

Færdselsstyrelsen

Tilsynsafdelingen

Dato: 26. februar 2008

J.nr.: FS200-000012

Uddannelse i kørsel i 3-akslede busser, herunder dobbeltdækkerbusser

1. Indledning

Det fremgår af besvarelsen af Trafikudvalgsspørgsmål 27 om særlig uddannelse for buschauffører i kørsel med turistbusser, at ministeren har bedt Færdselsstyrelsen vurdere, om det kan være relevant at opretholde et krav om uddannelse i kørsel i 3-akslede busser med fokus på manøvrering af lange, 3-akslede busser. Der skal i forbindelse med en sådan vurdering blandt andet ses på den tekniske udvikling, der har fundet sted med hensyn til 3-akslede busser de senere år, og problemstillingen skal drøftes med erhvervet.

2. Nuværende og nye uddannelseskrav

Der er for øjeblikket krav om, at buschauffører, der skal udføre kørsel på strækninger, hvis radius er over 50 km fra bussens hjemsted, skal have blåt kvalifikationsbevis. I uddannelsen for at opnå blåt kvalifikationsbevis indgår mindst én times øvelseskørsel i 3-akslet bus. Kravet blev indført i 1980'erne efter en busulykke ved Kassel med en 3-akslet dobbeltdækkerbus.

Efter Færdselsstyrelsens oplysninger gennemfører nogle uddannelsessteder kørslen efter den oprindelige intention med 3-akslet dobbeltdækkerbus, mens andre uddannelsessteder blot anvender en lang 3-akslet bus. Selv om det var intentionen, at der i uddannelsen for at opnå blåt kvalifikationsbevis skulle indgå øvelseskørsel i 3-akslet dobbeltdækkerbus, må det således konstateres, at det på grund af en diffus og flydende beskrivelse af uddannelsesmålet for undervisningen er muligt at få blåt kvalifikationsbevis uden at gennemføre øvelseskørsel i 3-akslet dobbeltdækkerbus.

Nye buschauffører, der får kørekort til bus efter den 10. september 2008, skal som følge af EU's uddannelsesdirektiv gennemføre en grundlæggende kvalifikationsuddannelse af mindst 4 ugers varighed. I den grundlæggende kvalifikationsuddannelse indgår mindst 10 individuelle køretimer.

Uddannelsesdirektivet stiller desuden krav om, at alle nuværende og fremtidige buschauffører skal gennemføre en uges efteruddannelse hvert femte år. Efteruddannelsen har tre dage med obligatorisk indhold, herunder mindst to individuelle køretimer i energirigtig kørsel. De sidste to dage kan der vælges imellem en række kurser.

Ifølge Transporterhvervets Uddannelsesråd (TUR) må det forventes, at der vil blive udbudt et 2-dages kursus i køreteknik med 3-akslede dobbeltdækkerbusser. I kurset vil indgå mindst 4 timers øvelseskørsel. Dette kursus vil i givet fald kunne vælges som en valgfri del af efteruddannelsen, eller en arbejdsgiver kan vælge – uafhængig af kvalifikationsordningen – at sende en ny chauffør på dette kursus.

3. Erhvervets anbefalinger

Styrelsen har den 22. februar 2008 holdt møde med Danske Busvognmænd og 3F. Endvidere deltog TUR i mødet.

Uddannelse i kørsel i lange 3-akslede busser:

Danske Busvognmænd og 3F er enige om at anbefale, at der fastsættes krav om, at et nærmere bestemt antal af de 10 individuelle køretimer i den grundlæggende kvalifikationsuddannelse skal omfatte øvelseskørsel i lange 3-akslede busser.

Uddannelse i kørsel i 3-akslede dobbeltdækkerbusser:

3F finder, at der fortsat er behov for uddannelse i kørsel i 3-akslede dobbeltdækkerbusser specielt på grund af disse bussers højere tyngdepunkt, og at kravet om uddannelse i kørsel i disse busser derfor bør opretholdes. Uddannelsen kan de berørte chauffører gennemføre som den valgfri del af efteruddannelsen. På denne måde vil belastningen for buskørselsvirksomhederne ikke blive særlig stor. Chaufføren skal ved kørsel i en 3-akslet dobbeltdækkerbus medbringe dokumentation for, at kurset er gennemført.

Danske Busvognmænd kan tilslutte sig ideen om, at der skal oprettes et kursus i kørsel i 3-akslede dobbeltdækkerbusser, men det skal ikke være et krav for at føre disse busser, at kurset er gennemført. Det må forventes, at buskørselsvirksomheder med dobbeltdækkerbusser, der får en ny chauffør, som ikke har gennemført et sådant kursus, vil sende chaufføren på kursus. Der er nu indført fælles EU-regler for chaufføruddannelse, som ikke omfatter kørsel i 3-akslede dobbeltdækkerbusser, og man skal ikke samtidig indføre nye nationale krav fra dansk side. Hvis en uddannelse i kørsel i 3-akslede dobbeltdækkerbusser skal være obligatorisk, bør det tages op på EU-plan.

4. Køreteknisk og køretøjsteknisk vurdering

Efter busulykken ved Kassel, hvor dobbeltdækkerbussen væltede blandt andet på grund af manglende låsning af bussens tredje aksel, var der 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 særlig uddannelse. Nye turistbusser har endvidere ESP (elektronisk stabilitetsprogram), der modvirker væltning.

Øvelseskørsel med dobbeltdækkerbus kan ikke laves realistisk til væltegrænsen, da risikoen for væltning ville være for stor. Uddannelsen kan alene bevidstgøre chaufføren om dobbeltdækkerbussers stabilitet på grund af det højere tyngdepunkt.

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

Færdselsstyrelsen finder fortsat ud fra en køretøjsteknisk vurdering, at bortfaldet af den ene times kørsel i 3-akslet bus, der som minimum er fastsat i den nuværende uddannelse, ikke vil have færdselssikkerhedsmæssig betydning.

5. Færdselsstyrelsens vurdering

Uddannelse i kørsel i lange 3-akslede busser:

Færdselsstyrelsen anbefaler, at det i den nye bekendtgørelse om kvalifikationskrav til chauffører fastsættes, at et nærmere bestemt antal af de 10 individuelle køretimer i den grundlæggende kvalifikationsuddannelse skal omfatte øvelseskørsel på en lukket øvelsesplads eller et godkendt køreteknisk anlæg i lange 3-akslede busser.

Uddannelse i kørsel i 3-akslede dobbeltdækkerbusser:

Under hensyn til, at der på det køretøjstekniske område siden ulykken i Kassel er kommet teknisk krav om automatisk låsning af den tredje akse og ESP, der modvirker væltning, i nye turistbusser, at mange af de chauffører, der i dag får uddannelse i kørsel i 3-akslede busser, ikke gennemfører øvelseskørsel i dobbeltdækkerbusser, samt til, at det forventes, at der vil blive udbudt et 2-dages kursus i køreteknik med 3-akslede dobbeltdækkerbusser, som en buskørselsvirksomhed på frivillig basis kan sende sine chauffører på, finder Færdselsstyrelsen, at der ikke er grundlag for at indføre krav om obligatorisk deltagelse i uddannelse i kørsel i 3-akslede dobbeltdækkerbusser.

Det bemærkes, at der på godsområdet findes kurser - f.eks. på sværtransportområdet og fremover for kørsel med modulvogn - som en vognmandsvirksomhed på frivillig basis kan sende sine chauffører på.