

From: noreply@postnordscanning.com <>
Sent: 08-07-2024 08:20:34 (UTC +02)
To: Postkasseovervaagning_jura_min@fstyr.dk
<Postkasseovervaagning_jura_min@fstyr.dk>
Subject: SV Høring vedr. bekendtgørelse om eksamenskørsel, optog m.v. j. nr. 2024-636942

Post fordelt via RuleManager

Ekstern oprettelsesdato: 2024-07-08 08:00:48

Modtager e-mail: info@fstyr.dk

Dokument Id: 24190996472D00025

Afsender e-mail eller navn: tur@tur.dk

Mail Body:

TUR har ingen bemærkninger.

Med venlig hilsen

Annette Arrild Toft
Uddannelsessekretær
Transporterhvervets Uddannelser

Tlf. 35878700
Tlf. direkte 81454513
Email aat@tur.dk

From: Sula@sula.dk <Sula@sula.dk>
Sent: 09-07-2024 06:54:36 (UTC +02)
To: Heidi Osmann Pedersen <heop@fstyr.dk>
Subject: j.nr. 2024-636942.

j.nr. 2024-636942.

Kommentar til sagen:

Vi mener det er skudt ved siden af at trappedybden skal være 25 cm.

Det er som taget ud af bygningsreglementet.

Vi har på vores 25 vogne trappedybde på 10 cm, med skridsikker overflade, og vi har aldrig haft et uheld med nogle på vores trapper, som er ganske sikre.

De uheld vi hører om er uheld hvor en trapper er sprunget op.
Det giver god mening med dobbeltsikring.

Det VILLE også give god mening at man ikke kunne afmontere taget, således at selv om taget er lavet af pressenning, så skal det være skruet fast således at det ikke kan afmonteres.
Derved opnår man at personer ikke kan stikke ovenud af taget, eller forsøge at kravle derop. Chaufføren har ingen chance for at se dette.

Med venlig hilsen

Lars Christensen

Jysk Festkørsel

Gl. Allervej 7
DK- 6070 Christiansfeld

Tlf. 4098 5060
sula@sula.dk
www.sula.dk

Høringssvar er sendt til:

Færdselsstyrelsen

Att: Heidi Pedersen

Sorsigvej 35

E-mail: info@fstyr.dk Cc: heop@fstyr.dk

Sagsnr.: 2024-636942

Dato: 03-07-2024

Høringssvar vedr. høring over udkast til bekendtgørelse om eksamenskørsel, optog m.v.

ITD takker for muligheden for at afgive høringssvar vedrørende ændringer til bekendtgørelsen om eksamenskørsel, optog m.v.

ITD glæder sig over sammenskrivningen af de to bekendtgørelser, samt diverse præciseringer, så reglerne for eksamenskørsel, optog m.v. giver et samlet bedre overblik og anvendelse.

At nogle tekniske krav til køretøjerne revideres ud fra nødvendige og konkrete vurderinger, med henblik på at forbedre sikkerheden, er ITD positiv over.

ITD står meget gerne til rådighed for nærmere dialog om ovenstående bemærkninger.

Med venlig hilsen

ITD



Steffen Johannsen

Færdselsstyrelsen

Den 8. juli 2024

Dansk Erhvervs bemærkninger til udkast af 10. juni 2024 til bekendtgørelse om eksamenskørsel, Deres ref. 2024-636942

Dansk Erhverv støtter sammenskrivningen af bekendtgørelserne.

Vi støtter tillige skærpelsen af kravene til kørekort i forbindelse med kørsel med traktorvogn, idet det dog ikke er tilstrækkeligt at føreren skal være i besiddelse af et gyldigt kørekort til almindelig bil med stort påhængskøretøj (kategori B/E), hvis der køres med traktorvogn ved eksamenskørsel eller optogskørsel. Henset til den vægt og de dimensioner traktorer og traktorvogne har i dag bør kravet være et gyldigt kørekort til lastbil med påhængsvogn C/E.

I forhold til afskærmning på siderne hvis siddepladser er placeret i midten af ladet, skal siderne være så høje, at ingen fra ladet kan kravle ud gennem siderne. Alternativt skal der være monteret bøjler i siderne, så ingen kan kravle ud.

Endelig støtter Dansk Erhverv, at der for at øge trafiksikkerheden gives mulighed for at medbringe en sikkerhedsperson på ladet ved eksamenskørsel. Det skal endvidere tillades, at sikkerhedspersonen også varetager andre opgaver, fx, DJ. De habilitetsmæssige krav til personen (alder, ærdelighed og kørekort) er efter vores opfattelse tilstrækkelige til at sikre, at personen også vil kunne fungere forsvarligt som sikkerhedsperson, uagtet andre opgaver.

Med venlig hilsen



Jesper Højte Stenbæk
Fagchef for Transport og Infrastruktur



Bryggeriforeningen
Gamle Carlsberg Vej 16,
1799 København V, Danmark

27. juni 2024

Høringssvar på vegne af Bryggeriforeningen: Bekendtgørelse om eksamenskørsel, optog m.v

Bryggeriforeningen takker for muligheden for at indgive høringssvar vedr. Bekendtgørelse om eksamenskørsel, optog m.v.

Bryggeriforeningen finder, at bekendtgørelsen fortsat giver rimelige vilkår for gennemførsel af optog og har derfor ikke yderligere kommentarer.

