



Bältesanvändning i buss

Nationella och regionala perspektiv

Magnus Andersson

Per Nybom

Bältesanvändning i buss
Nationella och regionala perspektiv

Magnus Andersson
Per Nybom

Cajoma Consulting
Ringgatan 7A
752 17 Uppsala
www.cajomaconsulting.se

© Cajoma Consulting, Uppsala 2019
Layout: Magnus Andersson
Tryck: Kph, Trycksaksbolaget Uppsala 2019
ISBN 978-91-639-6700-9

Innehåll

Sammanfattning	5
Summary in English	9
Förord	11
1. Inledning	12
2. Syften och frågeställningar	19
3. Metoder för datafångst	21
4. Ett nationellt perspektiv	22
5. Upphandling av regional linjetrafik – enkätundersökning	31
6. Bältesanvändningen i upphandlad linjetrafik i fyra regioner	36
7. Hinder för bältesanvändningen i buss	57
8. Turist- och beställningstrafik	63
9. Slutsatser	65
10. Rekommendationer	70
Referenser	72
Bilaga 1. Förteckning över intervjuade personer	76
Bilaga 2. Intervjuguide	77
Bilaga 3. Enkätundersökning om regional busstrafik – frågor	79
Bilaga 4. Lista på organisationer till vilka enkätundersökningen riktades	81
Bilaga 5. Säkerhetsstyrningssystem	82
Bilaga 6. Seminarium i Stockholm 2018-12-10	83

Sammanfattning

Rapporten "Bältesanvändning i buss. Nationella och regionala perspektiv" har utförts av trafiksäkerhetskonsulten Magnus Andersson, Cajoma Consulting i samarbete med konsult Per Nybom, Itra Konsult. Studien baserades på en litteraturöversikt, en enkätundersökning riktad till upphandlare av busstransporter i den regionala linjetrafiken samt intervjuer. Studien finansierades med medel från Skyltfonden vid Trafikverket. Ståndpunkter och slutsatser i rapporten är utslutande författarnas egna och överensstämmer därmed nödvändigtvis inte med Trafikverkets ståndpunkter och slutsatser inom rapportens ämnesområde.

Studiens övergripande syften var följande:

1. Att bidra med nya insikter om hinder för bältesanvändning i buss. Att bidra med insikter om arbetssätt, styrmedel och åtgärder – inklusive övergripande säkerhetsstyrning, som kan optimera användningen av bälte i buss.
2. Att jämföra och utvärdera hur aktörer på tre nivåer – regionala kollektivtrafikmyndigheter, upphandlande regionala trafikbolag och bussentreprenörer – i fyra regioner/län (Region Blekinge, Västra Götalandsregionen, Stockholms län och Region Jämtland Härjedalen) har arbetat med att öka användningen av bälte i persontransporter med buss i upphandlad regional linj-trafik.
3. Att visa hur upphandling av busstransporter på ett tydligare sätt kan bidra till ökad användning av bälte i buss.
4. Att kortfattat redogöra för erfarenheter, med särskilt fokus på goda exempel, avseende bältesanvändning inom turist- och beställningsresor.

Utgångspunkten för en säker vägtrafik i Sverige är nollvisionen. Den innebär att det långsiktiga målet för trafiksäkerhetspolitiken i Sverige är att ingen människa ska dödas eller skadas allvarligt. Enligt nollvisionen delas ansvaret för trafiksäkerheten mellan systemutformarna och trafikanterna men det är systemutformarna som har det yttersta ansvaret för vägtransportsystemets utformning, skötsel och utformning. I den nationella målstyrningen mot 2020 års etappmål för trafiksäkerheten på väg är bältesanvändning i bil en av tolv nationella trafiksäkerhetsindikatorer. Trots att användning av bälte i buss är en central säkerhetsåtgärd för busspassagerare är det ingen sådan indikator. Ökad bältesanvändning i buss kan på ett påtagligt sätt bidra till att reducera antalet dödade och svårt skadade passagerare i samband med bussolyckor. Användningsgraden av bälte i buss fortfarande låg. I genomsnitt användes bältet av tre av tio bussresenärer i den regionala linjetrafiken år 2018.

Bältet skyddar busspassagerarna på flera sätt. Vid en kollision eller vältning kan inte den bältade passageraren kastas omkring i bussen och skada sig själv eller andra passagerare. Bältade passagerare riskerar inte att hamna utanför bussen och, i värsta fall, under en vältande buss.

Inom ramen för detta projekt riktades en nationell enkätundersökning till medlemmar i Svensk Kollektivtrafik, en branschorganisation för länstrafikbolag och regionala kollektivtrafikmyndigheter som upphandlar regional busstrafik. Undersökningen visade att endast en av tio upphandlare av regionala busstransporter har genomfört mätningar av bältesanvändningen. Det är i grunden otill-

fredsställande att så få upphandlande organisationer inte känner till omfattningen av bältesanvändningen i sina busstransporter. På frågan om vilka åtgärder som är önskvärda för att ytterligare optimera passagerarnas bältesanvändning nämnde sju av tio upphandlare att det finns ett behov av ökade informationsinsatser till busspassagerarna. Vissa upphandlare efterlyste ett närmare samarbete med Trafikverket för genomförande av gemensamma informationskampanjer. Vidare föreslogs fler bälteskontroller av polisen och effektivare kontroller av bältena för att säkerställa att dessa fungerar på ett tillfredsställande sätt.

Studien jämförde bältesfrågan i upphandlingen av upphandlad linjetrafik i fyra regioner/län: Region Blekinge, Västra Götalandsregionen, Region Jämtland Härjedalen och Stockholms län. Trafikförvaltningen vid Stockholms läns landsting har antagit en omfattande trafiksäkerhetspolicy som bland annat betonar vikten av befintliga bälten i bussarna används. Någon motsvarighet till denna trafiksäkerhetspolicy finns inte i någon av de övriga tre regionerna. Upphandlingarna i Region Blekinge och Region Jämtland Härjedalen utgår uteslutande från de branschgemensamma standarder som har fastställts i exempelvis dokumentet "Buss 2014". Ytterligare krav, som går längre än dessa baskrav, har undvikits eftersom de har bedömts vara alltför kostnadsdrivande. Stockholms län och Västra Götalandsregionen har i vissa frågor kunnat gå längre än baskraven.

Andra slutsatser från de fyra regionerna är:

- En övergång från trepunktsbälten till tvåpunktsbälten välkomnas överlag.
- Det finns ett ökande intresse för bältesmätningar.
- I samtliga fyra regioner försvåras bältesanvändningen av olika slags fel och brister på bältena. Vanliga fel på bältena är trög utrullning och undanstoppade bälten.
- I stadstrafiken i Stockholms län och Västra Götalandsregionen är förarnas användning av bälte lägre än 50 procent. Den låga bältesanvändning bland förare är en arbetsmiljöfråga som behöver lyftas ännu mera i berörda trafikföretag. Det är arbetsgivarnas ansvar att ombesörja och tillse att bältesanvändningen ökar. Att förarna använder bälte är viktigt även för passagerarnas säkerhet eftersom föraren har kunskap om hur bussen ska evakueras i en nödsituation, exempelvis vid en brand i bussen eller då bussen hamnat på sidan.
- Det finns ett intresse att öka informationsinsatser om vikten av att använda bälte i buss.
- Stående passagerare är framförallt ett problem i den regionala busstrafiken i Västra Götalandsregionen och Stockholms län.
- Möjligheten att skapa nya organisatoriska lösningar för säkerhetsarbetet undersöks av både Västtrafik och Trafikförvaltningen vid Stockholms läns landsting. Användningen av trafiksäkerhetsstandarderna av ISO 39001 är på uppåtgående, bland annat i Region Jämtland Härjedalen.

Studien identifierade 60 hinder för bältesanvändningen som indelades i arton olika kategorier. Bussresenärer använder bälte olika beroende på hur långt de reser och vilka tider på dygnet som de reser på. Vid kortare resor använder bussresenärer sällan bälte. Att äldre och funktionshindrade personer, liksom långa och stora personer, har svårigheter att använda bältet visar att gällande branschstandarder, bland annat avseende bälteslängden, kan behöva förändras. Vissa hinder för bältesanvändningen är kopplade till komfort. Användning av bältet kan göra att resenärerna upplever att de kommer för nära varandra och förlorar sin intimitetszon. Ett möjligt sätt att angripa detta problem

på skulle kunna vara att närma sig den standard som finns i bussar av coach-typ dvs. bussar som används i viss beställningstrafik. Bussar av denna typ har ofta bredare stolar vilket gör att resenärerna får bättre plats. Det möjliggör också en annan bältesgeometri som ökar bältenas användarvänlighet vilket sannolikt leder till ökad bältesanvändning. Flera hinder för bältesanvändningen skulle kunna hanteras genom att de länstrafikbolag som upphandlar regional linjetrafik ser över de krav de ställer gentemot busstillverkare och bussentreprenörer.

För att öka benägenheten att använda bälte i buss är det viktigt att etablera en norm bland bussresenärerna att bältet alltid ska användas. En svårighet med att etablera en sådan norm är att bussen kan uppfattas som ett färdmedel utan några som helst säkerhetsrisker. Den nödvändiga normförändringen försvåras också av den inkonsekvens som finns i regelverket och som innebär att stående passagerare tillåts i bussar i upphandlad regional linjetrafik i vilka all sittande passagerare är skyldiga att använda bälte.

Rapportens slutsatser och rekommendationer

- Regionala kollektivtrafikmyndigheter (RKM) behöver förtydliga sina trafiksäkerhetsambitioner i de målformuleringar och direktiv som fastställs för de enheter som upphandlar den regionala busstrafiken.
- Endast en av tio organisationer som upphandlar regionala busstransporter har de senaste åren genomfört bältesmätningar bland resenärerna i den regionala linjetrafik som de ansvarar för. Bältesmätningar har en stor potential att bidra till ett ökat på bältesanvändningen och bör därför regelmässigt göras i uppföljningarna av bussföretagens verksamhet. Krav på bältesmätningar bör skrivas in i upphandlingsavtal.
- Resenärsundersökningar (kundenkäter) kan användas som ett komplement till bältesmätningar (i form av observationer i buss) för att ta reda på hur resenärernas bältesvanor ser ut och hur de ser på bältenas funktionalitet och användarvänlighet.
- Ett lättillgängligt system för felanmälan vid funktionsfel på bälten behöver utvecklas. Numrering av säten kan underlätta identifieringen av fel.
- Trafikföretagen bör se över riktlinjer och rutiner för kontroller av bältenas funktion. Att utföra bälteskontroller och att göra avvikelsernoteringar är av fundamental betydelse och ska alltid ske. Den rutinen är förhoppningsvis redan etablerad hos de flesta bussföretag.
- Äldre och funktionshindrade personer, liksom stora och långa personer, har ofta svårigheter att använda bältet. Det indikerar att gällande branschstandarder avseende bälteslängden behöver förändras.
- Bältesförlängare bör vara tillgängliga i alla bussar. I klass III-bussar finns i regel bagagehyllor där bältesförlängare kan placeras. I klass B- och klass II-bussar kan bältesförlängarna förvaras i närheten av föraren. Det är viktigt att det är tydligt markerat var bältesförlängarna finns. Bältesförlängare finns idag i specialfordon men typgodkända produkter saknas ännu vilket på kort sikt utgör ett hinder för en bredare användning av bältesförlängare.
- Det finns en efterfrågan på ökade och samordnade informationsinsatser till busspassagerare om bältesanvändningen i buss. Flera intressenter i kollektivtrafikbranschen efterlyser

samarbete med NTF och Trafikverket och andra parter. Kampanjer i samverkan mellan nationella och regionala aktörer skulle kunna bidra till att öka bältesanvändningen.

- Erfarenheten visar att dubbeldäckare som hamnar i dike och/eller får en kraftig sidacceleration är mycket benägna att välta vilket innebär att obältade passagerare är särskilt utsatta i dessa bussar. Därför bör särskilda åtgärder vidtas för att säkerställa att bältet används av resenärer som reser med dubbeldäckare. Möjliga åtgärder inkluderar regelbundna poliskontroller av bältesanvändningen, årligen återkommande bältesmätningar och införande av tekniska stödsystem för att påminna resenärerna om bältet. Dessutom bör åtgärder vidtas för att säkerställa att det inte finns stående passagerare ombord på dubbeldäckare.
- I stadstrafiken i Stockholms län och Västra Götalandsregionen är förarnas användning av bälte lägre än 50 procent. Den låga bältesanvändningen bland förare är en arbetsmiljöfråga som behöver lyftas ännu mera i berörda trafikföretag.
- Turist- och beställningstrafik: Innan ett uppdrag utförs är det viktigt att säkerställa att beställande part har grundläggande kännedom om möjliga trafiksäkerhetskrav som kan eller bör ställas på bussresan. Innan ett uppdrag utförs är det också lämpligt att det ansvariga bussföretaget använder en checklista som grund för en risk- och säkerhetsanalys. I de bussar där det är tekniskt möjligt kan en säkerhetsfilm visas innan bussen startar.

Slutsatser om säkerhetsstyrning

- Krav på säkerhetsstyrningssystem finns inom luftfart, sjöfart och spårbunden trafik men ännu inte inom vägtrafik/busstrafik. Ledningssystemstandarden ISO 39001 är en form av säkerhetsstyrningssystem som nu börjar implementeras i trafikföretagen. I de fall ISO 39001 används bör det kompletteras med specifika riktlinjer och rutiner som involverar bältesanvändningen och andra aspekter av passagerarsäkerheten.
- Begreppet passagerarsäkerhet behöver lyftas fram. I begreppet passagerarsäkerhet ingår bland annat riktlinjer och rutiner för bältesanvändning liksom riktlinjer och rutiner för utrymning av buss. Det senare har inte behandlats i detta projekt utan men vi konstaterar att den här aspekten inte ska glömmas bort. När det gäller passagerarsäkerheten har beställare och utförare ett gemensamt ansvar att fokusera mera på informativa insatser.
- Mindre bussentreprenörer kan ha svårigheter att etablera ett systematiskt trafiksäkerhetsarbete. Här finns ett hinder för säkerhetsstyrningen som behöver adresseras.
- Om man av olika anledningar inte kan förmå alla passagerare att sitta bältade är det möjligt att vidta olika former av riskkompenserande åtgärder. En möjlig åtgärd skulle kunna vara att reducera bussars tillåtna hastighet på vägar där hastighetsgränsen är högre än 70 km/tim.

Summary in English

This report, entitled "Use of safety belts in bus transports. National and regional perspectives" has been conducted by Magnus Andersson, Cajoma Consulting, Sweden in co-operation with Per Nybom, Itra Konsult AB. The report was financed by Skylltfonden at the Swedish Transport Administration (Trafikverket). Statements and conclusions in the report are solely the authors own and do not necessarily correspond with the Swedish Transport Administration's positions in the subject area of the report.

The report was based on three methods: a literature study, interviews and a survey directed to buyers of regional bus transports.

The use of safety belt in a bus is a key safety measure for bus passengers. Increased usage of the safety belt can significantly reduce the number of killed and injured passengers in connection with serious bus accidents. The belt protects bus passengers in several ways. In case of a collision or rolling, the belted passenger cannot be thrown away and injure himself or other passengers. Belted passengers will not end up outside the bus. Despite these facts, the use of safety belt among passengers in buses in Sweden remains at a low level. On average, the belt was used by approximately 30 per cent of bus passengers in regional bus traffic in 2018.

Five major bus accidents in Sweden which occurred in the period 2003-2017 are described in the report: Ängelsberg 2003, Arboga 2006, Rasbo 2007, Tranemo 2014 and Sveg 2017. Four of these five accidents were single accidents where the bus rolled into a ditch. 26 people died in these accidents and at least six of them had survived if they had used a belt.

A national survey was conducted among members of the Swedish organization Svensk Kollektivtrafik (Swedish Public Transport). It showed that only one such organization has carried out measurements of the use of safety belt. On the question as to what measures are desirable to further optimize bus passengers' use of safety belt, seven out of ten contracting organizations answered that there is a need for increased information for bus passengers. Some organizations called for closer co-operation with the Swedish Transport Administration for the implementation of information campaigns. In addition, safety belt controls by the police and more effective control of the functionality of the safety belts were proposed.

There are a large number of obstacles to the use of belt in buses in the scheduled regional bus traffic. The study identified 60 such obstacles. The fact that older and disabled people, as well as longer persons and larger persons, have great difficulty in using the belt show that current standards of the belt may need to be changed. Some obstacles to belt use are associated with comfort. Using the belt may cause travelers to feel too close to each other. One possible way to deal with this problem could be to approach the standard found in coach type coaches, that is, buses that are used for tourist traffic and have higher belt usage than in other buses. Buses of this type often have wider chairs with smoother furnishings increasing the comfort of the bus trip. It allows for a belt geometry that increases the user-friendliness of the belts. Several obstacles could be addressed by the organizations that procure regional traffic by reviewing the demands they make on bus manufacturers and bus contractors.

The main conclusions and recommendations from this report are the following:

- Regional Public Transport Authorities (RKM in Swedish) need to clarify their road safety ambitions in the directives that they set for organizations that procure regional bus transports.
- Only one of ten organizations procuring regional bus transports has carried out or imposed measurements of the belt use among passengers in the regional bus traffic for which they are responsible. Belt use measurements should be made regularly. Requirements for belt use measurements should be included in procurement agreements.
- Travel surveys (customer surveys) can be used as a complement to belt use measurements in order to find out how travelers' belt use habits look like and how travelers look upon the functionality of the belts.
- A system for travelers to report technical problems with safety belts needs to be developed. Numbering of the seats in the bus could facilitate the identification of malfunctions.
- Transport companies should revise their guidelines and procedures for checking the belts function. All belts in all buses must be checked on a daily basis.
- Older and disabled passengers, as well as larger and longer passengers may have difficulties using the belt. It indicates that current standards regarding i.e. belt length may need to be changed.
- For some passengers the belts in use today are often too short. Belt extenders should therefore be available in all buses.
- There is a demand for increased information efforts to promote the use of belts in buses. Several stakeholders call for closer co-operation with The National Society for Road Safety (NTF), the Swedish Transport Administration (Trafikverket) and other parties.
- The use of safety belts in double-decker buses needs particular attention. Belt use could be promoted by regular police controls, measurements of belt use and the introduction of technical support systems.
- Tourist traffic: Before performing an assignment, it is important to ensure that the ordering party has a basic knowledge of possible road safety requirements that may or should be taken on the bus journey. It is advisable that the responsible bus company uses a checklist as the basis for a risk and safety assessment. If possible from a technical point of view, a safety film can be displayed before the bus starts.
- Safety management systems are mandatory in aviation, shipping and rail-based traffic but not in road transports. The road safety standard ISO 39001 is gaining increasing popularity among bus companies in Sweden.
- The concept of passenger safety needs to be highlighted. It includes guidelines and routines for belt use as well as guidelines and routines for bus evacuation in emergency situations.
- Smaller bus contractors may have difficulties in establishing a systematic approach to road safety management. This obstacle should be addressed.
- If, for various reasons, it is not possible to guarantee that all bus passengers are belted certain risk compensation measures should be considered. One measure could be to reduce the allowed speed for buses on roads where the speed limit is higher than 70 km/h.

Förord

Rapporten har författats av Magnus Andersson, Cajoma Consulting, Uppsala i samarbete med konsult Per Nybom, Itra Konsult, Örebro.

Vi vill rikta ett stort tack till Skyltfonden vid Trafikverket för det bidrag som möjliggjorde projektets genomförande. Ett stort tack vill vi också rikta till de personer som välvilligt ställt upp för intervjuer och medverkat i enkätundersökningen för detta projekt. Ett särskilt tack till Evert Vedung och Tage Vedung för framtagandet av en figur som illustrerar och förklarar interventionsteorin för de lagkrav som finns för att öka användningen av bälte i buss. Tack också till Göran Forssén, Bo Johansson, Anita Ramstedt och Yvonne Wärnfeldt för värdefulla synpunkter. Projektet avslutades i januari 2019.

Uppsala/Örebro i januari 2019

Magnus Andersson

Per Nybom

1. Inledning

På morgonen den 2 april 2017 välte en buss (en dubbeldäckare) i beställningstrafik med 60 passagerare, huvudsakligen skolungdomar i årskurs 8, på Europaväg 45 strax söder om Sveg i Jämtlands län. Tre personer omkom, fem skadades kritiskt, svårt eller allvarligt, nio fick moderata skador och 24 ådrog sig lindriga skador. Ingen av de tre elever som omkom hade använt bältet men om de hade använt bältet hade de sannolikt överlevt. Den tragiska olyckan innebar att regeringen, myndigheter och organisationer tillsammans med bussbranschen inledde en kraftsamling för att öka bältesanvändningen i buss.

År 2017 använde endast en av tre bussresenärer i den regionala linjetrafiken bältet, detta trots att det finns ett lagkrav att bältet ska användas i sådana bussar. Denna situation kan jämföras med användningen av bilbälte i personbilars framsäten som samma år uppgick till drygt 97 procent (Trafikverket 2018).¹ Bältesanvändningen i bil fick ett genombrott redan år 1975 då det blev ett lagkrav på att använda bälte i framsätena. Lagen bidrog snabbt till sjunkande dödstal hos bilförare och passagerare. På 1980-talet tillkom krav på att alla passagerare i bilen ska vara bältade (Andersson och Vedung 2010). Bilbältets användarvänlighet har de senaste decennierna förbättrats kontinuerligt. Andelen av trafikarbetet som utfördes med bilar med bältespåminnare ökade från 10 procent år 2005 till 87 procent år 2017 (Trafikverket 2018). Dessa åtgärder har haft stor betydelse för den höga bältesanvändningen i bilar.

En studie av bussolyckor som inträffat i olika europeiska länder konstaterade bland annat följande ifråga om säkerheten i samband med färd i buss (Albertsson och Falkmer 2005):

- Bussars inblandning i det totala antalet dödsolyckor i vägtrafiken uppgick till högst 0,5 procent.
- Dödsfall var vanligast på landsbygdsvägar.
- Ombordstigning och avstigning orsakade en tredjedel av alla fall med skador.
- Vid de allvarligaste olyckorna hade oftast bussen välvt.
- Att kastas ut ur bussen är den farligaste skademekanismen vid bussolyckor.

Svensk trafiksäkerhetsforskning har tydligt pekat på bussbältets stora potential för att öka passagerarsäkerheten i persontransporter med buss. Rapporten "Stora busskrascher i Sverige 1997-2007" slog fast att åtminstone hälften av de passagerare som skadades i svåra bussolyckor under denna period skulle ha fått lindrigare skador om de hade använt ett tvåpunktsbälte, och andelen hade varit ännu högre om de hade använt trepunktsbälten. Enligt rapporten kan obältade passagerare kastas mot sina medpassagerare och därmed utgöra en fara för dem. Att förmå passagerare att använda bältet är därför en betydelsefull åtgärd för att minska personskadorna vid bussolyckor (Socialstyrelsen, Kamedo 2010). Trafiksäkerhetsforskaren Pontus Albertsson visade i sin doktorsavhandling att säkerheten för bussresenärer kan förbättras avsevärt med användande av trepunktsbälten på alla platser i bussen. Albertsson analyserade tre busskrascher där bussen gått av

¹ Mer än 85 procent av förarna i lastbilar använder bälte.

vägen och vält åt höger sida. När en buss välter åt höger sida, till exempel på grund av kraftiga sidovindar, löper passagerarna som sitter på den sidan störst risk att skada sig. Vid den typen av krasch ger ett trepunktsbälte ge en skadereducering för cirka 80 procent av de passagerare som fått moderata eller svårare skador.² Singelkrascher där bussar kör av vägen är ovanliga händelser men kan leda till ett stort antal dödade och svårt skadade, i synnerhet då bussen hamnar på sidan och sidorutorna går sönder. Då finns det en uppenbar risk att obältade passagerare hamnar under bussen. I sådana situationer ger bältet ett bra skydd (Albertsson, 2005).

Strategier för att öka bältesanvändningen i buss är en fråga som inte har studerats i tillräcklig omfattning. Utvärderingar har saknats om hur arbetet med att försöka öka bältesanvändningen i buss egentligen går till, vilka drivkrafter och styrmedel som är mest effektiva och vilka hinder för ökad bältesanvändning som föreligger bland bussresenärerna. Bältesanvändningen har sällan kopplats samman med den övergripande säkerhetsstyrningen av persontransporter med buss.

Större bussolyckor i Sverige sedan 2003

Under perioden 2003-2017 inträffade fem större bussolyckor Sverige: Ängelsberg i Västmanlands län år 2003, Arboga i Västmanlands län år 2006, Rasbo i Uppsala län år 2007, Tranemo i Västra Götalands län år 2014 och den ovan nämnda olyckan i Sveg i Jämtlands län år 2017.³ Lärdomar från dessa olyckor behandlas nedan. Informationen bygger på Statens Haverikommissions rapporter från de fem olyckorna.

Ängelsberg, Västmanlands län, 2003

Upptakten till bussolyckan i Ängelsberg i Västmanland den 24 januari 2003 var att ett ordinarie SJ-tåg från Ludvika mot Västerås hade ställts in. Detta föranledde SJ att rekvirera en ersättningsbuss från Linjebuss Sverige AB. SJ hade inte lämnat några särskilda krav på hur transporten skulle genomföras i fråga om trafiksäkerhet. Strax efter kl. 16 körde bussen av vägen och välte cirka en kilometer väster om Ängelsberg. Vid olyckan omkom sex passagerare medan övriga 41 passagerarna skadades i olika grader. Vägen var belagd med snö och is men var inte halkbekämpad. Olyckan inträffade i en vänsterkurva. På höger sida av vägen saknades vägren vilket innebar att vägbanken sluttade direkt från asfaltkanten till marknivån ca 1,5 meter längre ned (bild 1.1).

² Enligt Albertsson bör bältet kombineras med ytterligare skydd mot att kastas ur bussen. Andra åtgärder kan vara att bussoperatörer och de som upphandlar busstrafiken tar vindförhållanden och väglag i beaktande när de planerar busstrafiken.

³ Vid sidan av dessa olyckor har också bland annat bussolyckan i Viared utanför Borås år 2017 förstärkt insikten om vikten av bältesanvändning i buss. Vid Viaredolyckan välte en dubbeldäckare på en motorväg (riksväg 40) utanför Borås. Bussen körde på mitträcket och lade sig i strängen mellan västergående och östergående trafik. Lyckligtvis var det få passagerare ombord och samtliga verbältade. Ingen skadades allvarligt. Källor: GT (2017) och intervju med Anders Larsson, säkerhetschef, Västtrafik.



Bild 1.1 Bussolyckan utanför Ängelsberg 2003. Olycksplatsen sedd mot bussens färdriktning. Bildkälla: SHK.

När bussen körde av vägen och nedför branten kastades passagerare runt i bussen och vissa av dem kastades ut genom rutorna på bussens högra sida.

Bussen var utrustad med eftermonterade tvåpunktsbälten. Av alla 49 personer som fanns ombord på bussen var det endast två som använde bälte. En analys som genomfördes av Akut- och katastrofmedicinskt centrum vid Norrlands universitetssjukhus i Umeå efter olyckan visade att om bältet hade använts av samtliga passagerare hade en reduktion av skadorna sannolikt skulle ha skett hos 80 procent av dem som fick allvarliga och svåra skador. Två av de sex personer som omkom skulle sannolikt ha överlevt olyckan.

