



Statens vegvesen

Vedlegg 1 – Høringsnotat

Høring om forslag til forskrift om endring i forskrift 3. desember 2009 nr. 1438 om universell utforming av motorvogn i løyvepliktig transport mv.

Trafikant og Kjøretøy
Avdeling Kjøretøy
15. desember 2021
Vår ref.: 21/238225-2

Innholdsfortegnelse

1	Innledning	3
2	Bakgrunn	5
3	Nærmere om forslaget.....	6
4	Forslaget	7
5	Gjeldende rett og tidligere rett	7
6	Økonomiske og administrative konsekvenser	8
7	Høringsfrist	9

Høringsnotat – Forslag til forskrift om endring i forskrift 3. desember 2009 nr.1438 om universell utforming av motorvogn i løyvepliktig transport mv.

1 Innledning

Etter oppdrag fra Samferdselsdepartementet sender Statens vegvesen med dette forslag til forskrift om endring i forskrift 3. desember 2009 nr. 1438 om universell utforming av motorvogn i løyvepliktig transport mv. på offentlig høring.

Statens vegvesen foreslår å innføre krav til frontbeskyttelse på buss M3 klasse I, II og III som har rute eller turvognløyve ved å endre forskriftens § 4.

Det har vært et ikke ubetydelig antall ulykker der busser har vært involvert og hvor bussjåfører har blitt alvorlig skadet eller drept i forbindelse med frontalkollisjon. Videre har Statens havarikommisjon (SHK) i rapport 2019/04 anbefalt at det innføres tekniske krav til bussens front for å redusere skadeomfanget ifb. med en eventuell frontalkollisjon. Det er også fra de ansattes organisasjoner blitt tatt opp at bussene må bli mer kollisjonssikre.

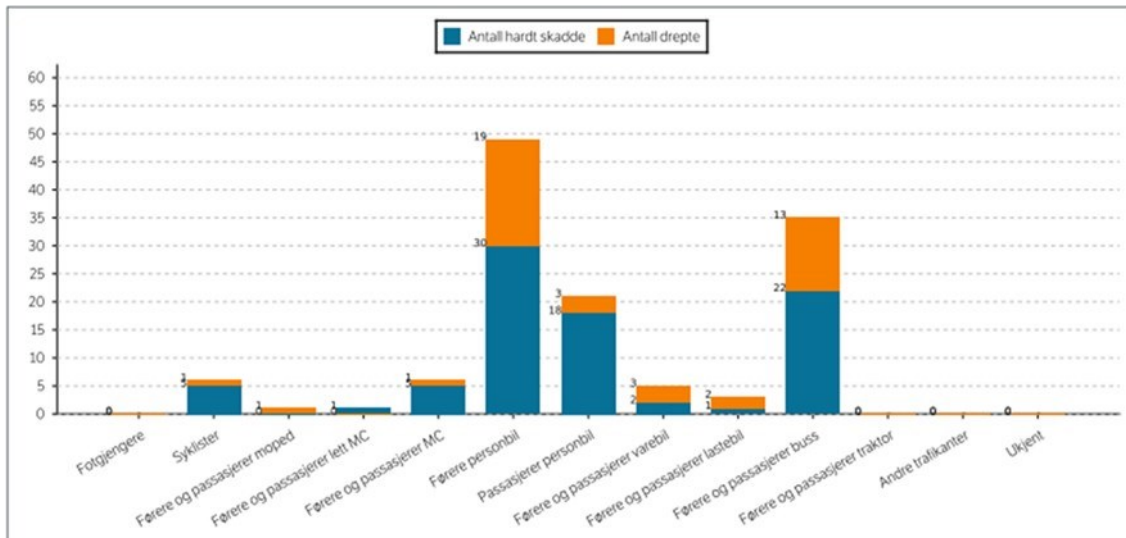
Vi registrerer at de mest alvorlige møteulykkene skjer med lite overlapp mellom kjøretøy. Kollisjon med lite overlapp, dvs. at begrensede deler av bussen blir truffet av en begrenset del av motpart, gir den aller største deformasjoner og dermed skader. Dette forslaget starter med en bekymring for bussførere som blir drept eller alvorlig skadd. Vi vet av erfaring at også motpart blir drept eller alvorlig skadd i disse ulykkene av samme årsak.



