



Statens vegvesen

Se vedlagte høringsliste

Behandlende enhet: Vegdirektoratet	Saksbehandler/innvalgsnr: Anette Hauge - 22073857	Vår referanse: 2010/087172-005	Deres referanse: 09/1206	Vår dato: 28.11.2011
---------------------------------------	--	-----------------------------------	-----------------------------	-------------------------

Høring vedrørende endring av fartsgrenser for buss - trafikkreglenes § 13 nr. 4

Vegdirektoratet foreslår en oppmykning av dagens regler om fartsgrense for motorvogn med tillatt totalvekt over 3,500 kg i trafikkreglenes § 13 nr. 4, slik at buss som utelukkende er innrettet med sitteplasser og bilbelter, buss klasse III, kan kjøre fortere enn 80 km/t der fartsgrensen er høyere enn 80.

Bakgrunn

I Norge er det et begrenset antall veger med fartsgrense som er høyere enn 80 km/t. Per i dag finnes det ca. 1200 km veg med fartsgrense 90 eller 100. Vegene med flest og mest alvorlige ulykker har nedskiltet fartsgrense, slik at de gjenværende strekningene er de sikreste delene av vegnettet.

I 2003 sendte Vegdirektoratet et tilsvarende forslag om fartsøkning for buss på høring. Den gang ble forslaget skrinlagt, ettersom Samferdselsdepartementet la til grunn at økt fart gir mer forurensning og større risiko for alvorlige ulykker.

De siste årene har vi imidlertid fått en del vegstrekninger med god standard. Mange av bussene som blir brukt på disse strekningene har god sikkerhetsmessig standard. Det er også meldt et behov for å se på tiltak som kan gjøre kollektivtransport mer attraktivt for de reisende. Samferdselsdepartementet har derfor tatt initiativ til en ny vurdering av spørsmålet om økt fartsgrense. Vegdirektoratet har gjennomgått relevant regelverk i andre europeiske land, og vurdert sikkerhetsmessige, miljømessige og fremkommelighetsmessige forhold ved en eventuell økning av tillatt fart for buss.

Vurderingen av å sette opp fartsgrensen for buss gjelder kun for busser i klasse III. Busser som tilhører klasse III er i henhold til kjøretøyforskriften § 8-1 nr. 2 og direktiv 2001/85/EF utelukkende innrettet med sitteplasser. Stående passasjerer vil utgjøre en for stor risiko ved ulykker til at busser med stående passasjerer bør få kjøre i 90 eller 100 km/t. Videre er det

Postadresse
Statens vegvesen
Vegdirektoratet
Postboks 8142 Dep
0033 Oslo

Telefon: 02030
Telefaks: 22 07 37 68
firmapost@vegvesen.no
Org.nr: 971032081

Kontoradresse
Brynsengfare 6A
0667 OSLO

Fakturaadresse
Statens vegvesen
Regnskap
Båtsfjordveien 18
9815 VADSØ
Telefon: 78 94 15 50
Telefaks: 78 95 33 52

etter kjøretøyforskriften § 16-3 nr. 2 annet ledd og direktiv 96/36/EF krav om å ha montert bilbelte på alle sitteplasser for busser i klasse III.

Forholdene i andre land

UN-ECE har utarbeidet en oversikt over regelverket i andre europeiske land. Oversikten viser at det er store variasjoner i fartsgrense for buss avhengig av vegtype og om det gjelder buss med eller uten tilhenger. Vegdirektoratet antar at det mest relevante å se på i denne sammenheng er buss uten tilhenger. Her viser oversikten at 15 av totalt 28 undersøkte land har en fartsgrense på 100 km/t eller høyere. Av de resterende har de fleste land, herunder Sverige, en fartsgrense på 90 km/t, mens fem land, deriblant Norge, har en fartsgrense på 80 km/t.

Dagens fartsnivå

Statens vegvesen har foretatt en kartlegging av fartsnivå for alle busser ut fra data for gjennomsnittsfart fra faste tellepunkter på E18 i Buskerud og Vestfold, hvor generell fartsgrense er satt til 100 km/t. Kartleggingen viser at gjennomsnittsfarten lå på ca. 87 km/t for busstrafikken.

