

Till Sveriges bussföretag:

Argument för säkrare och mer miljöanpassade bussresor



Ett varumärke är ett namn, en symbol eller ett tecken, som används för att identifiera produkter eller tjänster. Ett varumärke kan bestå av ett ord, en logotyp eller ett koncept som är unikt. Ett starkt varumärke kan vara en stor ekonomisk tillgång för ägaren. Vilka varumärken kan du själv påverka? Branschens? Företagets? Ditt eget?



Var rädda om vårt varumärke

Ett starkt varumärke är avgörande för långsiktigt god lönsamhet. En buss är ett skyltfönster gentemot såväl kunder som allmänhet. Att bussen är i bra skick och körs professionellt, trafiksäkert och miljöanpassat är inte bara viktigt för passagerare och övriga trafikanter. Det handlar också om bussföretagets anseende hos kunderna. Det handlar om vårt varumärke.

Att åka buss är både mer trafiksäkert och miljöanpassat än att köra bil. Men vi som arbetar i bussbranschen ställs ändå ibland inför situationer där vi frestas att sätta trafiksäkerheten och miljöhänsynen åt sidan för att tillmötesgå kundernas behov och för att hålla tidtabellen, eller kanske till och med för att det känns bekvämt.


Syftet med denna skrift är att ge dig som arbetar i bussbranschen argument om varför trafiksäkerhet och miljöhänsyn är viktigt – argument som ni kan använda gentemot kunder, mellan kollegor och för er själva.

Syftet är också att du och dina kollegor ska få en tankeställare om hur ni genom att köra trafiksäkert och miljöanpassat kan öka värdet av vårt varumärke. Och tvärtom.

Föraren är bussföretagets ansikte utåt

Att köra bussen är bara en av förarens arbetsuppgifter. Förarens bemötande är kanske det som mest påverkar ert bussföretags anseende bland kunderna. Även om bussen exempelvis skulle vara sen kan ett bra och professionellt bemötande göra att resenärerna blir nöjda. Tvärtom kan resenärerna bli missnöjda efter en tekniskt sett perfekt genomförd resa, om föraren uppfattas som oengagerad eller kanske till och med otrevlig.

- Ögonkontakt och ett leende gör både resenärens och förarens tillvaro ljusare. En nick eller ett ”hej” är också uppskattade sätt att påbörja relationen med resenären.
- Kom ihåg att den man tittar på ofta är en spegel av en själv. Ger man positivitet ifrån sig brukar man få samma sak tillbaka.
- En nöjd kund kommer tillbaka, och ger kanske också nya kunder. Och tvärtom.
- En harmonisk och glad förare är en säkrare förare än den förare som är oharmonisk och arg.
- Förare som äter och dricker hälsosamt och motionerar regelbundet mår bättre och kör bättre.
- Bra koll på både linjer och tidtabeller är inte bara bra för att föraren lättare ska komma fram till och lämna hållplatser i rätt tid, föraren kan då också bättre svara på frågor från resenärerna.
- Om bussen blir försenad ska föraren informera passagerarna om orsaken samt om att trafikledningen är informerad och kommer att göra vad som går för att hålla anslutningstrafik.
- En bussförare får aldrig lämna busshållplatsen före utsatt tid.
- Om det finns system för automatiska hållplatsutrop ska dessa användas och vara inställda på rätt volym. Om inte, ska föraren ropa ut hållplatserna. Ibland kan föraren behöva göra extra utrop eller ge förtydliganden, även när ett automatiskt system används.
- Vissa resenärer behöver särskild uppmärksamhet, exempelvis resenärer med funktionshinder. Föraren kan ibland behöva hjälpa till, exempelvis med biljetthantering eller att komma på och av bussen.



När du själv är kund, exempelvis om du ska checka in på ett hotell, hur vill du då bli bemött?

