



FAKTA OCH STATISTIK

OM TRAFIKSÄKERHET I BUSSTRAFIKEN



FAKTA OCH STATISTIK

OM TRAFIKSÄKERHET I BUSSTRAFIKEN

INLEDNING

”Att åka buss är det säkraste sättet att färdas i vägtrafiken.” skrev Vägverket i sin Trafiksäkerhetsrapport 98¹ Under perioden 1997 till 2001 dödades i snitt ca 560 personer i vägtrafiken. Av dessa har buss varit inblandad i 3,5 procent av dödsfallen (i snitt något under 20 döda). Bussen har samtidigt stått för 10 procent av persontransportarbetet², och detta till stor del i en trafikmiljö där många oskyddade trafikanter vistas. Ett fåtal dödade har befunnit sig i bussen.

Vägverket konstaterar också i sin uppföljning av utvecklingen inom kollektivtrafiken att kollektivtrafik är ett säkert sätt att färdas. I hela reskedjan finns dock flera riskmoment - på väg till och från hållplats, på hållplats och vid av- och påstigning. I busstrafik kan häftiga inbromsningar orsaka lindrigare skador medan bussens tyngd och storlek ofta ”skyddar” bussens resenärer vid kollisioner. Bussens tyngd innebär samtidigt att risken för att allvarligt skada övriga trafikanter ökar.³

NTF skriver i sin senaste trafiksäkerhetspolicy att ”En bättre kollektivtrafik är ytterligare en förutsättning för nollvisionen. Resandet med kollektivtrafik är det mest trafiksäkra sättet att färdas. För att människor ska välja kollektivt resande krävs dock att den är tillgänglig, bekväm, säker och snabb, såväl på landsbygd som i tätorterna. Vid planering av kollektiva transporter måste kommunerna ställa krav på säkerhet i såväl fordonen som på vägen till och från hållplatserna.”⁴

Trots den redan höga trafiksäkerheten i busstrafiken är det viktigt att säkerheten höjs ytterligare. Därför har Sv. Bussbranschens Riksförbund sedan förbundet bildades 1994 arbetat aktivt med trafiksäkerhetsfrågorna.

Denna rapport har två syften, dels att genom den statistik som finns tillgänglig i olika öppna källor ge en bild av trafiksäkerheten inom busstrafiken, och dels ge en bild av det trafiksäkerhetsarbete som Sv. Bussbranschens Riksförbund driver eller deltar i.

Liksom för kollektivtrafiken i stort är trafiksäkerhetsstatistiken på bussområdet begränsad. Bussbranschens Riksförbund vill därför uppmana ansvariga myndigheter på området, dvs. Vägverket och SIKKA, att utveckla, bearbeta och publicera den statistik som i många fall redan samlas in.

Sv. Bussbranschens Riksförbund

Stockholm mars 2003

¹ S.20, Vägverkets publikation 1999:35

² s.10, Nationellt Yrkestrafikprogram december 2000, Vägverket Publikation 2000:92

³ s.20, Redovisning av kollektivtrafikutvecklingen 1996-2001, Vägverket, Dnr AL 10 A 2001:17117

⁴ s.18, Trafiksäkerhetspolicy, NTF, fastställd av NTF: s kongress 2001

INNEHÅLLSFÖRTECKNING

INLEDNING	1
DÖDADE OCH SKADADE I BUSSRELATERADE TRAFIKOLYCKOR	3
OLYCKOR EFTER TRAFIKELEMENT	4
RISK ATT DÖDAS I OLIKA TRANSPORTMEDEL	5
I OCH UTANFÖR TÄTORT	5
FÖRARENS ÅLDER.....	6
ALKOHOL	7
SKOLSKJUTS	7
BRAND I BUSS	8
SAMHÄLLSNYTTAN AV ATT RESA MED BUSS.....	8
ALLMÄNHETEN OM SÄKERHETEN I BUSSEN	9
NORDISK JÄMFÖRELSE	10
VAD GÖR BUSSBRANSCHEN FÖR ATT ÖKA TRAFIKSÄKERHETEN YTTERLIGARE?	11
Pågående säkerhetsarbete.....	11
Tidigare arbeten och initiativ	13

DÖDADE OCH SKADADE I BUSSRELATERADE TRAFIKOLYCKOR

Vid olyckor med buss inblandad dödades totalt 16 personer år 2000, alla utanför bussen, av dessa befann sig 3 i personbil, 8 var fotgängare 3 cyklister och 2 motorcyklister. Utöver de dödade personerna skadades 112 personer svårt. Av dessa befann sig 17 personer i bussen. Ytterligare 605 skadades lindrigt, varav 208 befann sig i bussen.⁵