Miljøbetraktninger

Det er lite kunnskap om forholdet mellom fart og CO₂-utslipp for de fartsgrensene og kjøretøyene det her er snakk om. De beregningsmodeller som finnes, og som viser at det er en marginal økning i utslipp når fartsgrensen heves, legger til grunn at fartsnivået øker like mye som fartsgrensehevingen. Men undersøkelser viser at den reelle fartsøkningen er på 2-4 km/t når fartsgrensen heves med 10 km/t. Dette skulle tilsi at økningen i utslippsnivået vil være meget begrenset hvis fartsgrensen heves fra 80 km/t til 90 eller 100 km/t. Dette gjelder selvsagt for alle kjøretøy, men særlig for bussene som utgjør en svært liten del av den totale trafikken.

Motorvogn med tillatt totalvekt over 3,500 kg, heretter kalt tunge kjøretøy, står for om lag 30 prosent av klimagassutslippene fra vegtrafikken. Det er derfor viktig å vurdere nøye alle tiltak som kan gi økte utslipp. Når det gjelder busser vil imidlertid et bedre tilbud kunne gi økt bruk og dermed redusert biltrafikk, slik at høyere fartsgrense på sikt vil kunne bidra til å redusere klimagassutslipp. Busser i klasse III utgjør heller ikke noen stor del av de tunge kjøretøyene. Det antas at økningen på veger med fartsgrense 90 km/t blir marginal og at fartsnivået på veger med fartsgrense 100 km/t vil øke med inntil 3 km/t. For busser er trolig endringen av klimagassutslipp forholdsvis beskjeden ved slike fartsendringer, fordi vekten utgjør mye for utslippene sett i forhold til luftmotstanden. Det er imidlertid varierende resultater fra de modellberegningene som foreligger på dette området, og behov for å øke kunnskapsnivået.

Også utslippene av lokal luftforurensning (svevestøv og nitrogendioksid) øker med farten. Imidlertid er det svært få veger med 90 og 100 km/t som ligger i områder med stor lokal luftforurensning. Når det gjelder støy utgjør tunge kjøretøyer en forholdsvis stor andel, og økt fart gir økt støy. Bussene utgjør imidlertid en liten del av de tunge kjøretøyene, og er i tillegg relativt støysvake. Støyproblemet gjelder ikke kun de store byene, men finnes langs alle veger med en viss trafikkmengde og boligbebyggelse.

Ut fra miljøhensyn kan det således være grunn til å være restriktiv med å tillate høyere fartsgrenser for tunge kjøretøy generelt. Et bedret busstilbud vil imidlertid kunne ha en positiv miljøeffekt på sikt, og busser utgjør dessuten en forholdsvis liten andel av tungtrafikken.

Miljøhensyn synes således ikke å være til hinder for å tillate høyere fartsgrense for busser som tilfredsstiller visse sikkerhetskriterier.

Trafikksikkerhet

Statens vegvesen har gjennomgått ulykker med busser involvert på 4-felts veg i Region øst, midt og sør i perioden 1999-2008. Undersøkelsen viser at det ikke synes å være noen overrepresentasjon av ulykker på veger med høy fartsgrense. Det viser seg at ulykker med påkjøring bakfra står for 2/3 av bussulykkene på motorveg. Mange av disse ulykkene har skjedd i forbindelse med kjøretøystans eller andre hendelser.

På bakgrunn av data fra Region sør, har Statens vegvesen foretatt en risikovurdering der målet var å identifisere uønskede hendelser med busser på strekninger klassifisert som motorveg eller motortrafikkveg. Risikoen kan framstilles i en matrise som viser antatt frekvens av uønskede hendelser og antatt konsekvens av de samme hendelser. Det ble definert fem ulike typer uønskede hendelser:

- Uh1 Påkjøring bakfra
- Uh2 Feltskifteulykker
- Uh3 Utforkjøringsulykker
- Uh4 Velt
- Uh5 Påkjøring av fotgjenger

Med dette utgangspunkt ble det utarbeidet følgende risikomatrixe.