- Många upplever det som otryggt att åka med en förare som använder mobiltelefon under färd, och med all rätt. Uppmärksamheten blir sämre, oavsett om man använder handsfree eller inte. Förare ska därför helst helt undvika att tala i mobiltelefon under färd. Vissa bussföretag tillåter kortare samtal till trafikledningen, exempelvis om bussen är sen. Föraren får aldrig ha privatsamtal i mobiltelefonen i bussen.
- Hot och våld förekommer tyvärr på bussar. Förare kan själva göra en del för att inte drabbas, exempelvis inte visa kassan eller kassans storlek samt att undvika att gå in i konflikter med aggressiva eller påverkade resenärer, även om föraren blir provocerad.
- När en förare blir hotad ska han eller hon larma trafikledningen och lämna ifrån sig det den hotfulle personen begär, utan motstånd.
- Förare ska alltid använda bussföretagets uniform när han eller hon är i tjänst. Uniformen ska aldrig blandas med civila kläder. En enhetlig klädsel stärker företagets varumärke genom att signalera enhetlighet och ordning och reda. Uniformen ger föraren ett ansvar som trafik-tjänsteman, vilket bland annat innebär ansvar för säkerheten på bussen och vid en eventuell olycka. Enligt svensk lag bedöms ett hot eller ett övergrepp mot en person i uniform strängare jämfört med hot eller övergrepp mot en icke uniformerad person.

Självklart ska föraren försöka hålla tidtabellen, men till vilket pris?

Om bussen hamnar efter tidtabellen och föraren försöker köra ikapp genom att bryta mot hastighetsgränserna, vad riskeras då?

- Risken att föraren, passagerare eller medtrafikanter skadas vid en trafikolycka ökar betydligt när det går för fort.
- Om en buss körs för fort och detta leder till att någon skadas, kan även förarens kollegor drabbas. Kan man lita på personalen i det bussföretaget?
- Förare som kör för fort kan få böter och även bli av med körkortet, och körkortet är ju en förutsättning för jobbet.
- Bränsleförbrukningen ökar, vilket kostar pengar och bidrar till mer utsläpp. Även slitaget ökar, exempelvis på bromsar och däck.
- Andra trafikanter ser att förare i ert bussföretag struntar i reglerna, riskerar kunders och medtrafikanters säkerhet och förbränner onödigt mycket bränsle.
- Stressen för föraren ökar, särskilt om föraren känner att det är hans eller hennes eget fel att bussen är sen, exempelvis genom att ha varit sen fram till starthållplatsen. En stressad förare är ofta inte heller en bra förare.
- Om medelhastigheten på en väg ökar med 10 km/tim ökar antalet dödade med 50 procent.
- Om föraren upptäcker exempelvis ett barn på vägen, knappt 35 meter framför bussen, hinner föraren stanna om det går i 50 km/tim. Från 60 km/tim hinner föraren på samma sträcka i bästa fall bromsa ner till 40 km/tim innan bussen är framme vid barnet. (Exempel från Vägverket.)
- Om alla höll hastighetsgränserna skulle drygt 100 liv sparas varje år.

Om bussen har hamnat efter tidtabellen ska föraren meddela trafikledningen, så kanske anslutande trafik kan vänta in den försenade bussen. Föraren ska också tala om för passagerarna varför bussen är sen och att trafikledningen är underrättad.

Orsaker till förseningar kan vara:

- Vägarbeten – detta kan inte föraren påverka, möjligen trafikledningen genom en tillfälligt justerad tidtabell.
- Tillfälligt ökad trafik och köer – detta kan inte föraren påverka, möjligen trafikledningen genom att sätta in extrabussar.
- Sen avgång från starthållplats – detta kan föraren påverka, genom att köra fram bussen i god tid före avgång.





En buss är ett skyltfönster gentemot såväl kunder som allmänhet. Att bussen är i bra skick och körs professionellt, trafiksäkert och miljöanpassat är inte bara viktigt för passagerare och övriga trafikanter. Det handlar också om bussföretagets anseende hos kunderna. Det handlar om vårt varumärke.