Haverikommissionens utredning visade att Linjebuss saknade övergripande riktlinjer och policydokument som behandlade den operativa trafiksäkerheten. Det saknades ett arbete för att identifiera och motverka olika riskfaktorer av betydelse för passagerarnas säkerhet. Det fanns inget säkerhetsstyrningssystem som fångade upp de trafiksäkerhetsproblem som förelåg vid den aktuella resan. Det fanns inga rutiner fanns för att informera passagerarna om säkerhetsfrågor. Därmed saknades förutsättningar att på ett säkert sätt genomföra resan under de förhållanden som rådde då olyckan inträffade (Statens Haverikommission 2004).

Arboga, Västmanlands län, 2006

Den 27 januari 2006 var en buss var på väg från Skövde mot Stockholm för en veckoslutsresa med sammanlagt 51 personer ombord. På motorvägen E18/E20 mellan Örebro och Arboga körde bussen av vägen och välte. Avåkningsen orsakades av att föraren förlorade kontrollen över bussen på grund av en plötslig frånvaroattack. Vid olyckan demolerades bussen kraftigt. Taket trycktes in när bussen åkte nedför vägslänten, slog runt och lade sig på taket. Ungefär 25 passagerare klämdes fast i vraket. I olyckan omkom nio personer och 42 personer skadades i varierande grader.



Bild 1.2 Den 27 januari 2006 välte en buss på motorvägen mellan Örebro och Arboga. Nio personer omkom.

Bildkälla: Expressen/Niklas Holm.

Totalt 21 personer (41 procent) i bussen använde bilbälte. Tvåpunktsbälten fanns på samtliga sittplatser förutom på ett antal särskilt utsatta ställen där det fanns trepunktsbälten. Mer än dubbelt så många obältade passagerare uppgav att de blev fastklämda jämfört med antalet bältade passagerare. Bältet höll kvar passagerarna i sätet vid vältningen och förhindrade dem att kastas upp mot taket. Därmed reducerades risken att klämmas fast och skadas.

Arrangör för denna resa var resebyråföretaget Forellen AB. Företaget antog en trafiksäkerhetspolicy år 2005 som dock inte tillämpades fullt ut på samtliga bussresor. I övrigt fanns inga andra riktlinjer eller rutiner som säkerställde trafiksäkerheten i samband med bussresorna (Statens Haverikommission 2007).

Rasbo, Uppsala län, 2007

På morgonen den 27 februari 2007 kolliderade två bussar på länsväg 288 mellan Rasbo och Alunda i Uppsala län. Båda bussarna tillhörde Upplands Lokaltrafik och trafikerade linje 811 mellan Öregrund/Östhammar och Uppsala. Vid olyckstillfället var det vinterväglag och lätt snöfall. Vid kollisionen omkom fem personer i bussen mot Uppsala och en person i bussen mot Östhammar. I bussarna färdades främst personer som pendlade mellan sina jobb i Uppsala och Öregrund. De sex personer som omkom i olyckan satt på bussarnas vänstra sida (i färdriktningen) i det område där den andra bussen trängde in.



Bild 1.3 Bussolyckan i Rasbo 2007. Bilden visar bussen som utgick från Östhammar mot Uppsala.
Bildkälla: SHK.

Bussarna var utrustade med trepunktsbälten på sätena vid dörrar och bakom föraren samt med tvåpunktsbälten på övriga platser. Det fanns dekaler i bussarna som uppmanade passagerarna att använda bälte. En relativt stor andel av de överlevande i båda bussarna uppgav att de hade använt bälte, 57 respektive 75 procent. Av de 23 överlevande i bussen mot Uppsala, uppgav 13 (57 procent) att de hade använt bälte. Av de fem omkomna använde åtminstone tre personer bälte. Totalt sju (30 procent) av de överlevande drabbades av moderata eller allvarliga skador. Fyra av dessa sju använde inte bälte.

Efter olyckan noterades fel på vissa av bältena i båda bussarna. Flera passagerare anmärkte på att bältet spolade ut och inte låste. Två passagerare kunde inte använda sina bälten för att det inte gick att dra ut dem. En del bälten fungerade inte, eftersom de var fastkilade mellan sätena eller hängde ned under sätena. Det var omöjligt att använda dessa bälten. SHK konstaterade att kontrollen av bältena hade varit bristfällig.

Olycksutredningen visade att olyckan orsakades av dels brister i vägens utformning och hastighetsgränser utan hänsyn till vägens standard, dels brister i bussentreprenörens säkerhetsarbete. De båda bussar som kolliderade i Rasbo tillhörde KR Trafik. Enligt SHK fanns vid tidpunkten för olyckan inte något dokumenterat och systematiserat ledningssystem för trafiksäkerhetsarbetet inom företaget. Företaget hade innan olyckan vidtagit få åtgärder för att bidra till efterlevnad av policy, planer och riktlinjer bland de anställda. Bristerna i företagets säkerhetsarbete ledde bland annat till att det saknades tydliga instruktioner till förarna.

Upplands Lokaltrafik (UL) var vid tidpunkten för olyckan trafik huvudman för kollektivtrafiken i Uppsala län och uppdragsgivare för de aktuella transporterna. Beträffande trafiksäkerheten angavs i avtalen att kravet var att gällande lagar skulle hållas. Av avtalen och upphandlingsunderlagen fram-

gick också att bussarna skulle uppfylla de krav som fanns angivna i SLTF:s⁴ skrift Buss 2000 för regionbuss klass II. Denna skrift reglerade i huvudsak tekniska frågor rörande utrustning för säkerhet, tillgänglighet och komfort (Statens Haverikommission 2008).

Tranemo, Västra Götalands län, 2014

Den 4 december 2014 körde en buss av riksväg 27 mellan tätorterna Tranemo och Gislaved i Västra Götalands län. I bussen fanns 57 passagerare. Föraren och en passagerare omkom. 49 av passagerarna skadades, varav flera allvarligt. Bussens förare drabbades strax innan olyckan av en plötslig hjärnblödning och förlorade kontrollen över fordonet. De passagerare som skadades allvarligast i olyckan var de som satt på bussens vänstra sida. När bussen gled på sidan mot vägens ytterslänt krossades fönsterrutorna. Stenar och jord kom in i bussen och orsakade allvarliga personskador. Majoriteten av passagerarna i bussen använde bälte, vilket bland annat medförde att ingen av de som satt på bussens högra sida fick allvarliga skador.

Enligt haverikommissionens bedömning hade vägen trafiksäkerhetsbrister i form av att inner-slänten var alltför brant, att det fanns föremål inom vägens säkerhetszon och att den tillåtna hastigheten inte var anpassad till dessa förhållanden.



Bild 1.4 Bussolyckan söder om Tranemo den 4 december 2014. Bildkälla: SVT Nyheter.

Sammanlagt 46 av de 58 personerna (79 procent) i bussen använde bälte. Om så inte hade varit fallet hade sannolikt fler personer blivit allvarligt skadade. Det förekom uppgifter om att skadade personer på vänster sida i bussen fick fallande, sannolikt obältade, personer på sig.

Enligt haverikommissionens bedömning fanns inga brister i företagets arbetsmiljö- eller trafik-säkerhetsarbete (Statens Haverikommission 2015).

⁴ SLTF=Svenska Lokaltrafikföreningen. År 2008 bytte föreningen namn till Svensk Kollektivtrafik.

Sveg, Jämtlands län, 2017

Som konstaterats ovan inträffade en allvarlig bussolycka i Sveg den 2 april 2017 då tre skolelever omkom. Olyckan inträffade på en vägsträcka med smala vägrenar och branta slänter. Trots vägstandarden uppgick hastighetsgränsen på sträckan till 100 km/tim. Vid tidpunkten för olyckan var föraren med största sannolikhet påverkad av trötthet på en nivå som innebar påtaglig risk för insomning. Nedsatt vaksamhet var en sannolik förklaring till avkörningen.



Bild 1.5 Räddningsarbetet efter bussolyckan i Sveg den 2 april 2017. Bildkälla: SVT Nyheter.

En stor andel av passagerarna, 72 procent, använde inte bilbälte vid tidpunkten för olyckan. De tre ungdomar som omkom satt alla obältade. De blev utkastade under olycksförloppet och fick dödande skador då de klämdes mellan bussen och marken. Ytterligare två personer kastades ut men båda överlevde. Bara en av de passagerare som satt bältade blev svårt skadad.

Bussresan utfördes av Bergkvarabuss AB. Olycksutredningen visade att Bergkvarabuss AB vid tiden för händelsen saknade ett tillräckligt tydligt omhändertagande av riskerna med trötthet och nattarbete. Resan arrangerades av skolidrottsföreningen Sparta IF i Skene. Föreningen saknade skrivna instruktioner eller förhållningsregler för säkerheten på bussresan.

I sin utredning av olyckan rekommenderade haverikommissionen regeringen att utreda möjligheten att införa krav på att operatörer inom vägsektorn ska ha ett säkerhetsstyrningssystem som omhändertar de risker som finns i verksamheten (Statens Haverikommission 2018).

Sammanfattning och diskussion

Vid de fem allvarligaste bussolyckorna som inträffade i Sverige mellan 2003 och 2017 dödades 26 personer. Sex av dem hade sannolikt överlevt om de hade använt bälte och långt fler hade skadats lindrigare. Vid två av olyckorna – Rasbo 2007 och Tranemo 2014 – var bältesanvändningen relativt hög vilket bidrog till att reducera antalet dödade och skadade. Tre av olyckorna utfördes av buss i

beställningstrafik. I de båda andra olyckorna handlade det om upphandlad regionaltrafik och en ersättningsbuss till SJ. Fyra av de fem olyckorna var singelolyckor där bussarna välte i ett dike. En olyckan, den i Rasbo år 2007, orsakades av en kollision mellan två bussar. Sannolikt hade vissa av de passagerare som skadades i bussolyckan i Sveg 2017 kunnat klara sig något bättre om bussen hade hållit en lägre hastighet vid olyckstillfället. Trafikverket höjde hastighetsgränsen på den aktuella vägsträckan från 90 till 100 km/tim ett par år innan olyckan trots att vägstandarden hade bedömts vara relativt låg ur trafiksäkerhetsvinkel.

Tabell 1.1 Jämförelse mellan fem allvarliga bussolyckor under perioden 2003–2017.

Olycka	Typ av resa	Typ av olycka	Passagerare*	Döda och skadade	Bältesanvändning, procent	Passagerare som helt eller delvis hamnade utanför bussen	Passagerare som sannolikt hade överlevt med bälte
<i>Ängelsberg 2003</i>	Ersättningsbuss SJ	Singel, vältning	47	6 döda, 41 skadade	4 %	6	2
<i>Arboga 2006</i>	Beställningstrafik	Singel, vältning	51	9 döda, 42 skadade	41 %	-	?
<i>Rasbo 2007</i>	Upphandlad regionaltrafik	Kollision	62	6 döda, 56 skadade	57 % i bussen mot Uppsala. 75 % i bussen mot Östhammar	2	?
<i>Tranemo 2014</i>	Beställningstrafik	Singel, vältning	58	2 döda 49 skadade	79 %	-	?
<i>Sveg 2017</i>	Beställningstrafik	Singel, vältning **	59	3 döda 38 skadade	28 %	5	3
Summa				26 döda		13	6

* Inklusive chaufför

** Dubbeldäckare

Samtliga bussolyckor som beskrivits i detta inledande kapitel ägde rum efter nollvisionens tillkomst år 1997. Nollvisionen utgör utgångspunkten i arbetet för en säker vägtrafik i Sverige. Enligt nollvisionen är det långsiktiga målet för trafiksäkerhetspolitiken i Sverige att ingen människa ska dödas eller skadas allvarligt i vägtrafiken. Enligt nollvisionen delas ansvaret för trafiksäkerheten mellan systemutformarna och trafikanterna men det är systemutformarna som har det yttersta ansvaret för

vägtransportsystemets utformning, skötsel och utformning. I Trafikverkets nationella målstyrning mot 2020 års etappmål för trafiksäkerheten på väg är bältesanvändning i bil en av tolv nationella trafiksäkerhetsindikatorer. Trots att användning av bälte i buss är en central säkerhetsåtgärd för busspassagerare saknas nationella mål för bältesanvändningen. Ökad bältesanvändning i buss kan sätt bidra till att reducera antalet dödade och svårt skadade resenärer i samband med bussolyckor. Användningsgraden av bälte i buss fortfarande låg. I genomsnitt användes bältet av tre av tio bussresenärer i den regionala linjetrafiken år 2018.

Den resterande delen av denna rapport har följande innehåll. Kapitel 2 ägnas åt syften och avgränsningar medan kapitel 3 fokuserar på metoder för data-fångst. Kapitel 4 behandlar bältesfrågan ur ett nationellt trafiksäkerhetsperspektiv. Kapitel 5 redovisar en nationell enkätundersökning om hur bältesfrågan har behandlats i upphandlingen av persontransporter med buss i regional linjetrafik. Kapitel 6 redovisar intervjuer med beställare och utförare av persontransporter med buss i upphandlad regional linjetrafik i fyra regioner/län: Blekinge, Västra Götaland, Jämtland Härjedalen och Stockholm. Kapitel 7 diskuterar bussresenärers hinder för att använda bältet. Kapitel 8 ger exempel på bältesanvändningshöjande åtgärder inom turist- och beställningstrafiken. Kapitel 9 innehåller rapportens slutsatser och kapitel 10 innehåller rapportens rekommendationer.

2. Syften och avgränsningar

Projektet "Bältesanvändning i buss. Nationella och regionala perspektiv" har fyra övergripande syften:

1. Att bidra med nya insikter om hinder för bältesanvändning i buss. Att bidra med insikter om arbetssätt, styrmedel och åtgärder som kan optimera användningen av bälte i buss.
2. Att jämföra och utvärdera hur aktörer på tre nivåer – regionala kollektivtrafikmyndigheter, upphandlande regionala trafikbolag och bussentreprenörer – i fyra regioner/län (Region Blekinge, Västra Götalandsregionen, Stockholms län och Region Jämtland Härjedalen) har arbetat med att öka användningen av bälte i persontransporter med buss i upphandlad regional linjetrafik.
3. Att visa hur upphandling av busstransporter på ett tydligare sätt kan bidra till ökad användning av bälte i buss.
4. Att kortfattat redogöra för erfarenheter, med särskilt fokus på goda exempel, avseende bältesanvändning inom turist- och beställningsresor.

Rapporten tar inte upp upphandlade skolskjutsar dvs. skolskjutsar som upphandlas specifikt för elever som inte reser med den regionala linjetrafiken. Rapporten har inte behandlat de ändringar som gjordes i Transportstyrelsens författningssamling under 2018 avseende Transportstyrelsens före-skrifter och allmänna råd om användning av bilbälten och av särskilda skyddsanordningar för barn.⁵

⁵ TSFS 2018: 51.

3. Metoder för datafångst

Tre metoder har använts för att genomföra projektet: litteraturöversikt, enkätundersökning och intervjuer. Det viktigaste källmaterialet är inhämtat via enskilda intervjuer, vilka har genomförts med 17 personer som har bedömts besitta särskilt goda kunskaper om trafiksäkerhetsfrågor för bussresenärer. En förteckning över intervjupersonerna återfinns i bilaga 1. I bilaga 2 redovisas den frågeguide som använts vid intervjuerna. Intervjuandet har gjorts per telefon och e-postkommunikation. Telefonintervjuerna har spelats in med hjälp av bandspelare. Materialet har transkriberats ordagrant och sedan skickats tillbaka till intervjupersonerna för godkännande. Informanterna har i efterhand fått möjlighet att korrigera och komplettera respektive intervju.

Studien har också baserats på analys av skriftliga dokument, i första hand av forskningsartiklar, forskningsrapporter och policydokument. Dessa har kompletterats med tidningsartiklar, konsultrapporter samt information från olika hemsidor.

Den tredje metoden som användes utgjordes av en enkätundersökning. Enkätfrågor om bälte i buss skickades med e-post till 26 regionala organisationer i Sverige som upphandlar regional buss- trafik. Svarefrekvensen i denna undersökning uppgick till 54 procent. I bilagorna 3 och 4 återfinns utförligare information om enkätundersökningens innehåll och målgrupp.

4. Ett nationellt perspektiv

Det här kapitlet behandlar bältesfrågan ur ett nationellt trafiksäkerhetsperspektiv. Kapitlet behandlar bland annat regelverket för bälte i buss och bältesanvändningen i buss.

Busstransporter i Sverige

Buss är det vanligaste kollektiva färdmedlet i Sverige. År 2014 uppgick kollektivtrafikens andel av det totala persontrafikarbetet till 18,5 procent, varav busstrafiken stod för sex procent.⁶ Mellan 2000 och 2016 ökade antalet resta personkilometer inom busstrafiken med 53 procent (Sveriges Bussföretag 2018). I början av 2018 fanns det drygt 14 000 bussar i yrkesmässig trafik i Sverige. Av dessa var sex procent i trafik i glesbygdsområden. Över 90 procent av den svenska busstrafiken är offentligt upphandlad regional linjetrafik åt offentliga huvudmän inklusive skolskjuts för kommuner. Antalet bussar i den upphandlade trafiken var 10 193 per den 31 december 2017. Under det senaste decenniet har antalet större bussar ökat i antal. Mellan 2006 och 2016 ökade antalet dubbeldäckare⁷ från fyra till 233. Antalet boggibussar⁸ ökade från 1 286 till 3 739, antalet ledbussar⁹ från 420 till 1 809 och antalet dubbelledsbussar från noll till 32 stycken (Sveriges Bussföretag 2018). Långväga linjetrafik i Sverige bedrivs huvudsakligen på kommersiell basis. Turist- och beställningstrafik bedrivs av en stor del av landets bussföretag, ofta i kombination med att företaget kör någon typ av offentligt upphandlad busstrafik, exempelvis skolskjuts.¹⁰ De tio största trafikföretagen med upphandlade bussavtal presenteras i tabell 4.1.

Tabell 4.1 De tio största trafikföretagen avseende upphandlade bussavtal och direkt tilldelad busstrafik år 2013. Källa: Sveriges Bussföretag 2018.

Operatör	Utbudskilometer, procent
Nobina i Sverige AB	27,3
Keolis i Sverige AB	15,8
Transdev	9,7
Arriva i Sverige AB	9,1
Buss i Väst AB	6,2
Nettbus AB	5,2
KR Trafik AB	4,4
Bergkvarabuss AB	2,5
Gamla Uppsala Buss	1,7
Centrala Buss i Norrbotten	1,6
Övriga operatörer	16,5
Summa	100

⁶ Under 1950-talet bestod cirka hälften av persontransportarbetet av kollektivtrafik.

⁷ Dubbeldäckare är bussar med passagerarutrymmen i två våningar.

⁸ En vanlig buss har två axlar medan en boggibuss har tre axlar. Långa boggibussar kan vara upp till 15 meter. Boggibussar kan ha lika många sittplatser som ledbussar. Nackdelar är bland annat att det ryms färre stående personer än i ledbussar (vilket är kritiskt vid högtrafik) samt att bakdelen på bussen styr ut längre än hos ledbussen (vilket är kritiskt i trånga stadskärnor) (www.wikipedia.se).

⁹ Ledbuss kallas en längre buss som är delad på mitten i två eller flera delar. Konstruktionen kan liknas vid en buss med sammanfogad släpvagn. Ledbussarnas längd är 17-21 meter (www.wikipedia.se).

¹⁰ www.wikipedia.se.

Fordonsklasser

Buss är ett fordon med minst nio passagerare och som kräver körkort för buss. Det finns två huvudtyper av bussar: stadsbussar och landsvägsbussar. Lagstiftningen för olika slags trafik och för olika busstyper skiljer sig vad gäller vilotider för föraren, färdskrivare, stående passagerare och bälteskrav. EU:s bussdirektiv från 2007 delar in bussar in tre kategorier:

- *Klass I:* Klass I-bussar är avsedda för trafik i stadstrafik och har i de allra flesta fall lågt golv genom hela bussen. Bussarna är utformade för att kunna ha både sittande och stående passagerare. Det finns lagkrav på att föraren av stadsbuss ska använda bälte, dock inte passagerarna.
- *Klass II:* Klass II-bussar (även kallade regionbussar) är avsedda för linjetrafik mellan orter på avstånd upp till ett par timmar. I vissa bussar finns utrymme för ståplatspassagerare. Det finns lagkrav på att både föraren och passagerarna ska använda bälte.
- *Klass III:* Klass III-bussar (även kallade turistbussar) är byggda för långa färder avsedda endast för sittande passagerare. De har oftast mycket högt golv för att det skall finnas plats för bagageutrymme och i regel finns lutningsbara stolar. Det finns lagkrav på att både föraren och passagerarna ska använda bälte.

Klasserna I-III avser bussar som är inrättade för fler än 22 passagerare. Utöver dessa tre klasser finns två andra klasser, klass A och B, som avser bussar som är inrättade för högst 22 passagerare. Bussar tillhörande klass III och klass B är inte utformade för ståplatspassagerare. De är huvudsakligen avsedda att användas för turisttrafik, skolskjuts och viss regiontrafik. Tabell 4.2 visar att det finns flest bussar av fordonsklass II, närmare 5 000 eller 35 procent av den totala bussparken.

Tabell 4.2 Antalet bussar i trafik enligt fordonsklasser år 2017.

Källa: Sveriges Bussföretag 2018.

Fordonsklass	Antal bussar, procent
I	4 081 (28%)
II	4 975 (35%)
III	2 121 (15%)
A	150 (1 %)
B	1 775 (12 %)
Okänt	1 319 (9%)

Bussens utformning bestäms av dess klassificering. Övergripande europeiska krav på hur bussar ska utformas finns i (ram)Direktiv 2007/46/EG om fastställande av ram för godkännande av motorfordon och släpvagnar till dessa fordon.¹¹ De tekniska kraven (klassificering enligt klass I, II och III) finns i ECE-reglemente 107, bilaga VII.¹²

¹¹ Källa: "Transportstyrelsens föreskrifter och allmänna råd om bilar och släpvagnar som dras av bilar." Transportstyrelsens författningssamling, TSFS 2013: 63.

¹² ECE-reglementet har fastställts av United Nations Economic Commission for Europe.

Trafiksäkerheten i buss

Under perioden 2003-2017 omkom 46 personer i buss vilket ger ett genomsnitt på tre personer per år (tabell 4.3). Dödsfallen och huvuddelen av olyckorna med svårt skadade ägde rum utanför tätbebyggt område. Antalet dödade och svårt skadade passagerare i buss är på nedåtgående sedan början av 2000-talet samtidigt som busstrafiken har ökat (Sveriges Bussföretag 2018).

Tabell 4.3 Antalet dödade och svårt skadade i buss i samband med olyckor under perioden 2003-2017. Källa: Sveriges Bussföretag 2018.

År	Dödade	Svårt skadade
2003	10	55
2004	4	35
2005	1	29
2006	11	52
2007	6	29
2008	1	17
2009	0	14
2010	2	35
2011	2	25
2012	2	27
2013	1	21
2014	2	18
2015	0	20
2016	1	18
2017*	3	5

*Avser endast bussolyckan i Sveg.

År 2017 var andelen bussar med bälten inom den upphandlade kollektivtrafiken 67 procent eller 6 784 av totalt 10 193 bussar. Av dessa hade 1 104 tvåpunktsbälten och 5 680 hade trepunktsbälten.¹³ År 2017 var andelen bussar med audiell bilbältespåminnare inom den upphandlade kollektivtrafiken cirka 36 procent (Sveriges Bussföretag 2018).

Upphandling av busstrafik

Inom ramen för den så kallade avtalsprocessen finns dokument med rekommendationer om hur upphandlingar med busstrafik bör göras, vilka krav som bör ställas på bussar och hur bussarna ska vara utformade. Dokumenten ges ut av Partnersamverkan för fördubblad kollektivtrafik. Bakom Partnersamverkan står de nationella branschorganisationerna Svensk Kollektivtrafik, Sveriges Bussföretag, Svenska Taxiförbundet, Branschföreningen Tågoperatörerna, Sveriges Kommuner och Landsting samt Trafikverket och Jernhusen. Dokumenten har dels tillkommit för att säkerställa att upphandlingarna håller god kvalitet, dels för att få upphandlingar som gör att bussar kan användas över hela landet. Bussarna i exempelvis Jämtlands län inte ska vara så speciella så att de inte skulle kunna köras i någon annan del av norra Sverige.

¹³ Endast bussar tillhörande klass II, klass III och klass B ingick i denna kartläggning.

De nu gällande rekommendationerna för vilka krav som ska ställas på bussar i upphandlingar finns i dokumentet Buss 2014. I detta dokument rekommenderas att tvåpunktsbälte ska installeras i bussar som används i den upphandlade regionala linjetrafiken. I dokumentet Buss 2010 som användes tidigare var rekommendationen att bussar ska vara utrustade med trepunktsbälten. Rekommendationen ändrades i syfte att försöka öka bältesanvändningen bland resenärerna. Att tvåpunktsbältet inte ännu är särskilt vanligt i bussar i Sverige beror delvis på en eftersläpning. Den nya rekommendationen började gälla från och med 2014-2015 och det tar en viss tid innan rekommendationen får genomslag i upphandlingar och beställningar av nya bussar. Ytterst är det de enskilda trafikbeställarna som avgör förändringstakten.¹⁴

Regelverket för bältesanvändning i buss¹⁵

Regler för bältesanvändning finns beskrivna huvudsakligen i 4 kap. 10–10d §§ i Trafikförordningen (1998:1276).¹⁶ Dessa regler inkluderar användningen av bälte i buss. Regelverket för användning av bälte i buss ser ut på följande sätt:¹⁷

1. Alla bussar som registrerats efter den 1 januari 2004 ska vara utrustade med bälte på alla platser. Undantaget är bussar som tillverkats för trafik i tätbebyggelse.
2. Alla busspassagerare som är äldre än tre år ska sitta på en plats med bälte, om det finns en sådan plats, och ska använda bältet. Transportstyrelsen rekommenderar att även yngre barn använder bilbälte eller särskild skyddsanordning. Om det inte finns någon sittplats med bilbälte tillgänglig, är det tillåtet att stå i bussen (om bussen är godkänd för ståplatser). Vid lokala transporter i tätbebyggda områden får en annan plats användas, även om det finns sittplatser med bilbälte tillgängliga.
3. Passagerare äldre än tre år ska informeras om skyldigheten att använda bilbälte
 - a. av föraren,
 - b. av ombordpersonal, ledsagare eller den som utsetts till ledare för en grupp,
 - c. genom audiovisuella hjälpmedel i fordonet eller system för hållplatsinformation, eller
 - d. genom en skylt eller med (...) bild, med vit symbol mot blå bakgrund, placerad vid varje sittplats så att den är väl synlig.
4. Föraren, annan ombordpersonal, ledsagare och ledare för en grupp skall vidta lämpliga åtgärder så att passagerare som är under femton år använder bilbälte.

¹⁴ Intervju med Göran Forssén, Sveriges Bussföretag.

¹⁵ Detta avsnitt behandlar inte de regeländringar rörande bältesanvändning i buss som tillkom under 2018.

¹⁶ Utfärdad 1998-09-17.

¹⁷ Källa: www.transportstyrelsen.se. Regler för bilbältesanvändning finns beskrivna huvudsakligen i 4 kap. 10–10d §§ i Trafikförordningen (1998:1276).

