



**Statens vegvesen**

## Vedlegg 1 – Høringsnotat

### Endring av fartsgrenser for buss klasse I – Trafikkreglenes § 13 nr. 4

*Høring om forslag til endring i forskrift 21. mars 1986 nr. 747 om kjørende og gående trafikk (trafikkregler).*

Vegdirektoratet  
Trafikant- og kjøretøyavdelingen  
10. oktober 2013

Vegdirektoratet foreslår en endring av dagens regler om fartsgrense for motorvogn med tillatt totalvekt over 3.500 kg i forskrift 21. mars 1986 nr. 747 om kjørende og gående trafikk (trafikkregler) § 13 nr. 4, slik at buss i klasse I ikke kan kjøres fortere enn 70 km/t selv om fartsgrensen er høyere.

## **1. Bakgrunn**

Buss klasse I er de typiske bybussene som hovedsakelig er innrettet med ståplasser for å gi mulighet for hyppig av- og påstigning. Det ligger imidlertid ingen begrensninger i regelverket for å bruke denne type buss utenfor tettbygde strøk på veger med høy fartsgrense.

Vegdirektoratet ser en del bekymringer i forhold til bruken av slike busser i enkelte typer trafikk. Selv om regelverket rundt bussene kun angår godkjenning av busser, gjenspeiler kravene for godkjenningen en forestilling om at bussene kjører med lav hastighet på ruter med kort avstand mellom stoppestedene. Buss i klasse I må ikke oppfylle de samme krav til sikkerhet og komfort som en langdistansebuss. Dette er forsvarlig all den tid bussen faktisk blir brukt i bynære områder med lav hastighet.

Problemet knytter seg i noen grad til det særegne bymønsteret vi har i Norge, hvor det kan være større avstander innenfor bygrensene, som ofte forbindes med veger hvor fartsgrensen kan være 80 km/t eller høyere. Det er også lengre avstander mellom tettsteder. Det forekommer derfor at busser i klasse I må bevege seg ut på slike veger på deler av rutene.

Formålet med høringen er å vurdere om fartsgrensen for buss klasse I bør settes ned. Selv om antallet ulykker med buss er få, er passasjerer som står under turen svært utsatt ved en ulykke og skadepotensialet er stort.

Regjeringen har som hovedmål at det ikke skal forekomme ulykker med drepte eller hardt skadde i transportsektoren. Nullvisjonen innebærer at transportsystemet, transportmidlene og regelverket skal utformes slik at det fremmer trafiksikker atferd hos trafikantene, og i størst mulig grad bidrar til at menneskelige feilhandlinger ikke fører til alvorlige skader.

Regjeringen har som etappemål i NTP 2014-2023 at antallet drepte og hardt skadde innen vegtrafikken skal halveres i planperioden. Etappemålet innebærer at antall drepte og hardt skadde skal reduseres fra et gjennomsnitt i perioden 2008 – 2011 på om lag 1000 i året til 500 eller færre innen 2024. Dersom trafiksikkerhetsmålet skal kunne nås, forutsettes et vesentlig bidrag som følge av investeringer på fylkesveger og kommunale veger. Det må dessuten gjennomføres en forsterket innsats med sikte på å oppnå en mer trafiksikker trafikantatferd, bl.a. økt overholdelse av fartsgrenser, økt og riktig bruk av bilbelte og redusert omfang av kjøring i rus og/eller påvirkning av ulovlige medikamenter.

Høringen ivaretar de hensyn som ligger bak nullvisjonen og vurderer om lavere hastighet for buss i klasse I vil øke trafiksikkerheten for de som er på bussen og andre som bruker vegbanen.

## 2. Presisering

Ved starten av arbeidet om ny fartsgrense for å øke trafikksikkerheten til passasjerer som står under turen vurderte vi å sette som vilkår for lavere fartsgrense at det faktisk var passasjerer om bord som står. Dette ville føre til at alle bussklasser som bare hadde passasjerer som sitter under turen kunne kjøre i normal hastighet, samt at passasjerer som står i alle bussklasser ble sikret mot høy fart. Etter en vurdering av alle hensyn for og mot fant vi likevel ut at vilkåret med passasjerer som står under turen, ikke var den beste løsningen.

For det første vil dette bli vanskelig for kollektivtrafikken som må forholde seg til klare rutetider. Samtidig vil det bli uforutsigbart for passasjerene når bussen kommer og når bussen vil være fremme. Avhengig av om det er en stående person om bord eller ei vil bussen måtte endre hastighet. Dette vil også være et gjentakende problem ettersom ikke alle passasjerer ønsker å sitte selv om det er et ledig sete.

Videre vil en slik differensiering av lovlig hastighet være vanskelig for kontrollmyndighetene å håndheve. Det kan være vanskelig å se om alle passasjerene sitter eller om en person står, og så vurdere om bussen kjører for fort eller ei. Det er heller ikke sikkert at alle passasjerene enten står eller sitter hele turen. En klar og enkel regel vil gjøre en eventuell reaksjon fra kontrollmyndighetene forutsigbar.

Som vi senere vil vise er det av hensyn til de tekniske krav som settes til slike busser ikke ønskelig at buss klasse I kjører i 80 km/t selv der hvor det kun er passasjerer som sitter om bord.

Etter direktiv 2001/85/EF («bussdirektivet») kan også buss i klasse II ha passasjerer som står om bord. Av hensyn til nullvisjonen og sikkerheten til passasjerer som står kan det være grunner til at lavere hastighet også blir innført for denne bussklassen. Det er imidlertid flere hensyn som må vurderes. Vi viser til punkt 11 nedenfor hvor dette forslaget er nærmere vurdert.

