

Statens vegvesen
Transport og samfunn
Postboks 1010 Nordre ål
2605 Lillehammer

Vår dato: 29.12.2025
Deres dato: 04.10.2025
Deres referanse: 25/38025-11

Høringsinnspill – Nasjonal tiltaksplan for trafikksikkerhet på vei 2026-2029

NHO Transport er en bransje- og arbeidsgiverforening for norske leverandører av persontransporttjenester. Våre medlemsbedrifter utfører profesjonelle persontransporttjenester i hele Norge, med blant annet rutebuss, fly- og ekspressbuss og drosje. Foreningen organiserer også store deler av den norske turbussnæringen, som er en særlig viktig bidragsyter inn i reiselivsnæringen.

Foreningen mener det er viktig å jobbe systematisk for reduksjon av antall drepte og skadde i trafikken i planperioden. Planen inneholder en rekke relevante tiltak. Foreningen har utfyllende innspill og kommentarer til noen av de foreslåtte tiltakene.

Tiltak 8.1: Bruk av belte i buss.

NHO Transport og foreningens medlemsbedrifter er blant bidragsyterne til at Statens vegvesens viktige belte i buss kampanjer blir kjent og gjennomført på en god måte.

Kapittel 15.3: Kollisjonssikkerhet i buss

Kollisjonssikkerhet i buss er nevnt både med henvisning til NTP (side 42) og i kapittelet om tiltak rettet mot persontransport på vei (side 118). Omtalen er kun konsentrert rundt nasjonale og lokale tiltak. Det står blant annet at "Det er til vurdering om det er grunnlag for å utrede ytterligere nasjonale krav," og at "Fylkeskommunene vil ha oppmerksomhet på sikring av sjåføren i buss i nye anbud, eller ved ettermontering av slik sikring".

NHO Transport anbefaler at den endelige trafikksikkerhetsplanen inneholder den nyeste kunnskapen på dette området. TØI finner i [rapport 2111/2025](#) at bussførere i liten grad er beskyttet mot alvorlige skader i ulykker med treffpunkt i fronten på bussen. I Europa er omtrent to av tre drepte eller hardt skadde bussførere involvert i en ulykke med treffpunkt i fronten på bussen. Dette tilsvarer omtrent 96 drepte eller hardt skadde bussførere hvert år som kunne ha overlevd eller vært mindre alvorlig skadd med bedre kollisjonsbeskyttelse, ifølge TØI.

Å styrke kollisjonssikkerheten i buss fordrer løsninger på internasjonalt nivå og målrettede endringer i bussenes konstruksjon. Trafikksikkerhetsplanen bør vise til det pågående arbeidet fra norske myndigheter og den norske bransjen. Samferdselsminister

Jon-Ivar Nygård argumenterte for internasjonal løsning gjennom nye reguleringer i UNECE under Busworld i Brussel i oktober i år. Statens vegvesen jobber aktivt for å påvirke det tekniske regelverket gjennom [GRSP](#) (Working Party on Passive Safety), som er en del av UNECE. Målet er å utvikle og implementere et eget regelverk spesielt tilpasset kollisjonsbeskyttelse i fronten av busser. Kontaktperson i Statens vegvesen for mer informasjon er seniorrådgiver kjøretøy Thea Berg-Halsen (thea.berg@vegvesen.no).

Som nevnt i planen, innførte Norge i oktober 2023 krav til ECE R29 for nye busser i løyvepliktig transport. Dette beskyttelseselementet er opprinnelig utviklet for lastebiler. Simuleringer utført av IDIADA og TØI i 2025 viser at det har vært langt større krefter involvert i de tragiske bussulykkene i Norge. ECE R29 er dermed ikke en tilfredsstillende teknisk løsning for å forhindre tragisk utfall i tilsvarende ulykker i fremtiden. Igjen er løsningen ikke anbudskrav eller særnorske reguleringer, men internasjonale krav som den internasjonale leverandørindustrien kan tilpasse seg.

