



# Trafiksäkerhetsprogram

## 2004 – 2008

Att åka buss ska alltid vara och uppfattas som  
det mest trafiksäkra sättet att resa på väg



Antaget av BRs styrelse och förbundsråd  
november 2003

Version 5.0 uppdaterad 2005-03-11 TV

# Innehållsförteckning

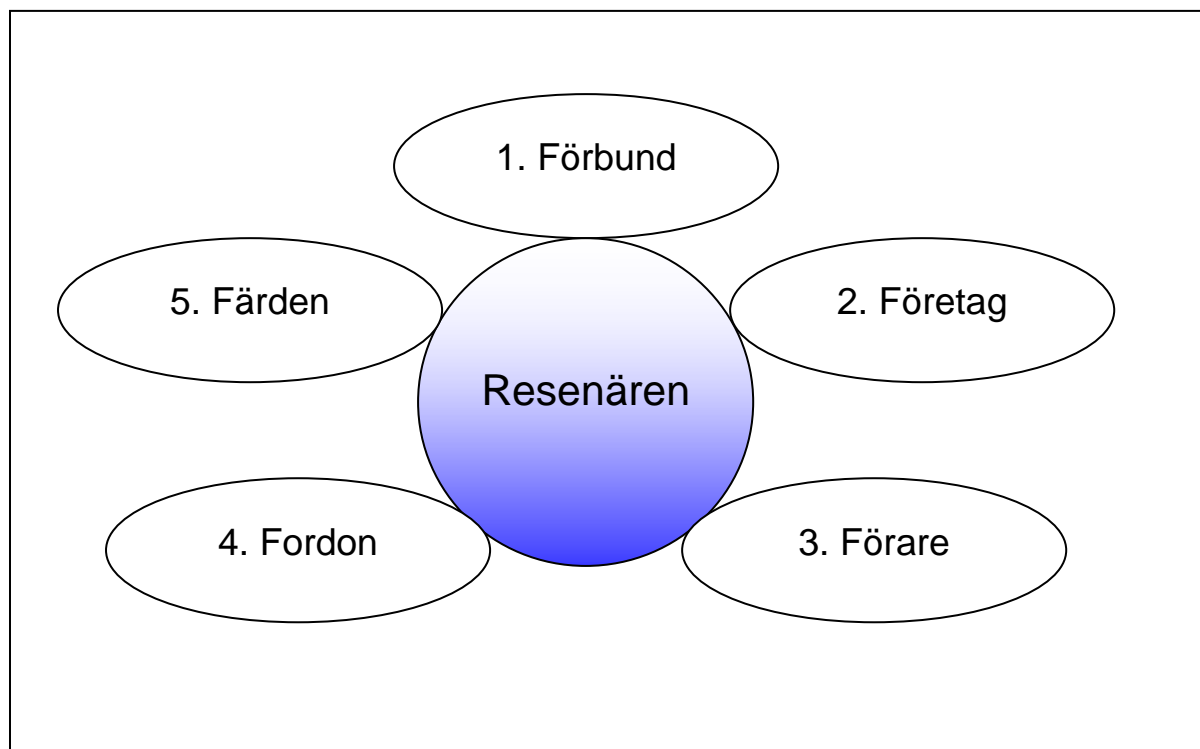
<b>FÖRORD</b> .....	- 2 -
<b>VISION</b> .....	- 3 -
<b>POLICY</b> .....	- 3 -
<b>NULÄGESANALYS</b> .....	- 4 -
<b>NYCKELTAL</b> .....	- 4 -
<b>PRIORITERADE INSATZOMRÅDEN OCH BAKGRUND 2005</b> .....	- 4 -
<b>NOLLTOLERANS</b> .....	- 6 -
<b>LÅNGSIKTIGA MÅL (3 – 5 ÅR)</b> .....	- 6 -
<b>KORTSIKTIGA MÅL (0 – 3 ÅR)</b> .....	- 6 -
<b>AKTIVITETSPLAN 2005</b> .....	- 7 -
<b>BRS HANDLINGSPROGRAM – DE FEM F:EN</b> .....	- 8 -
1. <i>Förbund</i> .....	- 8 -
2. <i>Företag</i> .....	- 9 -
3. <i>Förare</i> .....	- 11 -
4. <i>Fordon</i> .....	- 12 -
5. <i>Färden</i> .....	- 14 -
<b>UPPFÖLJNING OCH RAPPORTERING</b> .....	- 16 -
<b>WEBBHÄNVISNING</b> .....	- 16 -
1. <i>Fakta och statistik om trafiksäkerhet i busstrafiken</i> .....	- 16 -
2. <i>BRs Etiska riktlinjer</i> .....	- 16 -
3. <i>BRs Code of Conduct</i> .....	- 16 -
<b>Aktuell information</b> .....	<b>www.bussbranschen.se</b>

