

# Säkrare tung trafik



## NTF RAPPORT 2018:10

Regionala seminarier och workshops



# Innehåll

Sammanfattning.....	3
1 Inledning.....	3
2 Bakgrund.....	3
3 Syfte.....	4
4 Metod.....	4
5 Resultat.....	5
5.1 Regionala seminarier.....	5
5.1.1 Helsingborg.....	5
5.1.2 Göteborg.....	6
5.1.3 Örebro.....	7
5.1.4 Sundsvall.....	7
5.2 Regionala uppföljningsmöten.....	7
5.2.1 Helsingborg.....	7
5.2.2 Göteborg.....	8
5.2.3 Örebro.....	8
5.2.4 Sundsvall.....	9
6 Sammanfattande diskussion.....	10
7 Förslag att arbeta vidare med.....	11
Referenser.....	13

# Sammanfattning

NTF, i samarbete med Sveriges Åkeriföretag och Volvo Trucks, samlade under våren 2018 totalt 263 personer till fyra regionala seminarier om säkrare tung trafik. Seminarierna genomfördes i Helsingborg (södra Sverige), Göteborg (västra Sverige), Örebro (Mälardalen) och Sundsvall (norra Sverige). Under hösten 2018 genomfördes uppföljande möten/workshops på samma orter med sammanlagt 147 deltagare.

Det övergripande syftet med att genomföra seminarierna och uppföljande möten/workshops var att inspirera beslutsfattare inom transportnäringen till ökat trafiksäkerhetsfokus relaterat till den tunga trafiken. Seminarierna förmedlade användbar kunskap, samt uppmärksammade kommande utmaningar och ny forskning. Särskild vikt lades vid det systematiska trafiksäkerhetsarbetet. Seminarierna och uppföljningsmötena blev kvalitativa forum för professionellt kontaktskapande, erfarenhetsutbyte och idégenerering. Detta kan i förlängningen leda till ökad samverkan i arbetet med att öka trafiksäkerheten.

Fyra områden utkristalliserades, där det är viktigt att arbeta vidare genom samverkan och utifrån de egna förutsättningarna i verksamheten. Dessa områden är:

- Kvalitetssäkring och egenkontroll
- Tekniska lösningar och infrastruktur
- Utbildning och fortbildning
- Samhällets övervakning

## 1 Inledning

NTF är en fri, självständig och idéburen organisation som arbetar för en säker trafik. NTF arbetar på ideell och demokratisk grund genom folkrörelser, organisationer, samhällsinstitutioner, företag och enskilda. En av NTF:s viktigaste verksamheter är nationella projekt (projekt som delar av eller hela NTF-organisationen är delaktig i) ofta tillsammans med någon eller flera medlemsorganisationer.

Ett nationellt projekt under år 2018 var projektet ”Regionala seminarier för säkrare tung trafik”. Projektet finansierades av Trafikverkets Stöd till ideella organisationer. Sveriges Åkeriföretag, forskningscentret SAFER och Volvo Trucks bidrog också till projektets genomförande.

Nationell projektledare var Malin Lundgren, [malin.lundgren@ntf.se](mailto:malin.lundgren@ntf.se).

## 2 Bakgrund

Trafiksäkerhet är ett prioriterat område för regeringen. I september 2016 kom inriktningsdokumentet ”Nystart för Nollvisionen” (1). Där anges att ett prioriterat område för framtiden är bättre regelefterlevnad och att detta bland annat kan nås genom att organisationer kvalitetsleder sin verksamhet utifrån trafiksäkerhet. Organisationer som själva utför eller upphandlar många transporter kan påverka såväl den egna arbetsmiljön som trafiksäkerheten i stort genom att säkerställa att dessa transporter sker trafiksäkert. Detta kan ske genom att organisationen exempelvis ställer krav på säkra fordon i upphandlingar eller kontrollerar om de transporter som organisationen beställer eller utför följer trafikreglerna, exempelvis vad gäller hastighet och nykterhet. I september 2017 gav regeringen i uppdrag till Trafikverket att ta fram en handlingsplan för tillämpning av vägtrafiksäkerhetsstandard ISO 39001 i myndighetens verksamhet (2). Trafikverket ska analysera hur myndighetens tillämpning av ISO 39001 kan användas för att sprida och effektivisera användningen av ISO 39001 på ett sätt som bidrar till ökad trafiksäkerhet.

Mätningar och observationer av den tunga trafiken visar på att det finns problem inom trafiksäkerhetsområdet. Under 2007–2010 genomförde Vägverket/Trafikverket så kallade aktörmätningar av hastigheten hos yrkestrafiken, det vill säga lastbilar, bussar och taxi. Mätningarna

2010 visade att knappt 40 procent av alla lastbilar med släp höll lagstadgad hastighet 80 km/tim på vägar med hastighetsbegränsning 90 km/tim. På vägar med 70 km/tim var efterlevnaden något bättre, drygt 50 procent. (3)

