

**Svenska Lokaltrafikföreningen**  
**Policy för en trygg och säker kollektivtrafik**





## FÖRORD

Svenska Lokaltrafikföreningen (SLTF) och Bussbranschens Riksförbund (BR) har tillsammans tagit initiativ till ett gemensamt projekt i syfte att göra den lokala och regionala kollektivtrafiken tryggare och säkrare för både resenärer och personal. En viktig uppgift har varit att slå fast branschens syn i principiellt viktiga frågor. Projektets syfte är även att uppnå ett ökat resande genom ökad trygghet och säkerhet i kollektivtrafiken.

Projektets målgrupper är i första hand trafikhuvudmän, trafikutövare, kommuner, väghållare och fordonstillverkare. Andra organisationer som till exempel polisen, räddningstjänsten, myndigheter och organisationer inom arbetsmiljöområdet är också viktiga att nå i detta arbete.

## INLEDNING

Projektet kommer att genomföras i flera etapper. Projektets första etapp syftar till att dels ta fram en policy för trygghets- och säkerhetsfrågor, dels peka ut områden där åtgärder bör sättas in. Detta dokument, »Policy för en trygg och säker kollektivtrafik«, är slutresultatet av arbetet med den första etappen.

I projektets första etapp har det även ingått att diskutera på vilken eller vilka aktörer ansvaret för respektive område bör ligga. Vi har valt att i detta skede inte peka ut någon huvudansvarig för respektive område i policyn utan vill istället poängtera vikten av ett gemensamt ansvarstagande från samtliga parter som framgår av intressentmodellen till höger.

Denna policy omfattar alla resors samtliga delar från dörr till dörr där trafikhuvudmännens trafik ingår som en del. Ett antal av trafikhuvudmännen och medlemsföretagen bedriver också kollektivtrafik med båt. Det mesta som ingår i policyn är tillämplig även på sjötrafiken. Sjötrafik har ett eget regelverk som omfattar både drift, säkerhet och fartygsteknik. Tillsynsmyndighet för sjötrafik är Sjöfartsverket. Några särskilda skrivningar som särskilt avser sjöfart behövs inte i detta sammanhang utan det kan anses att policyn på tillämpligt sätt omfattar också kollektivtrafik på vatten.

Målsättningar i policyn är av varierande typ – en del är omedelbara medan andra har bäring på längre sikt. Utgångspunkten är såväl resenärernas som personalens perspektiv. Policyn pekar ut både förebyggande insatser och insatser att sätta in om en olycka ändå inträffar. Policyn har avgränsats till att inte omfatta den påverkan som kollektivtrafikens fordon kan ha för andra trafikanter.

Policyn är en gemensam branschpraxis för trygghets- och säkerhetsfrågor. Tanken är att dokumentet ska kunna användas vid upphandling av trafik men även fungera som ett stöd i arbetet med trygghets- och säkerhetsfrågor mellan upphandlingar och hjälpa till att skapa en dialog mellan olika aktörer. Policyn skall också fungera som vägledning för aktörer som ansvarar för utformning av fysiska miljöer som används av kollektivtrafiken.

Projektets nästa etapp innefattar att ta fram ett måldokument samt en eller flera handlingsplaner med konkreta förslag till åtgärder för att uppnå de uppsatta målen. Arbetet med etapp 2 har påbörjats under hösten 2003. Se bilaga 1.

Policyn har tagits fram av en arbetsgrupp bestående av:

Christer Hedefalk, *Uppsalabuss AB*  
ORDFÖRANDE

Joanna Dickinson, *TranseK AB*  
SEKRETERARE

Enar Lundgren och Maria Rydström,  
*Svenska Lokaltrafikföreningen*

Tommie Vesterlund, *Bussbranschens Riksförbund*

Roland Ax, *Västrafik AB*

Fredrik Forssell, *Umeå Lokaltrafik AB*

Lena Hult-Pergel, *Buslink i Sverige AB*

Lars Nilsson, *Länstrafiken i Norrbotten AB*

Erik Stenbäck, *SL AB*

SLTFs samtliga medlemsföretag samt BRs styrelseledamöter och regionala föreningar har under september 2003 haft förslaget till policy på remiss. Synpunkter från remissvaren har beaktats och inarbetats i detta dokument. SLTFs och BRs respektive styrelser antog policydokumentet vid möten i början av december 2003.