Risikomatrixe			
Antatt konsekvens \ Antatt frekvens	Lettere skadd	Hardt skadd	Drept
Svært ofte			
Ofte	Uh1		
Sjelden	Uh2		
Svært sjelden	U3	Uh1,Uh2,Uh4	U4,Uh5

Fargekodene angir en vurderingsskala for risiko i henhold til Håndbok 271 (Risikovurderinger i vegtrafikken) og kan tolkes slik:

	Tiltak ikke nødvendig		Tiltak skal vurderes
	Tiltak bør vurderes		Tiltak nødvendig

I forbindelse med en eventuell endring av fartsgrensen for busser i klasse III vil fartssperren ikke bli justert. I henhold til kjøretøysforskriften kapittel 47 skal bil for persontransport med over 8 sitteplasser i tillegg til førerstedet ha en hastighetsbegrensning som skal være innstilt til maksimalt 100 km/t. Dette innebærer at det under enhver omstendighet ikke skal være mulig å kjøre busser i en hastighet større enn 100 km/t.

Dersom reglene skulle bli endret slik at bussene kan følge fartsgrensen på vegen ser vi ikke for oss noen stor endring i faktisk fart. Det antas at økningen på veger med fartsgrense 90 km/t blir marginal, ut fra undersøkelser gjort av personbiltrafikken og målinger som viser at reell gjennomsnittsfart per i dag ligger på 87 km/t for busstrafikken. Undersøkelsen som er utført, indikerer også at fartsnivået på veger med fartsgrense 100 km/t vil øke med inntil 3 km/t, men dette er usikkert. Bussene utgjør en så liten del av trafikken på de aktuelle vegene at en slik fartsøkning knapt vil påvirke gjennomsnittsfarten på vegene, og således heller ikke påvirke det generelle risikonivået, som er en funksjon av gjennomsnittsfarten på vegen. Det er derfor naturlig å konkludere med at virkningen på ulykkene, og derigjennom på antall drepte og skadde vil være svært liten dersom fartsgrensen for buss klasse III heves fra 80 km/t til 90 eller 100 km/t.

Risikomomenter ved heving av fartsgrense

Selv om undersøkelser viser at en endring i fartsgrensen fra 80 km/t til 90 eller 100 km/t ikke vil føre til en markert endring av den faktiske farten, er det flere forhold som utgjør en risiko. Som risikomatriksen på side 3 viser, bør risikoreduserende tiltak vurderes dersom fartsgrensen for busser skal heves enten til 90 eller 100 km/t:

- **Strengere sikkerhetskrav til dekk:** Det bør ikke tillates regummierte dekk, ettersom det kan være vanskelig å fastslå hvilken stamme som er brukt samt kvaliteten på denne.
- **Strengere sikkerhetskrav til bremses:** Det bør vurderes om kontrollintervallene for bremses bør endres fra en gang i året til hvert halvår.
- **Bagasje:** Forsvarlig plassering av bagasje
- **Rekkverk:** Eksisterende midt- og siderekkverk er ikke dimensjonert for å tåle belastningen av buss som kjører inn i dem i 90 eller 100 km/t. Eksisterende rekkverk er dimensjonert ut fra en gitt hastighet på 70 km/t, med en gitt treffvinkel på 20 grader.

Veger med fartsgrense 100 km/t

Det bør også vurderes særskilt om busser bør få kjøre i 100 km/t på veger med så høy fartsgrense.

Det er naturlig å vise til at vi har svært få strekninger med slik fartsgrense, slik at virkningen i alle tilfeller er marginal. I tillegg dreier det seg om de sikreste vegene vi har. Dette dreier seg bare om 4 eller 6-felts motorveger, og der ligger fartsnivået på busser allerede ganske høyt, samtidig som gjennomsnittsfarten er høy.

Ettersom busser har fartssperre på 100 km/t, kan det hevdes at det er lite potensial for farts- og ulykkesøkning, selv om noen busser skulle få anledning til å kjøre i 100 km/t. De undersøkelser som foreligger over faktisk fartsøkning ved oppjustering av fartsgrensen, gir imidlertid rom for noe usikkerhet.