Bälte på – på förare och passagerare

Om man krockar i låg fart och har bilbälte på kan man antagligen gå ifrån olycksplatsen utan sönderskuret ansikte och krosskador. Går det fortare när det smäller kan det vara liv bilbältet räddar. Detta gäller både för förare och för passagerare.

- En obältad passagerare riskerar inte bara sitt eget liv och sin egen hälsa vid en krock. Vid 50 km/tim är kraften från en vuxen person som slungas mot sätet framför lika stor som vikten av en mindre lastbil. Då håller inte bilbältet för den som sitter framför och båda råkar illa ut.

- Utan bilbälte klarar man av att ”hålla emot” vid en krock i högst 7 km/tim.
- Alla nyregistrerade bussar i Sverige ska sedan 2004 vara utrustade med bälte. När det finns bälte i bussen ska detta användas. Detta gäller förare och samtliga passagerare äldre än tre år. Undantag gäller för bussar i stadstrafik.
- Om det inte finns någon ledig plats med bälte får passagerarna stå i bussen, om bussen är godkänd för ståplatser. Vissa bussföretag har som policy att inte köra fortare än 70 km/tim när det finns stående passagerare, samtidigt som man tydligt informerar om att denna regel är till för att öka säkerheten för passagerarna.
- Vid lokala transporter i stadstrafik får passagerarna stå, även om det finns lediga platser med bälte.
- Förare, annan ombordpersonal eller ledsagare är ansvarig för att barn upp till 15 år använder bälte. Detta gäller dock ej buss i linjetrafik enligt yrkestrafiklagen.
- Busspassagerare som enligt lag ska använda bälte ska informeras om detta. Informationen kan ges på ett eller flera av följande sätt: av föraren eller annan personal på bussen, genom information på TV-monitorer, via högtalarsystemet eller på skyltar.
- Den som inte använder bälte i bussen när krav på detta gäller kan få böter. Detta gäller både förare och passagerare.
- I bussar med bälten bör barn upp till 135 cm helst sitta i särskild skyddsanordning, exempelvis babyskydd, bilbarnstol eller bälteskudde/bältesstol. Och givetvis då med bältet på.
- För den som vill läsa mer om lagar och regler för bälte i buss hänvisas till VVFS 2006:135 samt till TRF, 4 kap §10 och 14 kap §§6–8.

Förare ska självklart alltid själv använda bältet. Annars bryter han eller hon mot lagen, riskerar sin egen säkerhet och är ett dåligt föredöme för passagerarna.


Att anfalla eller angöra en hållplats

Körsättet påverkar komforten, säkerheten och miljön. Rubriken ställer frågan om körsätt på sin spets. Hur gör förarna i ert bussföretag?

- Ett lugnt körsätt minskar risken för fallolyckor. Dessutom är det bekvämare att åka i en buss där föraren accelererar och bromsar mjukt.
- När föraren placerar bussen rätt på hållplatsen blir det lättare för passagerare att gå av och på bussen.
- Bränsleförbrukningen och bullret minskar med ett lugnt körsätt. Minskad bränsleförbrukning innebär mindre utsläpp och därmed mindre miljöpåverkan. Dessutom minskar kostnaderna för bussföretaget.
- Ett lugnt körsätt minskar slitaget på bussen och bidrar till att exempelvis däck och bromsar slits mindre.
- Bussar behöver ett längre säkerhetsavstånd till bilen framför än vad som gäller för personbilar. Detta beror på att bussar är tyngre och därför har längre bromssträcka. En bra tumregel för bussförare är att hålla ett säkerhetsavstånd på 4 sekunder. Detta innebär att om föraren kör i 50 km/tim bör avståndet till det framförvarande fordonet vara cirka 55 meter.
- Föraren är ansvarig att inte köra fortare än rådande omständigheter tillåter. När det är dåligt väglag, dimma eller regn behöver säkerhetsavståndet vara större än 4 sekunder. Kanske behöver också hastigheten då sänkas. Även när det blåser mycket bör föraren minska hastigheten.
- En omkörning får aldrig göras om föraren inte är helt säker på att det finns tillräckligt med utrymme.