## Förord

Svenska Bussbranschens Riksförbund (BR) har sedan förbundet bildades 1993/1994 alltid prioriterat trafiksäkerhetsfrågor i sin verksamhet. All tillgänglig statistik visar att resa med buss är det säkraste sättet att färdas på väg. Med detta program vill BR tydliggöra och beskriva vilka insatser förbundet kommer att vidta för att öka trafiksäkerheten i busstrafiken ytterligare. BR arbetar enligt de 5 F:en, *förbund, företag, förare, fordon och färden* med ett tydligt fokus på resenären eftersom det krävs insatser från individuell till samhällelig nivå om ständiga förbättringar ska realiseras. Samhällets myndigheter och lagstiftande organ på lokal, regional och nationell nivå måste göra lagar, författningar och föreskrifter mer lättillgängliga och kundorienterade. På internationell nivå är det viktigt att tänka på att svensk lagstiftning inte innebär konkurrensnackdelar för svenska företag som verkar på den internationella marknaden.

Trafiksäkerhetsprogrammet är ett dynamiskt dokument och kan därför snabbt ändras när nya trafiksäkerhetsaspekter som påverkar busstrafiken blir kända. Programmet kompletteras med en årlig rapport "Fakta och statistik om trafiksäkerheten i busstrafiken". Rapporten ska ge omgivningen en öppen och korrekt bild av hur trafiksäkerhetsinsatser och olycksstatistiken ser ut i branschen. Till branschens trafiksäkerhetsprogram kopplas även exempel på hur företagen kan utforma trafiksäkerhetspolicy och trafiksäkerhetsprogram. Tillsammans med Svenska Lokaltrafikföreningen (SLTF) har BR ett gemensamt policydokument för en trygg och säker kollektivtrafik där trafiksäkerheten är en viktig ingrediens.

Trafiksäkerhetsprogrammet är även ett instrument för den samlade bussbranschens arbete. Förbundets enskilda medlemsföretag ska i sitt interna arbete med trafiksäkerhet kunna använda detta program som utgångspunkt och stöd vid utformning av företagsspecifika policys och program.



Figur 1: BRs handlingsprogram – De fem F:en med fokus på resenären

## Vision

Inga personer ska omkomma eller skadas svårt i den yrkesmässiga busstrafiken<sup>1</sup>.

## Policy

Svenska Bussbranschens Riksförbund (BR) ska med hänsyn till branschens etiska riktlinjer och genom sitt trafiksäkerhetsengagemang bidra till att visionen realiseras. Hänsyn till trafiksäkerhet ska beaktas i varje beslut på alla nivåer från bransch till individ. BR anser att en utökad och effektiviserad kollektivtrafik i allmänhet och busstrafik i synnerhet är ett viktigt instrument för att öka trafiksäkerheten på våra vägar och därmed bidra till en bättre folkhälsa.

Detta innebär att BR ska:

- Kommunicera trafiksäkerhetspolicyn till interna och externa intressenter
- Kommunicera branschstatistik vad gäller trafiksäkerhet öppet och korrekt
- Verka för att branschen följer gällande lagar, regler och allmänna villkor
- Verka för att branschen förebygger tillbud och olyckor
- Verka för att busstrafiken prioriteras i planering/ombyggnad av infrastruktur
- Verka för att busstrafikens gator och vägar prioriteras vad gäller underhåll
- Verka för att branschen har kompetens i trafiksäkerhetsfrågor
- Verka för att busstrafikens andel av persontransporterna ska öka
- Engagera, informera, utbilda och på andra sätt stödja medlemsföretagen i deras trafiksäkerhetsarbete
- Initiera, stödja och medverka i forskning och utveckling som medför att trafiksäkerheten i busstrafiken ökar
- Påverka, ställa krav på och samverka med intressenter till branschen

Med dessa åtaganden ser BR fram emot att på ett fortsatt konstruktivt sätt bidra till att samtliga intressenter inom branschen ständigt förbättrar sitt trafiksäkerhetsarbete så att nollvisionen kan realiseras. För att ständiga förbättringar ska uppnås krävs även engagemang och stöd från externa intressenter till bussbranschen.

Att åka buss ska alltid vara och uppfattas som  
det mest trafiksäkra sättet att resa på väg.

Stockholm den 27 november 2003

Claes Olofson  
Förbundsordförande

Jan-Erik Kjellberg  
Förbundsdirektör

---

<sup>1</sup> Nollvisionen – 1995 presenterades Nollvisionen för första gången offentligt i samband med trafiksäkerhetsdagarna i Tylösand. Riksdagen antog Nollvisionen i oktober 1997. Nollvisionen innebär noll dödade och noll allvarligt skadade i framtidens vägtrafik.

## Nulägesanalys

För nulägesanalysen har statistik från Vägverket, AB Svensk Bilprovning och BRs Sifundersökning och databas använts. För ett nuläge för övriga nyckeltal ska BR verka för att i samarbete med myndigheter och intressenter siffror tas fram från och med 2004.

