
Saksnr: 2020/62284-2
Saksbehandlar: Kjetil Kristiansen
Dato: 21.08.2020

Til: Hovudutval for samferdsel og mobilitet, Fylkesutvalet

Frå: Fylkesrådmannen

Sjåførtryggleik

Den tragiske ulukka på Sørås der ein av sjåførane til Tide Buss omkom, har i den siste tida ført til auka fokus på sjåføren si sikkerheit. Fylkesrådmannen vil i denne saka gjere greie for fakta og prosess i høve dette temaet.

Fakta om sikkerheit i buss og bakgrunn til manglande kollisjonsvern i bybussar

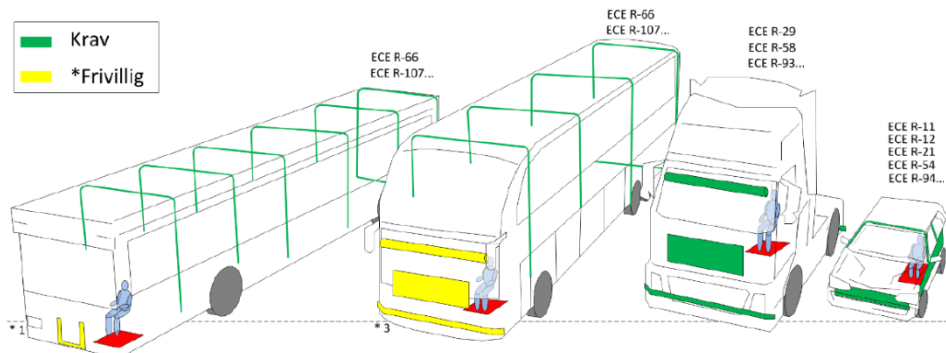
Det er krav til veltesikring på buss (UNECE R66), gjennom det internasjonale UNECE-regulativet for køyretøy, som administrerast av FN og som også dannar grunnlaget for typegodkjenningar innan EU. Veltesikring er eit obligatorisk krav på bussar i dag.

Det finnes også retningslinjer ved sikring mot frontkollisjonar. Desse retningslinjene er definert i UNECE R29 (*«Uniform provisions concerning the approval of vehicles with regard to the protection of the occupants of the cab of a commercial vehicle»*).

Det har vore fokus på frontkollisjonar med bybussar etter fleire alvorlege hendingar dei siste åra. Det er likevel ikkje kome eit lovpålagd obligatorisk krav om å følgja denne standarden, verken for bussprodusentane eller for dei som tingar eller opererer bussar.

Bussoperatøren Tide opplyser også at UNECE R29 er ein standard som i utgangspunktet er utvikla med tanke på lastebilar. Den tar for seg reglar knytt til kreftar mot frontpartiet, som er aktuelle for buss. Men den tar også for seg kreftar frå sida og kreftar bakfrå, som ikkje er like aktuelle for buss. Ved å installere frontbeskyttelse på buss vil ein ikkje fullt ut dekkje UNECE R29, sidan den er utforma med tanke på lastebilar, som har ein annan strukturell oppbygning enn ein buss.

Biletet under er henta frå Statens Havarikommisjon for Transport (SHT) sin *«Rapport om møteulykke mellom to busser på fv. 450 ved Nafstad, Ullensaker 17. november 2017»*. Denne hendinga vert ofte omtala som «Nafstadulykka». Rapporten vart offentleggjort 24. juni 2019. Biletet illustrerer godt ulikskapen med omsyn til kollisjonsvern for dei ulike køyretøysgruppene:



Figur 26: Krav til kollisjonsbeskyttelse for forskjellige kjøretøygrupper. Illustrasjon: SHT

SHT fremma totalt seks sikkerheitstilrådingar som følgje av undersøkinga av den såkalla «Nafstadulykka». Den eine av desse var ei tilråding til Statens Vegvesen («Sikkerheitstilråding VEI nr. 2019/09T») om at dei i samarbeid med finske trafikkmynde, og andre nordiske land, på nytt fremjar eit forslag til World Forum for Harmonization of Vehicle Regulations (UNECE-GRSG, WP.29) om å forbetra krav til kollisjonssikkerheit for førarplassen i bussar. Bakgrunnen for at SHT skriv «på nytt», er at Statens Vegvesen trakk sitt forslag om strengare ECE-krav i «The Working Party on General Safety (GRSG)» i april 2019, på grunn av manglande tilslutning frå dei andre medlemslanda. GRSG er organet som harmoniserer reglane. Det er Statens Vegvesen som på vegne av Samferdselsdepartementet representerer Noreg i dette forumet.

I følgje Kollektivtrafikkforeningen, er NHO Transport opptekne av at obligatorisk krav til kollisjonssikkerheit for førar i buss må takast opp internasjonalt og har så langt ikkje ønskje om at det vert særnorske krav rundt dette. I tillegg er dei skeptiske til å ta dette punktet inn i det nordiske standardiseringsarbeidet (Bus Nordic). NHO Transport tok opp problemstillinga om manglande internasjonalt regelverk rundt sikkerheit for sjåfør med EU-komiteen i januar i år. Det var ikkje særleg respons å få på dette i EU-komiteen.

Kontraktskomiteen i Kollektivtrafikkforeningen har diskutert problemstillinga rundt manglande sikkerheit, men ein har ikkje konkludert med omsyn til korleis ein skal løyse saka.

