



Förord

Dessa bestämmelser, TRI-Buss, har tagits fram i ett samarbete mellan Trafikkontoret och Västtrafik och gäller för alla bussar i linjetrafik som trafikerar Trafikkontorets kollektivtrafikfält och gator inom Göteborg. Bestämmelserna är ett komplement till de vägtrafikregler som gäller vid framförande av buss. Det är ett krav att alla bestämmelser inklusive TRI-Buss följs för att uppnå en säker trafik och att konflikter med spårvagnar inte ska uppstå.

TRI-Buss är ett utdrag ur Trafiksäkerhetsinstruktioner (TRI) för spårvagnstrafik i Göteborg och Mölndal, kompletterat med speciella regler för buss.

Verksamhetsutövaren ska ombesörja att de kontroller som är nödvändiga utförs, för att så långt som möjligt säkerställa att kraven i TRI-Buss uppföljs. Ska fordonet trafikera kollektivtrafikfält där speciell utrustning krävs för anmälan till kollektivtrafiksignaler så måste fordonet vara utrustat för detta.

Roger Vahnberg
Vice VD
Västtrafik

Stefan Eglinger
Trafikdirektör
Trafikkontoret

Innehåll

1 Grundläggande regler och bestämmelser

1.1	Utfärdare och giltighet	6
1.2	Säkerheten främst	6
1.3	Utbildning	6

2 Definitioner och signalmedel

2.1	Definitioner	7
2.1.1	Bemannad arbetsplats	7
2.1.2	Bevakare	7
2.1.3	Hindrande arbete	7
2.1.4	Kollektivtrafikfält	7
2.1.5	Signalmedel	7
2.2	Vägmärken, tavlor och lyktor	8
2.2.1	Arbete i spår	8
2.2.2	Hastighetsbegränsning – permanent	9
2.2.3	Hastighetsbegränsning – tillfällig	9
2.2.4	Hindertavla	9
2.2.5	Stopptavla	10
2.2.6	Stoppbom – Fjärrmanövrerad	10
2.2.7	Schaktmarkeringsskärm	11
2.2.8	Varningslykta	11

2.2.9	Väjningstavla	11
2.3	Kollektivtrafiksignaler	12
2.3.1	Anmälan till signal	12
2.3.2	Anmälan med trekantsnyckel	12
2.3.3	Indikeringslampa	12
2.3.4	Signalbildernas innebörd	13
2.3.5	Växelkontrollsignal	14
2.3.6	Felanmälan av signal	14
2.4	Signaler av bevakare och trafikledare	15
2.4.1	Stillahållen stoppsignal	15
2.4.2	Rörlig stoppsignal	15
2.4.3	Signal – framåt	15
2.4.4	Signal – bakåt	16
2.4.5	Varsamhetstecken	19
	Sänk hastigheten så länge tecknet visas.	16

3 Körregler och anvisningar

3.1	Fordonsägarens ansvar	18
3.2	Förarens ansvar	18
3.3	Hastighet inom vallgraven	19

3.4	Hastighet vid infart till hållplats 21	19
3.5	Hållmärke vid hållplats	20
3.6	Hållplats med stopplikt för buss	20
3.7	Signal ur funktion	20
3.8	Utfart från hållplats	21
3.9	Väjningsplikt	21
3.10	Omkörning	22
3.11	Möte	22

3.12	Infart i spårområde	23
3.13	Inkommande spårvagn	24
3.14	Göta älvbron	25
3.15	Arbetsplats	25
3.16	Övrigt	25

4 Olyckor och tillbud

4.1	Olycksrapportering	26
4.2	Faktainsamling och utredning	26



1. Grundläggande regler och bestämmelser

1.1 Utfärdare och giltighet

Trafiksäkerhetsinstruktion (TRI) för buss- trafik har upprättats av Trafikkontoret (TK) i samarbete med Västtrafik. TRI-Buss gäller för all busstrafik i linjetrafik inom Göteborg.