## Nyckeltal

- *Andel underkända bussar (AB Svensk Bilprovning) 2003*
- *Antal omkomna och skadade i buss och utanför buss (Vägverket) 2003*
- *Upplevd säkerhet/trygghet (BRs Sifundersökning & SLTFs kundbarometer) 2003*
- *Andel företag med trafiksäkerhetspolicy och trafiksäkerhetsprogram (ska tas fram)*
- *Antal hastighetsöverträdelser (ska tas fram)*
- *Antal alkohol- eller drogpåverkade förare (ska tas fram)*
- *Antal bussar med bälten på samtliga platser (ska tas fram)*
- *Andel förare och resenärer som använder bälte (ska tas fram)*

## Prioriterade insatsområden och bakgrund 2005

BR har prioriterat följande insatsområden gällande busstrafikverksamhet:

1. *Hastigheter*  
- Farten i sig orsakar inte skador eller dödsfall i trafiken. Men vid kollision med oskyddade trafikanter, andra fordon och fasta hinder eller avåkning är hastigheten avgörande för hur svår olyckan blir. Hastighet ska även anpassas efter väder, vind och väglag för att förebygga olyckor, detta innebär i vissa situationer att hastigheten ska vara noll – alltså ställa in resan.
2. *Alkohol och droger*  
- Alkohol har den effekten att den dämpar hämningar och sätter ner omdömet, minskar självkritiken och förmågan att göra trafiksäkra bedömningar. Alkohol har även direkt negativa effekter på synförmåga, reaktionsförmåga, koordination, uppmärksamhet samt bidrar till ökad trötthet.
3. *Bältesanvändning*  
- Bältesanvändning i buss leder till att risken för att skadas eller omkomma minskar i de mest frekventa olyckssituationer där buss är inblandad.
4. *Trötthet*  
- Trötthet har i forskningen visat sig vara en betydande riskfaktor i trafiken. Effekter av trötthet kan liknas med de som alkohol och droger ger. Trötthet är även direkt kopplat till intag av alkohol eller droger, då sömnen inte är fullgod med droger i kroppen. I dag finns även ett stort mörkertal i statistiken vad gäller bidragande orsaker till att olyckor inträffat.

5. *Kör- och vilotider*

- Maximala kör- och vilotider för yrkesförare finns reglerat både i Sveriges och EU: s lagstiftning. Den lagstiftning som finns på vägtransportområdet har till syfte att förbättra arbetsförhållanden för yrkesförarna och öka trafiksäkerheten på våra vägar. Lagstiftningen jämför även villkoren mellan olika former av transporter. De företag och förare som bryter mot kör- och vilotidslagstiftningen gör sig alltså skyldiga till försämrade arbetsförhållanden inom transportnäringen, de utsätter andra personer för ökade risker i trafiken och de snedvrider konkurrensen inom transportnäringen.

6. *Tillverkning, underhåll och kontroll av bussar*

- Bussen består av en mängd trafiksäkerhetsrelaterad utrustning och komponenter. Brist i processer vad gäller *tillverkning*, underhåll eller kontroll av bussar och deras trafiksäkerhetsrelaterade utrustning och komponenter kan leda till att effekten av en olycka förvärras. Störst vikt måste läggas på ökad brandsäkerhet, säkrare dörrsystem, förbättrad bältesfunktion, förbättrade bromssystem samt effektivisera nödutrymning.

7. *Gator och vägar*

- Bristfällig utformning samt undermåligt underhåll av gator, vägar, hållplatser och gångpassager kan medverka till att förarnas handlingsutrymme försämrats i kritiska situationer.

## Nolltolerans

- Nolltolerans vad gäller alkohol- och drogpåverkade förare
- Nolltolerans vad gäller hastighetsöverträdelser och brott mot kör- och vilotidslagstiftning

## Långsiktiga mål (3 – 5 år)

- 50 % av medlemsföretagen arbetar efter eget trafiksäkerhetsprogram vid årsskiftet 2007/2008
- 100 % av medlemsföretagen har infört egen trafiksäkerhetspolicy vid årsskiftet 2007/2008
- Antalet omkomna och svårt skadade i bussrelaterade olyckor ska ha halverats vid årsskiftet 2007/2008 (jämfört 2003)
- Andelen underkända bussar i yrkesmässig trafik vid Bilprovningen max 10 % vid årsskiftet 2007/2008
- Samtliga resenärer och förare använder bilbälte där det finns monterat vid årsskiftet 2007/2008
- Andel expressbussar som omfattas av ”Kvalitetsmärkt expressbuss” ska uppgå till 70 % vid årsskiftet 2007/2008
- Andelen fordon utrustade med tekniskt stöd för hastighetsanpassning (ex. ISA) ökar ständigt

## Kortsiktiga mål (0 – 3 år)

- Etiska riktlinjer kommunicerade till medlemsföretagen senast årsskiftet 2003/2004
- Fastställt branschgemensamt trafiksäkerhetsprogram klart senast årsskiftet 2003/2004
- 50 % av medlemsföretagen ska ha infört egen trafiksäkerhetspolicy vid årsskiftet 2005/2006
- 10 % av medlemsföretagen arbetar efter eget trafiksäkerhetsprogram vid årsskiftet 2005/2006
- Antalet omkomna och svårt skadade i bussrelaterade olyckor ska ha reducerats med 25 % vid årsskiftet 2004/2005 (jämfört 2003)
- Andelen underkända bussar i yrkesmässig trafik vid Bilprovningen max 20 % vid årsskiftet 2005/2006
- Andel expressbussar som omfattas av ”Kvalitetsmärkt expressbuss” ska uppgå till 50 % vid årsskiftet 2005/2006