Interventionsteori för bältesanvändning i buss¹⁸

Nedan följer återskapandet av en interventionsteori inbakad i regelverket för bältesanvändning i buss (figur 4.1). Interventionsteorin för bältesanvändning är på flera sätt en förenkling av regelverket. Som i alla regelverk finns det undantag och dessa har inte inkluderats i interventionsteorin. Exempel på undantag är att bälteskravet inte gäller i tättbebyggt område på vissa bussar och informations-kravet skiljer sig åt beroende på resans längd. Vidare har inte de regeländringar som infördes år 2018 inkluderats i interventionsteorin.

Punkterna a, b, c och d under 3 ovan, som handlar om kravet på att informera om skyldigheten att använda bälte, är påbud (eng. prescriptions). Påbud är positivt uttryckta regleringar (käppar, eng. regulations, sticks). Regleringar kan också vara uttryckta i negativa termer, till exempel: Du får inte, det är förbjudet att göra det och det. Vi kallar dem förbud (eng. prohibitions). Här är det dock inte fråga om förbud. Regleringar kan också vara uttryckta i positiva termer, till exempel: Du måste, Du skall och påbjuda ett visst handlande. Här är det alltså fråga om sådana påbud.

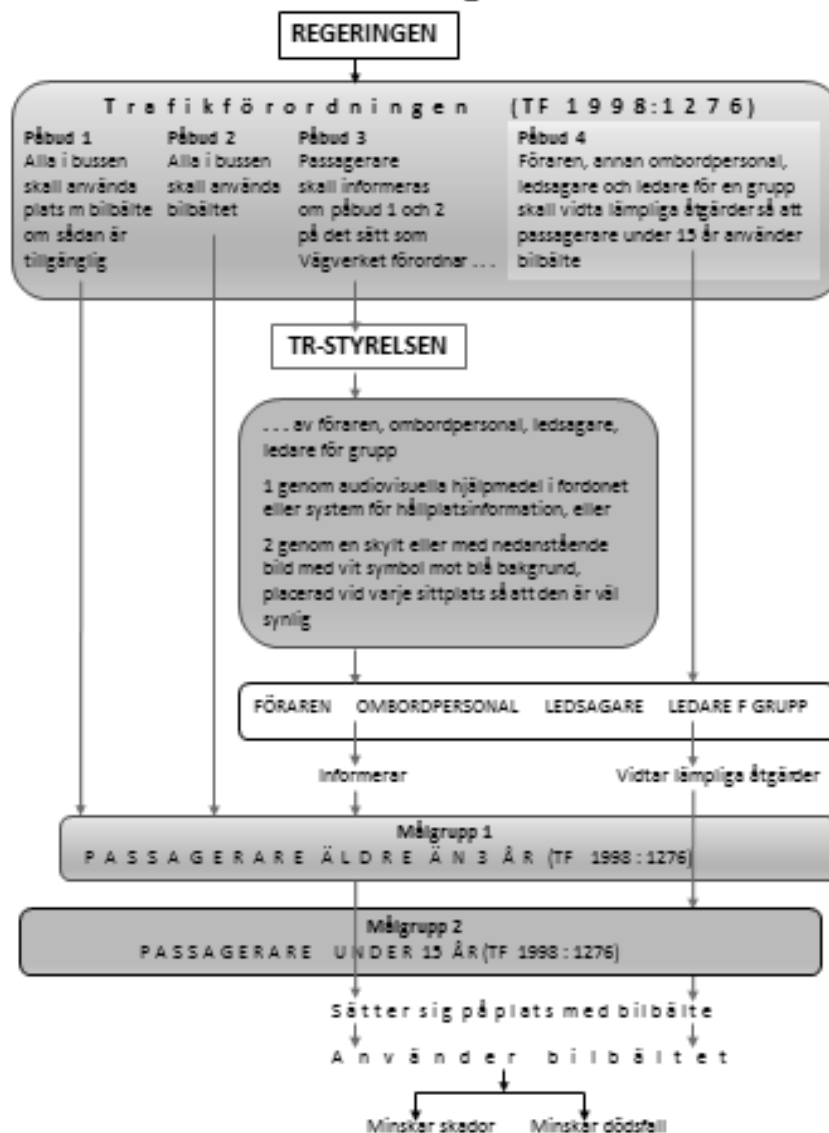
Påbud 1 och 2 i figur 4.1 nedan riktar sig *direkt* till målgrupp 1, dvs. passagerare äldre än tre år. Påbud 3 i figuren riktar sig till fyra grupper av mellanhänder: förare, ombordpersonal, ledsagare och ledare för grupp. Dessa mellanhänder måste göra en viss sak, nämligen informera målgrupp 1 i figuren dvs. passagerare äldre än tre år, på ett visst sätt genom audiovisuella hjälpmedel eller genom en bild. Mellanhändernas styrmedel mot de angivna passagerarna är tekniskt sett informativa. Styrningen med påbud 3 i figuren plus mellanhändens information blir därmed en styrmedelskombination av reglerande och informerande styrmedel. En styrmedelsmix kan det också kallas.

Påbud 4 i figuren riktar sig också till samma fyra mellanhänder nämligen förare, ombordpersonal, ledsagare och ledare för grupp. De är ålagda att vidta lämpliga åtgärder, dvs. reglerade att vidta, genom påbud. De ska arbeta mot målgrupp 2 i figuren. Målgrupp 2 i figuren är passagerare under 15 år. Den passagerare som är fyllda 15 år och mer utsätts inte för denna styrning. Däremot passagerare som är mellan noll och 14 år.

De överordnade inslagen i detta regelverk, beskrivna i figur 4.1, är i teknisk styrmedelsmässig mening regleringar. De är regleringar i bemärkelsen påbud, dvs. de uttalar sig om vad som ska eller måste göras. Regleringar finns också i bemärkelsen förbud som uttalar sig om vad som inte får göras. I regelverket för bälten i finns inga förbud, endast påbud. Vid sidan av regleringar innehåller regelverket också informerande styrmedel (Vedung 1997, Vedung 2009).

¹⁸ Detta avsnitt behandlar inte de regeländringar som tillkom under 2018.

Interventionsteori för användning av bilbälten i bussar



Figur 4.1 Interventionsteori för användning av bälte i buss på basis av Trafikförordningen (utfärdad 1998-09-17) och Transportstyrelsens föreskrifter (beslut 2014-08-18).¹⁹ Illustration: Tage Vedung efter förlagor av Evert Vedung.

¹⁹ OBS. Denna figur har inte inkluderat de regeländringar som tillkom under 2018.

Användning av bälte i buss

I Trafikverkets årliga trafiksäkerhetsenkät²⁰ för år 2017 uppgav fyra av tio bussresenärer att de alltid eller nästan alltid använder bälte i bussar som har sådan utrustning. Bältesanvändningen är vanligast bland kvinnor och äldre personer. Två tredjedelar av personerna från 65 år använder bälte jämfört med 12 procent i åldern 16–17 år. De som sällan åker buss utrustad med bälte använder oftare bälte än de som åker buss minst en gång i veckan (Trafikverket 2018b).

Tabell 4.4 Användning av bälte i buss bland olika åldersgrupper. Källa: Trafikverket 2018b.

Ålder	Samtliga	Kvinnor	Män
16-17	12,3	10,9	13,7
18-19	12,0	15,8	8,5
20-24	16,9	18,3	15,6
25-54	34,3	40,0	29,3
55-64	45,7	57,9	30,7
65-74	63,0	75,8	59,4
75-84	66,5	65,8	67,2
Samtliga	38,9	45,1	32,7

En observationsstudie av bältesanvändningen hos passagerare och bussförare genomfördes av VTI under 2018 (Anund et al. 2018). Observationer på tio orter i Sverige och omfattade 328 bussar varav 252 fordon i upphandlad regional linjetrafik, 62 fordon i kommersiell linjetrafik och fjorton fordon i beställningstrafik. I bussarna färdades 4 709 passagerare. Studien visade följande resultat:

- Bältesanvändningen i beställningstrafik uppgick till 92 procent bland passagerare och 100 procent bland förare.
- Bältesanvändningen i kommersiell linjetrafik uppgick till 50 procent bland passagerare och 79 procent bland förare.
- Bältesanvändningen i upphandlad regional linjetrafik uppgick till 27 procent bland passagerare och 85 procent bland förare.

Flest passagerare använde bälte i beställningstrafiken (92 procent). Lägst användning bland passagerarna observerades i den regionala linjetrafiken (27 procent). I genomsnitt var det 34 procent av alla observerade passagerare som använde bälte.

Undersökningar har visat att mindre än 50 procent av bussförarna i stadstrafiken i Stockholm och Göteborg använder bilbälte, detta trots att användning av bälte är ett lagkrav som gäller för förare av

²⁰ Trafiksäkerhetsenkäten är en årlig undersökning som genomförts sedan 1981 av Trafiksäkerhetsverket, Vägverket respektive Trafikverket. I stort sett samma frågor ställs varje år vilket gör enkäten till en viktig källa om allmänhetens attityder till centrala trafiksäkerhetsfrågor över tid. I sammanhanget bör noteras att Trafikverkets undersökning inte skiljer mellan bältesanvändningen i upphandlad regional linjetrafik, kommersiell linjetrafik och turist- och beställningstrafik.

stadsbussar.²¹ Att bussförare inte använder bälte är särskilt allvarligt eftersom föraren har en central roll vid evakueringen av passagerare efter en bussolycka.²²

²¹ Se kapitel 6 för ytterligare information.

²² Föraren är skyldig att känna till bussens säkerhetsanordningar och gällande säkerhetsföreskrifter.

5. Upphandling av regional linjetrafik – enkätundersökning

I det här kapitlet redovisas resultatet av en nationell enkätundersökning som vände sig till de 26 medlemmar i branschorganisationen Svensk Kollektivtrafik som upphandlar regional busstrafik. Undersökningen genomfördes under våren 2018 och omfattade elva frågor (sju huvudfrågor och fyra följdfrågor, se bilaga 3). Svar erhöles från fjorton upphandlare varav tio svarade på alla frågor.²³ Svartsfrekvensen uppgick till 54 procent (tabell 5.1).

Syftet med enkätundersökningen var att utvärdera insatserna för ökad bältesanvändning i buss för att generera nya insikter om hur bältesanvändningen i buss kan optimeras genom nya arbetssätt, styrmedel och åtgärder. Alla svar behandlades konfidentiellt.

Tabell 5.1 Fakta om enkätundersökningen.

Antal utskickade enkäter totalt	26
Antal svar	14
Antal upphandlande organisationer som svarade på samtliga frågor	10
Svartsfrekvens	54 procent

Nedan redovisas resultatet av enkätundersökningen.

1. Har ni under de fem senaste åren upphandlat regional busstrafik, trafik som utförs med klass B- eller klass II-bussar? (Vid ett nej på fråga 1 ombads de som svarade att skicka in blanketten utan att svara på övriga frågor.)

Svartsalternativ	Antal svar	Kommentarer
Ja	10	
Nej*	4	

2. Ställs krav i något upphandlingsdokument/avtal på att bussföretagen aktivt ska medverka till att passagerarna använder bälte?

Svartsalternativ	Antal svar	Kommentarer
Ja	8	
Nej	2	
Vet ej	-	
Summa	10	

²³ Svar erhöles bland annat från personer med följande befattningar: vd, informationsansvarig, marknadschef, affärschef och säkerhetschef.

2a. Om ja, vilket eller vilka av följande alternativ har varit aktuellt? Ett eller flera svarsalternativ möjliga.

Svarsalternativ	Antal svar	Kommentarer
Utrop av förare	4	
Utrop genom programmerad röst	-	"Pilotprojekt rörande automatiskt hållplatsutrop som styrs centralt kopplat till position och speciellt utsedda sträckor/hållplatser."
Andra audiovisuella hjälpmedel i fordonet	4	"Det finns audiovisuella hjälpmedel i nyare fordon men det har inte varit något krav i den senaste upphandlingen."
Skyltar, klistermärken o. dyl. i fordonet	5	
Information av ombordvarande personal m.fl.	1	
Övrigt	2	"Vi har använt oss av bilagan 'Trygghet och säkerhet' vid upphandlingen. En bilaga till avtalsprocessen inom Partnersamverkan för en fördubblad kollektivtrafik." "Information i infotainmentsystem."

3. Har ni genomfört någon form av uppföljning för att säkerställa att bussföretagen aktivt medverkar till att öka bältesanvändningen?

Svarsalternativ	Antal svar	Kommentarer
Ja	4	
Nej	5	
Vet ej	1	
Summa	10	

3a. Om ni svarat ja på fråga 3, ange hur ni gått till väga:

Svar
"Genomgång om hur det ser ut med informationsmaterial." "Flertal undersökningar tillsammans med t.ex. NTF i samarbete med polismyndigheten när det gäller bältesanvändning bland förare." "Kontroll att dekalering finns vid fordonskontroll."

4. Har någon eller några bältesmätning(ar) genomförts under de senaste två åren för att kartlägga passagerarnas frekvens av bältesanvändning?

Svarsalternativ	Antal svar	Kommentarer
Ja	1	
Nej	7	"Vi har bara frågat om kunden upplever att bältena fungerar. Vi har inte kontrollerat faktisk användning."
Vet ej	2	
Summa	10	

4a. Om ni svarat ja på fråga 4, ange antalet mätningar samt deras utfall:

Svarsalternativ	Antal svar	Kommentarer
Ja	1	(Ingen ytterligare information redovisades.)
Nej	-	
Vet ej	-	
Summa	1	

5. Har passagerarnas bältesanvändning diskuterats vid era möten med bussföretagen de senaste två åren?

Svarsalternativ	Antal svar	Kommentarer
Ja	8	
Nej	1	
Vet ej	1	
Summa	10	

5a. Har förarnas bältesanvändning diskuterats vid era möten med bussföretagen de senaste två åren?

Svarsalternativ	Antal	Kommentarer
Ja	4	
Nej	4	
Vet ej	2	
Summa	10	

6. Vilket eller vilka krav ställer ni på bussföretagen? Ett eller flera svarsalternativ möjliga.

Svarsalternativ	Antal svar	Kommentarer
Ledningssystem för säkerhetsarbetet (inklusive ISO 39001)	1	
Trafiksäkerhetspolicy och/eller riktlinjer för säkerhetsarbetet	6	
Utbildning av ordinarie förare med inriktning på säkerhetsaspekter	6	
Utbildning av extraförare med inriktning på säkerhetsaspekter	5	
Rapportskyldighet om olyckor och tillbud	6	
Andra krav	4	<p>”Upphandlingen gjordes med krav tjänstekvalitet enligt SIQ:s Modell för kundorienterad verksamhetsutveckling.”</p> <p>”Varierar lite mellan de upphandlingar som är gjorda under efterfrågad period.”</p> <p>”Bland annat krav på utsedd säkerhetsansvarig, handlingsplan för krishantering, plan för trygghetsarbetet, alkohol och krav på informations- och IT-säkerhet.”</p>

7. Vad skulle vara önskvärt för att ytterligare optimera passagerarnas bältesanvändning?
Ett eller flera svarsalternativ möjliga.

Svarsalternativ	Antal svar	Kommentarer
Inga ytterligare krav behövs	1	
Tydligare lagkrav	4	
Tydligare krav från upphandlarna av regionaltrafiken	2	
Nya tekniska lösningar	5	
Mera information till passagerarna	7	
Ökade krav på föraren	2	
Andra krav	2	<p>"Bälteskontroller av polis."</p> <p>"Tydlig information och kampanjer. Att denna information kommer från t.ex. Trafikverket och andra berörda parter i gemensamma satsningar mot allmänheten. Uppföljning och kontroll av berörd polismyndighet, lagföring osv. Bättre kontroller hos de auktoriserade besiktningsleverantörerna då det är vanligt med tröga trasiga bälten. Bättre konstruktion på infästningar och mer anpassade passagerarstolar för bältesanvändning."</p>

Sammanfattning

I detta kapitel redovisades resultatet från en nationell enkätundersökning som vände sig till de medlemmar i branschorganisationen Svensk Kollektivtrafik som upphandlar regional busstrafik. Enkätundersökningen visade att åtta av tio upphandlande organisationer ställer krav på att bussentreprenörerna på ett aktivt sätt ska bidra till att passagerarna använder bälte. De vanligaste kraven som upphandlarna ställer är att bussföretagen ska ha en trafiksäkerhetspolicy eller motsvarande, att förarna utbildas i relevanta trafiksäkerhetsaspekter samt att olyckor och tillbud ska rapporteras. Enligt undersökningen ställer sex av tio upphandlare dessa krav. En aktör har ställt krav på att operatörerna ska ett ledningssystem för sitt säkerhetsarbete. I en upphandling ställdes krav på tjänstekvalitet enligt "Modell för kundorienterad verksamhetsutveckling" som tagits fram av Institutet för Kvalitetsutveckling (SIQ).²⁴ Enligt en upphandlare ställs krav på att bussföretagen ska utse en person som ska fungera som säkerhetsansvarig och att handlingsplaner för krishantering och trygghet ska finnas. En svarande uppgav att man i upphandlingen har använt "Trygghet och säkerhet" som är en bilaga till avtalsprocessen inom Partnersamverkan för en fördubblad kollektivtrafik. Andra har ställt krav på att bältesinformation ska förmedlas via infotainmentsystemet, att bussföretagen ska utse en person som fungerar som säkerhetsansvarig eller att det ska finnas handlingsplaner för krishantering och trygghet. Ett upphandlande företag uppgav att man har genomfört ett pilotprojekt rörande automatiskt hållplatsutrop som styrs centralt kopplat till position och speciellt utsedda sträckor och hållplatser.

²⁴ Institutet för Kvalitetsutveckling (SIQ) driver nationella kvalitetsutmärkelser, samordnar forsknings- och utvecklingsprojekt inom kvalitetsutveckling och utbildar i affärsmodeller för ett långsiktigt och hållbart förbättringsarbete (www.siq.se).

På frågan om det har skett någon form av uppföljning för att säkerställa att bussföretagen aktivt medverkar till att öka bältesanvändningen svarade fem av tio upphandlare att så inte har skett. De aktörer som har genomfört sådana uppföljningar har bland annat gått igenom befintligt informationsmaterial, genomfört undersökningar gällande bältesanvändningen bland förare och i samband med fordonskontroll kontrollerat de dekaler med bältesinformation som ska finnas i bussarna.

Endast en upphandlare av regionala busstransporter uppgav att mätningar av bältesanvändningen har genomförts. Det är i grunden otillfredsställande att så många som nio av tio upphandlande organisationer inte känner till omfattningen av bältesanvändningen i sina busstransporter. En upphandlare har frågat resenärerna om hur de upplever att bältena fungerar.

Passagerarnas bältesanvändning har tagits upp av de flesta upphandlarna (åtta av tio) i samband med deras möten med bussföretagen. Emellertid har förarnas bältesanvändning behandlats i betydligt lägre grad, av endast fyra av tio upphandlande organisationer.

På frågan om vilka åtgärder som är önskvärda för att ytterligare optimera passagerarnas bältesanvändning nämnde sju av tio upphandlare att det föreligger ett behov av att rikta informationsinsatser till busspassagerarna. Vissa upphandlande organisationer efterlyste ett närmare samarbete med Trafikverket och andra parter för gemensamma informationskampanjer. Fyra av tio efterlyste tydligare krav från upphandlarna. Andra åtgärder som föreslogs var fler bälteskontroller av polisen och effektivare kontroller för att säkerställa bältenas funktion.

6. Bältesanvändningen i upphandlad linjetrafik i fyra regioner

Följande kapitel granskar vilka säkerhetsaspekter som regionala kollektivtrafikmyndigheter (RKM) respektive regionala upphandlande trafikbolag använder sig av för att säkerställa passagerarnas säkerhet, med fokus på bältesanvändningen, i upphandlingen av den regionala linjetrafiken. Vi har valt ut fyra län eller regioner som representerar fyra olika landsdelar av Sverige, både glesbygd och storstadsområden: Region Blekinge, Västra Götalandsregionen, Region Jämtland Härjedalen och Stockholms län.

Det finns två aktörer som kan beställa och upphandla den regionala kollektivtrafiken, i detta fall den regionala linjetrafiken med buss: RKM och ett regionalt trafikbolag. Enligt lagen om kollektivtrafik (SFS 2010:1065)²⁵ kan RKM överlämna vissa befogenheter till ett aktiebolag (regionalt trafikbolag). I flertalet län och regioner i Sverige finns denna uppdelning. (Stockholms län är ett undantag eftersom här utgörs RKM och länstrafikbolaget av samma juridiska person.) Det är RKM som utformar de övergripande riktlinjerna för den regionala linjetrafiken på uppdrag av landstingsfullmäktige eller regionfullmäktige medan regiontrafikbolagen genomför upphandlingarna på uppdrag av RKM. Upphandlingen av busstransporter styrs av förfrågningsunderlag som leder till avtal. Upphandlingen måste följa Lagen om offentlig upphandling. Busstransporterna utförs av trafikföretag, vanligtvis bussföretag.

Textruta 6.1 Trafiksäkerheten i offentlig upphandling av regionala busstransporter

En upphandlande organisation kan påverka trafiksäkerhetskvaliteten på transporterna genom kravspecifikationer som förpliktigar transportleverantörerna att leva upp till vissa villkor. Exempel på områden som kan beaktas i upphandlingsskedet är förarens kompetens och behörighet, förarens trafiksäkerhetsutbildning, fordonets krocksäkerhet och underhåll, fordonets skyddsutrustning, förarens körsätt (hastigheter, avstånd, hänsynstagande etc.), alkohol, droger och bältesanvändning. Transportköparnas krav på transportsäljarna är en central drivkraft för trafiksäkerhetsförbättringar i yrkestrafiken. Buss 2014 är nuvarande nationella branschstandard i Sverige. Buss 2014 kommer att utökas till att omfatta hela Norden och kommer då att få namnet Bus Nordic.

²⁵ I denna lag finns bestämmelser om kollektivtrafik på väg, järnväg, vatten, spårväg och med tunnelbana. Bestämmelserna avser ansvar för regional kollektivtrafik och organisering av regionala kollektivtrafikmyndigheter och allmänna krav på kollektivtrafikföretag.

REGION BLEKINGE²⁶

Region Blekinge är regional kollektivtrafikmyndighet (RKM). Myndigheten ansvarar för regionens trafikplanering och för utvecklingen av kollektivtrafiken i länet. Uppdraget att upphandla persontrafiken på företrädesvis järnväg och väg görs av Blekingetrafiken. Blekingetrafiken är en politiskt styrd organisation och en operativ avdelning inom Region Blekinge. Blekingetrafiken ansvarar för busstrafik i alla Blekinges kommuner, Kustbussen mellan Blekinges centralorter samt stadstrafik i Karlskrona, Ronneby, Karlshamn och Sölvesborg. I vissa områden ansvarar Blekingetrafiken även för skolskjutstrafiken. Blekingetrafiken äger inte några fordon eller har egna förare. All trafik utförs på entreprenad. Blekingetrafiken anlitar huvudsakligen Bergkvarabuss för utförandet av regionala buss-transporter.

Enligt de uppgifter vi fått från RKM i Blekinge utgör "Trafikförsörjningsprogram för Blekinge 2016-2019" det övergripande styrdokumentet för Blekingetrafiken. I detta dokument utgår säkerheten vid persontransporter från en allmän beskrivning av samhällets trygghet på lång sikt. "Blekinge ska samarbeta med ansvariga myndigheter med ambition att bidra till länets säkerhetssystem." Den personliga säkerheten vid färd med buss behandlas dock inte. Det är således upp till Blekingetrafiken att mer konkret fastlägga vilka krav som ska ställas på trafikbolagen.

Tabell 6.1 Antal bussar i trafik i Region Blekinge 2017.

Källa: Sveriges Bussföretag 2018.

Blekinge län	53
Totalt i Sverige	14 421

Region Blekinges uppdrag som Regional Kollektivtrafikmyndighet (RKM)

Huvuduppdraget för RKM i Region Blekinge är att ge politiska ramar och riktlinjer för hur kollektivtrafiken ska utvecklas. Det operativa arbetet är som nämnts ovan delegerat till Blekingetrafiken som ansvarar för att de politiska besluten förverkligas genom att upphandla trafik från olika entreprenörer.

När Region Blekinge fastställer sina mål- och fokusområden för kollektivtrafiken har man utgått från SKL:s öppna jämförelser mellan fem prioriterade områden inom kollektivtrafiken. Dessa områden är: utbud och resande, miljöpåverkan, tillgänglighet för funktionshindrade, nöjdhet samt ekonomi. Eftersom SKL:s öppna jämförelser inte behandlar trafiksäkerhetsfrågor har Region Blekinge valt att inte heller göra det. Magnus Forsberg, Region Blekinge, förklarar:

"SKL är ett nationellt forum för kollektivtrafikmyndigheterna. Om det vore så att trafiksäkerheten kom in på samma nivå som tillgänglighet, trafikutbud och andra frågor, om trafiksäkerheten kom in tydligare på den nationella nivån, skulle det vara lättare för oss att agera mera samlad och ta med trafiksäkerheten som en politisk ambition. Jag tolkar det som att SKL:s öppna jämförelser består av de frågor som är viktiga för kollektivtrafiken och som vi ska jobba med. Som det är idag är trafiksäkerhetsfrågan inte med tydligt där."

²⁶ Avsnittet om Region Blekinge är till stora delar baserad på intervju med Magnus Forsberg, strategisk planerare, kollektivtrafik, Region Blekinge.

Eftersom Region Blekinge inte har fastställt några politiska målsättningar för trafiksäkerheten genomför regionen inte några uppföljningar av trafiksäkerheten inom kollektivtrafiken. Trafiksäkerhetsfrågorna kommer däremot upp i den kontinuerliga dialog som äger rum mellan Blekingetrafiken och Bergkvarabuss som är den viktigaste regionala bussentreprenören.

Blekingetrafikens upphandling av regional busstrafik

Beträffande persontransporter med buss har Blekingetrafiken upphandlat regional och lokal busstrafik för perioden 2014-2024. Några specifika krav avseende passagerarnas bältesanvändning har vi inte kunnat finna i avtalet inklusive hänvisade bilagor. Det som nämns är förhållningssätt och krav med hänvisning till kravställningar i dokumenten Buss 2010 och Buss 2014.²⁷ I dokumenten beskrivs tekniska nivåer på krav, inte åtgärder eller krav för att säkerställa bältesanvändning och andra aspekter relaterade till passagerarsäkerheten.

Blekingetrafikens upphandlingskrav handlar i första hand om att följa de riktlinjer och rekommendationer som finns på nationell nivå. Man har följt de direktiv som finns i Buss 2010 och Buss 2014. Region Blekinge och Blekingetrafiken är båda angelägna om att upphandlingarna inte leder till regionala särlösningar. De mallar som har tagits fram för att förenkla upphandlingsprocessen har varit till god hjälp för Blekingetrafiken.

Bälte

Bästa sättet att åstadkomma ökad bältesanvändning bland bussresenärer är, enligt Region Blekinge och Blekingetrafiken, att introducera nya tekniska lösningar som underlättar bältesanvändningen. Sådana lösningar är att föredra framför ytterligare krav på föraren. Utan ytterligare tekniska stödsystem har bussförarna en mycket svår uppgift att försöka tillse att skolelever använder bälten.

Några mätningar av resenärernas bältesanvändning i busstrafiken har inte genomförts i Region Blekinge. Region Blekinge och Blekingetrafiken har dock ett intresse av att ta reda på hur många av bussresenärerna som använder bälte. "Kunde vi öka kunskapen om hur mycket bältena används skulle det vara en fördel i det fortsatta arbetet." En förutsättning för att kunna kartlägga resenärernas bältesanvändning är införandet av sådana stödsystem i bussarna som automatiskt registrerar vilka resenärer som är bältade respektive obältade.

