

Statens vegvesen, transport og samfunn
Trafikksikkerhet,
ved Sigurd Løtveit

Vår dato: 20.05.2021
Deres dato: [Deres dato]
Vår referanse: Clausen Jystad
Deres referanse: Løtveit

Forslag til tiltak for buss i Nasjonal tiltaksplan for trafikksikkerhet på veg 2022–2025 fra NHO Transport

Det er få alvorlige ulykker med buss i Norge, men skadepotensialet er stort ved hver eneste hendelse. Statistikken viser at antall drepte og hardt skadde er stabilt lavt, mens lettere skadde er mer enn halvert de siste ti årene, fra 97 personer i 2009 til 40 i 2018 (Statens vegvesens rapport nr. 691).

Sjåførens handlinger i en ulykkessituasjon kan ha stor betydning for utfallet. Vi vurderer derfor sjåførens sikkerhet og kompetanse som svært vesentlig. Flere sjåførere har vært blant ofrene i de siste årenes dødsulykker med buss.

På grunnlag av denne kunnskapen har vi tre forslag til tiltak for buss i Nasjonal tiltaksplan for trafikksikkerhet på veg 2022–2025.

TILTAK 1

Kollisjonsbeskyttelse av førerplass i buss

Det politiske og faglige arbeidet for å få et ECE-regelverk for frontsikring av busser må fortsette og intensiveres i europeiske og internasjonale fora. Myndighetene er utførende organ.

NHO Transport samarbeider med andre bransjeorganisasjoner om sikkerhet i buss. Vi er i dialog med bussprodusenter om bedre kollisjonsikring av førerplass i buss. Dette arbeidet vil vi følge opp. Utviklingsarbeid, og at dokumenterbare løsninger settes i produksjon, vil trolig avhenge av gjennomslag for et internasjonalt eller europeisk regelverk.

Begrunnelse

Norge er best på trafikksikkerhet i Europa, ifølge European Traffic Safety Council. Det gir myndighetene legitimitet til å jobbe for ytterligere forbedringer av sikkerheten gjennom internasjonale fora. Det internasjonale regelverket forvaltes av FNs organ UNECE, hvor Statens vegvesen representerer Norge i den relevante arbeidsgruppen.

Skal målet om null drepte og hardt skadde i vegtrafikken nås, er det her man kan oppnå de største resultatene for busser. Det er relativt få dødsulykker tilknyttet buss, men hovedparten av ulykkene som skjer er med sjåførere som blir drept eller livsvarig skadet i frontkollisjoner. I de ulykkene som har skjedd de par siste årene har hastigheten vært relativt lav, men utfallet har likevel vært fatalt. Statens [havarikommisjons rapport Veil 2019/04](#) gir utfyllende informasjon.

Det finnes i dag egne ECE-regelverk som skal ivareta sjåførens sikkerhet ved en kollisjon med personbiler/varebiler og lastebiler, men ikke for busser. Det haster nå å få vedtatt et ECE-regelverk for buss. Bussjåførere som daglig gjør en innsats i det som er definert som samfunnskritisk virksomhet skal kunne føle seg trygge på jobb.

For persontransport er det også et utvidet sikkerhetsaspekt. Ulykkes-håndtering med skadeforebyggende tiltak er en del av sjåføropplæringen. En skadet/drept sjåfør kan ikke iverksette de nødvendige sikkerhetstiltakene hvis passasjerenes liv og helse er i fare ved en ulykke.

Som bransjeforening har ikke NHO Transport tilgang til de foraene som utarbeider ECE-regelverket, det er derfor opp til Statens vegvesen og Samferdselsdepartementet å arbeide for å få gjennom et slikt vedtak. Vi har fått tilbakemelding om at saken er tatt opp, men at det er liten interesse i andre land. Da må det gjøres en innsats i å øke forståelsen for at hverken Norge eller resten av Europa har noen bussjåførere å miste.

TILTAK 2

Styrking av sjåførenes fagkompetanse

NHO Transport utvikler kompetansehevende tiltak for bussjåførere. Nyeste tiltak er Bussnorsktesten (<https://www.transport.no/bussnorsk-testen/>). Dette er en bransjefaglig språktest som er tatt i bruk, men som fortsatt er under utvikling.

Begrunnelse

Faglig kompetente bussjåførere er en forutsetning for en trygg transportvirksomhet. Mange sjåførere har ikke norsk som sitt førstespråk. Både i det daglige arbeidet og ved ulykker eller i kompliserte situasjoner, er det viktig å kunne kommunisere med nødetater, meldingstjenester, arbeidsgiver, kollegaer og passasjerer. Vi vektlegger derfor at alle bussjåførere skal ha norsk som arbeidsspråk, og forstå ord og uttrykk som er nødvendige for en god utførelse av arbeidet.

TILTAK 3

Beltekontroller

Beltekampanjen i regi av Statens vegvesen bør fortsette, med blant andre NHO Transport som samarbeidspartner. Det bør være fokus på kontroll og sanksjoner i tillegg til holdninger.

Begrunnelse

Vi ser at tidligere kampanjer har hatt positiv effekt på beltebruk. Men, vi ser også at tallene faller hvis det «slappes av» på virkemidlene. Bussoperatører, både i kommersiell virksomhet og med kjøring i offentlig regi, har en rekke tiltak ombord i bussene; med plassmerker om beltepåbud, informasjon på skjerm, og påminnelser fra sjåfør over høyttaler. Det er likevel nødvendig med kraftigere virkemidler enn det bransjen selv rår over, hvis det etter hvert skal bli normal praksis for alle passasjerer å bruke belte i buss. Avslutningsvis bør pulser med beltekontroller i større grad enn tidligere rettes inn mot fellesferien i sommerperioden, ettersom det da i en normalsituasjon vil være et stort antall utenlandske turbusser i landet, i tillegg til øvrig trafikk i regi av norske operatører.

Med vennlig hilsen
NHO Transport

Torstein Clausen Jystad