

FÖRFATTARE:
HELENA DENWALL
ERIK MALMSTRÖM
HANNAH WADMAN

SÄKRA BARN PÅ BUSSAR

2020-06-17





Rapporten är framtagen med ekonomiskt stöd från Trafikverket Skyltfonden. Ståndpunkter, slutsatser och arbetsmetoder i rapporten reflekterar författaren och överensstämmer inte med nödvändighet Trafikverkets ståndpunkter, slutsatser och arbetsmetoder inom rapportens ämnesområde.

TITEL:	Säkra barn på bussar
DATUM:	Juni 2020
ÄRENDENUMMER:	TRV 2019/28002
FÖRFATTARE & PROJEKTANSVARIG:	Helena Denvall, helena.denvall@afry.com
FÖRFATTARE:	Erik Malmström, erik.malmstrom@afry.com , Hannah Wadman, hannah.wadman@afry.com
LAYOUT:	Amanda Erlingsson Lundgren, amanda.erlingssonlundgren@afry.com

AFRY, ÅF Infrastructure, Malmö

SAMMANFATTNING

Trafiksäkerheten har historiskt sett varit prioriterad i Sverige, med ambitiösa mål och lagar som speglar detta. I bil färdas barn skyddat med speciella anordningar från spädbarnsålder tills de kan nyttja säkerhetsbälte. I buss, där säkerhetsanordningar inte är tillgängliga för mindre barn på majoriteten av bussar, ser det annorlunda ut. Där saknas ett regelverk för att ge små barn, under tre år, en säker färd med buss, och säkerhetsanordningar saknas i de flesta bussar i Sverige. Kollektivtrafiken är en del av det grundläggande serviceutbudet i våra städer och regioner och ska vara tillgänglig och attraktiv för alla. Den bör därför kunna nyttjas av alla invånare, även av de mindre barnen.

Denna studie har undersökt vilka möjligheter och hinder som finns för att säkerställa att små barn kan transporteras på ett säkert sätt i buss och för att fler bussar ska utrustas med anordningar som förbättrar barns trafiksäkerhet. Detta har gjorts genom att ge en nulägesbeskrivning av hur problemet ser ut idag, följt av en intervjustudie där aktiva inom bussbranschen i Sverige gett sin syn.

Nulägesbeskrivningen visar att det generellt sett är säkert att färdas med buss, men en olycka i närtid där flera ungdomar tragiskt förolyckades visar hur viktigt det är att säkerhetsutrustning finns för och används av alla grupper i vårt samhälle. Idag finns det tekniska lösningar som möjliggör en säker bussfärd för små barn i form av en integrerad barnstol, ett säte med en bakåtvänd barnstol integrerad i sig. Detta är för tillfället en unik lösning och är installerat på bussar i några få delar av Sverige. I intervjustudien har ett antal möjligheter och hinder för barns säkerhet på bussar identifierats inom sju huvudområden. Dessa är tillgänglighet och attraktivitet, kunskap, politiska mål, lagstiftning, upphandling, finansiering samt utbud och efterfrågan.

Ett av det enklaste och snabbaste sättet att säkerställa små barns säkerhet är genom att beställaren ställer krav på det i upphandlingen. Att detta inte görs i större utsträckning tror flera av intervjupersonerna till stor del beror på okunskap från den upphandlande organisationens sida. I takt med att kunskapen om befintliga lösningar sprids till resenärer och aktörer kommer efterfrågan att öka. Genom ett större kundfokus i upphandlingen skulle kollektivtrafiken bli mer attraktiv och tillgänglig för fler. Att ha en teknisk lösning som säkerställer barns säkerhet som en del av standardutrustningen på bussar i svensk kollektivtrafik skulle lösa frågan om små barns säkert på buss. Idag finns integrerad barnstol med som en option i branschstandarden Bus Nordic, men inte som ett grundkrav.

Sett ur ett ekonomiskt perspektiv är det ett hinder att kollektivtrafik inte genererar några inkomster, utan är en kostnad. Marknaden tenderar att ha ett kortsiktigt ekonomiskt tänkande och barnfamiljer anses inte vara en köpstarkt kundgrupp i kollektivtrafiken. Detta gör det svårt att rättfärdiga större investeringar som inte ger några intäkter, då operatörers avtal med kollektivtrafikmyndigheterna baseras på ett ökat, snarare än säkrare, resande.

En åtgärd som lyftes under intervjustudien var att införa en lag som kräver att bussar i trafik måste ha ett visst antal barnstolar för att kunna vara i trafik. Detta begränsas dock av reglemente i EU som innebär att all säkerhetsutrustning i unionen måste vara enhetlig, och en nationell reglering för specifika säkerhetsanordningar är i dagsläget inte möjlig.

Slutligen bör nämnas att det finns flera olika svar på hur frågan om säkra barn på bussar ska lösas. Till stor del handlar det om att olika kostnader ställs mot varandra, där säkerhetsfrågor i kollektivtrafiken samsas med frågor som turtäthet, busslinjer på landsbygden och andra investeringar. Kollektivtrafiken ska vara ett färdmedel för alla grupper i vårt samhälle, där varje enskild person har rätt att färdas trafiksäkert med buss oavsett ålder. Att små barn är säkra på bussar är en nödvändighet i omställningen till ett jämställt och hållbart transportsystem.

SAMMANFATTNING	3
INNEHÅLLSFÖRTECKNING	5
INLEDNING	6
SYFTE	7
METOD	7
DISPOSITION	7
BARN SÄKERHET PÅ BUSSAR	8
POLITISKA MÅL	8
INTERNATIONELLA MÅL	8
NATIONELLA MÅL	9
REGIONALA & KOMMUNALA MÅL	9
TILLGÄNGLIGHET	10
OLYCKSBILD	10
LAGAR & REGLER	12
INTERNATIONELL LAG	12
NATIONELL LAG	12
BRANSCHGEMENSAMMA RIKTLINJER	13
TILLGÄNGLIGA TEKNISKA LÖSNINGAR	14
UPPHANDLING	15
AKTÖRER	16
ORGANISATION	16
INTERVJUADE PERSONER	18
FALLSTUDIE	20
ORGANISATION	20
UPPHANDLING	21
MÖJLIGHETER OCH HINDER	22

INNEHÅLLSFÖRTECKNING

HINDER & MÖJLIGHETER	24
TILLGÄNGLIGHET & ATTRAKTIVITET	24
KUNSKAPSLÄGET	26
POLITISKA MÅL	28
LAGSTIFTNING	29
UPPHANDLING	32
FINANSIERING	34
UTBUD & EFTERFRÅGAN	36
ÖKA MEDVETENHETEN & STÄRK EFTERFRÅGAN	36
BENCHMARKING	37
DEL AV STANDARD	37
SLUTSATS	39
REKOMMENDATION FÖR VIDARE ARBETE	41
KÄLLOR	41



INLEDNING

Sverige har historiskt varit ett föregångsland sett till trafik- och barnsäkerhet och har bland de lägsta siffrorna för trafikolyckor i världen. Trots detta saknas regler och lagar för små barns (0 – 3 år) säkerhet på bussar. Enligt svensk lag ska barn som är äldre än tre år använda bälte på bussen om detta finns tillgängligt. För barn under tre år finns inga riktlinjer och inte heller krav på användande av någon säkerhetsanordning, trots att barns kroppar är ömtåligare än andra grupper. Det säkraste alternativet för små barn som färdas i bil är babyskydd från nyfödd ålder upp till ett år, vilket kan vara svårt att montera på ett bussäte som man inte känner till sedan tidigare. För barn som är mellan ett och fyra år är det säkraste att åka bakåtvänt och att sitta i en bilbältesstol. För något äldre barn är bälteskudde ett alternativ.

	BUSS	BIL
0 - 3	Inga riktlinjer eller rekommendationer	0 - 1 1 - 4 Babyskydd Bakåtvänd barnstol
4 - 15	Säkerställa användning av bälte om tillgängligt	4 ÅR - 135 cm Sittkudde
15 <	Använda bälte	135 cm - 15 ÅR 15 < Säkerställa användning av bälte Använda bälte

Tabell 1: Rekommendation för skyddsanordning

På majoriteten av Sveriges bussar är ovan nämnda säkerhetsanordningar inte tillgängliga för små barn att nyttja. Att inte ha tillgång till adekvata säkerhetsanordningar skapar en minskad tillgänglighet till hållbara transportsätt för familjer med små barn, trots att just tillgänglighet är en del av de nationella transportmålen. Det finns ingen tydlig ansvarsfördelning för införandet av trafiksäkerhetshöjande utrustning i buss. Regler, riktlinjer och krav kan implementeras av olika instanser på olika nivåer. Den aktuella lagstiftningen är inte enbart på nationell nivå, utan hänsyn till lagar på global nivå och i EU behöver också tas. Att höja trafiksäkerheten är en kostnadsfråga, då det kan krävas teknisk utrustning och säkerhetsanordningar vilka dessutom innebär monterings- och underhållskostnader. Var ansvaret för att höja trafiksäkerheten för små barn på bussar ligger kan anses oklart, och hur olika myndigheter, regioner och marknadsaktörer ska ställa sig till frågan behöver klargöras.

Att åka buss är ett av de säkraste sätten att transportera sig på, men i de olyckor som trots allt sker kan konsekvenserna bli katastrofala, framförallt ifall passagerarna är obältade. Barns kroppar är inte helt utvecklade och är mer ömtåliga än vuxnas, vilket gör att konsekvenserna för dem därför blir större vid en olycka. För många grupper i samhället kan buss vara det enda sättet att transportera sig, och att inte erbjuda trafiksäkra lösningar för samtliga medborgare, även de små, minskar tillgängligheten till trafiksystemet i stort.



SYFTE

Denna undersökning syftar till att genom en intervjustudie med aktörer inom busstrafiken identifiera möjligheter och hinder för förbättringar för trafiksäkerheten för små barn som färdas med buss, och hur detta skulle kunna införas som krav. Projektet ämnar att undersöka vilka möjligheter och hinder som finns för att säkerställa att barn kan transporteras på ett säkert sätt i buss och för att fler bussar ska utrustas med anordningar som förbättrar barns trafiksäkerhet.

Hastigheten är avgörande för hur stor konsekvensen blir av en eventuell olycka och hastigheterna på bussar utanför tätort är betydligt högre än innanför. Förutsättningarna för trafiksäkerheten inom och utom tätort skiljer sig därför stort, och likaså vilken typ av bussar som används. Projektet har därför avgränsats till att undersöka bussar utanför tätort vilket exempelvis innefattar regionala bussar, långfärdsbussar och privata bussbolag samt ersättningsbussar till tåg.

METOD

Utredningen inleddes med en nulägesanalys för att identifiera olika parter som har engagemang eller berörs av små barns trafiksäkerhet på bussar. Utifrån nulägesanalysen valdes sedan intressenter ut för att delta i en intervju. Intressenterna representerar olika nivåer inom beslutsfattning och olika steg i en process av upphandling av busstrafik och -fordon för att få en helhetsbild av det nuvarande läget i Sverige. Både parter som har och saknar lösningar med säkerhetshöjande åtgärder för små barn på bussar har intervjuats. En närmare presentation av intervjupersonerna följer i kapitel "Intervjuade personer", s.18.

Från intervjumaterialet har ett antal punkter identifierats utifrån hur de relaterar till påverkan på små barns säkerhet på buss. I studien kommer dessa att kallas möjligheter och hinder. Från dessa faktorer härleds möjliga lösningar och vägar framåt i arbetet med små barns trafiksäkerhet i buss.

DISPOSITION

Rapporten inleds med *nulägesbeskrivning*, vilket innefattar en överblick av barns trafiksäkerhet på bussar. I kapitlet ges en översikt av den politiska målbilden, en beskrivning av tillgänglighetsaspekten i frågan samt olycksstatistik. Även de regler och lagar som gäller idag på olika nivåer visas, följt av utbudet av tillgängliga tekniska lösningar och användandet av dem.

I kapitlet *aktörer* ges ett sammandrag av hur busstrafiken i Sverige organiseras. Myndigheter, intresseorganisationer samt marknadskrafter och deras inbördes samband redovisas grafiskt. Hur dessa intressenter har täckts in och vilka parter som intervjuats visas i en kortare presentation.

I kapitlet *fallstudie* redovisas två fallstudieområden från två regioner

där det har bedrivits arbete för att öka trafiksäkerheten för små barn på bussar. Kapitlet följs av hinder och möjligheter där intervjuerna sammanställs inom olika kategorier och där framtida möjligheter och hinder identifieras för en väg framåt för arbetet med säkerhetshöjande åtgärder för små barn på bussar.

Avslutningsvis förs en *sammanfattande diskussion* utifrån det redovisade materialet och studiens viktigaste slutsatser.