#### Intressentmodell



## BAKGRUND

Kollektivtrafik är ett säkert sätt att färdas jämfört med andra transportslag. I förhållande till antalet kollektivtrafikresor som görs så är antalet personer som dödas eller skadas svårt i kollektivtrafiken mycket litet. Under perioden 1997 till 2001 dödades i snitt ca 560 personer per år i vägtrafiken. Buss var inblandad i 3,5 procent av dödsfallen (i snitt något under 20 döda) samtidigt som den stod för 10 procent av persontransportarbetet.<sup>1)</sup> Ett fåtal dödade har befunnit sig i bussen. Det är dock viktigt att poängtera att i Sverige så har skadefallen med buss inblandad ökat med 7 procent och dödsfallen har ökat med 13 procent mellan åren 1994–2001.<sup>2)</sup>

I spårtrafik är olyckstalen ännu lägre. Åren 1997–2001 dödades endast tre resande på det statliga spårnätet och bara 13 personer skadades allvarligt.<sup>3)</sup>

Kollektivtrafikfordon är sålunda mycket sällan inblandade i olyckor som innebär stor fara för resenärer eller förare. Dock finns alltid risken att en stor olycka med allvarliga

konsekvenser kan inträffa i kollektivtrafiken. Trots kollektivtrafikens redan höga trafiksäkerhet är det därför viktigt att ständigt sträva efter ytterligare förbättringar. Alla tänkbara riskmoment i samband med fordon och trafik bör ständigt vara föremål för noggranna analyser och väl genomtänkta åtgärder.

I hela reskedjan finns flera riskmoment – på väg till och från hållplats och terminal, på hållplats och terminal, ombord på fordonen samt vid av- och påstigning. Fordonets tyngd och storlek kan ofta »skydda« dess resenärer vid kollisioner samtidigt som den innebär att risken för att allvarligt skada övriga trafikanter ökar.

Med **säkerhet** menar vi:

Kontroll över faror och brister som finns i kollektivtrafiksystemet.

Med **trygghet** menar vi:

En individuell känsla av att själv, tillsammans med andra, ha kontroll över faror, brister och funktioner som finns i kollektivtrafiksystemet.

1) Nationellt Yrkestrafikprogram, Vägverket Publikation 2000:92, december 2000. 2) Trafiksäkerhetsutvecklingen i Sverige fram till år 2001, VTI rapport 486, 2002. 3) Statistik över olyckor på statens spåranläggningar 2001, Banverket, 2002.

Otrygghet kan definieras som emotionella reaktioner på hotfulla situationer eller händelser. Känslan av otrygghet behöver inte vara rationell eller förklarbar och kan variera kraftig från individ till individ. Otrygghet i kollektivtrafiken berör fler än bara resenärerna eller personalen. Även deras vänner och anhöriga etc. drabbas indirekt negativt av en ökad oro.

Forskning visar att många kollektivtrafikresenärer upplever otrygghet i samband med sin resa. I vissa fall avstår man helt från att resa med kollektivtrafiken på grund av rädsla för hot eller våld. Hot och våld drabbar även personalen. Problemen finns både i storstäder och på landsbygd.

För att kollektivtrafiken ska framstå som ett säkert och därmed ett attraktivt alternativ i människors val av färdstätt finns således ett antal områden som behöver utvecklas och förbättras. Det är viktigt att framhålla att en resa med kollektivtrafiken både måste vara och kännas säker. Åtgärder måste därför utgå såväl från objektiva och sakliga analyser som från vad

resenärer och personal på rent subjektiva grunder efterfrågar för att känna sig trygga.