Antalet dödade och skadade vid olyckor med buss inblandad bör sättas i relation till den totala mängden dödade och skadade i vägtrafiken. Under år 2000 inträffade totalt 15 770 trafikolyckor på väg med personsador. I dessa olyckor dödades totalt 591 personer, 4 103 blev svårt skadade och 17 929 blev lindrigt skadade. Av dessa dödades 481 personer i olyckor med personbil och 3 422 skadades svårt och 15 798 skadades lindrigt.⁶

”Att åka buss är det säkraste sättet att färdas i vägtrafiken.” skrev Vägverket i sin Trafiksäkerhetsrapport 98⁷ Under perioden 1997 till 2001 dödades i snitt ca 560 personer i vägtrafiken. Av dessa har buss varit inblandad i 3,5 procent av dödsfallen. Bussen har samtidigt stått för 10 procent av persontransportarbetet⁸, och detta till stor del i en trafikmiljö där många oskyddade trafikanter vistas. Ett fåtal dödade har befunnit sig i bussen.

Busspassagerare skadas oftast vid av- och påstigning eller i samband med häftiga inbromsningar. Olyckor med svåra skador för busspassagerare domineras av kollisioner med tunga fordon och singelolyckor i halt väglag. Enligt en studie av sjukvårdsdata hade 53 procent av busspassagerarna skadats i halt väglag.⁹

Tabell: Dödade och skadade i vägtrafikolyckor med bussar respektive med personbil år 2000¹⁰

ÅR	I BUSS			UTANFÖR BUSS			I PERSONBIL			UTANFÖR PERSONBIL		
	Dödade	Svårt skadade	Lindrigt skadade	Dödade	Svårt skadade	Lindrigt skadade	Dödade	Svårt skadade	Lindrigt skadade	Dödade	Svårt skadade	Lindrigt skadade
1997	-	52	176	15	94	325	348	2 182	11 752	96	889	3 035
1998	3	52	303	13	92	382	327	2 354	12 295	97	879	2 811
1999	1	46	243	22	119	391	372	2 448	12 492	109	861	3 033
2000	-	17	208	16	95	397	393	2 541	12 602	88	881	3 196

⁵ s.23, Vägtrafikskador 2000, SCB/SIKA

⁶ s.5, 20, 23, Vägtrafikskador 2000, SCB/SIKA

⁷ S.20, Vägverkets publikation 1999:35

⁸ s.10, Nationellt Yrkestrafikprogram December 2000, Vägverket Publikation 2000:92

⁹ s.20, Vägverkets trafiksäkerhetsrapport 98, publikation 1999:35

¹⁰ s.15, 16, Vägtrafikskador 97, SCB/SIKA, s.16, 17, Vägtrafikskador 1998, SCB/SIKA, s.23, s.16, 17, Vägtrafikskador 1999, SCB/SIKA, s.20, 23 Vägtrafikskador 2000, SCB/SIKA.

Enligt Vägverkets statistik blev år 2001 ett mörkt år med den tragiska olycka som inträffade den 17 september mellan en timmerbil och en skolbuss på Rv 86 vid Indal i Sundsvall kommun. I olyckan omkom fordonens bägge förare samt 4 barn i bussen. Orsaken till olyckan var att timmerbilens framdäck exploderade och därför blev omöjlig att styra. Under detta år dödades 29 personer vid olyckor där buss var inblandad, 161 personer skadades svårt och 592 lindrigt.¹¹

OLYCKOR EFTER TRAFIKELEMENT

Tabell: Polisrapporterade vägtrafikolyckor med buss inblandad med personskada och därvid skadade personer fördelade efter de primärt inblandade trafikelementen. År 2000.¹²

FORDONS-ELEMENT	ANTAL DÖDADE	ANTAL SVÅRT SKADADE	ANTAL LINDRIGT SKADADE	TOTALT ANTAL OLYCKOR
Buss singel	-	7	134	50
Personbil – buss	3	47	226	195
Lastbil – buss	-	7	40	26
Buss – buss	-	1	5	5
Motorcykel – buss	2	3	8	11
Moped – buss	-	2	8	10
Cykel – buss	2	13	47	58
Gående – buss	7	21	73	81
Djur – buss	-	2	6	5
Traktor - buss	-	-	-	-
Övrigt – buss	-	-	2	2