BARN SÄKERHET PÅ BUSSAR

Att åka buss är statistiskt sett säkert, det är generellt närmre tio gånger säkrare än att resa med bil. I Sverige har vi sedan 1999 krav på att passagerare över tre år ska använda bälte om det finns på bussen. För små barn, yngre än tre år, finns inga regler för användning av säkerhetsutrustning i bussar. I bilar finns däremot krav på att barn som är kortare än 135 centimeter ska använda skyddsanordning.

I denna rapport kommer små barn att definieras som barn i ålder mellan noll och tre år, då är detta spann som har ett bristfälligt regelverk för säkra resor med buss.

För många grupper i samhället kan buss vara det enda sättet att transportera sig på, och att inte erbjuda trafiksäkra lösningar för samtliga medborgare, även de små, minskar tillgängligheten.

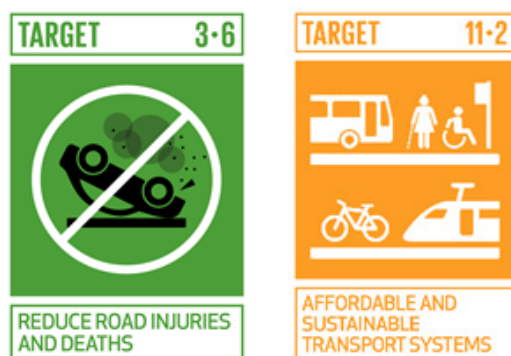
Idag finns det tekniska lösningar på marknaden som förbättrar små barns trafiksäkerhet på bussar men som inte innebär mobila säkerhetsanordningar. Att installera och montera sådana lösningar är dock kostsamt och implementeringen av lösningarna på svenska marknaden går långsamt då det inte finns någon kravställning. Minimumkrav på busstrafik och fordon ställs vid upphandling, där riktlinjer från branschorganisationer finns som stöd.

POLITISKA MÅL

Det finns stor vilja från både internationell och lokal nivå att arbeta med politiska mål för att förbättra trafiksäkerhet i stort, men sällan specifikt för små barn eller särskilt för små barn på bussar. Att målbilden inom området är vag kan ha medverkat till att lagar och regler för barns säkerhet i bussar ännu inte realiserats.

INTERNATIONELLA MÅL

FN:s Agenda 2030 består av 17 globala mål för hållbar utveckling. Delmål 3.6 säger att antalet dödade och skadade i trafiken ska halveras redan till 2020. I delmål 11.2 är målet att till 2030 "tillhandahålla tillgång till säkra, ekonomiskt överkomliga, tillgängliga och hållbara transportsystem för alla. Förbättra vägtrafiksäkerheten, särskilt genom att bygga ut kollektivtrafiken, med särskild uppmärksamhet på behoven hos människor i utsatta situationer, kvinnor, barn, personer med funktionsnedsättning samt äldre personer".



Figur 1. Agenda 2030, delmål 3.6 och 11.2

Under den tredje globala ministerkonferensen för trafiksäkerhet i Stockholm 2020 presenterade den så kallade Stockholmsdeklarationen. Här understryks att länder på en global skala ska arbeta tillsammans för att dela erfarenheter om införande och implementering av lagstiftning på beteenderisker. Exempel på sådana beteenderisker är att inte använda bilbarnstolar. I deklarationen står även att målet 3.6 ovan ska fortsätta följas vidare från 2020 till 2030.

NATIONELLA MÅL

Trafikverkets arbete styrs av de politiskt beslutade transportpolitiska målen, som är kategoriserade i ett funktionsmål (tillgänglighet) och ett hänsynsmål (säkerhet, miljö och hälsa). För att uppfylla funktionsmålet är ett kriterium att "barns möjligheter att själva på ett säkert sätt använda transportsystemet, och vistas i trafikmiljöer, ökar". Den andra delen av de transportpolitiska målen, hänsynsmålet, säger att "transportsystemets utformning, funktion och användning ska anpassas till att ingen ska dödas eller skadas allvarligt".

År 2007 undertecknades Tylösandsdeklarationen om de rättigheter människor har till en säker trafik. I deklarationen står att "Barn har särskilda rättigheter i samhället och därmed också i vägtransportsystemet. Barn kan inte ses som ansvarsfulla trafikanter med friheten att välja mellan olika alternativ. Barn måste i alla lägen kunna lita på vuxna och samhället för sitt personskydd i trafiken".

På nationell nivå finns ett politiskt ramverk och lagar där barn ska gynnas, både i samhället som stort men också inom trafiksäkerhet.

REGIONALA & KOMMUNALA MÅL

På en mer lokal nivå är det ovanligt att ha en specifik målsättning för att stärka säkerheten på bussar. Flertalet regioner och kommuner utgår ifrån eller tolkar befintlig nationell lagstiftning, exempelvis Nollvisionen, till lokal nivå. Att Barnkonventionen blev lag 2020 gör det troligt att detta även kommer speglas i lokala mål.



Ett exempel på regionala mål är Gävleborg, som i sitt trafikförsörjningsprogram har trafiksäkerhet i sin helhet som ett delmål. Detta ska uppnås genom att bland annat "arbeta stadigvarande för att säkra trafikmiljön med särskild inriktning mot barn och ungdomars resor".

TILLGÄNGLIGHET Termen tillgänglighet går att definiera och mäta på många olika sätt. En av flera definitioner är att tillgänglighet är utsträckningen i vilken markanvändningen och transportsystemet möjliggör (grupper av) individer eller gods att nå aktiviteter eller destinationer med hjälp av ett (eller en kombination av) transportslag.

En hög grad av tillgänglighet skulle kunna betyda att det finns goda möjligheter för en förälder med ett litet barn att röra sig och nå målpunkter genom att ta bussen. I nuläget har flera grupper i samhället med begränsad tillgång till bil en lägre tillgänglighet till många målpunkter än tidigare.

En dryg fjärdedel av ensamstående föräldrar har inte en bil i hushållet. Bland ensamstående föräldrar är det i över tre av fyra fall en mamma som är ensamstående. En betydande del av ensamstående kvinnor har alltså inte tillgång till bil och behöver förlita sig på andra transportmedel för att röra sig i samhället. Det är viktigt att dessa andra medel är trafiksäkra för såväl förälder som barn för att kunna nå upp till de nationella målen om ett jämställt transportsystem.

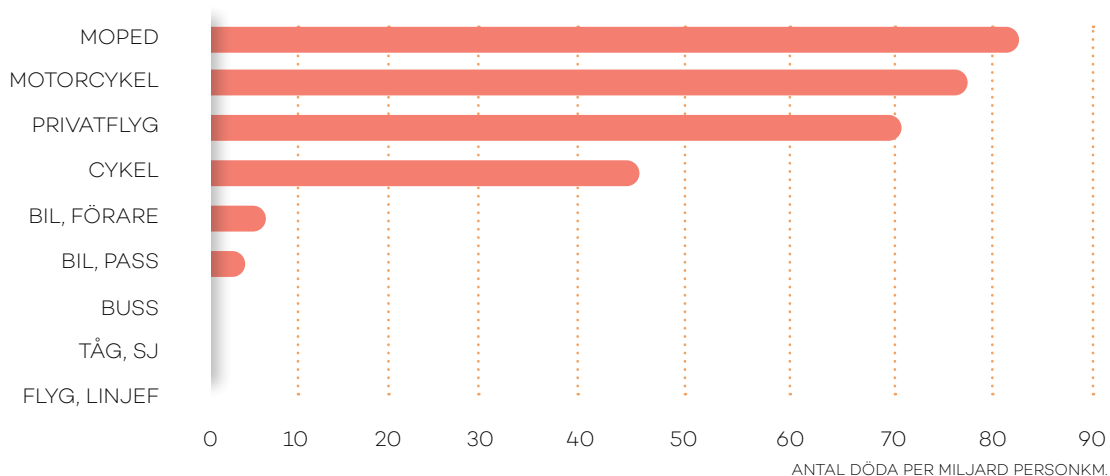
I Sverige står barn mellan noll och fyra år för sex procent av befolkningen. Att små barn idag inte erbjuds möjligheten att resa trafiksäkert i kollektivtrafiken är något som går emot barnkonventionen, Agenda 2030 och Sveriges transportpolitiska mål.

OLYCKSBILD Sverige är bland de trafiksäkraste länderna i världen. Detta beror delvis på att trafiksäkerhet målmedvetet har prioriterats i vår moderna historia. Även ur barnsäkerhetsperspektiv är Sverige i mångas ögon en förebild, och har bland de lägsta siffrorna för barnolyckor i världen. Jämfört med 60-talet dör idag endast en femtedel så många barn i olyckor överlag. Minskningen går bland annat att tillskriva trafiksäkerhetsarbete - säkrare fordon och en stads- och trafikplanering som fokuserat på att separera biltrafik från gående och cyklister.

Jämförs busstrafiken med biltrafik och fotgängare, löper busspassagerare en betydligt lägre risk att allvarligt skadas eller omkomma per kilometer de färdas, vilket visas i Figur 2 och Tabell 2. Andra studier visar på att risken att vara med om en olycka som passagerare i bussen är mindre än 0,1 olyckor per miljon personkilometer. De transportpolitiska målen innefattar att reducera trafikolyckor. Genom att öka resandet med kollektiva transportsätt kan detta således främjas.



SÄKRA BARN PÅ BUSSAR
2020-06-17



Figur 2. Antal döda per miljard personkilometer för olika trafikslag, Sverige 1990-2000. Källa: Kollektivtrafikkommittén, SOU 2001:16

	Dödade* per 100 miljoner personkilometer	Dödade** per 100 miljoner personkilometer	Dödade och skadade*** per 100 miljoner personkilometer
GÅÅNG	7,0	7,4	21,5
BIL	0,4	0,91	3,1
BUSS	0,06	0,02	0,4

* Bearbetning efter Evans (1994); ** bearbetning efter Lajunen (1993); *** bearbetning efter Andersson och Falkmer (2005).

Tabell 2. Allvarligt skadade och dödade per miljon personkilometer för olika färdmedel. Källa: Berntman, Holmberg & Wretstrand (2012)

Idag är antal personkilometer samt antal olyckor för barn som färdas i buss lågt. Skulle fler barn börja åka buss hade antal personkilometer (transportarbetet) ökat. Fler bussresenärer leder till fler bussar vilket troligtvis hade resulterat i fler bussolyckor totalt sett. Men med fler barn som åker buss leder det trots detta till färre bussolyckor per personkilometer som barn färdas i buss.

Trots en relativt hög säkerhet för busstrafiken är det inte ett riskfritt transportmedel. De allvarligaste olyckorna med buss sker utanför tätorter och i högre hastigheter. Ett tragiskt exempel på detta skedde i Sveg i Härjedalen 2017, när en buss med skolelever på väg mot fjällen körde av vägen och välte. Tre ungdomar omkom i olyckan och flera skadades allvarligt.

Den låga risken för bussolyckor kan ha en påverkan på hur resenärers beteende på bussar ser ut. Känns resan säker är det inte lika troligt att bälte används. På samma sätt kan politiker och tjänstepersoners prioriteringar påverkas, där insatser inom ett säkert transportslag inte ses som aktuella. Som olyckan 2017 tragiskt visar är det dock viktigt att ett säkerhetsarbete på bussar sker kontinuerligt.

LAGAR & REGLER

Ett flertal olika krav styr möjligheterna och utmaningarna för barns säkerhet på bussar. Kraven härstammar från olika nivåer, allt från internationella reglementen till svensk lag och branschgemensamma riktlinjer och rekommendationer.

INTERNATIONELL LAG

UNECE är FN:s ekonomiska kommission för Europa och verkar bland annat för utveckling av regler och normer. Det inkluderar bland annat reglemente för passiv säkerhet där säkerhetsbälten, men även säkerhetshöjande utrustning för barn. Transportstyrelsen är ett av organen som är med i den arbetsgrupp som formulerar UNECEs krav. UNECEs regelverk betyder att bältesanvändning och säkerhetsanordningar behöver vara enhetliga inom EU. Detta innebär i sin tur att en nationell reglering för specifika säkerhetsanordningar inte är möjlig.

Sverige lyder även under EU:s regler om konkurrens, vilket bland annat ska förhindra upprättandet av avtal som kan hindra, begränsa eller snedvrinda konkurrensen mellan olika länder i unionen. Detta kan även spela in i eventuella riktlinjer där vissa företag eller områden i regionen premieras.

NATIONELL LAG

I januari 2020 antogs FN:s konvention om barnets rättigheter som svensk lag vilket bland annat innebär att barns bästa ska sättas i första rummet och att barns rättigheter ska synliggöras vid alla beslut som rör barn.