Beregninger viser at stopplengde, det vil si antall meter det tar fra en situasjon oppstår til kjøretøyet stanser, vil være mellom 25-44 meter lengre for en buss som kjører 100 km/t enn for en personbil i samme hastighet. Videre viser beregninger at stopplengden for buss øker med 18,5 meter dersom bussen kjører i 100 km/t i stedet for 90 km/t. Dette er en ganske betydelig økning og et av de viktigste argumentene for ikke å øke fartsgrensen til mer enn 90 km/t. Det vises til beregningsmodellen inntatt nedenfor:

Hastighet	Førerens reaksjonstid 1 sek	Bussens reaksjonstid 0,5 sek	Bussens bremselengde	Bussens stopplengde
50 km/t	13,89 m	6,94 m	19,66 m	40,50 m
60 km/t	16,67 m	8,33 m	28,32 m	53,32 m
70 km/t	19,44 m	9,72 m	38,54 m	67,71 m
80 km/t	22,22 m	11,11 m	50,34 m	83,67 m
90 km/t	25,00 m	12,5 m	63,71 m	101,21 m
100 km/t	27,78 m	13,89 m	78,65 m	120,32 m

Det kan også stilles spørsmål om det er forsvarlig å tillate busser å kjøre fortere enn 90 km/t ut i fra hvordan bussparken i Norge er sammensatt. I Tyskland er det en ordning ("Tempo 100") der bussene må tilfredsstillende et relativt omfattende sett med kriterier før de får tildelt et tegn som skal festes på bussen, og som viser at de er autorisert til å kjøre i 100 km/t. Dette gjelder stort sett sikkerhetskriterier.

Ordningen kan virke sikkerhetsfremmende ved at det kan bli attraktivt for busselskapene å ha sikre busser. Selv om ordningen i utgangspunktet vurderes som interessant, vil den imidlertid innebære ikke ubetydelige kostnader til administrasjon. Videre er den trafiksikkerhetsmessige effekten antatt å være begrenset.

Framkommelighet

Dersom fartsgrensen for busser øker, uten at fartsgrensen endres for motorvogner med tillatt totalvekt under 3,500 kg, er det grunn til å anta at fartsnivået for busser bare vil endre seg marginalt.

Det har vært gjort en vurdering med utgangspunkt i E18 på strekningen Kristiansand-Oslo, som viser at reell tidsgevinst ved en forutsatt fartsøkning til skiltet fartsgrense, per i dag bare vil utgjøre 2-3 minutter. Ved en generell heving av fartsgrensen til 100 km/t, som er planlagt innen 2015, vil forskjellen utgjøre ca. 5 minutter. Faktisk kjøretid blir således ikke særlig kortere enn i dag. Det antas imidlertid å ligge et viktig psykologisk element i at busspassasjerene stadig ser at de blir forbigjort av personbiler.

Mulige konsekvenser av at fartsgrense for klasse III busser heves til 90 km/t:

- Konkurransforholdene for disse bussene vil kunne bli noe forbedret, hovedsakelig av psykologisk art, da bussen ikke i samme grad opplever å bli forbigjort.
- Dagens praksis gjøres lovlig
- Forutsatt at busselskapene ikke justerer rutetabell iht. nye fartsgrenser, vil de kunne oppnå bedre regularitet i forhold til rutetabell.
- Forutsatt at rutetabellene ikke justeres, vil dette medføre mindre stress for sjåførene
- Noe mindre feltskifte totalt sett
- Potensielt mindre vekst i personbiltrafikk
- Marginalt høyere risiko for skader og ulykker

Fartsgrense generelt for motorvogner med tillatt totalvekt over 3,500 kg, tunge kjøretøy

I dag er det lik fartsgrense for motorvogner med tillatt totalvekt over 3,500 kg. Både busser og andre tunge kjøretøy har en fartsgrense på 80 km/t der fartsgrensen på vegen er 90 eller 100 km/t. Når det blir snakk om å endre fartsgrensen for buss klasse III er det derfor nødvendig å gjøre en vurdering for andre tunge kjøretøy. Vegdirektoratet finner det ikke tilrådelig med en generell økning av fartsgrensen for andre tunge kjøretøy, kun busser i klasse III. Årsaken til dette er flere forhold:

- Et flertall av landene (19 av 34) i oversikten fra UN-ECE har fartsgrense 80 km/t for tunge biler som frakter gods. Bare 4 har fartsgrense 100 km/t eller høyere mens resten har 90 km/t.
- Bil for godsbefordring over 3,500 kg har en fartssperre på 90 km/t, jf. kjøretøyforskriften kapittel 47, så det er ikke i noe tilfelle aktuelt å heve fartsgrensen til 100 km/t for disse kjøretøyene. Bussene har fartssperre på 100 km/t.
- Tunge kjøretøy generelt utgjør inntil 10-15 % av trafikkmengden. Busser utgjør en liten del av disse. En økning av fartsnivået for alle tunge kjøretøy vil i større grad påvirke både gjennomsnittsfarten på vegen og derigjennom både risikonivået og de negative miljøbelastningene.
- Aldersgrensen for å få førerkort for tunge kjøretøy, utenom buss, er 18 år. Førerkortalderen for buss er 21 år, og for reiser lengre enn 50 km er kravet 23 år eller forsterket opplæring. Det er således en rekke mer uerfarne førere på tunge kjøretøy som ikke er buss.
- Totalvekten på busser er ofte mindre enn andre tunge kjøretøy.
- Buss har i motsetning til de fleste andre tunge kjøretøy ikke stiv foraksel, noe som kan gi busser bedre kjøreegenskaper, særlig på vinterføre.
- Tunge kjøretøy, som ikke er buss, kjører med svært varierende gods med svært varierende lastsikring.
- Tunge kjøretøy, som ikke er buss, kan kjøre med farlig gods.

Oppsummering

Vegdirektoratet anbefaler en økning av tillatt hastighet for buss til 90 km/t, men ønsker at dette begrenses til kun buss klasse III. Buss klasse III er utelukkende innrettet med sitteplasser, og det stilles krav om bruk av sikkerhetsbelte. Samtidig kreves det for denne gruppen busser forsterkede sikkerhetskrav til dekk og bremses.

Vegdirektoratet anbefaler ikke en økning av tillatt hastighet for buss til 100 km/t. Selv om det etter det ovenstående kan se ut som en økning til 100 km/t ikke vil føre til en stor farts- eller ulykkesøkning, anser Vegdirektoratet at vi har for lite konkret informasjon om virkningen av en slik fartsøkning. En økning i fartsgrensen for buss til 100 km/t vil derfor innebære en større risiko enn vi er villige til å ta.

Vegdirektoratet ber imidlertid om høringsinstansenes syn både på en økning av fartsgrensen til 90 km/t og 100 km/t.

Administrative konsekvenser:

Forslaget vil etter Vegdirektoratets mening ikke ha noen administrative eller økonomiske konsekvenser for kontrollmyndigheten eller busseier.

Forslag til endring av § 13 nr. 4:

På bakgrunn av ovenstående vil Vegdirektoratet foreslå at buss klasse III kan kjøre 90 km/t, på veger med slik tillatt hastighet, og foreslår følgende endring av trafikreglenes § 13 nr. 4:

“På vegstrekning med særskilt fartsgrense høyere enn 80 km i timen må motorvogn med tillatt totalvekt 3500 kg eller mer eller motorvogn med tilhenger ikke kjøres fortere enn 80 km i timen. Buss uten tilhenger kan likevel, dersom det er fastsatt særskilt fartsgrense høyere enn 80 km i timen, kjøre inntil 90 km i timen. Slike busser må oppfylle de krav som stilles til buss klasse III.”

Vegdirektoratet ber om deres kommentar til ovenstående innen 28. februar 2012.

Med hilsen

Trafikant- og kjøretøyavdelingen

Kjell Sture Bjørvig
Direktør for trafikant- og kjøretøyavdelingen

Jon Molnes