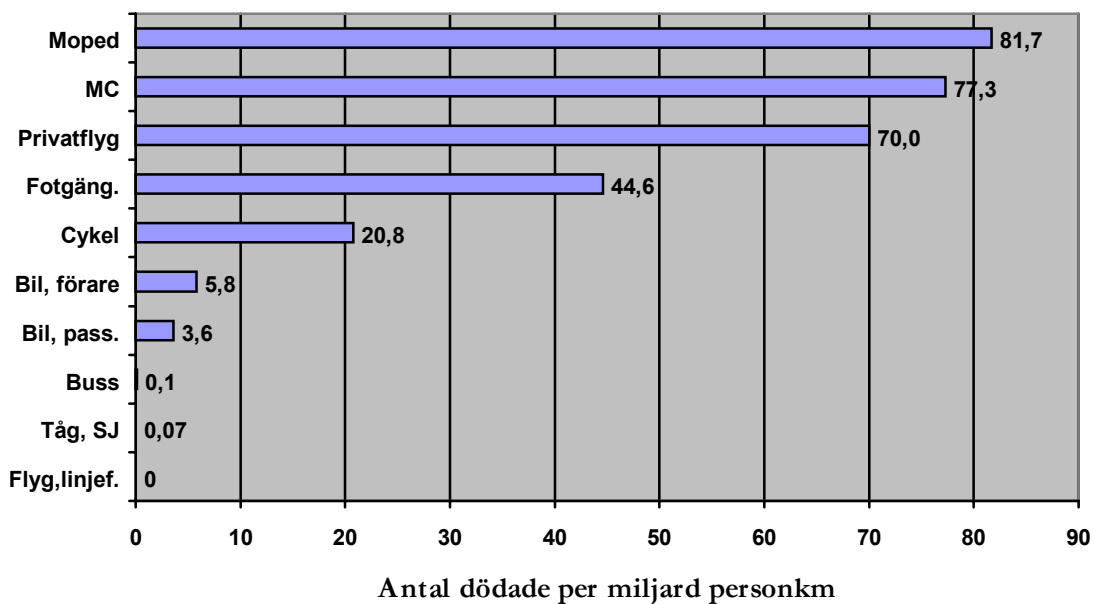
¹¹ Vägverket. Statistiken är ännu preliminär och uppgifter om de förolyckade befann sig i eller utanför bussen har inte varit tillgängliga.

¹² s.70, Vägtrafikskador 2000, SCB/SIKA

RISK ATT DÖDAS I OLIKA TRANSPORTMEDEL

Hur säkert är det egentligen att åka med bussen? Som den statliga Kollektivtrafikkommittén visar i sin jämförelse av risken att dödas i olika transportmedel är det 58 gånger större risk att dödas när man kör bil än när man åker buss. Det är över 200 gånger farligare att cykla och hela 770 gånger så stor risk att dödas när man kör motorcykel än när man tar bussen.¹³

Diagram: Risk att dödas med olika färdmedel per miljard personkm



I OCH UTANFÖR TÄTORT

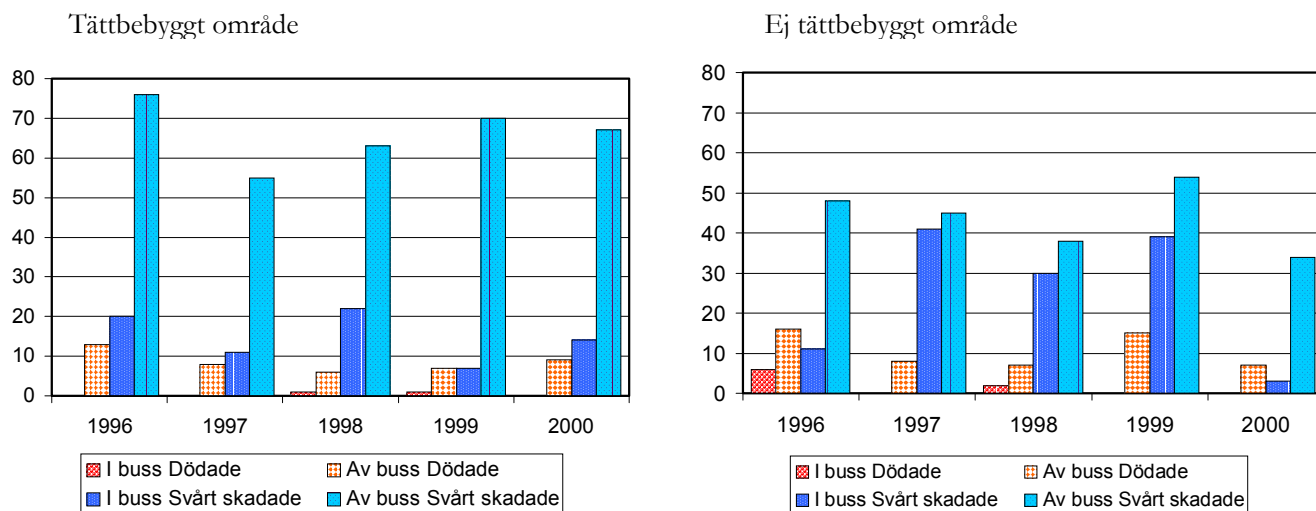
Under år 2000 skadades 104 personer i olyckor med buss inblandad i tätbebyggt område och 121 skadades utanför tätbebyggt område. Inga dödade inrapporterades.¹⁴ Enligt Vägverket skadas årligen 120-170 personer svårt i bussolyckor. Svårt skadade av buss i tätort dominerar (55-76) medan svårt skadade i buss oftast sker på landsbygd (3-41). Under 2000 skadades dock endast 3 personer svårt i buss på landsbygdsvägar.¹⁵