Av observationsmätningar genomförda år 2016 på det statliga vägnätet framgår att tunga lastbilar med släp är den fordonsklass som har lägst andel trafikarbete inom gällande hastighetsgräns beaktat att tunga lastbilars lagstadgade maxhastighet är 80 km/tim. Det är få tunga lastbilar som kör inom den lagstadgade maxhastigheten 80 km/tim på vägar med hastighetsbegränsning över 80 km/tim – från 33 procent på 90-vägarna till endast 13 procent på 120-vägar. Det är också här som det färdas flest tunga lastbilar, vilket är en orsak till att tunga lastbilar med släp har lägst andel inom tillåten hastighetsgräns. På det kommunala vägnätet år 2016 visar mätningar att det var 72 procent av lastbilar och bussar samt 72 procent av lastbilar med släp som höll hastighetsgränsen. (4)

Under våren 2017 mättes, på uppdrag av Folksam, hastigheten på 3 446 företagsfordon från 161 företag i Storstockholm och Uppsala. Fokus låg på de vanligaste företagen som utför transporter inom branscherna buss, färdtjänst, paket och bud, bygg- och anläggning, livsmedel, samt återvinning. Speciellt studerades vägar med låga hastighetsgränser. Sammanlagt överskred 53 procent av de undersökta företagsfordonen hastighetsbegränsningarna och 10 procent körde mer än 10 km/tim för fort. Branscherna med högst andel hastighetsöverträdelser var återvinning (65 %), paket- och bud (57 %) samt bygg- och anläggningstransport (55 %). Flest fortkörningar skedde på 30-vägar, där tre av fyra (76 %) mätta företagsfordon körde för fort och 17 procent körde mer än 10 km/tim för fort. (5)

Bältesanvändningen bland förare av tung lastbil har en positiv utveckling, men är fortfarande lägre än för andra fordonsförare; knappt 85 procent för både tung lastbil med släp och för tung lastbil. Bältesanvändningen har ökat med över 10 procentenheter sedan 2015, men mätningarna är gjorda av en ny utförare vilket kan ha påverkat mätresultaten (4)

Volvo Trucks Accident Research Team har sedan 1969 studerat och analyserat mer än 1 700 olyckor som involverat lastbilar. De prioriterade områden som man anser behövs för ökad trafiksäkerhet handlar bland annat om att öka bilbältesanvändningen, att få en förbättrad direkt och indirekt synbarhet från förarhytten och att utveckla aktiva säkerhetssystem som avancerade nödbromssystem och system för detektion av oskyddade trafikanter. (6)

### 3 Syfte

Projektets syfte var att genomföra seminarier och uppföljande möten/workshops för att inspirera beslutsfattare inom transportnäringen till ökat trafiksäkerhetsfokus relaterat till den tunga trafiken. Seminarierna skulle fokusera på att förmedla användbar kunskap, uppmärksamma kommande utmaningar och ny forskning. Särskild vikt skulle läggas vid det systematiska trafiksäkerhetsarbetet. Syftet med seminarierna och uppföljningsmötena var också att de skulle bli kvalitativa forum för professionellt kontaktskapande, erfarenhetsutbyte och idégenerering som i förlängningen skulle kunna leda till ökad samverkan i arbetet med att öka trafiksäkerheten.

Det övergripande målet med projektet är att på sikt minska antalet personskador i olyckor där tung trafik är inblandad.

### 4 Metod

NTF genomförde, i nära samverkan med Sveriges Åkeriföretag (SÅ) och Volvo Trucks, fyra regionala seminarier under mars-april 2018. Målgruppen för seminarierna var beslutsfattare inom vägtransportnäringen, både utförare och upphandlare samt andra som förfogar över lösningar på trafiksäkerhetsproblem, bl.a. politiker, forskare, Polisen, Trafikverket, transportskolor med flera.

Seminarierna lyfte frågan om ett systematiskt arbetsätt när det gäller trafiksäkerhet och förmedlade kunskap och goda exempel, med stort fokus på hastigheten. Seminarierna verkade inspirerande och

utgjorde mötesplatser för professionellt kontaktskapande som kan möjliggöra ökad samverkan inom trafiksäkerhetsarbetet. Under oktober - november 2018 följdes seminarierna upp med lösningsorienterade uppföljningsmöten och arbeten i workshops.

Arbetet inleddes med att NTF samlade fyra regionala arbetsgrupper, med utgångspunkt i platserna där seminarierna genomfördes. I projektgrupperna fanns representanter för NTF-förbund, Sveriges Åkeriföretag och Volvo Trucks. Samverkan skedde också med Polisen, Trafikverket, Transportfackens Yrkes och Arbetsmiljönämnd (TYA), forskningsorganisationer samt övriga lokala intressenter. Tillsammans tog respektive projektgrupp fram program, föreläsare och spred inbjudan till seminarierna.

## 5 Resultat

De fyra regionala seminarierna och uppföljningsmötena hade ambitionen att täcka så stora delar av Sverige som möjligt. De genomfördes i:

- Helsingborg (södra Sverige)
- Göteborg (västra Sverige)
- Örebro (Mälardalen)
- Sundsvall (norra Sverige)

Inbjudningar till både seminarier och uppföljningsmöten gjordes via e-post genom NTF:s nätverk, via Sveriges Åkeriföretags interna utskick och tryck i deras tidning samt via samarbetspartners kanaler. Efter seminarierna inbjöds deltagarna till specifikt skapade chattgrupper och Facebook-grupper, där nyheter, tips och projektuppdateringar delades under projekttidens gång. Nyhetsbrev har gått ut via e-post och seminariernas presentationer har delats via e-post, alternativt Slideshare. Sammanfattning av respektive workshop har delats via e-post och via samarbetspartners.

