

Till Arbetsmiljöverkets generaldirektör

En fungerande kollektivtrafik i Sverige behöver väl anpassade åtgärder

Kollektivtrafik med buss är en samhällsviktig verksamhet för att det svenska samhället ska fungera, inte minst i kristider. Många människor, särskilt de med utpekade samhällsviktiga arbeten, behöver kollektivtrafiken för att kunna ta sig till sina arbetsplatser. Behovet att kunna resa innefattar även skolelever som behöver ta sig till sina utbildningsplatser. De som upphandlar och de som utför trafiken tar sitt uppdrag på största allvar och arbetar hårt med att tillämpa de beslut, föreskrifter, riktlinjer och allmänna råd som olika myndigheter utfärdat för kollektivtrafiken med anledning av Coronapandemin. I tillägg till detta utförs även extra trafik för att minska trängsel i samband med kollektivtrafikresor med buss. Dessutom genomförs omfattande olika informationsinsatser för att resenärer ska hålla avstånd och även avstå från att resa kollektivt med buss om de har möjlighet.

Arbetsmiljöverket har tidigare i den rådande krisen fattat ett antal beslut som inneburit ett förbud mot av- och påstigning via bussarnas framdörr, då myndigheten ansett att detta givet den trängsel som kan uppstå på fordonen riskerar att öka smittorisen för de förare som utför trafiken. De bussföretag som utför trafiken har som arbetsgivare ett stort ansvar för förarnas arbetsmiljö och tar frågan på stort allvar. Mot denna bakgrund har aktörerna följt Arbetsmiljöverkets fattade beslut om att framdörren ska hållas stängd och de främre platserna i fordonen vara avstängda för att minska smittspridning. Samtidigt har det vid olika tillfällen kommit lokala beslut från Arbetsmiljöverket där åtgärder i form av en barriär av plexiglas godkänts som skydd för föraren och att detta skett i samarbete med skyddsombud och arbetsgivare. Dessa parallella förhållningssätt har skapat osäkerhet hos både beställare och operatörer.

Beslutet medför olika konsekvenser för resenärer, trafikföretag och trafikbeställare. Vi har fått indikationer om att trängseln för resenärerna riskerar att öka såväl ombord på bussen som vid hållplatserna när av- och påstigande möts och trängs i samma dörrar. Därmed torde fler personer utsättas för smittorisk än om påstigning sker genom en dörr och avstigning genom de övriga dörrarna. Därtill minskar flödet i kollektivtrafiksystemet vilket kan leda till ökade omloppstider med förseningar och fördröjningar för samhället som konsekvens, en ökad social friktion mellan resenärer vid hållplatser och ombord på fordonen samt en accentuerad risk för hot- och våldsrelaterade händelser.

Många bussar som används för kollektivtrafikuppdrag i främst glesbygd har därtill endast en dörr, varför beslutet om stängd framdörr får helt orimliga konsekvenser genom att dessa bussar inte alls kan användas i trafik. Vi hälsade därför Arbetsmiljöverkets beslut om att tillåta påstigning via framdörrarna under förutsättning att bussen har en barriär i form av till exempel plexiglas- eller polykarbonatskydd för att föraren med stor uppskattning. Enligt vårt förmenande är det en rimlig åtgärd som möter de krav som ställs utifrån att skapa en trygg arbetsmiljö för föraren. Att tillåta användning av en barriär i form av ett plexiglas- eller polykarbonatskydd

för förarens skydd och därmed kunna ha framdörrarna öppna, bedömer vi vara en åtgärd som skapar goda förutsättningar för en säker miljö för föraren så långt det är möjligt liksom att det ger förutsättningar för ett godtagbart kapacitetsnyttjande. En sådan åtgärd gör att såväl fordons- som personalresurser nyttjas väl och att även samhällets extrakostnader för att möta pandemins konsekvenser för kollektivtrafiken med buss kan hållas så låga som möjligt. Vi konstaterar att det inom till exempel handeln blivit ett normalt sätt att minska risk för smittspridning genom att personal i butiker arbetar bakom en genomskinlig barriär. Samma principer borde rimligen gälla även för bussar förutsatt att skyddet är väl utformat. För att minimera den tid som resenärerna vistas nära förarplatsen kan som vi ser det även den första stolsraden bakom föraren hållas avstängd.

Med denna utgångspunkt sätter vi en förhoppning till att Arbetsmiljöverket under fortsättningen av dessa extraordinära tider inte längre förelägger enbart *en* åtgärd för att skydda föraren genom att fordonets framdörr ska hållas stängd för ombord- och avstigning. En åtgärd i form av en barriär som förhindrar att smitta sprids bör kunna anses vara en åtgärd som är tillfyllest. Därtill är det av fundamental betydelse att myndigheten tillämpar en enhetlig, nationell bedömning som ska gälla för hela landet vid beslut om öppen eller stängd framdörr på bussar. På så sätt undviks oklarheter som i förlängningen ger en säkrare och effektivare tillämpning av fattade beslut då landets kollektivtrafik ges en enhetlig och samlad bedömning. På sikt leder detta sannolikt till ett för samhället minskade kostnader för kollektivtrafik med buss under Coronaepidemin.

Avslutningsvis vill vi understryka vikten av detta förhållningssätt tillämpas över hela landet liksom att implementeringen sker så snart som möjligt. Som aktörer i kollektivtrafiken vill vi med kraft understryka att detta måste vara på plats inför att skolorna påbörjar höstterminen och landet återgår till ett ökat resande efter semesterperioden. Det innebär att vi behöver ha besked i början av augusti månad.

Vi känner samtliga en stor oro för den trängsel som annars kommer att följa och som sannolikt riskerar att bidra till ökad smittspridning av Covid_19 på lokal och/eller regional nivå. Vi känner oro inför att behöva möta en ny situation som liknar det läge som uppstod i Gällivare under sommaren. Genom att tillmötesgå våra förslag anser vi att mått och steg vidtagits för att i största möjliga mån kunna minimera risken för att detta sker.

Anna Grönlund
Branschchef och vice VD
Sveriges Bussföretag

Helena Leufstadius
VD
Svensk Kollektivtrafik

Fredrik Cavalli-Björkman
Trafikdirektör
Trafikförvaltningen
Region Stockholm