¹³ s.44, Kollektivtrafik med människan i centrum, Delbetänkande av Kollektivtrafikkommittén SOU 2001:106

¹⁴s.94, Vägtrafikskador 2000, SCB/SIKA, polisrapporterade olyckor

¹⁵ s.20, Redovisning av kollektivtrafikutvecklingen 1996-2001, Vägverket, Dnr AL 10 A 2001:17117

Diagram: Dödade och svårt skadade personer i polisrapporterade vägtrafikolyckor med buss inblandad 1996-2000 i tätbebyggt område respektive ej tätbebyggt område (VITS/Vägverket).¹⁶



FÖRARENS ÅLDER

De mest olycksdrabbade åldersgrupperna är 35-44 år och 45-54 år. I vägtrafiken i stort är unga förare överrepresenterade i trafikolyckorna, men detta gäller inte inom busstrafiken. Unga bussförare är inte farligare än äldre. För att ta busskörkort krävs att man är 21 år fyllda.

Tabell: Delaktiga förare av buss samt i samtliga motorfordon i polisrapporterade vägtrafikolyckor med personskada efter förarens ålder. År 2000.¹⁷

FÖRARENS ÅLDER	BUSS	SAMTLIGA
Under 15 år	-	79
15 år	-	400
16-17 år	-	235
18-19 år	2	1 111
20-24 år	15	2 799
25-34 år	57	4 856
35-44 år	102	4 472
45-54 år	114	3 597
55-64 år	81	2 404
65-74 år	6	1 203
Över 74 år	1	946
Okänd ålder	123	2 113
Totalt antal olyckor	501	24 215

¹⁶ s.20, Redovisning av kollektivtrafikutveckling 1996-2001, Vägverket, Dnr AL 10 A 2001:17117

¹⁷ s.79, Vägtrafikskador 2000, SCB/SIKA

ALKOHOL

Vägverkets skrev i sin senaste trafiksäkerhetsrapport att ”Alkoholpåverkan misstänktes hos 0,3 procent av de bussförare som varit inblandade i vägtrafikolyckor 1990-1998. Därmed är bussförarna nyktrast av alla förarkategorier i vägtrafiken.”¹⁸

Under år 2000 rapporterade polisen 855 förare av motorfordon och mopedister som misstänkt påverkade av alkohol eller annat ämne vid vägtrafikolyckor med personskada. Av dessa misstänktes 1 bussförare vara påverkad av alkohol eller annat ämne.

Tabell: Misstänkt alkoholpåverkad förare av motorfordon och mopeder vid trafikolyckor på väg med personskada¹⁹

ÅR	BUSS	PERSONBIL	LASTBIL	MC	MOPED
1975	3	1 275	29	64	185
1980	4	1 064	26	59	80
1985	-	926	17	57	47
1990	2	1 113	74	75	46
1995	1	605	27	49	77
1996	-	585	28	49	61
1997	1	599	36	41	61
1998	-	650	34	36	56
1999	2	656	27	35	71
2000	1	728	35	32	59

SKOLSKJUTS

Enligt Kommunförbundets ”Skolskjutshandboken”²⁰ åker dagligen cirka 440 000 elever skolskjuts med buss eller bil. Av dessa sitter cirka 200 000 elever utan bälte.²¹

Väg- och transportforskningsinstitutet, VTI, konstaterade i ”Trafiksäkerhet vid skolskjutsning” att det inte finns någon nationell statistik över olyckor där skolskjutsfordon (bil och buss) varit inblandade. I Vägverkets olycksdatabas definieras inte skolskjutsfordon som någon speciell fordonstyp.²²