### 5.1 Regionala seminarier

NTF genomförde seminarierna på samtliga platser tillsammans med Sveriges Åkeriföretag och Volvo Trucks. Arbetsmiljöverket var regional samarbetspartner i Sundsvall och i Göteborg samarbetade projektgruppen med forskningscentret SAFER.

Totalt deltog 263 personer på de fyra seminarierna.

#### 5.1.1 Helsingborg

På seminariet i Helsingborg deltog 45 personer från åkerier, kommuner, logistikföretag, branschorganisationer med flera. Fem föredrag hölls och därefter en gemensam paneldiskussion. Anders Lie från Trafikverket talade om att ledarskapet i yrkestrafiken behövs för att Nollvisionen ska lyckas. Birgitta Härle från Sveriges Åkeriföretag samt Stefan Espersson och Eva Hilding från Esperssons Åkeri pratade om hur bättre samverkan ger ökad trafiksäkerhet. Patrik Gunnarsson som är bilinspektör hos polisen berättade om trafikpolisens roll igår, idag och imorgon. Från Länsförsäkringar deltog Justus Alholt med ett föredrag om RideSafe – appen som ska förhindra rattsurfnig och att föraren använder mobiltelefonen under färd. Marie Nordén från NTF pratade om hastighetsefterlevnad i den tunga trafiken.

I flera föredrag framhölls vikten av att arbeta systematiskt med trafiksäkerhet, att företagen speciellt bör lyfta hastighetsfrågan och genomföra egenkontroller. Ju fler företag som arbetar systematiskt med trafiksäkerhet, ju säkrare trafik blir det. Yrkestrafiken förväntas vara ett föredöme i trafiken, och det krävs att upphandlare ställer krav samt att det finns ett starkt ledarskap inom yrkestrafiken. Polisens trafikövervakning minskar, men där kan vissa delar ersättas med utvecklad teknik, bland annat digitala färdskrivare. Sveriges Åkeriföretag önskar permanenta alkobommar i de största hamnarna, ett utökat beställansvar, fler kontroller på väg och att myndigheter, kommuner och landsting går före genom att öka andelen fordon som har alkoholås samt ställer trafiksäkerhetskrav vid upphandlingar. Det poängterades också att trafiksäkerhet är en arbetsmiljöfråga. Företag kan ta hjälp av tekniska

hjälpmedel och säkerhetsteknik samt arbeta med att förändra attityder i hela organisationen genom policys och personliga kontakter.

### 5.1.2 Göteborg

Det regionala seminariet i Göteborg samlade 130 personer. De kom från åkerier och transportföretag, trafikskolor, försäkringsbolag, Göteborgs stad, Polismyndigheten med flera.

Många föreläsare presenterade under dagen sina tankar kring hur vi når en säkrare tung trafik. Seminariet avslutades med en paneldiskussion.

Maria Krafft från Trafikverket talade om att ledarskapet i yrkestrafiken behövs för att Nollvisionen ska lyckas. Hastighetsefterlevnad är den viktigaste delen att jobba med för att minska antalet dödade i trafiken. Om alla håller gällande hastighetsbegränsningar skulle antalet dödade i trafiken minska med 40–50 procent. Enligt Maria Krafft behöver stora upphandlare visa vägen även för mindre företag, att systematiskt arbete med trafiksäkerhet och egenkontroll är självklart. Yrkestrafiken bör vara föredöme. Trafikverket har ett samverkansuppdrag när det gäller trafiksäkerhet och här kan, enligt Maria Krafft, NTF hjälpa till genom att stötta företag, göra mätningar och visa hur man kan använda befintlig teknik.

Marie Nordén från NTF talade om att hastighetsefterlevnaden i den tunga trafiken är dålig och att det är vid högre hastighetsgränser som den är allra sämst. Christina Stave från VTI talade om förarbete och säkerhetskultur. Säkerhetskultur handlar till stor del om hur vi beter oss, exempelvis varför vi använder mobilen, varför vi kör för fort etc. Hon menade att risktagande ofta ger belöning i någon form, men att säkerhet inte ger någon direkt feedback. Därför behöver vi ge positiv feedback på rätt beteende för att verka för att rätt beteende blir det normala. Ledarskapet är viktigt. På vilket sätt och hur mycket man pratar om säkerhet påverkar kulturen. Ofta är det emellertid ekonomin som blir tyngdpunkt i företagen.

Jenny Wester och Kent-Owe Johansson från Polismyndigheten Väst talade om trafikpolisens roll igår, idag och imorgon. Trafikpolisens arbete idag fokuserar på lastsäkring, kör- och vilotider och farligt gods. Man har effektiviserat sitt arbete och arbetar nu mer kvalitativt än kvantitativt. Mikael Ljung Aust från SAFER talade om att folk inte somnar bakom ratten, men ändå dör av trötthet. Förare måste lära sig att känna igen sina signaler på trötthet för att trötthetsrelaterade olyckor ska kunna förebyggas.