## 3. Norges regelverk og praksis

### 3.1. Regelverket

Vegtrafikkloven 18. juni 1965 nr. 4 § 3 første ledd bestemmer at *”Enhver skal ferdes hensynsfullt og være aktpågivende og varsom så det ikke kan oppstå fare eller voldes skade og slik at annen trafikk ikke unødig blir hindret eller forstyrret”*.

Etter § 6 første ledd skal *”Fører av kjøretøy (...) avpasse farten etter sted, føre-, sikt- og trafikkforholdene slik at det ikke voldes ulempe for andre, og slik at annen trafikk blir minst mulig hindret eller forstyrret. Føreren skal alltid ha fullt herredømme over kjøretøyet.”*

Videre bestemmer annet ledd første punktum at *”Dersom ikke annen fartsgrense er fastsatt ved offentlig skilt, må det i tettbygde strøk ikke kjøres fortere enn 50 km/t, utenfor tettbygde strøk ikke fortere enn 80 km/t”*. Trafikkreglene § 13 nr. 4 bestemmer at *”På vegstrekning med*

*særskilt fartsgrense over 80 km/t må motorvogn med tillatt totalvekt over 3.500 kg ... ikke kjøres fortere enn 80 km/t”.*

Forskrift 5. juli 2012 nr. 817 om godkjenning av bil og tilhenger til bil (godkjenning av bil og tilhenger) vedlegg 1 viser til hvilke rettsakter som skal gjelde som norsk rett. Vedleggets punkt 52 viser til bussdirektivet. Buss klasse I er etter bussdirektivets Vedlegg 1 pkt. 2.1.1.1 *”ethvert kjøretøy som har plass avsatt til ståplasspassasjerer, og som tillater hyppige passasjerforflytninger”*, med kapasitet på over 22 passasjerer pluss fører. Klasse II er i direktivets Vedlegg I pkt. 2.1.1.2 definert som *”ethvert kjøretøy som hovedsakelig er bygd for transport av sitteplasspassasjerer, og som er konstruert for transport av ståplasspassasjerer i midtgangen og/eller i et område som ikke opptar større plass enn to dobbeltseter”*. Buss klasse III er etter punkt 2.1.1.3 definert som *”ethvert kjøretøy som er bygd utlukkende for transport av sitteplasspassasjerer”*.

*”Lavgulvbuss” er definert i direktivets Vedlegg I pkt. 2.1.4 som ”ethvert kjøretøy i klasse I, II eller A der minst 35 % av plassen som er satt av til ståplasspassasjerer (eller den fremre delen når det gjelder leddkjøretøyer, eller nedre etasje når det gjelder toetasjes kjøretøyer), utgjør et område uten trappetrinn og med atkomst til minst én på- og avstigningsdør”.*

Bussdirektivets art. 2 nr. 1 bestemmer at medlemsstatene ikke kan *”nekte å gi EF-typegodkjenning eller nasjonal typegodkjenning:*

- for et kjøretøy,*
- for et karosseri,*
- for et kjøretøy der karosseriet allerede er typegodkjent som teknisk enhet, eller nekte eller forby salg, registrering eller ibruktaking av et kjøretøy eller et karosseri som teknisk enhet, med begrunnelse i bestemmelsene om kjøretøyer som benyttes til persontransport og som har flere enn åtte sitteplasser i tillegg til førersetet, dersom kravene i dette direktiv og vedleggene til dette direktiv er oppfylt”.*

Punkt 31 i vedlegg I i forskrift om godkjenning av bil og tilhenger viser til direktiv 77/541/EØF som senest endret ved direktiv 2005/40/EF som omhandler krav til og krav om bilbelter. Direktivet viser at krav til bilbelte for kategori M3 (buss) ikke *”omfatter busser som er spesielt innrettet for bymessig trafikk”*. Dette vil si at det ikke er krav til bilbelte i buss i klasse I.

### **3.2. Dagens situasjon**

Formålet med bussdirektivet og definisjonene er å skape et enhetlig krav til buss innenfor EU. Dette skal både ivareta passasjerenes sikkerhet og lette omsetteligheten av busser i det indre markedet. Begrensinger i bruken må eventuelt følge av nasjonalt regelverk.

Det nasjonale regelverket viser i stor grad direkte til direktivene. Det nasjonale regelverket inneholder derfor heller ingen begrensning i bruksområdet. Så lenge kjøretøyet er godkjent i

henhold til bussdirektivet eller forskrift om godkjenning av bil og tilhenger, kan den kjøres lovlig i Norge.

For det faste kollektivtilbudet i Norge er det løyvemyndigheten som tar stilling til hvilken bussklasse rutene skal betjenes med. Løyvemyndighetene er etter lov 21. juni 2002 nr. 45 om yrkestransport med motorvogn og fartøy (yrkestransportlova) § 13 annet ledd fylkeskommunen. Fylkeskommunen er nærmere til å ta stilling til hvilken bussklasse som er mest egnet på den enkelte rute. Dette gjelder også der løyvener tildeles etter anbudskonkurranse, da fylkeskommunen vil være oppdragsgiver og stå for utformingen av konkurransegrunnlaget.

#### **4. Forholdene i andre land**

##### **4.1. Sverige**

I Sverige er det ingen andre hastighetsregler for buss med passasjerer som står under turen. Det har vært mange forslag om å redusere farten for busser med passasjerer som står, men ingen er gjennomført på nåværende tidspunkt.

##### **4.2. Danmark**

Hastighetsgrensen for buss uansett type er 80 km/t. Danmark har likevel erfaring med at en gruppe kjøretøy har lavere fartsgrense enn de øvrige. Hastighetsgrensen for lastebiler over 3.500 kg er 70 km/t selv om fartsgrensen er høyere. I byområde må lastebil maks kjøre 50 km/t selv om det for eksempel er skiltet 60 km/t.