Idag är det regel att samtliga passagerare över tre år ska använda bälte på buss om detta finns tillgängligt. Bussföraren eller annan personal ska informera om att passagerarna är skyldiga till detta, och för passagerare under 15 år ska de vidta lämpliga åtgärder så att bältet används. För små barn, tre år eller yngre, finns det inga krav på bältesanvändning eller någon annan typ av skyddsanordning. Det finns rekommendationer att om det finns bilbarnstol, bälteskudde eller liknande bör detta användas. Om det inte är tillgängligt är det att föredra att barnen använder befintligt bälte än att sitta obältad eller i någons knä. I jämförelse blev det 2007 lag att barn som färdas i personbil och är kortare än 135 cm ska använda bilbarnstol, bälteskudde eller annan särskild skyddsanordning för barn.

I vårt grannland Norge, som inte är med i EU, fanns det från 2008 krav på att bussar skulle ha minst två sittplatser som var godkända för barn under tre år, eller två säten där det kunde fästas säkerhetsanordningar. Dessa krav avskaffades dock 2012.

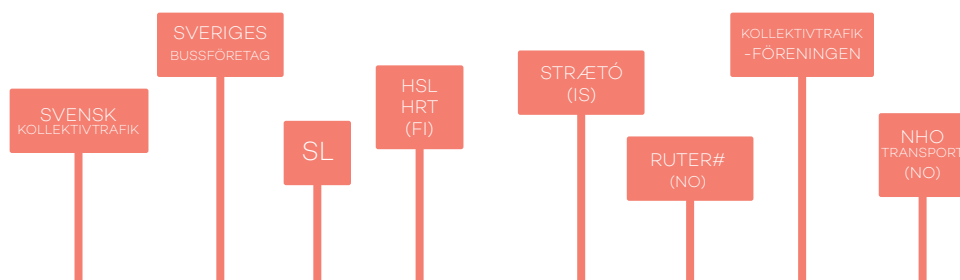
Efter den tidigare omnämnda olyckan i Härjedalen 2017 lyftes fokus på säkerhet i bussar, då för att öka bältesanvändningen. Färre än en tredjedel av passagerarna var bältade, vilket Statens Haverikommission pekar ut som en faktor till att utfallet blev så allvarligt. Frågan om bältespåminnare lyftes i debatten, men det är det internationella regelverket som styr vilken teknisk utrustning som får finnas i bussar. Speciella särkrav i Sverige går ej att lagstifta om.

BRANSCH-GEMENSAMMA RIKTLINJER

Utöver de styrande lagar för bussarnas utformning som finns på internationell och nationell nivå, finns framtagna branschgemensamma riktlinjer. De tidigare riktlinjerna (Buss 2010 och Buss 2014) togs fram av organisationen Partnersamverkan för en förbättrad kollektivtrafik. Sedan 1 juni 2019 kan trafikavtal som upphandlas istället använda Bus Nordic, vilket är en kravbilaga med en gemensam uppsättning med funktionskrav för bussar för att verka för en gemensam standard för bussar i Norden. Dokumentet är framtaget gemensamt med de nationella branschorganisationerna och huvudstadsregionerna. De gemensamma specifikationer ska minska kostnader vid upphandling samtidigt som bussar lättare kan flyttas mellan region och städer i hela Norden.

Bus Nordic består av både rekommenderade krav samt optioner. Punkt 6.14 i Bus Nordic handlar om barnsäten och är en option som säger att bussar ska ha åtminstone två barnsäten för barn under tre år.

Enligt dokumentet ska Bus Nordic kontinuerligt anpassa standarden för att stödja marknadens utveckling med innovation och nya bestämmelser. Bus Nordic och dess föregångare Buss 2014 används i närmre hälften av den upphandlade trafiken.



BUS NORDIC SAMARBETSPARTNERS

TILLGÄNGLIGA TEKNISKA LÖSNINGAR

Som säkerhetshöjande utrustning för barn i bilar är det vanligt att använda bilbarnstolar för de minsta barnen, först bakåtvänd för att efter en tid ha den vänd framåt. När barnet blir större och ska ha säkerhetsbälte används en bälteskudde för att barnet ska komma upp och bältet ska sitta bättre över kroppen.

När det kommer till att åka buss finns ingen norm att använda någon typ av säkerhetslösning för små barn. I dagsläget förekommer endast ett fåtal tekniska lösningar som riktar sig specifikt mot busstrafik. Det är möjligt att själv ta med en bälteskudde till bussresan om inte bussen har detta att erbjuda. Att som privatperson själv montera en bilbarnstol på ett bussäte kan vara mödosamt och ett stressfullt moment för den vuxna, och att anordningen är korrekt monterad är avgörande för att dess funktion ska optimeras. En lösning för detta är att ha Isofix-standardiserade fästen, vilket också bör kunna användas i bussar.

Efterlevnaden av bältesanvändning är generellt sett högre för barn än för äldre passagerargrupper. Det kan dock finnas anledningar till att vissa barn inte använder bältet, såsom att stolar och bälten inte är utformade för dem. Bältet kan ligga fel över kroppen och de når inte ner från stolen.

Ett koncept som är utvecklat för bussar är SitSafe från Storbritannien. Produkten är en patenterad lösning som har en bakåtvänd bilbarnstol med anpassat bälte integrerat på ryggen av en vanligt utformad busstol. Genom att fälla sätet framåt vecklas en bilbarnstol ut som är gjord för barn mellan ett och fyra år upp till 18 kg. Figur 3 visar hur en sådan stol kan se ut.

Idag finns lösningen med en integrerad bilbarnstol i fem svenska län och i ytterligare fem län pågår arbete för att introducera produkten. Det första länet i Sverige var Värmland som såg lösningen i Norge och beslutade sig redan år 2010.

Figur 3: SitSafe-stol



UPPHANDLING

De senaste decennierna har kollektivtrafiken förändrats inom såväl ansvarsfördelning som finansiering och konkurrens. Tidigare var kollektivtrafikverksamhet organiserat som en förvaltning eller ett offentligt ägt aktiebolag. År 1987 öppnade Sverige upp för att istället handla upp lokal och regional trafik på anbud. Detta har gjorts i flera länder och idag är kollektivtrafikmarknaden internationell. I dagsläget har Sverige sex stora kollektivtrafikoperatörer, som tillsammans står för 75 procent av marknaden. Av dessa är endast ett svenskt.

Upphandling av kollektivtrafik för ett område eller region kan variera mellan något år till över tio år om optionsår räknas in. Frekvensen styrs bland annat av storleken hos den regionala kollektivtrafikmyndigheten (RKM) och trafikens omfattning.

Den nya typen av kollektivtrafikmarknad har inneburit en ökad användning av anbuds konkurrens där myndigheterna använder en starkare styrning av kontrakten och trafikutbudet. Samtidigt har konkurrensutsättningen av trafiken lett till att planering och produktutveckling idag ligger på operatörerna istället för myndigheterna. Transportstyrelsen pekar på att tills internationella reglementen finns på plats, är det kollektivtrafikmyndigheterna som har ett stort ansvar vid avtal och upphandling av busstrafik för att små barn ska kunna åka säkert.

Beroende på kontraktsform har kollektivtrafikoperatören olika mycket incitament att öka resandet. Den vanligaste upphandlingsformen tidigare innebar att operatören fick betalt per kilometer och timme som trafikerades. Idag ges snarare det ekonomiska incitamentet i kontraktet om att öka antalet resande, där denna incitamentsdel kan stå för mellan 30 till 100 procent av operatörens ersättning från kollektivtrafikmyndigheten.

Funktionella kontrakt är en faktor för att lyckas skapa goda incitament i kontrakt mellan uppdragsgivare och kollektivtrafikoperatör, där minimumkrav på fordon kan specificeras. Ett sådant samarbete bör formaliseras genom tillsättning av ett formellt samarbetsråd, där beslutande myndigheter, relevanta aktörer och operatörer närvarar. Operatören kan i sin tur premieras för att de närvarar och är aktiva. Funktionskrav är ofta bättre att ställa än detaljkrav, då det bidrar till en verklig konkurrens som kan ge flera olika lösningar när företagen lämnar anbud.



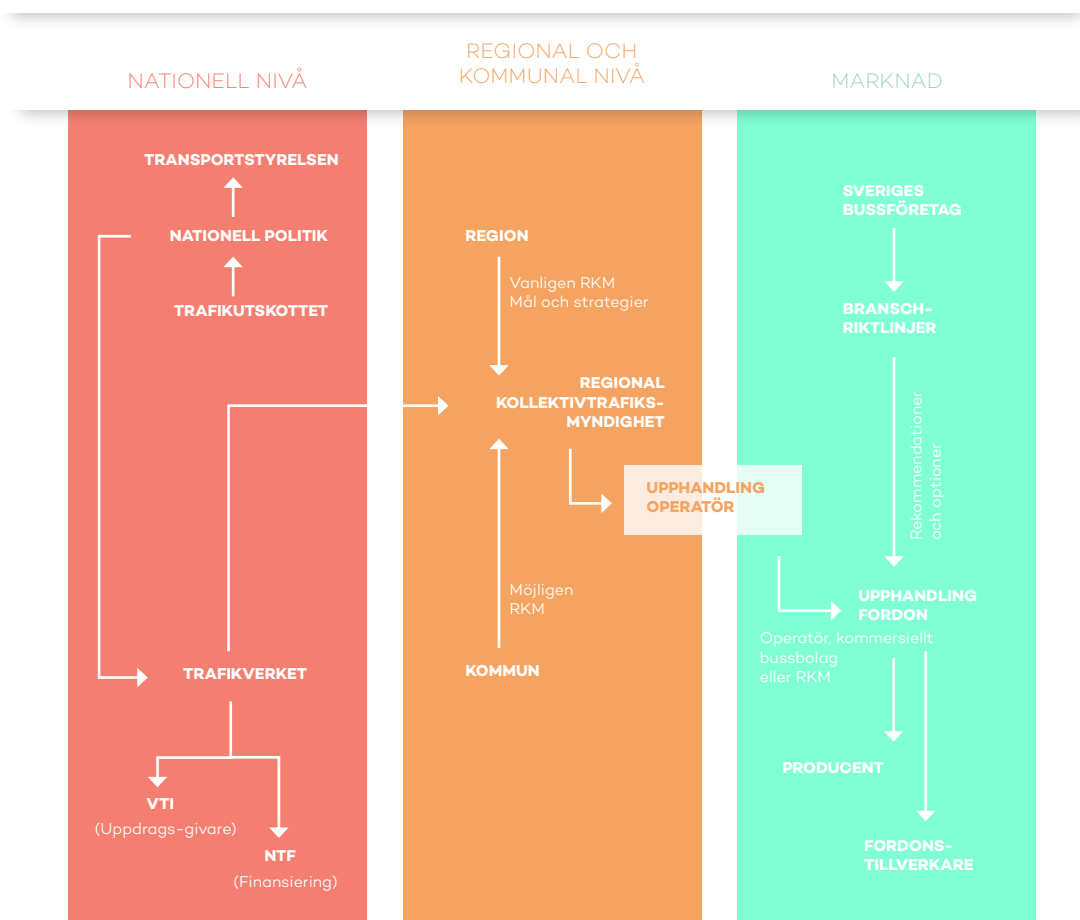
AKTÖRER

I Sverige har kommuner, regioner och län ansvar för den regionala kollektivtrafiken. Trafikverket kan gå in som kollektivtrafikmyndighet för interregional trafik och göra avtal om ersättning i de fall det inte är lönsamt att bedriva kollektivtrafik i området. I övriga fall ska den interregionala trafiken köras kommersiellt.

ORGANISATION

INTERNATIONELL LAG

NATIONELL LAG



Figur 4: Grafisk sammanställning över hur busstrafiken i Sverige organiseras och sambandet mellan myndigheter, intresseorganisationer och marknadskrafter.

Trafikutskottet är ett utskott inom riksdagen som arbetar med att förbereda och ta fram förslag för riksdagen att besluta om. Utskottet hanterar frågorna om trafiksäkerhet, järnvägssystem, infrastruktur, kollektivtrafik med mera.

Transportstyrelsen är en förvaltningsmyndighet som arbetar för regeringen och lyder under infrastrukturdepartementet. Myndigheten tar fram regler och ger tillstånd samt ser hur de efterlevs.

Trafikverket är en statlig myndighet vars främsta uppgift är att planera, bygga och underhålla infrastrukturen i Sverige. Myndigheten kan i somliga fall även agera som kollektivtrafikmyndighet.

VTI, Statens väg och transportforskningsinstitut, bedriver forskning och utvecklingsarbete kring infrastruktur, trafik och transporter. Här står trafiksäkerhet för en betydande del.