Illustrasjon av lite overlapp mellom kjøretøy

Av i alt 240 møteulykker med buss som har skjedd i tidsperioden 2011–2020 har 8 bussførere mistet livet og fem er alvorlig skadd. Fem busspassasjerer har omkommet, 22 var alvorlig skadd og 147 lettere skadd.

I motpart (personbil) er 19 bilførere drept, 30 hardt skadd og 95 lettere skadd. I tillegg til dette er 3 bilpassasjerer drept, 18 hardt skadd og 32 lettere skadd.



Vi har registrert at det er flere bilførere og bilpassasjerer (motpart til buss) som omkommer i slike ulykker enn bussførere, det er en viktig erkjennelse. Med forsterkede underkjøringshinder i hele bussens front vil en kunne forhindre omfattende skader både på buss og motpart.

Det viktigste er å forhindre motpart i å trenge inn i området der bussjåføren sitter ved bruk av sterke bjelker som beskytter vitale deler på bussen som styring og bremsekomponenter. Vi har sett mange eksempler i dødsulykker der buss er truffet i dette området. Bussen har ofte fått ødelagt styring og bremses og fortsatt sin ferd uten at fører kan gjøre noe som forhindrer dette, helt til det treffer noe ofte på motsatt side av vegen i bussens kjøreretning.



Bildet viser deformasjon på buss etter møteulykke med liten overlapp



Bildet viser en møteulykke der personbil/varebil kom langt inn under buss før den traff fremaksel.

Arbeidet med å forhindre drepte og alvorlig skadde på norske veier har høy prioritet for norske myndigheter. Vi arbeider bredt, målrettet og systematisk på en rekke områder for å forhindre de menneskelige lidelsene og samfunnsmessige kostnadene som trafikkulykker representerer

Den kjøretøytekniske utviklingen, med stadig mer både aktiv og passiv sikkerhetsteknologi gir et viktig bidrag i trafikksikkerhetsarbeidet. De hindrer at ulykker skjer og reduserer konsekvensene der ulykken først er ute.

Det er likevel dessverre slik at sjåførplassen i buss ikke har tatt særlig del i forbedringer som gjelder tekniske krav, særlig for å sikre sjåførplassen ved kollisjon. I praksis stilles det i dag ikke særskilte krav til kollisjonssikkerhet i buss i de gjeldende felleseuropeiske kravene til buss.

Det foreslås derfor å innføre krav om at buss som brukes i løyvemessig trafikk skal ha *ekstra* beskyttelse for fører som en del av bussens konstruksjon. En slik løsning betyr at bussen må fremstilles for godkjenning hos en trafikkstasjon før bussen kan tas i bruk i Norge.

2 Bakgrunn

Som tidligere nevnt er det regelmessig ulykker der busser har vært involvert og der bussjåfører har blitt alvorlig skadet og drept i forbindelse med frontalkollisjon. Statens havarikommisjon (SHK) har fremmet to sikkerhetstilrådninger knyttet til frontbeskyttelse for buss:

- Sikkerhetstilråding nr. 2019/09T: Statens havarikommisjon for transport tilrår at Statens vegvesen i samarbeid med finske trafikkmyndigheter og andre nordiske land på nytt fremmer et forslag til World Forum for Harmonization of Vehicle Regulations (UNECE-GRSG, WP.29) om forbedrede krav til kollisjonssikkerhet for fører i busser.

- Sikkerhetstilråding nr. 2019/10T: Statens havarikommisjon for transport tilrår Statens vegvesen å vurdere bruk av nasjonale forskrifter som grunnlag for å heve kollisjonssikkerheten i buss.

Statens vegvesen har tatt opp problemstillingen knyttet til beskyttelse av fører i buss i internasjonale arbeidsgrupper som vi deltar i. Ettersom det er relativt få ulykker av denne type internasjonalt, vil utarbeidelse av internasjonale krav til frontbeskyttelse på buss ikke være en prioritert oppgave på nåværende tidspunkt.

Bakgrunnen er at det er andre områder som har høyere prioritet når det gjelder tiltak for å forbedre sikkerheten i trafikken og dette er derfor foreløpig ikke tatt med på arbeidsplanen i de internasjonale fora hvor Norge er representert.

