

Tid: kl. 07:23-20:36

Plats: Storlien 23/5 och Trondheim 24/5

Ordförande

Elise Ryder Wikén (M)

Ledamöter

Jörgen Larsson (C), Vice ordförande

Jörgen Persson (S)

Elisabet Fjellström (S)

Catarina Espmark (M)

Ersättare

Mia Eriksson (S)

Tahar Khalfallah (S)

Maria Jakobsson (S)

Thomas Gutke (M)

Karin Thomasson (MP)

Övriga

1. Program 23-24 maj

Ärendebeskrivning

23 maj

07:23 Avfärd Östersund C
09:20 Ankomst Storlien. Fika och information. Lokal Lyorna Högfjällshotellet
10:00 Järnvägsbygget Stora Helvetet. Guidad visning av Trafikverket.
12:00 Lunch Storlien
13:00 Utskottssammanträde
17:00 Middag
18:30 Tåg till Trondheim
20:20 Ankomst Trondheim. Incheckning hotell och middag

24 maj

09:00-09:45	Velkommen Trøndelags nye samferdselsstrategi –	Per Olav Hopsø: Leder Hovedutvalg Transport (Gunn Iversen Stokke leder hovedutvalg veg?)
09:45-10:30	Ny samferdselsstrategi i Trøndelag Mobilitet - Ett tilgjengelig Trøndelag	Konrad Pütz: Leder seksjon mobilitet
10:30-10:50	Pause	
10:50-11:30	Miljøpakken - Organisering - Bakgrunn	Miljøpakken: Inger Mari Eggen
11:30-12:30	Lunsj	
12:30-13:30	Ny byvekstavtale For Trondheimsregionen Metrobuss-systemet i Trondheim	Erlend Solem: fylkesdirektør Samferdsel
13:00- 13:30	Elektrifisering Trønder- og Meråkerbanen	Jernbanedirektoratet: Anne Skolmli
13:30-16:00	Besøke Sintef Transport - Orientering om relevante mobilitetsprosjekter	Beate Kvamstad – Sintef
16:30	Slutt	

16:46 Avfärd Trondheims C
20:36 Ankomst Östersunds C

2. Fastställande av föredragningslistan
3. Val av justerare och tid för justering
4. Föregående protokoll
5. Återställa aktiekapitalet för Länstrafiken i Jämtlands län AB (RUN/221/2018)

Ärendebeskrivning

Bolaget Länstrafiken i Jämtlands län AB är helägt av Region Jämtland Härjedalen. För 2017 uppgick resultatet för Länstrafiken i Jämtlands län AB till – 10,2 mkr. Underskottet beror till största delen på avdelningen Bussgods. Underskott - 2,1 mkr i verksamheten och avvecklingskostnad - 5,6 mkr, resten hänförs till felaktig fördelning av biljettintäkter från Norrlandsresan och kraftigare indexutveckling för trafikavtalen än vad som budgeterats. Bolagets aktiekapital uppgår till 8 mkr.

Under 2017 fick bolaget en kapitaltäckningsgaranti om 8 mkr. Det kvarvarande underskottet uppgår till 2,2 mkr. Aktiekapitalet måste återställas. Bolaget har gjort en kontrollbalansräkning. Kontrollstämma hölls i februari och en ny måste hållas senast 26 augusti och då ska kapitalet vara återställt. Bolaget kan inte inom innevarande budget återställa underskottet. Avvecklingen av Bussgods pågår och den uppdaterade kostnadskalkylen är 5,1 mkr.

Mot den bakgrund begär Länstrafiken i Jämtlands län AB ett kapitaltillskott på 1,7 mkr, så att aktiekapitalet återställs inför kontrollstämman i augusti.

Förslag till beslut

Utskottet för infrastruktur och kommunikationer föreslår regionala utvecklingsnämnden att

Tillskjuta 1,7 mkr till Länstrafiken i Jämtlands län AB.

Beslutsunderlag

- Tjänsteskrivelse
- Skrivelse angående avvecklingskostnader för Länstrafikens avdelning Bussgods

**6. Informationsärende. Remissvar om ändring i
Transportstyrelsens föreskrifter (TSFS 2014:52) om
användning av bilbälten och särskilda
skyddsanordningar för barn (RUN/282/2018)**

Ärendebeskrivning

Region Jämtland Härjedalen har beretts tillfälle att yttra sig över Transportstyrelsens föreskrifter om ändring i föreskrift (TSFS 2014:52) om användning av bilbälten och särskilda skyddsanordningar för barn. Yttrandet ska lämnas senast 23 maj.

Förslaget innebär att krav införs på att information ska ges om busspassagerares skyldighet att använda bilbälte där sådana finns. Informationen ska ges av förare, annan ombordpersonal, ledsagare eller annan ledare för grupp. Transportstyrelsen inför även allmänna råd om vikten av att ha dialog innan färden om vem som är ansvarig för att utföra informationen i de fall det finns fler än föraren som kan ha den skyldigheten. Samtidigt införs ett allmänt råd för att underlätta tolkningen av för vilka busstransporter som berörs att ett utökat informationskrav.

Beslutsunderlag

- Transportstyrelsen remiss föreskrifter om ändring i föreskrifter om användning av bilbälten och särskilda skyddsanordningar för barn.
- Remissmissiv Transportstyrelsens föreskrifter om användning av bilbälten och särskilda skyddsanordningar för barn
- Konsekvensutredning - Transportstyrelsens föreskrifter om användning av bilbälten och särskilda skyddsanordningar för barn
- Förslag: Transportstyrelsens föreskrifter om användning av bilbälten och särskilda skyddsanordningar för barn



5

Återställa aktiekapitalet för Länstrafiken i
Jämtlands län AB
RUN/221/2018



Infrastruktur och kommunikationer
Ruth Eriksson
Tfn: 063-146561
E-post: ruth.eriksson@regionjh.se

2018-05-14

RUN/221/2018

Återställa aktiekapitalet för Länstrafiken i Jämtlands län AB

Ärendebeskrivning

Bolaget Länstrafiken i Jämtlands län AB är helägt av Region Jämtland Härjedalen. För 2017 uppgick resultatet för Länstrafiken i Jämtlands län AB till – 10,2 mkr. Underskottet beror till största delen på avdelningen Bussgods. Underskott - 2,1 mkr i verksamheten och avvecklingskostnad - 5,6 mkr, resten hänförs till felaktig fördelning av biljettintäkter från Norrlandsresan och kraftigare indexutveckling för trafikavtalen än vad som budgeterats. Bolagets aktiekapital uppgår till 8 mkr.