Birgitta Härle från Sveriges Åkeriföretag och Marica Härold från Wetterns Logistik talade om att bättre samverkan ger ökad trafiksäkerhet. De berättade om ISO 39001 som är ett bra verktyg för att styra upp det systematiska trafiksäkerhetsarbetet. Men man måste också hitta enkla sätt att arbeta med systematiskt trafiksäkerhetsarbete för att få med de små företagen. De framhöll att transportköpare bär ett ansvar för trafiksäkerheten, att de ofta ställer krav, men sällan följer upp kraven. Föreläsarna anser att ökad trafiksäkerhet kan uppnås genom permanenta alkobommar i hamnar, utökat beställansvar och fler kontroller på väg.

Anita Jisonsund från Trafikkontoret Göteborgs stad talade om Göteborg i förvandling och hur framkomligheten påverkas under byggtiden. Företagen kan också behöva se över sina rutiner för att om möjligt undvika transporter de tider på dygnet som har störst belastning. Sasko Cuklev från Volvo Trucks talade om självkörande lastbilar är en hype eller verklighet. Fördelarna med automation gäller produktivitet, trafiksäkerhet och bränsleekonomi. Det finns dock utmaningar i form av teknologi, acceptans och regelverk.

I paneldiskussionen behandlades flera ämnen. Det är viktigt att säkerställa att företagets transporter är trafiksäkra och då är det verktyg som erhålls genom ISO 39001 mycket bra. Det är dock processen som leder till själva certifieringen som är den viktigaste. Det diskuterades om yrkesstatusen bland yrkesförare är sjunkande, vilket många upplever och ser som ett stort problem. Ett ytterligare problem är att bilden av automation och förarlösa fordon gör att unga inte vågar satsa på att utbilda sig till yrkesförare. Seminariet ansåg att förare behövs och att det är få tillfällen där det går att ha ett fordon helt förarlöst. De skärpta reglerna från 1 februari 2018 om förbudet med handhållen kommunikationsutrustning innebär problem för många yrkesförare eftersom mobilen är ett verktyg i

jobbet. Det poängteras att handsfreefunktioner bör finnas i alla lastbilar, men också att mobiltelefonföretagarna börjar tänka trafiksäkerhet, t.ex. funktioner som blockeras när mobilen är i bilen.

### 5.1.3 Örebro

På seminariet i Örebro deltog 38 personer. De kom från åkerier, andra transportföretag, kommuner, branschorganisationer och arbetsgivarorganisationer med flera.

Inledningsvis talade Ingmar Resare från Sveriges Åkeriföretag om att bättre samverkan ger ökad trafiksäkerhet. Carl Johan Almqvist från Volvo Trucks pratade om självkörande lastbilar och om de är en hype eller en verklighet. NTF:s Marie Nordén talade om hur hastighetsefterlevnaden är inom den tunga trafiken. Från Länsförsäkringar talade Christer Johansson om deras produkt "Skada på karta" och om var trafikolyckorna med tunga fordon sker i Sverige. Maria Krafft från Trafikverket talade om betydelsen av ledarskapet i yrkestrafiken och att det är viktigt för att Nollvisionen ska lyckas. Trafiksäkerhet på det gröna åkeriet, var temat för ett föredrag av Roger Blom på Ernst Express. Slutligen höll Petri Ekorre från Q3 ett föredrag om hållbara stjärnmärkta transporter.

Efter föredragen genomfördes en paneldebatt om hur vi kan öka trafiksäkerheten. Beställansvaret poängterades och att det är viktigt att veta vem som har ansvar för att transporten sker på ett riktigt sätt - om det är tillverkaren, speditören eller transportören som är ansvarig. Det efterfrågades mer krav från upphandlande organisationer och att det är viktigt med samverkan kring frågorna och kontinuerlig uppföljning. Det framkom även önskemål om mer kontroller på väg.

### 5.1.4 Sundsvall

Seminariet i Sundsvall genomfördes med 50 deltagare från åkerier, företag, kommuner, försäkringsbolag, branschorganisationer, fackförbund, arbetsgivarorganisationer med flera. Infrastrukturminister Tomas Eneroth var inledningstalare. Därefter följde sex föredrag. Stefan Jonsson från Trafikverket talade, precis som Maria Krafft på seminariet i Örebro, om att ledarskap för yrkestrafiken behövs för att Nollvisionen ska lyckas. NTF:s Marie Nordén lyfte hastighetsefterlevnad i den tunga trafiken. Från Polisen i Västernorrland talade Christoffer Hallgren om kör- och vilotider. Arbetsmiljöverkets Christer Brink pratade om (o)sund konkurrens/ tillbud och olyckor och Sven Magnusson från Länsförsäkringar lyfte skadekostnader. Slutligen deltog Carl Johan Almqvist från Volvo Trucks även på detta seminarium med samma tema som i Örebro, om självkörande lastbilar är en hype eller en verklighet.

I den efterföljande paneldiskussionen var temat "Leverans till varje pris?". Debatten sammanfattade dagen och mynnade ut i följande slutsatser: vikten av att jobba med beteenden och attityder (säkerhetskultur), samla krafter och dela med sig, krav på transportörerna, samt att bra val ska löna sig för både den som köper och den som säljer transporter.