¹⁸ s.20, Vägverkets trafiksäkerhetsrapport 98, publikation 1999:35

¹⁹ s.31, Vägtrafikskador 2000, SCB/SIKA

²⁰ s.1, Rusk, Börjesson och Hilborn, 1994

²¹ Intervju med Gunilla Sörensen, VTI, i Östgöta Correspondenten 18/9-2001

²² s.11, VTI-meddelande 885/2000

Bilden kompliceras ytterligare av att den samhällsbetalda skolskjutstrafiken i dag bedrivs på tre olika sätt: med personbil, särskild skolbuss och genom att eleverna åker med den linjelagda kollektivtrafiken. Ur den tillgängliga statistiken går det däremot att ta fram uppgifter om antalet dödade och skadade barn vid olyckor där buss varit inblandad.

Under åren 1994-1999 registrerades samtliga polisrapporterade olyckor i Vägverkets databas. Under perioden omkom 3 barn yngre än 16 år, 20 skadades svårt och 209 skadades lindrigt när de åkte buss. Totalt dödades eller skadades alltså 232 barn som passagerare i buss. För vuxna var motsvarande siffra 945. Barnen utgjorde med andra ord cirka 20 % av de dödade och skadade passagerarna. Förmodligen skadades en viss del av dessa barn i skolskjuts. Utanför buss skadades 412 barn under 16 år under perioden 1994-1999. Av dessa var 303 oskyddade trafikanter och 109 var passagerare i andra motorfordon.²³

BRAND I BUSS

Ingen person har omkommit p.g.a. brand i buss under senare år. Omfattningen och utvecklingen av bränder går dock inte att utläsa ur befintlig statistik. Orsakerna till bussbrand är i första hand kopplat till elsystemet, mer lättantändligt bränsle, kompaktare motorrum, det i dag högre bränsletrycket samt fel inom hydrauliken.²⁴ I syfte att förebygga bränder och rädda liv införde Svensk Bilprovning efter initiativ från Sv. Bussbranschens Riksförbund obligatorisk brandskyddskontroll för bussar inom ramen för kontrollbesiktningen den 1 december 2001.

Statistik från Statens Haverikommission, försäkringsbolagen och bussbranschen visar att bussbränderna har ökat de senaste åren. Under 1998 och 1999 utbetalades ersättning för 147 bränder till en kostnad av 24,5 miljoner kr. De vanligaste orsakerna till brand i buss är bl.a. bränsleläckage i motorutrymmet i kombination med höga temperaturer och kortslutning i elsystemet.²⁵

SAMHÄLLSNYTTAN AV ATT RESA MED BUSS

SLTF och VBB Viak har tillsammans tagit fram rapporten "Kollektivtrafikens samhällsnytta". Som komplement till rapporten har de tagit fram en OH-serie med samma namn och en Excelmodell. I rapporten lägger de fram förslag på nyckeltal för kollektivtrafikens samhällsnytta när det gäller miljöeffekter, trafiksäkerhet, tillgänglighet, restid, hälsa, stadens yteffektivitet och samhällsbetalda resor.

Om en person väljer att resa med buss istället för med bil blir samhällsnyttan på trafiksäkerhetsområdet 2 kronor vid en 10 km lång resa från dörr till dörr (avståndet till/från P-platsen har antagits vara 50 m och avståndet till/från hållplatsen har antagits vara 200 m). Om en person väljer att ta bussen istället för cykeln blir samhällsnyttan istället 14 kronor för samma resa. Cykelturens positiva effekter på cyklistens motion är inte medräknad i denna beräkning.

²³ s.11, VTI-meddelande 885/2000

²⁴ s.21, Regeringsuppdrag, Redovisning av kollektivtrafikutvecklingen 1996-2001, Vägverket, Dnr AL 10 A 2001:17117

²⁵ Nytt i Bussbranschen, 18 december 2001

Tabell: Olyckskostnad för resa dörr till dörr med buss, bil och cykel.²⁶

FÄRDMEDEL	OLYCKSKOSTNAD
Med cykel	15 kr
Med bil	3 kr
Med buss	1 kr

ALLMÄNHETEN OM SÄKERHETEN I BUSSEN

Buss & Samhälle har flera gånger låtit SIFO undersöka allmänhetens attityder till buss- och kollektivtrafiken. År 1995 svarade drygt 70 procent av de tillfrågade att de ansåg busstrafiken som säker när de svarade på frågan ”Vilka av följande påståenden tycker du stämmer in på busstrafiken?”²⁷

År 2000 upplevde 85 procent av de tillfrågade att de upplever säkerheten som mycket bra eller ganska bra när de färdas i buss. Frågan som SIFO ställde var ”Hur upplever du säkerheten när du färdas med buss?”²⁸

Diagram och tabell: Allmänhetens svar på frågan ”Hur upplever du säkerheten när du färdas med buss?” enligt SIFO-undersökning år 2000.