Under 2017 fick bolaget en kapitaltäckningsgaranti om 8 mkr. Det kvarvarande underskottet uppgår till 2,2 mkr. Aktiekapitalet måste återställas. Bolaget har gjort en kontrollbalansräkning. Kontrollstämman hölls i februari och en ny måste hållas senast 26 augusti och då ska kapitalet vara återställt. Bolaget kan inte inom innevarande budget återställa underskottet. Avvecklingen av Bussgods pågår och den uppdaterade kostnadskalkylen är 5,1 mkr.

Mot den bakgrund begär Länstrafiken i Jämtlands län AB ett kapitaltillskott på 1,7 mkr, så att aktiekapitalet återställs inför kontrollstämman i augusti.

Förvaltningschefens förslag

Utskottet för infrastruktur och kommunikationer föreslår regionala utvecklingsnämnden att

Tillskjuta 1,7 mkr till Länstrafiken i Jämtlands län AB.

I tjänsten

Anders Byström
Förvaltningschef

Ruth Eriksson
Områdeschef Infrastruktur och
kommunikationer

Region Jämtland Härjedalen
Regionala Utvecklingsnämnden
Box 654
831 27 Östersund

Avvecklingskostnader för Länstrafikens avdelning Bussgods

Regionfullmäktige beslöt 2017-11-07 att ge Länstrafiken i uppdrag att avveckla avdelningen Bussgods.

Avvecklingen är förknippad med ett antal kostnader för avveckling bestående i huvudsak av lönekostnader under uppsägningstiden för berörd personal samt kostnader i trafikavtalen för utförande av bussgodstransporter.

Under utredningen gällande Bussgods framtid har ett flertal diskussioner gällande avvecklingskostnaderna förts. Länstrafiken har under utredningen uppskattat dess till 6 000–8 000 tkr.

Processen med avveckling är i dagsläget långt gångna och avdelningen Bussgods lades ner fr.o.m. 2018-03-01. Vidare har kostnaderna för avveckling gått igenom och uppskattas idag till totalt ca 5 600 tkr. Arbete pågår med att kunna reducera kostnaderna genom att avsluta pågående hyres och ombudsavtal avtal tidigare.

Länstrafiken har erhållit muntligt besked att avvecklingskostnaderna inte skall belasta bolagets ekonomi utan ersättas av ägarna. Bolaget har erhållit 3 400 tkr via kapitaltäckningsgarantin vilket är villkorat att återbetalning skall ske av disponibla vinstmedel.

För att kunna hantera detta och inte belasta bolagets redan ansträngda ekonomi önskar vi erhålla ett skriftligt besked att samtliga avvecklingskostnader för Länstrafikens avdelning Bussgods bekostas av ägarna utan återbetalningskrav.



Per-David Wennberg
VD Länstrafiken i Jämtlands län AB

Bilaga 1: Bilaga 9 ifrån styrelsemöte 2018-02-16 avseende avvecklingskostnader
Bilaga 2: Protokollsutdrag ifrån styrelsemöte 2018-02-16

Avvecklingskostnader för Länstrafikens avdelning Bussgods

Bakgrund

Regionfullmäktige beslöt 2017-11-07 att ge Länstrafiken i uppdrag att avveckla avdelningen Bussgods.

Avvecklingen är förknippad med ett antal kostnader för avveckling bestående i huvudsak av lönekostnader under uppsägningstiden för berörd personal samt kostnader i trafikavtalen för utförande av bussgodstransporter.

Under utredningen gällande Bussgods framtid har ett flertal diskussioner gällande avvecklingskostnaderna förts. Länstrafiken har under utredningen uppskattat dess till 6 000–8 000 tkr.

Processen med avveckling är i dagsläget långt gångna och avdelningen Bussgods läggs ner fr.o.m. 2018-03-01. Vidare har kostnaderna för avveckling gått igenom och uppskattas idag till totalt ca 5 600 tkr, se bilaga.

Arbete pågår med att kunna reducera kostnaderna genom att avsluta pågående hyres och ombudsavtal tidigare.

Länstrafiken har fått muntligt besked att avvecklingskostnaderna inte skall belasta bolagets ekonomi utan ersättas av ägarna. Bolaget har erhållit 3 400 tkr via kapitaltäckningsgarantin vilket är villkorat att återbetalning skall ske av disponibla vinstmedel. För att kunna hantera detta och inte belasta bolagets redan ansträngda ekonomi är det av största vikt att erhålla ett skriftligt besked att samtliga kostnader bekostas av ägarna utan återbetalningskrav.

Förslag till beslut.

VD förslår styrelsen besluta följande:

att hos ägaren begära skriftligt besked att samtliga kostnader kopplade till avvecklingen av bolagets avdelning Bussgods ersätts av ägaren, eftersom avvecklingen beslutades vid regionfullmäktige 2017-11-07.

Bilaga I

Uppskattade avvecklingskostnader för avdelningen Bussgods

			2018	2019	2020
Intäkter	177 tkr/mån, 180301-181209	1 770 000	1 770 000		
	21% av intäkterna för fraktersättning per sändning på Länstrafikens bussar.				
	Gäller 181209-191214 på linjerna 45,46 och 63, kvittas mot att internkalkylen tas bort			0	0
Kostnader	Löner	2 117 859	2 044 565	73 293	
	Hyra terminalen, inkl fjärrvärme. Avtal t.o.m. 2020-08. Uthyrd under 2018.	660 000	0	396 000	264 000
	Ombudersättning Sveg 76881 kr/mån t.o.m 2018-06	384 405	384 405		
	Hyra godsterminal Sveg, 7500 kr/mån, t.o.m. 2018-06	30 000	30 000		
	Ombudersättning Strömsund 97 836 kr/mån t.o.m 2018-06	489 180	489 180		
	Hyra godsterminal Strömsund, 11250 kr/mån, t.o.m. 2018-06	45 000	45 000		
	Internkalkyl	3 690 000	3 690 000	0	0
	AVVECKLINGSKOSTNAD	5 646 444	4 913 150	469 293	264 000

LÄNSTRAFIKEN I JÄMTLANDS LÄN AB

SAMMANTRÄDESPROTOKOLL

STYRELSEN

2018-02-16

4(5)

VD och Lisa Wallin föredrar hur kapitaltäckningsgarantin ifrån ägarna utformats och nyttjats. Vidare att avvecklingskostnaderna avseende Bussgods skall belasta 2017, vilket man erhållit sent besked om, och förklarar hur det påverkat årets resultat. Då kapitaltäckningsgarantin är beloppsbegränsad får det till följd att aktiekapitalet inte återställs i sin helhet och bolaget måste upprätta kontrollbalansräkning i enlighet med aktiebolagslagen.