##### **4.3. Frankrike**

I juli 2008 innførte Frankrike en regel om at farten for busser i klasse I og busser i klasse II er 70 km/t hvis bussen har ståpassasjerer. I løpet av disse fire årene er det i Frankrike ikke registrert noen ulykker begrunnet i påkjørsel bakfra.

#### **5. Tilbakemelding fra tre fylker om bruk av buss i klasse I på veger med 80 km/t**

For buss i rutetrafikk er ordningen i Norge at det er fylkeskommunen som løyvemyndighetene som tar stilling til hvilken bussklasse rutene skal betjenes med. Bakgrunnen for dette er som uttalt ovenfor fordi fylkeskommunen antas å kjenne sine egne veger best og dermed også vil ha et bedre grunnlag for å avgjøre hvilket materiell man ønsker rutene trafikkert med.

Vegdirektoratet rettet derfor en forespørsel til tre ulike fylkeskommuner for å få et innblikk i bruken av klasse I busser i deres fylkeskommune og i hvilken utstrekning disse bussene blir benyttet på veger med høy fartsgrense. Østfold, Vestfold og Hordaland fylkeskommune ble kontaktet. De tre fylkeskommunene har alle et godt kollektivtilbud. Fylkeskommunene har til dels forskjellig utformet vegnett og veger med forskjellige hastigheter. Vi mener derfor at disse tre fylkeskommunene gir et innblikk i bruken av klasse I busser i Norge.

### **5.1. Østfold fylkeskommune**

Østfold fylkeskommune forteller at det i hovedsak er tre områder hvor klasse I busser kjører på vegger med 80 km/t. Dette gjelder strekninger i Hvaler, Skjeberg og Ise. Her er det et begrenset busstilbud, men med noe skolebartransport.

Fylkeskommunen informerer at ved årsskiftet vil to av disse områdene byttes ut med ekspressbusser. Det er ikke informert hvilken bussklasse disse faller inn under. Fra 1. juli 2013 vil nye avtaler kreve tre punkts bilbelter, alkolås, ryggekamera og automatisk brannslukking i alle busser som utfører transport for fylkeskommunen.

### **5.2. Vestfold fylkeskommune**

Vestfold fylkeskommune ved Vestviken Kollektivtrafikk AS (VKT) opplyser at de har fire ruter hvor det unntaksvis eller på grunn av kjøring til Re videregående skole er så stort belegg på byssene at det benyttes ståplasser. Disse rutene har delstrekninger med fartsgrense 80 km/t eller mer. Sammenlagt utgjør disse strekningene 184 kilometer.

Rundt 95 % av klasse I bussene som benyttes i den lokale rutetrafikken er såkalte laventré busser. Dette er busser som kombinerer hurtig av- og påstigning med lav innstigningshøyde for typisk bytrafikk, med et høyere antall sitteplasser enn i tilsvarende lavgulvbusser. I siste kontrakt om kjøp av rutetrafikk er det stilt krav om bilbelter i samtlige fylkets siste kontrakt ved kjøp av busser er det stilt krav om bilbelter i samtlige busser uavhengig av utforming og klasse. Ved planlagte utskiftninger av materiellparken fases det inn busser i både klasse I laventré og klasse II normalgulv som har bilbelter montert.

Laventrebuss klasse I gir en god kombinasjon av faktorene tilgjengelighet, komfort og kapasitet. VKT har gjort erfaringer med dette materiellet siden 2001 og mener denne typen buss passer godt i Vestfold hvor både bytrafikk og by-til-by trafikk må og bør kombineres.

### **5.3. Hordaland fylkeskommune**

Hordaland fylkeskommune benytter kun buss klasse I i Bergensområdet. Her er det i ukedagene 25 linjer som kjører på veg med 80 km/t. Dette utgjør 2775 kilometer hver dag. Alle linjene rapporterer om at det jevnlig eller ofte er passasjerer som står om bord. Antallet linjer, kilometer og passasjerer som står under turen er noe mindre i helgene.

Fylkeskommunen forteller at buss klasse I for det meste blir brukt på bylinjer med hyppige intervaller mellom stoppestedene. De blir likevel også brukt på linjer som går mellom bydeler via sentrum og bydelslinjer med trafikk til sentrum.

### **5.4. Vegdirektoratets oppsummering av tilbakemeldingene fra fylkeskommunene**

Vegdirektoratet ser at alle tre fylkeskommunene benytter, i større eller mindre grad, buss klasse I på vegger med 80 km/t. Dette blir begrunnet med bedre kapasitet samt for å gi et bedre

tilbud til passasjerer med nedsatt funksjonsevne. Vegdirektoratet presiserer at forslaget i høringen om lavere hastighet ikke gjør det forbudt å bruke buss klasse I på veger med 80 km/t eller mer, men kun at disse ikke får kjøre i hastighet over 60 eller 70 km/t.

Fylkeskommunene har et stort og økende fokus på at bilbelte skal være tilgjengelig i alle bussene de benytter. Dette ser Vegdirektoratet veldig positivt på. Sikkerheten for de stående passasjerene vil imidlertid være uendret. For buss klasse I, med unntak av lavgulvbuss, er et stort antall av det totale passasjerantallet registrert for ståplasser. Et av de viktigste virkemidlene for å bedre sikkerheten i slike busser vil derfor være å bedre sikkerheten for de stående. Å redusere tillatt hastighet er et virkemiddel som vil bidra til dette.

## 6. Trafikksikkerhet

Det skjer færre ulykker med buss enn med bil, og buss blir regnet som et sikrere valg ved reise langs veg. Likevel er skadepotensialet større ved en bussulykke enn en bilulykke fordi det er flere passasjerer ombord.