## Aktivitetsplan 2005

Under 2005 avser BR att genomföra följande aktiviteter gällande trafiksäkerhetsarbetet:

Insatsområde	Aktivitet	Resurser	Ansvarig	Avslutat
<b>1</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Hastighet i hård vind (E 4)</li> <li>Hastighet (NTF konsult)</li> <li>Hastighet Best (BRM)</li> <li>Handledning</li> </ul>	E, H, F H E, H E, H	TV TV TV TV/AG	2006-05 2006-06 2005-12 2005-05
<b>2</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Alkolås kartläggning</li> <li>Policy/program (exempel)</li> <li>Handledning</li> </ul>	H E, H, F E, H	TV TV TV	2005-06 2005-05 2005-05
<b>3</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Regionala infomöten</li> <li>Webbplatsinfo</li> <li>Handledning</li> </ul>	E, H, VV H	GP/TV AG AG/TV	2005-12 2005-03 2005-04
<b>4</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Avsiktsförklaring kommuniceras</li> <li>Regionala infomöten</li> </ul>	H E, H	AG TV	2005-04 2005-12
<b>5</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Bussbälte.nu distribution dekaler</li> <li>Handledning S &amp; S</li> </ul>	E, H	AG	Löpande
<b>6</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Utforma kravlista tillverkare</li> <li>Krav guideplatser</li> <li>Checklista fordonskontroll</li> <li>Info TS utrustning</li> </ul>	H H H H	TV TV TV TV	2005-06 2005-03 2005-03 2005-04
<b>7</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Kartlägga upplevd problematik</li> <li>PM – gator och vägar</li> <li>Trygghet/säkerhet Infra</li> </ul>	E, H H H	TV TV FG	2005-06 2005-06 2005-04
Bussreseavtal 2005	<ul style="list-style-type: none"> <li>Avtalsmodell och villkor mellan köpare och utförare (paket)</li> </ul>	E, H	TV	2005-08
“Be Safe and feel Secure”	<ul style="list-style-type: none"> <li>Säkerhets- och trygghetspaket för arrangör, företag och förare</li> <li>Risicanalysmodell tas fram</li> </ul>	E, H E, H	TV/AG TV	2005-10 2005-06
Kommunikation	<ul style="list-style-type: none"> <li>Redovisning BussOla</li> <li>Årsredovisning (rapport)</li> <li>Säkerhetspaket uppdateras</li> <li>Föreläsningmaterial L/R</li> <li>Kommunikationsplan</li> <li>Road Tour 2005</li> <li>Improve our roads</li> </ul>	H H E, H E, H H E, H E, H	TV/JEK TV AG TV AG AG TV	2005-02 2005-05 2005-04 2005-03 2005-02 2005-09 2005-03



## BRs handlingsprogram – De fem F:en

### 1. Förbund

#### **Kompetens:**

För att konstruktivt och förtroendeingivande arbeta med trafiksäkerhetsfrågor måste det finnas olika typer av kompetens direkt eller indirekt i branschen. Branschkompetens, företagskompetens, individuell kompetens och extern kompetens är fyra typer som måste vidmakthållas för att branschen ständigt ska kunna förbättra trafiksäkerheten.

*BR ska därför säkerställa att:*

- Trafiksäkerhetsansvarig är utsedd på kansliet
- Kompetenskrav och utbildningsplan för trafiksäkerhetsansvarig är dokumenterade
- Trafiksäkerhetsansvarig har en befattningsbeskrivning
- Kanslipersonal har kännedom om BRs trafiksäkerhetsarbete
- Kanslipersonal har kännedom om BRs resepolicy
- Omvärldsbevakning sker kontinuerligt

#### **Etik:**

BRs etiska riktlinjer ska även sätta sin prägel på den dagliga verksamheten inom BR. Etiskt tänkande och moraliskt handlande måste bli honnörssord vad gäller trafiksäkerhetsarbetet inom branschen.

*BR ska därför säkerställa att:*

- Styrelseledamöter är väl insatta i de etiska riktlinjerna
- Kanslipersonalen är väl insatta i de etiska riktlinjerna

#### **Nulägesanalys och nyckeltal:**

BR ska utifrån branschinterna kunskaper samt extern forskning och djupstudier upprätta en nulägesanalys och utifrån denna tillsammans med externa intressenter ta fram en riskanalysmodell som kan användas som verktyg för att förebygga olyckor i busstrafiken.

Nyckeltal ska fastställas för att kunna mäta att det systematiska trafiksäkerhetsarbetet ger de resultat som har satts upp i de kort- och långsiktiga målen.