Ett sätt att få information om resenärernas bältesanvändningsvanor skulle kunna vara att ställa frågor om bältesanvändningen i de kundenkäter som Blekingetrafiken regelbundet använder. Blekingetrafiken skulle föredra ett sådant tillvägagångssätt framför bältesobservationer under färd.

Ett utförarperspektiv – Bergkvarabuss

Bergkvarabuss är ett av Sveriges tio största bussföretag och ansvarar för utförandet av den regionala linjetrafiken i Region Blekinge på uppdrag av Blekingetrafiken. Bergkvarabuss utför även upphandlad

²⁷ Framtaget av Svensk Kollektivtrafik.

regional linjetrafik för andra regionala trafikhuvudmän såsom Kalmar Länstrafik, Västtrafik och Skånetrafiken.

Bergkvarabuss har en trafiksäkerhetspolicy som enligt företaget intar en central plats bland koncernens alla policyer och förhållningsregler. Trafiksäkerhetspolicyen är dock inte tillgänglig på företagets hemsida eftersom policyen klassas som ett internt dokument. Första punkten i trafiksäkerhetspolicyen är att alla anställda inom Bergkvarabuss ska följa befintliga lagar och regler som finns i trafiken. Denna punkt inkluderar bältesanvändningen. "För våra medarbetare – busschaufförer och de tjänstemän som kör bil i tjänsten – är bältesanvändningen av fundamental betydelse. Något annat skulle vara otänkbart. Vi har låg tolerans för om någon anställd bryter mot lagar och regler."²⁸

Bergkvarabuss betonar att det är trafikhuvudmännen (dvs. upphandlande enheter i län och regioner) som i upphandlingarna ställer krav på vilken typ av trafik som ska utföras och hur den ska utformas. Mycket av det arbete som behöver utvecklas i trafiksäkerhetsfrågorna kommer att behöva komma från trafikhuvudmännen. "Det är trafikhuvudmannen som sätter tidtabellerna och som egentligen definierar allt om trafiken. Jag tror att alla skulle må gott av att trafikhuvudmannen hjälper till att driva på utvecklingen i trafiksäkerhetsfrågor."²⁹

Enligt Bergkvarabuss finns det ett behov av att förtydliga regelverket för användning av bälte i buss. "Lagstiftningen behöver bli mer övergripande, den behöver gälla all typ av busstrafik för att slå igenom. I sammanhang där regelverket upplevs som otydligt blir det också ineffektivt."³⁰ Bältesanvändningen uppmärksammas inte i uppföljningen av de avtal som Bergkvarabuss har med Blekingetrafiken. Orsaken är att det inte görs några mätningar av bältesanvändningen. "Det finns inga tekniska hjälpmedel för att tanka av data från bussens färddator om hur många resenärer som har suttit bältade."³¹ Ett möjligt sätt att kartlägga bältesanvändningen skulle kunna vara att använda kundenkäter och andra ombordundersökningar bland resenärer. Trafikbolag som har incitamentsavtal är skyldiga att göra resenärsundersökningar för att ta reda på vad kunderna tycker i olika frågor genom att genomföra olika ombordundersökningar bland resenärerna. "I sådana sammanhang skulle man absolut ta tillfället i akt att även undersöka vanor kring bältesanvändningen. Sedan är det lätt för en resenär att fuska med sanningen om man får frågan om man använde bälte jämfört med om man tyckte att bussen var ren."³²

Bergkvarabuss bussar kontrolleras av antingen föraren eller städpersonal före och efter varje arbetspass. Om det upptäcks fel vid städningen, exempelvis på ett bälte, skrivs en felrapport som lämnas in till den serviceorganisation som finns vid Bergkvarabuss som sedan åtgärdar felet. Alla felrapporteringar och åtgärder dokumenteras i ett ärendehanteringssystem. Det bältesfel som är allra vanligast är att bältesupprullaren har slutat att fungera. Skadegörelse som leder till att bältet inte går att använda förekommer sällan hos Bergkvarabuss.

²⁸ Intervju med Simon Sandberg, marknadschef, Bergkvarabuss.

²⁹ Intervju med Simon Sandberg, marknadschef, Bergkvarabuss.

³⁰ Intervju med Simon Sandberg, marknadschef, Bergkvarabuss.

³¹ Intervju med Simon Sandberg, marknadschef, Bergkvarabuss.

³² Intervju med Simon Sandberg, marknadschef, Bergkvarabuss.

VÄSTRA GÖTALANDSREGIONEN

Som regional kollektivtrafikmyndighet (RKM) bestämmer Västra Götalandsregionen hur kollektivtrafiken ska utvecklas. De centrala instanserna är kollektivtrafiknämnden respektive avdelningen för kollektivtrafik och infrastruktur. Utvecklingen av kollektivtrafiken sker i nära samverkan med kommunerna i Västra Götaland. RKM har givet i uppdrag åt Västtrafik att planera och upphandla kollektivtrafikförsörjningen i regionen. Västtrafik är ett av Västra Götalandsregionens regionala trafikbolag. All trafik utförs på entreprenad. Västtrafik anlitar cirka 2 700 bussar, tåg, spårvagnar och båtar och är Sveriges näst största kollektivtrafikföretag.

Tabell 6.2 Antal bussar i trafik i Västra Götaland 2017.

Källa: Sveriges Bussföretag 2018.

Västra Götaland	2 568
Totalt i Sverige	14 421

”Regionalt trafikförsörjningsprogram Västra Götaland” är det centrala styrdokumentet för utvecklingen av kollektivtrafiken i regionen mellan 2017 och 2020³³ (Västra Götalandsregionen 2016). Programmets övergripande mål är att ”andelen hållbara resor ökar i hela Västra Götaland och kollektivtrafikresandet fördubblas.” Programmets fyra delmål handlar om ökad tillgänglighet, attraktiv kollektivtrafik, beaktande av alla resenärgrupper och minskad miljöpåverkan. Programmet slår fast att ”trafikföretagen spelar en viktig roll när det till exempel körsätt, bemötande, fordonens kvalitet och trafiksäkerhet”. Det finns inga närmare direktiv avseende passagerarnas säkerhet eller bältesanvändning. Västra Götalandsregionen har ett uppdrag att målstyra Västtrafik. Målstyrningen utgår från indikatorer som är kopplade till trafikförsörjningsprogrammets delmål.³⁴

I det förfrågningsunderlag som vi tagit del av behandlas passagerarsäkerheten och bälten i bilaga D1.³⁵ Där framgår bland annat följande:

”Buss ska vara försedd med bälten så att alla passagerare även mindre barn kan sitta säkert. Med mindre barn avses barn som färdas framlänges med egen medhåvd bilbälteskudde. Buss i linjetrafik ska vara försedda med audiovisuell bilbältespåminnelse. Bilbältespåminnelsen ska vara återkommande. Bilbältespåminnaren är inte att likna vid de som återfinns i en personbil som känner av då någon sitter i sätet och ej är bältad, utan en generell informationsfunktion i bussen.”

³³ Programmet inkluderar en långsiktig utblick till 2035.

³⁴ Ulrika Bokeberg, chef, Avdelningen för kollektivtrafik och infrastruktur, Västra Götalandsregionen säger följande: ”Man skulle kunna tänka sig att om Kollektivtrafiknämnden så önskade skulle ett trafiksäkerhetsmål kunna finnas med mera explicit. Men idag finns inte det med i vårt program. Trafiksäkerheten finns inbakad i målet om en attraktiv, trygg och säker kollektivtrafik i mera allmänna ordalag. Där mäter vi och följer upp indikatorn hur tryggt resenären upplever att det är att resa. Vi vet dock inte vad resenären väger in i begreppet trygghet.”

³⁵ Källa: Västtrafik 2017.

Upphandlingsdokumentet "Trafik 2019 - Bilaga C5.4 Trygghet och Säkerhet"³⁶ definierar Västtrafiks generella trygghets- och trafiksäkerhetskrav gentemot trafikföretagen. Inledningsvis konstateras att upphandlingsdokumentet följer "Branschgemensamt Program – Trygghet och Säkerhet" som beslutades av styrgruppen för Partnersamverkan för en fördubblad kollektivtrafik år 2013. Västtrafik slår vidare fast att vissa kompletteringar har gjorts i syfte att tydliggöra kraven på redovisning och regelefterlevnad. Upphandlingsdokumentet kräver bland annat att följande av trafikföretaget:³⁷

- Det ska finnas en trafiksäkerhetspolicy med tillhörande handlingsplan som visar hur policyn utvecklas och följs upp.
- Det ska finnas en arbetsmiljöpolicy med tillhörande handlingsplan som visar hur policyn utvecklas och följs upp.
- Det ska finnas en handlingsplan för krishantering och en plan för trygghetsarbetet.
- Det ska finnas fastlagda rutiner för vilken information som ska lämnas till resenärerna t.ex. beträffande bältesanvändning, störningar i trafiken etc.
- Senast den 1 mars varje år ska en årlig trygghets- och säkerhetsredovisning redovisas.

Utformning av bälten³⁸

I enlighet med gällande lagkrav ställer Västtrafik krav på att det ska finnas trepunktsbälten vid alla öppna ytor i bussen. Västtrafik vill erbjuda samma typ av skydd för resenärerna på de övriga platserna i bussen och kräver därför att det ska finnas trepunktsbälten även där. En fördel med trepunktsbälten jämfört med tvåpunktsbälten är att det är lättare upptäcka bälta passagerare i samband med bälteskontroller och/eller bältesmätningar. Västtrafik har övervägt att ersätta svarta bälten med bälten som har en tydligare färg.

Enligt Västtrafiks bedömning behöver man i sina upphandlingar av bussar ställa tydligare krav på hur bälten och sittplatser ska vara utformade. I de kontroller som Västtrafik regelbundet utför på fordonsparken upptäcks olika slags fel på bältena, exempelvis tröga bälten eller bälten som fastnar i sätena. "Det känns inte som om dynorna är konstruerade för att det ska finnas bälten där."

Bältesmätningar

Västtrafik har regelmässigt genomfört mätningar av resenärernas bältesanvändning genom ett samarbete med NTF. Mätningarna har visat att endast tre av tio passagerare i den regionala linjetrafiken använde bälte år 2018.

Resultatet av bältesanvändningarna presenteras vid möten mellan Västrafik och bussentreprenörerna. Västtrafiks önskan är att bältesundersökningarna ska "minska tyckandet om bältesanvändningen". Man vill utgå från fakta och fokusera på möjliga förbättringar. Västtrafik tillämpar ett liknande arbetssätt ifråga om andra trafiksäkerhetsfrågor, exempelvis hastighetshållning.

Västtrafik avser att fortsätta med sina bältesmätningar. En prioriterad uppgift är att identifiera skillnader i bältesanvändningen mellan olika trafikslag och linjesträckningar. Den kunskapen behövs för att förstå vilka åtgärder som krävs för att maximera bältesanvändningen.

³⁶ Västtrafik 2019.

³⁷ Västtrafik 2019.

³⁸ Resterande del i avsnittet om Västra Götalandsregionen bygger till stora delar på en intervju med Anders Larsson, säkerhetschef, Västtrafik.

Kontroller av bältenas funktion

Västtrafiks samtliga fordon besiktigas av besiktningsorganisationer två gånger per år och i varje besiktning ingår kontroller av bältenas funktion. De bussföretag som anlitas av Västtrafik gör dagliga kontroller av bältenas funktionalitet i samband med städning av buss. Vid sidan av dessa kontroller utför Västtrafiks egna fordonskontrollanter stickprovskontroller på fordonen inklusive bältena. Kontrollerna har lagts upp i ett schema. Sedan en tid tillbaka genomför Västtrafiks fordonskontrollanter kontroller av samtliga bälten i samtliga fordon var tredje månad.³⁹ All information som genereras i fordonskontrollerna matas in i miljö- och fordonsdatabasen FRIDA som samlar uppgifter om fordon, avtal, miljöredovisning, fordonskontroller och trafikhändelserapportering (THR). FRIDA underlättar uppföljning av inrapporterade avvikelser.

Bältenas användarvänlighet

Västtrafik har en grupp av resenärer som på grund av funktionsnedsättning, hög ålder eller sin kroppsstorlek har stora svårigheter att använda bältet. För vissa av dessa personer är det omöjligt att använda bältet. Västtrafik ser därför ett ökat behov av bältesförlängare och har börjat ställa krav gentemot fordonstillverkarna att det ska finnas tillgängliga bältesförlängare i vissa bussklasser. En mindre kategori av resenärer är så pass överviktiga att de inte kan sitta bältade trots att det finns bältesförlängare och enligt Västtrafik är detta ett tilltagande problem.

Västtrafik ställer krav på att det ska finnas bälte på förarplats i alla bussar oavsett vilken typ av buss det handlar om. Vissa förare har anmärkt på att bältesanvändningen medför nedsatt rörlighet eller att bältet skaver. Trots att åtgärder har vidtagits för att åstadkomma förbättringar på dessa punkter har inte i förarnas bältesanvändning ökat i förväntad grad.

Bältesinformation i buss

Västtrafik avser att sätta upp informationsskärmar i bussarna där man bland annat vill visa en film som informerar om bältesanvändning. Sådana informationsskärmar har Västtrafik redan installerat i sina tåg. Västtrafik håller dessutom på att introducera ett system för automatiska bältesutrop.

Stöd och råd/samverkan

Inom Västtrafik finns ett upplevt behov av stöd och råd för att utveckla arbetet med att öka bältesanvändningen i busstrafiken. Samverkan genom erfarenhetsutbyte sker idag i olika samrådsgrupper, framför allt på nationell nivå, men Västtrafik efterlyser en ännu tydligare samverkan: "Jag hade helst sett att man gick tillbaka till den samverkan som fanns på Vägverkets tid, att ha en myndighet i ryggen i en samverkansprocess. Jag hade sett det som ett stort plus om Trafikverket hade kunnat vara samlande, stödjande och pådrivande."⁴⁰

För att ytterligare optimera passagerarnas bältesanvändning krävs att resenärerna får ökad kunskap och information. En av Västtrafiks grundläggande värderingar är att resenären alltid ska ha den kunskap som krävs och känna trygghet att åka som resenär. Men Västtrafik anser sig inte kunna

³⁹ Enligt Västtrafik går det att se en tydlig skillnad då en busstillverkare har vidtagit åtgärder på sitsarna för att få bältena att fungera optimalt. I sådana bussar hittas sällan fel på bältena.

⁴⁰ Intervju med Anders Larsson, säkerhetschef, Västtrafik.

säkerställa detta på egen hand. Västtrafik är intresserat av samarbete med NTF, polismyndigheten och Trafikverket för att genomföra gemensamma bälteskampanjer. Beställare och operatörer behöver träffas oftare så att de kan agera mera samordnat för att få en större effekt på planerade åtgärder.

”Om man hade haft en gemensam grund att stå på i de här frågorna så hade det underlättat för större samarbetsparterna. Det finns en branschorganisation men här tror jag att man skulle ta ett nytt tag i de här frågorna. Kanske på samma sätt som man börjar titta på krisberedskapsdelarna där det är en myndighet, Trafikverket, som leder arbetet.”⁴¹

Övergripande säkerhetsstyrning

Det finns betydande skillnader mellan de bussföretag som Västtrafik anlitar. Enligt Anders Larsson, säkerhetschef, Västtrafik är mindre operatörer, som ofta är familjeföretag, generellt sett mera effektiva än de större företagen. De mindre företagen har dock vissa problem med att tillämpa den systematik som arbetsmiljölagen kräver, exempelvis avseende sammanställandet av statistik, upprättandet av handlingsplaner och fastställandet av mål för verksamheten. De större entreprenörernas större förmåga att arbeta systematiskt kan leda till att de kommer att öka sina marknadsandelar på bekostnad av de mindre entreprenörerna. En sådan utveckling välkomnas dock inte av Västtrafik eftersom man anser att det innebär att en del av kännedomen om lokala förhållanden kan gå förlorad.⁴²

Västtrafik genomför för närvarande en översyn av sin säkerhetsorganisation. Syftet är att införa ett systematiskt säkerhetsarbete och skapa en robust plattform för det fortsatta arbetet med trygghets- och säkerhetsfrågor.⁴³

Övriga frågor

Västtrafik använder bussar av fordonsklass II i både stadstrafik och regiontrafik. I dessa fordon tillåts stående passagerare vilket Västtrafik anser skapar en otydlighet gentemot både förarpersonal och resenärer. Om inte stående passagerare skulle vara tillåtet skulle antalet bussar på vissa linjestäckningar behöva fördubblas.

Under de senaste tre åren har polismyndigheten i Västra Götaland genomfört fyra större kontroller av bussförarnas bältesanvändning. Polisen kommunicerade resultaten med Västtrafik som i sin

⁴¹ Intervju med Anders Larsson, säkerhetschef, Västtrafik.

⁴² ”Jag ser en risk att bli av med den lokala kännedomen som är så otroligt viktig. Vi som är ansvariga i upphandlingen måste börja tänka till när det kommer till frågor som krisberedskap, totalförsvarsfrågor, och andra delar. Det är jätteviktigt att mindre företag som exempelvis Vårgårdabuss finns med där. Kollektivtrafiken är en samhällsviktig funktion men vi vet inte riktigt än hur vi ska använda den och hur ska vi styra det. Kollektivtrafiken är mästare på att hantera kriser, förändringar och att agera väldigt snabbt i sådana lägen. Kollektivtrafiken är väldigt snabb på att ställa om” (intervju med Anders Larsson, säkerhetschef, Västtrafik).

⁴³ En del i denna process skulle kunna vara att Västtrafik tar fram en egen trafiksäkerhetspolicy, något som hittills har saknats.

tur informerade sina samarbetspartners och massmedia. Det mediala genomslaget blev stort. Liknande kontroller av passagerarnas bältesanvändning har inte förekommit.⁴⁴

Enligt Västtrafik är det viktigt att säkerställa att utbildningen för Yrkeskompetensbevis (YKB) informerar blivande bussförare om bältesfrågan och tydligt tar upp förarens ansvar för bältesanvändningen i buss i samband med skolskjuts och beställningsresor.

Ett utförarperspektiv – delägarföretaget Bivab⁴⁵

Bivab är ett samverkansbolag med 35 delägarföretag som utför busstrafik i Västra Götalandsregionen och andra delar av Götaland. Bivab delägarföretag har sammanlagt 800 bussar och 1200 anställda.⁴⁶ BIVAB är därmed ett av de största samverkansbolagen inom den svenska bussbranschen (tabell 6.3). En betydande del av Bivab:s busstrafik upphandlas av Västtrafik. Bivab gör det möjligt för mindre bussföretag att upprätthålla kvalitet och volymer vilket gör att de kan vara konkurrens-mässiga i förhållande till större företag. Bivab bevakar anbud och sköter övergripande frågor såsom planering och revision av delägarbolagen. Revisionerna innebär att Bivab säkerställer att delägarna följer de direktiv som finns för verksamheten. Bivab utgör delägarnas gemensamma kontaktyta gentemot Västtrafik.

Tabell 6.3. Större samverkansbolag inom bussbranschen i Sverige. Källa: Sveriges Bussföretag 2018.

Bolag	Antal anställda	Antal bussar	Antal företag
SamBus	1 635	994	23
Bivab	1 200	800	33
Centrala Buss i Norrbotten	394	285	22
Centrala Buss i Jämtland	342	243	9

Regelverket för användning av bälte i buss

Bivab anser att eftersom det är få bussresenärer som använder bälte i den regionala linjetrafiken är det befintliga regelverket för användning av bälte i buss inte effektivt. Det finns en dubbeltydighet i regelverket: Resenärerna måste använda befintliga bälten i regionbussarna samtidigt som stående passagerare tillåts i dessa bussar. Detta faktum bidrar till att vissa passagerare avstår från att använda bältet. Christer Pettersson, vd i Bivab, anser att regelverket för stående i buss kan behövas ses över:

”Regelverket för stående i buss samt vilka hastigheter bussar ska färdas i som har över x antal stående kan behöva ses över. Det är en komplex fråga. Man skulle kunna tänka sig att tillåta stående bara med klass I-bussar som kör i max 50 km/tim. Det är många klass II-fordon som

⁴⁴ Polismyndigheten har dock genomfört en kontroll av resenärernas bältesanvändning i samband med en ordningsstörning.

⁴⁵ Denna del är baserad på en telefonintervju med två personer från Bivab:s ledning: Mia Ellison, ansvarig för kvalitet, arbetsmiljö och miljö samt Christer Pettersson, vd.

⁴⁶ Bivab är Sveriges näst största samverkansbolag i bussbranschen. Det allra största samverkansbolaget är SamBus med säte i Västerås (Sveriges Bussföretag 2018).

kör i regional trafik som de sista kilometrarna övergår till stadstrafik. Det är svårt att förbjuda stående i dessa bussar eftersom de också används som stadsbussar. Det är många hållbarheter som ska höra ihop. Om man vill öka kollektivtrafikresandet vill man inte öka kostnaderna för mycket. Man ville hålla nere kostnaderna och samtidigt öka kollektivtrafikåkandet. Säkerheten främjas genom att man minskar biltrafiken så totalt sett främjas busstrafiken trafik säkerheten.⁴⁷

Bältesanvändningen i Bivab:s avtal med Västtrafik

Bivab:s avtal med Västtrafik utgår från Buss 2014 enligt vilken det i bussarna ska finnas informations skyltar som uppmanar till användning av bälte. Avtalen innehåller inga krav på uppföljning av bältes användningen. Bältesfrågan har således inte aktualiserats i samband med avtalsuppföljningar. Mia Ellison, policyansvarig på Bivab, kommenterar detta på följande sätt:

”Trafiksäkerhet och bältesanvändning finns oftast med som ett avtalskrav men det följs inte upp på samma sätt som kvalitets- och miljökraven från trafik huvudmännens sida. Det finns avtalsrevisioner och miljörevisioner men trafiksäkerhetsrevisioner kommer inte med. Man tar för givet att det sköts ändå. Det gör det på sätt och vis. Man följer trafik regelverket och man följer trafiksäkerhetskraven kanske mer automatiskt än miljökrav. Trafikkraven har alltid funnits med men de kanske skulle sättas mera under luppen än vad som görs idag.”⁴⁸

Bältets användarvänlighet

Bivab:s delägarföretag har signalerat att vissa av deras resenärer har problem med att använda bältet.

”Användarvänligheten är en av de viktigaste faktorerna för att öka bältesanvändningen. Att se till att det är tillräckligt långt, att det passar olika människor. Det är viktigt att bälteshållaren fungerar; att det inte hakar upp sig, att den inte sitter för nära sittedynan så att bältet inte rullar tillbaka eller snor sig. Bältets funktion varierar mellan olika bältesleverantörer. Bältets funktion är kopplad till övrig komfort. Om det är fällbara säten kan det bli kompromisser med bältets funktion. Ju mer justerbart sätet är, desto mer krånglar bältet.”⁴⁹

Skadegörelse bidrar också till att bältena inte används: Bälten skärs sönder, bälten knyts ihop och tuggummin trycks in i upprullningsmekanismen. Påtagandet av bältet försvåras dessutom av trängsel i bussarna. En stor del av resorna i regiontrafiken utgörs av kortare sträckor vilket minskar resenärernas benägenhet att använda bältet. Bivab tror att en övergång från trepunktsbälten till tvåpunktsbälten kommer att förenkla bältesanvändningen.

⁴⁷ Intervju med Christer Pettersson, vd, Bivab.

⁴⁸ Intervju med Mia Ellison, policyansvarig, Bivab.

⁴⁹ Intervju med Christer Pettersson, vd, Bivab.

Bältesmätningar

Bältesanvändningen i busstrafiken i Bivab:s regi har uppmätts vid ett tillfälle, år 2017. Bivab ställer sig positivt till flera mätningar av bältesanvändningen. "Det är viktigt att veta hur verkligheten ser ut och inte bara tro. Den informationen är viktig att ha med sig för att kunna ställa krav i upphandlingarna."⁵⁰

Bivab efterlyser konkreta mål för bältesanvändningen: "Då skulle vi ha något att jobba mot. Man utgår från ett mål och sedan kan vi göra egna mätningar. Sedan har man något att utgå från och relatera till."⁵¹

Informationsinsatser

Enligt Bivab behövs ett enhetligt utbildningsmaterial för skolelever om bälte i buss så att alla elever kan få ta del av samma information. Det är särskilt viktigt att ta fram materialet för elever som reser till skolan med bussar i upphandlad regional linjetrafik.

Generell säkerhetsstyrning

Bivab har en trafiksäkerhetspolicy som ingår i den övergripande verksamhetspolicyn (textruta 6.2). Bivab har ett ledningssystem för trafiksäkerheten som ligger i linje med ledningssystemstandarden ISO 39001.

Textruta 6.2 Verksamhetspolicy för Bivab

Bivab:s kortfattade verksamhetspolicy säger följande: "Vi strävar efter att vara en god partner, en god leverantör. En bra arbetsgivare och samhällsaktör som vill uppnå våra kunders, partners och medarbetares krav och förväntningar. Detta uppnår vi genom ett systematiskt och målfokuserat arbete i samverkan och med kunden i fokus. Vi arbetar i enlighet med ISO 9001, ISO 14001 samt OHSAS 18001."

Verksamhetspolicyn inkluderar en trafiksäkerhetspolicy: "Vår strävan är att all trafik skall utföras trafiksäkerhet genom att aktivt arbeta med att förebygga olyckor och förebygga risk för olyckor. Detta gör vi genom att se till fordonets skick och standard och förarens kompetens och välmående. Konkret omsätter vi det i verklighet genom att underhålla våra fordon, säkra att all utrustning är fungerande och trafiksäker, att personalen mår bra via systematiskt arbetsmiljöarbete, är nykter via slumpvisa alkohol- och drogtester samt kompetensutvecklas."

Källa: Bivab, 2014.

⁵⁰ Intervju med Christer Pettersson, vd, Bivab.

⁵¹ Intervju med Christer Pettersson, vd, Bivab.

REGION JÄMTLAND HÄRJEDALEN⁵²

Region Jämtland Härjedalen är regional kollektivtrafikmyndighet (RKM) och har det övergripande politiska och strategiska ansvaret för regionens kollektivtrafik. Länstrafiken i Jämtlands län AB har på uppdrag av Region Jämtland Härjedalen ansvar för att planera och upphandla kollektivtrafiken. Region Jämtland Härjedalen är Länstrafikens ägare och finansör. Uppdragsavtalet mellan Region Jämtland Härjedalen och Länstrafiken innehåller krav på att tillgodose prioriterade funktioner för kollektivtrafiken såsom att samordna verksamheten på ett optimalt sätt, bedriva ett utvecklingsarbete, främja jämställdheten och föra statistik.

Region Jämtland Härjedalen har upprättat ett regionalt trafikförsörjningsprogram som fastställer mål, inriktning och strategier för perioden 2016-2020 (Region Jämtland Härjedalen 2016). Programmet anger kollektivtrafikens centrala prioriteringar och fastställer delmål för ekonomisk, social och miljömässig hållbarhet. Programmet behandlar inte kollektivtrafikens trafiksäkerhet.

Trafikutbudet bestäms gemensamt av regionens kommuner och kollektivtrafikmyndigheten. Verksamheten består av linjetrafik med buss, tåg och linjebil samt interregional trafik i Norrlands-länen. Buss- och linjebilstrafiken upphandlas av Länstrafiken och utförs av ett hundratal trafikentreprenörer. Länstrafiken äger inga fordon.