1.2 Säkerheten främst

En säker trafik är vårt viktigaste mål. Trafiken ska normalt bedrivas så att det inte blir någon konflikt mellan säkerheten och andra viktiga mål. Om du skulle komma i en situation där du måste välja så ska du sätta säkerheten främst. Är situationen sådan att någon kan komma till skada ska alla tänkbara åtgärder vidtas för att förhindra detta. Det går inte att förutse och skriva instruktioner för allt som kan inträffa. Ibland måste du, liksom varje annan trafikant, handla efter eget omdöme. Gör aldrig något som du inte har tillräckliga kunskaper för. Påbörja aldrig en åtgärd om du inte vet att du kan avsluta den på ett säkert sätt. Om du tvekar om hur du ska handla i ett visst fall så ska du välja det sätt som ger den största säkerheten.

1.3 Utbildning

TRI buss ska ingå i introduktionen av nyanställda bussförare. Utöver trafikföretagets egna utbildningsplan ska varje bussförare utbildas i, samt minst vartannat år genomgå en repetition av, bestämmelserna i TRI-Buss. Detta ansvar åligger verksamhetsutövaren.



2. Definitioner och signalmedel

2.1 Definitioner

2.1.1 Bemannad arbetsplats

Sträckan mellan bevakaren och sluttavlan.

2.1.2 Bevakare

Person som vid hinderarbete har till uppgift att hålla uppsikt och varna personer som arbetar i eller i farlig närhet av spår. Bevakare har rätt att stoppa buss samt spårvagn och ska ge handsignalen framåt när spåret är utrymt. Bussförare ska följa bevakarens tecken.

2.1.3 Hinderarbete

Arbete i eller i farlig närhet av spår. Arbetet är skyddssignalerat.

2.1.4 Kollektivtrafikfält

Körfält upplåtet för trafik med spårvagn eller buss i linjetrafik samt cykel och moped. I vissa fall är även taxitrafik tillåten. Detta anges då med tilläggstavla.

2.1.5 Signalmedel

Gemensam benämning på redskap, tavla eller signalgivares arm.



2.1.6 Motväxel

En växel definieras alltid som motväxel när växeltungorna är placerade mot vagnen och spåret delar sig så möjlighet att välja väg för spårvagnen finns.



Motväxel

2.2 Vägmärken, tavlor och lyktor

2.2.1 Arbete i spår

Arbete i spår utmärks med vägmärken enligt Vägmärkesförordningen (VMF). Varningssmärke A 20, Varning för vägarbete, används när arbetsplatsen är bemannad och varningssmärke A 40, Annan fara, med tilläggstavla Väg arbetsområde kan användas när arbetsplatsen är obemannad. Tilläggstavla med avstånd eller andra tilläggstavlor kan användas. Den bortre begränsningen av arbetsplatsen markeras med sluttavla A21, Slut på sträcka med vägarbete. Vid passage av bemannad arbetsplats gäller Sth med 15 km/h.



A20 Varning för vägarbete



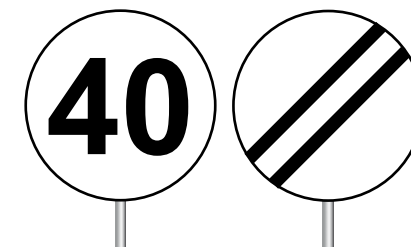
A 40 Annan fara



A21 Slut på sträcka med vägarbete

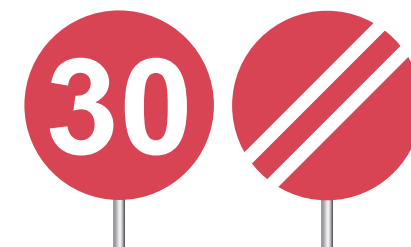
2.2.2 Hastighetsbegränsning – permanent

Tavlorna anger början och slutet av en sträcka med permanent hastighetsbegränsning. På begynnelsestavlan anges den högsta tillåtna hastigheten i km/tim. Hastighetsbegränsningen, som är påkallad av tekniska eller säkerhetsmässiga förhållanden, ska även följas av bussförare. Begränsningen gäller endast i spårområdet.