Styrelsen beslutar

att årsredovisningen godkänns och lämnas över till ägaren och tas upp på ordinarie bolagsstämma i maj.

att föredragen kontrollbalansräkning fastställs och föreläggs bolagets revisorer.

att kalla till extra bolagsstämma för behandling av kontrollbalansräkningen.

§ 11 Årsredovisning Särskild kollektivtrafik 2017 Dnr: 4-2239-17

Mathias Holmlund föredrar kring årsredovisningen för den särskilda kollektivtrafiken. En fördjupad rapport sker vid styrelsekonferensen i mars.

Styrelsen beslutar

att fastställa och godkänna årsredovisningen för Särskild kollektivtrafik 2016.

§ 12 Avvecklingskostnader Bussgods

VD föredrar kring att avvecklingen av bolagets avdelning Bussgods. Bolaget har fått muntligt besked att avvecklingskostnaderna inte skall belasta bolagets ekonomi utan ersättas av ägarna.

Via kapitaltäckningsgarantin har Bolaget har erhållit 3 400 tkr kopplade till avvecklingen men detta är villkorat och innebär att återbetalning skall ske av disponibla vinstmedel.

För att kunna hantera detta och bl.a. återställa bolagets aktiekapital är det av nödvändigt att erhålla skriftligt besked att samtliga kostnader bekostas av ägarna utan återbetalningskrav.

VD förslår styrelsen besluta följande:

att hos ägaren begära skriftligt besked att samtliga kostnader kopplade till avvecklingen av bolagets avdelning Bussgods ersätts av ägaren, eftersom avvecklingen beslutades vid regionfullmäktige 2017-11-07.

Styrelsen beslutar

att hos ägaren begära skriftligt besked att samtliga kostnader kopplade till avvecklingen av bolagets avdelning Bussgods ersätts av ägaren, eftersom avvecklingen beslutades vid regionfullmäktige 2017-11-07.

Justerandesign



6

Informationsärende. Remissvar om
ändring i Transportstyrelsens föreskrifter
(TSFS 2014:52) om användning av
bilbälten och särskilda skyddsanordningar
för barn

RUN/282/2018

Infrastruktur och kommunikationer
Ruth Eriksson
Tfn: 063-146561
E-post: ruth.eriksson@regionjh.se

2018-05-14

DNR

Svar på remiss: Transportstyrelsens föreskrifter om ändring i föreskrifter (TSFS 2014:52) om användning av bilbälten och särskilda skyddsanordningar för barn.

Transportstyrelsens dnr TSV 2018-1154

Inledning

Region Jämtland Härjedalen har beretts tillfälle att yttra sig över Transportstyrelsens föreskrifter om ändring i föreskrift (TSFS 2014:52) om användning av bilbälten och särskilda skyddsanordningar för barn.

Förslaget innebär att krav införs på att information ska ges om busspassagerares skyldighet att använda bilbälte där sådana finns. Informationen ska ges av förare, annan ombordpersonal, ledsagare eller annan ledare för grupp. Transportstyrelsen inför även allmänna råd om vikten av att ha dialog innan färden om vem som är ansvarig för att utföra informationen i de fall det finns fler än föraren som kan ha den skyldigheten. Samtidigt införs ett allmänt råd för att underlätta tolkningen av för vilka busstransporter som berörs att ett utökat informationskrav.

Bakgrund

Den 1 mars 2017 inträffade en svår trafikolycka på E 45 strax söder om Sveg i Härjedalen. En buss i beställningstrafik körde av okänd anledning av vägen och blev liggande på sidan. I bussen färdades 53 ungdomar och ledare samt en förare. Vid olyckan omkom tre ungdomar, fem skadades kritiskt, svårt eller allvarligt, nio fick moderata skador och 24 ådrog sig lindriga skador.

Olyckan följde samma mönster som tidigare bussolyckor under det senaste decenniet där obältade passagerare omkommit när en buss kört av vägen. I fordonet fanns 59 personer varav 23 vara obältade. Det har föranlett regeringen att ge Transportstyrelsen i uppdrag att se över och skärpa regler för användning av bälten i bussar.

Överväganden

Att färdas i buss är det säkraste sättet att färdas på våra vägar. Sedan 1999 är det standard med bälten i bussar. Bältesanvändning ökar säkerheten och minskar skaderisken vid bussolyckor. Det är ytterst få som färdas i buss som omkommer eller skadas allvarligt vid vägtrafikolyckor. Olyckor där bussen kör av vägen och välter är mycket ovanlig i linjetrafik.

Förslaget omfattar all busstrafik där bilbälten finns i fordonet. Bälten finns inte i bussar av klass 1 som är gjorda för stadstrafik, där medelhastigheten är låg och stående passagerare tillåts och i fordon för högst 22 passagerare av klass A som tillåts ha stående.

Bussar av klass II gjorda för regionaltrafik ska ha bälten, men stående tillåts. Bussar av klass III är gjorda för långväga busstrafik, beställningstrafik, fordonen har bälteskrav och stående tillåts inte. Bussar i klass B för högst 22 passagerare, tillåts inte ha stående.

Allmän linjetrafik förorts- och landsbygdstrafik utförs vanligen av fordon av klass II eller B de är utrustade med bälten och tillåts ha stående passagerare. I framförallt förortstrafik är det ofta många hållplatser. Förslaget är att krav införs på att information ska ges om busspassagerares skyldighet att använda bilbälte där sådana finns. Informationen ska ges av förare, annan ombordpersonal, ledsagare eller annan ledare för grupp.

I praktiken innebär det att information ska ges vid varje hållplats där resenär stiger ombord, det är normalt ett stort antal hållplatser. Bussföraren ska lämna information innan hållplatsen lämnas. För linjetrafik bedöms detta förslag öka restiden, minska resandets attraktivitet och försämra bussförarens arbetsmiljö.