NTF, Nationalföreningen för trafiksäkerhetens främjande, är en ideell organisation som arbetar för säker trafik i alla led. NTF jobbar bland annat med utbildning, påverkansarbete och framtagning av underlag.

Region och kommun inom länet ansvarar för kollektivtrafiken. Det saknas övergripande praxis för hur ansvaret är fördelat, utan det varierar mellan län. Regionen finansierar regional trafik och kommunen interkommunal trafik. Kommunen är väghållare för det kommunala vägnätet.

Regional kollektivtrafikmyndighet (RKM) ansvarar för en strategisk nivå och tar fram styrdokument för kollektivtrafiken i det aktuella länet i form av ett trafikförsörjningsprogram. Samtliga län ska ha en RKM, som ofta kallas för trafikhuvudman. Kollektivtrafikmyndigheter är ofta kopplade till regionen, men kan även vara kommunal.

Sveriges bussföretag är ett av förbunden i organisationen Transportföretagen. Organisationens medlemsföretag är busstrafikföretag och bussresearrangörer. I samarbete med andra organisationer tar de fram branschriktlinjer för bussar i Norden.

Operatörer inom kollektivtrafiken bedriver den upphandlade trafiken med bemanning och körscheman för fordon. Hur stort ansvar och vilken ersättningsform operatören har beror på avtalet med RKM.

Fordonstillverkare är de aktörer som producerar bussarna. Kraven på fordonens innehåll bestäms av standarder, lagar och krav från olika nivåer.

Producenter tar fram och erbjuder lösningar för att höja säkerheten i bussar för små barn. Det finns i nuläget få aktörer som erbjuder olika lösningar.

Kommersiella bussföretag är privata företag som bedriver busstransporter på fullt kommersiella grunder, det vill säga utan allmänna medel.

INTERVJUADE PERSONER

Totalt har 16 intervjuer gjorts i arbetet med att identifiera vilka möjligheter och hinder som finns för att förbättra trafiksäkerheten för små barn som färdas med buss, och hur detta skulle kunna införas som krav. Målsättningen för de intervjuade personerna har varit att ha en bredd av olika parter som har engagemang i eller berörs av små barns trafiksäkerhet på bussar. De intervjuade personerna och instanserna presenteras följande.

INTERVJUADE PERSONER:



FREDRIK ELIASSON

Kollektivtrafikchef, Region Örebro Län.
Har en bakgrund som statsvetare och har tidigare bland annat arbetat inom länsstyrelse och regionförbund som utredare, samhällsplanerare och kollektivtrafikstrateg. Fredrik är idag ansvarig för länstrafik med buss och tåg.



LASSE LUNDBERG

Planerare, Örebro kommun.
Har under många år arbetat på NTF i Örebro med fokus på barns skolvägar och trafiksäkra resor, där han utbildat såväl tjänstepersoner som barn inom ämnet. Idag är Lasse ansvarig planerare för kollektivtrafik och färdtjänst i Örebro kommun.



ANNIKA GUSTAFSSON

Kvalitetschef, Dalatrafik.
Under 10 år på Dalatrafik har Annika varit försäljningsansvarig och därefter tf. kvalitetschef. Hon har jobbat med barnsäkerhet tidigare och haft nära kontakt med trafikföretag.



ULF LILJEGREN

Trafikplanerare, Borlänge kommun.
Med en grund som logistiker har Ulf arbetat med transporter i 20 år. Han har arbetat med såväl samhällsplanering och som kollektivtrafikansvarig på strategisk nivå i Borlänge kommun.



ULF BERG

Regionstyrelsens ordförande, Region Dalarna.
Ulf har arbetat som polis under 19 år och gick över till politik på heltid år 2002 på både kommunal, nationell och idag regional nivå. Han är ordförande i kollektivtrafiknämnden. 2008 skrev han en motion i riksdagen om små barns rätt att färdas säkert på buss.



ANDERS ÅKESSON

Vice ordförande, Riksdagens trafikutskott.
Med en examen som maskiningenjör har Anders varit politiskt engagerad sedan 1980-talet på kommunal och regional nivå. Sedan 2006 sitter han i riksdagen och har varit i trafikutskottet sedan år 2010.





MARIA KRAFFT

Måldirektor, Trafikverket

Maria har en forskningsbakgrund och har disputerat inom ämnet krocksäkerhet. Under flera år har hon arbetat med barnsäkerhet i fordon och är idag strategiskt ansvarig i Sverige för säkerheten i trafiken.



RYO YAMAZAKI M.FL.

Statistiker, Transportstyrelsen

Ryo arbetar som statistiker på Transportstyrelsen, i stor utsträckning mot olycksregistret. I intervjun med Ryo närvarade även fem andra tjänstepersoner med blandad kompetens inom olycksstatistik, yrkestrafik, trafik- och bältesregler samt trafikreglering.



PETER BJERTUNG

VD, TriNorth

Peter har varit aktiv i branschen som systemleverantör till svensk kollektivtrafik i snart 30 år. Han har en teknisk bakgrund som installatör och servicetekniker. De senaste 10 åren har Peter varit företagsägare i bolaget TriNorth, där han har fokus på sälj- och projekthantering med kontakt med RKM, trafikbolag och busstillverkare.



MATTIAS WADSTEN

Säkerhets-, miljö- och hållbarhetschef, Keolis.

Sedan 2017 arbetar Mattias hos trafikoperatören Keolis. Innan dess har han en bakgrund inom polisen samt med arbete inom säkerhet på Stockholms Universitet.



JOHN DAOUD

Teamlead Operations & Transport Manager, FlixBus

JELENA JOVANOVIC

Pressansvarig, FlixBus

John är idag Teamleader Operations och transport manager på FlixBus Norden sedan ett år tillbaka och har tidigare jobbat på Flygbussar i åtta år. Jelena är pressansvarig för FlixBus i Sverige sedan 2 år.



ANNA ANUND

Forskningschef, VTI

Anna har en grund som statistiker och började på VTI för över 30 år sedan. Idag är hennes fokus på människan i transportsystemet, bland annat med en disputation vid Karolinska institutet inom förartrötthet. Anna har även forskat på barns möjlighet att använda transportsystemet på ett bra och säkert sätt.



KATARINA BOKSTRÖM

Projektansvarig, NTF.

I 20 år har Katarina arbetat på NTF på olika nivåer. Med en bakgrund som beteendevetare jobbar Katarina idag med att skapa en säker trafikmiljö, främst med fokus på oskyddade trafikanter.



RUTGER HÖRND AHL

Senior Technical Advisor, Scania.

Rutger har arbetat med bussfrågor inom Scania sedan 1990 med marknadsfokus sedan 2007. Idag sköter han kontakter med bransch- och samarbetsorganisationer för kollektivtrafiken med operatörer, RKM och leverantörer. Rutger har varit med och tagit fram branschstandardiseringar för bussar i Sverige och Norden.



ERIK RISBERG

Branschutvecklare, Sveriges Bussföretag (del av Transportföretagen)

Erik har arbetat med trafiksäkerhetsfrågor för olika myndigheter och intresseorganisationer sedan 1996, och gör detta idag på Transportföretagen. Samtidigt jobbar han även med bussfrågor på Sveriges bussföretag. Erik sitter i den nationella styrelsen för NTF.



FALLSTUDIE

I följande kapitel beskrivs hur två kollektivtrafikmyndigheter i olika delar av Sverige arbetar med att säkerställa små barns säkerhet på buss. Avsnittet bygger på intervjuer med medarbetare på Region Örebro län, Örebro kommun, Dalatrafik och Borlänge kommun.

De två fallen:

Örebro

Sedan 2015 ställer Region Örebro län krav på att regionbussarna ska utrustas med två säten med integrerade barnstolar samt bälten med lägre fästpunkt. I dagsläget är cirka 60 regionbussar utrustade med dessa funktioner.

Dalarna

I den senaste upphandlingen ställde Dalatrafik inga krav på att små barn ska kunna färdas bältade på regionbussarna. Dalatrafik har haft kontakt med TriNorth angående att starta ett pilotprojekt med deras stolar men har problem med att få finansiering för projektet.

ORGANISATION

I **Örebro** upplever både kommun och region att samarbetet gällande kollektivtrafiken fungerar mycket bra. Det finns ett systemiserat samarbete med olika grupperingar som hanterar frågor som hanterar trygghet, planering och akuta respektive långsiktiga lösningar. I detta forum möts aktörer från hela kommunen och arbetet underlättas av att de olika aktörerna strävar mot samma mål och har samma ambitioner.

”I Trygghetsgruppen möts olika perspektiv och roller som annars inte har kontakt med varandra. Det är en styrka för hela kommunen”
- Lasse Lundberg, Örebro kommun

Fram till 2012 ägde kommunen sin egen kollektivtrafik, därefter tog regionen över hela ansvaret. Tidigare hade kommunen ett större mandat att påverka kollektivtrafiken då trafiken finansierades inom sin kommun, samtidigt som kommunerna överlät en stor del av planeringsansvaret på regionen. Det finns nu en tydligare ansvarsfördelning där regionen finansierar och planerar all trafik.

Region Örebro län driver en stor del av kollektivtrafiken i egen regi och regionen ser stora fördelar med att operatören är ägd av det offentliga. Eftersom utförarorganisationen ägs av regionen innehas samma målsättningar och större rådgivet.

”Nu är vi inte styrda av upphandling. Det är ovanligt i Sverige med liknande upplägg – finns även i Västmanland, Luleå och till viss del i Uppsala.”
- Fredrik Eliasson, Örebro län

I **Dalarna** anser kommunen och regionen att samarbetet gällande kollektivtrafiken fungerar bra men att det finns en utvecklingspotential. Kommunen anser att de har mycket lite att säga till om gällande kollektivtrafiken.

”Det är kommunen som känner medborgarna och trafiksystemet bäst. Samarbetet med Dalatrafik funkar men kan bli mycket bättre.”

- Ulf Liljegren, Borlänge kommun

Daltrafiken har arbetat mycket med äldre barns säkerhet på buss och identifierat att det saknas säkra alternativ för små barn. Utifrån den insikten har det drivits en fråga om en pilotstudie med integrerade bilbarnstolar på regionbussarna, men finansieringsfrågan har varit svår att lösa.

”Viljan fattas inte, det är pengarna som saknas.”

- Annika Gustafsson, Dalatrafik

UPPHANDLING

I Örebro, där det i dagsläget finns krav på integrerade bilbarnstolar i bussar, ägs Svealandstrafiken av Region Örebro län. Viss trafik körs dock inte i egen regi eftersom regionen har ett intresse av att bibehålla en bredd av verksamma aktörer i regionen. Svealandstrafiken bestämmer vad de kör i egen regi och vad som bör upphandlas, och ansvarar också för att upphandla den övriga trafiken. Däremot är det regionen som bestämmer kraven i upphandlingen.

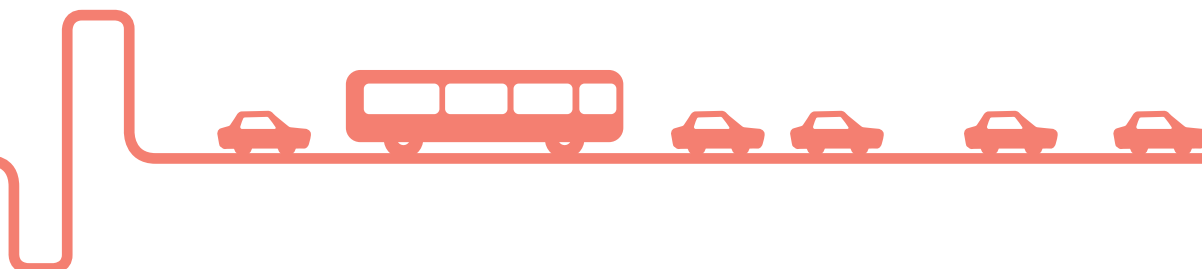
”Det har inte varit någon särskild strategi som lett fram till att vi valt att inkludera detta i upphandlingen utan mer nu finns den här produkten - då vill vi ha den.”

- Fredrik Eliasson, Region Örebro län

I Dalarna finns det i dagsläget inga lösningar för integrerade bilbarnstolar. Nästa avtal med operatörerna ska träda i kraft 2026. När den senaste upphandlingen av kollektivtrafiken gjordes var Dalatrafik ett bolag. Då var frågan om integrerade bilbarnstolar inte med i diskussionen.

Sedan Dalatrafik blev en del av Region Dalarna finns en upphandlingsavdelning där upphandlare driver arbetet med att ta in fakta och krav från berörda experter inom förvaltningarna. Kommunen tycker att de har för lite att säga till om vad gäller upphandling av kollektivtrafiken och att det kan finnas en målkonflikt mellan kommun och regionen. Medborgare ställer krav på kommunen vilket resulterar i höga ambitioner medan regionen vill hålla nere kostnaden för kollektivtrafiken. I Region Dalarna ingår 15 kommuner varav flera är glesbygdskommuner, och många synpunkter och perspektiv ska enas i en gemensam strategi.