Dersom ein ynskjer å oppnå ein gjennomgåande opprusting av sikkerheita i bransjen, vil det vera formålstenleg å få dei internasjonale regulatoriske myndigheitene til å setje strengare krav. I Noreg fastset dei norske styresmaktene ved Samferdsledepartementet desse reglane, basert på lovverket i EU. Det stilles ikkje særskilte krav til kollisjonstryggleik for bussar i dei gjeldande felleseuropeiske krava til buss.

Den norske og nordiske marknaden for bussar er relativt liten. Det kan vera at særnorske krav kan føra til konkurransevriding i bussprodusentmarknaden. På den andre sida, så har særnorske krav til setebelte vorte akseptert av bussprodusentane, utan større negative verknader. Det er likevel mogleg at ein inngripen i sjølve konstruksjonen av bussane, slik som kollisjonssikring er, vil visa seg å verta ein større utfordring enn setebelte.

Uansett, er det viktig at dersom ein stiller krav til dette, så må det vera eit godt regulatorisk og kvalitetssikra testregime som iversetast, som både må vera verifiserbart og kunne testast og målast, i likskap med liknande testar for personbilar og lastebilar.

Ruter er den første oppdragsgivaren i Noreg som no aktivt har stilt krav i anbod om at bussane skal vera utstyrt med kollisjonsbeskyttelse for førar, jf. krav i UNECE R29, eller dokumentere at evt. liknande kollisjonsbeskyttelse er tilsvarande UNECE R29. Dette er eit krav som Ruter truleg har iverksett i deira sist utlyste bussanbod, «Transporttenester Oslo sør 2021», på bakgrunn av sikkerheitstilråding frå Statens havarikommisjon for Transport (SHT) etter «Nafstadulykka» (Sikkerheitstilråding VEI nr. 2019/08T). Det er verd å merka seg at Ruter i anbodsutlysinga fråviker dette kravet for utsleppsfrie bussar i klasse II.

Det kan vera naturleg å nemne i denne samanhengen at Skyss/Kringom ikkje har publisert bussanbodskonkurransar etter at denne sikkerheitstilrådinga vart publisert frå SHT. Det er eit stykke fram til neste bussanbod i Vestland fylkeskommune vert utlyst og kor eit tilsvarande krav som Ruter har stilt kan vera svært aktuelt.

Prosess hittil knytt til sjåførtryggleik og innspel som er mottekne frå operatørar, tillitsvalde og verneombod

Skyss/Kringom jobbar målretta med operatørar, tillitsvalde og verneombod gjennom Dialogforum Buss Hordaland m.o.t. blant anna korleis ein kan involvera tillitsvalde i forkant av anbod og korleis ein kan stimulere til felles målsettingar om utvikling av kravspesifikasjonar og andre rammer av betydning for eit forebyggjande arbeidsmiljø for sjåførane. Det siste møtet i forumet vart halde 17. juni, kor ein også diskuterte at det ikkje er krav til at bussar har obligatoriske krav til kollisjonsbeskyttelse og at sjåfør dermed er veldig utsett ved ein møteulykke eller kollisjon med andre objekt i frontpartiet av bussen.

Skyss/Kringom er bevisst på si rolle som innkjøper av transporttenester, og at ein bidrar som ein premissgjevar for operatørane og sjåførane i anbodssituasjonen. Difor har Skyss/Kringom aktivt søkt råd frå NHO Transport Hordaland, tillitsvalde og verneombod om korleis ein endå betre kan involvera tillitsvalde i forkant av transportanbod. I det siste møtet i forumet, som vart halde 17. juni 2020, vart sjåførtryggleik diskutert.

Moglegheitsrom og vidare prosess

Rapporten frå Statens Havarikommisjon for Transport (SHT) etter «Nafstadulykka», publisert 24. juni 2019, har bidratt til auka fokus på kollisjonssikkerheit på buss, men ein har enda ikkje lukkast med å få innført eit felles europeisk/internasjonalt regelverk. Vestland fylkeskommune vil bidra til å oppnå påtrykk i vedtaksprosessar både nasjonalt og internasjonalt, slik at ein får gode internasjonale løysingar på dette området, som kan stå seg over tid.

Som følgje av den tragiske ulykka på Sørås 16. juni, som førte til at ein av sjåførane som var tilsett i Tide omkom, kalla Skyss/Kringom inn leiurarar og verneombod frå Tide Buss, Vy Buss og Firda Billag, verneombod frå selskapa og tillitsvalde frå Fellesforbundet og Yrkestrafikkforbundet til eit møte om sjåførtryggleik 1. juli.

Føremålet med møtet var å sikre eit faktagrunnlag som det er semje om rundt den aktuelle hendinga, drøfte moglege tiltak knytt til sjåførtryggleik og vurdere korleis regelverket kan påverkast. Skyss/Kringom fekk i dette møtet viktige innspel om temaet.

Etterforskringsrapporten etter ulukka på Sørås er i skrivande stund ikkje ferdig.

Skyss/Kringom vil uavhengig av utfallet av denne rapporten gjennom vidare tett dialog med busselskapa, verneombod og tillitsvalde få fram eit best mogleg faktagrunnlag for vidare oppfølging av temaet sjåførtryggleik.