*BR ska därför:*

- Verka för att nyckeltal tas fram för de mätpunkter som i dag saknas
- Verka för att en riskanalysmodell för busstrafik tas fram

## 2. Företag

### **Kompetens:**

För att konstruktivt och förtroendeingivande kunna arbeta med trafiksäkerhetsfrågor måste det finnas olika typer av kompetens direkt eller indirekt i företaget. Företagskompetens, individuell kompetens och extern kompetens är exempel på typer av kompetens för att företaget ständigt ska kunna förbättra trafiksäkerheten.

*BR ska därför:*

- Informera medlemsföretag om gällande och nya lagar och förordningar
- Informera medlemsföretag om tekniska innovationer som främjar trafiksäkerheten
- Stödja medlemsföretagen i trafikinformationsbevakning
- I samarbete med Kollega AB erbjuda utbildning i trafiksäkerhetsrelaterade frågor

### **Etik:**

BRs dokument ”Etiska riktlinjer” och ”Code of conduct”<sup>2</sup> ska sätta sin prägel på den dagliga verksamheten för ledning, förare och övrig personal inom medlemsföretagen. Etiskt tänkande och moraliskt handlande måste bli honnörsord vad gäller trafiksäkerhetsarbetet inom branschen.

*BR ska därför:*

- Informera medlemsföretag om dokumenten
- Verka för att medlemsföretagen arbetar efter dokumenten
- Informera externa intressenter om att BRs medlemsföretag tillämpar dokumenten

### **Risakanalys och nyckeltal:**

Medlemsföretagen ska utifrån branschinterna kunskaper samt extern forskning och djupstudier upprätta en riskanalys gällande för företagets verksamhetsområde.

BRs prioriterade insatsområden ska ligga till grund för riskanalysen.

Nyckeltal ska fastställas för att medlemsföretaget ska kunna mäta att det systematiska trafiksäkerhetsarbetet ger de resultat som har satts upp i de kort- och långsiktiga målen.

Tillbudsrapportering är ett viktigt verktyg för att identifiera både interna och externa aspekter som påverkar trafiksäkerheten negativt.

*BR ska därför:*

- Informera medlemsföretag om olycksstatistik relaterad till bussbranschen
- Informera medlemsföretag om betydande trafiksäkerhetsaspekter och nyckeltal
- Utveckla verktyg som förenklar riskanalysen för medlemsföretagen
- Verka för att medlemsföretagens synpunkter höras av berörda intressenter

<sup>2</sup> Code of conduct – Tillämpligt kvalitetsrekvisit i medlemsföretagens beställnings- och turisttrafik.

**Trafiksäkerhetspolicy och trafiksäkerhetsprogram:**

Ett första steg för medlemsföretagen är att anta en egen trafiksäkerhetspolicy som på ett tydligt sätt visar hur ledningen har beslutat att företagets trafiksäkerhetsarbete ska fortgå. För att omsätta trafiksäkerhetspolicyn till aktiviteter på samtliga nivåer i företaget kompletteras policyn med ett eget trafiksäkerhetsprogram. Trafiksäkerhetsprogram ska innehålla företagets *vision, policy, nulägesanalys och nyckeltal, branschens prioriterade insatsområden, lång- och kortsiktiga mål, alkohol- och droghantering och aktivitetsprogram*. Företaget bör prioritera kommunikation med sina egna förare för att nå ut med sitt budskap till företagets kundgrupper exempelvis *trafikhuvudmän, företag/organisationer, föreningar, skolor, researrangörer etc.*

*BR ska därför:*

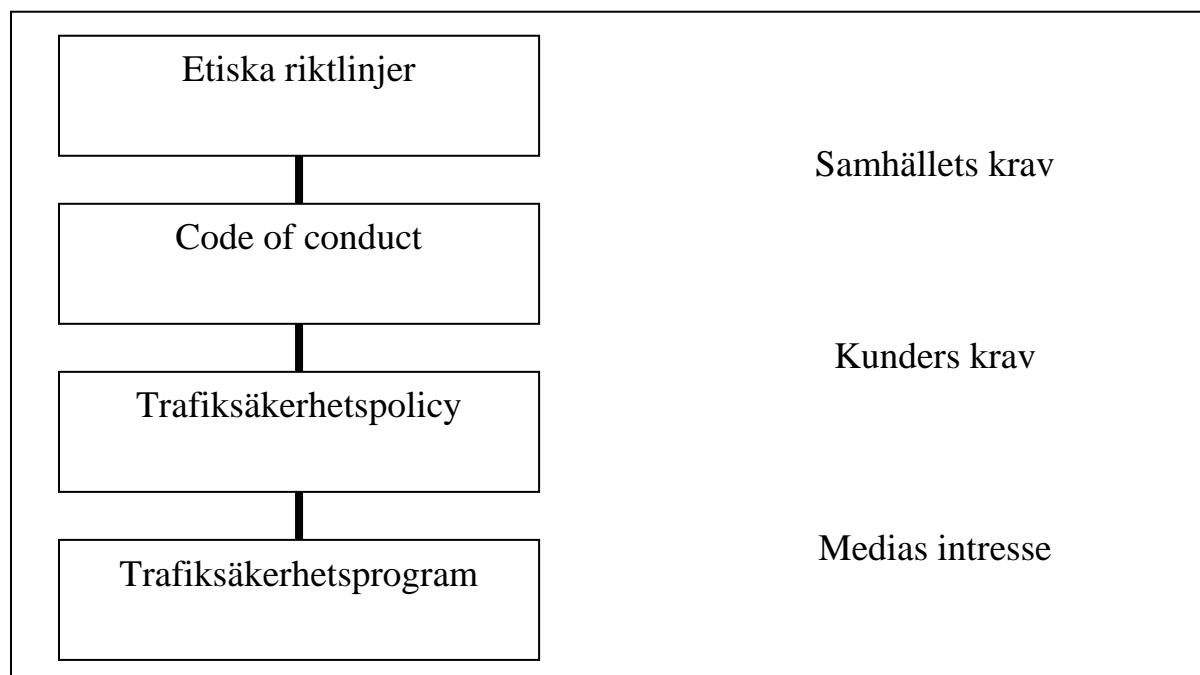
- Informera om betydelsen av att arbeta systematiskt med trafiksäkerhet
- Verka för att medlemsföretagen i sitt trafiksäkerhetsarbete beaktar de prioriterade insatsområden som nämns i detta program
- Utveckla verktyg som underlättar det systematiska trafiksäkerhetsarbetet
- Presentera goda exempel på systematiskt trafiksäkerhetsarbete