Tabell 6.4 Antal bussar i trafik i Region Jämtland Härjedalen 2017.

Källa: Sveriges Bussföretag 2018.

Jämtland Härjedalen	314
Totalt i Sverige	14 421

Upphandling av regionala busstransporter

Vi har tagit del av Länstrafikens förfrågningsunderlag 2018 (2017-04-28) avseende upphandling av den regionala linjetrafiken med buss. I förfrågningsunderlaget behandlas trafiksäkerhet och passagerarsäkerhet utifrån en delvis teknisk beskrivning. Det finns krav på att trafikbolagen ska ha en certifiering enligt ISO 39001 (vägtrafiksäkerhet) och följa branschgemensamma funktionskrav enligt Buss 2014. Det finns dock inga särskilda krav gällande passagerarsäkerhet. Därmed saknas krav på att trafikbolagen ska ha tillämpbara och dokumenterade rutiner för att säkerställa passagerarnas säkerhet under transport samt vid brand- och olycksituationer. Varken ISO 39001 eller Buss 2014 tar specifikt upp bältesanvändningen utifrån ett passagerarsäkerhetsperspektiv.⁵³

Vid upphandlingen av regionala busstransporter följer Länstrafiken de standardkrav, främst gällande fordon och förare, som har fastställts i Partnersamverkan för fördubblad kollektivtrafik och dokumentet Buss 2014. Utöver dessa gemensamma krav ställer Länstrafiken inga egna krav eftersom sådana krav anses vara kostnadsdrivande. Man är angelägen om att så många krav som möjligt

⁵² Avsnittet om Region Jämtland Härjedalen bygger till stor del på intervjuer med Ruth Eriksson, Regionala kollektivtrafikmyndigheten, Region Jämtland Härjedalen och Per-David Wennberg, vd, Länstrafiken i Jämtlands län AB.

⁵³ Med passagerarsäkerhetsperspektiv avses i detta sammanhang tillämpbara rutiner för att säkerställa passagerarnas säkerhet under färd.

standardiseras exempelvis krav gällande utformning av stolsryggar, stolsavstånd, tillgänglighetsanpassning etc.

Region Jämtland Härjedalen och Länstrafiken har analyserat fördelar och nackdelar med tvåpunktsbälten respektive trepunktsbälten och landat i slutsatsen att tvåpunktsbälten ska prioriteras i kommande upphandlingar.

Länstrafiken har inte antagit egen trafiksäkerhetspolicy men ställer krav på att upphandlade bussföretag ska ha en sådan policy.

Avtalsuppföljningar

Omfattningen på Länstrafikens avtalsuppföljning är begränsad. De avtalsuppföljningar som hittills har genomförts har fokuserat på den särskilda kollektivtrafiken där bussar av minibusstorlek används.

Bältesmätningar

Länstrafiken har hittills inte genomfört några mätningar av bältesanvändningen i den regionala linjetrafiken. Länstrafiken anser sig inte ha haft tillräckliga ekonomiska resurser för ändamålet. Bältesmätningar har heller inte varit en prioriterad fråga. Länstrafiken överväger dock att börja göra uppföljningar av bältesanvändningen.

Förarnas bältesanvändning har inte mätts men användningen bedöms vara hög, såväl i stadstrafiken i Östersund som i regiontrafiken.

Kontroller av bältenas funktion

Bältena i Länstrafikens bussar kontrolleras i samband med den årliga fordonsbesiktningen. Inga andra kontroller görs av bältena.

Bältenas användarvänlighet

Både Region Jämtland Härjedalen och Länstrafiken har fått signaler om att bältena i bussarna i den regionala linjetrafiken uppfattas som svåra att använda. Det händer ofta att bälten trasslar till sig eller att de inte rullar ut sig. Resenärerna hittar inte alltid fästet där bältet ska sättas fast. Bältena borde ha en tydligare färg så att de som använder bältet lättare påminner de obältade resenärerna att också använda bältet. Länstrafiken efterlyser ljussignaler som indikerar de platser på vilka det finns obältade passagerare:

”Varför har man inte som i en personbil där man kräver att det finns en signal som visar att just jag inte har bältet på mig? Det skulle kunna vara en lysdiod. Man måste få en indikation på att man inte har bältet på sig och göra det här på ett smidigt sätt. Jag tycker att för varje säte ska det finnas en information som talar om att du har inte ditt bälte på dig. Det här ett måste och borde tillhöra standardutrustningen i framtida bussar.”⁵⁴

⁵⁴ Intervju med Per-David Wennberg, vd, Länstrafiken i Jämtlands län AB.

Stöd och råd/samverkan

Enligt Länstrafiken vore det önskvärt att lyfta bältesfrågan ännu mera inom de nätverksmöten som Svensk Kollektivtrafik och Sveriges Bussföretag arrangerar för upphandlande regionala trafikbolag och bussentreprenörer.

Informationsinsatser

Information om bältesanvändningen behöver nå fram till resenärerna via olika kanaler eftersom resenärer tar till sig information på olika sätt. Länstrafiken har tidigare placerat ut informationsbroschyrer på sittplatserna i bussarna om olika säkerhetsrelaterade frågor.

Generell säkerhetsstyrning

Enligt Länstrafiken kommer införandet av ledningssystemstandarden ISO 39001 bland bussentreprenörerna i regionen att innebära att de etablerar ett mera systematiskt trafiksäkerhetsarbete, inte minst när det gäller uppföljande åtgärder. Kravet på att alla entreprenörer ska ha ISO 39001 innebär att alla entreprenörer behandlas lika.⁵⁵ Länstrafiken ser dock inte ISO 39001 som en garanti för trafiksäkerheten inom busstrafiken eftersom det är fullt möjligt för en entreprenör som inte har de allra högsta trafiksäkerhetsambitionerna att ändå bli certifierad.

Övriga frågor

Polisen har inte utfört några kontroller av bältesanvändningen i den regionala busstrafiken. Sådana kontroller skulle dock välkomnas av Länstrafiken: "Det vore bra om polisen någon gång kontrollerade bältesanvändningen. Man ska inte underskatta vikten av att bältesanvändningen kontrolleras någon gång."⁵⁶

STOCKHOLMS LÄN

Kollektivtrafiken i Stockholms län omfattar tunnelbana, bussar, pendeltåg och lokalbanor. Sedan 2012 ansvarar Stockholms läns landstings (SLL) trafiknämnd och trafikförvaltning för kollektivtrafiken som regional kollektivtrafikmyndighet (RKM).⁵⁷ SL fungerar som ett varumärke för den landburna kollektivtrafik som olika entreprenörer utför på uppdrag av trafikförvaltningen. Själva aktiebolaget AB Storstockholms Lokaltrafik finns fortfarande kvar och förvaltar vissa avtal och tillgångar.⁵⁸

Trafikförvaltningen vid SLL anlitar tre stora entreprenörer för utförandet av busstransporterna i Stockholms län: Keolis, Nobina och Arriva. Dessa företag har närmare 2 200 bussar i trafik i länet.

⁵⁵ I andra delar av Sverige har vissa upphandlande regionala trafikbolag hävdat att det inte går att kräva att alla bussentreprenörer ska basera sitt trafiksäkerhetsarbete på ISO 39001 eftersom mindre bussföretag anser det vara för svårhanterligt för dem.

⁵⁶ Intervju med Per-David Wennberg, vd, Länstrafiken i Jämtlands län AB.

⁵⁷ Landstinget har ansvar för tillsyn av trafikförvaltningen och kan också sägas vara RKM, dock på ett mera indirekt sätt. Viss oklarhet råder dock om detta inom förvaltningen. Källa: Intervju med Niclas Saptovic, Trafikförvaltningen, SLL.

⁵⁸ www.wikipedia.se

Huvuddelen av busstrafiken i Stockholms län utgörs av stadstrafik med bussar tillhörande klass I.⁵⁹ Omfattningen av upphandlad regional linjetrafik med klass II-bussar är således begränsad.⁶⁰ Ett exempel på sådan trafik är busslinjen mellan Stockholm-Värmdö. Många av de bussar som används i Värmdötrafiken används även på andra linjer med annan karaktär. Dubbeldäckare används på linjen mellan Stockholm och Norrtälje.

Tabell 6.5 Antal bussar i trafik i Stockholms län 2017.

Källa: Sveriges Bussföretag, 2018.

Stockholms län	2 922
Totalt i Sverige	14 421

Upphandling av busstransporter

Landstingsfullmäktige i Stockholms läns landsting antog ett ägardirektiv under 2017.⁶¹ I ägardirektivet framgår bland annat att SL "aktivt ska verka för förvaltning och utveckling av kollektivtrafik-anläggningarna för att tillförsäkra hög trafiksäkerhet, trygghet, tillgänglighet och service för alla resenärer." I vilken grad detta även påverkar passagerarsäkerheten vid regionala bussresor är emellertid oklart. I direktivet finns även en hänvisning till branschgemensamma nationella standarden Buss 2014.⁶²

Trafikförvaltningen vid Stockholms läns landsting upphandlar all linjetrafik inom SL-trafiken. Avtalen följer Buss 2014 och kommer så småningom att överföras till den nya standarden Bus Nordic. Buss 2014 utgör en bilaga till avtalen. Trafikförvaltningen kräver att alla entreprenörer ska ha en trafiksäkerhetspolicy. Detta krav är fastställt i både landstingets säkerhetspolicy och i trafikförvaltningens egen trafiksäkerhetspolicy. Den senare kräver att entreprenörerna förutom trafiksäkerhetspolicy ska ha en mål- och handlingsplan och bedömningskriterier för trafiksäkerhetsarbetet. Vikten av att bälten används i busstrafiken betonas: "Samtliga bussar i SL-trafiken som inte använder innerstadstrafik⁶³ ska vara försedda med bilbälten från den tidpunkt då de första gången tas i drift i SL-trafiken. Rutiner ska finnas som påminner resenärerna om att bälte ska användas."⁶⁴

Trafikförvaltningen har ställt krav på att entreprenörerna ska uppmana resenärerna att använda bälte. Dessa krav inkluderar användningen av audiovisuella hjälpmedel och att det i bussarna ska

⁵⁹ Enligt Trafikförvaltningen är samtliga bussar i trafik låggolvs- eller lågentrébussar med lågt insteg. "Det är stadsbussar i förklädnad som även körs ute i regiontrafiken. Det sådana bussar som trafikerar Södertälje, Nacka-Värmdö och platser långt ut i periferin. Detta för att de på returen kanske ska ut på en vanlig förortslinje eller t.o.m. gå in till innerstaden" (intervju med Niclas Saptovic, Trafikförvaltningen, SLL).

⁶⁰ Vissa klass II-bussar har blivit nedgraderade till klass I-bussar på grund av att de har större barnvagnsplatser etc.

⁶¹ Ägardirektivet antogs 2017-06-13.

⁶² Ansvarig utgivare för Buss 2014 är Partnersamverkan för en fördubblad kollektivtrafik.

⁶³ Trafikförvaltningen brottas med frågan hur man ska bedöma vad som egentligen är innerstadstrafik. Flera av bussar som kör i förorterna körs i praktiken i innerstadstrafik medan en del av innerstadsbussarna faktiskt även används i annan trafik (intervju med Niclas Saptovic, Trafikförvaltningen, SLL).

⁶⁴ Källa: Trafikförvaltningen i SLL: Trafiksäkerhetspolicy. Trafikförvaltningen meddelar att man avser att dela upp sin trafiksäkerhetspolicy i två delar: en renodlad trafiksäkerhetspolicy och specifika riktlinjer för trafiksäkerheten (intervju med Niclas Saptovic, Trafikförvaltningen, SLL).

finnas bältesdekaler eller motsvarande. Vid varje hållplatsstopp ska en bältespåminnelse göras med hjälp av en display och en ljudsignal.⁶⁵

Enligt Trafikförvaltningen i Stockholms läns landsting finns det otydligheter i det befintliga regelverket kring bältesanvändningen i busstrafik. Det handlar bland annat om de undantag som regelverket gör för äldre fordon. Trafikförvaltningen har kompenserat för det genom egna skrivningar i avtalen med entreprenörerna vid busstrafik på vägar som har en hastighetsgräns högre än 70 km/tim. Här kräver Trafikförvaltningen att bälte ska finnas i alla bussar nyare än 2006 års modell.

Tekniska stödsystem

Trafikförvaltningen har övervägt möjligheten att införa ett tekniskt stödsystem i bussarna som gör det möjligt att se vilka av resenärerna som är bältade. Den lösning som har diskuterats är en panel som dels signalerar vilka platser som är belagda och vilka som inte är belagda, dels på vilka platser bältet används respektive inte används. Att utrusta bussarna med sådan teknik är enligt Trafikförvaltningen huvudsakligen en kostnadsfråga.⁶⁶

Bältesmätningar

Trafikförvaltningen har inte genomfört eller beställt några bältesmätningar men noterar ett ökande behov av att kunna påvisa hur bältesanvändningen verkligen ser ut. "De flesta känner till att bältesanvändningen är skral men vi skulle behöva ha det svart på vitt. Frågan är hur det skulle organiseras på ett bra sätt med tanke på omfattningen av vår trafik och sättet den ser ut på."⁶⁷ Trafikförvaltningen för ingen statistik över bältesanvändningen men utifrån allmänna observationer på fältet kan följande preliminära slutsatser dras:

- (1) På de så kallade regionallinjerna från Stockholm till Norrtälje respektive Nacka-Värmdö är bältesanvändningen högre än på andra linjer.⁶⁸
- (2) Bältesanvändningen på bussarna mellan Nacka och Värmdö tycks variera mellan olika turer. De personer som reser vid sjutiden på morgonen är sämre på att använda bälte än de som kommer med "kontorsrusningen" efter klockan åtta på morgonen. Säkerhetsmedvetandet tycks alltså vara högre i den senare gruppen.⁶⁹

Vissa entreprenörer som utför persontransporter med buss i Stockholmsområdet har på eget initiativ använt sig av så kallad Mystery shopping⁷⁰ för att få en uppfattning av bältesanvändningens omfattning.

⁶⁵ Trafikförvaltningen får ofta in klagomål från resenärerna på de audiovisuella påminnelserna som de uppfattar som störande. Det kan gå så långt att den audiovisuella utrustningen vandaliseras. Det har förekommit att displayer med bältesinformation har slagits sönder.

⁶⁶ Enligt Trafikförvaltningen har denna lösning testats i mindre flygplan utan kabinpersonal.

⁶⁷ Intervju med Niclas Saptovic, Trafikförvaltningen, Stockholms läns landsting.

⁶⁸ Niclas Saptovic, Trafikförvaltningen, SLL, säger följande: "Om ordinarie tur är försenad och en reservbuss sätts in bakom den första bussen vill i regel resenärerna ändå komma med den första bussen som då blir överfull av stående passagerare. Den andra bussen kör sedan nästan tom på passagerare."

⁶⁹ Intervju med Jan Ternander, Trafikförvaltningen, SLL.

⁷⁰ Mystery shopping: En mystery shopper är en person som är anlita för att fungera som en vanlig konsument och redovisa vad han eller hon upplever. Han eller hon använder tiden i butiken så som genomsnittskonsu-

Kontroller av bältenas funktion

Trafikförvaltningen genomför regelbundna inspektioner av de bussar, både stadsbussar och regionalbussar, som är i trafik i Stockholms län.⁷¹ Varje inspektion omfattar 10-20 bussar. Målsättningen är att minst tio procent av den totala fordonsflottan ska inspekteras varje år. Vid inspektionerna kontrolleras bland annat bältenas skick på förarplats och övriga platser. Bältenas rullfunktion kontrolleras, bältenas låsfunktion testas och en okulär besiktning görs för att bedöma bältenas allmänna skick.⁷² Då en brist upptäcks begär Trafikförvaltningen att den berörda entreprenören tar fram en åtgärdsplan. Bussinspektioner sker löpande och resultatet redovisas till Trafikförvaltningen. Inspektionerna sammanfattas i Trafikförvaltningens kvartalsvisa och trafikslagsövergripande säkerhetsrapporter. Inspektionerna har visat att de vanligaste anmärkningarna på bälten är trög utrullning och undanstoppade bälten. Utöver dessa bussinspektioner har Trafikförvaltningen begärt att entreprenörernas personal ska ha som rutin att efter varje kvällspass dra fram alla undanstoppade bälten så att de blir funktionsdugliga igen.

Bältenas användarvänlighet

Enligt Trafikförvaltningen behöver bältena i busstrafiken i Stockholmsområdet bli enklare att använda, framför allt för resenärer med nedsatt rörlighet. Bältesanvändningen försvåras framför allt av trög utrullning och undanstoppade bälten. Dessutom påverkar sätenas placering och utformning bältets funktionalitet på ett negativt sätt. Tillgänglighetsanpassningen för äldre och funktionshindrade resenärer fokuserar på att det ska vara lätt att komma fram till sittplatsen och att de berörda personerna ska kunna sätta sig ner och ta sig upp igen. Möjligheten till att använda bältet på ett enkelt betraktas inte som en tillgänglighetsfråga. Här uppstår en målkonflikt mellan den tillgängliga och den trafiksäkra bussresan.

Trafikförvaltningen är angelägen om att få in flera felanmälningar från resenärer då problem uppstår med bälten eller säten. Felanmälningarna skulle underlättas om alla sittplatser har ett nummer så att det snabbt går att identifiera de platser där det finns fel.

Samverkan och information

Trafikförvaltningen tar med jämna intervall upp bältesanvändningen vid de säkerhetsmöten man har med bussentreprenörerna. Den allvariga bussolyckan i Sveg i april 2017 innebar att Trafikförvaltningen utökade sin bältesdialog med entreprenörerna.

Trafikförvaltningen betonar vikten av att ha ett samarbete mellan branschparter och men även olika organisationer som NTF, Trafikverket och andra parter i syfte att öka bältesinformationen till bussresenärerna. Samtidigt konstaterar man att det kan finnas en svårighet med att satsa på

menten skulle använda tiden, och får i uppdrag att fokusera på särskilda förhållanden till exempel personal, prismärkning, exponering av varor, extraerbjudanden, kassaservice eller speciella varukategorier. Han eller hon rapporterar sedan om sina upplevelser från det han eller hon stiger ut ur sin bil, får tag på en kundvagn, går mot entrén, gör sina inköp i butiken och når tillbaka till sin bil igen (www.wikipedia.se).

⁷¹ Inspektionerna äger rum var tredje vecka och utförs av affärsförvaltare trafiksäkerhet och affärsförvaltare fordon vid Trafikförvaltningen.

⁷² Trafikförvaltningen uppger att man inte hinner med att kontrollera alla bälten.

bälteskampanjer i ett läge där stående passagerare tillåts i regionbussar där de sittande passagerare är skyldiga att använda bälte.

Säkerhetsstyrning

Trafikförvaltningen vid Stockholms läns landsting har successivt övergett den direkta styrningen över sina entreprenörer. I gengäld har kraven på uppföljningar ökat, i form av exempelvis fordonsinspektioner. Trafikförvaltningen anser sig dock inte vara tillräckligt bemannad för att kunna fullgöra sitt uppföljningsuppdrag till fullo. Det finns således behov av att öka bemanningen och sådana resursförstärkningar är planerade.

Trafikförvaltningen överväger att återskapa den säkerhetssektion som tidigare fanns inom SL. Enligt Trafikförvaltningen kan krav på ISO 39001 komma att aktualiseras i kommande upphandlingar. Förvaltningen ser positivt på möjligheten att överföra delar av det säkerhetstänkande som tillämpas inom andra trafikslag till den egna bussverksamheten. Två faktorer utgör hinder för detta: (1) Den tvingande lagstiftningen för vägtrafiken är begränsad jämfört med andra trafikslag och (2) insatserna från rättsväsendet är "nästintill obefintliga".

Övrigt

Trafikförvaltningen konstaterar att regelverket för bältesanvändning i buss kräver att sittande passagerare ska vara bältade samtidigt som regelverket tillåter att det finns stående passagerare i bussarna. Detta är en inkonsekvens som kräver ett förtydligande.

Trafikförvaltningens bedömning är att förarnas användning av bälte i stadstrafiken i Stockholm är lägre än 50 procent. Trafikförvaltningen är angelägen om att polisen utökar sina kontroller av förarnas bältesanvändning. Polisen i Stockholm har hittills gjort ett mindre antal kontroller av passagerarnas bältesanvändning.

Utförarperspektiv – Keolis Sverige AB

Keolis Sverige AB har 1 600 bussar i trafik i Sverige och huvuddelen är klass I-bussar avsedda för stadstrafik. Enligt Keolis kan inte det befintliga regelverket för användning av bälte i buss betraktas som effektivt. Statistiken visar att bältesanvändningen är låg. "Bälteslagen är tandlös så länge som passagerarnas bältesanvändning inte mäts eller kontrolleras."⁷³ Upphandlarnas uppföljning avseende bältesanvändningen i buss har klar en förbättringspotential. "Beställare skulle kunna skriva in i avtalen att ett visst antal kontroller av bältesanvändningen ska genomföras varje år."⁷⁴

Av de förare som kör Keolis bussar, huvudsakligen i stadstrafik, använder 30-40 procent bälte.⁷⁵ Keolis bedriver ett kontinuerligt arbete med att påminna förarna om att de ska använda bälte. Keolis gör regelbundna bälteskontroller och då en obältad förare upptäcks får hen efter sin körning ett samtal från sin chef. Keolis tar även upp bältesfrågan i samband med arbetsplatsträffar. Keolis har inte utfört mätningar av passagerarnas bältesanvändning.

⁷³ Intervju med Mattias Wadsten, säkerhetschef, Keolis Sverige AB.

⁷⁴ Intervju med Mattias Wadsten, säkerhetschef, Keolis Sverige AB.

⁷⁵ Intervju med Karl Orton, chef, verksamhetsstöd, Keolis Sverige AB.

Det finns ett schema för att säkerställa att alla bälten fungerar. Bältena i förarmiljön kontrolleras varje natt. Funktionsodugliga bälten felanmäls och byts ut. Passagerbältena kontrolleras inte med lika täta intervaller.⁷⁶ Utöver dessa kontroller besiktigas bussarna en gång per år vilket är lika med gällande lagkrav.⁷⁷

I Stockholms stadstrafik har Keolis introducerat röda bälten på förarplats. Keolis motiverar detta med att ett bälte med en stark färg är lättare att kontrollera än ett svart bälte. Det röda bälte som har testats på förarplats innehåller ett syntetmaterial som ska göra bältet bekvämare att använda. Vissa förare har tidigare klagat på att bältena skaver.

Enligt Mattias Wadsten, säkerhetschef vid Keolis, finns det flera nya tekniska lösningar som bör introduceras för att öka bältesanvändningen i den regionala busstrafiken:

”Jag skulle gärna se en digital lösning där man från förarmiljön kan se i bussen, precis som i en personbil, vilka passagerare som har bälte på sig. Föraren har en skärm där hen ser att det exempelvis bara är hälften av passagerarna som använder bälte och kan då påminna passagerarna om att alla är skyldiga att använda bältet. En annan lösning är en lampa, en skämslampa, som lyser vid sätet när bältet inte är fastspänt och som släcks då man tar på sig bältet.”⁷⁸

Mattias Wadsten efterlyser återkommande informationskampanjer om vikten av att använda bälte i samband med bussresor. ”Man måste vara framåtutad och nästan aggressiv i sin information och hela tiden ligga på passagerarna och de som sitter bakom ratten. De måste ständigt bli påmind om vikten av att använda bälte.”⁷⁹ Han anser att det finns en falsk trygghet om att bussresan är helt säker och att ingenting kan hända. Det är viktigt att visa vad som verkligen kan hända i en buss när en buss går av vägen och välter omkull. Det är likaså viktigt att visa vilket skydd användandet av bälte kan erbjuda i sådana situationer.

Keolis är sedan år 2016 certifierat enligt trafiksäkerhetsstandarden ISO 39001.⁸⁰

”Standarden hjälper till att jobba systematiskt och förebyggande. Det finns en systematik i standarden som är väldigt bra. De effekter vi ser av standarden visar att den hjälper vårt arbete med trafiksäkerhetsarbetet mycket tydligt. Vi vill sprida Best Practice inom företaget.”⁸¹

⁷⁶ Intervju med Mattias Wadsten, säkerhetschef, Keolis Sverige AB.

⁷⁷ Intervju med Karl Orton, chef, verksamhetsstöd, Keolis Sverige AB.

⁷⁸ Intervju med Mattias Wadsten, säkerhetschef, Keolis Sverige AB.

⁷⁹ Intervju med Mattias Wadsten, säkerhetschef, Keolis Sverige AB.

⁸⁰ Intervju med Karl Orton, chef, verksamhetsstöd, Keolis Sverige AB. Enligt Karl Orton har ISO 39001 hittills inte betytt något för att öka bältesanvändningen.

⁸¹ Intervju med Mattias Wadsten, säkerhetschef, Keolis Sverige AB.

Sammanfattning och diskussion

Detta kapitel har behandlat bältesanvändningen i upphandlingen av regional linjetrafik i fyra regioner/län: Region Blekinge, Västra Götalandsregionen, Region Jämtland Härjedalen och Stockholms län. En jämförelse mellan de fyra regionernas organisation för att styra och upphandla kollektivtrafiken visar på en tydlig skillnad mellan Stockholms län och de andra regionerna. Stockholms läns landsting har valt att slå ihop myndighetsdelen (Trafiknämnden) med före detta bolagsdelen (SL). Västra Götalandsregionen har separerat myndighetsnämnden (Kollektivtrafiknämnden) från bolagsdelen (Västtrafik). Region Blekinge och Region Jämtland Härjedalen har också separerat de båda funktionerna och behållit trafikbolagen dvs. Blekingetrafiken respektive Länstrafiken i Jämtlands län. Organisationen för kollektivtrafiken i Stockholms län är således annorlunda än i de övriga tre regionerna. Trafikförvaltningen vid Stockholms läns landsting är dessutom den enda av de fyra regionala kollektivtrafikmyndigheterna som själv upphandlar busstrafiken.

Trafikförvaltningen vid Stockholms läns landsting har antagit en omfattande trafiksäkerhetspolicy som vägleder arbetet för en god trafiksäkerhet i persontransporter med buss. Policyn betonar vikten av att befintliga bälten i bussarna används. Någon motsvarighet till denna trafiksäkerhetspolicy har inte tagits fram i någon av de övriga tre regionerna. Trafiksäkerheten ingår inte i de centrala målområdena för de regionala trafikförsörjningsprogrammen i Västra Götaland, Blekinge och Jämtland Härjedalen. Det har alltså inte fastställts några övergripande politiska målsättningar för busstrafikens trafiksäkerhet i de tre regionerna. Så har däremot skett i Stockholm där Trafikförvaltningen alltså vägleds av en trafiksäkerhetspolicy.

Upphandlingarna i Region Blekinge och Jämtland Härjedalen utgår uteslutande från de branschgemensamma standarder som har fastställts i Buss 2014 och liknande dokument. Ytterligare krav, som går längre än dessa baskrav, har undvikits eftersom de bedömts vara alltför kostnadsdrivande. Stockholms läns landsting och Västra Götaland har i vissa frågor kunnat gå längre än baskraven.