På vegne af Bryggeriforeningen,

Rasmus Sand

Sundheds- og erhvervspolitisk chef

Telefon: (+45) 2090 6151

E-mail: rasmus@bryggeriforeningen.dk

From: Jesper Hornum <jh@cantell.dk>
Sent: 13-06-2024 10:37:04 (UTC +02)
To: 'info@fstyr.dk' <info@fstyr.dk>
Cc: heop@fstyr.dk <heop@fstyr.dk>
Subject: Høringssvar vedrørende udkast til bekendtgørelse om eksamenskørsel, optog m.v.

Undertegnede ønsker at give følgende høringssvar til udkast til bekendtgørelse om eksamenskørsel, optog m.v.

I udkastets bilag 2, nr. 9, ændres bekendtgørelsen til blot at henvise til at "pulverslukkeren skal være godkendt og mærket i henhold til dansk standard DS".

Denne formulering synes at være meget upræcis, og vil give anledning til forvirring og tolkningsvanskeligheder. Der findes jf. DS2320:2020 to typer af mærkning af håndildslukkere, henholdsvis ildslukkere der alene er CE mærket på baggrund af standarden EN 3-10, og ildslukkere der yderligere DCO-mærkes. De DCO mærkede slukkere var i den tidligere DS 2320:2005 standard benævnt DS-mærkede slukkere.

Jargonen DS-mærket – eller mærket i henhold til DS-standard, synes af flere i ildslukkerbranchen at være synonym med de nu DCO mærkede slukkere.

Det fremgår bl.a. af Europa-parlamentets og rådets direktiv 97/23/EF af 29. maj 1997, samt Kommissionens beslutning af 10. februar 2009, at ildslukkere skal konstrueres i henhold til standarden EN 3 (nuværende version af EN 3 benævnes EN 3-10). Håndildslukkere CE mærkes på baggrund af overensstemmelsesvurdering med EN-3 standarden.

Det anbefales derfor at bilag 2, nr. 9 omformuleres, eksempelvis kan formuleringen der benyttes i en anden af Færdselsstyrelsen's bekendtgørelser (BEK 596 af 26.5.2023 §14) anvendes, således at bilag 2 nummer 9, andet led formuleres:

Pulverslukkeren [håndildslukkeren] skal overholde kravene i EN 3-10 og skal efterses i overensstemmelse med kravene i standarden DS 2320:2020

Med den foreslåede omskrivning, vil der herefter ikke være tvivl om at en håndildslukker, skal bære CE-mærkning på baggrund af overensstemmelsesvurdering med EN-3 standarden. Og yderligere løbende være tilset jf. DS2320 standarden, hvad end det er den i DS2320 anførte "Egenkontrol" eller "Serviceeftersyn".

Med venlig hilsen/Best regards

Jesper Hornum

Sikkerhedsrådgiver/Dangerous goods safety advisor



T: +45 76240048
M: +45 51214782
E: jh@cantell.dk
W: www.cantell.dk

Til rette vedkommende.

Vedhæftet høringsvar fra Din Studentervogn vedrørende høringen over udkast til bekendtgørelse om eksamenskørsel, optog m.v

Mange hilsner,

Christian Heron
Grundlægger & ejer

[\[Eksternt billede ikke indlæst\]](#)

Skovbrynet 12, 8581 Nimtofte
Tlf.: +45 42 55 46 00
E-mail: kontakt@dinstudentervogn.dk
Web: www.dinstudentervogn.dk

Følg os på Instagram:

[\[Eksternt billede ikke indlæst\]](#)

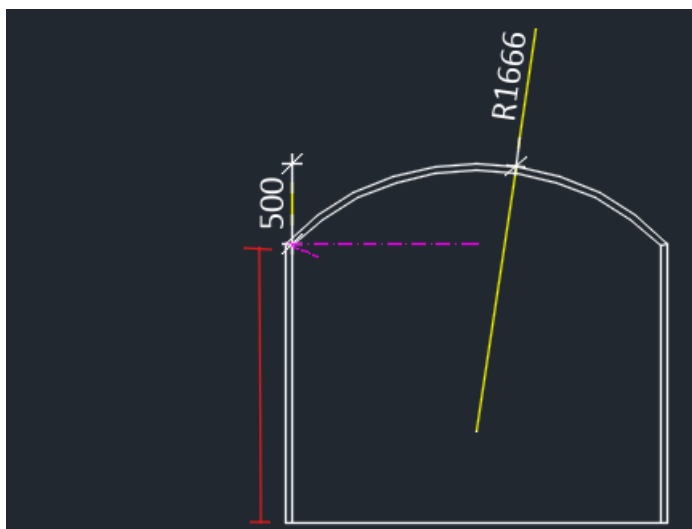
Deres ref.: 2024-636942.

Dato: 04/07/2024

Hos Din Studentervogn har vi følgende kommentarer til udkastet til en ny bekendtgørelse om eksamenskørsel, optog m.v.

Vi synes at det er rigtig godt at reglerne bliver skærpet for at højne sikkerheden – det er i alles interesse.