En kollektivtrafikresa inkluderar inte bara själva färden utan också vägen till och från hållplatser och terminaler. Gående och cyklister löper relativt sett stora risker att bli svårt skadade eller dödade i trafiken. Huruvida vägen till och från hållplatser och terminaler upplevs som trygg eller inte har visat sig avgörande vid många resenärers val av färdmedel. För att ytterligare kunna stärka kollektivtrafikens trafik-säkerhetsprofil krävs att trafikmiljön till och från många hållplatser och terminaler genomgår förbättringar.

Tanken med denna policy är att lägga en grund för att ytterligare kvalitetssäkra systemet. Det finns delar utanför kollektivtrafiken som har inverkan på trygghet och säkerhet i denna. Därför har vi valt att vidga synsättet i detta arbete till ett »hela resan«-perspektiv.

## VISION

Med en vision menas en framtida idealbild. Branschen har enats om följande vision för kollektivtrafiken:

»Ingen ska riskera att bli skadad fysiskt eller psykiskt eller uppleva otrygghet av att färdas med eller arbeta inom kollektivtrafiken.«

## POLICY

Utifrån den fastställda visionen har fyra övergripande policys för en trygg och säker kollektivtrafik formulerats. Dessa omfattar följande fyra områden och beskrivs i detalj i nästa kapitel:

- Personalens förutsättningar att skapa en trygg och säker kollektivtrafik.
- Trygga och säkra fordon i kollektivtrafiken.
- Trygga och säkra hållplatser och terminaler.
- Trygg och säker väg till och från hållplatser och terminaler.



## PERSONALENS FÖRUTSÄTTNINGAR ATT SKAPA EN TRYGG OCH SÄKER KOLLEKTIVTRAFIK

En god arbetsmiljö bidrar till att förare arbetar på ett sätt som är tryggt och säkert för såväl resenärerna som övrig personal. Arbetsmiljön skall därför utformas på ett sätt som ger personalen bästa möjliga förutsättningar. Personalen skall ha erforderliga kunskaper om gällande lagstiftning och branschpraxis för att säkerställa att resan kan genomföras på ett tryggt och säkert sätt.

### Alkohol och droger

Som resenär i kollektivtrafiken ska man vara säker på att personalen är alkohol- och drogfri. System för kontroll av detta skall finnas.

### Anpassning till

#### rådande väglag och trafikförhållanden

Resenär och personal skall vara och känna sig trygga och säkra oberoende av väglag och trafiksituation. Trafikhuvudman och entreprenör skall tillse att resenärernas krav att komma fram alltid noga avvägs mot riskerna med en fortsatt färd. Föraren skall ha tillräckligt stöd från sin arbetsgivare att alltid anpassa framförande av fordon till rådande omständigheter i olika förekommande trafiksituationer.

Diskussioner pågår kring frågan om hastighetsbegränsning för fordon som transporterar stående passagerare. SLTF och BR väljer att tillsvidare avvakta resultatet från Vägverkets pågående utredning.

### Beredskap för olyckor och krishantering

Det skall finnas handlingsplaner som beskriver hur olyckor eller andra svåra situationer skall hanteras.

### Efterlevnad av trafik- och hastighetsregler

Resenären skall vara säker på att förarna framför fordonen i enlighet med gällande trafik- och hastighetsregler samt övrig lagstiftning.

### Frisk- och hälsovård

Entreprenören skall verka för att personalen under hela sin anställningstid har fysiska och psykiska förutsättningar så att de på ett säkert sätt kan genomföra sina arbetsuppgifter.

### Hot och våld

Resenärer och personal som vistas i kollektivtrafiken skall vara och känna sig trygga och säkra. Risken att utsättas för hotfulla situationer (exempelvis rån eller överfall) ska minimeras.

Undersökningar i Göteborg visar att andelen resenärer som blivit utsatta för hot eller våld nästan fördubblats (7 procent till 13 procent) mellan 1997 och 2002.

(Upplevd trygghet i kollektivtrafiken, M. Johansson och K. Wettermark, Chalmers Tekniska Högskola, Göteborg, 2003.)