Synpunkt

Region Jämtland Härjedalen anser att i bussar av klass I, II och A ska ovannämnda krav inte gälla. För denna typ av fordon är nuvarande bestämmelser om informationsskyldighet lämpliga att behålla. De innebär att information ges via audiovisuella hjälpmedel eller det system som lämnar hållplatsinformation, genom skyltar eller bilder som påminner om att bälte ska användas. För busspassagerare under 15 år gäller redan nu ett utökat ansvar för bussförare/gruppledare att tillse att resenärerna använder bälte.

För fordon av klass III och B är det bra om de skärpta föreskrifterna om bältesanvändning införs.

Remiss av Transportstyrelsens föreskrifter om ändring i Transportstyrelsens föreskrifter (TSFS 2014:52) om användning av bilbälten och särskilda skyddsanordningar för barn.

Välkommen att ta del av Transportstyrelsens förslag.

Bakgrund till förslaget

Transportstyrelsen fick den 14 mars 2018 i uppdrag av regeringen att vidta säkerhetshöjande åtgärder för passagerare vid färd i buss. Uppdraget har två leveranser där del I innebär att ”Transportstyrelsen ska revidera Transportstyrelsens föreskrifter (TSFS 2014:52) om användning av bilbälten och särskilda skyddsanordningar för barn så att passagerare i buss som enligt 4 kap. 10 a § trafikförordningen (1998:1276) ska använda bilbälte, ska informeras på sätt som innebär information från föraren, ombordpersonal, ledsagare eller den som utsetts till ledare för en grupp om skyldigheten att använda bilbälte i fordonet.” I uppdraget ingår också att ta fram en vägledning till föraren, ombordpersonal, ledsagare eller den som utsetts för ledare av en grupp vad avser vilka lämpliga åtgärder som bör vidtas så att passagerare under 15 år använder bilbälte. Av uppdraget framgår också att denna föreskriftsändring ska beslutas den 1 juni 2018. Del II av uppdraget ska redovisas den 1 oktober 2018.

Förslagets innehåll i korthet

Förslaget innebär att det blir obligatoriskt för föraren, ombordpersonal, ledsagare eller den som utsetts för ledare av en grupp att informera busspassagerare om skyldigheten att använda bilbälte.

Vad gäller vägledning så har vi uppfattat det som att den metod som lagstiftaren har anvisat för det regeringen åsyftar är att besluta allmänna råd enligt 1 § författningssamlingsförordningen (1976:725) som innebär generella rekommendationer om tillämpningen av en författning som anger hur någon kan eller bör handla i ett visst hänseende.

Genom ändringen införs därför också allmänna råd till 4 kap. 10 c § trafikförordningen om vilka lämpliga åtgärder som bör vidtas så att passagerare under 15 år använder bilbälte eller annan särskild skyddsanordning. De allmänna råden lämnar olika vägledningar avseende lämpliga åtgärder beroende på om transporter sker med buss i beställningstrafik, linjetrafik eller utförs för egen räkning.

Föreskriftsförslaget planeras träda i kraft den 1 september 2018.

Förslaget i sin helhet samt konsekvensutredning finns publicerat tillsammans med detta missiv på Transportstyrelsens webbplats:

<http://www.transportstyrelsen.se/sv/Regler/Remisser/>

Synpunkter

Ni ges härmed tillfälle att lämna synpunkter på förslaget och konsekvensutredningen. Synpunkterna ska vara Transportstyrelsen tillhanda **senast den 23 maj 2018**. Vänligen ange vårt diarienummer TSV 2018-1154 i svaret.

Synpunkterna ska vara skriftliga och skickas till:

vag@transportstyrelsen.se

eller till

Transportstyrelsen

Box 267

781 23 Borlänge

Transportstyrelsen sammanställer och kommenterar de remissynpunkter som kommer in. Sammanställningen publiceras därefter på Transportstyrelsens webbplats. Av sammanställningen kommer följande att framgå: vem som skickat in synpunkterna, själva synpunkterna och Transportstyrelsens kommentarer. Innan sammanställningen publiceras görs en sekretessprövning, så att eventuella remissynpunkter som omfattas av sekretess inte publiceras.

Kontaktpersoner

Om ni har frågor med anledning av remissen är ni välkomna att kontakta:

Yvonne Wärnfeldt, utredare sektion fordonsteknik

yvonne.warnfeldt@transportstyrelsen.se

Niclas Nilsson utredare sektion vägtrafik

niclas.nilsson@transportstyrelsen.se

Jonas Malmstig, jurist, enhet juridik

jonas.malmstig@transportstyrelsen.se

Med vänlig hälsning

Lena Ersson
Föreskriftsansvarig

Sändlista

Sveriges Bussföretag info@transportforetagen.se

Sveriges bussresearrangörer kp@swedishbus.se

Svensk kollektivtrafik info@svenskkollektivtrafik.se

Nationalföreningen för trafiksäkerhetens främjande (NTF) info@ntf.se

Väg och transportforskningsinstitutet (VTI) vti@vti.se

Sveriges kommuner och landsting (SKL) info@skl.se

Västtrafik AB vasttrafik@vasttrafik.se

Jämtland Härjedalen regionalutveckling@regionjh.se

Blekinge kansli@regionblekinge.se

Storstockholms lokaltrafik (SL) registrator.tf@sll.se (SL)

Trafikverket trafikverket@trafikverket.se

Arbetsmiljöverket arbetsmiljoverket@av.se

Åklagarmyndigheten registrator@aklagare.se

Polismyndigheten registrator.kansli@polisen.se

Skolverket registrator@skolverket.se

Kommunal forbundet@kommunal.se

Transportarbetarförbundet transport@transport.se

Biltrafikens arbetsgivarförbund info@transportforetagen.se

Läraryrket remiss@lararforbundet.se

Lärarnas Riksförbund lr@lr.se

Skolledarna info@skolledarna.se

Friskolornas riksförbund info@friskola.se

AB Volvo (buss) info.volvobussar.se@volvo.com

Scania CV kontakt@scania.com

Bilsweden info@bilsweden.se

MHF info@mhf.se

Motormännen (M) service@motormannen.se.