Umiddelbart anser vi det dog som værende problematisk at der skal monteres sider i 120 cm + højden af siddepladserne langs ladets sider. Langt de fleste af landets studentervogne er forhenværende militærkøretøjer. Størstedelen af disse har en karakteristisk opbygning som skitseret på billedet nedenfor. Denne opbygning bevirker at ståhøjden i siderne sjældent er højere end 170 cm, mens den længere inde på ladet er væsentligt højere. Figur 1 er en skitse af lad konstruktionen, som illustrer hvordan overbygningen på mange af køretøjerne er udført. Her er en ståhøjde på 170 cm i siden og 220 cm i midten.



Figur 1

Siddepladser er omtrent 40-45 cm i højden. Det vil i givet fald bevirke at siderne skal have en højde på 160-165, hvorved siderne bliver lukket af, så bilens lad mest af alt minder om et bur. Vi mener at det begrænser mulighederne for gode flugtveje i tilfælde af nødsituationer. Bagenden kan jf. bekendtgørelsesudkastet holdes åbent. Vi mener dog at det ville give bedre mening at fremsætte krav til at få bagenden lukket af, mens siderne beholdes åbne. På den måde skærpes sikkerheden et sted hvor chaufføren ikke har udsyn til, mens det fortsat vil være muligt at have flugtveje i begge sider af køretøjet.

Ydermere ville det give mening at sætte krav til at der skal være presenning over toppen af bilen under kørslen, eller om ikke andet fastsætte en afstand mellem langsgående rør, for at holde festen i bilen under kørslen.

I bekendtgørelsesudkastet lægges der op til at indføre en minimumsdybde på trappens trin. Det synes vi giver god mening, men vurderer dog at 25 cm er lige i overkanten som minimumskrav. Det vil bevirke at trapperne bliver længere og tungere, såfremt de skal være gode at gå på. Vi mener med rimelighed at minimumskravet kan nedsættes til 15-20 centimeter og måske med krav om at trinnene skal have en skrid hæmmende overflade.

Det fremstår ret uklart hvad der menes med professionelle opbygningsmæssige standarder. Ordlyden er umiddelbart ikke helt ved siden af, men hvad det dækker over kan være meget svært at sige. Derfor synes vi hos Din Studentervogn at det punkt bør fjernes eller erstattes af noget mere konkret. Alternativet kan det betyde at studentervogne kan synes et sted men ikke et andet, fordi synsmændene har forskellige fortolkninger. Evt. kunne det indføres at siderne skal være robust udført. Det vil også harmonere med punktet omkring at forhøje siderne i bilerne, da eleverne sjældent falder ud over kanten, men der dog har været tilfælde hvor de falder igennem fordi siderne ikke har været robuste.

Ifølge høringsbrevet forventer Færdselsstyrelsen at bekendtgørelsen skal træde i kraft allerede inden den kommende sæson. Det giver også rigtig god mening at få strammet op hurtigst muligt. Dog kan nogle af kravene være enormt krævende at efterkomme, som de er i det nuværende bekendtgørelsesudkast. Din Studentervogn er et relativt ungt firma med 12 vogne og et millionunderskud. Hvis vi skal have vores næsten helt ny-opbyggede lastbiler bygget om med både nye trapper, ny overbygning og dertilhørende forende, bagende og presenninger, så vil det få store konsekvenser for firmaets økonomi. Dertil skal vi have fundet et smedeværksted, der dels kan løfte opgaven og som dels har tid med så relativ kort varsel, som det ser ud til at blive. Derfor mener vi heller ikke at det er realistisk at implementere samtlige tiltag fra det ene år til det næste. Af den grund vil vi gerne appellere til at kravene indføres over en periode på 2-3 år.

Vi ser meget gerne en fast definition på hvad færdselsstyrelsen forstår ved et veksellad. Dekra har ikke kunnet fortælle om et containerlad betragtes som et veksellad eller ej. Men uanset skader det efter vores overbevisning ikke nogen med fotodokumentation af køretøjerne ved syn.

Afslutningsvist ser vi meget positivt på kravet om 2 sikringer til trappen.

Færdselsstyrelsen
Sorsigvej 35
6760 Ribe

Deres ref.: 2024-636942 Vor ref.: 23-330

Dato: 1.7.2024

Høringssvar til udkast til bekendtgørelse om eksamenskørsel, optog m.v.

DTL-Danske Vognmænd (DTL) har følgende bemærkninger til Færdselsstyrelsens udkast til ny bekendtgørelse om eksamenskørsel, optog m.v. med henblik på at sammenskrive bekendtgørelse nr. 1401 af 30. november 2023 om eksamenskørsel, optog m.v. og bekendtgørelse nr. 375 af 18. maj 2004 om indretning og udstyr for køretøjer, der anvendes til studenterkørsel, optog mv. De tekniske krav til køretøjerne er blevet revideret, da Færdselsstyrelsen har vurderet, at der er et behov for at skærpe de tekniske krav til køretøjerne for at højne sikkerheden.

DTL-Danske Vognmænd (DTL) har følgende bemærkninger:

Sammenskrivning af bekendtgørelserne

DTL finder det fornuftigt at sammenskrive bekendtgørelser, herunder så også de tekniske krav fremgår.

Krav om gyldigt kørekort til kategori B/E ved kørsel med traktorvogn

DTL finder det fornuftigt at skærpe kravene til kørekort i forbindelse med kørsel med traktorvogn.

