



Säkerhetstips för bussföretag

April 2018



Sveriges Bussföretag
Ett förbund inom **TRANSPORTFÖRETAGEN**

Innehåll

1. Ha en relevant och aktuell krishaneringsplan
2. Ha uppdaterade policys som är kommunicerade med alla inom företaget
3. Ha en säkerhetsdialog med kunden i samband med att uppdrag beställs
4. Gör en risk- och säkerhetsanalys inför uppdrag
5. Föraren måste vara tydlig på att bälte ska användas
6. Stanna och ta en paus vid trötthet
7. Se till att anpassa hastigheten till väglag och väderförutsättningar samt håll hastighetsgränserna
8. Bussen ska alltid vara i trafiksäkert skick
9. Kontrollera bältenas funktion noga



Inledning

Erfarenheter inom säkerhetsområdet inom bussbranschen utgör utgångspunkt för redovisningen i föreliggande PM. Likaså fakta från olyckor med buss inblandad samt från den årliga kontrollbesiktningen av bussar samt uttryckningar som de kommunala räddningstjänsterna gjort vid larm om bussbränder.

Avsikten med redovisningen och tipsen är inte att det ska vara ”pekpinnar”. Bussföretag arbetar redan på ett mycket säkerhetsmedvetet sätt. Likväl kan några tips ändå vara något som bussföretag har missat, eller inte tänkt och beaktat tillräckligt mycket i verksamheten hittills.

Olyckor med buss inblandad kommer alltid att inträffa. Om ett bussföretag vet med sig att företaget gjort vad som står i dess makt för att olyckan skulle undvikas och för att konsekvenserna av olyckan skulle bli så små som möjligt, kan företaget enklare ”gå vidare” efter en olycka. Detsamma gäller för bussförare.

Övergripande planering och förberedelser

1. Ha en relevant och aktuell krishaneringsplan

Ett sätt att reducera konsekvenserna av en olycka är att företaget har en relevant och aktuell krishaneringsplan. Ett ”mallförslag” från Sveriges Bussföretag finns på sverigesbussforetag.se hur en sådan plan lämpligen utformas.

2. Ha uppdaterade policys som är kommunicerade med alla inom företaget

Bussföretag har ofta policys för trafiksäkerhet, alkohol och andra droger, arbetsmiljö med mera och det är bra. Det är dock inte alltid som ledningen vid företaget har kommunicerat dessa policys så att samtliga anställda är bekant med dessa och känner till vad som gäller. Det är självfallet ett viktigt ansvar för ledningen att se till att alla är bekanta med dessa policys. Likaså är det angeläget att dessa uppdateras vid behov och minst en gång per år.

Planering av ett uppdrag inom beställningstrafiken med buss

3. Ha en säkerhetsdialog med kunden i samband med att uppdrag beställs

Redovisa noga för beställaren av ett uppdrag de säkerhetsmässiga förutsättningarna för uppdraget. Om det är ett uppdrag som ska utföras under natten bör alternativet med två förare redovisas. Redovisa även de tidsmässiga aspekterna för ett uppdrag, med hänsyn tagen till kör- och vilotidsreglerna.

Ta även upp att föraren och gruppleddare för busspassagerarna bör ha en dialog före avfärd där det klaras ut hur de ska agera för att få gruppdeltagarna att använda säkerhetsbälte under färden.



4. Gör en risk- och säkerhetsanalys inför uppdrag

Statens haverikommission har i utredningen av Svegolyckan som inträffade 2 april 2017 föreslagit att det bör övervägas att införa krav på operatörer inom vägtrafiksektorn att de ska ha ett säkerhetsstyrningssystem som omhändertar de risker som finns i verksamheten.

Haverikommissionen menar med andra ord att systematiska risk- och säkerhetsanalyser bör göras inom vägtrafikområdet.

Risk och säkerhetsanalyser görs som regel av bussföretag i större eller mindre utsträckning i planeringen av hur uppdrag ska utföras. De görs dock vanligen inte systematiskt och dokumenteras som regel inte.

Det är lämpligt att bussföretag gör en systematisk risk- och säkerhetsanalys inför utförande av uppdrag och gör en enkel dokumentation av analysen. En checklista för denna analys kan lämpligen innehålla punkter som;

- förarens erfarenhet av den aktuella typen av körningar, till exempel nattkörning, körning i vinterväglag eller utlandskörning?
- behov av förarförstärkning för uppdraget?
- förberedelsestid för föraren?
- vad har förarens arbete och uppdrag varit under veckorna innan det nu aktuella uppdraget ska utföras?

- privata familjeförhållanden, är det till exempel små barn hemma som stör nattsömnerna?

Självfallet ska förare väljas för respektive uppdrag som har förutsättningar att utföra uppdraget på ett säkert sätt. Föraren måste också ha möjlighet att tacka nej till ett uppdrag om denne inte känner sig säker och trygg med det.