### Händelserapportering

Entreprenören skall tillse att det finns system för registrering och uppföljning av avvikelser och händelser i trafiken. Detta ska inkludera dagliga säkerhetskontroller av fordonen. Denna information skall ligga till grund för det arbete varje intressent skall genomföra för att utveckla säkerheten.

### Kommunikationsradio och överfallsalarm

Entreprenören skall tillse att personalen kan kontakta trafikledning och räddningstjänst oavsett när under resan behov uppstår. Detta för att kunna erbjuda resenären snabb information och tryggt omhändertagande vid eventuella incidenter. Personalen skall använda

kommunikationsradio på ett sätt som inte negativt påverkar resenärernas och personalens trygghet och säkerhet.

### Kundservice

Personalens bemötande skall vara sådant att resenären upplever trygghet och säkerhet i kollektivtrafiken. Här ingår att personalen skall vara synlig och tillgänglig så att den lätt kan identifieras av resenären.

### Kund-/resenärskännedom

Personalen skall ha tillräcklig kunskap om resenärsgupper med särskilda behov (exempelvis funktionshindrade och skolbarn) för att även dessa grupper skall kunna nyttja kollektivtrafiken på ett säkert och tryggt sätt.

### Mobiltelefoner

Personalen skall använda mobiltelefoner på ett sätt som inte påverkar resenärernas och personalens trygghet och säkerhet. Enbart tjänstesamtal får ske under färd.

### MTO – Människa/teknik/organisation

Förarens arbetsmiljö skall avseende värme och ventilation, ergonomi, reglage och instrumentering, sikt och sikhjälpmedel ut- och invändigt, etc. vara utformad på ett sådant sätt att misstag undviks.



Instrument, varningssystem och reglage som är säkerhetsrelaterade skall oberoende av typ av buss, spårvagn eller tåg vara utformade på ett enhetligt sätt.

#### **Personal- och trafikplanering**

Trafik- och bemanningsplaner, förarscheman och vilotider skall utformas så att en god arbetsmiljö för personalen säkerställs och så att trygghet och säkerhet uppnås för samtliga i kollektivtrafiken.

#### **Utbildning**

Entreprenören och trafikhuvudmannen skall tillse att personalen under hela sin anställningstid

har en kompetensnivå som säkerställer att resan kan genomföras på ett tryggt och säkert sätt.

#### **Väg- och banteknisk utformning**

Vägars, gators och spårs konstruktion och underhåll skall utformas på ett sådant sätt att kollektivtrafikens fordon kan framföras på ett tryggt och säkert sätt.

#### **Yrkes stolthet och delaktighet**

Entreprenör och trafikhuvudman skall verka för att öka personalens yrkes stolthet och delaktighet, så att personalen och därmed också resenärerna känner ökad trygghet och säkerhet.

## TRYGGA OCH SÄKRA FORDON I KOLLEKTIVTRAFIKEN

Resenärer och trafikpersonal skall vid varje resa känna att väg- och spårfordon är en säker miljö och därmed även uppfattas som det trygga färdmedelsvalet. Detta innebär att kollektivtrafikens samtliga intressenter gemensamt bör samverka till att fordonen är och upplevs som säkra vad gäller design och funktion.

### Bagage

Samtliga bagageutrymmen skall utformas och underhållas så att resenären och personalen upplever dem som enkla och trygga att använda. Bagagets placering och lastsäkring skall vara en garant för en säker och trygg färd.

### Belysning

All fordonsbelysning skall utformas, monteras och underhållas så att resenären och personalen känner sig trygga oavsett tid på dygnet. Belysning skall också utformas och placeras så att inga trafiksäkerhetsproblem uppstår för föraren.

### Bälten

Bälten och dess tillbehör skall utformas, monteras och underhållas så att resenären och personalen upplever det enkelt och tryggt att använda dessa.

Från den 1 januari 2004 skall alla nya bussar (exkl. klass 1-bussar) vara utrustade med bälten.

(VVFS 2003:22)

### Brandsäkerhet

Fordonet skall vara brandsäkert. Brandsäkerhetsutrustningen skall vara designad, monterad och underhållen så att den upplevs som enkel och säker att använda.