### 6.1. Trafikkulykker med busser

Statens vegvesen har gjennomgått trafikkulykker hvor busser i rute (inklusive minibusser i rute) har vært innblandet i perioden 2007-2012. Dataene er hentet fra STRAKS-registret. I ulykkesregisteret skilles det ikke mellom ulike typer busser, og vi har derfor ikke tall for hvor mange busser i klasse I som har vært involvert i ulykker. Tallmaterialet viser at antall ulykker med buss og antall personskader har variert en del fra år til år. Generelt skjer det årlig et forholdsvis lite antall ulykker med buss.

De fleste dødsulykker hvor buss er innblandet er flerpartsulykker, hvor de fleste omkomne er personer i bil og fotgjengere. Tallene nedenfor viser at av de 175 drepte og hardt skadde i den bestemte perioden, er kun 34 av disse personer i bussen. Personer i buss (passasjerer og fører) utgjør heller ikke flertallet av de lettere skadde i ulykker med buss.

År	Antall ulykker	Antall personskader – alle involverte			Antall personskader – personer i buss		
		Drepte	Hardt skadde	Lettere skadde	Drepte	Hardt skadde	Lettere skadde
2007	171	15	37	265	3	15	126
2008	170	7	20	223	0	4	81
2009	151	4	15	184	1	3	68
2010	158	7	20	214	1	1	78
2011	125	4	12	161	0	4	59
2012	136	6	28	175	0	2	63
sum	911	43	132	1222	5	29	475

Tabell: Drepte, hardt skadde og lettere skadde i ulykker med buss innblandet per år, samt spesifisert for skadegrad på personer i buss. Alle bussklasser. (Kilde: SVV/Straksulykkesregisteret)

For buss i rute har det for alle bussklasser under ett inntruffet 911 personskadeulykker i perioden 2007-2012. Det har vært 209 tilfeller av drepte eller hardt skadde, hvorav hhv. 5

drepte og 29 hardt skadd i buss. Året 2007 utmerker seg med ca. halvparten av de drepte og hardt skadde.

## **6.2. Uregistrerte ulykker**

Det er grunn til å tro at antall skader på passasjerer om bord i buss er underrapportert. En studie fra Sverige fra 2012<sup>1</sup> viser at politiets registreringer av personskader for busspassasjerer er mye lavere enn sykehusenes rapporter av personskader for busspassasjerer.

Den offisielle statistikken fra politiet i Malmø, Helsingborg, Lund og Kristianstad viste at 451 personer ble skadet under transport med buss innblandet i årene 2006-2009. I sykehusregisteret fra det samme området ble det identifisert sammenlagt 1502 skader i bussrelaterte ulykker i de samme fire årene. I tillegg kommer småskader hvor det ikke er nødvendig med et sykebesøk. Det vil være naturlig å tro at det er en del uregistrerte ulykker også i Norge.

## **6.3. Skadeomfang ved passasjerer som sitter uten sele og passasjerer som står**

Vi har ikke tallmateriale og kjenner heller ikke til konkrete undersøkelser om forskjeller i skadeomfang for passasjerer som sitter uten sele og passasjerer som står under turen. På generelt grunnlag kan man likevel gå ut fra at det vil være forskjeller når det gjelder typer skader mellom passasjerer som sitter og passasjerer som står i buss ved for eksempel en bråstopp. For passasjerer som står kan vi anta at det vil være flere skader som følge av fall, mens det for passasjerer som sitter i hovedsak vil være skader i øvre del av kroppen som følge av sammenstøt med sete foran.

Selv om buss er et trafiksikkert fremkomstmiddel, vil omfanget av en eventuell frontkollisjon eller velteulykke bli betydelig større med passasjerer som står. Hurtig oppbremsing kan også medføre alvorlige skader på passasjerer som står, og spesielt utsatt er barn.

## **6.4. Hva er den trafiksikkerhetsmessige ulempen ved spredning i fartsnivået?**

Ettersom trafikken består av kjøretøy med varierende egenskaper og førere med ulike holdninger og ferdigheter, vil en få en viss spredning i fartsvalg uavhengig av fartsgrensen. Spredningen avhenger av bl.a. trafikkvolum, vegkurvatur og forholdet mellom fartsgrense og vegens dimensjonerende hastighet. Spredningen er størst når trafikken er minst og mulighetene for forbikjøring er gode. Stor fartsspredning skaper forbikjøringsbehov, som i sin tur øker risikoen for ulykker.

Flere utenlandske undersøkelser har påvist en sammenheng mellom spredning i fartsnivå og trafikkulykker. Blant annet viste en undersøkelse fra Veg- og trafikkavdelingen i

---

<sup>1</sup> Monica Berntman, Bengt Holmberg, Anders Wretstrand. Hur säker är bussen? Skador och risker i samband med bussresor i tätort. Lunds Universitet, Institutionen för Teknik och samhälle, Trafik och väg, Bulletin 274.



Vegdirektoratet<sup>2</sup> at de fleste kjøretøy som var involvert i ulykker enten kjørte mye fortere eller mye saktere enn gjennomsnittsfarten. Undersøkelsen som også vurderte konsekvensene av endringer av fartsgrenser i 2001 i Norge, har imidlertid ikke påvist endringer i spredning i fartsnivå på strekninger hvor fartsgrensen ble satt ned fra 80 km/t til 70 km/t. Endringen i fartsgrensen gjaldt her for alle kjøretøy.

Resultatet vil imidlertid bli annerledes når regelen om lavere fartsgrense kun gjelder en kjøretøyklasse. Fartsgrensen i byene er uansett lav, samtidig som bussene må forholde seg til holdeplasser, trafikklys, kø og fotgjengerfelt. Det vil bli på veger med høyere hastighet at man ser ulempene ved forskjellige fartsgrenser.