Videre har Samferdselsdepartementet tatt opp ønsket om internasjonale regelverksendringer i «High Level Group on Road Safety». Statens vegvesen vil i samarbeid med Samferdselsdepartementet følge opp dette internasjonalt. Slike internasjonale prosesser tar erfaringsmessig noe tid, og etter Statens vegvesen vurdering er det derfor viktig å iverksette tiltak på kort sikt for å forbedre sikkerheten for bussførere raskere. Det foreslås derfor nasjonale forskrifter for frontbeskyttelse i buss hjemlet i Forskrift om universell utforming av motorvogn i løyvepliktig transport mv.

3 Nærmere om forslaget

Bestemmelsene foreslås tatt inn i Forskrift om universell utforming av motorvogn i løyvepliktig transport mv. I § 1 i denne forskriften fremgår det at denne forskriften gjelder for løyvepliktig persontransport i rute.

Følgende to kravnivåer er aktuelle å innføre:

- Lastebilkravene i FN-regulativ 93 som gjelder beskyttelse foran for N2 og N3-kjøretøy
- Kravene i FN-regulativ 29 som gjelder krav til førerhytte for N3

Ifølge bussfabrikanter som har uttalt seg vil bruk av FN-regulativ nr. 93 kreve omfattende endring av konstruksjonen på buss og primært gi beskyttelse for den påkjørte bilen, mens FN-regulativ nr. 29 kan gi en bedre beskyttelse for føreren.

For å redusere omfanget ved en frontalkollisjon foreslår Statens vegvesen å innføre krav om at buss klasse I, II og III som registreres i Norge etter 1. januar 2023 skal tilfredsstillende FN-regulativ 29 pkt. 5 når testen er utført i henhold til vedlegg 3 test A; pendeltest mot front, anslagsenergien skal være i henhold til pkt.5.5.2.

Dette er en pendeltest som består av en pendel med masse på minst 1500 kg som skal treffe på bussens midtparti.

Vi foreslår etter dette å tilføye et nytt femte ledd i forskriftens § 4 om buss hvor det settes krav til at buss M3 klasse I, II og III skal oppfylle kravene til frontbeskyttelse hvor det er gjort

kollisjonstest i henhold til FN-regulativ nr. 29 pkt. 5 når testen er foretatt i henhold til vedlegg 3 test A.

Forskrift om universell utforming av motorvogn med løyvepliktig transport mv gjelder ikke for buss klasse I, jfr. virkeområde i forskriftens § 1. Av hensyn til trafikksikkerheten mener vi forslaget om krav til frontbeskyttelse bør gjelder for alle busser M3 klasse I, II og III. Vi foreslår derfor å endre § 1 slik at ny § 4 femte ledd også gjelder for buss klasse I.

For at bussfabrikantene skal være i stand til å levere nye busser i henhold til disse kravene, foreslås det at forskriften trer i kraft fra 1. januar 2023. Kravet vil således ikke gjelde for busser som er førstegangsregistrert før denne datoen.

4 Forslaget

Forslag til endringsforskrift følger som vedlegg 2

Endring av Forskrift om universell utforming av motorvogn i løyvepliktig transport mv.

§ 1 virkeområde

Forskriften gjelder for løyvepliktig persontransport i rute og i løyvepliktig transport hvor motorvognen brukes til transport for personer med nedsatt funksjonsevne, jf. yrkestransportlova § 4, § 6 og § 9. Forskriften gjelder ikke buss klasse I, med unntak av bestemmelsen i § 4 femte ledd.

§ 4 Krav til buss.

Nytt femte ledd:

Buss i klasse I, II og III som registreres i Norge fra om med 01.01.2023 skal tilfredsstillere kravene til frontbeskyttelse beskrevet i ECE-regulativ 29. pkt. 5 når kollisjonstesten er gjennomført i henhold til vedlegg 3 test A der anslagsverdien for pendelen skal være i henhold til pkt. 5.5.2.

5 Gjeldende rett

Gjeldende regelverk er forskrift om universell utforming av løyvepliktig motorvogn mv. § 4 første ledd. Der fremgår det at buss skal oppfylle FN-regulativ 107 (som er en felleseuropeisk bestemmelse for buss). Bestemmelsen inneholder ikke spesielle krav til frontbeskyttelse i buss.

I henhold til EØS-avtalen er Norge forpliktet til å akseptere busser som er godkjent i henhold til de felleseuropeiske kravene. Dette innebærer at vi ikke kan ha kjøretøYTEKniske krav som medfører at vi ikke godkjenner EU-typegodkjente busser. EU har ikke spesielle krav til frontbeskyttelse i buss. Det kan imidlertid innføres krav knyttet til *bruk*, i dette tilfelle foreslås det krav til frontbeskyttelse for busser som har løyve for rute eller turkjøring.

