



Säkerhetsfördel **bussen**

Aktivitetsplan 2009

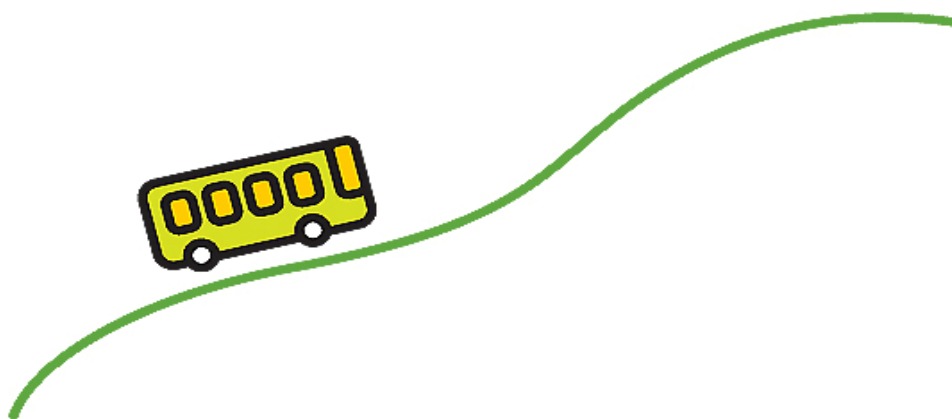


Svenska Bussbranschens Riksförbund

december 2008

Innehållsförteckning

Sammanfattning – att resa med buss är säkert och tryggt.....	2
Abstract – bus and coach travel are safe and secure.....	2
Bussbranschen om säkerhet.....	3
Vision	4
Policy.....	4
Bussbranschens säkerhetskultur	5
Bussbranschens aktiviteter 2009	5



Sammanfattning – att resa med buss är säkert och tryggt

Bussen är obestridligt det mest säkra färdmedlet på Sveriges och Europas vägar. I Sverige ligger bussföretagen och researrangörerna i framkant internationellt när det gäller systematiskt trafiksäkerhetsarbete. Även vad gäller antal bussar som är utrustade bälten, alkolås och andra tekniska stödsystem ligger svenska bussföretag i framkant ur ett globalt perspektiv. Vägtrafikinspektionen konstaterar i en rapport att det är 10 gånger så hög risk att omkomma i en olycka med bil än i en olycka med buss. En studie som Nationalföreningen för trafiksäkerhetens främjande (NTF) presenterat under 2007 visar att:

- Mer än 80 procent av bussföretagen har en trafiksäkerhetspolicy
- Mer än 90 procent av bussföretagen kan erbjuda bussar med bälten
- Mer än 90 procent av bussföretagen informerar om säkerhet inför bussresan
- Mer än 35 procent av bussföretagen kan erbjuda bussar med alkolås

Abstract – bus and coach travel are safe and secure

Buses and coaches are indisputable the most safe journey modes on Sweden's and Europe's roads. In Sweden lie bus and coach operators and the travel organizers in frontline international when it comes to systematic security and safety work. Also as regards the numbers of buses and coaches that are equipped with seat belts, alcohol interlock and/or other technical support systems place Swedish bus and coach operators in frontline from a global perspective. The Road Traffic Inspectorate establishes in one rapport that it is 10 times higher risk to die in an accident in a car than in an accident in a bus or coach. A study that the National Society for Road Safety presented during 2007 shows that:

- More than 80 percents of the bus/coach operators have a road safety policy
- More than 90 percents of the bus/coach operators can offer bus/coach with belts
- More than 90 percents of the bus/coach operators inform about safety and security before a trip or a tour
- More than 35 percents of the bus/coach operators can offer bus/coach with alcohol interlock

Bussbranschen om säkerhet

Svenska Bussbranschens Riksförbund (BR) har sedan förbundet bildades alltid prioriterat säkerhetsfrågor i sin verksamhet. All tillgänglig statistik visar att resa med buss är det säkraste sättet att färdas på väg. Med denna aktivitetsplan som är ett utdrag av säkerhetsprogrammet för åren 2009-2012 vill BR tydliggöra och beskriva vilka insatser förbundet vidtar för att öka säkerheten i busstrafiken ytterligare. BR arbetar enligt de 6 F: en, *förbund, förening, företag, förare/övrig personal, fordon och färden* samt de 5 K: en, *kontinuitet, kommunikation, konsument, kultur och kompetens*, eftersom det krävs insatser från individuell till samhällelig nivå om ständiga förbättringar ska realiseras. Samhällets myndigheter och lagstiftande organ på lokal, regional, nationell och internationell nivå måste göra lagar, författningar och föreskrifter mer lättillgängliga och kundorienterade. Ur ett internationellt perspektiv är det viktigt att tänka på att svensk lagstiftning inte medför konkurrensnackdelar för svenska företag som verkar på den internationella marknaden.