Följande slutsatser kan dras avseende de fyra regionernas arbete med att öka användningen av bälte:

1. En övergång från trepunktsbälten till tvåpunktsbälten välkomnas eftersom tvåpunktsbälten anses förenkla bältesanvändningen.
2. Västtrafik är det enda upphandlande regionala trafikbolaget som har beställt systematiska mätningar av passagerarnas användning av bälte i den regionala linjetrafiken. Kartläggningarna har visat att endast en av tre passagerare använder bältet.
3. Det finns ett påtagligt intresse för bältesmätningar i samtliga fyra regioner. En företrädare för ett trafikföretag föreslår att beställare skulle kunna skriva in i avtalen att ett visst antal kontroller av bältesanvändningen ska genomföras varje år. Region Blekinge och Blekingetrafiken vill veta hur många av bussresenärerna som använder bälte. En förutsättning för att på ett precist sätt kunna kartlägga resenärernas bältesanvändning är införandet av stöd-system i bussarna som automatiskt registrerar vilka resenärer som är bältade respektive obältade. Ett alternativt sätt att få information om resenärernas bältesanvändningsvanor kan vara att ställa frågor om bältesanvändningen i de kundenkäter som regelbundet används i den regionala busstrafiken. Samverkansföretaget BIVAB i Västra Götaland efterlyser konkreta

mål för bältesanvändningen: ”Då skulle vi ha något att jobba mot. Man utgår från ett mål och sedan kan vi göra egna mätningar. Sedan har man något att utgå från och relatera till.”

4. I stadstrafiken i Stockholm och Göteborg är förarnas användning av bälte lägre än 50 procent. Den låga bältesanvändningen bland förarna är en arbetsmiljöfråga som behöver lyftas ännu mera i berörda trafikföretag. Det är arbetsgivarnas ansvar att ombesörja och tillse att bältesanvändningen ökar. Att förarna använder bälte är viktigt även för passagerarnas säkerhet eftersom förarna har kunskap om hur bussen ska evakueras i en nödsituation, exempelvis vid brand i bussen eller då bussen hamnat på sidan.
5. I samtliga fyra regioner försvåras bältesanvändningen av olika slags fel och brister på bältena. Vanliga fel på bältena är trög utrullning och undanstoppade bälten.
6. Äldre och funktionshindrade bussresenärer har på grund av nedsatt rörlighet stora svårigheter att sätta på sig bältet och att ha det på. En målkonflikt mellan bussresans tillgänglighet och dess trafiksäkerhet identifierades.
7. Stående passagerare är framförallt ett problem för den regionala busstrafiken i Västra Götalandsregionen och Stockholms län. Idag prioriteras stående passagerare framför en kapacitetsutökning av busstrafiken som skulle möjliggöra att alla resenärer får tillgång till en sittplats. Avvägningen mellan stående passagerare och en sådan kapacitetsutökning är en svår avvägning mellan passagerarnas säkerhet och kollektivtrafikens trafikutbud.
8. Det finns ett intresse att satsa på breda och samordnade informationsinsatser om vikten av att använda bälte i buss.

Möjligheten att skapa nya organisatoriska lösningar för säkerhetsarbetet undersöks av både Västtrafik och Trafikförvaltningen vid Stockholm länds landsting. Västtrafik genomför en översyn av sin säkerhetsorganisation. Syftet är att införa ett systematiskt säkerhetsarbete och skapa plattform för det fortsatta arbetet med trygghets- och säkerhetsfrågor. Trafikförvaltningen vid Stockholms län landsting överväger att återskapa den säkerhetsavdelning som tidigare fanns inom SL.

Länstrafiken i Jämtlands län ställer krav på bussentreprenörerna i regionen ska certifiera sig enligt ISO 39001. Enligt Trafikförvaltningen vid Stockholms läns landsting kan krav på ISO 39001 komma att aktualiseras i kommande upphandlingar. Det finns en möjlighet att överföra delar av det säkerhetstänkande som tillämpas inom andra trafikslag till busstrafiken. Ett hinder är dock att den tvingande lagstiftningen för vägtrafikens säkerhet är begränsad i jämförelse med andra trafikslag.

Mindre bussentreprenörers svårigheter med att etablera ett systematiskt arbetsmiljö- och trafiksäkerhetsarbete utgör ett hinder för säkerhetsstyrningen.

7. Hinder för bältesanvändningen i buss

Följande kapitel har två övergripande syften. Det första syftet är att identifiera faktorer som utgör hinder för resenärer i upphandlad regional linjetrafik att använda bältet. Identifieringen av hinder baserades på en mångfald av källor såsom forskningsrapporter, tidningsartiklar, en dialoggrupp om bussfrågor på Internet, författarnas samtal med resenärer och busschaufförer samt de intervjuer med bussäkerhetsexperter och andra som gjordes inom ramen för detta projekt. Sammanlagt identifierades 60 hinder indelade i arton grupper. Kapitlets andra syfte är att diskutera hur de viktigaste hindren skulle kunna adresseras.

Hinder för bältesanvändningen

Följande hinder för bältesanvändning identifierades:

I. OKUNSKAP OM BÄLTESKRAVET

1. Okunskap om att det finns ett lagkrav att använda bälte.
2. "Jag varken såg eller hörde någon information i bussen om att man måste använda bälte."
3. "Glömde bort det."

II. OKUNSKAP OM BÄLTETS SKADEREDUCERANDE EFFEKTER

4. Generell okunskap om bältets skadereducerande effekter.
5. Okunskap om vad som kan hända med obältade resenärer då en buss välter.
6. Okunskap om att obältade resenärer kan kastas mot andra resenärer vid en olycka.

III. OTYDLIGHETER/BRIST PÅ INFORMATION

7. "Visste inte att det fanns bälte."
8. "Visste inte *var* det fanns bälte."
9. Information om bälte saknades på det egna hemspråket.

IV. KÄNSLAN AV SÄKERHET I BUSS

10. "Det känns så säkert att åka buss så jag behöver inte använda bälte." "Det är lika säkert i en buss som i ett tåg och där behövs inte bälte."
11. "Jag brukar sitta på en säker plats i bussen."
12. Ingen personlig erfarenhet av incidenter och olyckor där bältet hade kunnat vara till nytta.

V. SOCIOKULTURELLA FAKTORER

13. Vana att aldrig använda bälte. "Jag är inte uppväxt med att använda bälte."
14. "Ingen annan använder bälte i bussen."

15. "Ingen annan jag känner använder bältet."
16. "Det är inte coolt att använda bältet."

VI. BEKVÄMLIGHETSSKÄL

17. Det känns obekvämt att ta på sig bältet.
18. Det känns obekvämt att ha på sig bältet.
19. Man får nedsatt rörlighet med bältet på.
20. Det är svårt att sova med bältet på (gäller bland annat nattresor).
21. Bältet skaver.

VII. RESENÄRER MED SPECIELLA FYSISKA FÖRUTSÄTTNINGAR

22. Bältet kan vara för kort för personer med omfångsrik kroppsvolym.^{82 83}
23. Långa personer kan ha svårt att sitta rakt på sätet vilket komplicerar bältesanvändningen.
"Det är svårt att få på sig bältet när man måste sitta på snedden över två säten."
24. Vissa äldre och funktionsnedsatta personer med nedsatt rörlighet och/eller synförmåga kan ha svårigheter med att sätta på sig bältet.
25. Gravida kvinnor kan ha svårigheter att använda bältet.

VIII. KORTA RESOR

26. "Jag reser bara ett par hållplatser, det är ingen idé att ta på bältet."
27. "För ont om tid för att hinna ta på sig bältet på korta resor."

IX. RESOR VINTERTID OCH I MÖRKER

28. "Krångligt att hitta det ställe där bältet ska stoppas in, i synnerhet vintertid då resenärerna har stora plagg på sig."
29. Påsättningen av bältet försvåras eller omöjliggörs av mörker. Man ser inte fästet och hittar inte det.

⁸² "Vi har fått in klagomål på att överviktiga personer inte kan använda bältet, speciellt inte vintertid med tjocka ytterkläder på sig. Det finns en standardlängd på de flesta säkerhetsbälten. Men det är inte alltid som standardlängden på bälten fungerar ihop med den vanliga stolskonfigurationen. I fjärtrafik har man ofta säten som har ganska tjock stockning med tjockare ryggstöd. Bältenas fästpunkter påverkar bälteslängden. Om fästpunkterna sitter fel kan upp till 10 cm av säkerhetsbältets längd förloras. Det kan vara det som avgör om det går att knäppa bältet eller inte för en del personer. Bältet ska hålla en standardlängd oavsett sätets utformning" (intervju med Niklas Saptovic, Trafikförvaltningen, Stockholms läns landsting.)

⁸³ "Som det är idag är det bara att bekräfta att av både geometriska och pga. att bältesrullen är optimerad som den är så blir det svårare att få på sig bältet för en människa med en större kroppshydda. Det bygger på statistiska överväganden från bältes- och stolstillverkare hur mycket som behövs. Som fordonstillverkare har vi vissa möjligheter att påverka detta men inte hur stora som helst. Vi ser att om man har lite bredare stolar som är lite glesare möblerat än vad det är annars då blir det lättare att få till en vettig bältesgeometri och då blir det lättare att använda bältet. Då får även en människa som är lite större bättre plats, inte bara för bältet utan i största allmänhet" (intervju med Bo Johansson, Director, Special projects, Volvo Bussar.)

X. BRISTANDE UTRYMME FÖR RESENÄREN - INTEGRITET

30. "Jag använder alltid bälte om det finns och det inte sitter nån bredvid för då man måste rota..."
31. Det är trångt i sätet och bältet gör att man trycks mot den person som sitter bredvid vilket skapar en känsla av att man kommer för nära varandra.
32. Att ha bagage, kassar etc. i knät försvårar/omöjliggör bältesanvändningen.

XI. RESENÄRER SITTE INTE PÅ SIN PLATS

33. Resenärer hinner inte sätta sig/bälta sig innan föraren startar bussen.
34. Resenärer reser sig upp från sätet innan bussen kommit fram till hållplatsen.
35. Resenärer som inte sitter på sin plats, t.ex. barn som står på knä på sätet för att prata med sina kamrater som sitter i sätet bakom, kan inte använda bältet.

XII. ALKOHOLPÅVERKAN

36. Alkoholpåverkan tycks minska benägenheten att använda bälte.⁸⁴

XIII. TEKNISKA PROBLEM MED BÄLTET

37. "Bältet syntes inte tillräckligt tydligt."
38. Bältet låg på golvet (avser tvåpunktsbälte).
39. "Prövade att sätta på mig bältet men lyckades inte." (Exempel på bristande användarvänlighet.)
40. Bältet gick inte att dra ut.
41. Bältet trasslade till sig.
42. För kort bälte även för normalstora personer.
43. Bältets diagonaldel hamnade fel på kroppen.
44. Erfarenhet av tekniska problem med bältet vid tidigare bussfärder ledde till att resenären fortsättningsvis avstod från att försöka ta på sig bältet.
45. Erfarenhet av svårigheter att få upp bälteslåset gjorde att resenärer avstod från att använda bälte i det fortsatta resandet med buss (t.ex. för att slippa åka med ytterligare hållplatser ofrivilligt).

XIV. SMUTSIGA BÄLTEN

46. Bältet var nedsmutsat.
47. Rester av mat, dryck, färg, tuggummi etc. fanns på bältet.

XV. SKADEGÖRELSE ETC.

48. Bältet var undanstoppat.
49. Tuggummi var instoppat i bälteslåset.
50. Någon hade skurit sönder hela bältet eller delar av det.

⁸⁴ Observationer av bussresenärer i den regionala linjetrafiken i Västra Götaland 2018 (heltrafik, kvällar).

XVI. OTYDLIGHETER OCH INKONSEKVENSER

51. "Varför använda bälte på sittplats när stående är tillåtet i samma buss?"
52. "Varför använda bältet i den regionala linjetrafiken när det inte är ett krav i stadstrafiken?"

XVII. FRÅNVARO AV POLISKONTROLLER

53. "Polisen kontrollerar aldrig passagerarnas bältesanvändning så man riskerar inte böter om man inte använder bältet."

XVIII. ÖVRIGA HINDER

54. Den som använder bälte tog av sig det för tidigt.
55. Lågt generellt medvetande om olyckor, hälsa och säkerhet.
56. Rädsla för att inte kunna ta av sig bältet om brand skulle uppstå i bussen.
57. Resenärer som inte är vana att åka bil saknar bältesvana när de åker med buss.
58. Att försöka ta på sig bältet kan vara förenat med stress för vissa resenärer, t.ex. barn och äldre.
59. Resenärer vågar eller kan inte be om hjälp med fastspänning och lossning av bältet.
60. Byte av resvanor, t.ex. i samband med byte av skola, kan leda till minskad användning av bälte särskilt bland yngre resenärer.

Diskussion och slutsatser

Ovan identifierades 60 hinder för bältesanvändningen i buss i den linjelagda regionaltrafiken som indelades i arton olika kategorier. Dessa arton kategorier kan sammanföras till åtta huvudkategorier:

Resenärernas okunskap: Bland vissa resenärer finns fortfarande en okunskap om att användning av bälte i buss är förenat med ett lagkrav. Svårigheten att etablera en norm bland bussresenärer att bältet alltid ska användas i buss är i hög grad kopplad till att bussen uppfattas som ett färdmedel som inte har några som helst säkerhetsrisker.

Sociokulturella faktorer: I synnerhet bland yngre resenärer (tonåringar och unga vuxna) är gruppträck en viktig orsak till att bältet inte används. Vanliga orsaker till att bältet inte används är att "det är inte någon annan som jag känner som använder bältet" eller "det är inte coolt att använda bältet."

Personer med särskilda fysiska förutsättningar: Att äldre och funktionshindrade personer, liksom stora och långa personer, har stora svårigheter att använda bältet visar att gällande branschstandarder avseende bälteslängden behöver förändras. Bältesförlängare bör finnas i alla bussar och passagerarna bör på ett tydligt sätt informeras om var de finns och hur de ska användas.

Fel på bältet: Fel på bältet inkluderar tre slags fel: tekniska brister på bältet och fästet, smutsiga bälten samt bälten som utsätts för skadegörelse. Förbättringspotentialen inom dessa områden är betydande. Fordonsindustrin och dess underleverantörer behöver verka för att utveckla bältenas

funktionsduglighet och användarvänligt. Bussföretagen behöver bli bättre på att snabbare upptäcka bälten som behöver åtgärdas och säkerställa att så verkligen sker. Genom att ställa krav på fordonsindustrin och bussföretagen kan de regionala upphandlarna av busstransporter påskynda utvecklingen.

Brist på utrymme: Vissa hinder för bältesanvändningen är relaterade till utrymmesbrist och bristande komfort.⁸⁵ Att använda bältet kan göra att resenärerna upplever att de kommer för nära varandra och förlorar sin intimitetszon. Ett möjligt sätt att angripa detta problem på skulle kunna vara att närma sig den standard som finns i bussar av coach-typ dvs. bussar som går som i viss beställningstrafik och som har högre bältesanvändning än andra bussar. Bussar av denna typ har ofta bredare stolar vilket gör att resenärerna får bättre plats. Det möjliggör också en annan bältesgeometri som ökar bältenas användarvänlighet. Flera hinder skulle kunna hanteras genom att de organisationer som upphandlar regional linjetrafik ser över de krav de ställer gentemot busstillverkare och bussentreprenörer och tydligt anger vad som måste förbättras.

Särskilda förutsättningar för resan: Bussresenärer tycks använda bälte olika beroende på resans längd och vilka tider på dygnet som resan äger rum. Vid kortare resor används bältet sällan. En ökning av bältesanvändningen vid dessa resor förutsätter en markant förbättrad användarvänlighet för bältet. Bättre belysning på sittplatser skulle kunna underlätta bältesanvändningen vid mörker.

Stående passagerare skapar inkonsekvens: Ökad bältesanvändning förutsätter en normförändring bland resenärerna men denna normförändring försvåras av en inkonsekvens som minskar bältesanvändningens trovärdighet: stående passagerare är tillåtet i bussar i regionaltrafik samtidigt som sittande passagerare är skyldiga att använda bälte.

Frånvaro av poliskontroller: Polisens utför ytterst sällan, eller aldrig, kontroller av busspassagerarnas bältesanvändning. Denna polisfrånvaro bidrar till att skapa "a culture of non-compliance". Polisens möjligheter att utöka sina kontroller av bältesanvändningen i buss är begränsade. Det skulle ändå vara önskvärt med poliskontroller, särskilt riktade mot dubbeldäckare i vilka obältade passagerare är särskilt sårbara vid välningsolyckor.

⁸⁵ Ett sätt att motivera bussresenärer att använda bälten är att koppla bältesanvändningen till komforten. Vid VTI har en busstol byggts om så att bälteslåset är kopplat till ryggstödslutningen. Om man inte använder bältet förblir ryggstödet i ett upprätt, obekvämt, läge. När bältet kopplas kan stolen lutas som normalt för ett bekvämare åkande. Om man tar av sig bältet för att t.ex. justera sin klädsel förblir stolsryggen i inställt läge under 20 sekunder och när man lämnar bussen ställer alla lediga stolar in sig i ett vertikalt läge vilket underlättar påstigning. En demonstrationsmodell har provats inom VTI med positiva omdömen. Det handlar om en experimentell lösning som illustrerar möjligheten att utveckla teknisk stödutrustning för att öka användningen av bälte i buss (Turbell, 2003).

Tabell 7.1 ger en översikt av hinder för bältesanvändningen i buss och åtgärder som är möjliga att vidta för att adressera dessa hinder.

Tabell 7.1 Hinder för bältesanvändning och möjliga åtgärder.

Hinder: huvudkategorier	Möjliga åtgärder på kort sikt	Möjliga åtgärder på längre sikt	Kommentar
Resenärernas okunskap	Informationskampanjer. Säkerhetsblad i säten Information på hemspråk Information via mobilen Säkerhetsfilm Säkerhetsinformation via Infotainment Informationskampanjer		
Sociokulturella faktorer	Informationskampanjer. Kända personers med- verkan i kampanjer på sociala medier		
Personer med särskilda fysiska förutsättningar	Bältesförlängare	Fler platser med större utrymme Ny standard för bälteslängden	
Fel på bältet	Tätare kontroller av bälten och snabbare åtgärder	Teknisk utveckling av bältet	
Brist på utrymme		Fler platser med större utrymme	
Särskilda förutsättningar för resan		Bättre belysning vid mörker Markant förbättring av bältets användar- vänlighet	Svårt motivera ökad bältesanvändning vid kortare resor?
Stående passagerare skapar inkonsekvens	Riktade åtgärder mot dubbeldäckare		Svårt att helt eliminera stående resenärer i den regionala linjetrafiken
Frånvaro av poliskontroller	Fler poliskontroller		Svårt att motivera polisen att öka antalet poliskontroller i vanliga bussar?

8. Turist- och beställningstrafik

Turist- och beställningstrafik har en betydligt högre grad av bältesanvändning än den upphandlade regionala linjetrafiken. Detta kapitel beskriver hur tre aktörer med olika kopplingar till turist- och beställningstrafiken – en fordonstillverkare, en beställare och en utförare – har verkat för att främja bältesanvändningen bland bussresenärerna.

Fordonstillverkare: Volvo Bussar

Varje gång Volvo Bussar levererar en ny turistbuss lämnas ett säkerhetskort, ett inplastat informationsblad med tjockare papper, på samtliga platser i bussen. ”I flygets anda vill vi att det ska finnas ett säkerhetskort i stolen framför varje passagerare så att passageraren ska kunna ta del av information och förhoppningsvis öka i sin mognad när det gäller att använda bälte.”⁸⁶

Beställare: Birka Cruises

Birka Cruises är en av de tre stora färjelinjer som förbinder Stockholm med Finland. Björks Buss är ansvarig för Birka Cruises anslutningsbussar till färjeterminalen. De underentreprenörer som Björks Buss anlitar måste godkännas av Birka Cruises. Birka Cruises har en kontinuerlig kontakt med Björks Buss som i sin tur för en dialog med underentreprenörerna. Birka Cruises och Björks Buss arrangerar gemensamt årliga förarutbildningar för samtliga chaufförer som kör för Birka Cruises.

Bältesanvändningen bland passagerarna på bussarna till och från Birkaterminalen är hög. Enligt Birka Cruises förklaras detta av att alla förare som kör för Birka använder den förarhandbok som är framtagen gemensamt Birka Cruises och Björks buss. Förarhandboken syftar till att chaufförerna ska bli bekanta med och följa Birka Cruises värdskap och varumärke och att ge resenärerna en så trygg och bekväm resa till och från färjan som möjligt. Förhandboken innehåller en tydlig instruktion till förarna om hur resan till och från terminalen bör se ut. Exempelvis ska förarna inleda resan med att tydligt informera resenärerna om att de ska använda bältet under hela resan.⁸⁷

För att säkerställa en hög säkerhet i anslutningsbussarna görs uppföljningar av underentreprenörerna varannan vecka. Underentreprenörerna får ta del av kommentarer som Birka Cruises får in från sina resenärer via ett kundundersökningssystem. Efter varje kryssning får resenärerna svara på frågor om kvalitet, inklusive frågor om kvaliteten på anslutningsbussarna. Birka Cruises kräver svar på alla kommentarer som rör bussresan. Synpunkter från resenärerna kan handla om att toaletten på bussen var trasig eller att en förare körde på ett vårdslöst sätt. ”Genom att vi följer upp varannan vecka är det nära till åtgärder om vi ser att någon linje eller chaufför inte följer avtal eller förarhandbok.”⁸⁸

⁸⁶ Intervju med Bo Johansson, Director, Special projects, Volvo Bussar.

⁸⁷ Birka Cruises har lämnat följande skriftliga instruktion till förarna hos Björks Buss och dess underentreprenörer: ”Föraren hälsar alla resenärer hjärtligt välkomna på bussen. Föraren presenterar sig själv och påminner om att alla passagerare ska använda bältet under hela resan.” Källa: Intervju med Susan Engman, chef, pris och distribution, Birka Cruises.

⁸⁸ Intervju med Susan Engman, chef, pris och distribution, Birka Cruises.

Utförare: Bergkvarabuss

Vid sidan av den upphandlade regionala linjetrafiken är beställningsresor ett viktigt affärsområde för Bergkvarabuss. Bergkvarabuss har vidtagit flera åtgärder för att öka säkerheten i sina beställningsresor.⁸⁹ I de bussar där det är tekniskt möjligt⁹⁰ visar Bergkvarabuss en säkerhetsfilm liknande de säkerhetsfilmer som visas på flygplan innan avfärd. Filmen berättar om bältesanvändning, utrymning av en buss, vikten av att sitta ner i samband med toalettbesök samt brandskydds- och första hjälpenutrustningen.⁹¹

Bergkvarabuss har vidare infört en rutin som innebär att man använder en checklista som en grund för en risk- och säkerhetsanalys innan ett uppdrag genomförs.⁹²

Bergkvarabuss anser att det är viktigt att beställarna av kommersiella beställningstrafiken är medvetna om de säkerhetskrav de kan kräva när de beställer en bussresa. Det händer ofta att en beställare är oerfaren i sin roll som beställare av en bussresa.

”Man vet inte hur det fungerar. Man vet exempelvis inte varför det måste göras stopp med jämna mellanrum och att det har att göra med kör- och vilotider. Trafikbolaget får en fråga om det blir billigare om resan görs nattetid. Svaret blir nej. Det är hela tiden ett givande och tagande mellan bussbolaget och kunden i fråga. Det finns många ovana beställare som inte riktigt vet vad man ska fråga efter. Där har vi som bussbolag ett ansvar att se till att utbilda våra kunder i de frågor som bör vara viktiga för dem att tänka när de bokar och hyr en buss med chaufför.”⁹³

Bergkvarabuss arbete med checklistor har uppmärksammats av Sveriges Bussföretag som har undersökt möjligheten att kunna rekommendera andra företag i bussbranschen att använda liknande checklistor på ett systematiskt sätt. Enligt Göran Forssén vid Sveriges Bussföretag skulle checklistor kunna utgöra en väsentlig del av bussföretagens säkerhetsstyrningssystem i framtiden.⁹⁴

⁸⁹ Filmen visas även i trafikuppdrag där Bergkvarabuss kör skolskjuts.

⁹⁰ I bussar som är utrustade med DVD-spelare med skärmar.

⁹¹ Intervju med Simon Sandberg, marknadschef, Bergkvarabuss.

⁹² Intervjun med Göran Forssén, Sveriges Bussföretag.

⁹³ Intervju med Simon Sandberg, marknadschef, Bergkvarabuss.

⁹⁴ Intervjun med Göran Forssén, Sveriges Bussföretag.

9. Slutsatser

Följande kapitel presenterar studiens slutsatser om bältesanvändning i buss genom att återkoppla till de fyra syften för projektet som formulerades i kapitel 2. Därpå följer ett resonemang kring begreppen passagerarsäkerhet och säkerhetsstyrning.

Slutsatser om bältesanvändning i buss

Syfte 1. Att bidra med nya insikter om hinder för bältesanvändning i buss. Att bidra med insikter om arbetssätt, styrmedel och åtgärder som kan optimera användningen av bälte i buss.

Slutsatser: Trots att bältesanvändning i buss på ett påtagligt sätt kan bidra till att reducera antalet dödade och svårt skadade resenärer i samband med bussolyckor är användningsgraden av bälte i buss fortfarande låg. I genomsnitt användes bältet av tre av tio bussresenärer i den regionala linjetrafiken år 2018. Det finns ett stort antal hinder för bältesanvändningen i bussar i den linjelagda regionaltrafiken. Studien identifierade 60 hinder som indelades i arton olika kategorier. Bussresenärer använder bälte olika beroende på hur långt de reser och vilka tider på dygnet som de reser på. Vid kortare resor använder bussresenärer sällan bälte. Att äldre och funktionshindrade personer, liksom långa och stora personer, har svårigheter att använda bältet visar att gällande branschstandarder, bland annat avseende bälteslängden, kan behöva förändras. Vissa hinder för bältesanvändningen är kopplade till komfort. Användning av bältet kan göra att resenärerna upplever att de kommer för nära varandra. Ett möjligt sätt att angripa detta problem på skulle kunna vara att närma sig den standard som finns i bussar av coach-typ dvs. bussar som används i viss beställningstrafik. Bussar av denna typ har ofta bredare stolar vilket gör att resenärerna får bättre plats. Det möjliggör också en annan bältesgeometri som ökar bältenas användarvänlighet. Flera hinder för bältesanvändningen skulle kunna adresseras genom att de länstrafikbolag som upphandlar regional linjetrafik grundligt ser över de krav de ställer gentemot busstillverkare och buss-entreprenörer.

För att öka benägenheten att använda bälte i buss är det viktigt att etablera en norm bland bussresenärerna att bältet alltid ska användas. En svårighet med att etablera en sådan norm är att bussen kan uppfattas som ett färdmedel utan några som helst säkerhetsrisker. Den nödvändiga normförändringen försvåras också av den inkonsekvens som finns i regelverket och som innebär att stående passagerare tillåts i bussar i vilka de sittande passagerarna måste använda bälte.

Erfarenheten visar att dubbeldäckare som hamnar i dike och/eller får en kraftig sidacceleration lätt kan välta vilket innebär att obältade passagerare är särskilt sårbara i dessa bussar. Därför bör särskilda åtgärder vidtas för att säkerställa att bältet används av resenärer som reser med dubbeldäckare. Möjliga åtgärder inkluderar regelbundna poliskontroller av bältesanvändningen, årligen återkommande bältesmätningar och införande av tekniska stödsystem för att påminna rese-

närerna om bältet. Dessutom bör åtgärder vidtas för att säkerställa att det inte finns stående passagerare ombord på dubbeldäckare.

