimportører, FDM, Kommunernes Landsforening, Motorstyrelsen og Politiforbundet.

Færdselsstyrelsen har herudover modtaget høringssvar fra Christian Møller Christensen, Dansk Erhverv, Dansk PersonTransport, Dansk

Transport og Logistik, Erhvervsstyrelsen, Movia, Rigspolitiet, Trafikselskaberne og Vejdirektoratet.

I det følgende refereres og kommenteres hovedindholdet i de modtagne høringssvar opdelt efter relevante emner. Styrelsens kommentarer til de enkelte emner følger efter i kursiv.

2. Generelle bemærkninger

Dansk Erhverv støtter de forslåede ændringer.

Dansk PersonTransport glæder sig over, at der er taget de nødvendige skridt for at muliggøre, at busser med en længde på over 18,75 meter fremover kan benyttes i Danmark og forventer sig meget af de muligheder, herunder den øgede passagerkapacitet og en mere miljøvenlig og effektiv kollektiv bustrafik, som de længere busser kan bidrage til.

Dansk Transport og Logistik ser positivt på forslaget om, at busser fremover må være længere end 18 meter og have flere led og mener, at det er et godt tiltag til gavn for trafikikkerheden, klimaet og den stigende trængsel i byerne.

Trafikselskaberne har efterspurgt muligheden for busser, der er længere end det er tilladt i dag. Trafikselskaberne har ingen specifikke bemærkninger, men vil gerne benytte lejligheden til at anerkende, at Færdselsstyrelsen med denne ændring af bekendtgørelsen åbner for længere busser.

3. Færdselssikkerhed

Rigspolitiet bemærker, at der er flere færdselssikkerhedsmæssige betænkeligheder ved at tillade anvendelse af lange busser. Køretøjets størrelse vil efter Rigspolitiets opfattelse medføre udfordringer i forhold til manglende udsyn og højresving.

Kommentar:

Færdselsstyrelsen er opmærksom på eventuelle udfordringer med udsynet. Derfor har Færdselsstyrelsen samtidig ændret i bekendtgørelse om detailforskrifter for køretøjers indretning og udstyr og heri fastsat krav om, at påbudte spejle skal suppleres af udvendige kameraer, der gør føreren i stand til, fra førersædet, at have fuldt udsyn over køretøjets bagerste del.

De nævnte bemærkninger giver herefter ikke styrelsen anledning til at ændre i de to bekendtgørelsesudkast.

4. Anvendelsesområde

Christian Møller Christensen formoder, at ledbusserne som beskrevet i udkastet skal anvendes til lokal eller regional rutekørsel, da det vil være betænkeligt, hvis de lange ledbusser kan anvendes til turist- og

bestillingskørsel. Endvidere foreslås det, at der ud over vejmyndighedens tilladelse, også skal indhentes tilladelse fra politiet.

Rigspolitiet har forstået ændringerne således, at de flerleddede, lange busser skal anvendes i forbindelse med lokal og regional rutekørsel og foreslår derfor, at det bør præciseres, at anvendelsen af disse busser begrænses til lokal og regional rutekørsel. Herved begrænses anvendelsen også til forudbestemte ruter, hvorved vejmyndigheden får lejlighed til at vurdere i hvilket omfang, der er behov for tilpasning af den eksisterende infrastruktur.

Vejdirektoratet foreslår, at anvendelsen af bussen, udover tilladelse fra vejmyndigheden, også skal ansøge om politiets samtykke til kørsel på en specifik strækning, som det sker ved kørsel med modulvogntog.

Kommentar:

Færdselsstyrelsen er enig i, at formålet med ændringerne er, at flerleddede busser over 18,75 m skal anvendes til lokal eller regional rutekørsel, selv om det ikke fremgår eksplicit i udkastet. I praksis vurderes anvendelsesområdet dog at være dette, hvilket bussernes indretning med mange ståpladser også formodes at indbyde til. Styrelsen vurderer derfor ikke, at en nærmere præcisering af anvendelsesområdet er nødvendig.

Anvendelsesområdet vil også naturligt begrænses af, at flerleddede busser alene kan anvendes efter forudgående tilladelse fra vejmyndigheden. Færdselsstyrelsen finder, at det færdselssikkerhedsmæssige aspekt er håndteret i de tekniske krav, hvorfor det alene er nødvendigt at afklare, om infrastrukturen gør anvendelsen mulig.

Bemærkningerne giver således ikke styrelsen anledning til at ændre i bekendtgørelsesudkastet.

5. Afmærkning af strækninger

Christian Møller Christensen mener, at det bør overvejes at afmærke anvendte strækninger, som det ses ved letbanekøretøjer.

Rigspolitiet mener, at det bør overvejes, om der skal stilles krav til afmærkning af de anvendte strækninger i lighed med de særlige regler for vejafmærkning, der er indført for letbanekøretøjer.

Kommentar:

Det er Færdselsstyrelsens vurdering, at det i forhold til afmærkning er tilstrækkeligt, at der i bekendtgørelse om køretøjers indretning og udstyr indføres krav om, at bussen bagpå skal forsynes med et skilt, der angiver bussens længde, som sikrer at medtrafikanter bliver opmærksom på, at der er tale om et særligt langt køretøj.

