

Till Transportstyrelsen  
Yvonne Wärnfeldt

### **Angående att införa krav på bussförare, gruppleddare, ombordpersonal och ledsagare att de ska informera om skyldigheten att använda bälte i buss**

Härmed översänds underlag enligt Transportstyrelsens begäran/önskemål framfört vid möte i Stockholm 26 april och i e-mail 27 april. Underlaget lämnas gemensamt av Svensk Kollektivtrafik och Sveriges Bussföretag.

#### **Tolkning**

Vi uppfattar att regeringens avsikt är att rubricerat krav ska omfatta alla typer av busstrafik, alltså även linjetrafik. Vi uppfattar också att kravet innebär att samtliga busspassagerare ska få informationen.

Kravet kan självfallet inte gälla bussar som saknar säkerhetsbälten, vilket nästan undantagslöst är fallet för bussar klass I.

#### **Busstyper, användningsområde och bälteskrav**

Den svenskregistrerade bussflottan består av ca 14 900 tunga bussar i trafik. Det finns en klassindelning I, II och III för bussar som är inrättade för fler än 22 passagerare.

Buss klass I är gjord för stadstrafik, har ej bälteskrav och tillåter stående. Cirka 4 400 bussar är av denna klass.

Buss klass II är gjord för regionaltrafik (inom länstrafik) och används även ofta i förortstrafik i anslutning till stora städer. Bussarna är som regel utrustade med bälten. Rent formellt är det inte lagkrav på bälte. Det är krav på infästningspunkter för bälten, men den samlade kollektivtrafikbranschen har sedan många år rekommenderat att det ska vara bälte i klass II bussar. Bussarna tillåter stående passagerare. Cirka 5 000 bussar är av denna klass.

Buss klass III är gjord för långväga busstrafik och utnyttjas i beställningstrafik samt som "turistbussar" och i interregional linjetrafik (expressbusstrafik). Bussarna har bälteskrav och tillåter inte stående passagerare. Cirka 4 300 bussar är av denna klass.

Det finns även en klassindelning A och B för bussar som är inrättade för högst 22 passagerare utöver förare.

Buss klass A är gjord för stads-, förortstrafik och mer kortväga regional trafik och har såväl sittplatser som ståplatser. Cirka 300 bussar är av denna klass.

Buss klass B är gjord för beställningstrafik, inklusive turistbusstrafik, regiontrafik, skolskjuts etc. Bussar klass B tillåter inte stående passagerare. Cirka 1 800 bussar är av denna klass.

#### **Branschrekommendationer - Buss 2014**

Buss 2014 är en gemensam rekommendation från den samlade kollektivtrafikbranschen, genom Partnersamverkan för en förbättrad kollektivtrafik, om vilka krav som bör ställas på bussar i upphandlad linjetrafik. Följande text finns i Buss 2014:

##### **AUDIOVISUELL BILBÄLTESPÅMINNARE**

Buss i linjetrafik ska vara försedda med audiovisuell bilbältespåminnelse. Bilbältespåminnelsen ska

vara återkommande. Bilbältespåminnaren är inte att likna vid de som återfinns i en personbil som känner av då någon sitter i sätet och inte är bältad, utan en generell informationsfunktion i bussen.

Branschgemensam rekommendation:

Bussar klass B, II och III tagna i trafik för första gången 1/7 2015 eller senare.

Bussar klass B, II och III tagna i trafik första gången före 1/7 2015 gäller kravet enbart visuell bältespåminnare (t ex dekal på framförvarande stols ryggstöd).

### **Konsekvenser av att införa krav att bussförare ska informera om skyldigheten att använda bälte**

Att införa ett dylikt krav i **beställningstrafik med buss** kan vara motiverat. Det är den vanliga rutinen redan idag att bussförare som kör grupper i beställningstrafik informerar passagerarna före avgång om att säkerhetsbälten ska användas samt har en säkerhetsgenomgång. Beroende på bussförare sker detta mer eller mindre omfattande och mer eller mindre tydligt. För att ytterligare betona från Transportstyrelsens/Regeringens sida att denna information från föraren är viktig kan det vara värdefullt att i bestämmelser lägga fast att information alltid ska lämnas på detta sätt.