Borlänge kommun efterlyser ett större kundfokus i upphandlingen där krav ställs på bussarnas utrustning och komfort. Det är operatörerna som möter passagerarna och som med enkla medel kan hämta in



synpunkter. Borlänge kommun påpekar att genom incitamentsavtal, där operatören får ersättning per påstigande passagerare, blir operatören mer involverad i processen.

”Utbud anpassas efter efterfrågan. Om efterfrågan finns så kan man välja att köpa in ett nytt fordon när fordonen blir för gamla.”

- Ulf Liljegren, Borlänge kommun

MÖJLIGHETER OCH HINDER

I Örebro menar regionen att det inte har uppkommit några hinder när integrerade barnstolar införts på regionens bussar. De anser att andra länstrafikbolag och operatörer borde ha stora möjligheter att införa samma lösningar. Det som potentiellt skulle kunna vara ett hinder är att lösningarna inte ryms inom budget. Eftersom det är kostsamt att installera specialsäten i äldre bussar sker det oftast i samband med att delar av fordonsflottan byts ut. Regionen upplever inte att det varit några ekonomiska problem med att upphandla den nuvarande lösningen. De två specialsätena har inte någon större påverkan på den totala kostnaden.

Idag finns det resenärer som hör av sig med oro om att regionbussarnas specialsäten ska vara upptagna, trots att det nästan alltid finns plats för små barn att resa säkert på bussen. På regionen konstaterades att informationen kan förbättras gällande huruvida en specifik buss är säkerhetsanpassad för barn eller inte.

”Det finns i princip alltid plats för små barn att resa säkert på bussen. Vi kan bli bättre på att informera om att det säkert att resa med små barn på bussen.”

- Fredrik Eliasson, Region Örebro län

Dalatrafik menar att det tidigare var okunskap som var det största hindret för att införa specialsäten på regionens bussar, då de inte kände till de tekniska lösningarna. Genom förfrågningar i regionens ärendehanteringssystem fick de upp ögonen för problemet och kom i kontakt med TriNorth. Idag ser Dalatrafik istället finansieringen som det största hindret för att införa specialsäten på regionens bussar.

Även Borlänge kommun ser ekonomin som det främsta hindret – nya innovativa lösningar kräver investeringar. Ett annat hinder är brist på engagemang från politiken. Då processen och organisationen vid en trafikupphandling är komplicerad blir det också svårt för många att sätta sig in i hur det fungerar. Borlänge ser även att brist på transparens och kommunikation är ett stort hinder.

”Viljan brister inte. Komfort och säkerhet ska vara så hög som möjligt, men i slutändan handlar det om vilka ekonomiska medel som finns”

- Ulf Liljegren, Borlänge kommun



En möjlighet att lösa finansieringsfrågan menar regionen är bidrag genom fonder eller från EU:s utvecklingsprogram. Att Barnkonventionen blir lag skulle också kunna ge nya möjligheter till bidrag. Ulf menar också att det finns en potential i att visa hur en god kollektivtrafik hänger ihop med andra mer prioriterade frågor som sjukvård och skola. Ofta är frågor så som skola och sjukvård högt prioriterad av politiken, men en god kollektivtrafik är otroligt viktigt för att få en fungerande skola, och ibland verkar det som att detta samband inte förstås av politikerna.

MÖJLIGHETER

- Ha ett gott samarbete mellan region och kommun
- Ha god kunskap och kompetens gällande barn och säkerhet inom region och kommun
- När trafiken drivs i egen regi ökar regionens inflytandet över bland annat kravställning
- Skapa en gemensam målbild hos beställare och operatör
- Eldsjälur inom organisationen som driver frågan
- Skapa ett kundfokus i upphandlingen
- Driva gemensamma pilotprojekt, operatör och beställare tillsammans
- Tydliggöra sambandet mellan en god kollektivtrafik och den större samhällsnyttan
- Ny lagstiftning kan medföra finansiering för att implementera mer trafiksäkra lösningar
- Genomföra kunskapsinsatser för tjänstepersoner och politiken

HINDER

- Det saknas idag ofta eldsjälur inom organisationen som driver frågan
- Det saknas finansiering och utrymme i budget
- Nya innovativa lösningar kräver investeringar
- Brist på engagemang hos politiken
- Okunskap om nya tekniska lösningar



HINDER & MÖJLIGHETER

I detta avsnitt presenteras resultatet från samtliga respondenter i intervjustudien. Avsnittet är indelat i sju teman, där fokus ligger på respondenternas syn på hinder och möjligheter för att säkerställa att små barn kan färdas säkert på buss.

De sju teman är följande:

- Tillgänglighet och attraktivitet
- Kunskapsläget
- Politiska mål
- Lagstiftning
- Upphandling
- Finansiering
- Utbud och efterfrågan

TILLGÄNGLIGHET & ATTRAKTIVITET

För att uppnå målen i Agenda 2030 behöver fler välja kollektivtrafik framför bil. Tillgänglighet till kollektivtrafiksystemet är dels en demokratisk fråga: alla ska kunna ta del av utbudet på lika villkor. Dels är det en hållbarhetsfråga: om vi ska klara omställningen till ett mer klimatsmart resande behöver kollektivtrafiken vara tillgänglig för alla, även små barn och deras föräldrar. Hur tillgänglighetsfrågan ska lösas råder det delade meningar om. Flertalet av de medverkande i intervjustudien påpekade att det inte är acceptabelt att bussarnas utrustning inte är anpassad för små barn och barn med behov av bälteskudde.

”Det är inte okej att det inte finns bälten på bussar som är anpassade för barn. Att barnkonventionen blir lag kommer öka kravet på att involvera barn och anpassa transportsystemet efter barns förutsättningar.”

- Anna Anund, VTI

Intervjuerna visar att flera organisationer ser frågan om små barns säkerhet på bussar i ett större kontext vilket handlar om en tillgänglig och attraktiv kollektivtrafik. Kollektivtrafiken är en del av det grundläggande serviceutbudet i våra städer och regioner, och bör därför kunna nyttjas av alla invånare.

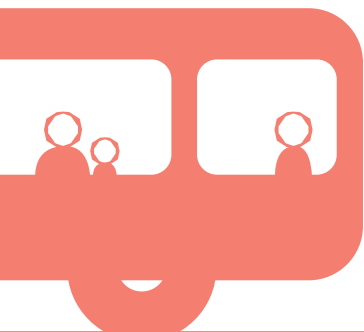
”Fler ska kunna åka buss, det är en viktig del för att skapa ett hållbart och tillgängligt transportsystem.”

- Mattias Wadsten, Keolis

”Vi måste medvetandegöra problemet. Det är ett aktivt val för att inkludera alla grupper i befolkningen.”

- Anders Åkesson, Riksdagens trafikutskott

Samtidigt som flera av de intervjuade ser att integrerade barnstolar på bussar säkerställer en säker resa för alla och ger en ökad tillgänglighet, anser FlixBus att det skulle innebära att tillgängligheten blir begränsad. Stolarna tar plats, är en kostnad och passar inte alla barn vilket då minskar de den generella tillgängligheten. FlixBus anser istället att en



medhavd bältesstol som kan monteras på sätet är det bästa sättet att säkerställa tillgänglighet för alla på bussen. Detta håller inte TriNorth med om.

”Det blir en rättvisefråga och det är då bättre att alla tar med egna stolar än att de bara har 1-2 platser på bussen som är till barn.”

- Johan Daoud, FlixBus

Att synen på vad en tillgänglig kollektivtrafik är skiljer sig åt mellan intervjupersonerna kan bero på ett förändrat resmönster som ställer nya krav på den tekniska utrustningen.

”Det sägs ofta att en bilbarnstol tar upp en plats. Men även ett barn är ju en resenär.”

- Peter Bjertung, TriNorth

För att svara mot det nya behovet som det förändrade resmönstret skapar framhåller flera intervjupersoner vikten av att ha synsättet ”att tänka hela resan”. Genom att säkerställa en trygg promenad till och från hållplatsen, ha möjlighet att se vilka avgångar som har barnsäkerhetsanpassade bussar och boka dessa är sätt att göra kollektivtrafiken mer attraktivt för familjer med små barn. Mer kunskap om hur barnfamiljer upplever bussens säkerhet och komfort behövs för att underlätta resandet. Frågan om bussens attraktivitet bör ses ur ett större perspektiv, bland annat hur bussresan kan underlätta livspusslet för familjerna.

”Vi måste tänka hela resan från dörr till dörr. Vad gör att man väljer att åka buss med sitt barn?”

- Anders Åkesson, Riksdagens trafikutskott

I dagsläget är Keolis bussar inte utrustade med barnstolar eller bälteskuddar. Om ett spädbarn åker med bussen är det föräldrarnas ansvar att barnet färdas på ett säkert sätt. Keolis uttrycker att de är nyfikna på att utveckla nya lösningar som gör att fler väljer att åka med buss och att hitta dessa lösningar i samverkan med kollektivtrafikmyndigheterna. För att FlixBus ska utrusta sina bussar med integrerade barnstolar krävs det att det utvecklas en modell som kan användas av barn i alla åldrar och att dessa platser kan reserveras i bokningssystemet.

MÖJLIGHETER

- Definiera vad en attraktiv kollektivtrafik för alla är - vad skulle få barnfamiljer att välja bussen?
- Se frågan ur "hela resan"-perspektivet
- Skapa möjlighet till att se vilka avgångar som har lösningar för små barn och möjlighet att boka plats.

HINDER

- I dagsläget kan integrerade barnstolar bara användas av barn i en viss storlek
- Det finns i dagsläget inte någon möjlighet att se vilka avgångar som har lösningar för små barn eller att boka plats.

KUNSKAPSLÄGET Det finns idag utvecklade tekniska lösningar för att små barn ska kunna åka bakåtvända och bältade på buss. Statistiken visar att det är mycket säkert att åka med buss och att få olyckor sker. En anledning till att de tekniska lösningarna sällan implementeras kan vara brist på kunskap om hur små barn påverkas om en olycka skulle inträffa. Vad händer när små barn färdas framåtvänt, obältade, i någons knä eller i en barnvagn?

”Det är extremt säkert att resa med buss.”
- Transportstyrelsen

”Det finns inte i modern tid ett litet barn som dött i bussolycka.”
- Katarina Bokström, NTF

Buss är ett av de säkraste transportsätten för alla grupper. Många respondenter menar att känslan av trygghet är en av anledningarna till att användandet av den vanligaste typen av säkerhetsutrustning, säkerhetsbältet, vid bussresande idag är lågt. I vissa fall går utvecklingen av säkerhetsbältet till och med åt fel håll, det finns exempel på kollektivtrafikmyndigheter som implementerar 2-punktsbälten istället för de moderna 3-punktsbältena.

”Bältesanvändningen är idag beklagligtvis låg i regional kollektivtrafik som bedrivs med buss.”
- Erik Risberg, Transportföretagen

”Den viktigaste säkerhetsåtgärden för att barn ska färdas säkert på buss är att de är bältade.”
- Maria Krafft, Trafikverket

För att undvika allvarliga skador vid olyckor är det viktigt med kontinuitet i bältesanvändningen, även vid låga hastigheter. De tillfällen barn omkommer i bussolyckor är när barn är obältade och bussen färdas i en hög hastighet och välter. Lyckligtvis har inga små barn omkommit i bussolyckor i Sverige under de senaste decennierna. Flera av de intervjuade menar dock att även om det är få dödsfall i bussolyckor krävs insatser för att öka säkerheten.

NTF upplever att det är svårt att diskutera att buss inte är lika säkert för alla, och att fokus i debatten ofta är på vuxna. Eftersom de drabbade i stora olyckor framför allt varit arbetspendlare i regiontrafik utgår diskussionen från denna grupp. Dock finns det undantag. Under de senaste åren har det skett stora framsteg på tillgänglighetsområdet.

”Det har varit större samhällsligt tryck i frågan om tillgänghetsanpassning”
- Rutger Hörndahl, Scania

En orsak till att kunskapen om små barns säkerhet på buss är låg kan vara bristen på egen erfarenhet och representation i de forum där beslut om frågan tas. Anders Åkesson menar att det som styr



diskussionerna i trafikutskottet är olycksstatistik och deltagarnas egna upplevelser. Eftersom dödligheten är låg i bussolyckor blir frågan nedprioriterad när deltagarna själva saknar erfarenheter av att transportera sig med små barn på buss.

