



SÅ rapport 2012-1

## Erfarenheter av ledningssystem för trafiksäkerhet och den nya internationella standarden ISO 39001



SVERIGES ÅKERIFÖRETAG

## Förord

Sveriges Åkeriföretag organiserar ca 8000 åkeriföretag i Sverige vilket motsvarar ca 80 procent av åkeriföretagen i yrkesmässig trafik i Sverige. Yrkestrafikföretagen sysselsätter ca 60000 anställda och ca 30000 motorfordon, främst tyngre lastbilar. Därtill används ett stort antal tunga släpvagnar och påhängsvagnar av transportnäringen.

Sveriges Åkeriföretag tog år 2003 fram en trafiksäkerhetsstandard, baserad på ledningsprinciper i ISO 14 001, och som implementerats och certifierats i 141 åkeriföretag i Sverige. I föreliggande rapport redogörs för erfarenheter från dessa företag baserat på en enkätundersökning.

Sveriges Åkeriföretag har också medverkat till framtagning av den nya internationella trafiksäkerhetsstandard ISO 39001 som enligt plan publiceras i november 2012. Sveriges Åkeriföretag har under 2012 påbörjat certifiering av företag inom transportnäringen enligt förslaget (DIS) till ny standard, ledningssystem för trafiksäkerhet ISO 39001. Erfarenheter från detta arbete med trafiksäkerhet redovisas i denna rapport.

Till alla företag som medverkat med svar på enkätundersökningen riktas ett varmt tack. Tack också till Hans Engström i Sveriges Åkeriföretag som har medverkat vid undersökningens genomförande.

Ett särskilt tack till Närkefrakt, Richard Nilborn, som ställt material till förfogande till denna rapport. Närkefrakt har den 28 mars 2012 certifierats enligt DIS ISO 39001 av Sveriges Åkeriföretag.

Analys och sammanställning av denna rapport har gjorts av undertecknad.

Stockholm i april 2012

Mårten Johansson  
Sveriges Åkeriföretag

## Innehållsförteckning

Förord .....	2
1 Sammanfattning.....	5
Summary.....	8
2 Döda i vägtrafikolyckor i Sverige, 2007-2011 .....	11
2.1 Utdrag ur EUs VITBOK .....	12
3 Certifiering av ledningssystem i åkerinäringen .....	14
4 Trafiksäkerhetsundersökning .....	15
4.1 Typ av företag i undersökningen .....	15
4.1.1 Antal anställda.....	15
4.1.2 Antal motorfordon .....	16
4.1.3 Huvudsaklig verksamhet .....	17
4.1.4 Har flera certifikat.....	18
4.1.5 Antal år med trafiksäkerhetscertifikat .....	19
4.1.6 Företagets lönsamhet .....	20
4.2 Erfarenheter i trafiksäkerhetscertifierade företag.....	21
4.2.1 Svårast att uppnå i företagens arbete med trafiksäkerhet .....	21
4.2.2 Företagens bästa råd till andra för att öka trafiksäkerheten.....	22
4.3 Vad har uppnåtts i trafiksäkerhetscertifierade företag.....	23
4.3.1 Döda och allvarligt skadade per år .....	23
4.3.2 Måluppfyllelse i trafiksäkerhetsarbetet .....	24
<i>Använder bilbälte</i> .....	27
<i>Följer hastighetsreglerna</i> .....	28
<i>Följer överlastreglerna</i> .....	29
<i>Rätt fordon för uppgiften</i> .....	30
<i>Felfria fordon</i> .....	31
<i>Följer kör- och vilotidsregler</i> .....	32

<i>Förarnas kondition och hälsa</i> .....	33
<i>Minimera olyckshändelser</i> .....	34
<i>Bidrar till kundnöjdhet</i> .....	35
<i>Bidrar till företagets lönsamhet</i> .....	36
5 ISO 39001 Ledningssystem för trafiksäkerhet.....	37
5.1 Metod för riskanalys inom trafiksäkerhet.....	37
Bilagor .....	40
Bilaga 1 .....	40
<i>Bilaga 1a: Dödsfall efter det att företaget införde ledningssystem för trafiksäkerhet</i> .....	40
<i>Bilaga 1b: Allvarliga personskador efter det att företaget införde ledningssystem för trafiksäkerhet</i> .....	41
Bilaga 2 .....	42
<i>Bilaga 2a: Närkefrakt 2011. Trafiksäkerhetsfaktorer, säkra vägar, säkra fordon</i> .....	42
<i>Bilaga 2b: Närkefrakt 2011, Trafiksäkerhetsfaktorer, säkra trafikanter</i> .....	44
<i>Bilaga 2c: Närkefrakt 2011, Trafiksäkerhetsfaktorer, olycksberedskap mm</i> .....	45
<i>Bilaga 2d: Närkefrakt 2011, Utvärdering av efterlevnad av lagar och andra krav</i> .....	46
Bilaga 3: Dödade personer i olyckor med tunga lastbilar delaktiga åren 2003-2011 .....	47

## 1 Sammanfattning

Sveriges Åkeriföretag tog år 2003 fram en trafiksäkerhetsstandard baserad på ledningsprinciperna i ISO 14001 och har certifierat ett stort antal företag enligt denna standard. Trafiksäkerhetsaspekter som t.ex. laglig hastighet, användning av bälte och drogfrihet samt policy, mål, uppföljning, korrigerande och förebyggande åtgärder hanteras enligt kända principer för ledningssystem inom ramen för Sveriges Åkeriföretags trafiksäkerhetsstandard. I genomsnitt har dessa företag 6 års erfarenhet av certifierat trafiksäkerhetsarbete. Nästan alla är också kvalitetscertifierade enligt ISO 9001 och miljöcertifierade enligt ISO 14001.