Efter DTL's opfattelse er dog ikke tilstrækkeligt at indføre at krav om, at føreren skal være i besiddelse af et gyldigt kørekort til almindelig bil med stort påhængskøretøj (kategori B/E), hvis der køres med traktorvogn ved eksamenskørsel eller optogskørsel.

Henset til den vægt og de dimensioner traktorer og traktorvogne har i dag bør kravet være et gyldigt kørekort til lastbil med påhængsvogn C/E.

Afskærmning på siderne hvis siddepladser er placeret i midten af ladet

Der indføres krav om, at hvis der er siddepladser placeret i midten af ladet, skal siderne være forsynet med 40 cm afskærmning uden åbninger målt fra ladets bund. Der må dog stadig være 5 cm afstand mellem ladbund og for- og bagsmæk samt mellem ladbund og sidernes underkant.

Efter DTL's opfattelse så bør siderne være så høje, så ingen fra ladet kan kravle ud gennem siderne. Alternativt skal der være monteret bøjler i siderne i så tæt en gitterstruktur, så ingen fra ladet kan kravle ud gennem siderne.

Sikkerhedsperson

I forbindelse med revision af reglerne på området i 2023 foreslog Færdselsstyrelsen, at det skulle være mulighed for at medbringe en sikkerhedsperson på ladet, ved eksamenskørsel.

Noget som åbenbart desværre ikke blev indført. Efter DTL's opfattelse er der yderst beklageligt, at muligheden for at medbringe en sikkerhedsperson blev droppet, da dette vil gavne trafiksikkerheden.

DTL skal derfor foreslå, at der bliver mulighed for at medbringe en sikkerhedsperson i forbindelse med eksamenskørsel. Det vil være med til at øge trafiksikkerheden, at man har en person på ladet som ikke er del af festen. En person, som kan være med til at varetage trafiksikkerheden og skride ind overfor uhensigtsmæssig adfærd, og i givet fald kan skrue ned for musikken og være kontakten til chaufføren. Chaufførens mulighed for følge med i, hvad der foregår på ladet under kørsel, er således begrænset. Og her vil en sikkerhedsperson efter DTL's opfattelse have en berettigelse.

Trafiksikkerhedsmæssigt har man en interesse i, at sikkerhedspersoner bliver så udbredt så muligt.

I den forbindelse bør det efter DTL's opfattelse tillades, at sikkerhedspersonen også varetager andre opgaver, fx, DJ på ladet. Det vil generelt være med til at øge trafiksikkerheden, og for udbredelsen af sikkerhedspersoner i forbindelse med eksamenskørsel, vil efter DTL's opfattelse øges betydeligt, hvis man tillod, at personen også varetog andre opgaver.

De habilitetsmæssige krav til sikkerhedspersonen (alder, ædruelighed og kørekort) er efter DTL's opfattelse tilstrækkelige til at sikre, at personen også vil kunne fungere forsvarligt som sikkerhedsperson, uagtet andre opgaver.

Med venlig hilsen

John Roy Vesterholm

From: Claus Wilson Jørgensen <claus@eventtrucks.dk>
Sent: 07-07-2024 19:16:01 (UTC +02)
To: <info@fstyr.dk>
Cc: <heop@fstyr.dk>
Subject: Vedrørende j.nr. 2024-636942
Attachments: DSCF3219.jpg

Hej Heidi Osmann Pedersen og resten af Færdselsstyrelsen.

Jeg skriver til jer på vegne af EventTrucks ApS som i skrivende stund har landets sikreste studentervogne, 21 stk. i alt.

Vi er glade for at I kigger på bekendtgørelsen vedrørende indretning og opbygning. Det er også på tide at den bliver opdateret.

Det som vi har af ønske/tilføjelse til bekendtgørelsen er følgende:

Under Bilag 2

56) Der skal forefindes mindst én solid trappe til af- og påstigning med trædeflade på mindst 25 cm i dybden pr. trin

Vores trapper er 18cm i trædefladen og det har fungeret rigtig fint i 6 år nu. Så vores ønske er at I genovervejer kravet og kan nøjes med 18cm som minimum!

Vi har så også gelænder på alle vores vogne. Så vi har aldrig oplevet at fulde/berusede unge studenter er faldet hverken op eller ned ad vores trapper.

Har vedhæftet et lille billede for at vise hvordan man kan lave en løsning med gelænder.

Vi har foruden ønsket om at kravet til trapperne skal være minimum 18cm i trædeflade, følgende ønsker:

- Vi ønsker der skal være fast tag eller presenning på alle vogne der kører eksamenskørsel, for at undgå skader på de unge mennesker der står ovenud af ladet. Chauffører kan ikke se i deres spejle hvis de kravler ovenud af ladet! Vi har jo altså med fulde/berusede unge mennesker at gøre. Så vi håber virkelig at I vil påkræve tag/presenning på vognene under kørsel.
- Vi ønsker der skal være gelænder på alle vogne, da vi har med fulde/berusede unge mennesker at gøre. Et reb er ikke nok! Det skal være et solidt gelænder som kan slås ud ved trappen.
- Vi ønsker at der skal være minimum 6kg pulverslukkere på alle vogne. Som kravet er nu med kun 2kg synes vi er alt for lidt. Vi er endda fortalere for at der skal være 2 stk. 6kg pulverslukkere på alle vogne der kører eksamenskørsel. Man kan f.eks. ikke slukke brand i en bremse/dæk med 2kg pulver, der skal minimum 6kg til.
- Som tidligere nævnt ønsker vi trapper skal være minimum 18cm i trædeflade og at der skal være gelænder ved trappen.