## 5.2 Regionala uppföljningsmöten

Ungefär ett halvår efter seminarierna genomfördes uppföljningsmöten där deltagarna från vårens seminarier bjöds in. Uppföljningsmötenas fokus var att utveckla idéer för att få den tunga trafiken säkrare och samtidigt mer konkurrenskraftig. Ambitionen var att mötena skulle utmynna i förslag på lösningar för företagen, samverkansmöjligheter mellan olika aktörer, men också förslag som skulle kunna ge uppslag till framtida projekt.

Totalt deltog 147 personer i uppföljningsmötena.

### 5.2.1 Helsingborg

Uppföljningsmötet i Helsingborg samlade 30 personer. Det hölls tre inspirationsföredrag med efterföljande workshop i fem grupper utifrån föredragen. Birgitta Härle från Sveriges Åkeriföretag talade om Fair Transport 2.0 – från ställningstagande till åtagande. Alexander Airosto från NTF berättade om en intervjustudie som NTF gjort bland företag som är certifierade i trafiksäkerhet enligt ISO 39001. Petra Hansson från NTF talade om distraktion.

I föredragen framkom information om de nya reglerna om beställaransvar som började gälla 1 juni 2018 och där den siste i beställarkedjan ska kontrollera att det finns trafikillstånd för att bedriva yrkesmässig trafik. Informationen om Fair Transport visade att hållbarhetsredovisning handlar om att mäta, presentera och ta ansvar. Workshopens grupper diskuterade:

- Hur kan beställaransvaret förbättra villkoren för en trafiksäker transport?
- Vilka förväntningar har transportköpare på en trafiksäker transport?
- Vilka fördelar ser en transportsäljare med Fair Transport?
- Hur kan systematiskt arbetsmiljö/trafiksäkerhetsarbete bidra till en säkrare tung transport?

Samtalen kring ovanstående frågor berörde bland annat stress och kör- och vilotider, att man måste säga nej till tidsorimliga transporter, och att Trafikverket bör se över tillgången på rastplatser.

När det gäller systematiskt trafiksäkerhetsarbete, exempelvis genom ISO 39001, så framkom i diskussionen att uppföljningssystemet är avgörande. Stat och kommun måste följa upp sina upphandlingar för att se att de får det som beställts. Vidare måste stat och kommun ta ansvar för att följa upp regelverk och transporter. Det framkom att ISO 39001 ger en dokumentation med ordning och reda som fungerar ända ut i lastbilshytten.

Efter föredraget om distraktion diskuterades faran med att mycket systematiseras via mobiltelefonen. Som förare måste man svara om det är en transportledare som ringer. Poliskontroll är viktigt, men också att kontakta företagen om man ser handhållen mobiltelefonanvändning bland förare. Polisen rapporterade emellertid att de upplever en förbättring när det gäller användningen av mobiltelefon.

### 5.2.2 Göteborg

Antalet deltagare på uppföljningsmötet i Göteborg var 68. Inledningsvis fick varje deltagare individuellt skriva ner sina egna tankar och idéer kring vad som kan skapa en säkrare tung trafik. Därefter hölls fyra föredrag. Mikael Kyller från Transportstyrelsen talade om det utökade beställaransvaret som är ett krav enligt den nya lagen. Staffan Johannesson från Volvo Cars höll ett föredrag om uppföljning för att främja trafiksäkra transporter. Thomas Hammarström och Birgitta Härle från Sveriges Åkeriföretag talade om Fair Transport, från ställningstagande till åtagande. Från NTF talade Agneta Berlin om Vägen mot Noll och om vad som är på gång samt om NTF:s rapport 2018:2 ISO 39001 - Certifiering i trafiksäkerhet.

Den efterföljande workshopen utfördes enligt en metod inspirerad av metodiken Co-creation Lab (medskapande). Deltagarna delades in i tio grupper och med utgångspunkt i de individuellt nedskrivna förslagen från morgonen, fortsatte de att arbeta med frågan vad som måste göras för att åstadkomma en säkrare tung trafik. Bland annat diskuterades ansvarsrollen och vem som är ansvarig för hela transportkedjan. Hastigheten är ett stort problem, och det hänger ihop med ekonomiska krav. Därför är det viktigt att visa exempel på företag som sköter sig och går bra, det måste vara möjligt att följa lagen och ändå gå med vinst. Teknik var också ett ämne som diskuterades i flera av grupperna – används befintlig teknik på det sätt den är avsedd för? Med polisens minskade resurser till trafikkontroller, så är det kanske dags att se över andra kontrollfunktioner i samhället. Samarbete är oerhört viktigt, samt utbildning i trafikkunskap och trafiksäkerhet i en tidig ålder. Även utbildning av blivande yrkesförare lyftes fram. YKB borde utvecklas och inkludera riskutbildning.

Det samskapade arbetssättet utkristalliserades i fyra områden, vilka workshopens deltagare ansåg viktiga att arbeta vidare med genom samverkan och utifrån de egna förutsättningarna i verksamheten. Dessa fyra områden var beställaransvaret och kvalitetskontroll, möjligheten att nyttja teknik och infrastruktur på ett bättre sätt, vikten av utbildning och fortbildning samt att det måste finnas tillräcklig övervakning.