Säkerhetsprogrammet är ett dynamiskt dokument och kan därför snabbt omarbetas när nya säkerhetsrön som influerar busstrafiken blir kända. Programmet följs upp år 2010 och 2012 och redovisas i särskild rapport. Rapporten ska ge omgivningen en öppen och korrekt bild av hur säkerhetsinsatser och olycksstatistiken ser ut i branschen. Till branschens säkerhetsprogram är ett tillsammans med Svensk Kollektivtrafik branschgemensamt policydokument och handlingsprogram för en trygg och säker kollektivtrafik kopplade.

Säkerhetsprogrammet är ett instrument för den samlade bussbranschens arbete. Förbundets enskilda medlemsföretag kan i sitt interna arbete med säkerhet använda detta program som utgångspunkt och stöd vid utformning av företagsspecifika policys och program.

Samarbete med konsumentfokus tar oss närmare nollvisionen

Tillsammans med sex pensionärsorganisationer och Riksidrottsförbundet har vi utformat riktlinjer och former för upphandling av säkra bussresor för grupper.

BR arbetar tillsammans med Svensk Kollektivtrafik när det gäller den av trafik huvudman upphandlade trafiken, detta för att ständigt förbättra trygghet och säkerhet för resenärer och personal. Vision, mål och aktiviteter åskådliggörs i ett övergripande policydokument samt tre handlingsprogram avseende personal, infrastruktur och fordon.

Vision

Ingen person ska omkomma, allvarligt skadas fysiskt eller psykiskt eller uppleva otrygghet av att färdas i eller arbeta inom yrkesmässig busstrafik.
Ingen person ska omkomma eller allvarligt skadas av yrkesmässig busstrafik.

Bussresor ska alltid vara och uppfattas som det mest säkra sättet att färdas på väg.

Policy

Svenska Bussbranschens Riksförbund (BR) ska med hänsyn till branschens etiska riktlinjer och säkerhetsengagemang bidra till att en säkerhetskultur stimuleras med sikte på att visionen realiseras. Därför måste hänsyn till säkerhet beaktas i varje beslut på alla nivåer från organisation till individ. BR anser att en utökad och effektiviserad kollektivtrafik i allmänhet och busstrafik i synnerhet är ett viktigt instrument för att öka säkerheten på och tillgängligheten till våra gator och vägar och därmed bidra till en bättre folkhälsa för våra medborgare.

Detta innebär att BR ska:

- Verka för att busstrafikens andel av persontransporterna ska öka
- Kommunicera säkerhetspolicyn till interna och externa intressenter
- Kommunicera branschstatistik till interna och externa intressenter
- Agera så att branschen följer gällande lagar, regler och allmänna villkor
- Agera så att branschen förebygger tillbud och olyckor
- Agera så att busstrafiken prioriteras i planering/ombyggnad av infrastruktur
- Verka för att busstrafikens gator, vägar och bytespunkter prioriteras vad gäller underhåll
- Verka för att branschen har kompetens i trafiksäkerhetsfrågor
- Engagera, informera, utbilda och på andra sätt stödja medlemsföretagen i deras säkerhetsarbete
- Initiera, stödja och medverka i forskning och utveckling som medför att säkerheten i busstrafiken ökar
- Påverka, ställa krav på och samverka med intressenter till branschen
- Kontinuerligt arbeta för ökad säkerhet i vägtransportssystemet

Med dessa åtaganden ser BR fram emot att kontinuerligt bidra till att samtliga intressenter inom branschen ständigt förbättrar sitt säkerhetsarbete så att visionen kan realiseras. För att ständiga förbättringar ska uppnås krävs även engagemang och stöd från externa intressenter till bussbranschen.