²⁶ Läs rapporten ”Kollektivtrafikens samhällsnytta” s. 10-11 angående hur dessa nyckeltal räknats fram m.m.

²⁷ Svenskarna om bussen i Samhället, Dokumentnummer 325157, 1995-11-28, SIFO AB

²⁸ Bussen i samhället, Projektnummer 3806180, Sifo Research & Consulting AB.

NORDISK JÄMFÖRELSE

I Finland har antalet bussar som varit inblandade i trafikolyckor sjunkit under 1990-talet. I de övriga nordiska länderna kan ingen tendens utläsas ur tabellen nedan.

Tabell: Antal bussar som varit inblandade i polisrapporterade vägtrafikolyckor med personskada i de nordiska länderna. År 1990-2000.²⁹

ÅR	DANMARK	FINLAND	NORGE	SVERIGE
1990	190	332	266	514
1991	193	292	291	440
1992	193	244	301	403
1993	206	183	305	423
1994	210	148	299	431
1995	255	223	335	485
1996	269	200	303	431
1997	247	200	271	433
1998	199	225	310	498
1999	268	223	293	508
2000	188	215	262	501

Sverige har under 1990-talet legat relativt konstant på ca 3,5 procent inblandade bussar i olyckor per 1000 bussar. Under samma period har de övriga nordiska länderna haft en nedåtgående trend. Denna trend är tydligast i Norge som från en låg nivå på 1,3 procent lyckats pressa andelen olyckor till 0,7 procent.

Tabell: Antal bussar som varit inblandade i polisrapporterade vägtrafikolyckor med personskada per 1000 registrerade bussar i de nordiska länderna. År 1990-2000.³⁰

ÅR	DANMARK	FINLAND	NORGE	SVERIGE
1990	25	36	13	35
1991	21	33	12	30
1992	18	28	11	28
1993	17	22	10	30
1994	16	18	10	31
1995	19	28	10	33
1996	20	25	9	29
1997	18	24	8	29
1998	14	25	9	33
1999	19	24	8	34
2000	13	22	7	35

²⁹ S.94, Vägtrafikskador 2000, SCB/SIKA

³⁰ s.94, Vägtrafikskador 2000, SCB/SIKA

VAD GÖR BUSSBRANSCHEN FÖR ATT ÖKA TRAFIKSÄKERHETEN YTTERLIGARE?

PÅGÅENDE SÄKERHETSARBETE

Svenska Bussbranschens Riksförbund har sedan förbundet bildades 1994 arbetat aktivt med trafiksäkerhetsfrågorna.

Sv. Bussbranschens Riksförbund

- **Arbetsgrupp för ökad trafiksäkerhet** - i februari 2003 träffade BR Vägverket och SLTF för att gemensamt arbeta med trafiksäkerhetshöjande åtgärder på kort och lång sikt. Bland de prioriterade punkterna finns ökad bältesanvändning i buss, förbättrat underhåll av vägar med omfattande busstrafik, stärkt samverkan mellan parterna, rutiner för att anpassa trafiken i ökad utsträckning till varierade väder- och vindförhållanden samt fler åtgärder utifrån ett Hela Resan-perspektiv.
- **Brandskyddskontroll av bussar** – På BR:s initiativ genomför Bilprovningen sedan december 2001 obligatoriska kontroller av brandskyddet i samband med den ordinarie kontrollbesiktningen av bussar.
- **Arbetsgrupp för brandsäkerhet i buss** – BR tog under år 2001 initiativ till en arbetsgrupp som utöver BR består av företrädare från försäkringsbolagen, svensk Bilprovning, de stora busstillverkarna, större bussbolag och andra experter på brandsäkerhetsområdet. Gruppen ska kartlägga risker och föreslå förbättringsåtgärder för att öka brandsäkerhet i buss ytterligare.
- **Handbok för skolskjutsförare** - BR deltar fr o m 2002 i en referensgrupp för VTIs projekt som syftar till att ta fram en handbok som ska stödja skolskjutsförare i deras dagliga arbete.
- **En trygg och säker kollektivtrafik** - BR och SLTF arbetar tillsammans i ett gemensamt projekt vars yttersta syfte är att göra den lokala och regionala kollektivtrafiken tryggare och säkrare. Arbetet initierades hösten 2002 och ska slutföras våren 2004.
- **Safety on bus-paketet** – Detta säkerhetspaket kan beställas från BR och innehåller folder och video med resenärsinformation. Se vidare www.bussbranschen.se
- **Fordonsgrupp** – Fordonsgruppen är ett informellt nätverk som består av de största bussföretagen och busstillverkarna. Gruppen diskuterar och tar initiativ till konstruktionsändringar och andra säkerhetsfrämjande åtgärder. Gruppen har också engagerat sig i service- och garantifrågan.
- **Drogprogram** – BR: s medlemsföretag erbjuds genom MHF Företag särskilda drogprogram.
- **Branschrådet för kvalitetsmärkning av långväga buss** – BR deltar i ett branschråd som arbetar med utveckling och uppföljning av ett kvalitetsmärkningssystem för expressbusstrafiken. I detta arbete har säkerheten en mycket framskjuten plats. Arbetet inleddes under år 2000 och syftar till att bussföretagen ska klara sin kvalitetsmärkning under år 2002-2003.