### Bromsar

Bromssystemet skall utformas, underhållas och kontrolleras så att det är enkelt och säkert att använda, detta för att kunna erbjuda resenären en trygg färd oavsett väglag.

Vid kontrollbesiktning år 2002 underkändes 43 procent av de tunga bussarna med krav på efterkontroll. 26 procent underkändes på bromssystemet.

### Design och funktion

Fordonets exteriöra och interiöra design, funktion och utrustning skall bidra till att resenärer och trafikpersonal ska känna sig trygga och säkra oavsett typ av trafikuppdrag och tid på trafikdygn och så att de attraherar människor

att resa kollektivt. Områden som bör beaktas är bl.a. sikt och överblick in och ut ur fordonet, övervakning, trafikantinformation, m.m.

#### **Däck och hjul**

Fordonets däck- och hjulutrustning skall anpassas, monteras, underhållas och kontrolleras på ett sådant sätt att resenären och personalen skall kunna genomföra och uppleva en trygg färd oavsett årstid och väglag.

#### **Dörrar**

Dörrsystemet skall designas, underhållas och kontrolleras så att det är och upplevs enkelt och säkert att använda av trafikpersonal samtidigt som dörrsystemets funktion och design skall ha en enhetlig utformning och erbjuda resenären lättillgänglighet och trygg på- och avstigning.

#### **Informations- och kommunikationssystem**

Fordonsrelaterad informationsutrustning skall vara enkel att identifiera, förstå och använda och en enhetlighet skall eftersträvas. Fordonet skall vara utrustat med sådant kommunikationssystem som ger personalen möjlighet att enkelt och säkert nå trafikledning, räddningstjänst och polis.

#### **Hastighet**

Fordon i kollektivtrafik skall utrustas så att det ger föraren ett stöd i att hålla gällande hastighetsbegränsning.

#### **Hela och rena fordon**

Kollektivtrafikfordons exteriör och interiör skall underhållas och kontrolleras så regelbundet som det behövs för att erbjuda resenärer och trafikpersonal säkra och trygga fordon.

#### **Nödutrymning**

Fordon inom kollektivtrafiken skall vara utformade, underhållna och kontrollerade så att en enkel, säker och trygg nödutrymning av resenärer och trafikpersonal kan genomföras.



## TRYGGA OCH SÄKRA HÅLLPLATSER OCH TERMINALER

Hållplatser och terminaler är naven i kollektivtrafiksystemet och viktiga mötesplatser för våra resenärer. Intrycken från dessa mötesplatser har stor betydelse för hur kollektivtrafiken i stort värderas. Hållplatser och terminaler skall därför lokaliseras, utformas och underhållas så att de är och upplevs som trygga och säkra att använda av kollektivtrafikens resenärer och personal.

### Information

Trafikinformation skall finnas på hållplatser och terminaler. Detta innebär ökad trygghet och säkerhet för resenärerna genom att veta när fordonet förväntas ankomma eller avgå.

### Lokalisering

Hållplatser och terminaler skall lokaliseras så att de är och upplevs som trygga och säkra av alla trafikanter och så att risken för olyckor minimeras.

### Underhåll

Hållplatser och terminaler skall underhållas så att de är och upplevs som trygga och säkra för resenärer och personal. Vetskapen om att hållplatser och terminaler kontinuerligt ses över skapar en ökad trygghet. Skadegörelse, klotter och nedskräpning skall därför åtgärdas så snart som möjligt. Vintertid är halkbekämpning och snöröjning viktigt och skall prioriteras för att kollektivtrafiken skall vara tillgänglig och säker för alla.

### Utformning

Hållplatser och terminaler skall vara utformade så att de är och upplevs som trygga och säkra. Områden som bör beaktas är belysning och övrig utrustning så som t.ex. väderskyddens utformning, sikt och överblick på och kring terminal/hållplatsområdet, markbeläggning, möjlighet att framföra fordonen på ett trafiksäkert sätt och med lämplig hastighet, övervakning och trafikantinformation, m.m. Särskild vikt bör läggas vid utformning av de hållplatser där fordon tillbringar sin reglertid.