TYA info@tya.se

Riksidrottsförbundet riksidrottsforbundet@rf.se

Sveriges orkesterförbund info@orkester.nu

Thomas Deutgen AB

Myndigheten för delaktighet info@mfd.se

Funktionsrätt Sverige info@funktionsratt.se

Sveriges dövas riksförbund sdr@sdr.org

Synskadades riksförbund info@srf.nu

Resenärsforum info@resenarsforum.se

Konsekvensutredning av föreskrifter om användning av bilbälten och av särskilda skyddsanordningar för barn

Transportstyrelsens förslag:

Med anledning av regeringsuppdraget att vidta säkerhetshöjande åtgärder för passagerare i buss¹ ska vi meddela föreskrifter och allmänna råd om ändring i Transportstyrelsens föreskrifter (TSFS 2014:52) om användning av bilbälten och särskilda skyddsanordningar för barn. Det innebär att krav införs på att information ska ges om busspassagerares skyldighet att använda bilbälte där sådana finns. Informationen ska ges av förare, annan ombordpersonal, ledsagare eller annan ledare för grupp.

Vi inför även allmänna råd om vikten av att ha dialog innan färden om vem som är ansvarig för att utföra informationen i de fall det finns fler än föraren som kan ha den skyldigheten. Samtidigt införs ett allmänt råd för att underlätta tolkningen av för vilka busstransporter som berörs att ett utökat informationskrav.

Vi inför även allmänna råd som är avsedda att ge vägledning för de som enligt 4 kap. 10 c § trafikförordningen (1998:1276) är skyldiga att vidta lämpliga åtgärder för att se till att passagerare under 15 år använder bilbältet.

I samband med detta gör vi också ett mindre antal språkliga och redaktionella ändringar, bl.a. i form av en tydligare rubrik för föreskriften.

A. Allmänt

1. Vad är problemet eller anledningen till regleringen?

1.1 Bakgrund

Den 1 mars 2017 inträffade en svår trafikolycka på E 45 strax söder om Sveg i Härjedalen. En buss i beställningstrafik körde av okänd anledning av vägen och blev liggande på sidan. I bussen färdades 53 ungdomar och ledare samt en förare. Vid olyckan omkom tre ungdomar, fem skadades kritiskt, svårt eller allvarligt, nio fick moderata skador och 24 ådrog sig lindriga skador. Olyckan följde samma mönster som tidigare bussolyckor under det senaste decenniet där obältade passagerare omkommit när en buss kört av

¹ N2018/01644/MRT

vägen. Haverikommissionens rapport² visade att 23 av totalt 59 passagerare var obältade.

1.2 Vilka regler gäller för att använda säkerhetsbälte i buss?

Kraven på att använda bilbälte i buss har införts i olika steg men kan beskrivas som följer. Sedan den 1 januari 1999 måste alla i Sverige som åker buss och som sitter på en plats där det finns ett bälte också använda bältet. Den 1 januari 2004 kom krav på att bilbälten ska finnas på samtliga sittplatser i bussen, med undantag för bussar som tillverkats och utrustats för att användas i tätortstrafik och som därför har utrymme för stående passagerare (se nedan). Den 1 januari 2007 skärptes kraven ytterligare genom att alla som är äldre än tre år och som färdas i en buss som är utrustad med bälten är skyldiga att sätta sig på en sådan plats och använda bältet – om en sådan plats finns tillgänglig.

1.3 Vilka bussar har krav på bälten?

Buss som fordonsslag är ett vitt begrepp. Fordonen är indelade i olika klasser baserat på bland annat vikter och antal passagerare. Krav på att bussen ska vara utrustad med bilbälten beror på bussens klassificering. Med utgångspunkt från den internationella fordonsregleringen innebär detta att det finns ett obligatoriskt installationskrav av bälten i bussar som uteslutande är konstruerade för sittande passagerare (klass III eller B). För andra varianter är det frivilligt att installera bälten men de ska då uppfylla de krav som gäller för de bussar där detta är obligatoriskt.

Kravnivån för bälten är att det ska vara höftbälten, det vill säga tvåpunktsbälten. På platser där det inte finns en skyddande struktur framför passageraren, som ryggstöd eller liknande, är det krav på trepunktsbälten.

Bussar i klass I och II med utrymme för stående och sittande passagerare omfattas inte av krav på bälten. För buss klass II finns krav på att de ska vara utrustade med fästpunkter för bälten, för att möjliggöra en frivillig installation av bälten på sittplatserna.

1.4 Regeringsuppdraget

Transportstyrelsen fick den 14 mars 2018 i uppdrag av regeringen att vidta säkerhetshöjande åtgärder för passagerare vid färd i buss. Uppdraget har två leveranser där del I innebär att ”*Transportstyrelsen ska revidera Transportstyrelsens föreskrifter (TSFS 2014:52) om användning av bilbälten och särskilda skyddsanordningar för barn så att passagerare i buss som enligt 4 kap. 10 a § trafikförordningen (1998:1276) ska använda*

² Statens haverikommission; *Slutrapport RO 2018:01 Singelolycka med buss i beställningstrafik söder om Sveg, Jämtlands län, den 2 april 2017.*

bilbälte, ska informeras på sätt som innebär information från föraren, ombordpersonal, ledsagare eller den som utsetts till ledare för en grupp om skyldigheten att använda bilbälte i fordonet.”

Vi har i uppdrag att delredovisa denna del av uppdraget den 1 juni 2018 genom beslut om föreskrifter. Detta innebär att kort tid ges att genomföra föreskriftsändringen, något som inte minst har påverkat remisstidens längd.

2. Vad ska uppnås?

Målet med regeringsuppdraget som helhet är att höja säkerheten vid färd i buss och då främst genom att öka bältesanvändningen. Syftet med föreskriftsändringen är att få fler passagerare att följa de regler som redan finns genom att skärpa kravet på information när de kliver på bussen.

2.1 Krav på information vid påstigning

Ökad bältesanvändning ska ske genom att *förare, annan ombordpersonal, ledsagare eller den som utsetts till ledare för en grupp*³ ska informera passagerare om deras egen skyldighet att använda bilbälte. Den nya bestämmelsen återfinns i 2 § i föreskriften.