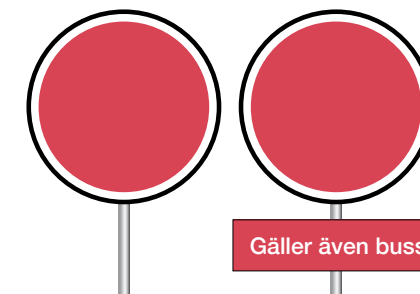
2.2.3 Hastighetsbegränsning – tillfällig

Tavlorna har samma funktion som ovan med den skillnaden att hastighetsbegränsningen avser tillfälliga förhållanden. Begynnelsestavlan kan vara försedd med en gul lampa. Hastighetsbegränsningen ska även följas av bussförare. Begränsningen gäller endast i spårområdet.



2.2.4 Hindertavla

Hindertavlan utmärker en punkt i spåret bortom vilken spåret inte får trafikeras med spårvagn. Tavlan gäller inte för busstrafik, om inte annat framgår av tilläggstavla.



2.2.5 Stoppstavla

Stoppstavlan utmärker en punkt i spåret där bussar alltid ska stanna. Föreligger inget hinder kan bussen omedelbart startas efter stoppet.

2.2.6 Stoppbom - Fjärrmanövrerad

Fjärrmanövrerad stoppbom (enligt bilden) kan användas på platser där trafiken behöver stannas. Stoppbommen är försedd med rött ljus. Bommens läge enligt bilden betyder stopp. När bommen vridits till ett läge parallellt med spåret kan bussen köra fram till bevakaren.



Stoppstavla



Med bevakare



Utan bevakare

2.2.7 Schaktmarkeringsskärm

Schaktmarkeringsskärmen betyder att bussar inte kan köra vidare i körfältet utan måste välja en annan väg förbi. Skärmen sätts ofta upp i samband med schakt men kan förkomma i andra sammanhang



Schaktmarkeringsskärm

2.2.8 Varningslykta

Varningslyktans betydelse är: Varsamhet, var beredd att stanna för hinder eller stoppsignal. Roterande eller blinkande gul varningslykta används av fordon som tillfälligt utför arbete under förflyttning eller som tillfälligt stannat.



Varningslykta

2.2.9 Väjningstavla

Väjningstavlan anger skyldighet för spårvagn att lämna företräde åt annan spårvagn på korsande eller anslutande spår. Tavlan gäller inte för busstrafik.



Väjingstavla



2.3 Kollektivtrafiksignaler

2.3.1 Anmälan till signal

Anmälan till signal kan göras manuellt inifrån bussen, via fordonets signalprioritetsutrustning, eller automatiskt genom att bussen passerar en detektor slinga i marken.



2.3.2 Anmälan med trekantsnyckel

Vid fel kan anmälan göras manuellt med en trekantsnyckel. Lådan för anmälan som sitter på signalstolpen kan ha olika utseenden. Vid manuell anmälan, med nyckel, ges en tidsfördröjning så att föraren i lagom takt ska hinna tillbaka till förarplatsen. Det är viktigt att man vid anmälan kontrollerar att indikeringslampan tänds.



2.3.3 Indikeringslampan

Indikeringslampan är placerad överst på signalampeln. Tänd indikeringslampan betyder att buss eller spårvagn har gjort anmälan för signalväxling.



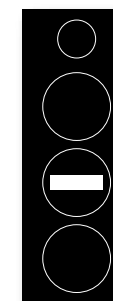
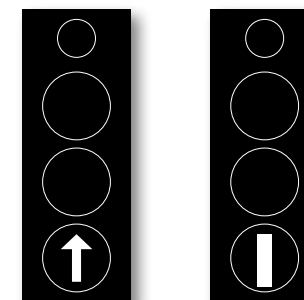
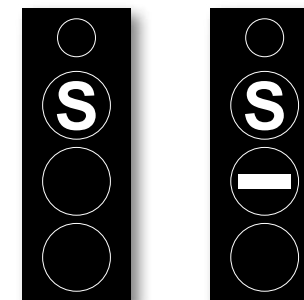
2.3.4 Signalbildernas innebörd

Då "S" = "STOP" visas på kollektivtrafiksignalen betyder det att signalen inte får passeras.