Om risk- och säkerhetsanalysen tyder på att uppdraget inte kan utföras på ett tillräckligt säkert sätt är det klokt att leja bort det till bussföretag som har bättre förutsättningar att utföra det.

Föraren

5. Föraren måste vara tydlig på att bälte ska användas

Förarens agerande och information har mycket stor betydelse för om passagerarna använder bältet eller inte. I synnerhet i beställningstrafik med buss, skolskjuts och i långväga linjetrafik bör bussföraren på ett tydligt sätt informera passagerarna om bältesanvändning. Föraren bör lämna denna information och agera för att bältena ska användas även om det ges information om det på annat sätt, till exempel genom skyltar eller klistermärken. Förarens agerande har absolut störst effekt på bältesanvändningen.

I linjetrafik på kortare linjer, i stads- och regionaltrafik är det inte lika självklart och enkelt för föraren att informera om bältesanvändning.

Tyvärr förekommer det att förare brister i tydlighet och slarvar med att ge information om bältesanvändning. Förare måste förstå hur viktigt dennes agerande är. När det inträffar en olycka kan det vara helt avgörande om bältena använts av passagerarna. Om föraren vet med sig att denne gjort vad han/hon kunnat för att passagerarna ska använda bältet är situationen även enklare att hantera rent mentalt för föraren efter att en olycka inträffat.

Föraren bör före avfärd ha en dialog med gruppleddare om de bådas skyldigheter och hur de ska hjälpas åt för att informera om bältesanvändning.

6. Stanna och ta en paus vid trötthet

Om en förare upplever trötthet och oskärpa är det klokt att stanna och ta en kort paus. Att komma ut i friska luften och gå ett par varv runt bussen brukar vara ett bra sätt. Trötthet kan komma oväntat och ibland på ett synbart obefogat sätt. Ibland är det inte tillräckligt med de raster som måste tas enligt kör- och vilotidsreglerna. Det är absolut bättre att ta ytterligare raster än att riskera säkerheten under en färd. Det är också viktigt att föraren ser till att denne har möjlighet att inta mat och dryck för att minska trötthets- och mattningsriskerna.

7. Se till att anpassa hastigheten till väglag och väderförutsättningar samt håll hastighetsgränserna

Självfallet ska bussförare, liksom övriga trafikanter, anpassa hastigheten till de förutsättningar som råder. Att köra ”i alla väder” och inte anpassa hastigheten till väglag och väderbetingelser i övrigt är inte ansvarsfullt av en förare. Många av de olyckor med avåkningar och sammanstötningar etcetera som inträffar är i halt väglag vintertid. Självfallet är snöröjningen och halkbekämpningen av vägen väsentlig.

Men det duger inte att skylla allt på brister i det avseendet. Hastigheten måste anpassas till väglaget.

Fordonet

8. Bussen ska alltid vara i trafiksäkert skick

Enligt Fordonsförordningen (2009:211) 2 kap 1§ får ett fordon endast användas om det är tillförlitligt från säkerhetssynpunkt och i övrigt lämpligt för trafik.

För ett bussföretag är det viktigt att ha en god dokumentation och ordning på handlingar och uppgifter om bussarnas tekniska skick.

När en olycka inträffat är frågor om bussens skick bland det första media frågor om.

Fel på hjullager eller att bromsar ligger an är en vanlig orsak till incidenter och andra oönskade händelser. Statistik över de kommunala räddningstjänsternas uttryckningar efter larm om brand i buss visar att över 40 procent av alla uttryckningar år 2017 berodde på att hjul låst sig på bussen, eller det varit mycket hög friktion, varvid det blivit rökutveckling med mera. Även statistiken från årliga kontrollbesiktningen visar att det är ett vanligt fel på bussar.

Andra relativt vanliga anmärkningar vid kontrollbesiktningen, som kan tyckas vara onödiga och som dessutom innebär säkerhetsrisker, är att nödhammare saknas eller att brandsläckare saknas eller inte är godkända.

9. Kontrollera bältenas funktion noga

Dessvärre är det inte ovanligt att säkerhetsbälten i bussen inte fungerar tillfredsställande. De kan ha trasslat sig och de kan också ha utsatts för åverkan av passagerare så att de inte fungerar. Om stora insatser görs från företaget och från föraren för att få passagerarna att använda bältet är det extra olyckligt om det inte är möjligt, till följd av att bältet inte fungerar.





Sveriges Bussföretag
Ett förbund inom **TRANSPORTFÖRETAGEN**

Sveriges Bussföretag
Box 5384
102 49 Stockholm
Besöksadress: Storgatan 19
Telefon: +46 8 762 71 00
bussinfo@transportforetagen.se
sverigesbussforetag.se