Vegdirektoratet mener likevel det er gode grunner for at buss i klasse I får lavere maks hastighet enn 80 km/t. Det er i dag ikke mange busser i klasse I som benyttes i rutetrafikk i forhold til andre kjøretøy. Samtidig er tilbakemeldingene fra fylkeskommunene at strekningene dette vil gjelde er relativt få og korte for busser i rutetrafikk. Det er videre ønskelig at der strekningene med 80 km/t er lengre, typisk ved skoleekskursjoner eller andre bussturer, vil man benytte busser i andre klasser som må oppfylle andre tekniske krav som gjør at de egner seg bedre til bruk i høye hastigheter.

## **7. Tekniske krav**

Definisjonene av de forskjellige bussklassene er kun knyttet til hvilke krav bussene skal oppfylle for å kunne godkjennes. Deres formål er ikke å angi anvendelsesområdet. Bussene i de forskjellige klassene skal likevel fylle forskjellige funksjoner. Buss i klasse I er hovedsakelig ment å brukes i bymessige strøk med lav hastighet og hurtig av og påstigning. En bybuss trenger derfor ikke å oppfylle de samme krav til sikkerhet og komfort som en langdistansebuss. Dette er både på grunn av passasjerenes behov og typen trafikk bussene er ment å kjøre i.

### **7.1. Veltetest**

Bussdirektivets Vedlegg IV gjelder krav til påbyggets stivhet ved velt. Etter pkt. 1 er vedleggets virkeområde buss i klasse II og III. Det vil si at buss klasse I er unntatt et slikt krav. Buss klasse I kan derfor tåle en eventuell velt dårligere enn buss klasse II og III.

### **7.2. Branntekniske egenskaper**

Direktiv 95/28/EF om branntekniske egenskaper til materiale som brukes i buss gjelder bare for buss i klasse II og III. Dette vil si at materialet som benyttes innvendig i kjøretøyet må oppfylle krav til antenlighet, forbrenningshastighet og smelteegenskaper. Slike krav er det ikke til buss klasse I, noe som gjør disse mer utsatt i tilfelle ved brann.

---

<sup>2</sup> TS-rapport 2007:12 Endringer i fartsgrenser i 2001.

At buss klasse I ikke har de samme kravene som buss klasse II og III, viser at denne bussgruppen i regelverket blir vurdert annerledes og at det er færre krav som sikrer passasjerene om bord.

### **7.3. Krav til bilbelte**

Som vist til ovenfor er det ikke krav til bilbelte for buss klasse I. Direktivet viser at regelen om bilbelte ikke «*omfatter busser som er spesielt innrettet for bymessig trafikk*». Dette inkluderer også førerplassen i bussen.

## **8. Skoleskyss**

Den 1. juni 2013 trådte forskrift om sikring av skyssberettigede skoleelever i buss i kraft. Formålet med forskriften er etter § 1 «*å styrke trafikksikkerheten der buss benyttes til skoleskyss (...)*». Dette gjøres ved å bestemme at der buss benyttes til skoleskyss skal skoleelevene ha tilgang til sitteplass med bilbelte fastmontert, jf. §§ 3-5. Forskriftens § 2 tredje ledd viser likevel til at den ikke gjelder for skoleskyss som utføres med buss klassifisert som «Klasse I» (bybuss).

Dette innebærer at ved transport av skoleelever skal elevene ha tilgang til sitteplass med bilbelte, med mindre transporten gjøres med buss i klasse I. Ved transport med buss klasse I er det ikke et krav om at elevene skal ha tilgang til bilbelte.

Lavere hastighet for buss klasse I vil til tross for unntaket om krav til bilbelte bidra til å styrke trafikksikkerheten der buss benyttes til skoleskyss. Lavere hastighet for slike busser vil gi en god sammenheng i regelverket sett fra et trafikksikkerhetsperspektiv.

## **9. Ved nedgang fra 80 km/t til 70 eller 60 km/t hva vil den faktiske farten bli?**

En undersøkelse<sup>3</sup> av virkninger av endringer i fartsgrenser i Norge i 2001 viser at på vegstrekninger hvor fartsgrensen ble satt ned fra 80 km/t til 70 km/t gikk kjørefarten i gjennomsnitt ned med rundt 4 km/t. Det ble også beregnet at fartsgrenseendringen har redusert ulykkestallet med 16 % og antall drepte med 42 %. Drepte og hardt skadde er samlet redusert med 36 %. Selv om den faktiske farten ikke ble redusert med mer enn 4 % førte dette til et stort utbytte i forhold til antallet drepte og hardt skadde. De nedskilte strekningene ble valgt med bakgrunn i spesielt høye skadekostnader og alvorlige ulykker, noe som kan tilsa at den positive virkningen ikke vil være tilsvarende høy på alle veger.

Undersøkelsen det vises til gjelder en generell nedsettelse av fartsgrensen for alle kjøretøy på vegen. Det kan tenkes at resultatet ikke vil være like stort når kun en kjøretøygruppe får nedsatt fartsgrense. Vegdirektoratet mener likevel at enhver trafikksikkerhetsgevinst en redusert hastighet for buss klasse I vil føre til er positiv.

---

<sup>3</sup> TS-rapport 2007:12 Endringer i fartsgrenser i 2001.

### **9.1. Hensyn som taler for at fartsgrensen reduseres til 60 km/t?**

Passiv sikkerhet er den beskyttelse som kjøretøyet gir føreren og passasjerene når ulykken inntreffer. Dette er for eksempel stiv kupé og mykere front, kollisjonsputer, bilbelte, beltestrammere og ekstra avstivning i dørene. De tekniske kravene til buss i klasse I, i motsetning til klasse II og III, viser at disse bussene ikke trenger å oppfylle slike krav.