Kravet på information ska i princip omfatta alla former av busstrafik under förutsättning att den buss som används är utrustad med bälten. Det innebär att informationskravet träffar både beställningstrafik och linjetrafik men även annan trafik som inte är att betrakta som yrkesmässig⁴. Ett exempel på trafik som inte är yrkesmässig är den eller de som äger sin egen buss och som uteslutande använder den för egen räkning.

Oavsett vilken typ av trafik som utförs eller vilken buss som används kan den informationen som ska ges vara förinspelad. För längre resor med buss i beställningstrafik bedömer vi att det är lämpligt att information ges på nytt efter varje stopp där nya passagerare kliver på. Detsamma gäller buss i linjetrafik på längre linjer och med färre stopp. Med sådana linjer bör enligt vårt allmänna råd inte anses vara linjer som är högst 50 km⁵. Samma princip bör gälla för bussresor som inte är att betrakta som yrkesmässig trafik (se ovan).

Vid beställningstrafik där det utöver föraren ofta finns ombordpersonal eller annan ledare är det viktigt att man innan resan har kommit överens om vem som har informationsansvar under resan. Vi har därför valt att koppla ett allmänt råd som tydliggör detta till den nya paragrafen om

³ Det vill säga de personer som redan idag enligt 4 kap. 10 § trafikförordningen (1998:1276) pekats ut som de som kan vara de som ger information om att använda bilbälte.

⁴ Se yrkestrafiklagen (2012:210).

⁵ Se Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 561/2006 av den 15 mars 2006 om harmonisering av viss sociallagstiftning på vägtransportområdet.

informationsansvar. Om dialog och överenskommelse om hur ansvarsfördelningen sker i anslutning till den direkta resan eller i ett tidigare skede (exempelvis vid beställning) lämnar vi öppet men vi vill betona vikten av att detta sker.

2.2 Annan information

Information ska även ges i form av analoga eller digitala skyltar, alternativt via den blå-vita cirkelformade bild som finns föreskriven redan idag. Sådan kompletterande information blir även i fortsättningen viktig för att exempelvis nå ut till passagerare med vissa typer av funktionsnedsättningar.

2.3 Vägledning om åtgärder för passagerare under 15 år

I regeringsuppdraget ingår även att ta fram en vägledning för förare, annan ombordpersonal, ledsagare eller den som utsetts till ledare för en grupp när det gäller vad som kan vara lämpliga åtgärder för att se till att passagerare under 15 år använder bilbältet. Vi har uppfattat det som att den metod som lagstiftaren har anvisat för det regeringen åsyftar är att besluta allmänna råd enligt 1 § författningssamlingsförordningen (1976:725): sådana generella rekommendationer om tillämpningen av en författning som anger hur någon kan eller bör handla i ett visst hänseende.

I de allmänna råden pekar vi bl. a. på företagets möjlighet att använda sig av egna säkerhetsstyrningssystem för att slå fast de rutiner och de åtgärder som kan anses lämpliga i den egna trafiken. Företagens säkerhetsstyrningssystem är också något som Statens haverikommissionens utredning efter olyckan i Sveg⁶ ser som ett viktigt verktyg även för dessa typer av rutiner och insatser. Vi delar haverikommissionens bedömning.

Det allmänna rådet beskriver vidare generella åtgärder som kontroll att bältet används och att vid behov kunna bistå med hjälp om hur bältet ska användas.

3. Vilka är lösningsalternativen?

Lösningsalternativ saknas då regleringen ingår som en del av det pågående regeringsuppdraget.

3.1 Effekter om ingenting görs?

Om inget görs uppfyller vi inte kraven i regeringsuppdraget. Inte heller uppnås de positiva effekter som den ökade informationsinsatsen förväntas ge på trafiksäkerheten.

⁶ Statens haverikommission; *Slutrapport RO 2018:01*

3.2 Alternativ som inte innebär reglering

3.3 Regleringsalternativ

4. Vilka är berörda?

Regleringen berör företag, organisationer, föreningar eller enskilda som utför persontransporter med buss som är utrustade med bälten. Regleringen berör även de myndigheter, företag, organisationer, föreningar eller enskilda som upphandlar eller beställer persontransport med buss.

5. Vilka konsekvenser medför regleringen?

5.1 Företag

() Regleringen bedöms inte få effekter av betydelse för företags arbetsförutsättningar, konkurrensförmåga eller villkor i övrigt. Samtliga konsekvenser för företagen beskrivs därför under 5.1.

() Regleringen bedöms få effekter av betydelse för företags arbetsförutsättningar, konkurrensförmåga eller villkor i övrigt. Konsekvensutredningen innehåller därför ingen beskrivning under 5.1 utan samtliga konsekvenser för företagen beskrivs under avsnitt C.

Vi har av branschorganisationerna fått lite olika uppgifter om hur många bussföretag som berörs men en sammantagen bedömning är att 700-900 företag berörs. Av dessa är det ca 300 företag som i huvudsak utför linjetrafik medan övriga i huvudsak utför beställningstrafik. Företagen är allt ifrån enmansföretag till företag med upp emot 6 000 anställda.

Företagen är verksamma i såväl upphandlad linjetrafik som ren beställningstrafik. I mindre utsträckning kan det förekomma företag, idrottsföreningar eller orkestrar etc., som utför icke yrkesmässig trafik för egen räkning.

Branschorganisationer påpekar att informationskravet kan påverka tidtabellerna negativt på så sätt att linjer tar längre tid att köra samt att det kan krävas utbildning för förarna. Vi bedömer dock att påverkan borde vara högst begränsad med hänsyn till att det utökade informationskravet främst träffar linjetrafik på längre linjer med få stopp. Vi ser inte heller att eventuellt utbildningsbehov skulle ge några negativa effekter av betydelse.

Branschorganisationerna påpekar vidare att det finns en risk med att informationskravet skulle kunna påverka förarnas arbetsvillkor på ett negativt sätt. I förlängningen skulle det kunna öka det idag redan befintliga problemet med rekrytering av förare, något som även skulle innebära kostnader för företaget. Vi bedömer riskerna som små för att regleringen har någon påverkan av betydelse på möjligheten att rekrytera förare.

Branschföreträdare påpekar även att underhållet för att se till att säkerhetsbältet fungerar kommer att öka. Vi bedömer dock att ett eventuellt ökat underhållsbehov inte är kostnader som beror på den föreslagna regleringen. Att säkerställa att bältena fungerar som de ska åligger fordonsägaren redan idag.