När "S" och "vågrätt streck" visas betyder det att växling till lodrätt streck eller pil är omedelbart förestående. Signalen har dock samma innebörd som "STOP".

Då "pil" eller "lodrätt streck" lyser får signalen passeras. Signalbilden "lodrätt streck" är anordnad i vissa kollektivtrafiksignaler på de platser där konflikt med så kallad sekundärtrafik förekommer. "Lodrätt streck" betyder att fordonet får köras i flera riktningar. "Pil" innebär att fordonet endast får köras i den riktning som pilen pekar.

Då endast det "vågräta strecket" visas betyder det att signalen inte får passeras, såvida inte fordonet hunnit så långt fram när signalen växlar att det inte kan stannas utan att fara uppstår. I övrigt betyder signalbilden "STOP".



2.3.5 Växelkontrollsignal

Växelkontrollsignalerna visar åt vilket håll växeltungan är lagd i spårvägens motväxlar. Signalen gäller inte för bussar.

2.3.6 Felanmälan av signal

Ett stort antal signalamplor för kollektivtrafik har ett id-nummer med svart text på gul botten som ska anges vid felanmälan. Felanmälan av signal görs till ordinarie driftledning eller trafikledningscentral.



Exempel för vit växelkontrollsignal

21Torslanda

25 Centralstationen

2.4 Signaler av bevakare och trafikledare

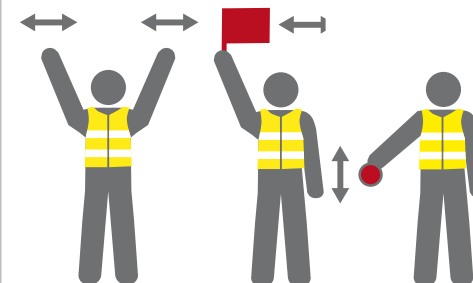
2.4.1 Stillahållen stoppsignal

Stanna bussen senast vid bevakaren eller trafikledaren. En uppsträckt arm med utsträckt handflata alternativt en röd flagga som hålls utsträckt i midjehöjd. Vid mörker används en lykta med rött sken.



2.4.2 Rörlig stoppsignal

Stanna bussen så snart som möjligt. En hand eller båda händerna alternativt en röd flagga förs över huvudet, fram och tillbaka i sidled. Vid mörker används en lykta med rött eller vitt sken som snabbt förs upp och ner.



2.4.3 Signal – framåt

Klart att passera arbetsplatsen. Armen förs sakta i en cirkel. Vid mörker används en signallykta med vitt sken som sakta förs i en cirkel. Du får inte passera en bemannad arbetsplats förrän du fått signalen "framåt" av bevakaren.



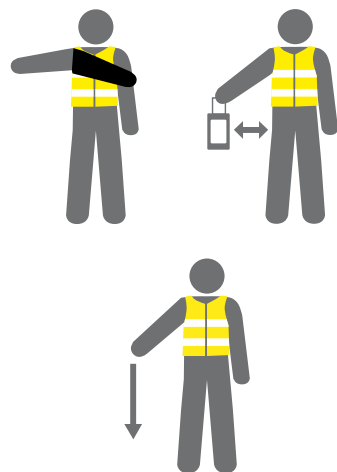


2.4.4 Signal – bakåt

Armen vinklas upprepade gånger ut och tillbaka. Vid mörker förs en vit signallykta sakta fram och åter flera gånger.

2.4.5 Varsamhetstecken

Sänk hastigheten så länge tecknet visas. Under mörker används lämpligen stillhållen stoppsignal tills bussen kommit så nära att varsamhetssignal säkert kan uppfattas av föraren.