- **Handbok för miljö- och kvalitetscertifiering av bussföretag** – BR har utarbetat en handbok för miljö- och kvalitetscertifiering av bussföretag. I handboken tas ett helhetsgrepp på säkerhet, kvalitet och miljö m.m. Handboken publicerades första gången år 2001.
- **Internationell kvalitetsmärkning av turist- och beställningstrafik med buss** - BR deltar i arbetsgruppen ”IRU Global Quality Charter”. Säkerhetsfrågorna är en mycket viktig del av gruppens arbete. International Road Transport Union, IRU, är den internationella samarbetsorganisationen för branschorganisationerna inom buss- och åkerinäringarna.
- **Alkolås i buss** – Genom BR:s medlemsföretag Dalabuss deltar bussbranschen i det pågående försöket med alkolås inom yrkestrafiken som stöds av Vägverket.
- **Krishantering i kollektivtrafikföretag** – BR genomför tillsammans med Kollega och SLTF utbildningsseminarier om krishantering i kollektivtrafikföretag. BR har också tagit fram en krishanteringsfolder för BR:s medlemsföretag. Se vidare www.kollega.org.
- **Referensgrupp för upphandling av trafiksäkra och miljövänliga transporter** – BR deltar i Kommunförbundets referensgrupp för upphandling av trafiksäkra och miljövänliga transporter. Gruppen kommer bl.a. att delta i arbetet med att utarbeta en handbok som ska fungera som hjälpmedel vid upphandling av trafiksäkra transporter.
- **Arbetsgrupp om kvalitetssäkra transporter** – BR deltar i Vägverkets arbetsgrupp för kvalitetssäkra transporter. Fokus ligger på områdena trafiksäkerhet, kundbemötande och miljöhänsyn. Gruppen arbetar med alla typer av busstrafik.
- **Viktiga trafiksäkerhetsfrågor som BR driver** - Bussbranschens Riksförbund driver även ett antal frågor som har stor betydelse för trafiksäkerheten vid förbundets kontakter med politiker, myndigheter och organisationer. BR driver bl.a. att kollektivtrafiken, med nollvisionen som ledstjärna, ska användas aktivt som ett verktyg för att öka trafiksäkerheten, ökade säkerhetskrav ska ställas i skolskjuts bland annat genom ökade krav på bälten och genom att stopp bakom och framför skolskjuts med tänd skylt ska bli obligatoriskt, en särskild gymnasieutbildning för bussförare ska införas, säkerheten ska höjas vid hållplatser samt på gångvägar till och från hållplatser. Inom EU medverkar BR i arbetet med att utveckla regelverken kring bältesanvändning, hastighetsregulatorer, färdskrivare och busskonstruktioner.
- **Trafiksäkerhetsprojekt hos bussbranschföreningarna** – Utöver de projekt som BR driver på nationell nivå arbetar även de regionala bussbranschföreningarna med olika trafiksäkerhetsprojekt. Kontakta respektive bussbranschförening för ytterligare information. För adresser och telefonnummer se www.bussbranschen.se

Kollega

Utbildning är en mycket viktig del av trafiksäkerhetsarbetet. Därför erbjuder Kollektivtrafikbranschens utbildningsorganisation, Kollega, en rad utbildningar där trafiksäkerhet har en framskjuten plats. Kollega ägs av arbetsmarknadens parter inom busstrafiken, dvs. Bussarbetsgivarna, Arbetsgivarrådet för de kommunala trafikföretagen, Sv. Kommunalarbetareförbundet, Sv. Transportarbetareförbundet och branschorganisationen Sv. Bussbranschens Riksförbund och Svenska lokaltrafikföreningen.