”AFRYs studie kan väcka medvetenhet. Nu är frågan väckt hos mig.”

- Anders Åkesson, Riksdagens trafikutskott

Idag finns tekniska lösningar för att säkerställa att alla åldersgrupper färdas säkert på buss i form av monterbara babyskydd, integrerade barnstolar, bälteskuddar och extra långa bälten (som når runt babyskydd) med anpassade fästpunkter. Integrerade barnstolar har blivit aktuella under de senaste åren och kollektivtrafikmyndigheter börjat ställa krav på stolarna vid upphandling. Faktum är dock att liknande tekniska lösningar funnits tillgängliga sedan 15 år tillbaka.

”Scania har haft liknande lösningar som option men det har inte fått samma genomslag – kanske för att dessa inte marknadsförts separat utan är en del av ett antal olika optioner.”

- Rutger Hörndahl, Scania

Scania menar att de inte har varit lika bra på att marknadsföra sina lösningar som TriNorth, vilket lett till att kunskapen om, och därmed efterfrågan på, deras lösningar har varit låg. Sveriges bussföretag framhåller vikten av att arbeta proaktivt med informationsinsatser och föra dialog med beslutsfattare som exempelvis regionala kollektivtrafikmyndigheter för att få framdrift i frågan.

”Vi kan föra dialog med beställarsidan, ge information till medlemsföretag och föra dialog med fordonsleverantörer. Det är viktigt att olika aktörer i branschen går gemensamt fram - att alla är ombord på bussen och har ett gemensamt synsätt. Det är mitt uppdrag att lyfta den här typen av frågor.”

- Erik Risberg, Sveriges Bussföretag

En del operatörer kan se vissa hinder med att införa lösningar på befintliga bussar. Om barn i alla åldrar och storlekar ska kunna resa säkert på bussen krävs olika lösningar – vilket blir svårt att tillgodose. Från FlixBus efterlyses därför en teknisk lösning som svarar mot alla barns behov.

”Barn är olika stora och olika gamla och behöver således olika typer av stolar, det är inte möjligt att ha en stol för vardera storlek”

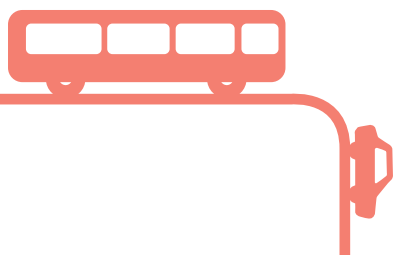
- Johan Daoud, FlixBus

MÖJLIGHETER

- Olika tekniska lösningar finns tillgängliga sedan länge
- Ökad kunskap om tillgängliga lösningar ökar efterfrågan

HINDER

- Brist på egen erfarenhet och representation i de forum där det tas beslut om frågan
- Lång tid mellan upphandlingar gör att kunskap försvinner mellan varven
- Brist på kunskap om tillgängliga lösningar
- Brist på kunskap om små barns (o)säkerhet på buss
- Känsla av osäkerhet ger falsk trygghet



POLITISKA MÅL

Sverige har flera politiska mål för barns säkerhet i trafiken men inget specifikt gällande små barns säkerhet på buss. Intervjuerna visar att flera av organisationerna varken arbetar mot de nationella målen eller har en egen formulerad målbild. Trots att mycket få barn dör i trafikolyckor med buss efterlyser flera organisationer tydligare mål för små barns säkerhet på buss.

”Jag har aldrig sett en politisk målbild för små barn i buss. Det skulle behövas.”

- Katarina Bokström, NTF

Av intervjupersonerna uppger kommuner, kollektivtrafikmyndigheter och Trafikverket att de arbetar utifrån nollvisionen för att säkerställa barns säkerhet i trafiken. Flera respondenter pekar dock på att små barn inte är en prioriterad målgrupp för trafiksäkerhetsarbetet och att detta är ett hinder för att komma framåt i frågan. Det är få små barn som skadas i trafiken vilket gör att resurser lokaliseras till andra områden där de anses göra mer nytta.

”Att resa med buss är redan säkert för små barn. Idag är det ett större problem att äldre skadas.”

- Transportstyrelsen

Hos respondenterna finns det inte heller någon målbild om små barns säkerhet på buss på regional eller kommunal nivå. Fredrik Eliasson på Region Örebro län, där integrerade säten finns på regionbussarna, poängterar att det är viktigt att ambitioner formuleras på rätt nivå för att få önskad effekt:

”Vi har inte inkluderat specifika skrivelser om teknisk utrustning för att öka små barns säkerhet i trafikförsörjningsprogrammet. En anledning till det är att det tas i regionfullmäktige och vi vill att det ska ge uttryck för ambitionen med vårt arbete inte detaljstyra det. Det finns annars en risk att tekniken utvecklas men att är vi bundna av gamla formuleringar.”

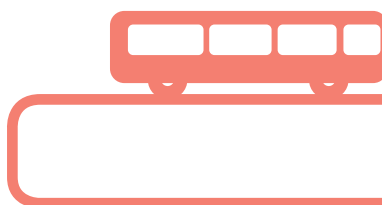
- Fredrik Eliasson, Region Örebro län

MÖJLIGHETER

- Ta fram en tydlig politisk målbild för barns säkerhet på buss
- Formulera ambitioner för barns säkerhet i trafiken på olika nivåer

HINDER

- Buss är redan ett säkert transportmedel
- Små barn är inte en prioriterad målgrupp



LAGSTIFTNING

Det finns ingen lagstiftning som reglerar hur barn under fyra år ska färdas på buss. En möjlig väg för att säkerställa små barns säkerhet på buss är att inkludera barn under fyra år i gällande lag om bältesanvändning på buss. Lagstiftning skulle också kunna användas för att införa krav på bussarnas utrustning så att alla bussar ger möjlighet för små barn att färdas säkert.

Flera av de medverkande i studien menar att lagstiftning inte är det mest effektiva sättet att säkerställa små barns säkerhet. Andra respondenter anser att det är märkligt att barn som är tre år eller yngre inte är inkluderade i lagstiftningen:

”Att små barn inte är inkluderade i gällande lagstiftning är en miss.”

- Anders Åkesson, Riksdagens trafikutskott

FlixBus, Keolis och NTF framhåller att det finns en otydlighet i dagens bälteskrav. På sin hemsida skriver Transportstyrelsen att: ”Alla busspassagerare som är äldre än tre år ska sitta på en plats med bilbälte om en sådan plats är tillgänglig, och ska använda bältet. I det fall det finns särskilda skyddsanordningar för barn under tre år tillgängliga på bussen bör denna användas.” Denna formulering utelämnar de barn som är tre år. FlixBus har haft dialog med Transportstyrelsen för att få klargörande om treårsgränsen.

Följande krav finns för barn i bussar:

- Barn som har fyllt tre år ska använda bälte om detta finns tillgängligt
- Barn som ännu inte fyllt tre år bör använda skyddsanordningar om detta finns tillgängligt

VEM SÄGER DET?

VAD SÄGER DEN?

VAD BETYDER DET?

• Lagtexten
Trafikförordning
(1998:1276) 4 kap. 10 a §

• Alla som är äldre än tre år och som färdas i en buss som är utrustad med bilbälten skall använda en plats som är försedd med bilbälte, om en sådan plats är tillgänglig, och använda bältet.

• Barn som har fyllt tre år ska använda bälte om detta finns tillgängligt

• Transportstyrelsen

• I det fall det finns särskild skyddsanordning för barn under tre år tillgänglig på bussen bör denna användas.

• Barn som ännu inte fyllt tre år bör använda skyddsanordningar om detta finns tillgängligt

• Förtydligande
Transportstyrelsen (via
FlixBus)

• Det står över tre år, men de menar från och med tre år, det vill säga treår och en dag

”Lagstiftning måste vara tydligare och inte inbjuda till tolkning.”
- Mattias Wadsten, Keolis

Trots att det saknas regler gällande hur små barn ska transporteras har FlixBus, som tidigare nämnts, valt att ställa krav på att barn under tre år ska sitta i bilbarnstol när de färdas på deras bussar. Barnens vuxna får själv ansvara för att ta med sig bilbarnstol och montera denna på sätet. Detta är ett ställningstagande som ökar säkerheten men begränsar tillgängligheten. Många av de intervjuade ser lagkrav om bältesanvändning även för små barn som en möjlig väg att säkerställa små barns säkerhet på buss.

”Eftersom det finns ett lagkrav om bältesanvändning på buss vore det inte fel om det även fanns krav på att bussar ska vara utformade så att också små barn kan färdas säkert.”
- Fredrik Eliasson, Region Örebro län

NTF föreslår att det införs en lag om att alla bussar som trafikerar landsväg, eller exempelvis vägar med högre hastighet än 60 km/h, har minst två platser anpassade för barn under fyra år. Utöver detta ser NTF att det även behövs en utökning av dagens bälteslag så att den även omfattar barn under fyra år.

Varken Transportstyrelsen, Trafikverket eller Sveriges bussföretag ser lagstiftning som det mest effektiva sättet att säkerställa barns säkerhet på buss. Organisationerna har dock olika perspektiv i frågan. Transportstyrelsen anser att Sverige redan har en skarp regelgivning. De menar att regeringen har gjort en bedömning av bälteslagstiftningen och valt att inte inkludera små barn i regelverket.

”Vi har en skarp regelgivning. Det finns inget som förbjuder de som utför busstransporter att göra det säkert för barn. Transportstyrelsen möjliggör för andra att göra rätt.”
- Transportstyrelsen

Både Trafikverket och Sveriges bussföretag håller med om att frågan inte bara kan lösas regleringsmässigt men menar att diskussionen istället bör fokusera på hur vi skapar förutsättningar för säkra transporter.

”Det finns exempelvis ingen lag i Sverige idag om att barn ska sitta bakåtvända upp till en viss ålder när de färdas i bil. Vi har endast en lag om att barn ska vara fastspända. Ändå färdas de allra flesta barn bakåtvända.”
- Maria Krafft, Trafikverket

Trafikverket pekar på att de har velat lagstifta om barnstolar på bussar men att det inte går på grund av EU-riktlinjer om harmonisering av regelverk. Även Transportstyrelsen framhåller att Sverige i sin lagstiftning måste förhålla sig de internationella regelverken. Vilka ramar EU-lagstiftningen sätter råder det dock lite olika åsikter om. Den 1 januari blev barnkonventionen svensk lag. Många av



respondenterna ser den nya lagstiftningen som en möjlighet för att stärka arbetet med barns rättigheter. Framför allt är det de offentliga organisationerna (trafikutskottet, de statliga verken, regionerna och kommunerna) som framhåller att barnkonventionen kommer att få stort inflytande på deras verksamhet.

”När barnkonventionen blir lag kommer Trafikverket behöva tänka om. Barn har rent juridiskt rätt till delaktighet och insyn. Man kommer behöva ta hänsyn till barns perspektiv och behov.”
– Anna Anund, VTI

”Att barnkonventionen blir lag kommer att påverka vår verksamhet”
– Fredrik Eliasson, Region Örebro län

De områden som respondenterna ser att lagstiftningen kommer påverka är exempelvis regionens kommande avtal med trafikföretagen, att medborgardialog med barn blir en del av planeringsprocessen samt att barnkonventionen kan fungera som en checklista för att säkerställa trafiksäkerheten för barn. Det finns även en förhoppning om att lagen kommer innebära att Trafikverket involverar sig i fler frågor på lokal nivå gällande barns trygghet och säkerhet.

”Barns rätt i medborgardialogen är central. Processen kommer att förändras. Barnkonventionen innebär att vi i större utsträckning behöver involvera barn och unga mer.”
– Ulf Liljegren, Borlänge kommun

Några av de i studien deltagande organisationerna ser däremot inte att barnkonventionen har en direkt bäring på deras arbete men att den kan komma att stödja med information och handledning. Flera respondenter ser att den nya lagstiftningen framför allt kommer att påverka på den nationella nivån. På Trafikverket kommer de arbeta med barnkonventionen ur ett bredare perspektiv. Maria Krafft poängterar vikten av att koppla ihop säkerhetsarbetet med frågor om hälsa och trygghet. Hon hänvisar till studier som säger att barn idag kommer leva fem år kortare på grund av inaktivitet. Eftersom Sverige är ett av de mest stillasittande länderna i Europa blir det extra viktigt att koppla ihop dessa frågor här.