3. Körregler och anvisningar

3.1 Fordonsägarens ansvar

För att kunna trafikera kollektivtrafikkörfält i Göteborg och Mölndal måste fordonet vara försett med utrustning för anmälan till kollektivtrafiksignalerna. Det är fordonsägarens ansvar att tillse att sådan utrustning finns på alla fordon samt att denna fungerar.

3.2 Förarens ansvar

Som förare ansvarar du för att alltid följa hastighetsbestämmelserna samt de speciella hastighetsregler som redovisas i denna skrift och därutöver anpassa hastigheten till situationen.

Du ska särskilt tänka på

- att följa reglerna i TRI-Buss
- att alltid följa de skyltade hastighetsbestämmelserna samt de speciella hastighetsregler som redovisas i denna skrift och därutöver anpassa hastigheten till situationen
- att uppträda så att olyckor förhindras. (2 kap 1§ TrF)
- att alltid följa tecken från bevakare eller trafikledare
- att bussar inte har samma förtäresregler som spårvagnar
- att inte passera kollektivtrafiksignal i stoppställning.



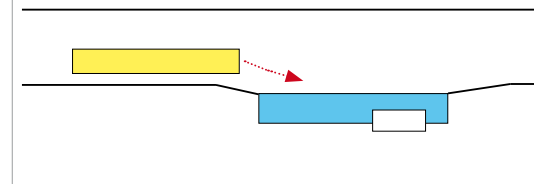
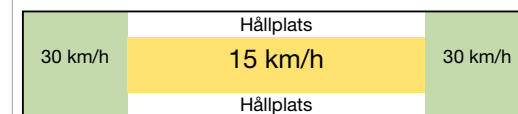
3.3 Hastighet inom vallgraven

Hastigheten får inte överstiga 30 km/tim i kollektivtrafikkörfälten inom vallgraven inom följande gränser: Göta älven, Brogrenen/Centralstationen och Kungsportsplatsen /Vasabron/ Viktoria-bron, Masthamnsbron, Residensbron, Kämpebron samt Pusterviksbron.

Infart till och passage genom hållplatserna Grönsakstorget, Domkyrkan, Brunns-parken, Centralstationen, Nordstaden, Lilla Bommen och Kungsportsplatsen får ske med en hastighet av högst 15 km/tim. I kollektivtrafikkörfält utanför centrum gäller hastigheten 50 km/tim om inte annat anges.

3.4 Hastighet vid infart till hållplats

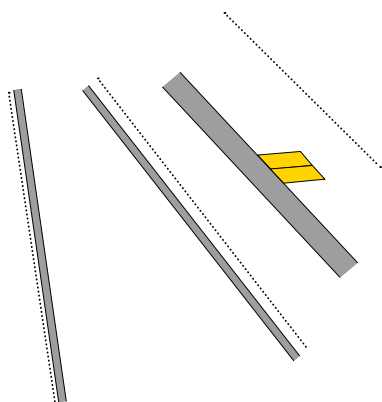
Med tanke på säkerheten för resenärerna i bussen och på hållplatsen ska inkörning till hållplats ske varsamt och hastigheten får inte överstiga 20 km/tim (15 km/tim i inom vallgraven).





3.5 Hållmärke vid hållplats

En gul markering på hållplatsen alternativt ett tvärgående streck målat mellan rälerna anger var bussarna ska stannas vid hållplatsuppehåll. Märket anger stoppmärke för framkanten på bussen. Om du har stannat vid något annat läge än det främsta vid hållplatsen, skall du även stanna vid det främsta läget (hållmärket) för på- och av-stigning