Hur vill du själv åka
när någon annan kör?



Du kan vara en farlig förare dagen efter, även efter att alkoholen har lämnat kroppen.

Alkohol/droger och busskörning är en livsfarlig kombination

Alla vet att vi inte ska köra bil eller buss onyktra eller drogpåverkade, ändå händer det tyvärr. Riskerna med att köra med alkohol eller droger i kroppen är stora.

- Med alkohol eller droger i kroppen kan en bussförare döda eller skada passagerare, medtrafikanter eller sig själv.
- Alkohol eller droger i kombination med busskörning kan ge dryga böter eller fängelse och kan innebära att föraren blir av med körkortet och då kanske också med sitt arbete.
- Vilken publicitet får ert bussföretag om någon av era förare åker fast för rattfylla eller med droger i kroppen? Eller ännu värre, är påverkad och skadar eller dödar någon i en trafikolycka?
- Gör man en kollega som har problem med sprit eller droger en tjänst genom att hålla tyst?
- Alkohol är inblandad i en tredjedel av alla dödsolyckor i trafiken.
- Man kan inte förbränna alkohol fortare med hjälp av exempelvis kaffe, motion eller bastubad.
- En del läkemedel passar dåligt ihop med busskörning. Tidigare fanns en röd varningstriangel på vissa läkemedel, men inte nu längre. Förare måste själva hålla koll på effekterna av de läkemedel man tar.
- Även mindre doser av vanliga receptfria läkemedel kan göra så att man blir en sämre förare, exempelvis genom att man blir trött av dem.
- Chansa aldrig. Förare ska alltid ta reda på vilka läkemedel som kan försämra förmågan att köra trafiksäkert – det finns inget utrymme för misstag.



Har ni koll på kör- och vilotiderna, även för
förare som arbetar för flera bussföretag?

Hur har förarna det med kör- och vilotider?

Regler för kör- och vilotider samt färdskrivare finns för att bidra till en bättre arbetsmiljö för yrkesförare, för att öka säkerheten för alla som vistas i trafiken samt för att bidra till en rättvis konkurrens inom branschen.

