



**YRKESTRAFIKK  
FORBUNDET**

Lakkegata 23, 0187 OSLO  
Postboks 9175 Grønland  
0134 OSLO  
Telefon: 40 60 37 00  
E-post: [post@ytf.no](mailto:post@ytf.no)

Statens vegvesen  
Trafikant og kjøretøydivisjonen  
Postboks 1010 Nordre Ål  
2605 LILLEHAMMER

Oslo, 27.04.22

**Deres ref.:**  
12/238225-4

**Vår ref.:**  
.JW:06722

**Sak nr.:**  
06722

**HØRING OM FORSLAG TIL FORSKRIFT OM ENDRING I FORSKRIFT 3. DESEMBER 2009 NR. 1438 OM UNIVERSELL UTFORMING AV MOTORVOGN I LØYVEPLIKTIG TRANSPORT MV.**

## **1. Innledning**

Yrkestrafikkforbundet (YTF) er en fagforening for ansatte innenfor transportsektoren. Vi organiserer i skrivende stund omtrent 12 500 medlemmer, hvorav hovedvekten er yrkessjåfører.

Sjåførenes opplevde og reelle sikkerhet har alltid vært et sentralt tema i YTF sin virksomhet. Dessverre skjer det med jevne mellomrom at tragiske ulykker og hendelser rammer våre medlemmer eller deres nærmeste kollegaer under utførelse av arbeid. Dette gjelder både trafikkulykker og vold utøvd av passasjerer. For yrkessjåføren er risikoen for å skade andre eller seg selv dessverre en del av jobben. Det innebærer et stort ansvar for sjåfører, busselskaper og oppdragsgivere.

Vi opplever at sikkerhetshensyn ofte må vike til fordel for pris. Dette vil vi til livs.

Yrkestrafikkforbundet er positive til enhver forbedring av kravene til sikkerhet i buss, men er redd for at forslaget ikke gir særlig god reell kollisjonssikkerhet. Begrunnelsen gjennomgås nedenfor. Videre er det en rekke andre sikkerhetsutfordringer som også burde vært adressert.

## **2. I mangel av lov- og forskriftsregulering får ikke sikkerhet nødvendig prioritet**

Vi vil først si litt om enkelte mekanismer som har bidratt til at sikkerheten er for dårlig innenfor busstransport. Disse er del av begrunnelsen for vårt utgangspunkt om at krav til sikkerhet primært må ivaretas i lov og forskrift.

Anbudssystemet innebærer at busselskapene konkurrerer på marginer. Det selskapet som kan tilby lavest pris vinner anbudet. Lønn er ikke en størrelse som det kan konkurreres på, for denne følger av landsdekkende tariffavtale. Selskapene må konkurrere på ander ting, herunder materiell og effektivitet.

Dårligere tid og større press på arbeidsdagen gir stressa og uopplagte sjåførere, og pris går før sikkerhet ved valg av materiell. Krav til større passasjerkapasitet per buss forsterker effekten ved at lettere materielle velges for å overholde begrensningene på totalvekt og akseltrykk. Dette gir svakere konstruksjoner og lavere kollisjonssikkerhet.

Den svake konstruksjonen og dårlig sikkerhet har kommet til syne gjennom flere alvorlige ulykker de siste årene, herunder blant annet frontkollisjonsulykkene ved Nafstad i 2017, i Bergen i 2020, og på Tangen i 2021.

Enkelte oppdragsgivere har begynt å gå foran med et godt eksempel, gjennom å stille flere krav knyttet til sikkerhet i kontraktene. Dette er en positiv utvikling som Yrkestrafikkforbundet vil applaudere, men sikkerheten bør ikke avhengige av hvilken fylkeskommune man kjører i, og krav til sikkerhet bør derfor så langt som mulig fastsettes i felles regelverk.

### **3. Høringsnotatet mangler en redegjørelse for hvorfor de foreslåtte kravene er tilstrekkelig**

Forslaget til forskriftsendring innebærer krav til pendeltest etter modell fra et av flere krav som stilles til lastebil.

Bedre kollisjonssikring i bussens front var en av flere sikkerhetstiltak som Statens havarikommisjon anbefalte etter møteulykken ved Nafstad i Ullensaker i 2017 og på Tangen i Stange i 2021. Statens havarikommisjon har ikke konkretisert nærmere hvilke krav som bør stilles til kollisjonssikring.

Yrkestrafikkforbundet savner en redegjørelse i høringsnotatet for hvorfor frontkollisjonstest etter ECE R-29 Annex 3 punkt 5.1. flg. er valgt som tilfredsstillende løsning på utfordringene Statens havarikommisjon har pekt på.

Yrkestrafikkforbundet er redd de foreslåtte krav ikke vil ivareta sikkerheten godt nok.

Formålet må være å innføre krav som innebærer at hendelser som dem ved Nafstad i Ullensaker i 2017, på Sørås i Bergen i 2020 og på Tangen i Stange i 2021 ikke vil medføre tilsvarende tragiske utfall. Vi savner en begrunnelse i høringsnotatet som knytter seg konkret til anbefalingene til SHT i rapportene utarbeidet etter to av disse tre ulykkene.

Vi ser særlig tre punkter hvor det i mangel av slik begrunnelse synes nødvendig å stille ytterligere krav. Dette gjelder krav til A-stolpenes konstruksjon, krav om underkjøringshinder og krav til at forsterkningen i front er utformet på en måte som er tilpasset ulykker med lite overlapp. Punktene redegjøres nærmere for nedenfor.

