

MINISTEREN

Folketingets Trafikudvalg
Christiansborg
1240 København K

Dato 13 . februar 2008
J nr. 004-U18-261

Frederiksholms Kanal 27 F
1220 København K

Telefon 33 92 33 55

Trafikudvalget har i brev af 29. november 2007 stillet mig følgende spørgsmål 27 (TRU alm. del), som jeg hermed skal besvare.

Spørgsmål nr. 27:

" Hvad agter ministeren at gøre for at sikre, at buspassagerer fortsat befordres af chauffører, der som minimum har gennemgået en særlig uddannelse i at føre turistbusser, herunder 3-akslede dobbeltdækkerbusser? Der henvises i den forbindelse til, at de nye regler vedr. grundlæggende kvalifikationsuddannelse af buschauffører træder i kraft 10. september 2008. Samtidig bortfalder kravet om "blåt bevis", som hidtil bl.a. har omfattet træning i at føre særlige turistbusser (incl. 3-akslede dobbeltdækkerbusser). Den kommende lovpligtige uddannelse af buschauffører omfatter ikke et krav om tilsvarende træning. Dette vil forringe passagerernes sikkerhed. Spørgeren erindrer i denne forbindelse om, at kravet om "blåt bevis", herunder den særlige køretekniske træning, dette kursus omfatter, blev indført efter en meget tragisk busulykke i Tyskland for ca. 20 år siden; en ulykke som man skønnede hang sammen med chaufførens manglende træning."

Svar:

Med implementeringen af EU's uddannelsesdirektiv træder en ny kvalifikationsuddannelse for buschauffører i kraft den 10. september 2008. Chauffører, der får kørekort til bus efter denne dato, skal for at kunne udføre erhvervmæssig buskørsel gennemgå en grundlæggende kvalifikationsuddannelse af mindst 4 ugers varighed. I den grundlæggende kvalifikationsuddannelse indgår mindst 10 individuelle køretimer. Der er ikke i EU's uddannelsesdirektiv fastsat særlige krav til disse køretimer. Endvidere skal alle chauffører, der udfører erhvervmæssig buskørsel, fremover hvert femte år gennemgå en uges efteruddannelse. I efteruddannelsen indgår blandt andet mindst to individuelle køretimer i energirigtig kørsel.

Formålet med ordningen er blandt andet at forbedre færdselssikkerheden og chaufførens sikkerhed og sikre et højt og fælles uddannelsesniveau for chauffører i hele EU.

Samtidig hermed ophæves de nuværende EU-regler om (hvidt) kvalifikationsbevis for buschauffører, der udfører kørsel på strækninger, hvis radius er over 50 km fra bussens hjemsted. Fra dansk side fastsatte man efter



en busulykke i 1985 ved Kassel med en 3-akslet dobbeltdækkerbus krav om et yderligere (blåt) kvalifikationsbevis i tilslutning til det hvide bevis. Dette nationale bevis ophæves ligeledes i forbindelse med ikrafttræden af den nye kvalifikationsordning for buschauffører.

Uddannelsen for at opnå de to beviser er af tilsammen to ugers varighed. I uddannelsen til det blå kvalifikationsbevis indgik oprindeligt mindst fire timers øvelseskørsel på et køreteknisk anlæg, hvoraf mindst en time skulle foretages med 3-akslet bus, hvilket på daværende tidspunkt enten var en dobbeltdækker- eller højdækkerbus.

Færdselsstyrelsen har oplyst, at det siden ulykken i 1985 er blevet tilladt at have væsentlig længere busser end de dengang maksimale 12 m. Disse busser kan være op til 15 m lange og have tre eller fire aksler og styrende bagaksel. Da uddannelsesmålet for blå bevis fortsat kun omtaler kørsel i 3-akslet bus, foregår øvelseskørslen på nuværende tidspunkt ikke altid i en dobbeltdækkerbus.

Styrelsen har endvidere oplyst, at der efter busulykken i 1985, hvor bussen væltede blandt andet på grund af manglende låsning af bussens tredje aksel, var behov for at lære chaufførerne, hvornår den tredje aksel skulle være låst på 3-akslede busser. Da der i mellemtiden er kommet et teknisk krav om automatisk låsning af den tredje aksel, er der ikke længere det samme behov for særlige uddannelse. Nye turistbusser har endvidere ESP (elektronisk stabilitetsprogram), der modvirker væltning.

Derimod kunne en eventuel uddannelse i kørsel med 3-akslede busser have relevans i forhold til lange busser henset til deres større pladsbehov, især udsving af baghjørne.

Jeg har derfor bedt Færdselsstyrelsen vurdere, om det kan være relevant at opretholde et krav om uddannelse i kørsel i 3-akslede busser, men med fokus på manøvrering af lange, 3-akslede busser.

Der vil i forbindelse med en sådan vurdering blandt andet blive set på den tekniske udvikling, der har fundet sted med hensyn til 3-akslede busser de senere år, og Færdselsstyrelsen vil også drøfte emnet med erhvervet.

Såfremt det viser sig, at det ud fra en trafiksikkerhedsmæssig vurdering kan være relevant med et krav om uddannelse i kørsel i 3-akslede, lange busser, vil dette kunne ske ved at fastsætte, at et nærmere bestemt antal af de 10 individuelle køretimer i den grundlæggende kvalifikationsuddannelse skal omfatte øvelseskørsel i 3-akslede, lange busser.

Færdselsstyrelsen vil drøfte problemstillingen med Danske Busvognmænd og 3F.



Med venlig hilsen

Carina Christensen