”Vi kommer generellt arbeta med att koppla ihop frågor om hälsa, trygghet och säkerhet för att uppfylla barnkonventionen.”
– Maria Krafft, Trafikverket

MÖJLIGHETER

- Införa lagkrav på bältesanvändning även för små barn
- Införa krav på att bussar utrustas så att även små kan färdas bältade
- Att barnkonventionen är svensk lag kan bli ett verktyg för att stärka barnperspektivet
- Utnyttja att vi redan har ett starkt regelverk

HINDER

- Den svenska lagstiftningens utformning begränsas av konkurrenslagstiftningen inom EU
- Bussföretagens sätt att garantera små barns säkerhet på bussen begränsar barnfamiljers tillgänglighet till kollektivtrafiken

UPPHANDLING

Ett av det enklaste och snabbaste sättet att säkerställa små barns säkerhet på är genom att beställaren ställer krav på detta i upphandlingen. Att detta inte görs i större utsträckning tror intervjupersonerna beror på okunskap. I takt med att kunskapen om befintliga lösningar sprids kommer efterfrågan att öka. Genom att ha ett större kundfokus i upphandlingen skulle kollektivtrafiken bli mer attraktiv och tillgänglig för fler. Nästan samtliga respondenter uppger att det enklaste sättet att säkerställa små barns säkerhet på buss är just att ställa krav i upphandlingen.

"Krav i upphandling går ofta fortare än ny lagstiftning."
- Katarina Bokström, NTF

Det är svårt att få ihop den ekonomiska kalkylen vid implementering av nya tekniska lösningar i äldre bussar, så det är i samband med att fordonsparken förnyas som det finns störst möjligheter för att få in den nya tekniken i bussarna.

"Det är när fordonsparken förnyas som det finns möjlighet att uppdatera och införa nya lösningar. Det behöver finnas en efterfrågan."
- Erik Risberg, Sveriges Bussföretag

Borlänge kommun poängterar betydelsen av ett stort kundfokus i upphandlingen av nya bussar. Det är operatörerna som möter passagerarna och kan fånga in resenärernas synpunkter och önskemål, enligt kommunen. I andra regioner hänvisar istället föraren till den regionala kollektivtrafikmyndighetens kundtjänst för att ge synpunkter. Genom incitamentsavtal där operatören får ersättning per påstigande passagerare blir operatören mer involverad i processen samtidigt som incitament skapas för att införa säkerhetsanordningar eftersom dessa kan locka fler passagerare. Det är därför av stor vikt att upphandlingsenheten samlar in synpunkter från operatören. Men om det är så enkelt att ställa krav i upphandlingen – varför gör inte att alla kollektivtrafikmyndigheter det? Många respondenter menar att det beror på okunskap.

"Idag är det bara "eldsjälar" hos respektive region som ser till att det krävs vid nya upphandlingar. Kunskapsnivån måste höjas hos upphandlande part."
- Peter Bjertung, TriNorth

Fordonstillverkaren Scania menar att kunskapsnivån hos beställare är varierande. I Region Örebro län har det ställts krav på integrerade barnstolar i upphandlingen. Det har varken varit politiska beslut eller några särskilda ställningstaganden som lett fram till valet att inkludera kravet i upphandlingen. Regionen anser inte att det funnits några hinder för att införa specialsäten för barn på regionbussen och ser inte heller några hinder för andra länstrafikbolag att göra likadant.

"Andra länstrafikbolag och operatörer borde ha stora möjligheter att införa samma lösningar."
- Fredrik Eliasson, Region Örebro län



Hos Dalatrafik aktualiserades frågan via medarbetares egna erfarenhet av att inte ha möjlighet att transportera sina små barn på buss. Genom förfrågningar i regionens ärendehanteringssystem från föräldrar som efterfrågade lösningar för små barn på buss, kom de i kontakt med TriNorth. Många respondenter förutspår att efterfrågan på de tekniska lösningarna kommer att öka i takt med att kunskapen om dem sprids.

”Tidigare var hindret okunskap – att man inte kände de till de tekniska lösningarna.”

– Annika Gustafsson, Dalatrafik

Ett hinder som flera av de medverkande i studien återkommer till är att det ofta är lång tid mellan kollektivtrafikupphandlingar och att kunskap hinner försvinna mellan varven. I mindre regioner sker trafikupphandlingar var 8-10 år. Oftast är det nya tjänstepersoner som gör upphandlingen och den kunskap och erfarenhet som byggts upp under förra omgången förs inte alltid vidare. I det läget finns en stor risk att detaljfrågor som specialsäten blir nedprioriterade. Scania menar att en lösning kunde vara att tillgängliggöra kunskapen för upphandlaren genom bra instruktionsmaterial till beställare för hur denna fråga kan skrivas in i upphandlingen.

”Kunskap och kompetens förvinner mellan upphandlingarna. Vi skulle behöva ta fram enkla guidelines för upphandling med Bus Nordic.”

– Rutger Hörndahl, Scania

MÖJLIGHETER

- Öka kunskapen hos upphandlare
- Fokusera på användaren i upphandlingen
- Införa nya lösningar i samband med inköp av ny fordonspark
- Använda etablerade samarbeten mellan Sveriges bussföretag och Svensk kollektivtrafik
- Ta fram enkla guidelines för upphandling

HINDER

- Det finns idag en stor variation i kunskap hos olika upphandlare
- Det tar lång tid mellan upphandlingar. Kunskap och kompetens försvinner mellan varven.
- Upphandlare har brist på kunskap och egen erfarenhet av att färdas med små barn på buss

FINANSIERING

Kostnaden är en av de aspekter som flest respondenter ser som ett hinder för att säkerställa små barns säkerhet på buss. Kollektivtrafiken är idag starkt subventionerad och att den inte genererar intäkter gör det svårt att ställa krav på kvaliteten. Många respondenter ser en risk i att höga säkerhetskrav skulle påverka tillgängligheten negativt i form av lägre turtäthet eller indragna linjer medan andra ser att det kunde vara en konkurrensfördel att tillhandahålla dessa lösningar. Hur stor kostnaden faktiskt är för att utrusta bussar med integrerade barnstolar finns det olika syn på.

”Det är även en kostnadsfråga, någon måste betala.”

- Mattias Wadsten, Keolis

Några av de intervjuade menar att det beror på ett kortsiktigt ekonomiskt tänkande och att operatörerna ännu inte har insett den kommersiella vinningen i att erbjuda barn ett tryggt resande. Region Dalarna pekar också på finansieringen som det främsta hindret för dem att ställa krav på små barns säkerhet i upphandlingen. För att utveckla ny innovativ teknik och att implementera den krävs finansiering.

”Viljan brister inte. Komfort och säkerhet ska vara så hög som möjligt, men i slutändan handlar det om vilka ekonomiska medel som finns”

- Ulf Liljegren, Borlänge kommun

Region Örebro län, som valt att ställa krav på integrerade barnstolar i sin upphandling, har däremot inte upplevt ekonomin som något hinder.

”Det har inte varit några problem att upphandla nuvarande lösning. Två specialsäten påverkar inte priset så mycket.”

- Fredrik Eliasson, Region Örebro län

Trafikverket är inne på samma spår:

”Dessa specialsäten kostar inga stora summor. Kommunala och regionala trafikoperatörer som upphandlar trafiken borde se möjligheterna med att beställa bussar med dessa tekniska lösningar.”

- Maria Krafft, Trafikverket

Scania har en annan bild av kostnadsläget. Utöver själva inköpet av specialsätet har operatören även kostnader för montering, vilket kräver specifika certifikat. Keolis pekar också på kostnaden för underhållet.

”Bilbarnstolar måste underhållas, det blir mycket pengar när det är många bussar och ett avtal gäller ofta under en tioårsperiod.”

- Mattias Wadsten, Keolis

Keolis menar att för att operatörerna ska vara beredda att investera i den nya tekniken bör den totala kostanden för att sätta in den integrerade stolen vara inkluderad i anbudet. Även produktionsvolymen påverkar priset. Ökad efterfrågan skulle troligen minska kostnaderna då fler leverantörer skulle erbjuda lösningar och dessa skulle kunna produceras i större skala.

Som tidigare nämnts är ett hinder, som flera respondenter framhåller, att kollektivtrafiken inte genererar några inkomster. Idag är kollektivtrafiken i Sverige subventionerad till cirka 50 procent. Sveriges Kommuner och Regioner (SKR) och Svensk Kollektivtrafik har gemensamt drivit arbetet med "fördubblingsmålet", det vill säga att fördubbla trafiken utan att fördubbla kostnaderna. Det är med andra ord viktigt att de investeringar som görs i kollektivtrafiken leder till ökat resande.

"I fördubblingsmålet har "fördubbling av trafiken men inte kostnaden" varit i fokus, inte säkerheten."

- Anders Åkesson, Riksdagens trafikutskott

Det är helt enkelt svårt att göra investeringar som inte ger några intäkter. Barn eller barnfamiljer ses inte som en tillräckligt köpstark kundgrupp i kollektivtrafiken. Ulf Berg jämför små barns säkerhet på buss med skolskjutsen.

"Ett problem med skolskjutsen är att den till skillnad från arbetspendling inte genererar en intäkt och kostnadsläget gör det svårt att ställa höga kvalitetskrav."

- Ulf Berg, Regionstyrelsens ordförande, Region Dalarna

En annan oro är att de pengar som läggs på att säkerställa små barns säkerhet på bussen kan minska den generella tillgängligheten genom lägre turtäthet eller färre linjer.

"Ju mer kraven höjs på fordonen - desto mer riskerar utbudet av trafik att begränsas."

- Rutger Hörndahl, Scania

Annika Gustafsson på Dalatrafik ser att finansiering genom fonder eller EU:s utvecklingsprogram kunde vara en möjlighet att lösa kostanden. Kanske kommer den nya lagstiftningen med barnkonventionen ge nya möjligheter till finansiering.

"Trafikföretagen är rädda om sitt varumärke, skulle de få ekonomisk hjälp skulle det hända saker."

- Annika Gustafsson, Dalatrafik

MÖJLIGHETER

- Den nya lagen genom barnkonventionen medför nya möjligheter till finansiering genom fonder eller bidrag
- En ökad efterfrågan på lösningar leder till större konkurrens och lägre kostnader

HINDER

- Kollektivtrafiken genererar inte inkomster
- Marknaden har ett kortsiktigt ekonomisk tänkande
- Implementering av integrerade barnstolar medför både direkta och indirekt kostnader



UTBUD & EFTERFRÅGAN

Ett alternativ till att reglera barns säkerhet på buss via lagstiftning är att låta marknaden själv lösa frågan. Det kan ske genom att ökad medvetenhet om problematiken leder till större efterfrågan på lösningar som ger en ökad säkerhet för små barn på bussar. Branschen kan även själv anpassa utbudet genom att inkludera lösningar för små barn i branschstandarderna.

ÖKA MEDVETENHETEN & STÄRK EFTERFRÅGAN

Trafikverket menar att det finns en stor möjlighet till att utnyttja marknadskrafterna för att säkerställa små barns säkerhet på buss. Om kommuner och regionala kollektivtrafikmyndigheter skulle formulera barnstolar som ett upphandlingskrav skulle det stimulera marknaden att svara mot detta behov.

”Incitamentet för att skydda sina barn är så starkt att det finns stort utrymme att utnyttja marknadskrafterna i den här frågan.”
- Maria Krafft, Trafikverket

Att väcka debatt om frågan gällande barns säkerhet på bussar skulle kunna vara en lösning för att tydliggöra behovet och samtidigt öka efterfrågan på lösningarna.

”Det gäller att skapa opinionsbildning för att komma framåt i frågan.”
- Anders Åkesson, Riksdagens trafikutskott

Ulf Berg, som 2008 skrev en motion om små barns rätt att färdas säkert på buss, menar att ämnet vid den tidpunkten inte skapade någon större diskussion. Ett sätt att få frågan i rullning är att ta hjälp av tredje statsmakten: media. Med mer information skulle fler engagera sig i frågan. Även Trafikverket är inne på samma spår och anser att om media skulle belysa hur olika upphandlare arbetar med frågan skulle diskrepansen bli tydlig. Det utrymmet går sedan att utnyttja för att driva på utvecklingen.

Flera respondenter pekar på att initiativ om ökad säkerhet eller tillgänglighet ofta är kopplade till en pågående debatt eller att en specifik händelse aktualiserar frågan. Många av de intervjuade framhåller att olyckan i Sveg i Härjedalen 2017 gjorde ett djupt intryck på branschen och fick en stor påverkan på bältesanvändningen.

”Efter att flera ungdomar omkom i en bussolycka i Sveg 2017 har det varit en diskussion om bältesanvändning på nationella seminarier och konferenser.”
- Katarina Bokström, NTF



BENCHMARKING

Det finns en stor potential i att göra barns säkerhet till en konsumentfråga genom att arbeta med benchmarking, där likheter och skillnader mellan olika produkter bedöms. Trafikföretagen är rädda om sitt varumärke.

