

Folketinget
Trafikudvalget
Christiansborg
1240 København K



Dato: 23. april 2009
Kontor: Færdsels- og våben-
kontoret
Sagsnr.: 2009-151-0274
Dok.: EHL40746
+ bilag

Hermed sendes besvarelse af spørgsmål nr. 671 (Alm. del), som Folke-
tingets Trafikudvalg har stillet til justitsministeren den 27. marts 2009.

Brian Mikkelsen

/

Anette Arnsted

Slotsholmsgade 10
1216 København K.

Telefon 7226 8400
Telefax 3393 3510

www.justitsministeriet.dk
jm@jm.dk

Spørgsmål nr. 671 fra Folketingets Trafikudvalg (Alm. del):

”Vil ministeren redegøre for, hvorfor Danmark er det eneste EU-land, der ikke anerkender, at busser, der er certificeret til at køre 100 km/t, må køre 100 km/t i Danmark?”

Svar:

Justitsministeriet kan oplyse, at det fremgår af færdselslovens § 43, stk. 1, at hastigheden for busser, hvis tilladte totalvægt overstiger 3.500 kg, aldrig må overstige 80 km i timen.

Justitsministeriet kan henvise til ministeriets svar på spørgsmål nr. 18 af 21. oktober 2002 fra Folketingets Retsudvalg vedrørende forslag til lov om ændring af færdselsloven (Motorvejshastighed, skærpet håndhævelse af hastighedsgrænserne og andre initiativer til forbedring af færdselssikkerheden) (L2 – bilag 12), hvoraf det bl.a. fremgår, at det sammenfattende er Færdselsstyrelsens opfattelse, at der trods en positiv sikkerhedsmæssig udvikling af busser gennem årene køretøjteknisk ikke er sikkerhedsmæssigt belæg for at hæve hastighedsgrænsen for busser til 100 km i timen. Kopi af besvarelsen er vedlagt.

Justitsministeriet har til brug for besvarelsen af spørgsmålet indhentet en udtalelse fra Transportministeriet (Færdselsstyrelsen) om de maksimale hastighedsgrænser for busser i EU samt om, hvorvidt den sikkerhedsmæssige udvikling af busser kan begrunde en anden opfattelse end den, Færdselsstyrelsen gav udtryk for i 2002.

Transportministeriet har oplyst følgende:

”Færdselsstyrelsen har udarbejdet nedenstående opgørelse over de højst tilladte hastigheder for busser på motorveje i Europa på baggrund af oplysningerne i Vejdirektoratets ”Chaufførernes BusGuide 2007-2008”:

Maksimal hastigheder for busser i Europa

Maksimal hastighed for turistbusser uden anhænger på motorveje i europæiske lande.

(Kilde: Chaufførens BusGuide 2007-2008)

80 km/t	90 km/t	100km/t	110 km/t	130 km/t
Danmark	Belgien	Finland*	Slovakiet	Tjekkiet
Irland	Estland	Frankrig*	Storbritanien	
Norge	Grækenland	Holland*		
	Letland	Italien*		
	Luxembourg	Litauen		
	Sverige	Polen*		
		Portugal		
		Schweiz		
		Spanien		
		Tyskland*		
		Ungarn*		
		Østrig		
		Bulgarien		
		Rumænien		
		Slovenien		

* Særlige krav (eks. Tempo 100-tilladelse)

For EU-lande Malta og Cypern foreligger der ingen oplysninger.

Til orientering er Norge og Schweiz taget med.

Det fremgår således, at Danmark, Irland og Norge har en højeste tilladte køretøjbestemte hastighed for busser på 80 km/t.

Af hensyn til at mindske antallet af overhalinger på motorveje forekommer opretholdelse af en ensartet køretøjbestemte hastighedsgrænse på 80 km/t for busser, lastbiler, store vogn- og små vogntog i Danmark på motorveje hensigtsmæssig.

Vedrørende bussers standselængde fremgår følgende af skemaet nedenfor:

Faktiske gennemsnitlige standselængde for busser sammenlignet med vogntog afhængig af hastighed								
	Hastighed	Funktionsid	Deceleration	Funktionslængde	Bremselængde	Standselængde	Forøgelse af standselængde	Forøgelse af standselængde
	km/t	sek	m/s ²	meter	meter	meter	meter	%
Vogntog	80	0,50	5,75	11,1	42,9	54,1		
Busser	80	0,25	6,50	5,6	38,0	43,5	-11	-19
Vogntog	80	0,50	5,75	11,1	42,9	54,1		
Busser	90	0,25	6,50	6,3	48,1	54,3	0	1
Vogntog	80	0,50	5,75	11,1	42,9	54,1		
Busser	100	0,25	6,50	6,9	59,4	66,3	12	23

Hvis hastigheden er ens, for eksempel 80 km/t, standser en bus som gennemsnit på en ca. 19 % kortere strækning i forhold til et lastbilvogntog.