Det sidste ønske vi har, men som vi er godt klar over, ikke vil komme med i bekendtgørelsen er: Vi håber det kan blive et krav at opbygninger skal være i stål, således stænger i siderne er af stål og ikke træ. For at undgå at et bræt knækker i en rundkørsel og unge mennesker falder ud af vognen.

I er mere end velkommen til at komme op til Randers og se vores studentervogne. Hvis I har brug for at se vores indretning samt opbygning. Nu hvor vi markedsfører os på at have landets sikreste studentervogne.

Vi håber virkelig at I vil kigge op til os og at I er lydhør overfor vores ønsker til bekendtgørelsen.

Med vores ønsker, falder der ikke studenter ud af vognene i fremtiden!

HUSK at like os på Facebook og TikTok. Hvert år kan en heldig klasse vinde en GRATIS studentervogn!

Jo flere fra klassen der liker os, jo større er jeres chance for at det er jeres klasse som vinder!

Med venlig hilsen

Claus Wilson Jørgensen

EventTrucks ApS

CVR: 41097175

T: +45 60 65 81 19

M: claus@eventtrucks.dk

W: www.EventTrucks.dk





FARVEL
SUGAR
GOODBYE
BISTAND

From: info@fairbilsyn.dk <info@fairbilsyn.dk>
Sent: 13-06-2024 09:18:36 (UTC +02)
To: heop@fstyr.dk <heop@fstyr.dk>; Færdselsstyrelsen <info@fstyr.dk>
Subject: j.nr. 2024-636942

Hejsa.

I henhold til netop udsted udkast til bekendtgørelses ændring, ville jeg gerne komme med mine inputs.

Jeg synes nemlig der længe har savnet at der var et nummer(stelnummer) i kassen(vekselladdet), så man kunne koble kassen/kasserne sammen med bilen.

I dette tilfælde ville man kunne kræve en blanket pr kasse(veksellad) , som bilen kunne anvende.

Med venlig hilsen
Mark Lindberg

[Fair Bilsyn – Grindsted](#)
Chr. Lundsgaardsvej 35
7200 Grindsted
Telefon: 29880876

From: Casper Riber <riber6147@hotmail.com>
Sent: 07-07-2024 16:55:20 (UTC +02)
To: Færdselsstyrelsen <info@fstyr.dk>
Cc: <heop@fstyr.dk>
Subject: J.nr. 2024-636942

Hej

jeg skriver angående det hørings forsalg der er blevet delt ud.

Da jeg kan se en klar fordel ved at det skulle lovligt gøre at køre med en city trailer til efter en trækker, da man kan have flere med og ikke vil kræve mere plads som en forvogn. Jeg vil personlig komme til og køre med en mere miljøvenlig og drift sikker lastbil. Tænker der er flere som vil tænke det samme som mig.

I forhold til sikkerhed, så kan jeg ikke se hvorfor det ikke skulle kunne være en mulighed, det den ikke kan falde af den er fast spændt. Køre man i stykker så vil det være klar nemmer at komme videre da det vil en trækker man bytter rundt og vil kunne være hurtigere videre og derved ikke ødelægger en helt tur.

Har ved hæftet to billede af trailer som kunne bruges til formålet.

Den ene med et hejs den anden er med pressing.

Tænker man skulle sætte en maks længde på vogntøjet så man ikke vil kunne køre med en 13,6 trailer, samt da den måske skulle være styrbar på den bagerste aksel.

Høre gerne fra jer Casper Riber Hansen Lintrup vognmands forretning.





From: Danske Studenterudbyderes Brancheforening <Kontakt@dsub.dk>
Sent: 21-06-2024 11:22:48 (UTC +02)
To: Færdselsstyrelsen <info@fstyr.dk>; heop@fstyr.dk <heop@fstyr.dk>
Subject: Spørgsmål vedr. j.nr. 2024-636942

Hej Heidi og øvrige relevante personer hos Færdselsstyrelsen.

Hos Danske Studenterudbyderes Brancheforening er vi rigtig positive over at I har lyttet til vores tidligere fremsendte appel om at skærpe kravene til køretøjerne.

Danske Studenterudbyderes Brancheforening fauner knap 50% af branchen, målt på antal vogne på landsplan. Vi har drøftet bekendtgørelsesudkastet med vores medlemmer og er ved at formulere et høringssvar til jer. Dog er der stor usikkerhed omkring hvordan et af punkterne i bekendtgørelsesudkastet skal fortolkes. Det omhandler punktet her:

"Køretøjets indretning efter nr. 1-3 skal være udført efter professionelle opbygningsmæssige standarder."

Hvad forstår Færdselsstyrelsen ved professionelle opbygningsmæssige standarder?

Danske Studenterudbyderes Brancheforening ser gerne at reglerne er utvetydige og vil derfor også gerne se udkastet til synsvejledningen, såfremt dette er muligt på nuværende tidspunkt. Ydermere vil vi gerne tilbyde at arrangere et møde, hvor både Færdselsstyrelsen, Tungvognspolitiet og andre relevante parter inviteres. Mødet afholdes med henblik på at give de indkaldte parter syn for hvilke konstruktive tiltag der bedst kan fremme sikkerheden på køretøjerne.