**Kvalitetssäkring:**

För att företagen ska säkerställa att deras trafiksäkerhetsarbete håller hög kvalitet och ständigt förbättras kan tekniska eller administrativa system för kvalitetssäkring av busstrafik användas.

*BR ska därför:*

- Undersöka förutsättningar för att utveckla systemet ”Kvalitetsmärkt expressbusstrafik” till att omfatta all typ av busstrafik
- Verka för att antalet företag som ansluter sig till ”Kvalitetsmärkt expressbusstrafik” ökar
- Informera om tekniska systemlösningar som kan garantera hastighetsgränser, nykterhet etc.



Figur 2: Företagens fyra kvalitetsrekvisit gentemot olika krav och intressen i samhället

### 3. Förare

#### **Kompetens:**

Bussbranschens nyckelpersoner i trafiksäkerhetsarbetet är förarna. De måste erbjudas en sådan arbetsmiljö att de kan framföra bussen på ett för resenärer, sig själva och omgivningen trafiksäkert sätt. Arbetsmiljöfaktorer både i och utanför bussen måste beaktas för att ständigt förbättra förarens möjligheter att främja trafiksäkerheten. Förarens individuella ansvar är viktigt för att erhålla en hög trafiksäkerhet. Föraren ska ha kunskap om *olika bussmodellens trafikegenskaper, lagar och författningar, betydande trafikspekter inom företagets verksamhet samt ha möjlighet att rapportera om externa aspekter som påverkar trafiksäkerheten i den dagliga yrkesutövningen.*

*BR ska därför:*

- Informera medlemsföretag om gällande och kommande lagar och förordningar
- Stödja medlemsföretagen i trafikinformationsbevakning
- I samarbete med Kollega AB erbjuda utbildning i trafiksäkerhetsrelaterade frågor
- Medverka till att grundläggande förarutbildning kvalitetssäkras

#### **Etik:**

BRs etiska riktlinjer och Code of conduct ska sätta sin prägel på den dagliga verksamheten för förare inom medlemsföretagen. Etiskt tänkande och moraliskt handlande måste bli honnörsord vad gäller trafiksäkerhetsarbetet inom branschen.

*BR ska därför:*

- Verka för att medlemsföretagen agerar så att förarna arbetar i enlighet med etiska riktlinjer och Code of conduct

#### **Ambassadörer:**

Förarna har en nyckelroll som ambassadörer för branschens trafiksäkerhetsarbete. Det är förarna som i sin dagliga yrkesutövning ska omsätta branschens och företagens trafiksäkerhetstänkande i praktisk handling. För detta krävs att förarna med sin yrkesstolthet, kompetens och omtanke visar hänsyn till människor, egendom och miljö.

*BR ska därför:*

- Stödja Kollega AB i utbildning som syftar till kompetenshöjning hos förarna

#### **Trafiksäker körning:**

Förarna måste i sin yrkesutövning kontinuerligt fatta beslut som baseras på trafiksäkerhetsaspekter. För detta krävs att de har tydligt stöd från arbetsledning samtidigt som förarna tar ansvar för sitt eget handlande.

*BR ska därför:*

- Ta fram en säkerhetschecklista för förare
- Utredda riktlinjer för hastighetsgränser vid olika vindhastigheter
- Verka för att förare undviker privatsamtal under körning
- Verka för att förare använder handsfreeutrustning vid tjänstesamtal
- Verka för att förare följer trafik- och hastighetsregler
- Verka för att förare använder och informerar om bälten
- Verka för att förare informerar om säkerhet ombord
- Verka för att förarna rapporterar tillbud och olyckor
- Verka för att utveckla verktyg som stödjer förarna i trafiksäker körning
- Verka för att allt större andel förare utbildas i trafiksäker körning
- Verka för att förare utbildas i körning av olika busstyper

## 4. Fordon

### Kompetens:

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 deras operativa tid.