Vi bedömer inte heller att regleringen påverkar konkurrensförhållanden mellan företag. Regleringen innebär inga specifika krav på teknisk utrustning, ökad administration eller speciella utbildningsinsatser. Information till passagerare kan ges muntligt och i realtid om man väljer det. Den tid det tar att arbeta in nya rutiner bedöms inte heller vara av en sådan omfattning att den skulle påverka konkurrensen mellan olika företag.

Avslutningsvis ser vi inte att regleringen drabbar små företag på ett sätt som kräver att särskilda hänsyn behöver tas.

Regleringen bör på längre sikt på ett positivt sätt kunna bidra till att utveckla hur företagen arbetar med det egna säkerhetsarbetet och den egna säkerhetskulturen.

5.2 Medborgare

Svensk kollektivtrafik och Sveriges bussföretag bedömer att informationskravet gör att turerna i linjetrafiken kommer att ta längre tid och att detta skulle leda till irritation hos resenärerna. Man påpekar även att *för* frekventa utrop kan leda till att man slutar lyssna på den information som ges.

Vi bedömer i nuläget att informationskravet inte får några direkta konsekvenser för medborgare annat än att det bör bidra till en generellt sett högre trafiksäkerhet för alla i bussen.

5.3 Staten, regioner eller landsting och kommuner

Svensk kollektivtrafik menar att informationskravet gör det dyrare för regionala kollektivtrafikmyndigheter eller kommuner att upphandla viss trafik. Man pekar specifikt på de turer där man idag använder sig av bussar i klass II eller klass A där det finns farhågor om att informationskravet kommer att göra turerna tar längre tid. Man kan då tvingas att sätta in fler bussar för att erbjuda samma trafikutbud som tidigare.

Vi bedömer inte att regleringen ger några omedelbara konsekvenser för stat, region, landsting eller kommun. Möjligheten att använda sig av förinspelad information bör kunna minska en eventuell negativ påverkan på tidtabellerna men vi menar också att påverkan borde vara högst begränsad med hänsyn till att det utökade informationskravet främst träffar linjetrafik på längre linjer med få stopp. Trots det kan det vara rimligt att efter en tid

utvärdera effekterna av informationskravet. Detta gäller inte minst för att se hur det påverkat bältesanvändningen. I en sådan utvärdering bör eventuell påverkan på tidtabellerna ingå.

På sikt ser vi vidare att det vid upphandling av ny trafik också ges möjlighet att i upphandlingsunderlag och avtal ange på vilket sätt man vill att information om användning av bälte ska ske.

5.4 Externa effekter

6. Vilka konsekvenser medför övervägda alternativ till regleringen och varför anses regleringen vara det bästa alternativet?

-

7. Vilka bemyndiganden grundar sig myndighetens beslutanderätt på?

Bemyndigande enligt 4 kap. 10 a § trafikförordningen (1998:1276).

8. Överensstämmer regleringen med eller går den utöver de skyldigheter som följer av EU-rättslig reglering eller andra internationella regler?

Regleringen överensstämmer med Europaparlamentets och rådets direktiv 2003/20/EG av den 8 april 2003 om ändring av rådets direktiv 91/671/EEG om tillnärmning av medlemsstaternas lagstiftning om obligatorisk användning av bilbälten i fordon som väger mindre än 3,5 ton.

Direktivet ändrar vilka fordon som omfattas och inför harmoniserade krav på användning av bilbälten även i bussar. I direktivet anges fyra möjliga alternativ för att informera passagerarna i buss om att bälte ska användas. Direktivet anger vidare att ett eller flera av dessa alternativ ska användas.

9. Behöver särskild hänsyn tas när det gäller tidpunkten för ikraftträdande och finns det behov av speciella informationsinsatser?

Vi bedömer inte att regleringen innebär några mer tidskrävande insatser för någon av de som berörs. Vi har också under arbetets gång haft dialog med branschorganisationer och andra berörda för att så långt möjligt förbereda dem på kommande reglering. Trots detta kan det finnas praktiska frågor som kan behöva lösas och för att ge tid till nödvändig förberedelse bedömer vi att 1 september 2018 kan vara en lämplig tidpunkt för ikraftträdande.

B. Transportpolitisk måluppfyllelse

Det övergripande målet för svensk transportpolitik är att säkerställa en samhällsekonomiskt effektiv och långsiktigt hållbar transportförsörjning för medborgare och näringsliv i hela landet. Under det övergripande målet finns också funktionsmål och hänsynsmål med ett antal prioriterade områden.

Funktionsmålet handlar om att skapa tillgänglighet för människor och gods. Transportsystemets utformning, funktion och användning ska medverka till att ge alla en grundläggande tillgänglighet med god kvalitet och användbarhet samt bidra till utvecklingskraft i hela landet. Samtidigt ska transportsystemet vara jämställt, det vill säga likvärdigt svara mot kvinnors respektive mäns transportbehov.

Hänsynsmålet handlar om säkerhet, miljö och hälsa. Transportsystemets utformning, funktion och användning ska anpassas till att ingen ska dödas eller skadas allvarligt. Det ska också bidra till det övergripande generationsmålet för miljö och att miljökvalitetsmålen uppnås, samt bidra till ökad hälsa.

10. Hur påverkar regleringen funktionsmålet?

Regleringen medför inga konsekvenser av betydelse på funktionsmålet.

11. Hur påverkar regleringen hänsynsmålet?

Regleringen ska bidra till ökad trafiksäkerhet genom ökad regelefterlevnad. I praktiken innebär det att få fler passagerare att använda bilbälte vid färd i buss. Det i sin tur ska bidra till Nollvisionens⁷ mål om färre dödade och skadade i trafiken

⁷ Se prop. 1996/97:137 Nollvisionen och det trafiksäkra samhället.

C. Företag

12. Hur många företag berörs, i vilka branscher är de verksamma och hur stora är företagen?
13. Vilken tidsåtgång medför regleringen för företagen och vad innebär regleringen för företagens administrativa kostnader?
14. Vilka andra kostnader medför regleringen för företagen och vilka förändringar i verksamheten kan de behöva vidta?
15. I vilken utsträckning kan regleringen komma att påverka konkurrensförhållandena för företagen?
16. Hur kan regleringen i andra avseenden komma att påverka företagen?
17. Behöver särskilda hänsyn tas till små företag vid reglernas utformning?