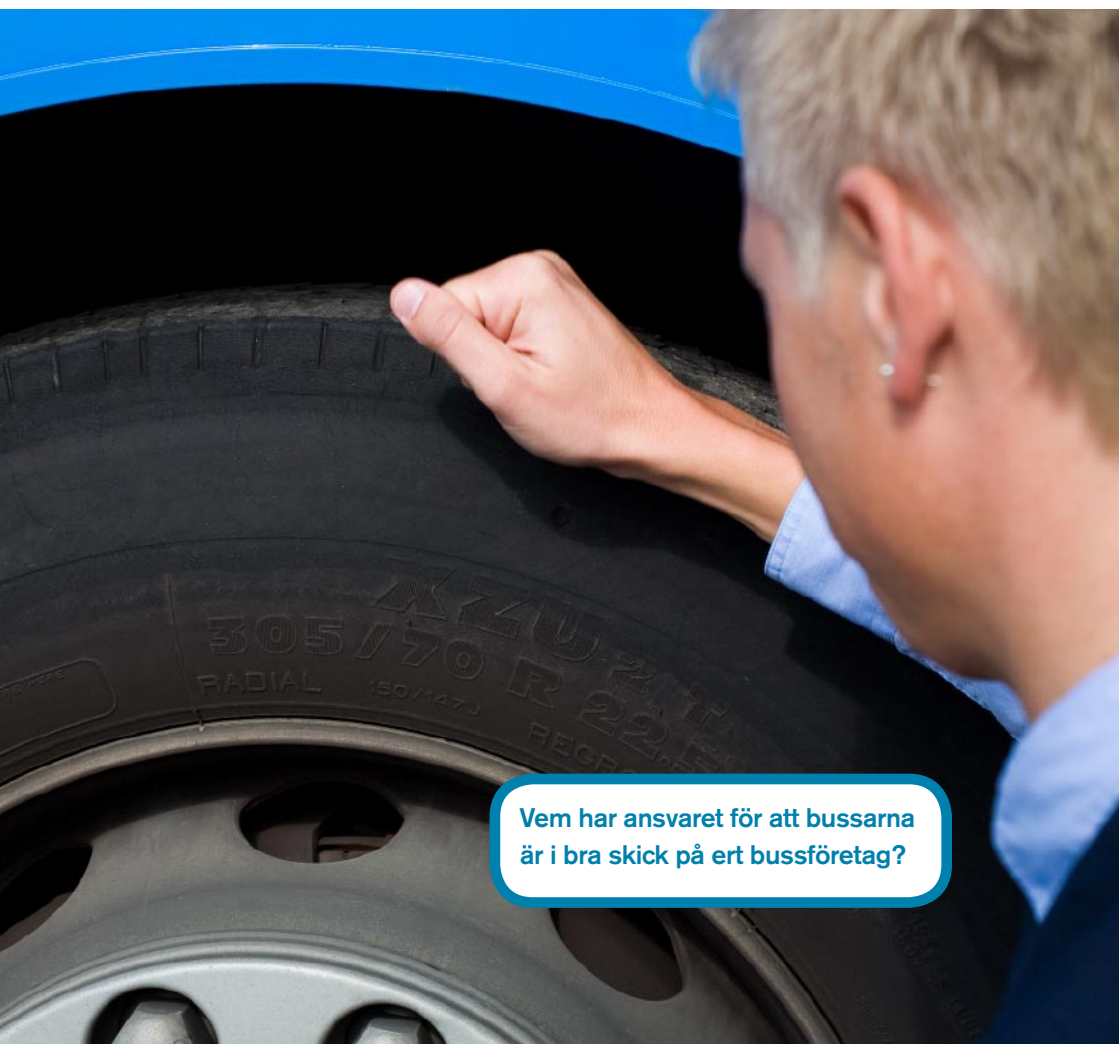
- Det är lika farligt att köra trött som att köra onycter.
- Mellan 15 och 20 procent av olyckor med tung trafik beror på trötthet.
- Bästa hjälpen mot akut trötthet är sömn, även om det bara handlar om att nicka till en kort stund. Näst bäst är en paus kombinerat med mycket kaffe (flera koppar). Att bara stanna till och sträcka på benen och andas frisk luft ger bara en kortvarig pigghet, innan tröttheten kommer tillbaka.
- Kör- och vilotidsreglerna för bussförare regleras i EU:s förordning 561/2006 eller av respektive kollektivavtals arbetstidsavtal. Där regleras bland annat maximal körtid före rast, dygnsvila, veckovila samt användning av färdskrivare. Både bussföretagen och bussförarna är skyldiga att följa dessa regler, speciellt viktig blir kontrollen då föraren arbetar hos flera bussföretag.
- Brott mot vilotiden leder till bestraffning, oftast både för föraren och bussföretaget.
- Vilotiden ska användas till att vila, så att föraren verkligen klarar av att köra sitt pass utan att bli trött.

Buss i bra skick

En välskött buss är trafiksäker, ger mindre miljöpåverkan och är trevlig att åka i, både för passagerare och förare.