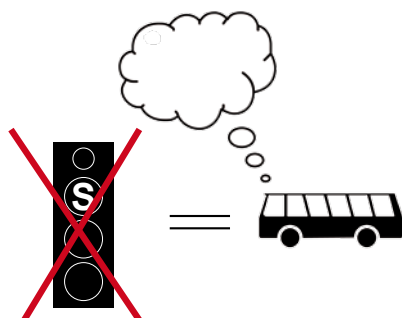
3.6 Hållplats med stopplikt för buss

Bussen ska alltid stanna vid hållplats med stopplikt. Detta markeras med rött märke med vitt H som sitter på vänthall, ovanför hållplats i luftledning eller stolpe. Stoppet ska ske vid hållmärket och gäller även passerande bussar som inte har hållplatsen som ordinarie hållplats



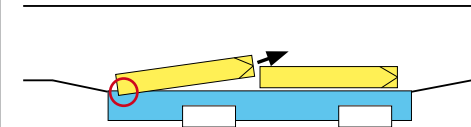
3.7 Signal ur funktion

Om utfarten från hållplatsen är signalreglerad har du stopplikt om signalen är släckt eller ur funktion. Därefter kan du fortsätta med försiktighet.



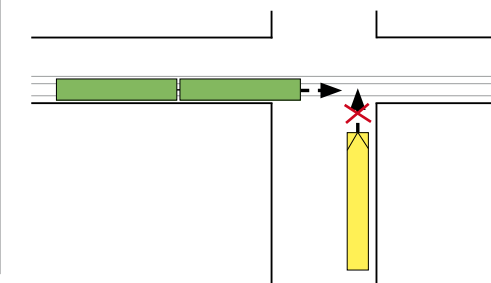
3.8 Utfart från hållplats

Av säkerhetsskäl, på grund av svepande bakända, bör utkörning ur hållplats inte ske om det finns en framförvarande buss. Om detta måste ske ska föraren förvissa sig om att det kan ske utan fara för resenärer som befinner sig på hållplatsen. Tänk på att bussens bakända sveper in över hållplatsytan.



3.9 Väjningsplikt

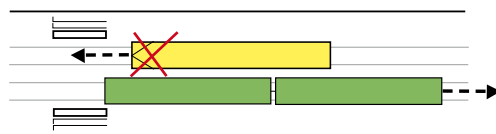
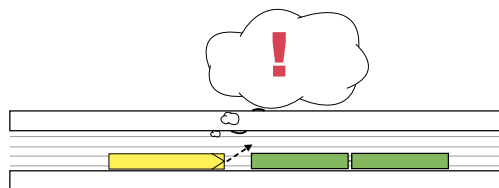
Buss ska alltid lämna spårvagn fri väg om inte spårvagn har väjningsplikt på grund av vägmärke om väjningsplikt enligt Vägmärkesförordningen (enligt TrF 2 kap 5§). Observera att alla fordon som kör på järnhjul är att betrakta som spårvagn och ska då lämnas företräde.





3.10 Omkörning

Omkörning av spårvagn ska ske till höger, dock gäller särskilda bestämmelser på Göta älvbron, se avsnitt 3.14. Har spårvagnen stannat på grund av driftstörning vid hållplats eller på sträcka där omkörning inte kan ske till höger får passage ske till vänster om detta kan ske på ett trafiksäkert sätt. Observera att spårvagnen inte har någon backspegel på sin vänstra sida.

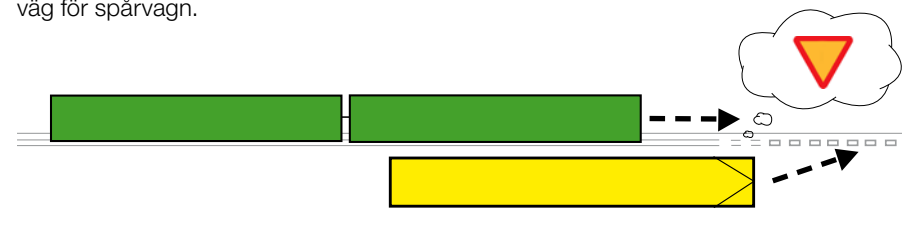


3.11 Möte

Vid möte med spårvagn eller buss där ett större gångstråk korsar körfältet ska hastigheten anpassas så att mötet inte sker på eller i anslutning till gångstråket.