### 5.2.3 Örebro

På uppföljningsmötet i Örebro deltog 21 personer. Flera föredrag genomfördes och därefter hölls en workshop i tre grupper.



Först ut var Per Thomson, Thomson Konsult AB, som pratade om farliga fordonskombinationer på hala vägar. Från Transportstyrelsen talade därefter Mattias Andersson och Per-Göran Persson om beställaransvar och vad som regleras i den nya yrkestrafiklagen. Mats Willén från Säker Trafik Dalarna AB talade om nya föreskrifter när det gäller lastsäkring, krav på vinterdäck, examination ADR-intyg, nya bruttoviktsregler och EU:s nya kontrolldirektiv. Lars Nordquist från NTF delade resultat från en intervjustudie som NTF gjort om ISO 39001.

I arbetsgrupperna diskuterades vad man tillsammans kan göra för att få en säkrare tung trafik, vilket ansvar beställaren respektive transportören har, samt hur vi når hållbara transporter. För att långsiktigt åstadkomma säkrare och hållbara transporter är det vissa faktorer som är av avgörande betydelse:

- Beställare av transporter är huvudmän och deras upphandling, val av transportörer och kontroll av utförande avgör den framtida utvecklingen. Om upphandlingar och kontroller har målet "säkrare och hållbara transporter" finns en god möjlighet till en positiv utveckling.
- Antalet kontroller på vägar av förare, fordon och tillstånd är idag i stort sett obefintliga. Risken att ett uppdagat felaktigt beteende ska drivas vidare av en åklagare till en rättsprocess är mycket låg. Detta medför en ökad risk för att vissa transportörer kalkylerar med att felaktigheter inte kommer att upptäckas eller lagföras. Det är därför avgörande för en positiv trafiksäkerhetsutveckling att antalet kontroller av förare, fordon och tillstånd utökas kraftigt. Kanske kan fordonskontroller utföras av även icke polisiära aktörer?

Mötesdeltagarna förslög att en obligatorisk riskutbildning införs som en av de fem delkurserna i YKB-fortbildning. Detta kan vara en metod för att under en femårsperiod ge landets samtliga förare av tunga fordon en riskutbildning. Behovet finns eftersom förare av tunga fordon på olika sätt är inblandade i många olyckor årligen, även om de inte är vållande till alla olyckorna.

Andra förslag är att transportbeställare ska ställa krav på transportörer om leverans av hållbara transporter, exempelvis när det gäller rätt certifiering, kollektivavtal, rätt tillstånd, trafiksäkra fordon och alkoholås. Vid upphandling bör man använda de verktyg som finns, exempelvis från Q3. Det är också viktigt att följa upp leveranser och göra löpande kontroller.

Det framkom även förslag om att införa en gemensam standard för vinterdäck till tunga fordon, och att lagstiftare ser över Transportörernas utsläppsavgifter, vilka varierar kraftigt runtom i Europa. Det behövs säkra uppställningsplatser för raster och nattvila med viss service. Detta skulle kunna resultera i mer och fler utvilade förare.

#### 5.2.4 Sundsvall

Uppföljningsmötet i Sundsvall samlade 28 deltagare. Inledningsvis talade Mikael Kyller från Transportstyrelsen om det utökade beställaransvaret och de krav som ställs enligt den nya lagen. Patrick Magnusson från Sveriges Åkeriföretag berättade om Fair transport – från ställningstagande till åtagande och Charlotte Akre från SCA Logistics AB delade med sig av hur SCA beställer sina transporter.

Mötesdeltagarna genomförde en workshop i fyra grupper. Frågorna som diskuterades var:

- Vad kan vi tillsammans göra för att få en säkrare tung trafik?
- Vilket ansvar har beställaren och vilket ansvar har utövaren?
- Hållbara transporter?

Det framkom att statusen för yrkesförare måste höjas och att detta borde medföra att det tas ett större ansvar i trafiken. Säkerheten bör styras med hjälp av kunskap och kvalitetssäkring – att jobba systematiskt, uppmuntra tillbudsrapportering, att uppmärksamma risker och förändra attityder. Vidare bör man också arbeta med säkerheten genom avtal och upphandling, med teknik (exempelvis alkoholås, alkobommar, att ställa ner hastighetsregulatorer till 80 km/tim), utbildning i halkkörning och sparsam körning, som förutom ekonomisk vinst också ger trafiksäkerhetsvinster.

Angående ansvarsfrågan så diskuterades att beställaren bör stärka relevanta krav, nyttja de verktyg som finns vid upphandling och följa upp. Det kan vara ett sätt att få oseriösa aktörer att försvinna. Ansvaret ligger alltså på beställaren, som även kan ställa krav på tekniska stödsystem.

Vidare diskuterades också att om företagen arbetar för en bättre arbetsmiljö så ger det bättre trafiksäkerhet och miljö. Det hänger ihop med hållbara transporter. Att certifieras innebär att företaget får ett kvitto på de åtgärder de genomfört. Så många företag som möjligt bör därför sträva efter certifiering eller motsvarande egenkontroll.

