

Statens havarikommisjon for transport  
Postboks 213  
2001 Lillestrøm

23.05.2019

## Rapport om møteulykke mellom to busser i november 2017

NHO Transport er en bransje- og arbeidsgiverforening for leverandører av kollektivtrafikk-tjenester. Vi takker for muligheten til å levere høringsinnspill. Statens havarikommisjon for transport (SHT) er en sentral kunnskapsformidler og det er avgjørende at avgitte rapporter gir læring som forebygger og forhindrer nye ulykker.

Havarikommisjonen har utarbeidet en grundig rapport om den svært tragiske møteulykken mellom to busser ved Nafstad Ullensaker i november 2017. Den belyser ulykken og forholdene rundt på en faglig tillitsvekkende måte. NHO Transport konsentrerer sin tilbakemelding rundt kapittel 2.5 om kollisjonssikkerhet og om sikkerhetstilrådingene i kapittel 4 i forslaget til rapport.

Statistisk sett skjer det få bussulykker blant annet takket være godt kvalifiserte yrkessjåførere. Rapporten illustrerer likevel med all tydelighet at sikkerheten til sjåførere ved denne typen frontkollisjon er for svak. Skadeomfanget var betydelig til tross for kjøretøyenes lave hastighet. Denne problemstillingen er aktuell for by- og forstedsbusser (kl. I og II) med laventre- og lavgulv, men angår også ekspressbusser (kl. III), ref. skadeomfanget i møteulykken omtalt i SHT-rapport vei 2015/01.

### Internasjonalt teknisk regelverk må endres

Bussene involvert i ulykken tilfredsstilte nasjonalt og internasjonalt regelverk vedrørende kollisjonssikkerhet. Samtidig dokumenterer SHT at kravene til kollisjonsbeskyttelse ved førerplass i busser dessverre er lave sammenlignet med andre kjøretøygrupper. Rapporten avdekker således behov for å gjøre forbedringer i konstruksjonen i front/ved førerplass. Denne sikkerhetsutfordringen er ikke lokal eller nasjonal, økte krav til kollisjonsbeskyttelse bør gjelde samtlige busser. For øvrig er det positivt at enkelte produsenter frivillig har integrert underkjøringshinder i deres bussmodeller.

NHO Transport mener løsningen ligger i å endre relevante EU-direktiv, som beskrevet i kapittel 2.5.1. Dette vil omfatte alle bussprodusenter, gi samtlige pålegg om å implementere tilfredsstillende tekniske løsninger, og ikke minst ha størst effekt for å forhindre fatalt utfall ved tilsvarende frontkollisjoner. Satt på spissen er et sjåførliv like mye verdt i hele Europa.

Norske myndigheter må jobbe aktivt og systematisk for å oppnå en rask regelverksendring i EU med basis i dokumentasjon fra kollisjoner av denne typen. Påtrykket om endringer bør også løftes i nordiske samarbeid og andre relevante fora. Bransjeorganisasjonene kan bruke

sine allianser og påvirkningsmuligheter. NHO Transport vil blant annet jobbe gjennom sitt partnerskap i Bus Nordic<sup>1</sup> for å påvirke regelverksendringer i EU.

#### Krav i norske forskrifter eller anbudsgrunnlag

Havarikommisjonens sikkerhetstilråinger omfatter også å stille nasjonale eller lokale krav til økt kollisjonssikkerhet, enten gjennom § 5 i forskrift om universell utforming eller i anbudsgrunnlaget til fylkeskommunale oppdragsgivere (råd til Ruter As i rapporten). NHO Transport mener intensjonen er god, men vil fraråde slike norske særkrav.

Bussprodusentene innretter seg etter internasjonalt regelverk og materiellet blir i størst mulig grad masseprodusert. Det er stor etterspørsel etter nye busser og tøff konkurranse i markedet. Norge er en marginal bestiller av busser i europeisk sammenheng, årlig anskaffes drøyt 600 slike busser gjennom offentlige anbud. Økt kollisjonsbeskyttelse vil medføre ressursbruk og kostander for produsentene. Spesialkrav til det norske markedet som påvirker bussenes konstruksjon kan bli praktisk utfordrende eller svært kostbart. Endringer i EUs regelverk vil derimot gi ønsket effekt for alle parter.

Hvis forskriften om universell utforming skal anvendes, bør det i hvert fall settes en rimelig tidshorisont for når kravet skal gjelde fra.

#### Andre innspill

Rapporten synliggjør verdien av solid veivedlikehold og at kravene til sikkerhet ikke bør gå på bekostning av miljøhensyn. Når det gjelder dekkutrustning, er NHO Transport enig i at dette bør være et anliggende for busselskapet og deres ansatte.

Skulle det være spørsmål eller uklarheter, stiller NHO Transport til nærmere dialog.

Beste helsing

NHO Transport



Jorri Lunde

næringspolitisk sjef

---

<sup>1</sup> Bus Nordic er et samarbeid mellom nasjonale bransjeorganisasjoner for offentlig transport i de nordiske landene og de nordiske hovedstedene. Bus Nordic beskriver felles bransjeanbefalinger for materiellkrav som skal brukes ved anbud.