Hvis bussen kører med 90 km/t og vogntoget med 80 km/t, vil standselængden være den samme.

Hvis bussen kører med 100 km/t og vogntoget med 80 km/t, vil bussens standselængde være ca. 23 % længere end vogntogets.

Busser udfører transport af personer. Det forekommer på den baggrund sikkerhedsmæssigt begrundet at opretholde et forspring i standselængde for busser.

Konsekvenserne af at blive påkørt af en bus med 100 km/t i forhold til med 80 km/t er alvorligere, svarende til at bevægelsesenergien er godt 50 % større ved 100 km/t i forhold til ved 80 km/t.

Den øgede brug af høje busser (for eksempel dobbeltdækkerbusser) medfører, at bussers væltningstabilitet ved undvigemanøvrer falder, hvilket har særlig betydning, da risikoen for væltning vokser med højere hastighed.

I 2004 skete der to alvorlige uheld med danske busser i Tyskland, hvor blandt andet høj hastighed var afgørende for uheldenes alvorlighed. Ved et af uheldene optrådte udskridning og væltning. På baggrund af disse uheld stillede Danmark krav om ESC (elektronisk stabilitets kontrol, som modvirker udskridning og væltning) på nye turistbusser fra 1. maj 2005.

Blokeringsfri bremsesystem har været et krav på nye busser siden 1. april 1992. Blokeringsfri bremsesystem modvirker udskridning under opbremsning, men forkorter ikke bremselængden af betydning.

Busser skal ifølge fælles europæiske regler være forsynet med hastighedsbegrænsere, som skal være indstillet til højst 100 km/t med henblik på at hindre kørsel med meget høje hastigheder.

I praksis kører både lastbiler og busser noget over den højst tilladte hastighed på 80 km/t på motorvej.

Færdselsstyrelsen finder på den baggrund ikke, at der – bortset fra kravet om ESC fra 2005 – er sket væsentlig sikkerhedsmæssig udvikling af busserne siden 2002.”

Som det fremgår af ovenstående udtalelse, er opretholdelse af en ensartet hastighedsgrænse på 80 km/t for busser, lastbiler, store vogntog og små

vogntog i Danmark på motorveje efter Transportministeriets opfattelse hensigtsmæssig, idet antallet af overhalinger på motorveje dermed mindskes.

Justitsministeriet kan i den forbindelse supplerende oplyse, at den generelle hastighedsgrænse på motorveje er 130 km i timen, jf. færdselslovens § 42, stk. 2. Lastbiler og vogntog, herunder personbiler med trailer eller campingvogn, må dog – ligesom busser, jf. ovenfor – højst køre 80 km i timen på motorvej, jf. § 43, stk. 4.

Det er Justitsministeriets opfattelse, at antallet af hastighedskategorier på motorveje har betydelig indvirkning på trafikafviklingen og i forlængelse heraf for trafiksikkerheden.

En hastigheds grænse på 100 km i timen for busser vil indebære, at antallet af hastighedskategorier stiger fra to (130 og 80 km/t) til tre (130, 100, og 80 km i timen), hvilket må forventes at indebære en ændring af trafikrytmen og en stigning i antallet af overhalinger med en deraf følgende forøget risiko for faresituationer og uheld.

Justitsministeriet kan i den forbindelse oplyse, at spørgsmålet om de færdselsmæssige konsekvenser af at indføre en ekstra hastighedskategori på motorvejene endvidere er blevet vurderet i forbindelse med behandlingen af et beslutningsforslag (B 59) om forhøjelse hastighedsgrænsen på motorveje for visse biler med campingvogne, som blev fremsat af medlemmer af Socialdemokraterne den 10. januar 2006.

Justitsministeriets besvarelse af spørgsmål nr. 1 vedrørende beslutningsforslaget fra Folketingets Retsudvalg vedlægges til orientering. Som det fremgår, blev det også i den forbindelse antaget, at en ekstra hastighedskategori vil få negative konsekvenser for færdselssikkerheden.