D. Sammanställning av konsekvenser

Berörd aktör	Effekter som inte kan beräknas		Beräknade effekter (tkr) + / -	Kommentar
	Fördelar	Nackdelar		
Företag	Föreskriften ger bra stöd för att arbeta och utveckla det egna säkerhetsarbetet	Kostnader i tid att arbeta in nya rutiner. Eventuella kostnader för utrustning av förinspelad information.		
Medborgare	Ökad generell trafiksäkerhet i bussen ju fler som sitter bältade.	-		
Staten m.fl.	Ökad måluppfyllnad - trafiksäkerhet	-		
Externa effekter		-		
Totalt				

E. Samråd

Samråd sker genom externremiss men p.g.a. behovet av förkortad remisstid höll Transportstyrelsen den 26 april 2018 en workshop där föreskriftsändringen om ett skärpt informationsansvar diskuterades med många av de berörda organisationerna. På workshopen deltog företrädare för bl.a. Sveriges Bussföretag, Sveriges Bussresearrangörer, Västtrafik AB, Volvo buss, Kommunal, NTF, Trafikverket, Polismyndigheten och VTI.

Vi har även bitt berörda att lämna underlag till konsekvensutredningen. Det gäller främst i vilken omfattning företagen anser att de berörs. Vi tackar alla som bidragit med sådant underlag.

Om ni har några frågor med anledning av konsekvensutredningen eller synpunkter ni vill framföra får ni gärna kontakta oss:

Yvonne Wärnfeldt, Utredare
yvonne.warfnfeldt@transportstyrelsen.se

Jonas Malmstig, Jurist
jonas.malmstig@transportstyrelsen.se

Föreskrifter om ändring i Transportstyrelsens föreskrifter (TSFS 2014:52) om användning av bilbälten och särskilda skyddsanordningar för barn;

TSFS [YY]:[XX]

Utkom från trycket
den [DATUM ÅR]

beslutade den 1 juni 2018.

VÄGTRAFIK

Transportstyrelsen föreskriver med stöd av 4 kap. 10 a § (1998:1276) i fråga om styrelsens föreskrifter och allmänna råd (TSFS 2014:52) om användning av bilbälten och särskild skyddsutrustning för barn

dels att författningsrubriken och 1 och 2 §§ ska ha följande lydelse,

dels att det ska införas två nya paragrafer, 1 a § och 2 a §, och närmast före 1, 1 a och 2 §§, och närmast före det allmänna rådet efter 2 §, nya rubriker av följande lydelse,

samt beslutar följande allmänna råd.

Transportstyrelsens föreskrifter och allmänna råd om användning av bilbälten och av särskilda skyddsanordningar för barn¹

Tillämpningsområde

1 § Dessa föreskrifter gäller användning av bilbälten och av särskilda skyddsanordningar för barn.

Definitioner

1 a § De beteckningar som används i dessa föreskrifter har samma betydelse som i lagen (2001:559) om vägtrafikdefinitioner, skollagen (2010:800), yrkestrafiklagen (2012:210) och trafikförordningen (1998:1276).

Information till passagerare i en buss

2 § Information till passagerare i en buss om skyldigheten att använda bilbälte ska lämnas av bussens förare, annan ombordpersonal, ledsagare

¹ Senaste lydelse 2014:52.

eller den som utsetts till ledare för en grupp. Förarens information får ges genom förinspelade ljudmeddelanden.

På bussar i beställningstrafik ska information ges på nytt efter varje stopp där passagerare kliver på. Detsamma gäller bussar i linjetrafik på längre linjer med få stopp samt busstransporter som inte utgör yrkesmässig trafik.

Allmänna råd

Om annan ombordpersonal, ledsagare eller ledare för en grupp ska medfölja på en buss i beställningstrafik bör dessa innan avfärd tillsammans med föraren föra dialog om hur informations-skyldigheten ska uppfyllas. Detsamma gäller vid en transport som inte utgör yrkesmässig trafik.

Linjetrafik som avses i artikel 3 a Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 561/2006 av den 15 mars 2006 om harmonisering av viss sociallagstiftning på vägtransportområdet bör inte anses vara linjetrafik på längre linjer med få stopp.

2 a § Informationen om skyldigheten att använda bilbälte ska även ges genom väl synliga analoga eller digitala skyltar, eller med nedanstående bild med vit symbol mot blå bakgrund placerad väl synligt vid varje sittplats.



Lämpliga åtgärder som avser passagerare under 15 år

Allmänna råd till 4 kap. 10 c § trafikförordningen (1998:1276)

Om trafikföretaget har säkerhetsstyrningssystem, trafiksäkerhetspolicy eller motsvarande enligt ledningssystem för vägtrafiksäkerhet SS-ISO 39001:2012, bör det innehålla rutiner med lämpliga åtgärder så att passagerare under 15 år använder bilbälte eller annan särskild skyddsanordning. Detsamma gäller skolväsendet, idrottsförening eller annan organisation som regelbundet beställer bussresor eller utför sådana transporter för egen räkning.

Vid transport med buss i beställningstrafik bör information ges till den som inte vet hur bältet ska användas om rätt användning av bilbältet samt vid behov hjälpa passageraren att ta på bältet och visa

hur det ska vara placerat på kroppen enligt 3–5 §§. Detsamma gäller vid transport som inte utgör yrkesmässig trafik.

Vid transport med en buss i beställningstrafik bör annan ombordpersonal, ledsagare eller ledare för en grupp innan avfärd och efter raster kontrollera att passagerarna använder bilbälte eller annan särskild skyddsanordning. Detsamma gäller vid transport som inte utgör yrkesmässig trafik.

Om annan ombordpersonal, ledsagare eller ledare för en grupp ska medfölja på en buss i beställningstrafik bör dessa innan avfärd tillsammans med föraren föra dialog om vilka åtgärder som lämpligen bör vidtas för den aktuella resan. Detsamma gäller vid transport som inte utgör yrkesmässig trafik.

Vid transport med en buss i linjetrafik där ledsagare eller ledare för en grupp medföljer bör ledsagaren eller ledaren vidta åtgärder enligt andra och tredje stycket.

Denna författning träder i kraft den 1 september 2018.

På Transportstyrelsens vägnar

JONAS BJELFVENSTAM

Yvonne Wärnfeldt
(Väg och järnväg)