## 6 Sammanfattande diskussion

Detta projekt har välkomnats av både samarbetspartner och medverkande deltagare. Vi har fått positiv respons på initiativet att samlas kring frågan säkrare tung trafik. Det är tydligt att det finns ett stort behov och en stor otydlighet i vem det egentligen är som bär det övergripande ansvaret för den tunga trafiken. Seminarierna med efterföljande uppföljningsmöten gav deltagarna möjlighet att ta del av ny kunskap, att ställa frågor och diskutera egna och andras problem, samt nätverka och få nya kontakter.

Projektet genomfördes på fyra olika ställen i landet, för att täcka in så stora delar av landet som möjligt. Problemen upplevdes emellertid ganska likartade, oavsett i vilken landsdel man verkade. Man har liknande upplevelser och svårigheter att bemästra. De regionala seminarierna och uppföljningsmötena resulterade i fyra huvudfrågor vilka man anser vara de viktigaste att jobba vidare med.

### 6.1 Kvalitetssäkring och egenkontroll

Det finns behov av att lyfta beställaransvaret i organisationerna för att bidra till att skapa normer. I dag saknas en kontrollfunktion och risken att bli upptäckt vid fusk är därmed minimal.

Upphandling bör ske på andra sätt och med andra värden än att priset alltid ska väga tyngst. Ekonomiska incitament kan uppmuntra till lagöverträdelser. Det är därför viktigt att ställa rätt krav i upphandlingen och att dessa krav sedan följs upp. Upphandlaren är den som är ansvarig vid avvikelser. Fair Transport underlättar för transportköparen att göra upphandlingar med åkerier som tar ansvar.

Det är viktigt att vara tydlig med rollerna i vem som är ansvarig för transporter från A till B. Krav måste ställas, men det är lika viktigt att de följs upp. Viktigt är också att arbetsgivaren är tydlig med vad som gäller och att underlätta för förarna att göra rätt. Egenkontroll behövs inom företagen. Hur följer man upp förarna och vad händer om man gör fel? Lika viktigt är det att uppmärksamma det som görs rätt, och att visa att det ska löna sig att göra rätt. Goda exempel bör lyftas och belysa att det går att följa lagar och regler som ger goda arbetsförhållanden och ändå gå med vinst. Hastighetsefterlevnad är en faktor som bidrar till goda arbetsförhållanden med förare som mår bra. Studier visar att de som kör ecodriving är mindre stressade.

De flesta kontroller visar på god kvalitet på fordonen, men enligt polisen är dåliga däck ett bekymmer. Det är önskvärt att föraren kontrollerar däcken innan avfärd och att det avsätts tid för det. Men frågan är om detta är förarens ansvar eller om ansvaret ligger högre upp i kedjan. Det kan dessutom finnas ett behov av fler stickprovskontroller på fordonen.

Det behövs en företagskultur med ordning och reda, där ansvar tas i alla led, från ledningen till de enskilda förarna som utför transporter. Attityder kan behöva förändras som ett led mot ett större ansvarstagande.

Det behövs uppföljningar av de olyckor som sker, vem eller vad som vållat olyckorna. Det gäller om det är något inne i fordonet (mobil, handdator) eller något som hänt utanför fordonet som påverkat olyckan. Stressen hos förare upplevs som ett problem, och kan bidra till olyckor.

Yrkestrafiken kan genom en bättre hastighetsefterlevnad bidra till att de nationella trafiksäkerhetsmålen uppnås. Att få yrkestrafiken att bli bättre på att hålla gällande hastighetsgränser, är en fråga som ligger nära företagens egenkontroll och stressen som många yrkesförare känner.

## 6.2 Tekniska lösningar och infrastruktur

Teknik kan lösa problem och underlätta. Men frågan är om förarna känner till och använder de tekniska stödsystem som redan finns i bilarna. Det finns kanske ett behov att utvärdera den teknik som redan förekommer, innan fler system införs.

För att komma tillrätta med problematiken med alkohol och droger finns en stor efterfrågan på obligatoriska alkolås, alkobommar och drogtester.

Elektronisk fjärrövervakning förenklar kontroll av överlast, hastighet, bältesanvändning, kör- och vilotider. Tekniken kanske kan utvecklas och på så sätt underlätta och bidra till säkrare trafik.

Det är önskvärt med förändrad infrastruktur såsom lastbilsfiler som underlättar kolonnkörning, samt en optimering av transporterna på vägarna då trafikflödet är lågt (nattetid).

## 6.3 Utbildning och fortbildning

Utbildning om trafik och trafiksäkerhetskunskap måste finnas på schemat i skolan redan från förskoleklass. Alla som vistas i trafiken är trafikanter och en del av systemet, men vem som har ansvaret för att utbilda inom trafik är okänt.

En bättre grundutbildning för lastbilsförare kan bidra till en högre status i yrkeskåren.

Fortbildning är viktigt för att öka medvetenhet om konsekvenser av risktagande. YKB (yrkeskompetensbevis) som fortbildning måste utvärderas. Förslagsvis instiftas en uppföljande trafiksäkerhets- och riskutbildning som måste genomgåas med regelbundna mellanrum, genom att vara en del av YKB.

Information om exempelvis nya lagar och regler behöver bli mer publika. Information om trafikstörningar behöver också förbättras.