Vores medlemmer møder gerne op med forskellige studentervogne til mødet, for at kunne fremvise forskellige opbygninger. Det er nødvendigt med hensyntagen til medlemmernes højsæson, som ligger fra d. 27. juni til 9. juli. Derfor vil vi gerne appellere til at udsætte høringsfristen til 8. august, således at mødet kan afholdes med et rimeligt indkaldelsesvarsel og afholdes med fuld opmærksomhed på de sikkerhedsskærpende tiltag.

Vi håber I vil imødekomme vores forespørgsler og ser frem til at høre fra jer.

Mange hilsner,

Christian Heron
Formand



Albuen 14, 6000 Kolding
Tlf.: +45 42 55 46 00
E-mail: kontakt@dsub.dk
Web: www.dsub.dk

Færdselsstyrelsen
Sorsigvej 35
6760 Ribe

Deres ref.: 2024-636942.

Dato: 07/07/2024

Høringssvar til udkast over bekendtgørelse om eksamenskørsel, optog m.v.

Danske Studenterudbyderes Brancheforening har følgende bemærkninger til udkastet til bekendtgørelse om eksamenskørsel, optog m.v.

Det er yderst positivt at Færdselsstyrelsen har lyttet til vores tidligere fremsendte appel, om at revidere de tekniske krav til køretøjerne, for at højne sikkerheden.

Danske Studenterudbyderes Brancheforening fauner knap 50% af branchen, målt på antal vogne på landsplan. Vi har drøftet udkastet med vores medlemmer og konstaterer stor tilfredshed med bl.a. kravet om, at bagsmæksåbningen skal være forsynet med mindst to sikringer, for at undgå utilsigtet åbning under kørsel. Ligeledes betragter vi det som rimeligt med krav til kørekort til kategori B/E ved kørsel med traktorvogn.

Foreningen har 3 punkter, hvor det vurderes at styrelsens oplæg ikke nødvendigvis fremmer sikkerheden. Derfor fremføres her argumentation og løsningsforslag til netop disse punkter:

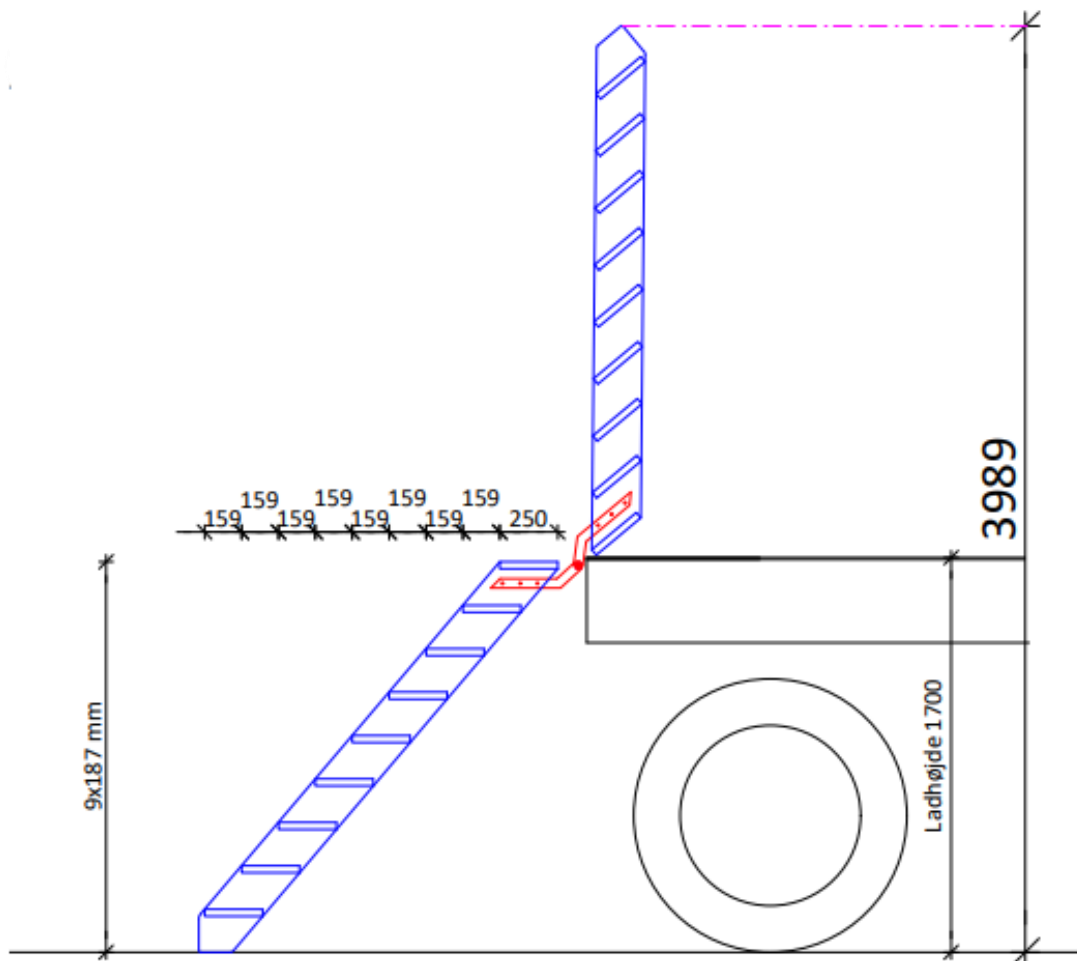
- 1. Det præciseres i bekendtgørelsesudkastet at trappe til af- og påstigning skal have trædeflade på min. 25 cm i dybden pr. trin.*

Her vurderes det at fokus ikke sikkerhedsmæssigt er helt retvisende, da det i forvejen er et krav med en trappe på køretøjerne. Dog ses det fra tid til anden at stige-løsninger bliver accepteret i synshallerne. Så vi støtter derfor op om et minimumskrav til dybden på trædefladen, for at undgå netop stige-løsninger.