Færdselsstyrelsen foretager sig herefter ikke yderligere.

6. Hastighed

Rigspolitiet foreslår endvidere, at det bør overvejes at fastsætte en generel hastighedsbegrænsning på 60 km/t for ledbusser med en længde på over 18,75 meter, hvilket man også har gjort i Sverige.

Kommentar:

Færdselsstyrelsen skal bemærke, at styrelsen i forbindelse med arbejdet med ændringen af bekendtgørelserne har kigget på tilsvarende regler i Norge og Sverige, herunder hastighedsgrænserne. Færdselsstyrelsen vurderer dog, at fastsættelse af en generel hastighedsbegrænsning på 60 km/t ikke er nødvendig ud fra den betragtning, at bussernes anvendelsesområde primært forventes at være indenfor bymæssig bebyggelse.

Færdselsstyrelsen foretager sig derfor ikke yderligere.

7. Maksimal tilladt længde

Christian Møller Christensen mener, at der bør fremgå et maksimalt mål for ledbussenes længde, da det ikke kan tilrådes, at længdekra- vet står åbent for den enkelte transportvirksomhed. Enten bør der fastsættes et maksimalt længdemål eller fastsættes en grænse for antallet af sektioner i "vogntoget".

Rigspolitiet bemærker, at der ikke er fastsat en maksimal tilladt længde for flerleddede lange busser og anbefaler, at der fastsættes en maksimal længde på 24 meter i lighed med de svenske regler. Hvis ikke der fastsættes en maksimal længde, mener Rigspolitiet, at der er behov for at tilpasse den størst tilladte totalvægt.

Vejdirektoratet mener ligeledes, at det bør overvejes at fastsætte en maksimal tilladt totallængde, da bussens længde har betydning for trafiksikkerheden og interaktionen med de øvrige trafikanter ifm. sammenfletning, overhaling og skiftetider i signalanlæg. Vejdirektoratet foreslår, at bussens længde begrænses til 25-26 meter, som ca. svarer til totallængden på modulvogntog. Endvidere foreslår Vejdirektoratet, at der bør fastsættes med maksimal længde for bussens enkelte led på 12 meter, svarende til koblingslængden på påhængsvogne, af hensyn til arealbehovet ved svingning og ind- og udkørsel af busbaner mv.

Kommentar:

Når Færdselsstyrelsen ikke har fastsat en maksimal tilladt længde, skyldes det primært hensynet til den hastige udvikling på køretøjsområdet, herunder også udbud og efterspørgsel.

Endvidere er det ud fra forudsætningen om, at busserne skal kunne vende inden for en vendecirkel med en ydre radius på 12,50 m og en indre radius på 5,30 m, jf. § 5 i dimensionsbekendtgørelsen. Dette vil helt naturligt sætte en begrænsning for bussens samlede længde

samt længden af de enkelte sektioner. På samme måde vil det nuværende krav til tilladt totalvægt og ståpladsareal naturligt begrænse mulighederne for at øge bussens længde.

Bemærkningerne giver således ikke styrelsen anledning til at ændre i bekendtgørelsesudkastet.

8. Supplerende køreundervisning

Christian Møller Christensen mener, at der bør ses på behovet for supplerende køreundervisning, da "vogntogskombinationen" langt overgår modulvogntog i antallet af enheder/led.

Rigspolitiet mener, at det bør overvejes, om der skal stilles krav om supplerende køreundervisning, da ledbusserne i forslåede form bliver markant større end de nuværende modulvogntog, der må have en længde på op til 25,25 meter.

Kommentar:

Færdselsstyrelsen skal bemærke, at køreundervisningen i dag som udgangspunkt er tilrettelagt ud fra køretøjets tilladte totalvægt, og hvor mange personer køretøjet er indrettet til at befordre. Der er derfor ikke krav om særlig køreundervisning til særlige køretøjer eller vogntog.

Færdselsstyrelsen vurderer ikke, at busserne bliver markant større end eksempelvis modulvogntog, hvortil der heller ikke findes en særlig køreundervisning og undervisningsplan.

Færdselsstyrelsen anser et evt. særligt uddannelsesforløb eller oplæring af den enkelte chauffør i forhold anvendelse og manøvrering som en del af arbejdsgiverens opgave ifm. ansættelse.

9. Tilladt totalvægt

Christian Møller Christensen mener, at der bør ske tilretning af ledbusens største totalvægt i både dimensionsbekendtgørelsen og bekendtgørelse om detailforskrifter for køretøjers indretning og udstyr. Da antallet af aksler stiger vil det medføre større tilladt totalvægt grundet summen af tilladte akseltryk.

Kommentar:

Færdselsstyrelsen er som udgangspunkt enig i, at det vil kunne medføre en større tilladt totalvægt, når antallet af aksler stiger. I forhold til størst tilladt totalvægt og akseltryk følger Danmark Rådets direktiv 96/53/EF af 25. juli 1996 om fastsættelse af de største tilladte dimensioner, og den størst tilladte totalvægt for busser er 34.000 kg.

