

Autoriserte Trafikkskolers Landsforbund

Leif Tronstads plass 6, 1337 Sandvika | 22 62 60 80 | post@atl.no | www.atl.no

Statens vegvesen
Vegdirektoratet
Anette Hauge
20/ 41084

Sandvika, 15.04.2021

Høring- Forslag til endringer i regelverket om bruk av setebelte i buss

Innledning

Samferdselsdepartementet har i oppdrag 28. november 2018 bedt Statens vegvesen vurdere dagens regel i forskrift om bruk av personlig verneutstyr under kjøring med motorvogn 21. september 1979 nr. 7 § 1 fjerde ledd, om bruk av belte i buss gruppe M3 klasse 1, og eventuelt foreslå ny regel. Bakgrunnen for ønsket om endring er at Samferdselsdepartementet fra flere hold er gjort kjent med at det ønskes en klargjøring av hvorvidt sjåfør og passasjer kan ilegges gebyr for manglende bruk av belte i buss klasse 1. Buss klasse 1 er typiske bybusser med lavt gulv, mye ståplasser og som er ment å kjøre i bytrafikk med lav hastighet og hyppig av- og påstigning.

Kommentarer

ATL er i sitt høringssvar ikke opptatt av diskusjonen om hvem som kan ilegges gebyr, men behovet for sikkerheten til passasjerene. ATL mener at et påbud om bruk av belte slik beskrevet i forslaget, vil kunne føre til at flere passasjerer benytter seg av dette og på den måten vil det eventuelle skadeomfanget bli mindre. Selv om rapporter forteller at antallet ulykker med buss er få, er passasjerer som står under turen svært utsatt ved en eventuell ulykke og skadepotensialet passasjerene imellom er stort. Selv i svært lave hastigheter vil passasjerene lett kunne skade hverandre ved bevegelse i bussen.

ATL stiller seg derfor undrende til hvorfor fartsbegrensningen ikke ligger på et lavere nivå (i dag 70 km/t) og eller at det er forbudt med stå- plasser på busser som ferdes på såkalte høyhastighetsveier i og rundt tettbebygde strøk. Kravet til godkjenning vedrørende denne type busser burde kanskje vært noe strengere for å ivareta sikkerheten til passasjerene.

Særlig barn i selskap med voksne vil kunne påføres alvorlige skader, da vektforskjellene disse imellom blir dramatiske selv i lave hastigheter. ATL tror at et slikt påbud om bruk av belte i seter som har installert dette, skilting og sjåførens pålagte informasjonsplikt, på sikt vil kunne føre til en bedret situasjon. De økonomiske og administrative konsekvensene mener ATL er en liten pris å betale hvis en endring i forskrift kan føre til færre skadde, alvorlig skadde og eller i ytterste konsekvens, drepte passasjerer.

ATL vil derfor berømme de som i sitt HMS- regelverk har innført krav om beltebruk blant sjåførene, og de i næringen som har tatt initiativ til økt beltebruk blant disse. Gode tiltak, hvor også signaleffekten kan være et positivt resultat.

Konklusjon

ATL støtter forslaget og takker for muligheten til å komme med innspill.

Vennlig hilsen,

Øyvind Årbogen
Fagkonsulent