For at fastsætte den korrekte trindybde, læner vi os op af trindybder set i øvrige brancher. I boligbyggeri er minimumskravet til adgangs- og flugtveje 25 cm. i trindybde, men det passer ikke specielt godt til netop denne type køretøjer. Det gør det ikke fordi en forøget trindybde ikke nødvendigvis resulterer i en mere sikker trappe. Laves der en stejl trappe, vil trinnene sidde forholdsvis ovenover hinanden, hvorved trindybden ikke vil kunne benyttes uanset. Incitamentet til at lave netop en stejl trappe forefindes i den tekniske opbygning af lad konstruktionerne.

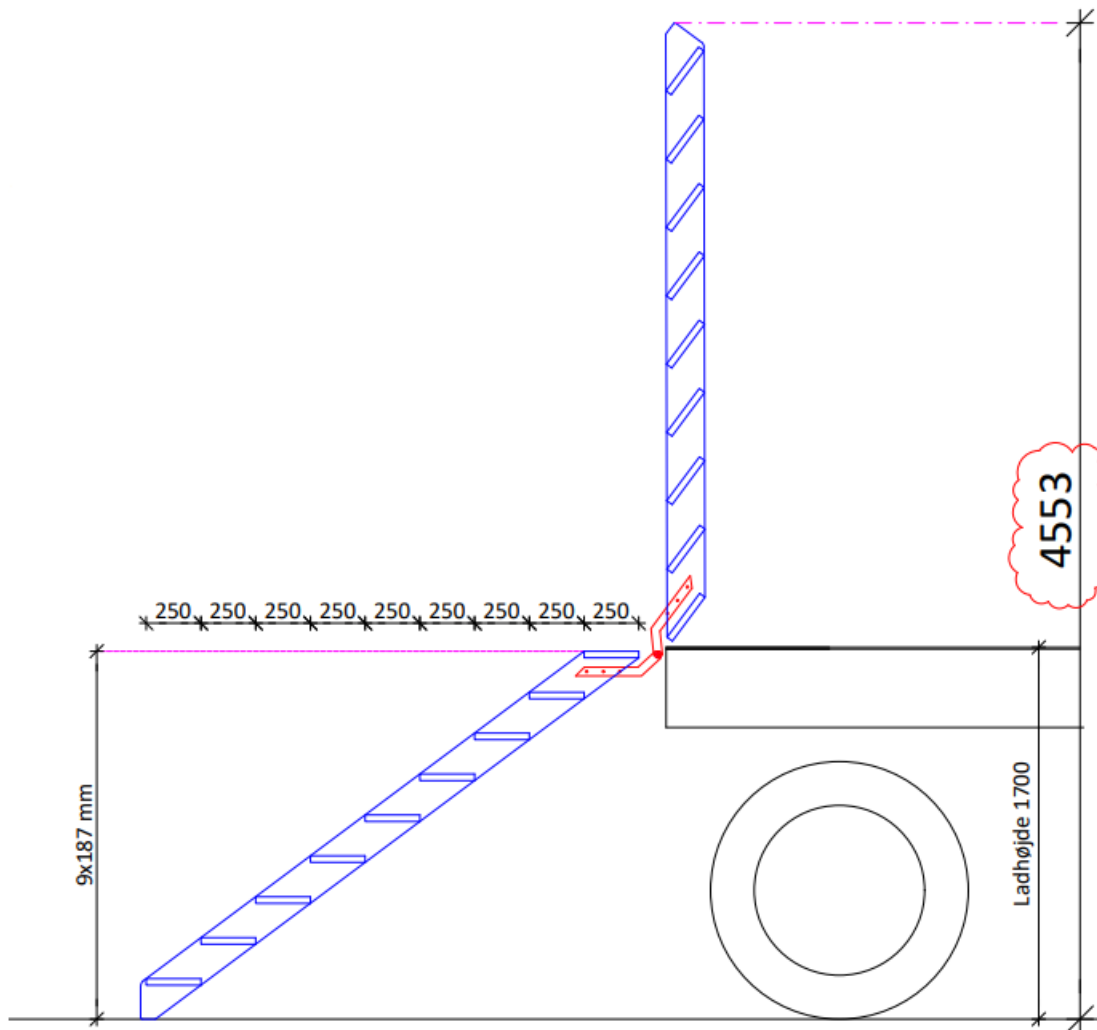
Trapperne er hængslet på ladets bagende og vippes derved ind på ladet under kørslen. Herved vurderer vi at de kan sikres bedst, med f.eks. et stålrør på tværs bag trappen, samt en sikring nr. 2. Men forøges trindybden, vil trappens total længde skulle forøges, for at den er sikker og behagelig at færdes på. Det vil i mange tilfælde betyde at bilens totalhøjde på 4 meter overskrides.