Da ledbusser med en længde, der overstiger 18,75 m, ikke er omfattet af EU-typegodkendelsesreglerne, anvendes de danske regler i forhold til ståpladsareal, hvilket betyder, at der kan være 4-6 ståpladser pr. m². Til sammenligning må der i EU-typegodkendte busser være 8-

10 ståpladser pr. m². Der vil derfor kunne være færre stående passager i busserne, hvorfor det er Færdselsstyrelsens vurdering, at de vil kunne holde under den størst tilladte totalvægt på 34.000 kg.

Skulle flerleddede busser med en længde over 18,75 m på et tidspunkt blive underlagt EU-typegodkendelsesreglerne, formodes det tilige at ville medføre en forhøjelse af den størst tilladte totalvægt for disse ledbusser, som Danmark så også vil være omfattet af.

Styrelsen foretager sig herefter ikke yderligere.

10. Øvrige bemærkninger

Movia bemærker, at kravet om "tre eller flere stive sektioner" vil medføre, at visse busmodeller fortsat vil være udelukket i Danmark. Ifølge Movia leveres Mercedes CapaCity i længder på enten 19,73 eller 21 m, men er blot en forlænget konventionel ledbus og har to stive sektioner. Disse busser benyttes flere steder i Europa. Manøvreegenskaberne er anderledes end for busser med tre stive sektioner, men dette bør efter Movias opfattelse ikke indebære, at CapaCity eller tilsvarende busser automatisk udelukkes på grund af dette krav, som i sin natur begrænser mulighederne for at indsætte busser længere end 18,75 m. Movia foreslår derfor, at kravet lempes til også at omfatte "to stive sektioner".

Christian Møller Christensen og Movia har herudover afgivet yderligere bemærkninger og forslag til ændringer, der vedrører forhold, som ikke er omfattet af nærværende høring.

Kommentar:

Færdselsstyrelsen har som udgangspunkt forståelse for Movias ønske om at lade ledbusser med to stive sektioner omfattes af regelændringerne.

Ledbusser med to sektioner har imidlertid ikke været en del af Færdselsstyrelsens arbejde med at lovliggøre de flerleddede busser. De omtalte busser er en anden type end dem, som bekendtgørelsesudkastene har til formål at muliggøre brugen af. Reglerne vil derfor ikke umiddelbart kunne tilpasses disse.

I forhold til de nævnte ledbusser, der kører i andre europæiske byer, bemærker styrelsen, at der er tale om busser, der ikke opfylder EU-kravene til største tilladte længde for busser. De kan derfor ikke EF-typegodkendes, hvorfor de forventes at køre på en form for national særordning eller dispensation.

Endvidere vil ledbusser med to stive sektioner med en længde, der overstiger 18,75 m, have andre manøvreegenskaber end en flerleddet bus med tre eller stive sektioner.

Færdselsstyrelsen har noteret sig bemærkningerne. Færdselsstyrelsen vil undersøge nærmere, om det vil være færdselssikkerhedsmæssigt

forsvarligt at tillade ledbusser med to stive sektioner med en længde over 18,75 m og på hvilke vilkår. Færdselsstyrelsen vil i den forbindelse se på, hvordan en eventuel national særordning vil kunne se ud, herunder behovet for tilpasning af de tekniske regler.

11. Øvrige ændringer

Styrelsen har, i bekendtgørelse om detailforskrifter for køretøjers indretning og udstyr, ændret indledningen og herudover foretaget en enkelt præciserende ændring i forhold til det udkast, der har været i høring, for at sikre, at de nye tekniske krav for flerleddede busser, hvis længde overstiger 18,75 m, også vil gælde for flerleddede busser, der er registreret, godkendt eller taget i brug inden reglernes ikrafttrædelse.

Høringsliste

Arbejdstilsynet
Arriva
AUTIG (Automobilbranchens Handels- og Industriforening)
Beredskabsstyrelsen
Cyklistforbundet
Dansk Erhverv
Danske Advokater
Dansk Handicapforbund
Dansk Industri
Dansk Kørelærer-Union
Dansk Maskinhandlerforening
Dansk Metal
Dansk Transport og Logistik
Danske Regioner
Dansk Handicapforbund
Dansk Fodgængerforbund
Dansk Persontransport
Datatilsynet
De Danske Bilimportører
DI Transport
DTU Transport
Dansk Transport og Logistik
Domstolsstyrelsen

ERFA-Gruppen Bilsyn
Erhvervsstyrelsen, Team Effektiv Regulering
Fagligt Fælles Forbund, 3F
Forende Danske Motorejere, FDM
Foreningen af frie kørelærere
Foreningen Tekniske Konsulenter for Vejtransport
Frie Danske Lastbilvognmænd
Havarikommisionen for vejtrafikulykker
ITD
Justitsministeriet
Kommunernes Landsforening
Kørelærerforeningen
Miljøstyrelsen
Motorstyrelsen
Politiforbundet
Rådet for Sikker Trafik
Rigspolitiet, Nationalt Færdselscenter
Teknologisk Institut
Trafikforskningsgruppen AAU
Trafikselskaberne i Danmark
Vejdirektoratet