3.12 Infart i spårområde

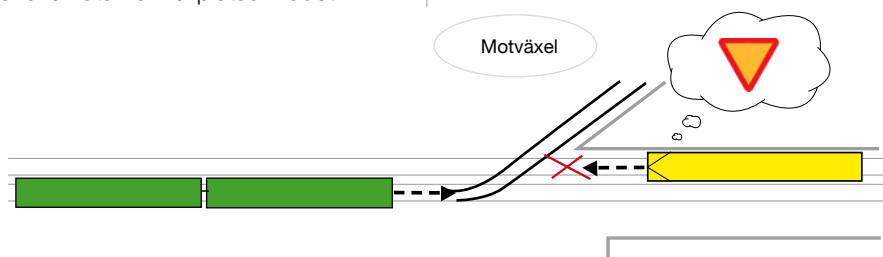
Infart i spårområde ska ske med stor försiktighet. Tänk på att alltid lämna fri väg för spårvagn.





3.13 Inkommande spårvagn

En buss som stannat på en hållplats ska alltid lämna inkommande spårvagn fri väg om spårvagnen passerar en motväxel. Varsamhet vid möte med spårvagn som passerar en motväxel gäller även utanför hållplatsområdet.



Den vid hållplatsen stillastående bussen ska vänta tills hela spårvagnen har passerat motväxeln



3.14 Göta älvbron

Göta älvbron är BK 3-klassad och det högsta tillåtna axeltrycket är 8 ton. Dispens för högre axeltryck kan endast erhållas i kollektivtrafikkörfältet. Ingen busstrafik får förekomma i de övriga körfälten (är ur bärighetssynpunkt en förutsättning för dispensen). Största tillåtna hastighet över broklaffen är 15 km/h. Eventuell passage av stillastående fordon ska ske mot färdriktningen i kollektivtrafikkörfältet. Trafiken regleras av trafikledare, vakt, polis eller bevakare.



3.15 Arbetsplats

De signaler som ges av bevakaren på arbetsplatsen, handsignal eller öppnande av bom, anger endast om du får passera arbetsplatsen eller köra fram till bevakaren och innebär inte att du får passera ett fast signalmedel som visar **Stopp**.

3.16 Övrigt

Av- och påstigning får normalt bara ske på hållplatserna. Sker av- och påstigning på en annan plats ansvarar du för att detta sker på ett trafiksäkert sätt. Om du bedömer att detta inte kan ske på ett trafiksäkert sätt ska du inte låta av- och påstigning ske.



4. Olyckor och tillbud

4.1 Olycksrapportering

Alla olyckor med personskador som sker i kollektivtrafikkörfält eller på en gata som trafikeras både av spårvagn och buss ska meddelas till ordinarie driftlednings- eller trafikledningscentral-central, som i sin tur kontaktar Göteborgs Spårvägars Trafikledning (TLI).

Om du upptäcker någonting som kan vara en fara för säkerheten ska du se till att drift- eller trafikledningen får meddelande om detta så fort som möjligt. Är situationen sådan att någon kan komma till skada ska du göra vad som är möjligt för att förhindra detta.

Övriga ärenden som till exempel skador i körbanan, lösa kantstöd, trasiga vänt-hallar med mera, anmäls till drift- eller trafikledningen.

4.2 Faktainsamling och utredning

För att olyckor med personskador ska kunna utredas har fordonsägaren ansvaret att se till så att relevanta fakta kring händelsen samlas in. Händelse-uppgifter och fordons hastigheten ska alltid säkras. Vidare har fordonsägaren ansvaret att med ovanstående fakta som grund utföra en utredning om orsaken till olyckan eller tillbudet samt föreslå åtgärder för att förhindra en återupprepning. Om olyckan eller tillbudet inträffat i ett kollektivtrafikkörfält eller på en gata som trafikeras av både spårvagn och buss ska en kopia av det insamlade faktaunderlaget och fordonsägarens utredning överlämnas till Trafikkontoret och Västtrafik, senast en månad efter händelsen.