Syfte 2. Att jämföra och utvärdera hur aktörer på tre nivåer – regional kollektivtrafikmyndighet, upphandlande regionala trafikbolag, bussentreprenörer – i fyra regioner/län (Region Blekinge, Västra Götalandsregionen, Stockholms län och Region Jämtland Härjedalen) har arbetat med att öka användningen av bälte i persontransporter med buss i upphandlad regional linjetrafik.

Slutsatser: Det finns tydliga regionala skillnader avseende arbetssätt för att främja ökad bältesanvändning. Studien jämförde bältesfrågan i upphandlingen av regional linjetrafik i fyra regioner/län: Region Blekinge, Västra Götalandsregionen, Region Jämtland Härjedalen och Stockholms län. Trafikförvaltningen vid Stockholms läns landsting har antagit en omfattande trafiksäkerhetspolicy som bland annat betonar vikten av befintliga bälten i bussarna används. Någon motsvarighet till denna trafiksäkerhetspolicy finns inte i någon av de övriga tre regionerna. Trafiksäkerheten ingår inte i de centrala målområdena för kollektivtrafikprogrammen i Västra Götalandsregionen, Region Blekinge och Region Jämtland Härjedalen. Det har alltså inte fastställts några övergripande politiska målsättningar för busstransporternas trafiksäkerhet i respektive region. Så har däremot skett i Stockholm där Trafikförvaltningen vid Stockholms läns landsting vägleds av en trafiksäkerhetspolicy. Upphandlingarna i Region Blekinge och Region Jämtland Härjedalen utgår uteslutande från de branschgemensamma funktionskrav som har fastställts i exempelvis dokumentet Buss 2014. Ytterligare krav, som går längre än dessa baskrav, har undvikits eftersom de bedöms vara alltför kostnadsdrivande. Stockholms län och Västra Götalandsregionen har i vissa frågor kunnat gå längre än baskraven. Andra slutsatser från de fyra regionerna är:

- En övergång från trepunktsbälten till tvåpunktsbälten välkomnas överlag.
- Det finns ett ökande intresse för bältesmätningar.
- I samtliga fyra regioner försvåras bältesanvändningen av olika slags fel och brister på bältena. Vanliga fel på bältena är trög utrullning och undanstoppade bälten.
- Stående passagerare är framförallt ett problem i busstrafiken i Västra Götalandsregionen och Stockholms län.
- I stadstrafiken i Stockholms län och Västra Götalandsregionen är förarnas användning av bälte lägre än 50 procent. Den låga bältesanvändningen bland förare är en arbetsmiljöfråga som behöver lyftas ännu mera i berörda trafikföretag. Det är arbetsgivarnas ansvar att ombesörja och tillse att bältesanvändningen ökar. Att förarna använder bälte är viktigt även för passagerarnas säkerhet eftersom föraren har kunskap om hur bussen ska evakueras i en nödsituation, exempelvis vid en brand i bussen eller då bussen hamnat på sidan.
- Mindre länstrafikbolag har svårt att ställa mera långtgående krav på sina trafikföretag än de minimikrav som har fastställts på nationell nivå. Större aktörer som exempelvis Trafikförvaltningen vid Stockholms läns landsting och Västtrafik kan ställa skarpere krav och dessutom ägna mer mera tid och resurser åt utvecklingsprojekt och uppföljningar.
- Möjligheten att skapa nya organisatoriska lösningar för säkerhetsarbetet undersöks av både Trafikförvaltningen vid Stockholm läns landsting och Västtrafik. Intresset för trafiksäkerhetsstandarderna ISO 39001 är på uppåtgående, bland annat i Region Jämtland Härjedalen.

- Vissa regionala kollektivtrafikmyndigheter (RKM) kan behöva förtydliga sina trafiksäkerhetsambitioner i de målformuleringar och direktiv som fastställs för de enheter som upphandlar den regionala busstrafiken.

Syfte 3. Att visa hur upphandling av busstransporter på ett tydligare sätt kan bidra till ökad användning av bälte i buss.

Slutsatser: Inom ramen för detta projekt riktades en nationell enkätundersökning till medlemmar i Svensk Kollektivtrafik, en branschorganisation för länstrafikbolag och regionala kollektivtrafikmyndigheter som upphandlar regional busstrafik. På frågan om vilka åtgärder som är önskvärda för att ytterligare optimera passagerarnas bältesanvändning angav sju av tio upphandlare att det finns ett behov av ökade informationsinsatser till busspassagerarna. Vissa upphandlare efterlyste ett samarbete med Trafikverket och NTF för genomförande av gemensamma informationskampanjer. Vidare föreslogs effektivare kontroller av bältena för att säkerställa att dessa fungerar på ett tillfredsställande sätt. Bältesmätningar i form av observationer i buss har en stor potential att bidra till ökad bältesanvändning och bör därför regelmässigt göras i uppföljningarna av bussföretagens verksamhet. Krav på bältesmätningar kan skrivas in i upphandlingsavtal. Resenärsundersökningar (kundenkäter) kan användas som ett komplement till bältesmätningar för att ta reda på hur resenärernas bältesvanor ser ut och hur de ser på bältenas funktionalitet och användarvänlighet.

Syfte 4. Att kortfattat redogöra för erfarenheter, med särskilt fokus på goda exempel, avseende bältesanvändning inom turist- och beställningsresor.

Slutsatser: Innan ett uppdrag utförs är det viktigt att säkerställa att beställande part har grundläggande kännedom om möjliga trafiksäkerhetskrav som kan eller bör ställas på bussresan. Innan ett uppdrag utförs är det också lämpligt att det ansvariga bussföretaget använder en checklista som grund för en risk- och säkerhetsanalys. I de bussar där det är tekniskt möjligt kan en säkerhetsfilm visas innan bussen startar.

Säkerhetsstyrning och passagerarsäkerhet

Passagerarsäkerheten i persontransporter med buss kan sägas vara en funktion av de åtgärder som vidtas inom fyra områden:

1. Övergripande säkerhetsstyrning. Grundläggande funktioner i säkerhetsstyrningen är att dels kontrollera risker och faror i verksamheten, dels ha en strukturerad process på plats för att upptäcka, bedöma och hantera dessa risker.
2. Fysisk säkerhetsutrustning såsom bälten, brandsläckare, sätenas placering, markerade hållstänger, nödutgångar, nödutrustning, informationsdisplayer etc.
3. Information om säkerhet och säkerhetsutrustning.
4. Uppföljning av incidenter, olyckor och skadehändelser.

Bältesanvändningen i buss har en direkt eller indirekt koppling till samtliga av dessa fyra områden. ISO 39001, som är en ledningssystemstandard som har tagits fram för trafiksäkerheten inom

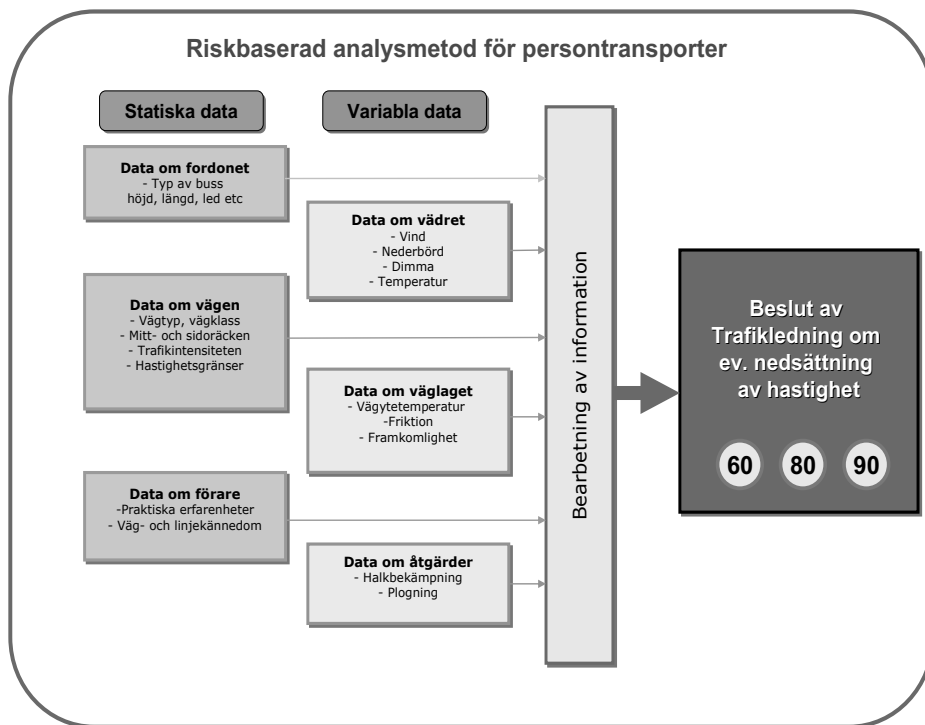
vägtrafiken, skulle kunna vara en möjlig komponent i ett fullskaligt säkerhetsstyrningssystem för persontransporter med buss. Vid användningen av ISO 39001 är det angeläget att komplettera med riktlinjer och rutiner som specifikt adresserar bältesanvändningen och andra aspekter av passagerarsäkerheten.

Trafikföretag i bussbranschen har i regel antagit en trafiksäkerhetspolicy för verksamheten. En sådan policy utgör ett fundament för trafiksäkerhetsarbetet inom de flesta trafikföretag och är därmed en viktig del av säkerhetsstyrningen. Bland förare och andra medarbetare kan det dock finnas brister i kunskapen och förståelsen om vad trafiksäkerhetspolicyn egentligen innebär. Det är därför viktigt att säkerställa att trafiksäkerhetspolicyn är förankrad i hela företaget. Förankringen kan exempelvis ske genom uppföljningar av trafiksäkerhetspolicyn i form av utbildningar och samtal osv.

Mindre bussentreprenörer kan ha vissa svårigheter med att etablera ett systematiskt arbetsmiljö- och trafiksäkerhetsarbete. Denna utmaning för säkerhetsstyrningen behöver adresseras.

Om man av olika anledningar inte kan förmå alla passagerare att sitta bältade är det möjligt att vidta olika former av riskkompenserande åtgärder. En möjlig åtgärd skulle kunna vara att reducera bussars tillåtna hastighet. I klass II-bussar får i regel både sittande och stående passagerare färdas. Lagligt sett innebär detta att de som sitter på en plats med bälte ska använda det. De som står i bussen behöver inte och kan heller inte vara bältade. För att eliminera effekterna av en eventuell olycka bör dessa bussar framföras med reducerad hastighet. Utgången av en olycka är i högsta grad kopplad till fordonets hastighet och det är därför rimligt att kräva reducerade hastigheter för bussar med stående passagerare. Det är svårt att exakt ange hur mycket hastigheten ska reduceras men den minskade hastigheten bör åtminstone gälla på vägsträckor med en hastighetsgräns överstigande 70 km/tim. En begränsning av hastigheten är också motiverad av det faktum det så gott som alltid finns obältade passagerare på sittplatserna. I den regionala upphandlade busstrafiken är det i genomsnitt 70 procent av resenärerna som inte använder bälte. En sådan hastighetsanpassning är i linje med den riskbaserade analysmetod för persontransporter som har utvecklats av Albertsson och Nybom (2009). Metodens syfte är att med hjälp av *statiska* data om fordonet och vägen och *variabla* data om väder och väglag skapa underlag för eventuella beslut om nedsättning av hastigheten. I enlighet med nollvisionen utgår metoden från antagandet att trafiksäkerheten ska vara normerande för framkomligheten i vägtrafiken (figur 9.1).⁹⁵

⁹⁵ Anpassningen av hastigheten till det faktum att det finns obältade passagerare på sittplats och stående passagerare skulle innebära längre restider.



Figur 9.1. Riskbaserad analysmetod för persontransporter.

Källa: Albertsson och Nybom 2009.

En fråga som kan komma upp på längre sikt är hur resor med dubbeldäckare ska kunna göras säkrare. Dubbeldäckarnas säkerhetsproblem har bland annat illustrerats av den tragiska olyckan i Sveg 2017. Tre faktorer bidrar till nedsatt säkerhet för dubbeldäckare:

1. *Den förhöjda vältningsrisken.* Dubbeldäckarnas vältningsrisk har analyserats i flera studier, bland annat en studie gjord av Scania och VTI. Tekniska lösningar har implementerats för att reducera risken att en dubbeldäckare välter i kurvor. Men om dubbeldäckaren av någon anledning kör av vägen och börjar luta börjar är sannolikheten att den välter betydligt högre jämfört med andra bussar.
2. *Den ökade risken för personskador vid olyckor med dubbeldäckare.* Vid en vältningsolycka med en dubbeldäckare riskerar obältade passagerare att skadas allvarigare än obältade resenärer i en vanlig buss som välter.
3. *Bristande evakueringsmöjligheter.* Evakueringsmöjligheterna i dubbeldäckare är sämre än i vanliga bussar. Vid brand i bussen kan konsekvenserna bli katastrofala.

10. Rekommendationer

Studien utmynnar i följande rekommendationer:

- Regionala kollektivtrafikmyndigheter (RKM) behöver förtydliga sina trafiksäkerhetsambitioner i de målformuleringar och direktiv som fastställs för de enheter som upphandlar den regionala busstrafiken.
- Bältesmätningar har en stor potential att bidra till ökad bältesanvändningen och bör därför regelmässigt göras i uppföljningarna av bussföretagens verksamhet. Krav på bältesmätningar bör skrivas in i upphandlingsavtal.
- Resenärsundersökningar (kundenkäter) kan användas som ett komplement till bältesmätningar (i form av observationer i buss) för att ta reda på hur resenärernas bältesvanor ser ut och hur de ser på bältenas funktionalitet och användarvänlighet.
- Ett lättillgängligt system för felanmälan vid funktionsfel på bälten behöver utvecklas. Numrering av säten kan underlätta identifiering av fel.
- Trafikföretagen bör se över riktlinjer och rutiner för kontroller av bältenas funktion. Att utföra bälteskontroller och att göra avvikelsernoteringar är av fundamental betydelse och ska alltid ske. Den rutinen är förhoppningsvis redan etablerad hos de flesta bussföretag.
- Äldre och funktionshindrade personer, liksom stora och långa personer, har ofta svårigheter att använda bältet. Det indikerar att gällande branschstandarder avseende bälteslängden behöver förändras.
- Bältesförlängare bör vara tillgängliga i alla bussar. I klass III-bussar finns i regel bagagehyllor där bältesförlängare kan placeras. I klass B- och klass II-bussar finns i regel inga bagagehyllor och där kan bältesförlängarna förvaras i närheten av föraren. Det är viktigt att det är tydligt markerat var bältesförlängarna finns. Bältesförlängare finns idag i specialfordon men eftersom typgodkända produkter ännu saknas utgör det på kort sikt ett hinder för en bredare användning av bältesförlängare.
- Det finns en efterfrågan på ökade och samordnade informationsinsatser till busspassagerare. Flera intressenter i kollektivtrafikbranschen efterlyser samarbete med NTF och Trafikverket och andra parter. Gemensamma kampanjer i samverkan mellan nationella och regionala aktörer skulle kunna bidra till ökad bältesanvändning inom framför allt den upphandlade regionala linjetrafiken.
- Erfarenheten visar att dubbeldäckare som hamnar i dike och/eller får en kraftig sidacceleration är mycket benägna att välta vilket innebär att obältade passagerare är särskilt utsatta i dessa bussar. Därför bör särskilda åtgärder vidtas för att säkerställa att bältet används av resenärer som reser med dubbeldäckare. Möjliga åtgärder inkluderar regelbundna poliskontroller av bältesanvändningen, årligen återkommande bältesmätningar och införande av tekniska stödsystem för att påminna resenärerna om bältet. Dessutom bör åtgärder vidtas för att säkerställa att det inte finns stående passagerare ombord på dubbeldäckare.

- I stadstrafiken i Stockholms län och Västra Götalandsregionen är förarnas användning av bälte lägre än 50 procent. Den låga bältesanvändningen bland förare är en arbetsmiljöfråga som behöver lyftas ännu mera i berörda trafikföretag.
- Turist- och beställningstrafik: Innan ett uppdrag utförs är det viktigt att säkerställa att beställande part har grundläggande kännedom om möjliga trafiksäkerhetskrav som kan eller bör ställas på bussresan. Innan ett uppdrag utförs är det också lämpligt att det ansvariga bussföretaget använder en checklista som grund för en risk- och säkerhetsanalys. I de bussar där det är tekniskt möjligt kan en säkerhetsfilm visas innan bussen startar.

Säkerhetsstyrning:

- Krav på säkerhetsstyrningssystem finns inom luftfart, sjöfart och spårbunden trafik men ännu inte inom vägtrafiken/busstrafiken. Ledningssystemstandarden ISO 39001 är en form av säkerhetsstyrningssystem som börjar implementeras i trafikföretagen. I de fall ISO 39001 används bör det kompletteras med riktlinjer och rutiner som involverar passagerarsäkerheten inklusive bältesanvändningen.
- Begreppet passagerarsäkerhet behöver lyftas fram. I begreppet passagerarsäkerhet ingår bland annat riktlinjer och rutiner för bältesanvändning och för utrymning av buss. Den senare aspekten har inte behandlats i detta projekt men vi vill ändå betona att den delen inte ska glömmas bort.
- Mindre bussentreprenörer kan ha svårigheter att etablera ett systematiskt trafiksäkerhetsarbete. Här finns ett hinder för säkerhetsstyrningen som behöver adresseras.
- Om man av olika anledningar inte kan förmå alla passagerare att sitta bältade är det möjligt att vidta olika former av riskkompenserande åtgärder. En möjlig åtgärd skulle kunna vara att reducera bussars tillåtna hastighet på vägar där den tillåtna hastigheten är högre än 70 km/tim.

Referenser

- Albertsson, P. et al. (2003). *Litteraturöversikt. Skadehändelser relaterade till busstrafik. Buss-OLA – En trafiksäker bussfärd*. VTI rapport 488, 2003.
- Albertsson, P. (2005). *Occupant casualties in bus and coach traffic – injury and crash mechanisms*. Institutionen för kirurgisk och perioperativ vetenskap, Enheten för kirurgi, Umeå universitet. Doktorsavhandling.
- Albertsson, P. and T. Falkmer (2005). "Is there a pattern in European bus and coach incidents? A literature analysis with special focus on injury causation and injury mechanisms." *Accident Analysis & Prevention*, 37(2), 225-233.
- Albertsson, P. och P. Nybom (2009). *Utveckling av riskbaserad analysmetod för persontransporter på väg*. Projektrapport. Svensk Kollektivtrafik och Svenska Bussbranschens riskorganisation.
- Andersson, I. (2015). "Polisen kollar bälten i bussar." *SVT Jönköping*. 2015-03-15.
- Andersson, M. (2006). "Få använder bälten i bussen." *Sydöstran*. 2006-01-30.
- Andersson, M. och E. Vedung (2005). *Länkar i beställarkedjan. En utvärderings- och implementeringsstudie om kvalitetssäkring av upphandlade busstransporter i tre län*. Uppsala: Cajoma Consulting.
- Andersson, M. och E. Vedung (2010). *Säkerhet och avvägningar i de fyra trafikslagen*. Uppsala: Cajoma Consulting.
- Andersson, M. (2012). *Trafiksäkra idrottsresor. Möjligheter, hinder och framtidsutsikter*. Uppsala: Cajoma Consulting.
- Andersson, M. och E. Vedung (2008). *Drivkrafter för trafiksäkra transporter*. Uppsala: Cajoma Consulting.
- Anund, A., J. Ihlström, C. Säve och P. Nybom (2018). *Bälte i buss. Observationsstudie av användande och resenärers perspektiv*. VTI notat 16-2018.
- Backström, G. (2017). "Säkerhetsbälten är krångliga på bussen." Insändare. *Blekinge läns tidning*. 2017-04-17.
- BIVAB (2014). *Verksamhetspolicy*. Inklusiv policybilaga med trafiksäkerhetsdel. Göteborg, 2014.
- Blekinge läns tidning/TT (2017). "Ny teknik kan få fler att använda bussbälte." 2017-07-24.
- Blekinge läns tidning/TT (2018). "Regeringen vill se nya regler för bussbälten." 2018-02-21.
- Collin, R. (2003). "Stående passagerare. Alla måste använda bältet i bussen ... och 70 blir maxfart om passagerare tvingas stå," *Aftonbladet*. 2013-12-10.
- Dahl, M. och Grönlund, A. (2018). "Replik från bussbranschen om trafiksäkerhet". *Aftonbladet Debatt*, 2018-02-20.
- Ekander, I. (2010). Trafiksäkerhet. Resultat från trafiksäkerhetsenkäten 2010. Trafikverket.
- Folksam (2011). 7 av 10 bussresenärer struntar i bälte – utsätter sig för livsfara vid avakning. 2011-05-02 <https://nyhetsrum.folksam.se/sv/2011/05/02/7-av-10-bussresenarer-struntar-i-balte-%E2%80%93-utsatter-sig-for-livsfara-vid-avakning/>
- GT (2017). "Busskrasch – sju personer skadade". *GT*, 2017-05-08.

Ingman, H. (2017). "Få har bälte på bussen. Värmland: "Skulle inte bli svåra personskador om alla använde bälte", *NWT*. 2017-04-03.

Kollektivtrafikens Avtalskommitté, KollaA (2017). *Buss 2014*. Branschgemensamma funktionskrav på bussar, version 1.3.

JNYTT (2013). "Polisen vill se skärpning med bälte i bussen - börjar böta." 2013-10-15.

Malm, S. (2011). *Bälte i buss – en fältstudie*. Folksam.

Modéen, M. (2009). "Få sitter fastspända i bussar trots lag...", *Bohuslänningen*. 2009-09-09.

NTF – Säker Trafik Jönköpings län AB (2018). *Bussäkerhet Västtrafik 2017/2018*. Jönköping 2018-01-19.

Nybom, P. et al. (2004). *Trafiksäkerheten för regional och interregional busstrafik*. Vägverket EK50 A, 2004: 195852.

Nybom, P. (2005). *Säkerhet och tillgänglighet i den regionala och interregionala busstrafiken*. Itra-Onex och NTF Konsult. Rapport 2005-10-15.

Olsson, C. (2011). "Bälte i bussen är lag - men bara om det finns. Nytt EU-förslag tvingar alla bussar att skaffa bälten." *Aftonbladet*, 2011-03-08.

Partnersamverkan för en fördubblad kollektivtrafik (2013). *Trygghet och säkerhet vid trafikupphandling*. En bilaga till Avtalsprocessen inom Partnersamverkan för en fördubblad kollektivtrafik.

Persson, Anna (2007). "Blekingarna duktiga på att använda bälte i bussen", *Sydöstran*. 2007-03-10.

Regeringen (2017). Infrastrukturministern: "Alla bör ha säkerhetsbälte i buss". 2017-04-14.

Regeringens proposition (1996/97: 137). *Nollvisionen och det trafiksäkra samhället*.

Region Blekinge (2016). *Trafikförsörjningsprogram för Blekinge 2016-2019*. Version B, beslutad av regionstyrelsen, 2016-03-16.

Region Jämtland Härjedalen (2016). *Regionalt trafikförsörjningsprogram 2016-2020*.

Region Jämtland Härjedalen (2017). *Förfrågningsunderlag av Buss 2018*. Upphandling dnr RS/1509/2016. 2017-04-28.

Region Jämtland Härjedalen och Länstrafiken i Jämtlands län AB (2018). Uppdragsavtal Regional kollektivtrafik – överlämnande av befogenheter i enlighet med SFS 2010: 1065.

Rydberg, J. (2017). "Så ser bussbolagen i Sörmlands rutiner för bälten ut." *Ekuriren*. 2017-04-03.

SFS (2010:1065). *Lag om kollektivtrafik*. Näringsdepartementet.

SKL (2017). Öppna jämförelser. Kollektivtrafik 2017. Sveriges Kommuner och Landsting.

Socialstyrelsen, Kamedo (2010). *Stora busskrascher i Sverige 1997-2007*. Kamedo-rapport 97. Västerås 2010. Huvudförfattare: Ulf Björnstig.

Statens haverikommission (2004). *Olycka med långfärdsbuss, reg. nr. GKS 987, vid Ängelsberg, U län, den 24 januari 2003*. Rapport RO 2004:01.

Statens haverikommission (2007). *Olycka med en långfärdsbuss med reg. bet. TPF 517 på väg E18/E20 V Arboga U län, den 27 januari 2006*. Rapport RO 2007:1.

Statens haverikommission (2008). *Kollision mellan två bussar med registreringsnummer XCA 758 och XCA 777 på länsväg 288 vid Rasbo, NO Uppsala, C län, den 27 februari 2007*. Rapport RO 2008:01.

Statens haverikommission (2015). *Olycka med buss i beställningstrafik på riksväg 27 söder om Tranemo tätort, Västra Götalands län, den 4 december 2014*. Slutrapport, RO 2015: 02.

Statens haverikommission (2018). *Singelolycka med buss i beställningstrafik söder om Sveg, Jämtlands län, den 2 april 2017*. Slutrapport RO, 2018:01.

Stockholms läns landsting (2016). *Riktlinjer för säkerhet*. Gäller för Stockholms läns landsting. Diarienummer LS 1407-0877.

Stockholms läns landsting (2017). *Ägardirektiv. AB Storstockholms Lokaltrafik*. Antagen av landstingsfullmäktige 2017-06-13. Diarienummer LS 2017- 0405.

Sundberg, Thomas (2017). "Passagerare på buss ska använda bilbälte men det är samtidigt svårt att kontrollera." *SVT Nyheter/Västernorrland*. 2017-04-03.

Svensk Kollektivtrafik (2014). *Trygghet och säkerhet vid trafikupphandling*. Bilaga till Avtalsprocessen inom Partnersamverkan för en fördubblad kollektivtrafik. September 2014.

Svensk Kollektivtrafik och Sveriges Bussföretag (2012). *Buss 2010. Branschgemensamma funktionskrav på bussar*. Version 1.2, 2012-01-25.

Svensk Kollektivtrafik och Sveriges Bussföretag (2018). *Buss 2014. Branschgemensamma funktionskrav på bussar*. Version 1.4. Fastställd av Kollektivtrafikens Avtalskommitté (Kolla), januari 2018.

Sveriges Bussföretag (2017). "Infrastrukturministern: Alla bör ha säkerhetsbälte i buss". 2017-04-14.

Sveriges Bussföretag (2018). *Statistik om bussbranschen*.

Sveriges Radio P4 Blekinge (2017). "Välter bussen har man inte en chans." 2017-04-03

Sveriges Radio P4 Stockholm (2017). "SL vill få fler att använda bälte." 2017-04-03.

SVT Nyheter (2005). "Farligast sitta till höger i bussen". 2005-04-09.
<https://www.svt.se/nyheter/inrikes/farligast-sitta-till-hoger-i-bussen>

SVT Nyheter (2017). "Säkerhetsexperten efter olyckan: "Bältesreglerna bör ses över." 2017-04-03

SVT Nyheter Väst (2017). "Viktigt att påminna unga om bälte". 2017-04-03. Swebus.

Bältesanvändning i expressbussar.

Terneborn, E. (2014). "Extra bälteskontroller i veckan - så dyrt kan det bli för busspassagerare." *Borås Tidning*. 2014-03-10.

Trafikförvaltningen, SLL (2017). *Trafikförvaltningens trafiksäkerhetspolicy för SL-trafiken*.

Trafikförvaltningen, Stockholms läns landsting. Diarienummer 2014-0594.