Maria Krafft på Trafikverket framhåller taxibranschen som exempel. Tidigare gick det inte att transportera små barn i taxi eftersom de inte kunde tillhandahålla bilbarnstolar. Men i takt med att efterfrågan ökat har taxibolagen anpassat sig. Samma utveckling borde kunna ske inom buss- och kollektivtrafikbranschen.

”Det innebär ju en eventuell konkurrensfördel att erbjuda denna tjänst.”

- Maria Krafft, Trafikverket

Peter Bjertung bekräftar att de använt denna strategi när de lanserade den integrerade bilbarnstolen SitSafe på den svenska marknaden. Genom olika aktiviteter har de pekat på problemet och upplyst landets kollektivtrafikmyndigheter om att det genom SitSafe går att erbjuda även de minsta barnen en trygg resa i kollektivtrafiken.

”Vi har helt enkelt belyst bussbranschens tillkortakommanden gällande barnsäkerhet, något som i stor grad löses genom att använda sig av SitSafe i bussarna.”

- Peter Bjertung, TriNorth

Trots att Peter Bjertung upplever att det finns en tröghet i säkerhets- och tillgänglighetstänket på den svenska marknaden har arbetet gett goda resultat. Efterfrågan har växt stadigt sedan de introducerade sin produkt 2014.

Ett annat sätt att ta sig an frågan med benchmarking är att arbeta med certifiering. Genom att premiera bolag som ställer högra krav på barns säkerhet blir det tydligt för konsumenterna vilka bolag som prioriterar frågan.

”Premiera bolag som väljer högre säkerhet för barn och möjliggör att fler barn och bebisar kan använda kollektivtrafiken. Exempelvis i form av bidrag och stöd eller initiativ som höjer kunskap för säkerhet för barn.”

- Johan Daoud, FlixBus

DEL AV STANDARD

Förutom att titta på vilken effekt efterfrågan av lösningar för små barns säkerhet på bussar har, går det att arbeta med utbudet. Genom att införa en teknisk lösning för att säkerställa barns säkerhet som en del av standardutrustningen på bussar i svensk kollektivtrafik är frågan om små barns säkert på buss snart löst. Idag finns integrerad barnstol med som en option i ”Bus Nordic”, men inte som ett grundkrav.

”Det skulle vara bra om alla regioner tillsammans kommer överens om hur en buss ska utrustas gällande bilbarnstolar.”
- Mattias Wadsten, Keolis

De intervjuade i studien är eniga om att de lösningar som är en del av standarden även är de som är mest kostnadseffektiva. När olika kollektivtrafikmyndigheter ställer olika krav i upphandling så driver det på kostnaderna.

”Mest kostnadseffektiva är de lösningar som är en del av standardiseringen ”Bus Nordic”
- Rutger Hörndahl, Scania

Idag är SitSafe den enda integrerade barnstolen som finns på den svenska marknaden. Det ger TriNorth en monopolställning. Med fler aktörer skulle utbudet av lösningar öka och kostnaderna potentiellt sjunka.

Det finns även alternativ till integrerade barnstolar. Både babyskydd och barnstolar skulle vid behov kunna monteras på bussäten med en Isofix-liknande lösning. De monterbara stolarna och babyskydden skulle då kunna vara en del av bussens standardutrustning, vilket eventuellt blir en billigare lösning än integrerade barnstolar och som även skulle kunna appliceras i det äldre bussbeståndet.

FlixBus pekar på kostnaden för att införa olika lösningar för barn i olika åldrar. Att barn är olika stora gör att de behöver olika typer av skydd och stolar. FlixBus efterlyser en teknisk lösning som kan anpassas efter barn i olika storlekar och åldrar.

”Det vore bra med en utvecklad modell för alla åldrar som är bakåtvänd i bussen, avtagbar och klarar av radavstånd på bussen.”
- John Daoud, FlixBus

MÖJLIGHETER

- Utnyttja marknadskrafterna och göra barns säkerhet till en konsumentfråga
- Debatt om barns säkerhet skapar medvetenhet och i förlängningen efterfrågan
- Använda Benchmarking för att visa på skillnader mellan bussbolag
- Premiera bolag som är trafiksäkra genom certifiering
- Inkludera integrerade barnstolar och andra lösningar i branschstandarderna

HINDER

- Det saknas en teknisk universallösning för barn
- TriNorth idag har monopolställning med sin lösning SitSafe
- Olika upphandlare ställer olika krav vilket är kostnadsdrivande



Denna studie inleddes med en kartläggning av lagstiftning, olycksbild och de tekniska lösningar som finns gällande små barns säkerhet i trafiken. Slutsatserna av kartläggningen var till stor del bekräftas av den intervju- och fallstudie som därefter utfördes. Flera av de medverkande aktörerna har erfarenhet av, och uppfattning om, problemet samtidigt som de fokuserar och ser olika på delar av den process som krävs för att säkerställa säkra bussresor för barn.

Att kollektivtrafiken är tillgänglig och attraktiv är en förutsättning för att den ska utnyttjas i stor utsträckning. Många aktörer inom branschen är överens om att barns säkerhet på bussar är en del av denna förutsättning, men det finns samtidigt oro över hur detta ska säkerställas i praktiken. Ett identifierat hinder är att de integrerade barnstolarna som erbjuds på marknaden idag endast är anpassade för barn i en viss storlek. För att tillgodose säkerheten hos samtliga barn behövs barnstolar som antingen går att justera eller som kommer i olika storlekar. Om marknaden ser att det finns en sådan efterfrågan, kommer också utbudet att anpassas därefter.

För att möjliggöra att efterfrågan, och därmed sedan utbudet, ökar krävs en ökad kunskap om barns säkerhet på bussar för branschen, men också för användarna. Det behövs kunskap från resenärerna, i detta fall föräldrarna, om att nuvarande tekniska lösningar existerar och ökar säkerheten för barn på bussar. Det finns en allmän uppfattning om att buss är ett säkert färdmedel, vilket generellt sett stämmer. Det är dock oklart hur den upplevda tryggheten ser ut hos resenärerna, föräldrarna, vilket heller inte var något som belystes av de medverkande i studien. Det finns tragiska exempel där yngre personer har förolyckats i buss och befintlig bussutrustning inte har använts. Att resenärer och föräldrar får upp ögonen för, och även får möjlighet att lyfta frågan i de forum där beslutsfattningen sker, kan innebära början till en förändring. Inom tillgänglighetsanpassningen av kollektivtrafiken skapades medvetenhet genom debatt, något som även bör eftersträvas inom barns säkerhet på bussar. Och samtidigt som kunskapen om de nuvarande lösningarna blir större, ökar också medvetandet bland resenärerna och därmed även efterfrågan på nya lösningar. Att göra barns säkerhet till en konsumentfråga kommer i sin tur ge incitament för aktörer att utveckla nya lösningar och använda dessa.

Genom att utveckla politiska mål, särskilt på nationell nivå, möjliggörs en bred målbild som kan främja barns säkerhet på bussar. Nationella mål influerar regioner och kommuner och kan på så vis skapa en agenda för att hantera problemet hos många lokala organisationer. Sverige har en historia av ambitiösa trafiksäkerhetsmål såsom Nollvisionen, dock är busstrafiken statistiskt sett redan säker. Att ta fram mål för att öka säkerheten inom ett redan säkert transportslag kan sakna politiska incitament.

En åtgärd som lyftes under intervjustudien var att införa en lag som kräver att bussar i trafik måste ha ett visst antal barnstolar för att kunna vara i trafik. Detta skulle göra frågan till ett faktum, där

samtliga aktörer inom branschen måste verka för att det ska finnas i varje fordon. Detta begränsas dock av reglemente i EU, som innebär att all säkerhetsutrustning i unionen måste vara enhetlig. Sverige begränsas även av EU:s konkurrenslagstiftning, där särskilda företag inte får premieras. Detta innebär i sin tur att en nationell reglering för specifika säkerhetsanordningar inte är möjlig.

Även om en nationell lagstiftning inte är möjlig går det att ställa krav på säkerhetsutrustning vid upphandling av kollektivtrafik, vilket har gjorts i en av organisationerna från fallstudien. Ett hinder med kravställning vid upphandling är dock att i många organisationer går det många år mellan varje upphandlingstillfälle, vilket leder till att insikt i upphandlingsprocessen försvinner genom att regelverk förändras, personalomsättning eller kunskap helt enkelt glöms bort. För att förhindra att kunskap som försvinner mellan upphandlingstillfällena ska vara ett problem för kollektivtrafikmyndigheterna har en nordisk branschstandard tagits fram. Det finns dock ytterligare utrymme att förbättra denna standard när det kommer till barns säkerhet på bussar samt att kontinuerligt återföra kunskap in i organisationer som jobbar med upphandling av kollektivtrafik.

Sett ur ett ekonomiskt perspektiv är det ett hinder att kollektivtrafik inte genererar några inkomster, utan är en kostnad. Marknaden tenderar att ha ett kortsiktigt ekonomiskt tänkande och barnfamiljer anses inte vara en köpstarkt kundgrupp i kollektivtrafiken. Detta gör det svårt att rättfärdiga större investeringar som inte ger några intäkter, då operatörers avtal med kollektivtrafikmyndigheterna baseras på ett ökat, snarare än säkrare, resande.

Något som skulle kunna stimulera marknaden till att på egen hand initiera ett arbete där säkerhetshöjande utrustning för barn införs på bussar är att konsumentgrupper börjar med benchmarking för att utvärdera olika bussbolags arbete med säkerhet. Inom många kommersiella sektorer har det länge funnits en systematisk jämförelse mellan tillverkare och produkter, och att jämföra olika operatörer eller bussbolag är principiellt ingen större skillnad. Ett liknande alternativ är att införa en certifiering för trafiksäkerhet, där en bolag som uppnår en viss standard kan premieras vid en upphandling.

Slutligen bör nämnas att det finns flera olika svar på hur frågan om säkra barn på bussar ska lösas. Till stor del handlar det om att olika kostnader ställs mot varandra, där säkerhetsfrågor i kollektivtrafiken samsas med frågor som turtäthet, busslinjer på landsbygden och andra investeringar. Det går samtidigt att ställa sig frågan huruvida det är godtagbart att just en av de mest ömtåliga grupperna i vårt samhälle är den som är mest utsatt vid en bussolycka.



I denna rapport har ett antal möjligheter och hinder för barns säkerhet på bussar identifierats inom sju huvudområden. Det gäller att nyttja de potentialer som finns för att erbjuda barn och dess familjer ett säkert bussresande. Kollektivtrafiken ska vara ett färdmedel för samtliga grupper i vårt samhälle, där varje enskild person har rätt att färdas trafiksäkert med buss oavsett ålder. Att små barn är säkra på bussar är en nödvändighet i omställningen till ett jämställt och hållbart transportsystem.

REKOMMENDATION FÖR VIDARE ARBETE

Denna studie har syftat till att undersöka vilka möjligheter och hinder som finns för att säkerställa att barn kan transporteras på ett säkert sätt i buss och för att fler bussar ska utrustas med anordningar som förbättrar barns trafiksäkerhet. Under arbetet med studien har ett antal slutsatser tagits, men även frågeställningar som är intressanta för det fortsatta arbetet med att säkerställa små barns säkerhet på bussar. Dessa är följande:

- I Norge var det under cirka fyra års tid krav på att bussar skulle ha minst två sittplatser som var godkända för barn under tre år eller två säten där det kunde fästas säkerhetsanordningar. Idag är dessa krav avskaffade, men vilka lärdomar går att dra från hur dessa krav påverkade den upplevda tillgängligheten för småbarnsfamiljer samt den faktiska trafiksäkerheten?
- Det har i studien varit oklart hur den upplevda tryggheten ser ut hos resenärerna, föräldrarna, vilket heller inte var något som belystes av de medverkande i studien. Det vore intressant med en intervjustudie som undersöker hur den faktiska upplevda tryggheten ser ut hos föräldrar som reser med små barn, samt hur deras resor kan underlättas.
- Eftersom kunskap och information om små barns säkerhet på buss är en viktig komponent i det fortsatta arbetet skulle informationskampanjer till aktörer inom branschen behöva tas fram.

KÄLLOR

- Geurs & van Eck
- Trafikanalys, RVU Sverige - den nationella resvaneundersökningen 2015–2016, Sveriges officiella statistik, 2017.
- Statistiska Centralbyrån, Familjer med hemmaboende barn och unga 0–21 år, antal efter barnens ålder, familjetyp, antal barn och år, Sveriges officiella statistik, 2018.
- Myndigheten för samhällsskydd och beredskap (MSB), Barns och ungas säkerhet, MSB, 2011
- Berntman, Holmberg & Wretstrand, Hur säker är bussen? Skador och risker i samband med bussresor i tätort, Lunds Universitet, 2012.