SVENSKA BUSSBRANSCHENS RIKSFÖRBUND

Anna Grönlund
Förbundsdirektör

Anders Lundström
Förbundsordförande

Bussbranschens säkerhetskultur

Att utveckla en branschövergripande säkerhetskultur kommer kontinuerligt kräva både ledarskap och ett brett deltagande och bör leda till att säkerhetsplanering och säkerhetskhantering får hög prioritet. Likaså måste förståelse skapas hos alla individer för behovet av säkerhet. Säkerhetsfrågorna bör hanteras med omsorg och ansvar på alla nivåer i organisationen och företag samt av all inblandad personal. Detta säkerhetsprogram kan lägga grunden för arbetet med att införa en säkerhetskultur i hela bussbranschen. På så sätt kommer deltagarna att kunna verka för att säkerheten skall bli en integrerad del i den dagliga driften av kollektivtrafik. Alla medlemsföretag bör införa och främja en säkerhetskultur som ett sätt att tänka, analysera och agera på vid utförande av persontransporter.

Säkert företag

Ett säkert företag som bedriver persontrafik och/eller arrangerar resor arbetar efter BRs Etiska riktlinjer, BRs Code of conduct och BRs Säkerhetsordning samt uppfyller beställares krav vid varje persontransport. Företag arbetar systematiskt med säkerhet enligt företagsspecifika rutiner.

Säker förare

Förare och övrig personal ska vid varje möte med kund bjuda på ett trevligt bemötande. Förare ska vid varje persontransport uppfylla krav vad gäller hastighet, nykterhet, vakenhet och bältesanvändning. Bussen ska framföras på ett för resenären och omgivningen tryggt sätt. En säker förare utbildas kontinuerligt i bemötande och säkerhet.

Säker buss

En säker buss ska vid varje uppdrag och färd på allmän väg uppfylla krav vid kontrollbesiktning och flygande inspektion. En säker buss omfattas av kontinuerligt serviceprogram.

Säker infrastruktur

Säker infrastruktur omfattas av nollvisionen och ska lindra effekten av olyckor som beror på mänskliga misstag om föreskrivna trafikregler åtlöds. En säker infrastruktur för kollektivtrafiken innebär förutom säkra gator och vägar även effektiva säkra bytespunkter och ökad framkomlighet, det vill säga en säker, attraktiv och tillgänglig trafik.

Trygg resa

En trygg resa ska för samtliga resenärer, oavsett ålder och kön, upplevas ha en hög nivå vad gäller pålitlighet, tillgänglighet, punktlighet och säkerhet. Alla resenärer ska uppleva att de bemöts med respekt och ödmjukhet. Resenärer ska ha möjlighet att lämna synpunkter på förbättringar.

Bussbranschens aktiviteter 2009

Ökad marknadsandel

Bussbranschens Riksförbund utarbetade våren 2008 tillsammans med Svensk Kollektivtrafik, Svenska Taxiförbundet, Branschföreningen Tågoperatörerna samt Sveriges Kommuner och Landsting en gemensam handlingsplan för en fördubblad kollektivtrafik till år 2020. Bakgrunden var att resandet med kollektivtrafiken stagnerat och att vi tillsammans i

samhället inte hanterar kollektivtrafiken på ett sätt som driver utvecklingen mot ett ökat resande. Nuvarande affärsmodell och system styr helt enkelt inte mot kundorientering och affärsmässigt agerande på alla nivåer inom kollektivtrafiken. I handlingsplanen slår vi fast att kollektivtrafiken har alla möjligheter att bli ett strategiskt verktyg för att nå samhällets mål om ökad trafiksäkerhet, minskad miljöpåverkan från transportsektorn, minskad trängsel i trafiken, ökad tillgänglighet och ökad sysselsättning.

Säker infrastruktur

Utformning av gator och vägar för en effektiv kollektivtrafik måste utvecklas jämfört med idag. Dagens riktlinjer baseras på privatbilismen och personbilar när kriterier för säkra gator och vägar sätts. Även nollvisionen är baserad på privatbilismen och personbilar. Ska Sverige fortsatt utvecklas för att bli ett hållbart samhälle måste kollektivtrafikens förutsättningar bättre beaktas i planeringsstadiet för gator och vägar. Utformning av räcken, sidoområden, dikens sluttningar etc. måste även klara av de konsekvenser som uppstår när yrkesförare av tunga fordon och bussar begår misstag och förlorar kontrollen över fordonet. Även utformning av korsningar, cirkulationsplatser, kollektivkörfält måste beakta bussars dimensioner. För att erhålla ett tillgängligt transportsystem måste strävan vara att förbättra vägars, gators och broars bärighetsklasser så att bussar kan utföra trafik med hög kabinfaktor.