Tiltak 25.1 og 25.2: Samarbeidsforum for turisttrafikk og reiseinformasjon til turister

NHO Transport mener intensjonen bak de to foreslåtte oppfølgingstiltakene er både riktig og viktig. Norge er et stadig mer attraktivt reisemål for turister av flere årsaker, inkludert blant annet klima og en svakere norsk krone sammenlignet med flere andre internasjonale valutaer. Reiselivet er en av regjeringens eksportsatsinger, der man gjennom målrettede tiltak skal bidra til flere helårige arbeidsplasser og en mer bærekraftig næring.

Like viktig som at utenlandske turister opplever Norge som et trygt og godt land å ferdes i, må ikke uansvarlig ferdsel fra utenlandske turister og bedrifter påvirke norske innbyggere og interesser negativt. Turistene ankommer Norge på en rekke ulike måter, blant annet med fly, bil, buss, ferge, båt og tog. Likt for alle er at de ankommer Norge med et transportmiddel, og alle turister vil på en eller annen måte benytte det norske transportsystemet under sitt opphold i Norge. Transport er således en av grunnpilarene i reiselivsnæringen, på linje med overnatting, servering og opplevelser.

I denne tiltaksplanen snakker vi om turisme og hvilken rolle og betydning den har for den norske trafikksikkerheten på vei. Det er viktig at et foreslått samarbeidsforum for turisttrafikk ivaretar helheten, i dette mener vi alle former for veibasert transport som turistene benytter seg av. Det kan være private utenlandske biler, campingbiler, mc, norske leiebiler. I tillegg bør man her inkludere den transporten av turister som skjer av bedrifter, eksempelvis innen turbussnæringen. NHO Transport bør være en relevant del av et slikt foreslått samarbeidsforum for turisttrafikk. Under følger litt nærmere informasjon om situasjonen rundt den utenlandske turbussnæringen og hvilken betydning den har for norsk trafikksikkerhet og transportberedskap.

Utenlandsk turbussaktivitet i Norge – situasjonsbeskrivelse

Utenlandske førere av motorvogn kan utgjøre en trafikksikkerhetsrisiko på norske veier. Dette kan ha å gjøre med føreropplæring, kompetanse, språkbarrierer, kjørekultur og

generell erfaring og lokalkunnskap om norske vei og føreforhold. Dette gjelder for utenlandske førere i Norge uavhengig av om du kjører i næring eller i privat regi.

Det vises blant annet til nordlysturismen i utkast til ny nasjonal tiltaksplan. I november 2025 viste Politiet sine kontroller i Tromsø og Balsfjord at mange turister benytter transport innenlands i Norge hos aktører som ikke har godkjenning for persontransport. Situasjonen med ulovlig utenlandsk persontransportkabetasje forkledd som internasjonal transport tok seg opp i 2024 etter noen år med pandemi, og har i 2025 vært dramatisk i Norge. Vi har sett flere ulykker med utenlandske turbusser på norske veier i 2025, eksempelvis har ett selskap alene tre utforkjøringer i år. Når de utenlandske sjåførene blir utsatt for sosial dumping i Norge, får dette negative effekter for norsk trafikksikkerhet. Eksempelvis sjåføren som sovnet bak rattet på E6 i Moss den 27.11.2025.

Behov for økt kontroll av utenlandske busser

Det er behov for å ta utfordringen med ulovlig aktivitet fra utenlandske turbusser på det dypeste alvor. De utenlandske selskapene driver svært systematisk og betaler ikke de skatter og avgifter til Norge som de er pålagte. Sjåførene er stasjonert i Norge i flere uker og måneder, får dårlig betalt og kjører trolig utover tillatt kjøre- og hviletid. Slitne sjåfører i kombinasjon med konkurranse på ulike vilkår mellom norske og utenlandske turbusser får store konsekvenser for norsk trafikksikkerhet og transportberedskap. NHO Transport har i en rekke henvendelser til norske myndigheter tatt opp tematikken. Denne problemstillingen krever økt oppmerksomhet og innsats, gjerne også i form av særskilte tiltak i ny tiltaksplan.

Foreningen er tilgjengelig ved spørsmål eller behov for nærmere informasjon.

Vennlig hilsen
NHO Transport