For buss i klasse I er det heller ikke krav til frontal beskyttelse, slik at sjåføren ved en kollisjon vil sitte ganske usikret. De tekniske krav og kjøretøyets utførelse viser at busser i klasse I ikke er ment å benyttes til høye hastigheter.

Det er også kjent at lavere fart fører til færre og mindre alvorlige ulykker.

### **9.2. Hensyn som taler for at fartsgrensen reduseres til 70 km/t?**

Undersøkelsen ovenfor viser at ved å senke fartsgrensen reduseres farten og dermed også ulykkesantallet og skadeomfanget. Selv ved en reduksjon i den faktiske farten med 4 km/t vil dette føre til store konsekvenser for ulykkestallet og antall drepte. Å sette ned fartsgrensen til 70 km/t vil derfor kunne ha god effekt for trafikksikkerheten.

Det er i dag også få ulykker med buss. Dette kan tale for at det ikke vil være nødvendig med en altfor drastisk endring i fartsgrensen for å få den sikkerheten som er ønsket. Ved å sette ned farten til 70 km/t vil det heller ikke være en for stor spredning i fartsnivået til de andre kjøretøyene. Som vist til ovenfor kan stor fartsspredning føre til trafikkfarlige situasjoner. Dette gjelder både for kjøretøyene med høy hastighet og lav hastighet.

### **9.3. Vegdirektoratets anbefaling for fartsgrense for buss i klasse I**

De tekniske og sikkerhetsmessige kravene til buss i klasse I viser at de verken er beregnet eller egnet for bruk i høy hastighet. Vegdirektoratet mener at dette i seg selv taler for å redusere maksimalhastigheten for buss klasse I. Fartsnivået i kollisjonsøyeblikket vil også alltid ha betydning for skadeomfanget av en ulykke.

Stor spredning i fartsnivået på samme veg er ikke ønskelig. Vegdirektoratet mener derfor at en fartsgrense på 70 km/t vil føre til størst utbytte for trafikksikkerheten for de på bussen, samtidig som andre trafikanter unngår farlige situasjoner fordi fartsforskjellen er stor. Vegdirektoratet ønsker ikke å skape nye trafikkfarlige situasjoner ved å sette farten for buss klasse I for mye ned i forhold til den øvrige trafikken og foreslår derfor ikke enda lavere fartsgrense.

Vi ber imidlertid om høringsinstansens vurdering av både til å sette ned fartsgrensen til 70 og 60 km/t i sine hørings svar.

## 10. Konsekvenser for kollektivtilbudet

Kollektivtransporten er viktig for å få til attraktive og bærekraftige byer, og for å bidra til at landets innbyggere kan tilbys et effektivt og miljøvennlig transportsystem. Vi viser til målsetningen både i Klimameldingen<sup>4</sup> og Nasjonal Transportplan<sup>5</sup> om at veksten i persontransporten i storbyområdene skal tas med kollektivtransport, sykkel og gange.

Redusert makshastighet for buss klasse I kan føre til at rutene som benytter veger med høy hastighet bruker lengre tid på samme strekning. Et eksempel på dette er en av landets største og tyngste bussrute, rute 31 og 31E fra Grorud til Fornebu. Det er likevel usikkert hvor stor ulempe dette vil ha. Busser i rute må forholde seg til stopp på holdeplassene, trafikale hindringer og andre trafikanter.

Fra politisk side er det også ønsket at det blir opprettet flere innfartsparkeringer utenfor de største byene med ekspresslinjer direkte til bykjernen. Det er derfor mulig at bruk av buss på veger med høye hastigheter vil øke. På lik linje med Regjeringen er Vegdirektoratet svært opptatt av å jobbe for å oppnå nullvisjonen. Innfartsparkeringer og lavere hastighet for buss klasse I trenger heller ikke å utelukke hverandre. På veger med høy hastighet ønsker vi ikke utstrakt bruk av busser som ikke er egnet for å kjøre i slike hastigheter. Ekspresslinjer fra en innfartsparkering til bykjernen bør derfor kjøres med buss i klasse II eller III hvis det skal kjøres i høye hastigheter. En begrensning i fartsgrensen for buss klasse I vil være et incentiv til tilbyderne for å benytte busser som er bedre egnet på disse strekningene.

Vegdirektoratet er også opptatt for å legge til rette for et godt kollektivtilbud. Den 1. januar 2013 trådte en ny hastighetsregel i kraft for buss klasse III. Endringen besto i at buss i klasse III med kun sitteplasser og bilbelte kan kjøre i 100 km/t. Bakgrunnen for endringen var et ønske fra Samferdselsdepartementet om å se på tiltak som kunne gjøre kollektivtransport mer attraktiv for de reisende. En høyere fartsgrense for buss klasse III ble vurdert opp mot hvilken betydning dette har for trafikksikkerheten til de på bussen, trafikksikkerheten for andre trafikanter, miljø samt generelle fremkommelighetshensyn. En helhetsvurdering av de nevnte hensynene, samt at bussene teknisk sett er gode nok for slike hastigheter, førte til forskriftsendringen.

Vi er imidlertid usikre på om forslaget om redusert hastighet for buss klasse I vil føre til andre negative konsekvenser for kollektivtrafikken. Vi ønsker derfor god tilbakemelding fra høringsinstansene på dette punktet.

---

<sup>4</sup> Meld. St. 21 (2011-2012)

<sup>5</sup> Meld. St. 26 (2012-2013)

## 11. Lavere fart ved passasjerer som står under turen i buss klasse II

Som vist til ovenfor er buss klasse II etter bussdirektivet Vedlegg I pkt. 2.2.2.1. «*ethvert kjøretøy som hovedsakelig er bygd for transport av sitteplasspassasjerer, og som er konstruert for transport av ståplasspassasjerer i midtgangen og/eller i et område som ikke opptar større plass enn to dobbeltseter*». Det er også, som tidligere vist, krav til bilbelte for buss i klasse II.