- **BR** ska arbeta för att nollvisionen beaktar busstrafik samt omfattar utformning av kollektivkörfält, hållplatser och terminaler

Hastighet och körsätt

Efterlevnaden av trafik- och hastighetsregler är en viktig del i resenärens upplevelse av trygghet och det är dessutom en ren säkerhetsfråga. Det är därför ett prioriterat område i arbetet för en trygg och säker kollektivtrafik. Det är självklart att kollektivtrafikens förare ska hålla sig inom ramen för trafik- och hastighetsregler. Kollektivtrafikfordon är ofta stora och tunga vilket medför betydande konsekvenser om en olycka inträffar. Vägverket och NTF har tagit fram statistik om hastighetsöverträdelser av bussar både nationellt och för vissa län. Vi vet att det finns problem, inte minst genom att förare i kollektivtrafiken själva medger att de ibland känner sig tvungna att överträda gällande hastighetsbestämmelser.

- **BR** ska tillsammans med Svensk Kollektivtrafik gemensamt driva ett projekt för att förändra attityderna hos förarna gällande hastighets- och regelöverträdelser.
- **BR** ska samarbeta med Polisen, Vägverket och NTF kring dessa frågor och söka stöd i adekvata mätningar av hastighet.
- **BR** ska tillsammans med Svensk Kollektivtrafik m.fl. utveckla metod och system för riskbedömning och hastighetsanpassning.

Säker buss

Att utveckla trafiksäkra fordon kräver kompetens hos samtliga ansvariga. Främst är det fordonstillverkarna som genom samverkan med myndigheter, bransch, bussföretag och transportköpare ska säkerställa att fordonen konstrueras så att de kan framföras på ett trafiksäkert sätt under hela den operativa tiden. Återvinningsgraden ska ständigt förbättras.

Svenska bussars genomsnittliga körsträcka är för hela bussflottan ca 60 000 km per år, men många bussar i yrkesmässig trafik körs betydligt längre, upp emot 200 000 – 300 000 km per år. Det krävs ett systematiskt arbete för att underhålla fordon som tillryggalägger dessa kör-

sträckor. Den dagliga kontrollen till mer kvalificerade underhållsprogram måste genomföras enligt tillverkarens anvisningar vad gäller de detaljer som ska kontrolleras och vid vilka frekvenser dessa kontroller ska göras för att bussen alltid ska uppfylla gällande krav på beskaffenhet. Bilprovningens statistik och rekommendationer kan utgöra ett bra stöd för att skapa rutiner för kontroll och underhåll av bussar.

- **BR** ska senast under 2009 tillskapa ett forum med fokus på teknik/säkerhet
- Forumet ska kontinuerligt föra dialog med tillverkare, försäkringsbolag, myndigheter m fl
- **BR** ska senast under 2009 utforma rekommendationer om säkerhetskontrollers innehåll och frekvens
- **BR** ska i samverkan med transportköpare verka för ökad standardisering av bussar
- **BR** ska senast under 2009 lansera ett e-learning verktyg som innefattar bl. a. vad säkerhetskontroller minst bör omfatta
- **BR** ska kontinuerligt förespråka vikten över tillbuds- och olycksrapportering

Bältesanvändning

Bältesanvändning i buss leder till att risken för passagerare och förare att skadas eller omkomma minskar i de mest frekventa olyckssituationer där buss är inblandad. Djupstudier har visat att bältesanvändning hade räddat fler liv i olyckor med buss ute i Europa. I dag kan det påvisas att bältesanvändning bland busspassagerare är relativt låg jämfört med i andra fordonskategorier. Det kan även styrkas att hos allmänheten råder en brist på kunskap om vad som gäller kring bältesanvändning i buss. Flera studier visar att bältesanvändning bland passagerare ökar från ca 20 procent till 70 procent när muntlig information ges ombord. Bälten i buss bör vara trepunkts och färgkontrasteras för att tydliggöra att de tillhör säkerhetsutrustning ombord.

- **BR** ska sprida kunskap till resenärer via webbplats och företag om gällande regler, nyttan med att använda bilbälte samt påföljder vid brott mot lagstiftning.
- **BR** ska medverka till att andelen bussar med trepunkts bilbälte ökar samt att bälten färgkontrasteras för ökad synlighet
- **BR** ska medverka till att bältesutrustning anpassas och utvecklas så att full funktionalitet kan säkerställas för alla resenärskategorier under bussens hela livslängd
- **BR** ska driva frågan om att regler alt. riktlinjer för barn mellan 0 och 3 år införs



SVENSKA BUSSBRANSCHENS RIKSFÖRBUND

Stockholm i december 2008

Tommie Vesterlund
Ansvarig trygghet och säkerhet