På den følgende skitse viser vi hvorledes en trappe med trindybde på 25 cm reelt kunne se ud. Der er taget udgangspunkt i en MAN KAT 1, der har en ladhøjde på 170 cm og som er typisk brugt, som netop studentervogn.



Her bemærkes det at der på det øverste trin er en effektiv trædeflade på 250 mm, men at der på alle øvrige trin, der har samme dybde, måles en effektiv trindybde på 159 mm. Trappen er her skitseret så lang som muligt uden at overskride totalhøjden på 4 meter. Af hensyn til chaufførens arbejdsmiljø, vurderer vi at trappen typisk ville laves en del stejlere, for samtidig at reducere vægten og bevirke at de, der benytter den har bilens bagende indenfor rækkevidde, som støtte.

På skitsen, vist på næste side er det således vist hvordan trappen vil se ud hvis der ønskes fuld udnyttelse af trindybden på 250 mm. Trappen bliver derved ekstremt lang, hvilket giver anledning til en lovmæssig udfordring ift. køretøjets totalhøjde. Hertil er der længere til støttepunkter, og derved en større fare forbundet med at færdes på trappen, trods de store trin.



Vi foreslår derfor at nedsætte minimumskravet fra 25 cm trindybde til 15 cm trindybde, herved undgås stige-løsninger. Samtidig vil der fortsat kunne bygges trapper, der er sikre at gå på og som ikke giver lovmæssige udfordringer ift. maksimalhøjden på køretøjerne. Dertil foreslår vi at trinfladen ikke må være glat, men at den skal have en nubret overflade, eller på anden måde være skridhæmmende overflade.

2. *Køretøjets indretning efter nr. 1-3 skal være udført efter professionelle opbygningsmæssige standarder.*

Der er stor usikkerhed omkring hvordan dette punkt skal fortolkes. Vi har i en mail til Færdselsstyrelsen spurgt hvad Færdselsstyrelsen forstår ved professionelle opbygningsmæssige standarder. Det har ikke været muligt at få et konkret svar herpå. Hos DSUB synes vi derfor at punktet bør erstattes af noget mere konkret, således der ikke er usikkerhed om hvorledes reglerne skal fortolkes. Alternativt bør punktet helt fjernes. Vi foreslår at der i stedet stilles krav til at køretøjernes rælinger skal være udført så de fremstår solide.

3. *Er køretøjet forsynet med siddepladser langs ladets side, skal siderne forøges tilsvarende i siddehøjden.*

Siddepladserne i køretøjerne bruges sjældent i praksis. Af samme grund har rigtig mange vognmænd i forvejen bygget deres biler om og forsynet dem med klapbænke. På den måde er det ikke ligeså appellerende at stå på bænke, når nu man kan stille sig helt ud til bilens sidder.

Erfaring viser imidlertid også, at uheldene relateret til bilernes sider ikke sker pga. at højden på rælingerne ikke er tilstrækkelig, men fordi rælingerne ikke har været robuste nok. Chaufføren kan orientere sig langs bilens sider ved brug af bilens spejle og har derfor let ved at kontrollere, at der ikke udvises uhensigtsmæssig adfærd under kørslen. Bagenden af bilen kan chaufføren dog ikke se, ligesådan gælder vognens overbygning.

Åbninger i siderne på bilerne vurderes at være den absolut bedste nødudgang. Alt andet lige giver det mulighed for at befordrede passagerer har nødudgang på begge sider af bilen og flere kan forlade bilen samtidigt i tilfælde hvor dette måtte være påkrævet.

Derfor vil vi appellere til at rælingernes højde i siderne forbliver uændret fra de eksisterende regler. Men at der stilles krav til at de skal være udført så de fremstår solide. Ligeledes mener vi at der med rimelighed kan stilles krav til at der i bagenden, ved siden af eventuel trappe, skal være rælinger en højde på mindst 180 cm målt fra ladets bund eller i en højde svarende til fuld ståhøjde, såfremt ståhøjden er under 180 cm. Vandrette åbninger i bagsmæk må ikke overstige 25 cm, idet dog afstanden mellem ladbund og bagsmækkens underkant ikke må overstige 5 cm.

Med hensyn til overbygningen foreslår vi at presenning over tag må ikke fjernes under kørsel, medmindre der er sporsser i overbygningen med en afstand som hindrer passagerer i at stikke deres overkrop op imellem.

Med disse tiltag øges sikkerheden markant, samtidig med at der er mulighed for fortsat at have køretøjer med flugtveje i siderne, hvortil chaufføren har udsyn.

Jf. høringsbrevet forventes det, at bekendtgørelsen træder i kraft den 1. januar 2025. Vælger styrelsen at holde fast i minimumskravet på 25 cm i trindybde, mener vi ikke at der vil være tid nok til at branchen kan efterleve dette krav inden den næste sæson. Vi henstiller derfor til at dette krav først træder i kraft d. 1/8/2025, såfremt trindybden ikke bliver nedsat. Det vurderes at blive både tidskrævende og en økonomisk byrde af større karakter hvis køretøjernes bagender skal modificeres for at imødekomme kravet om 25 cm trindybder.