Direktivet sier at buss klasse II kan ha passasjerer som står om bord. Det vil derfor være naturlig å vurdere om lavere hastighet også bør gjelde for denne bussklassen. Vurderingen av lavere hastighet for denne bussgruppen er knyttet til det skadepotensiale som følger av høy fart og passasjerer som står. Vegdirektoratet arbeider for å oppnå nullvisjonen. Lavere hastigheter for alle busser som har passasjerer som står under turen vil være et virkemiddel for å oppnå denne visjonen.

Ved å sette som krav til lavere hastighet at det er passasjerer som står ombord, vil bussene kunne kjøre som normalt i de periodene det ikke er mange passasjerer slik at alle får sitteplass. Dette vil gjøre at busselskapene får minst mulig endring i forhold til dagens praksis.

Det foreligger likevel betenkeligheter ved å knytte lavere fartsgrense til vilkåret om at det er stående ombord. En slik avgrensning kan for eksempel føre til problemer for kontrollmyndighetene. Det kan være vanskelig for de som står utenfor å se om bussen har en eller flere stående personer ombord. Avhengig av dette vil bussjåføren forholde seg til en lavere hastighet. Det vil samtidig være vanskelig for bussjåføren å ha oversikt over om noen står eller ikke.

Det kan virke urimelig at en bussjåfør skal bli ansvarlig for å ha kjørt for fort hvis han underveis i sin kjøring ikke har oppdaget at en person har reist seg. Grensedragningene mot når en person reiser seg for å gjøre seg klar til å gå av bussen på sin holdeplass vil også skape usikre situasjoner.

Det er mindre sannsynlig at busser i klasse I kommer opp i høye hastigheter fordi de som regel kjører i bynære områder med mange holdeplasser. Buss klasse II blir imidlertid brukt til lengre kjøreturer, over lengre avstander og på veger med høye hastigheter. Vi har fått tilbakemelding fra bussbransjen at flere klasse II busser blir brukt både på ekspressruter og til turkjøring. Et eksempel på dette er flere av flybussene som kjører mellom Oslo og Gardermoen. Dette kan også føre til at utfordringene ved at forskjellige kjøretøy har forskjellig hastighetsgrense på samme veg inntreffer oftere.

Videre vil det være vanskelig å beregne riktige rutetabeller ettersom hastigheten bussen kan kjøre i vil være variabel. Dette kan kanskje rettes opp noe fordi busselskapene som regel vet når det er flest personer som benytter bussen og at det i disse periodene vil være mest sannsynlig at man også har passasjerer som står. Det er likevel ikke sikkert at alle ønsker å sitte til tross for at det er ledige seter.

Buss klasse II skal oppfylle strengere tekniske krav enn buss klasse I. Dette er fordi de er ment for lengre avstander i høyere hastigheter. De er slik sett tryggere ved ulykker enn buss klasse I.

Vegdirektoratet anbefaler derfor ikke å sette som vilkår for lavere fart at det er stående personer om bord. Vi ber imidlertid om høringsinstansenes på generelt grunnlag om deres synspunkter på spørsmålet om lavere fartsgrenser for buss klasse II, for å få mer kunnskap om temaet.

## **12. Miljøbetraktninger**

### **12.1. Luftforurensning**

Utslipp fra busser består primært av to komponenter, den ene er CO<sub>2</sub>, den andre NO<sub>x</sub> (NO<sub>2</sub>) og dessuten litt partikler av typen PM<sub>10</sub> og PM<sub>2,5</sub>.

Utslipp av CO<sub>2</sub> er direkte relatert til forbrent mengde drivstoff. Ved en hastighetsreduksjon fra 80 til 70 eller 60 km/t vil drivstofforbruket reduseres noe, og dermed også CO<sub>2</sub>-utslippet. Det er ikke gjort beregninger på hvor stor reduksjonen av CO<sub>2</sub>-utslipp vil være. Dermed er klimaeffekten av forslaget heller ikke beregnet.

NO<sub>x</sub> (NO<sub>2</sub>) utslippet varierer med drivstofftype og motortype, dvs. at motorer fra forskjellige fabrikker har noe forskjellig utslipp ved den samme hastighet, og det er heller ikke slik at utslippet generelt øker med hastigheten. Om dette utslippet går vesentlig ned om hastigheten reduseres fra 80 km/t til 70 eller 60 km/t er noe usikkert.

Nedgangen av konsentrasjonen i luften vil være avhengig av flere forhold, men uansett blir dette marginale endringer på grunn av at dette gjelder et lite antall busser. Størst betydning vil det kunne ha på dager med stillestående luft i de to-tre største byene i landet, særlig morgen og kveld med mye trafikk. Utslipp av NO<sub>x</sub> (NO<sub>2</sub>) er ikke av særlig betydning utenfor byene, det er altså kun et problem for lokal luftkvalitet i by og ubetydelig regional effekt.

Utslipp av eksospartikler fra buss varierer lite med hastigheten, det er større forskjeller mellom aktuelle drivstofftyper enn mellom 80 km/t og ned til 70 eller 60 km/t. En nedgang i fartsgrensen med inntil 20 km/t for den hastigheten som gjelder her vil ikke føre til en merkbar bedring for miljøet.