Likaså för linjetrafik på längre sträckor, ofta benämnd **expressbusstrafik**, utförd t ex av Swebus, Bus4You, Flygbussarna och Trosabussen kan ett dylikt krav vara motiverat att lägga fast i föreskrift. Som regel lämnas muntlig information av bussföraren om bältesanvändning redan idag i denna typ av trafik. Denna trafik sker över längre sträckor, linjerna har inte så många hållplatser och utförs med bussar av klass III, alltså bussar avsedda för trafik på längre sträckor med högre komfort och som saknar ståplatser.

För **bussar som används i regional trafik och i städers förortstrafik**, där linjerna ofta har många hållplatser skulle ovannämnda krav bli olämpligt och kontraproduktivt. Ett sådant krav för denna typ av trafik påverkar bl a trafiksäkerheten, resandets attraktivitet och bussförarens arbetsmiljö negativt. I det följande utvecklas varför det är olämpligt att införa ett dylikt krav som träffar även denna typ av trafik. Denna typ av trafik sker som regel med bussar av klass II eller klass A som är utrustade med bälten och är tillåtna för stående passagerare.

Det är viktigt att i sammanhanget beakta vilka åtgärder och krav som har reell effekt på säkerheten. Självfallet också vilka krav som får en motsatt, negativ effekt på säkerheten, om de skulle införas. Statistiken över antalet dödade och allvarligt skadade i vägtrafiken visar att det är mycket säkert att resa med buss. Det är ytterst få som färdas i buss som omkommer eller skadas allvarligt vid vägtrafikolyckor. När en olycka väl inträffar, som innebär att bussen kör av vägen och välter, vilket har hänt enstaka gånger under de senaste decennierna, kan utgången bli katastrofal om inte passagerarna är bältade. Denna typ av olyckor är dock mycket ovanlig vid linjetrafik i anslutning till tätorter och i regional linjetrafik över kortare sträckor.

De största trafiksäkerhetsproblemen i anknytning till busstrafiken är framförallt gång- och cykelvägar till och från hållplatserna samt hållplatserna i sig, särskilt om hållplatsen handlar om en stolpe vid en landsväg. Inom dessa områden är åtgärder angelägna och får en reell påverkan på trafiksäkerheten.

### **Argument mot att införa krav på att bussförare som kör förorts- och regional linjetrafik med bussar klass II eller klass A ska informera om att bältet ska användas**

Passagerare kliver normalt på vid ett stort antal hållplatser. Det är ofta också ganska tätt mellan hållplatserna. Om bussföraren ska lämna information om att bälten ska användas får denne göra det innan hållplatsen lämnas. Att göra det i samband med att bussen körs från hållplatsen är olämpligt med tanke på att det normalt krävs extra stor uppmärksamhet från föraren på körningen i samband med utfart från en hållplats. Att föraren i en sådan situation ska ta tag i mikrofonen som sitter på en "svanhals" och föra den nära munnen och trampa på strömbrytaren till mikrofonen som sitter på golvet och ropa ut bältesinformationen är inte lämpligt från säkerhetssynpunkt.

Om informationen lämnas vid hållplatsen, när passagerare klivit ombord, innan avfärd, medför det att ytterligare tid åtgår vid varje hållplatsstopp. Konsekvensen blir att turen tar längre tid, det påverkar tidtabellen och fler bussar behövs för att upprätthålla trafiken på samma nivå.

Om trafiken sker i förortsområden, t ex i Huddinge utanför Stockholm kan denna trafik karaktäriseras som "lokala transporter i tätbebyggda områden". Det innebär att passagerare får använda en plats (ståplats) som inte är försedd med bilbälte, även om platser med bilbälte är tillgängliga. Att en bussförare då ska ropa ut att säkerhetsbältena ska användas blir väldigt ologiskt.

