

Spm. nr. S 1564

Til trafikministeren (27/2 97) af:

Lene Espersen (KF):

»Hvornår forventer ministeren, at 15-meter-busser tillades i Danmark, og hvilke andre EU-lande på kontinentet tillader ikke 15-meter-busser?«

Svar (10/3 97)

Trafikministeren (Bjørn Westh):

Ved høringen over et udkast til regelsæt om 15 meter busser i Danmark, blev der fremført visse færdselssikkerhedsmæssige betænkeligheder herved. På dette grundlag har jeg besluttet, at der skal tilvejebringes yderligere oplysninger og analyser af spørgsmålet, inden der træffes beslutning i sagen.

I den anledning er Færdselsstyrelsen og Vejdirektoratet blevet anmodet om at tilvejebringe yderligere analyser om, under hvilke vilkår 15 meter busser vil kunne tillades i Danmark med henblik på at finde en løsning, som ikke indebærer væsentlige færdselssikkerhedsmæssige betænkeligheder.

På nuværende tidspunkt er det ikke muligt at sige noget præcist om, hvornår disse analyser er færdige.

Færdselsstyrelsen har i 1995 lavet en rundspørge til de andre EU-lande for at få afklaret, om 15 meter busser er tilladt, og om der gælder særlige betingelser, hvis det er tilfældet.

Det fremgår af de indkomne svar, at 15 meter busser kan registreres i Sverige, Tyskland, Luxembourg, Belgien og Holland. I nogle af landene stilles der dog særlige tekniske krav til busserne. I Frankrig, England, Italien, Spanien, Finland og Irland kan 15 meter busser ikke registreres. Østrig, Grækenland og Portugal har ikke besvaret henvendelsen.

Færdselsstyrelsen har oplyst, at der ikke er foretaget nyere undersøgelser af spørgsmålet. Importøren af Neoplan-busser har imidlertid oplyst, at man i Spanien og Finland nu tillader, at 15 meter busser kan registreres.

Spm. nr. S 1565

Til trafikministeren (27/2 97) af:

Lene Espersen (KF):

»Hvordan betragter ministeren 15-meter-busser miljø- og energimæssigt i forhold til konventionelle busser?«

Svar (10/3 97)

Trafikministeren (Bjørn Westh):

Færdselsstyrelsen har oplyst, at der for lastbiler og busser ikke findes målemetoder for brændstofforbrug svarende til de for personbiler kendte. Færdselsstyrelsen kan derfor ikke henviser til officielle målinger, der kan illustrere en sammenligning.

Det er imidlertid en kendt sag, at for så vidt angår brændstofforbrug og deraf følgende forurening samt CO₂-udledning vil det oftest være sådan, at jo større mængder, der transporteres ad gangen, jo mindre brændstof forbruges pr. transporteret enhed, i dette tilfælde pr. person.

Hvis en 15 meter bus sammenlignes med en 18 meter ledbus, som har samme kapacitet, vil 15 meter bussen miljømæssigt være lidt bedre end ledbussen. Dette skyldes, at 15 meter bussen vejer lidt mindre end 18 meter ledbussen.

Hvis 15 meter bussen sammenlignes med en almindelig 12 meter bus, vil kapaciteten øges med en vis procent, mens brændstofforbrug vil øges med en lidt mindre procent. Da brændstofforbruget således ikke forøges i samme grad som passagerkapaciteten forøges ved at gøre bussen større, vil der også i denne sammenligning være tale om en lille miljøforbedring ved at benytte 15 meter busser.

En vigtig forudsætning for de ovenfor nævnte betragtninger er imidlertid blandt andet, at der regnes med samme belægningsprocent i busserne. Hvis den øgede kapacitet af en 15 meter bus i forhold til en 12 meter bus ikke udnyttes, eller kun udnyttes delvist, vil det i stedet kunne medføre en miljømæssig forringelse. En sikker miljømæssig gevinst er derfor kun til stede ved turistbusser, der næsten altid kører med fuld belægningsprocent.