6 Økonomiske og administrative konsekvenser

Forslaget vil medføre at innkjøp av en buss vil ha en merkostnad på ca. NOK 30 000 ettersom det må bygges inn ekstra forsterkning i bussens front. I 2020 var det registrert 345 busser i klasse I, 650 busser i klasse II og 116 busser i klasse III i Norge. Totalt vil det medføre merkostnader av det totale innkjøp av busser som skal brukes i løyvemessig transport være 30 000 000 kr. Forslaget vil gjelde for busser som brukes i løyvemessig transport og som registreres etter 1. januar 2023.

I perioden 2011 tom 2020 er det omkommet 35 personer i møteulykker der buss er involvert, 75 personer er blitt hardt skadd og det er 274 lettere skadde personer. Tabellen under viser fordeling på trafikanttype;

Møteulykker med buss involvert 2011 tom 2020			
	Drept	Hardt skadd	Lettere skadd
Bussfører	8	5	
Busspassasjer	5	22	147
Bilfører	19	30	95
Bilpassasjer	3	18	32
Totalt	35	75	274

Gjennomsnitt pr år	3,5	7,5	27,4
--------------------	-----	-----	------

Kostnaden ved drepte og hardt skadde i 2020 kroner er;

	2020 kroner
Drepte	32 184 969
Hardt skadde	11 704 705
Lettere skadde	773 577

Verdien av et statistisk liv er satt av finansdepartementet, mens de andre verdiene er hentet fra V712 Konsekvensanalyser.

Tabellen nedenfor viser de totale årlige kostnader som følge av møteulykker med buss.

	Gjennomsnitt 2011-2020	Snittkostnad perioden 2011 tom 2020
Drepte	3,5	112 647 392
Hardt skadde	7,5	87 785 289
Lettere skadde	27,4	21 196 010
Totalt		221 628 690

Dette betyr at møteulykker der buss er involvert gjennomsnittlig har kostet nesten 222 millioner kroner årlig.

Det er ikke lett å finne noen gode anslag på hvor stor effekt underskinne på busser vil ha, men det vil ikke være utenkelig at det vil overstige investeringskostnadene med god margin. Investeringskostnaden er beregnet til omtrent 30 millioner kroner årlig (ved samme antall nyregistreringer hvert år).

Den vil trolig virke positivt for alle trafikanttyper involvert i denne typen ulykker, som vist i tabellen over. Fører av buss blir mindre utsatt, bremses og styring vil ikke kollapse i kollisjonen som vil virke positivt inn for busspassasjerer. For personer i motpart vil det trolig være positivt for utfallet av ulykken at de ikke havner under bussen.

Etter Statens vegvesen sine vurderinger vil tiltaket om å forbedre frontbeskyttelse for fører medføre små samfunnsmessige kostnader sett opp mot gevinsten i økt trafikksikkerhet.

Forslaget vil medføre ubetydelige administrative kostnader for Statens vegvesen. Busser som skal brukes i løyvemessig transport godkjennes i dag av Statens vegvesen. Verifisering av hvorvidt krav til frontbeskyttelse som foreslått er oppfylt gjøres ved dokumentkontroll i forbindelse med godkjenningen. Nye krav til frontbeskyttelse er enkelt å implementere i nåværende interne saksbehandlingssystem.

7 Høringsfrist

Vi ber om høringsinstansenes uttalelser innen 27. april 2022. Svar som kommer inn etter dennefristen, kan ikke påregnes å bli tatt hensyn til.

Hørings svar kan enten:

- lastes opp elektronisk under selve høringen på våre nettsider,
- sendes som e-post til firmapost@vegvesen.no eller
- sendes pr. post til:

Statens vegvesen
Trafikant- og kjøretøydivisjonen
Postboks 1010 Nordre Ål
2605 Lillehammer

Vennligst oppgi vårt referansenummer 12/238225-4 dersom hørings svar sendes inn via e-post eller pr. post.

Statens vegvesen
Postboks 1010 Nordre Ål
2605 LILLEHAMMER

Tlf: (+47) 22 07 30 00
firmapost@vegvesen.no

www.vegvesen.no

Tryggere, grønnere og enklere reisehverdag