Trafikförvaltningen, SLL (2018). *E31. Busstrafik i Sigtuna, Upplands Väsby och Vallentuna*. Bilaga 2B: Säkerhet, trygghet och totalförsvaret.

Trafikutskottets betänkande (1997/98: TU4). *Nollvisionen och det trafiksäkra samhället*.

Trafikverket (2012a). *Analysrapport. Översyn av etappmål och indikatorer för säkerhet på väg mellan år 2010 och 2020*. Publikation 2012:124.

Trafikverket (2012b). *Forskningsprogram för Vision Zero Academy*. PM.

Trafikverket (2016a). *Analys av trafiksäkerhetsutvecklingen 2015. Målstyrning av trafiksäkerhetsarbetet mot etappmålen 2020*.

Trafikverket (2016b). *Nollvisionen – från idé till genomförande*. Ett första steg att etablera implementering och innovationsforskning inom transportområdet. Forskningsprogram.

Trafikverket (2017). *Analys av trafiksäkerhetsutvecklingen 2016. Målstyrning av trafiksäkerhetsarbetet mot etappmålen 2020*.

Trafikverket (2018a). *Analys av trafiksäkerhetsutvecklingen 2017. Målstyrning av trafiksäkerhetsarbetet mot etappmålen 2020*.

Trafikverket (2018b). *Trafiksäkerhet. Resultat från trafiksäkerhetsenkäten 2017*. Publikationsnummer: 2018:140.

Transportstyrelsen (2013). "Transportstyrelsens föreskrifter och allmänna råd om bilar och släpvagnar som dras av bilar." Transportstyrelsens författningssamling, TSFS 2013: 63.

TT (2015). "Trögt för bälte på bussen", *Göteborgsposten*. 2015-02-13.

TT (2017). "Många utan bälte vid bussolyckan i Sveg". *Aftonbladet*, 2017-07-24.

Turbell, T. (2003). *Bältespåminnare för bussar*. VTI. Projekt utvecklat med stöd av Skyltfonden, EK50A-2003:6022.

Vedung, E. (1997). *Public policy and program evaluation*. New Bruswick, N.J: Transaction Publishers.

Vedung, E. (2009). *Utvärdering i politik och förvaltning*. Lund: Studentlitteratur, 3:e omarbetade upplagan.

Västra Götalandsregionen (2016). *Regionalt trafikförsörjningsprogram Västra Götaland*. Programperiod 2017-2020 med långsiktig utblick till 2035. Antaget av regionfullmäktige 29 november 2016.

Västtrafik (2017). *Förfrågningsunderlag. Trafik 2018*. Kungsbacka Onsala. Mellersta Bohuslän. Skoltrafik Munkedal. Bilaga D1. Fordonskrav Buss 2014 version 1.2. 2017-03-03.

Västtrafik (2018). *Upphandlingsdokument. Trafik 2019. Bilaga C5.4. Trygghet och Säkerhet*. D.nr 1-1550-17.

Internet - urval av källor:

Bergkvarabuss: www.bergkvarabuss.se

BIVAB: www.bivab.se

Blekingetrafiken: www.blekingetrafiken.se

European Union, Agency for Railways, Safety Management System: https://www.era.europa.eu/activities/safety-management-system_en

Institutet för Kvalitetsstudier (SIQ): www.siq.se

Keolis: www.keolis.se

Länstrafiken i Jämtlands län: www.ltr.se

Region Blekinge: www.regionblekinge.se

Region Jämtland Härjedalen: www.regionjh.se

Stockholms läns landsting: www.sll.se

Storstockholms Lokaltrafik: www.sl.se

Svensk Kollektivtrafik: www.svenskkollektivtrafik.se

Transportstyrelsen: www.transportstyrelsen.se

Västra Götalandsregionen: www.vgregion.se

Västtrafik: www.vasttrafik.se

Wikipedia: www.wikipedia.se

Öppna jämförelser, Kollektivtrafik, SKL: <https://skl.se/tjanster/merfranskl/oppnajamforelser/kollektivtrafik.1131.html>

Övriga källor:

Svenska Omnibusföreningen (2010). *Chatt om bältesanvändning i buss*.

Bilaga 1. Förteckning över intervjuade personer

Anna Anund, forskningsledare, Väg- och transportforskningsinstitutet, Linköping. 2018-06-15. Telefonintervju.

Ulrika Bokeberg, chef, Avdelningen för kollektivtrafik och infrastruktur, Västra Götalandsregionen, 2018-06-08. Telefonintervju.

Mia Ellison, policyansvarig: kvalitet, arbetsmiljö och miljö, BIVAB. 2018-08-27. Telefonintervju.

Susan Engman, chef, pris och distribution, Birka Cruises. E-postkommunikation. 2018-04-17.

Ruth Eriksson, Regionala Kollektivtrafikmyndigheten, Region Jämtland Härjedalen. 2018-06-19. Telefonintervju.

Magnus Forsberg, strategisk planerare, kollektivtrafik, Region Blekinge, Karlskrona. 2018-05-21. Telefonintervju.

Göran Forssén, samordnare, Sveriges Bussföretag. 2018-06-12. Telefonintervju.

Alexander Hurtig, utredare, Statens Haverikommission, 2018-04-23. E-postkommunikation.

Bo Johansson, Director, Special projects, Volvo Bussar AB. 2018-06-12. Telefonintervju.

Anders Larsson, säkerhetschef, Västtrafik, Göteborg. 2018-05-31. Fysisk intervju.

Karl Orton, chef, verksamhetsstöd, Keolis Sverige AB, Stockholm. 2018-05-25.

Christer Pettersson, vd, BIVAB. 2018-08-27. Telefonintervju.

Simon Sandberg, marknadschef, Bergkvarabuss, 2018-06-20. Telefonintervju.

Niclas Saptovic, affärsförvaltare trafiksäkerhet, sektion buss, Trafikförvaltningen, Stockholms läns landsting. 2018-06-01. Telefonintervju.

Jan Ternander, affärsförvaltare fordon, sektion buss, Trafikförvaltningen, Stockholms läns landsting. 2018-05-28. Telefonintervju.

Mattias Wadsten, säkerhetschef, Keolis Sverige AB, Stockholm. 2018-05-22. Telefonintervju.

Per-David Wennberg, VD, Länstrafiken i Jämtlands län AB, Östersund. 2018-05-24. Telefonintervju.

Bilaga 2. Intervjuguide

Intervjufrågor rörande bältesanvändning i busstrafik:

1. Har bussolyckan i Sveg i april 2017 inneburit att ni arbetar mera intensivt med att bussresenärerna använder bälte?
2. Hur uppfattar ni det befintliga regelverket kring bältesanvändning i buss? Tydligt/otydligt, effektivt/ineffektivt etc. Utveckla svaret!
3. Uppmärksammar beställarna behovet av ökad bältesanvändning tillräckligt tydligt i upphandlingen av regionala busstransporter? Exempelvis genom krav på: Utrop av förare, utrop genom förprogrammerad röst, andra audiovisuella hjälpmedel i fordonet, skyltar/klistermärken etc., information av ombordvarande personal, annat sätt.
4. Uppmärksammas bältesanvändningen i samband med avtalsuppföljningar? Följs bältesanvändningen upp på annat sätt?
5. Har *passagerarnas* bältesanvändning diskuterats vid möten eller annan kommunikation mellan beställare (trafikbolag) och bussföretag? Har *förarnas* bältesanvändning diskuterats vid möten eller annan kommunikation mellan beställare (trafikbolag) och bussföretag?
6. Behövs ytterligare kommunikation/information om övergripande trafiksäkerhetsfrågor i samarbetet mellan beställare och utförare?
7. Sker kontroller av bältesanvändningen i buss? I så fall, hur ofta? Hur följs bältesmätningarna upp? Hur kommuniceras resultatet av bältesmätningarna?
8. Finns det någon skriftligt formulerad policy eller rutin för mätningar av bältesanvändningen?
9. Hur ser ni på behovet av bältesmätningar?
10. Hur ofta utförs kontroller för att säkerställa att bältena i bussarna verkligen fungerar? Finns det någon etablerad rutin för detta? Om ja, beskriv kortfattat vad rutinen innebär. Hur ofta är det fel på bältena?
11. Vad kan göras för att öka bältenas användarvänlighet? Har er organisation/företag tittat på denna fråga?

12. Vilken potential ser ni i nya tekniska lösningar för att öka bältesanvändningen (bältespåminnare, digital information etc.)?
13. Upplever ni ett behov av stöd och råd för att utveckla ert arbete med att öka bältesanvändningen i buss?
14. Behövs mera samverkan mellan berörda aktörer för att främja ökad bältesanvändning? Om ja, vilken typ av samverkan?
15. Vad skulle vara önskvärt för att ytterligare optimera passagerarnas bältesanvändning?
16. Vilka faktorer hindrar ökad användning av bälte i buss? Hos beställarna, bussbolagen, förarna, passagerarna, andra aktörer/faktorer...

Intervjufrågor rörande generell säkerhetsstyrning i busstrafik

1. På vilket sätt hänger åtgärder för att öka bältesanvändningen ihop med det övergripande trafiksäkerhetsarbetet (trafiksäkerhetspolicy, arbetsmiljöpolicy etc.) inom er organisation?
2. Kan ISO 39001 betyda något för att öka säkerheten i buss t ex avseende ökad bältesanvändning? Har ni egen erfarenhet av ISO 39001? Finns det andra system/metoder som kan vara effektiva?
3. Kan man föra in säkerhetstänkande från andra verksamheter, t ex tåg och flyg, till bussverksamhet? Om ja, på vilket sätt?

Bilaga 3. Enkätundersökning om regional busstrafik – frågor

ENKÄTUNDERSÖKNING – BÄLTESANVÄNDNING I BUSS

Cajoma Consulting, i samarbete med Itra Konsult AB, genomför just nu en nationell enkätundersökning som vänder sig till de medlemmar i Svensk Kollektivtrafik som upphandlar regional busstrafik. Syftet med enkätundersökningen är att utvärdera insatserna för ökad bältesanvändning i buss. Enkätundersökningen ingår i ett projekt som finansieras av Skylltfonden vid Trafikverket. Resultatet av enkätundersökningen kommer att ingå i en rapport som redovisas hösten 2018. Vår förhoppning är att projektet ska kunna bidra till nya insikter om hur bältesanvändningen i buss kan optimeras genom nya arbetssätt, styrmedel och åtgärder. Vi är därför mycket tacksamma för er medverkan i denna undersökning. Alla svar behandlas konfidentiellt.

Vi önskar svar från er senast 2018-05-15.

Svar skickas med e-post till:
info@cajomaconsulting.se

Eller med vanlig post till:
**Cajoma Consulting
Ringgatan 7A
752 17 Uppsala**

Tveka inte att kontakta någon av oss om ni har någon fråga.

Tack för er medverkan!

Med vänlig hälsning,
Magnus Andersson
Trafiksäkerhetskonsult och projektledare
Cajoma Consulting, Uppsala
070-29 48 301
magnus@cajomaconsulting.se
www.cajomaconsulting.se

Per Nybom
Itra Konsult AB, Örebro
070-85 83 670
per@itra.nu

Ringa in eller markera med X de svarsalternativ som anges.

1. Har ni under de fem senaste åren upphandlat regional busstrafik, trafik som utförs med klass B- eller klass II-bussar?
JA____ NEJ____

Om NEJ, skicka in blanketten utan att svara på övriga frågor.

2. Ställs krav i något upphandlingsdokument/avtal på att bussföretagen aktivt ska medverka till att passagerarna använder bälte?
JA____ NEJ____ VET EJ____

2a. Om JA, vilket eller vilka av följande alternativ har varit aktuellt? Markera ett eller flera svarsalternativ med X.

- a. Utrop av förare
- b. Utrop genom programmerad röst
- c. Andra audiovisuella hjälpmedel i fordonet
- d. Skyltar, klistermärken o. dyl. i fordonet
- e. Information av ombordvarande personal m.fl.
- f. Övrigt, ange vad:

3. Har ni genomfört någon form av uppföljning för att säkerställa att bussföretagen aktivt medverkar till att öka bältesanvändningen?

JA ___ NEJ ___ VET EJ ___

3a. Om JA, ange hur:

4. Har någon eller några bältesmätning(ar) genomförts under de senaste två åren för att kartlägga passagerarnas frekvens av bältesanvändning?

JA ___ NEJ ___ VET EJ ___

4a. Om JA, ange antalet mätningar samt deras utfall:

5. Har passagerarnas bältesanvändning diskuterats vid era möten med bussföretagen de senaste två åren?

JA ___ NEJ ___ VET EJ ___

5a. Har förarnas bältesanvändning diskuterats vid era möten med bussföretagen de senaste två åren?

JA ___ NEJ ___ VET EJ ___

6. Vilket eller vilka krav ställer ni på bussföretagen? Markera ett eller flera svarsalternativ med X:

- a. Ledningssystem för säkerhetsarbetet (inklusive ISO 39001)
- b. Trafiksäkerhetspolicy och/eller riktlinjer för säkerhetsarbetet
- c. Utbildning av ordinarie förare med inriktning på säkerhetsaspekter
- d. Utbildning av extraförare med inriktning på säkerhetsaspekter
- e. Rapportskyldighet om olyckor och tillbud
- f. Andra krav, ange vilka:

7. Vad skulle vara önskvärt för att ytterligare optimera passagerarnas bältesanvändning?

Markera ett eller flera svarsalternativ med X.

- a. Inga ytterligare krav behövs
- b. Tydligare lagkrav
- c. Tydligare krav från upphandlarna av regionaltrafiken
- d. Nya tekniska lösningar
- e. Mera information till passagerarna
- f. Ökade krav på föraren
- g. Andra krav, ange vilka:

Tack för er medverkan!

Bilaga 4. Lista på organisationer till vilka enkätundersökningen riktades

1. AB Östgotatrafiken, Linköping, www.ostgotatrafiken.se
2. Blekingetrafiken, Region Blekinge, Karlskrona, www.blekingetrafiken.se
3. Dalatrafik, Kollektivtrafikförvaltningen, Landstinget i Dalarna, Borlänge, www.dalatrafik.se
4. Hallandstrafiken AB, Falkenberg, www.hallandstrafiken.se
5. Jönköpings Länstrafik, Jönköping, www.jlt.se
6. Kalmar Länstrafik, Högsby, www.klt.se
7. Karlstadsbuss, Karlstad, www.karlstadsbuss.se
8. Kollektivtrafikmyndigheten i Västernorrlands län, Kramfors, www.dintur.se
9. Luleå Lokaltrafik AB, Luleå, www.ltt.luleå.se
10. Länstrafiken i Jämtlands Län AB, Östersund, www.ltr.se
11. Länstrafiken i Norrbotten AB, Överkalix, www.ltnbd.se
12. Länstrafiken i Västerbotten AB, Lycksele, www.tabussen.nu
13. Länstrafiken, Region Kronoberg, Växjö, www.lanstrafikenkron.se
14. Mälardalstrafik MÄLAB AB, Stockholm, www.malab.se
15. Regionala kollektivtrafikmyndigheten i Norrbotten, Luleå. www.rkmbd.se
16. Region Gotland, Kollektivtrafikmyndigheten Visby, www.gotland.se/kollektivtrafiken
17. Region Gävleborg, X-trafik, Söderhamn, www.xtrafik.se
18. Region Uppsala Kollektivtrafikförvaltningen UL, Uppsala, www.ul.se
19. Region Västmanland, Kollektivtrafikförvaltningen, Västerås, www.vl.se
20. Region Örebro län, Länstrafiken, Örebro, www.lanstrafiken.se
21. Skånetrafiken, Hässleholm, www.skanetrafiken.se
22. Stockholms läns landsting, Trafikförvaltningen, Stockholm, www.sll.se
23. Sörmlands Kollektivtrafikmyndighet, Nyköping, www.sormlandstrafiken.se
24. Värmlandstrafik, Munkfors, www.varmlandstrafik.se
25. Västra Götalandsregionen, Kollektivtrafikmyndigheten, Göteborg, www.vgregion.se
26. Västtrafik AB, Skövde, www.vasttrafik.se

Bilaga 5. Säkerhetsstyrningssystem

Inom trafikslagen luft, sjö och spår finns krav på ett säkerhetsstyrningssystem (Safety Management System) men för vägtrafik finns inte detta krav. Följande information från den Europeiska järnvägsbyrån ger en beskrivning av syftet och omfattningen av ett säkerhetsstyrningssystem inom spårtrafiken:

“The Safety Management System (SMS) is one of the cornerstones of the safety regulatory framework that helps to ensure a high level of railway safety. All those operating the railway system, i.e. railway undertakings and infrastructure managers, bear full responsibility for the safety of the system, each for their own part, and the establishment of a properly functioning SMS is identified as the appropriate way to fulfil this responsibility.

The purpose of the SMS is to ensure that the organisation achieves its business objectives in a safe manner and complies with all of the safety obligations that apply to it. These safety obligations must always be fulfilled in today’s ever changing and complex railway environment. An applicant for a single safety certificate or a safety authorisation must design its SMS in a manner to comply with the requirements set out in Article 9 of Directive (EU) 2016/798 in order to ensure the safe management of its operations. To that end, it has to demonstrate compliance with the requirements set out in Annex I or Annex II of the CSM on SMS.

These requirements are arranged to give a complete picture of the organisation’s safety management system following a Plan, Do, Check, Act (PDCA) cycle. The applicant will need to consider each individual requirement as well as how they fit together to form a coherent SMS which controls the relevant risks.

Adopting a structured approach enables the identification of hazards and the continuous management of risks related to an organisation’s own activities, with the aim of preventing accidents. This approach takes into account the shared risks at the interfaces with other actors of the railway system (mainly railway undertakings, infrastructure managers and entities in charge of maintenance but also any other actors having a potential impact on the safe operation of the rail system).

Implementing all relevant elements of a SMS will provide an organisation with the necessary confidence that it controls and will continue to control all the risks associated with its activities, under all conditions.

Mature organisations thereby recognise that an efficient control of risk can only be achieved through a process that brings together three critical dimensions: a technical component with the used tools and equipment, a human component of front line people with their skills, training and motivation and an organisational component consisting of procedures and methods defining the relationship of tasks.”

ISO 39001 är en ledningssystemstandard som har tagits fram för trafiksäkerheten inom vägtrafiken. Den skulle kunna vara en möjlig komponent i ett fullskaligt säkerhetsstyrningssystem för vägtrafiken.

Källa: European Union, Agency for Railways, Safety Management System:
https://www.era.europa.eu/activities/safety-management-system_en

Bilaga 6. Seminarium i Stockholm 2018-12-10 – sammanfattning

Den 10 december 2018 arrangerade Cajoma Consulting, NTF och Sveriges Bussföretag ett seminarium i Stockholm om bältesanvändningen i buss. Seminariets syften var dels att presentera rapporten "Bältesanvändning i buss - nationella och regionala perspektiv" av Magnus Andersson och Per Nybom (Cajoma Consulting, 2019), dels att belysa andra aktuella frågor kopplade till ambitionen att öka bältesanvändningen i buss. I den senare delen ingick presentationer av Göran Forssén, Sveriges Bussföretag, Per Nybom, Itra Konsult AB, Anna Grönlund, branschchef och vice VD, Sveriges Bussföretag och Marie Nordén, generalsekreterare, NTF.

Göran Forssén inledde seminaret med att konstatera att efter olyckan i Sveg år 2017 har bältesanvändningen i buss på flera sätt fått ökad uppmärksamhet. I mars 2018 publicerade Statens Haverikommission en utredning av olyckan. Regeringen har arrangerat flera möten för att diskutera hur bältesanvändningen kan öka. Under våren 2018 fick Transportstyrelsen ett regeringsuppdrag om bland annat skärpta informationskrav, som redovisades dels i maj, dels i september 2018. I september 2018 publicerade VTI en rapport om förutsättningarna för att öka bältesanvändningen i buss.⁹⁶

Per Nybom redogjorde för resultatet av en observationsstudie av bältesanvändningen hos passagerare och bussförare som genomfördes av VTI under 2018. Observationer av bältesanvändningen gjordes på tio orter i Sverige och omfattade 328 bussar. I bussarna färdades 4 709 passagerare. Studien visade att bältesanvändningen i beställningstrafik uppgick till 92 procent bland passagerare och 100 procent bland förare. I kommersiell linjetrafik uppgick användningen till 50 procent bland passagerare och 79 procent bland förare. Bältesanvändningen i upphandlad regional linjetrafik uppgick till 27 procent bland passagerare och 85 procent bland förare. I genomsnitt var det 34 procent av alla observerade passagerare som använde bälte.

Anna Grönlund konstaterade att bussen är det säkraste sättet att färdas på väg, att bälten räddar liv vid olyckor och att mätningar av bältesanvändningen fyller en viktig funktion. Bältesanvändningen i linjetrafiken och i förortstrafiken utanför storstäderna är den största utmaningen. De skärpta informationskrav som gäller från och med den 1 oktober 2018 tycks redan börja ge en positiv effekt på bältesanvändningen. Poliskontroller av bältesanvändningen skulle kunna ha effekt. Mycket återstår att göra för att öka bältesanvändningen när det gäller idrottens resor med buss. De vuxna gruppledarna behöver bli bättre föredömen för de yngre resenärerna. Ungdomar över 15 år är en stor resenärsgrupp och ökat fokus behöver riktas på denna grupps bältesanvändning. Informationskampanjer om bälte behövs! "Vi har kanaler via våra medlemsföretag men vi kan inte nå hela befolkningen utan stöd".

Marie Nordén ansåg att informationsinsatserna om bälte i buss har varit för få och detta är en av orsakerna till den låga användningen av bälte. Mätningar av bältesanvändningen har varit en fråga som har åsidosatts av Trafikverket. De mätningar som genomfördes av VTI under 2018 var mycket

⁹⁶ Anund, A., J. Ihlström, C. Säve och P. Nybom (2018). *Bälte i buss. Observationsstudie av användande och resenärers perspektiv*. VTI notat 16-2018.

behövliga. Kunskap om bältesanvändningen och kontinuerliga mätningar för att se en förändring över tid är en förutsättning för att vidta rätt åtgärder för att få upp bältesanvändningen. Den nya skärpta lagstiftningen om bälte i buss kommer inte påverka informationskyldigheten i den utsträckningen som vi önskat och risken är att den inte kommer att bidra till ökad bältesanvändning i regiontrafik utanför tätort där bussarna dessutom kan komma upp i högre hastigheter. Att passagerare tillåts stå i bussar med bälte är både ologiskt och orimligt. Det bidrar till den låga bältesanvändningen i linjetrafik utanför tätort och borde inte vara tillåtet i hastigheter över 50 km/tim. Tillsammans med Sveriges Bussföretag har NTF tagit fram rekommendationer när det gäller säkerhet i buss vid skolresor. Förhoppningen är att det ska bidra till bättre planering av resorna och en ökad förståelse för ledarnas ansvar och därigenom öka bältesanvändningen.

Diskussion:

- Längre bälten är ett bättre alternativ än bältesförlängare. Upphandlarnas roll är viktig för att driva på att bälten utformas på ett sådant sätt så att större personer lättare kan få plats i bältet.
- Skadegörelse av audiovisuella bältespåminnare har förekommit i bussar.
- Skyldigheten att använda bälte gäller passagerare som är äldre än tre år. I bussar finns sällan särskilda barnstolar för barn som är tre år eller yngre.
- I den senaste upphandlingen av den regionala linjetrafiken i Region Jämtland-Härjedalen ställs krav på att det ska finnas säten som är anpassade för mindre barn.
- I Sörmlands kollektivtrafik finns det två stolar i varje buss som är anpassade till mindre barn (konvertibla stolar). Dessa stolar tillkom efter protester från bland annat NTF Sörmland.
- Stående passagerare i buss i höga hastigheter är en särskild utmaning. "Det är politiken som äger den frågan." Trafiksäkerhet väger inte lika tungt som restid och framkomlighet. En avvägning görs till nackdel för trafiksäkerheten.
- Många skolbarn reser med reguljär linjetrafik. Det är viktigt att uppmärksamma säkerheten för dessa barn.
- Bältespåminnare i buss kan antingen avse hela bussen eller individuella platser.
- Swebus har intervjuat sina resenärer i den kommersiella linjetrafiken. Frågan är hur sanningsenliga svaren är.
- "Vi måste ha bälten som fungerar. Det finns ett stort förbättringsutrymme. Hårdare krav behöver ställas på bussleverantörerna. Individuella bältespåminnare behövs."

Göran Forssén konstaterade avslutningsvis att åtgärder för att öka bältesanvändningen inte är en "quick fix". Enligt Cajoma Consultings rapport finns det 60 hinder för bältesanvändningen i buss. När den kritiska massan av bältesanvändare väl har uppnåtts kan ökningen gå snabbt. Kunskap är viktigt och en viktig kunskapskälla är mätningar av bältesanvändningen.

Deltagare i seminariet:

John Gustaf Almquist, Trafikförvaltningen, Stockholms läns landsting

Magnus Andersson, Cajoma Consulting

Katarina Bokström, NTF

Malte Burwick, NTF Öst

Simon Dahlström, Håbo Buss
Göran Forssén, Sveriges Bussföretag
Anna Grönlund, Sveriges Bussföretag
Kerstin Gustavsson, Kerstins Taxi och Buss AB
Alexander Hurtig, Statens Haverikommission
Bo Johansson, Volvo Bussar
Yvonne Karlsson, Sveriges Bussföretag
Marie Nordén, NTF
Lars Nordquist, NTF
Per Nybom, Itra AB
Anita Ramstedt, Skyltfonden, Trafikverket
Niclas Saptovic, Trafikförvaltningen, Stockholms läns landsting
Richard Stenbeck, Traveller Buss
Susanne Wallhagen, NTF
Jacques Wallner, Dagens Nyheter Motor
Yvonne Wärnfeldt, Trafikverket

Bältesanvändning i buss.

Nationella och regionala perspektiv.

Rapporten "Bältesanvändning i buss. Nationella och regionala perspektiv" har utförts av Magnus Andersson, Cajoma Consulting i samarbete med Per Nybom, Itra Konsult AB. Studien baserades på en litteraturöversikt, en enkätundersökning riktad till upphandlare av busstransporter i den regionala linjetrafiken samt intervjuer. Studien identifierade 60 hinder för bältesanvändningen. Studiens slutsatser är bland annat dessa:

- Äldre och funktionshindrade personer, liksom stora och långa personer, har ofta svårigheter att använda bältet visar att gällande branschstandarder avseende bälteslängden behöver förändras.
- Regionala kollektivtrafikmyndigheter (RKM) behöver förtydliga sina trafiksäkerhetsambitioner i de målformuleringar och direktiv som fastställs för de enheter som upphandlar den regionala linjetrafiken.
- Bältesmätningar bör ingå i uppföljningar av bussföretagens verksamhet. Krav på bältesmätningar bör skrivas in i upphandlingsavtal. Resenärsundersökningar (kundenkäter) kan användas som ett komplement till bältesmätningar.
- Trafikföretagen bör se över riktlinjer och rutiner för kontroller av bältenas funktion.
- Det behövs informationskampanjer om bältesanvändningen i buss på både nationell och regional nivå.
- Särskilda åtgärder behöver vidtas för att säkerställa att bältet används av resenärer som reser med dubbeldäckare.
- Turist- och beställningstrafik: Innan ett uppdrag utförs är det lämpligt att det ansvariga bussföretaget använder en checklista som grund för en risk- och säkerhetsanalys.



www.cajomaconsulting.se

ISBN 978-91-639-6700-9