Om kravet på muntlig information görs gällande utesluter det en mängd resande. Det kan t ex handla om språk, hörselnedsättning, neuropsykiatrisk funktionsnedsättning eller helt enkelt att personer har en visuell inlärningsstil istället för en auditiv sådan.

Om information fortlöpande ska lämnas av bussföraren om bältesanvändning, i samband med varje hållplatsstopp, påverkar det bussförarens arbetsmiljö negativt. Det blir ytterligare ett arbetsmoment som dessutom blir av slentrianmässig karaktär. Det kan innebära att fler förare lämnar yrket och att det blir ännu svårare att rekrytera nya.

Om resandet med buss tar längre tid till följd av att tiden för hållplatsstoppen förlängs minskar intresset att resa med buss. Om bussresandet minskar i attraktivitet väljer fler bort bussen och reser på annat sätt istället, t ex med personbil. Det medför en ökad trängsel, miljö- och klimatbelastning och försämrad trafiksäkerhet.

En busspassagerare som under en resa får höra ett stort antal meddelanden från bussföraren att bältet ska användas tröttnar sannolikt på detta och blir irriterad. Tänk en tur där passagerare får höra samma informationsmeddelande upprepas 20-30 gånger med ett par, eller några minuters mellanrum. Passagerarna slutar även lyssna, eftersom informationen upprepas med mycket täta intervaller. Jämför t ex med säkerhetsutropen om att tänka på avståndet mellan vagn och plattform i Stockholms tunnelbana. Vi vet redan idag att det inte är något som leder till ökad bältesanvändning utan endast till irritation och en negativ inställning till bussföraren och bussresandet.

### **Vårt förslag**

Ett krav om att bussföraren ska informera om att bälten ska användas införs som gäller för bussar klass III och för bussar klass B. Alltså för bussar som är utformade för längre transporter och där det inte är tillåtet med stående passagerare. Detta krav ska då förutom bussföraren även gälla för gruppledare, annan ombordpersonal, t ex guide m fl. Det är f ö i denna typ av bussar som det är vanligt att det finns även sådana personer i bussen.

För bussar av klass II, klass I och klass A ska ovannämnda krav inte gälla. För denna typ av bussar är nuvarande bestämmelser om informationsskyldighet, där fyra alternativa sätt kan användas för att informera busspassagerarna om skyldigheten att använda bälte, lämpliga att behålla. Det innebär att informationssättet kan anpassas till typ av trafik och aktuell transport. Ett alternativt förslag från oss är att information om bältesanvändning i bussar klass II och klass B ska lämnas enligt punkt 3 och punkt 4 i Transportstyrelsens nu gällande föreskrifter. Alltså att det föreskrivs krav att passagerarna informeras om skyldigheten att använda bilbälte i bussen både genom (3.) audiovisuella hjälpmedel i fordonet eller system för hållplatsinformation och genom (4.) en skylt eller med nedanstående bild,

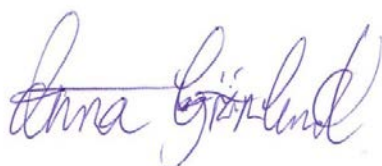
med vit symbol mot blå bakgrund, placerad vid varje sittplats så att den är väl synlig.



Det ska i sammanhanget även observeras den skyldighet som bussförare, gruppleddare m fl har enligt gällande bestämmelser att vidta lämpliga åtgärder så att busspassagerare yngre än 15 år använder bälte. Denna bestämmelse innebär bl a att förare av skolskjutsar har att vidta lämpliga åtgärder för att skolbarnen ska använda bälte. Detsamma gäller bussförare som kör vanlig linjetrafik med yngre passagerare, t ex skolbarn.

#### **Konsekvenser om de skärpta informationskraven beslutas**

Konsekvensutredning enligt Transportstyrelsens mall bifogas som bilaga med ett antal svar och kommentarer.



Anna Grönlund  
Branschchef och vice VD Sveriges Bussföretag



Helena Leufstadius  
VD Svensk Kollektivtrafik