Når det gjelder partikkelforurensning fra vegslitasje sier imidlertid rapporten fra Statens vegvesen Region øst og Vegdirektoratet om oppsummering av erfaringer med miljøfartsgrense i Oslo 2004-2011, av november 2012: *«Lavere fart gir mindre svevestøv (PM<sub>10</sub>), og det er ingen nedre grense for hvor lav farten bør være med hensyn til å redusere mengden svevestøv fra vegslitasje. Det er dokumentert at slitasje fra asfalt blir redusert i størrelsesorden 30-50 % når hastigheten reduseres fra 70 km/t til 50 km/t.»*

Det er dermed grunn til å anta at forslaget kan redusere mengden med svevestøv noe. Det er ikke gjort beregninger på effekten av forslaget på svevestøv. Busser med passasjerer som står

under turen utgjør en begrenset del av trafikkmengden, og derfor vil sannsynligvis reduksjonen av svevestøv som følge av forslaget bli liten.

## **12.2. Lydforurensning**

Generelt kan man si at det er sammenheng mellom hastighet og støy, det vil si økende støynivå ved økende hastighet. Effekten vil derimot være beskjeden ved at det kun dreier seg om begrenset antall kjøretøy i forhold til hele kjøretøyparken samtidig som man i byområder ikke kjører i høye hastigheter.

## **13. Universell utforming**

For å utvikle et mer tilgjengelig samfunn er det viktig å tenke universell utforming i alle oppgaver. Universell utforming er ett av fire hovedmål i Nasjonal Transportplan 2010-2019. For Statens vegvesen betyr universell utforming at alle skal kunne reise, uavhengig av funksjonsevne. Dette gjelder også ved bruk av transportmidler. Klasse I busser har brede dører, lavt gulv og store flater. Dette gjør at de er lettere å gå av og på samt å bevege seg inne på bussen for personer med funksjonshemninger. Verdien av å klare seg uten hjelp i hverdagen er heller ikke verdt å glemme.

Ved å benytte busser med høyere gulv kan det ta lenger tid for personer med nedsatt funksjonsevne å komme på og stige av. Dette kan føre til lengre stopp ved holdeplassen. Hvis i tillegg sjåføren må hjelpe personen av og på kan dette føre til et enda lenger opphold. Noen vil kanskje også velge et annet fremkomstmiddel enn buss.

Vegdirektoratet anser likevel at de fleste linjene vil kunne fortsette med busser i klasse I og således oppfylle kravet til universell utforming. Busser med høyere gulv vil mest sannsynlig bli tatt i bruk på lengre turer med lengre avstander mellom holdeplassene eller ved turbusser der det er ett startsted og ett stoppested, for eksempel ved skoleutflukter.

Universell utforming er et hovedmål for vegpolitikken og for samfunnet generelt. Vegdirektoratet ønsker derfor en god tilbakemelding fra de relevante høringsinstanser på dette punkt for å få opplyst om alle konsekvenser et slikt forslag kan medføre, forutsatt at busselskapet bytter til buss i klasse II.

## **14. Økonomiske og administrative konsekvenser**

Buss i klasse I er rimeligere enn buss i klasse II og III. Dette gjelder både ved innkjøp, service og bruk ettersom disse bussene ofte er enklere konstruert enn de to andre bussklassene. Til buss klasse I stilles det også andre krav til interiør, sikkerhet og karosseri enn for de to andre bussklassene. Hvis busser i klasse II og III benyttes på enkelte strekninger kan dette bli en ekstra kostnad. Noen konsekvenser av dette kan for eksempel være høyere billettpris for brukerne eller ytterligere behov for offentlige tilskudd. Vegdirektoratet legger til grunn at dette vil gjelde et fåtall busser, på et fåtall strekninger, noe som gjør at den ekstra kostnaden

nødvendigvis ikke vil bli så stor. Videre er det heller ikke nødvendig å gå til innkjøp av ny buss, men kun et krav om å sette ned tillatt kjørehastighet på veier med 80 km/t eller mer.

Ser man på den samfunnsøkonomiske siden ved vegtrafikkulykker, påfører personskader og dødsfall samfunnet store kostnader. Ifølge Transportøkonomisk institutt (TØI) koster et trafikkdødsfall samfunnet 23,3 millioner kroner, og en hardt skadd 6,3 millioner kroner. Dette er høye summer som taler for at samfunnet har mye å tjene på forebygging av ulykker og skader.

Informasjonstiltak og kampanjer vil være viktig både for å få sjåfører til å følge regelverket, men også for at passasjerene og andre trafikanter skal forstå nytten av endringen. En forståelse av de positive virkningene kan føre til at den lavere farten blir vurdert som et positivt sikkerhetstiltak og ikke at reisen tar lengre tid. God informasjon vil også føre til at andre kjøretøy er klar over at denne kjøretøygruppen kjører saktere.

Ulike typer kontrollaktivitet er et viktig virkemiddel for å få trafikanter til å følge regelverket. Dette gjelder spesielt ved nye regler. Flere fartskontroller rettet mot slike busser kan derfor være hensiktsmessig, spesielt ved innføring av regelen.

## **15. Oppsummering og forslag til forskriftsendring**

Formålet bak ny fartsgrense for buss klasse I er ikke å gjøre det dyrere eller vanskeligere for kollektivbransjen eller for de som benytter kollektivtrafikk, men av hensyn til trafikksikkerhet ved å sikre at busser blir brukt på strekninger som samsvarer med deres tekniske stand. På denne måten kan vi unngå alvorlige trafikkulykker. For buss i rute ønsker Vegdirektoratet at busser i klasse I på strekninger med høyere hastigheter kun skal kjøre i 70 km/t. Vi ønsker også tilbakemelding fra høringsinstansene på en maks hastighet på 60 km/t. For annen bruk av buss som ikke går i rute ønsker vi å unngå at såkalte bybusser brukes på strekninger der en annen type buss bør stå for transporten.