#### 4. Krav til A-stolpenes utforming

I både Nafstad-ulykken og Tangen- ulykken var inntrengning i front og avrivning eller deformasjon av bussens A-stolpe medvirkende til ulykkens alvorlighetsgrad. Vi kan ikke se at forslaget ivaretar denne utfordringen.

I tillegg til forslag om styrking i front, må det vurderes hvilke krav som må stilles til utforming av A-stolpen, eksempelvis hva gjelder materialvalg, eller ved at det stilles krav til test av A-stolpene i samsvar med ECE R-29 Annex 3 punkt 6.1. flg.

#### 4. Kollisjonstest eller pendeltest må simulere frontkollisjoner med liten overlapp

Ethvert krav til konstruksjon av bussens front vil være en forbedring fra dagens standard, men det er en stor svakhet ved den foreslåtte pendeltesten at den er lite representativ for typiske frontkollisjoner.

Testing etter ECE R-29 Annex 3 punkt 5.1. flg. innebærer at det gjennomføres en belastningstest på hele bussens front samtidig. Det stilles ingen krav til hvor selve forsterkningen er plassert i bussens front, og kjøretøy trenger dermed ikke ha kollisjonssikkerhet trukket helt ut i sidene. I en stor andel møteulykker er overlappet mellom bilene liten. Dette er gjerne de alvorlige ulykkene, slik det blir påpekt i høringsnotatet. Forskning viser at produsentene gjerne retter seg inn mot godkjenning i henhold til gjeldende standard, uten å ta hensyn til hvilken utforming som gir best mulig sikkerhet<sup>1</sup>.

At den foreslåtte pendeltesten kan gi liten beskyttelse mot reelle hendelser er godt illustrert på Mercedes Benz sin bybussmodell Citario, som på frivillig basis tilfredsstiller kravene i ECE R-29. Forsterkningen er lokalisert omtrent midt i fronten, og vil derfor ikke gi fører noen som helst beskyttelse i en ulykke med lite overlapp, slik som i Tangen- ulykken, hvor det kun var 15-20% overlapp.



Figur 31: Forsterkning i front på Mercedes-Benz Citario, for å imøtekomme krav i ECE-R-29.  
Foto: Mercedes-Benz. 2011

2

Etter dette er det foreslåtte kravet ikke tilstrekkelig til å ivareta sjåførens- og passasjerens sikkerhet i en møteulykke med liten overlapp. Det må stilles krav om at forsterkningen må følge hele bussens bredde og fortsette forbi fører plass på venstre side. Alternativt må dette sikres på annen måte, eksempelvis ved krav til at pendel- eller kollisjonstesten gjennomføres med lite overlapp.

<sup>1</sup> Trafikksikkerhetshåndboken kapittel 4.16

<sup>2</sup> Bildet er hentet fra SHT sin rapport 2019/04 om Nafstad- ulykken

## 5. Underkjøringshinder

Til sist savner Yrkestrafikkforbundet også innføring av krav om underkjøringshinder på buss. Dette er trukket frem som et aktuelt tiltak i SHK sin rapport om Nafstad-ulykken, jf. s. 32 i rapporten:

*I regulativet som omhandler underkjøringshinder foran på lastebil, er intensjonen å ivareta kompatibiliteten mellom en lastebil og en personbil. SHT mener at tilsvarende behov for kompatibilitet også gjelder for busser.*

Flere bussprodusenter har allerede installert underkjøringshinder frivillig på en del av sine busser. Det bør derfor være uproblematisk å iverksette et slikt krav med relativt kort implementeringsfrist.

## 6. Andre risikoelementer

Yrkestrafikkforbundet ønsker å benytte anledningen til å påpeke at det er flere sikkerhetsspørsmål ved bussutforming, ut over kollisjonssikkerhetskrav, som også bør være gjenstand for regulering.

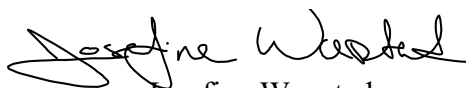
Dette gjelder blant annet standardiserte krav til bedre sikringsanordninger for rullestoler, barnevogn og tung bagasje. Man bør se på forbedring av gjeldende krav til hybridbusser, på bakgrunn av at en rekke uhell i Tromsø for noen år siden har vist at disse ikke er tilpasset norske forhold. Videre bør det innføres krav til fluktveier, da det i dag er å fluktveier i moderne busser. De vanlige fluktveiene gjennom bakvindu og i takluke har måttet vike til fordel for batteri, motor, gasstank, klimaanlegg eller liknende.

## 7. Veien videre

Enhver endring i gjeldende regelverk er som sagt et fremskritt. Det er derfor viktigere for Yrkestrafikkforbundet at det faktisk innføres noen lovpålagte forbedringer i kollisjonssikkerheten, enn at disse er optimalisert i tråd med utfordringene vi har sett og gjennomgått ovenfor.

Det bes om at en snarlig implementering prioriteres, med de forbedringene som kan gjennomføres uten særlig merarbeid, og at eventuelle videre utbedringer etter nærmere utredning gjennomføres på et senere tidspunkt.

Oslo, 27.04.22



Josefine Wærstad  
Fagsjef, advokatene i YTF

For Jim Klungnes  
Forbundsleder