*BR ska därför:*

- Verka för att tillverkare kontinuerligt arbetar med att utveckla säkra och funktionella bussar
- Medverka till ökad standardisering genom att trafikhuvudmän och bussföretag allmänt tillämpar *Buss 2010* samt bussdirektivet *2001/85/EG*

### Etik:

Fordonstillverkarna ska ha kännedom om branschens etiska riktlinjer, Code of conduct och trafiksäkerhetsprogram. Etiskt tänkande och moraliskt handlande måste bli honnörsord vad gäller trafiksäkerhetsarbetet inom tillverkningssektorn.

*BR ska därför:*

- Delge busstillverkare branschens etiska riktlinjer och Code of conduct
- Delge busstillverkare branschens gemensamma trafiksäkerhetsprogram

### Utformning/utrustning:

Bussar ska utformas så att ett fullgott interiört skydd kan säkerställas för förare och resenär samtidigt som yttre karosseriutformning och utrustning ska minimera skaderisk på andra trafikanter. Bussar ska konstrueras på ett sätt som underlättar service och underhåll av trafiksäkerhetsrelaterad utrustning.

*BR ska därför:*

- Medverka till att fordon utrustas med tekniskt stöd för hastighetsanpassning (ex. ISA)
- Medverka till att fordon utrustas med teknik som motverkar sladd (ex. ESP)
- Medverka till att brandrisker i bussar elimineras
- Medverka till att bromssystem uppfyller krav under bussens hela livslängd
- Medverka till att risken för däckexplosioner och lossnande hjul elimineras
- Medverka till att däck för olika typer av trafik och väglag klassificeras
- Medverka till att instrumentering och reglage standardiseras
- Medverka till att dörrsystem standardiseras
- Medverka till att alkolås standardmonteras
- Medverka till att eftermonterad utrustning inte påverkar trafiksäkerhet negativt
- Medverka till att trepunktsbälten färgkontrasteras och på sikt standardmonteras
- Medverka till att visuella bältespåminnare och bältesutlösare standardmonteras
- Medverka till att nödutrymning kan genomföras effektivare
- Medverka till att säkerhetsinstruktioner/nödlägesplan (fordonsspecifik) standardmonteras vid förarplatsen
- Medverka till att kommunikationssystem utrustas med handsfree

### **Egenskaper:**

Bussars köregenskaper är en viktig faktor för en ökad trafiksäkerhet. Dimensioner, vikt, viktfordelning och förarens siktförhållanden är aspekter som måste utforskas vidare med tanke på trafiksäkerhet. Bussars specifika köregenskaper är olika beroende på *konstruktion, vind, väglag och väder* vilket forskningen har visat.

*BR ska därför:*

- Stödja forskning och innovationer som förbättrar bussars köregenskaper
- Verka för att busstillverkare tydliggör busstypens specifika köregenskaper
- Verka för att bussars säkerhetsrelaterade utrustning standardiseras
- Undersöka möjligheter för bedömning, läs EURO-NCAP, av bussar

### **MTO – människa/teknik/organisation**

Förarnas arbetsmiljö ska avseende ergonomi, reglage och instrumentering, sikt och sikthjälpmiddel ut- och invändigt, värme och ventilation etc vara utformad på ett sådant sätt att handhavandemisstag undviks.

## 5. Färden

### **Etik:**

BRs etiska riktlinjer och Code of conduct ska prägla samtliga resor som utförs av BRs medlemsföretag. Etiskt tänkande och moraliskt handlande måste bli honnörsord vad gäller resor i kollektivtrafiken i allmänhet och i busstrafiken i synnerhet.

*BR ska därför:*

- Stödja medlemsföretagen att verka efter etiska riktlinjer och Code of conduct
- Stödja medlemsföretagen att kommunicera etiska riktlinjer och Code of conduct
- Verka för att transportköpare beaktar etiska krav i affärsrelationer
- Påverka intressenter så att medlemsföretagen kan arbeta efter etiska riktlinjer och Code of conduct

### **Risikanalyt:**

BRs medlemsföretag bör genomföra en riskanalys av de resor som genomförs i den dagliga verksamheten. Både interna och externa trafiksäkerhetsaspekter ska beaktas i riskanalysen. Detta arbete ska göras för att förebygga olyckor i verksamheten och branschen.

*BR ska därför:*

- Utveckla verktyg som effektiviserar riskanalysarbete
- Medverka till att väginformatiktjänster utvecklas och används
- Stödja medlemsföretagen att rapportera externa trafiksäkerhetsaspekter
- Verka för att medlemsföretagen genomför riskanalyser
- Verka för att medlemsföretagen genomför tillbudsrapportering
- Verka för en nationell databas där rapporterade incidenter och olyckor registreras och senare kan användas i företags riskanalysarbete

### **Logistik:**

Effektiva logistiklösningar på företagsnivå kan bidra till ökad trafiksäkerhet. För de olika verksamhetsområdena linjetrafik, skolskjuts, beställnings-/turisttrafik samt färdtjänst/sjukresor finns olika tekniska lösningar för att utveckla logistiken.