## TRYGG OCH SÄKER VÄG TILL OCH FRÅN HÅLLPLATSER OCH TERMINALER

Vägen till och från hållplatser och terminaler har stor påverkan på resenärernas val av färdmedel. Vägarna till och från hållplatser och terminaler skall därför lokaliseras, utformas och underhållas så att de är och upplevs som trygga och säkra att använda av kollektivtrafikens resenärer.

### Variabla hastighetsgränser

Hastighetsgränser bör anpassas till de förutsättningar som gäller vid olika tidpunkter på dagen, vid olika platser och olika situationer.

### Information

Kollektivtrafiken och väghållarna skall tillsammans kontinuerligt informera resenärerna hur man säkrast tar sig till/från hållplatsen, t.ex. att i mörker använda reflex. Trafikinformation i realtid innebär ökad trygghet och säkerhet för resenärerna vare sig de är hemma eller på väg till hållplats eller terminal och skall därför eftersträvas.

### Lokalisering

Synliggörandet av kollektivtrafiken i den fysiska miljön ger förutsättningar för en attraktiv kollektivtrafik som långsiktigt kan ge ökad trygghet och säkerhet. Kollektivtrafikens villkor och behov skall därför integreras i ett

tidigt skede i den fysiska planeringen. Hänsyn måste tidigt och konsekvent tas till hur och var hållplatser och terminaler placeras så att resenärerna kan färdas till dessa på ett tryggt och säkert sätt. Detsamma gäller vid planering av linjesträckningar.

När hållplatser och terminaler planeras och anläggs skall alltid hänsyn tas till hur resenären så tryggt och smidigt som möjligt kan ta sig till dem. De skall vara lätta att hitta. De skall ligga naturligt i förhållande till övriga rörelsemönster i området. I vissa fall kan det finnas anledning att ha kortare avstånd mellan hållplatserna om man inte kan erbjuda en trygg och säker väg för resenären.

Namnsättning på hållplatsen skall ske så att orientering i det aktuella området underlättas för resenären.

### Underhåll

Områden och vägar som används av kollektivtrafikens resenärer skall städas och underhållas med hög prioritet. Snöröjning, halkbekämpning och underhåll av vägar till och från hållplatser och terminaler skall skötas så att de är och upplevs som trygga och säkra och erbjuder bästa möjliga tillgänglighet.

### Utformning

Vägen till och från hållplatser och terminaler skall vara utformad så att de är och upplevs som trygga och säkra för resenären och därmed är attraktiva för resenärerna att använda.

Det är i många fall omöjligt att undvika att resenären måste korsa en väg eller gata för att ta sig till och från hållplatser eller terminaler.

Övergångsställen, gångpassager och planskilda passager skall anläggas och utformas så att de är och upplevs så trygga och säkra för resenären som möjligt.

Områden som bör beaktas är belysning och beläggning av samt sikt på och kring vägen till och från hållplatser och terminaler.



# PROJEKTPLAN

ETAPP 1

**VISION**

»Ingen ska riskera att bli skadad fysiskt eller psykiskt eller uppleva otrygghet av att färdas med eller arbeta inom kollektivtrafiken.«



**POLICY**

- Peka ut viktiga områden där insatser bör sättas in.
- Vilken eller vilka aktörer är ansvarig/ansvariga?



**MÅL**

**SPECIFIKA  
MÄTBARA  
ACCEPTERADE  
REALISTISKA  
TIDSATTA**

Första steg:  
**NULÄGESANALYS**



ETAPP 2

**HANDLINGSPLAN**

Hur ska målen uppfyllas?  
Konkreta förslag på åtgärder.





**Svenska lokaltrafikföreningen**

Mäster Samuelsgatan 49, 2 trappor.  
Box 1108, 111 81 Stockholm. [www.sltf.se](http://www.sltf.se)



Swedenborgsgatan 2, 2 trappor.  
Box 17548, 118 91 Stockholm.  
[www.bussbranschen.se](http://www.bussbranschen.se)