## 6.4 Samhällets övervakning

Det finns ett stort behov av övervakning när det gäller regelefterlevnad på vägarna. Samhällets övervakning måste utvecklas och samverkan mellan myndigheter bör öka. Dagens poliser räcker inte till, det skulle behövas en ny yrkesgrupp av övervakare som kontrollerar regelefterlevnad. Eller är högre böter en lösning eller att överträdelsestraffas genom t.ex. kvarhållning och beslagtagning? Kontroller för äldre förare föreslås. Även fler kontrollplatser behövs. Ett felaktigt handlande eller beteende måste få kännbara konsekvenser.

De lagar och regler som gäller behöver förtydligas, vet man om förutsättningarna är det lättare att göra rätt. Olika myndigheters ansvar behöver knytas ihop och det behövs en ökad transparens mellan myndigheter och ett ökat samarbete mellan tull, polis etc.

# 7 Förslag att arbeta vidare med

NTF anser det vara angeläget att fortsätta arbetet för att skapa en säkrare tung trafik. Antalet dödsolyckor där tunga transporter har varit involverade har dessvärre ökat under 2018, varför ytterligare insatser kommer att krävas.

Vi tror på samverkan och vi upplever att vi fick ett bra gensvar på vår inbjudan att engagera sig i frågan då många valde att medverka på våra seminarier och uppföljningsmöten. Nedan följer ett urval av ett par mer konkreta idéer att arbeta vidare med:

Förstärka grundutbildningen för gymnasieelever på fordonsprogram genom inbjudan till trafiksäkerhetsdagar som genomförs i samverkan med andra aktörer. Eleverna får riskutbildning i både

teori och praktik på trafikövningsplats, de får möta Polis, Räddningstjänst, försäkringsbolag m.fl. Studiematerial tas fram för att användas både inför och efter trafiksäkerhetsdagen så att lärare och elever kan jobba med frågorna över en längre period.

Genomföra informationsaktiviteter för att skapa ökad kännedom och aktiv användning av Transportstyrelsens skrift *Säkerhetskultur – definition och tillämpning*. Flera företag vill förbättra sig inom området säkerhetskultur, men jobbar kanske inte med ledningssystem och vet inte riktigt hur de kommer igång.

Skapa uppmärksamhet kring vikten av en säker tung trafik genom ett spel eller en app med frågor om trafikregler (främst nya och lite svåra) som kan laddas ner av yrkesförare, studerande på fordonsprogram m.fl.

Genomföra ett testprojekt där utvalda grupper av yrkesförare får möjlighet att, utöver nuvarande fem YKB-dagar, göra en sjätte dag med riskutbildning inklusive praktiska övningar. Effekterna kan utvärderas av forskare.

En fortsättning av de regionala seminarierna är önskvärt, både från NTF:s, Sveriges Åkeriföretags och deltagarnas sida. Problemet är stort och komplext och då det inte finns en uttalad ansvarskedja är fortsatt och ökad samverkan essentiell för att den tunga trafiken ska bli säkrare.

## Referenser

- (1) Näringsdepartementet (2016) Nystart för Nollvisionen. Ett intensifierat arbete för trafiksäkerheten i Sverige. Artikelnummer N2016.30.  
[https://www.regeringen.se/4a509c/contentassets/00c9b57223d74e1fa0fe4da50e1e4e83/trafiksakerhet\\_160905\\_webb.pdf](https://www.regeringen.se/4a509c/contentassets/00c9b57223d74e1fa0fe4da50e1e4e83/trafiksakerhet_160905_webb.pdf)
- (2) Näringsdepartementet (2017) Regeringsbeslut till Trafikverket: Uppdrag att ta fram en handlingsplan för tillämpning av vägtrafiksäkerhetsstandarden ISO 39001 i myndighetens verksamhet.  
<http://www.regeringen.se/4a6c01/contentassets/14b74fdd18e64470b005b1118589949d/rb-ii-n2017-05709-ts.pdf>
- (3) Gustafsson S., Forward S., Larsson J., Simonsson L., Sörensen G. & Vadeby A. (2012) Vägtrafikens hastigheter. Kunskapsinventering. VTI notat 6-2012. Statens väg- och transportforskningsinstitut. <http://vti.diva-portal.org/smash/get/diva2:669257/FULLTEXT01.pdf>
- (4) Trafikverket (2017). Analys av trafiksäkerhetsutvecklingen 2016. Målstyrning av trafiksäkerhetsarbetet mot etappmålen 2020. Trafikverket. Publikationsnummer 2017:098.  
[https://trafikverket.ineko.se/Files/en-US/25320/Ineko.Product.RelatedFiles/2017\\_098\\_analys\\_av\\_trafiksakerhetsutvecklingen\\_2016.pdf](https://trafikverket.ineko.se/Files/en-US/25320/Ineko.Product.RelatedFiles/2017_098_analys_av_trafiksakerhetsutvecklingen_2016.pdf)
- (5) Folksam (2017) Rapport Hastighetsöverträdelser yrkestrafik.  
<http://mb.cision.com/Public/1524/2337146/ba7c7b96647ac02f.pdf>
- (6) Kockum S., Örtlund R., Ekfjorden A. & Wells P. (2017) Volvo trucks Safety report 2017. Volvo Trucks Accident Research Team. <https://www.volvogroup.com/content/dam/volvo/volvo-group/markets/global/en-en/about-us/traffic-safety/Safety-report-170627.pdf>