Ur trafiksäkerhetssynpunkt bör branschen eftersträva att kunna erbjuda sittplatser till de resenärer som upplever en otrygghet att färdas stående i buss.

*BR ska därför:*

- Stödja tekniska innovationer som medför effektivare logistik
- Verka för ökad IT-användning som kan främja trafiksäkerheten exempelvis för företags interna kontroller av arbetstid, hastighet etc och tillgänglighet vad gäller externa bokningskanaler
- Medverka till att en branschpraxis vad gäller stående i buss tas fram
- Medverka till att en branschpraxis vad gäller inställelse av trafik tas fram

**Hela resan:**

Synen på trafiksäkerhet bör spegla ett ”hela resan-perspektiv” genom samverkan mellan *bussföretag, transportköpare, väghållare och myndigheter*. Inom trafik där flera transportslag som *buss, flyg, tåg och båt* ingår krävs ett gemensamt synsätt på trafiksäkerhet och en tydlighet i kommunikationen gentemot resenären.

*BR ska därför:*

- Arbeta med trafiksäkerhet i ett ”hela resan-perspektiv” med resenären i fokus
- Medverka till att transportköpare ställer trafiksäkerhetskrav på busstransporter i både nationell och internationell trafik.
- Samverka med andra kollektiva transportslag i trafiksäkerhetsfrågor
- Informera medlemsföretagen om lagar och regler i de länder där resor företas
- Verka för att gator och vägar med busstrafik prioriteras vad gäller underhåll
- Medverka till att risker i ett ”hela resan-perspektiv” kartläggs
- Informera transportköpare om lagar och regler bussföretag omfattas av speciellt vad gäller kör- och vilotider
- Medverka till att säkra av-/påstigningsplatser, hållplatser och terminaler ständigt ökar

**Barns och ungdomars resor:**

Barn och ungdomar är kollektivtrafikens största resenärskategori. Resor till och från skolan, aktiviteter, evenemang etc utförs ofta med buss. För att säkerställa att barn och ungdomar reser tryggt och säkert samt att deras åsikter tas tillvara krävs kompetenta förare, säkra bussar, säkra hållplatser och säkra vägar till och från bussen. För detta krävs en samverkan mellan *bussföretag, transportköpare, väghållare och myndigheter*.

*BR ska därför:*

- Verka för att bransch, företag och förare samt externa intressenter är kompetenta vad gäller barn- och ungdomsspecifika frågor
- Verka för att bussföretagen involveras än mer i planeringen av färdväg, hållplatser etc
- Verka för stoppliktt för övrig trafik när buss har blinkande ljus vid av-/påstigning och säker av-/påstigning inte kan garanteras
- Medverka till att resepolicy för skolor, idrotts- och andra föreningar etc tas fram
- Medverka till att all upphandling av skolskjuts ska innefatta krav på bälten
- Medverka till att trafiksäkerhet beaktas i upphandlingar
- Medverka till att kvalitetssäkra resan ur ett barn- och ungdomsperspektiv
- Verka för att barns och ungdomars synpunkter tas tillvara och bidrar till utveckling

**Nödläges- och krishanteringsplaner:**

BR anser att medlemsföretagen skall upprätta nödläges- och krishanteringsplaner för de situationer som kan uppstå inom företagets verksamhetsområde. Dessa utformas mot bakgrund av vad riskanalysen inom företaget visar. Nödlägesplan ska även finnas knuten till varje enskild buss och ska visa *förarens åtgärder, nödutrymningsvägar, uppsamlingsplats och aktuell kommunikationslista*. *BR ska därför:*

- Säkerställa en beredskap på BRs kansli som vid händelse av olycka stöttar medlemsföretaget i dess krishanteringsarbete
- Fungera som en nationell och internationell resurs för medlemsföretagen vid frågor från media rörande branschstatistik och utveckling vad gäller trafiksäkerhet
- Utveckla verktyg som stödjer medlemsföretagen vid upprättande av planer
- Medverka till att ansvarsområden vid nödläge och kris tydliggörs
- Verka för att medlemsföretagen övar i att hantera nödlägen och krissituationer
- I samverkan med Kollega AB erbjuda utbildningar kring nödlägen och krissituationer



## Uppföljning och rapportering

De nyckeltal som fastställts i trafiksäkerhetsprogrammet ska årligen redovisas i dokumentet ”Fakta och statistik om trafiksäkerhet i busstrafiken”.

## Webb hänvisning

[www.bussbranschen.se](http://www.bussbranschen.se)

Här kan ni återfinna:

1. Fakta och statistik om trafiksäkerhet i busstrafiken
2. BRs Etiska riktlinjer
3. BRs Code of Conduct