- Det är alltid föraren som ansvarar för att en buss i trafik är trafiksäker.
- Förare som har rätt kunskap kan avgöra om ett fel på bussen är så allvarligt att turen måste avbrytas eller om arbetspasset kan avslutas, innan felet åtgärdas.
- Föraren är ansvarig för att bussen inte överlastas och att axeltrycket blir för stort. Risk för överlast finns exempelvis vid inköpsresor eller när många passagerare vill åka med bussen.
- Det är självklart att serviceintervaller ska följas, men ibland kan service behöva göras oftare. Särskilt gäller detta bromsar, däck och brandskydd.
- Utnyttjas alltid bästa miljöteknik i bussarna, exempelvis mest miljöanpassade bränsle som bussen kan köras på eller eventuell AdBlue-teknik (minskar utsläppen av kväveoxider)? Att installera system för att minska miljöpåverkan och sedan inte utnyttja dessa är både oansvarigt för miljön och för varumärket.
- Förare ska alltid gå igenom en checklista före start. Checklisten kan innehålla exempelvis inställning av backspeglar och körställning samt koll att lampor och signaler fungerar, att säkerhetsutrustning är på plats och att bussen är i bra skick. Checklisten får gärna vara ganska detaljerad. Om ert bussföretag ännu inte har bra rutiner för säkerhetskontroll före färd bör ni föreslå att sådana införs.
- Med rätt lufttryck i däcken minskar både slitage och bränsleförbrukning, jämfört med om trycket skulle vara för lågt. Med för lågt lufttryck i däcken kan också föraren mista kontrollen över bussen i en kritisk situation.
- Slitna däck innebär sämre grepp när det är vått på vägen och vid vinterväglag.
- Hur ser höger bakhörn ut på era bussar? Bussar med överhäng kan svänga in långt över trottoaren om föraren svänger ut för snävt. Då kan människor, buss, busskur och stolpar skadas.

- När en förare kör sönder en backspegel kostar det pengar och innebär att bussen blir mindre trafiksäker.
- Bussföretag med bra rutiner för avvikelserapportering har lättare att hålla ordning på sina fordon. Återkoppling till den som lämnat avvikelserapporten är särskilt viktig om det rapporterade felet inte är så allvarigt att det måste åtgärdas direkt, så att den som anmält vet vad som planerats att göras och när detta kommer att ske.
- När föraren går av sitt arbetspass kan det vara bra att gå igenom bussen, rätta upp stolsryggar och plocka undan tidningar och liknande.



Vem har ansvaret för att bussarna är i bra skick på ert bussföretag?

Buss på miljön

När fler väljer att åka kollektivt istället för med egen bil minskar miljöpåverkan från trafiken. Vi som arbetar i bussbranschen kan bidra genom att vara ett attraktivt alternativ och på så sätt locka fler resenärer. Vi kan också bidra genom att följa de råd som finns i denna handbok för minskad miljöbelastning. Minskad miljöpåverkan tack vare oss i bussbranschen är inte bara bra för miljön, det är också bra för vårt varumärke.

Nollvisionen

Nollvisionen innebär att ingen ska behöva dödas eller skadas allvarligt till följd av olyckor i vägtrafiken. Nollvisionen bygger bland annat på insikten att människor ibland gör misstag och att trafikolyckor därför aldrig helt kan förhindras. Däremot går det att förhindra att olyckor leder till dödsfall eller allvarliga personskador.

Nollvisionen är antagen av Sveriges riksdag och innebär att ansvaret för trafiksäkerheten delas mellan de som utformar vägtrafiksystemet och trafikanterna. Till systemutformare räknas väghållare (främst Vägverket och kommuner), bilindustrin och polisen. Trafikanternas ansvar innebär att de ska följa trafikreglerna. Om alla håller hastighetsgränserna, använder bilbälte och inte kör påverkade skulle antalet dödade och allvarligt skadade i trafiken minska betydligt.

Vi som arbetar i bussbranschen är en viktig länk i den kedja som Nollvisionen utgör. När vi stärker den länken stärker vi samtidigt vårt varumärke.

The image shows the interior of a bus. In the foreground, there are brown leather straps hanging from a metal bar. In the background, several passengers are seated in blue seats. A blue device with a screen and a circular button is mounted on the back of a seat in the foreground. The bus is moving, as indicated by the blurred background.

Håll hastighetsgränserna, använd
bilbälte och kör aldrig påverkad.

Vägverket

Region Väst

405 33 Göteborg

www.vv.se vagverket@vv.se

Telefon: 0771-119 119 Texttelefon: 0243-75090 Fax: 0243-75825

Svenska Bussbranschens Riksförbund

Box 17548

118 91 Stockholm

www.bussbranschen.se info@bussbranschen.se

Telefon: 08-442 72 70 Fax: 08-462 97 50



Vägverket