Under hösten 2001 och våren 2002 erbjuder Kollega exempelvis följande utbildningar som innehåller olika trafiksäkerhetsmoment:

- **Hjälp på väg** – Under utbildning får kursdeltagarna lära sig hur man förebygger olyckor genom säkerhets- och brandbesiktning av buss. Deltagarna skaffar sig bland annat handlingsberedskap för att utrymma buss, varna, larma, ge första hjälpen och släcka bränder. Utbildningen genomförs tillsammans med räddningstjänsten.
- **Körövningar för yrkesförare** – Kursdeltagarna får under utbildningen bl.a. ökade kunskaper i körning i halt väglag och i bromsteknik i backig terräng. Praktiska övningar ingår i kursen.
- **RESK – rationellt, ekonomiskt och säkert körsätt** – Efter genomgången kurs ska deltagarna ha kunskaper om hur man kan köra säkert, rationellt och ekonomiskt. I kursen ingår både teoretiska och praktiska testkörningar.
- **Skolskjutsförarutbildning** – Skolskjutstransporterna ska utföras trafiksäkert, tillförlitligt och med tidspassning. I utbildningen erhåller deltagarna kunskap om bl.a. de risker som finns i samband med skolskjutstransporten, de regler som finns om skolskjuts och barns förutsättningar i trafikmiljön.
- **Turistbuss/Yrkeskompetensbevis för persontransporter** – Som en del av utbildningen till turistbussförare erhåller deltagarna kunskaper om hur olika fel på olika delar av bussen påverkar säkerheten och om kör- och vilotider, ansvar vid olycka m.m.
- **Första hjälpen** – Kursen ger både teoretisk och praktisk träning om hur man ger första hjälpen på olycksplatsen och hur man tar hand om olika sjukdomsfall etc.
- **Seminarium om krishantering för trafikföretag** – Våren 2002 genomför Kollega, BR och SLTF ett gemensamt utbildningsseminarium om förebyggande krishanteringsarbete för kollektivtrafikföretag. Seminariet tar bl.a. upp ledarskap i svåra situationer och hur man sammanställer en krisplan.

TIDIGARE ARBETEN OCH INITIATIV

Sv. Bussbranschens Riksförbund

- **4F-programmet** – Programmet var ett samlat kvalitetsprogram för busstrafiken där trafiksäkerheten var en viktig del. Det omfattade de fyra F:en Föraren (kompetens, ansvarskänsla etc.) Företagaren/Företagsledningen (kompetens, ansvarskänsla och krishantering m.m.), Fordonet (bromsar, säkerhetsbälten, stående under färd och bränder etc.) och Färden (kör- och vilotider, hastighetshållning, omkörning och säkerhetspaket m.m.).
- **Projekt Trafiksäkra Transporter** – genomfördes från hösten 1998 till sommaren 2000 som ett samarbetsprojekt mellan BR, Sv. Åkeriförbundet och NTF. I projektet ingick bl.a. åtgärdsdiskussioner i tre steg där gruppmedlemmarna (förarna) ska fatta beslut om att ändra sitt eget beteende i trafiken.
- **Handbok för ”Upphandling av skolskjutsar”** – BR utarbetade år 1995 tillsammans med Sv. Kommunförbundet och Sv. Taxiförbundet denna handbok. Syftet med handboken var att trafiksäkerhetskraven inte skulle äventyras när skolskjutstrafiken upphandlas i konkurrens. Kan rekvideras från BR:s kansli.

- **Handledning för Trafiksäkerhetsarbete i Busstrafikföretag** – BR tog tillsammans med Svenska Åkeriförbundet och Nationalföreningen för Trafiksäkerhetens Främjande fram denna handledning för hur ett trafiksäkerhetsarbete i ett bussföretag kan gå till. Med hjälp av handledningen kan bussföretaget i fyra steg utarbeta ett trafiksäkerhetsprogram. Kan rekvireras från BR:s kansli.
- **Tung satsning på säkerhet – Extra bromskontroll av tunga fordon** – I januari 1996 slöt BR och Sv. Åkeriförbundet en överenskommelse om extra frivillig bromskontroll av bussar och lastbilar med Svensk Bilprovning. Kampanjen förnyas under år 2002.
- **Utbildningar om trafiksäkerhet och krishantering** – BR har tidigare genomfört utbildningar under rubriken yrkestrafikdagar där säkerhetsfrågorna var en del och även genomfört flera seminarier om krishantering.