I denna rapport redovisas en enkätundersökning som genomfördes i februari 2012 i 141 trafiksäkerhetscertifierade åkeriföretag. Sedan certifiering av trafiksäkerhetsarbetet genomförts uppges, enligt en bearbetning av enkätsvaren, att totalt 3,6 personer dör och 7,5 personer skadas allvarligt per år i trafikolyckor där något av dessa certifierade företag är inblandat. Företagen sysselsätter ca 7800 anställda direkt eller indirekt via andra samverkansformer t.ex. via gemensam marknadsorganisation, typ lastbilcentral. När det gäller företagens lönsamhet anger ca 40 procent att den är god eller mycket god. 40 procent av företagen anger att lönsamheten är tillfredställande.

Att sätta upp mätbara mål och följa upp resultatet av åtgärder, är exempel på svårigheter i trafiksäkerhetsarbetet, enligt företagens enkätsvar. De fyra vanligaste trafiksäkerhetsfaktorerna som företagen kan påverka är i nämnd ordning hastighet, bältesanvändning, minimera olycksrisk samt kör- o vilotider. Måluppfyllelsen i trafiksäkerhetscertifierade företag är hög eller mycket hög:

- Trafiksäkerhetsarbete - 84 procent av certifierade företag inom trafiksäkerhet anger att de har en hög eller högsta möjliga måluppfyllelse.
- Bältesanvändning - 85 procent anger hög eller högsta möjliga måluppfyllnad
- Följer hastighetsregler - 84 procent anger hög eller högsta möjliga måluppfyllnad.
- Följer överlastregler - 85 procent anger hög eller högsta möjliga måluppfyllnad
- Rätt fordon för uppgiften - 94 procent anger hög eller högsta möjliga måluppfyllnad.
- Felfria fordon - 82 procent anger hög eller högsta möjliga måluppfyllnad.
- Följer kör- och vilotider - 89 procent anger hög eller högsta möjliga måluppfyllnad.
- Förarnas kondition och hälsa - 71 procent anger hög eller högsta möjliga måluppfyllnad.
- Minimera olyckshändelser - 88 procent anger hög eller högsta möjliga måluppfyllnad.
- Bidrar till kundnöjdhet - 84 procent anger hög eller högsta möjliga måluppfyllnad.
- Bidrar till företagets lönsamhet - 72 procent anger hög eller högsta möjliga måluppfyllnad.

År 2010 var antalet trafikdöda i Sverige ca 2,8 personer per 100000 innevånare. Motsvarande siffra inom EU för år 2010 var i medeltal 6,2<sup>1</sup> döda per 100000 innevånare. EU-

---

<sup>1</sup> Källa EU kommissionen

kommissionens vitbok<sup>2</sup> anger ambitionen att fram till 2050 uppnå ett mål med nästan inga dödsolyckor i trafiken. EU har som målsättning att i linje med detta mål halvera antalet dödsolyckor på vägarna fram till 2020.

Lastbilar är inblandade i ca 20 procent av dödsolyckorna i Sverige som år 2010 var totalt 57 personer varav 53 döda av lastbil och 4 personer i lastbil. Det innebär att betydligt fler medtrafikanter dödas än personer som färdas i lastbil.

Minst sex procent av antalet döda i trafiken anses orsakas av en avsiktlig handling, d.v.s. självmord. Mörkertalet när det gäller självmord är stort eftersom orsaken till en olycka inte alltid kan klarläggas.

Nästan hälften av dödsolyckorna med lastbil inblandad, 46 procent år 2010, sker med mötande trafik. Enligt Trafikverket är det per körd sträcka 4 gånger större risk att dödas på vägar med mötande trafik jämfört med att köra på mötesfria vägar. Det innebär att eliminering av risker med mötande trafik är en viktig åtgärd för ökad trafiksäkerhet. Till exempel genom att bygga motorvägar eller att montera anordningar som separerar trafiken på befintliga vägar.

Förslaget till ny standard (DIS) ISO 39001 fastställer kraven för ledningssystem för trafiksäkerhet för att, där så är möjligt, minska antalet döda och allvarligt skadade i trafiken. Kraven inkluderar policy, mål och handlingsplaner som beaktar lagkrav och faktorer inom trafiksäkerhet och som kan kontrolleras och påverkas.

Från år 2012 certifierar Sveriges Åkeriföretag ledningssystem för trafiksäkerhet enligt ISO 39001. Sveriges Åkeriföretag certifierade den 28 mars 2012 det första företaget, Närkefrakt, enligt DIS ISO 39001.

För att bestämma mål och handlingsplaner i trafiksäkerhetsarbetet behöver viktiga trafiksäkerhetsfaktorer analyseras med avseende på risken att skadas allvarigt eller att dö i trafiken. Metod för riskanalys inom trafiksäkerhet redovisas i denna rapport. Vägledande för prioriteringar av mål och handlingsplaner inom trafiksäkerhet bör vara hög risk, allvarlig konsekvens, lagkrav eller kundkrav. Vid analys av åtgärder inom trafiksäkerhet, behöver riskanalys göras på lång sikt t.ex. 10-20 år, och omfatta flera förare. För mindre företag innebär detta att det blir enklare att se att alla små pusselbitar sammantaget har en betydelse för trafiksäkerheten.

Viktiga faktorer inom trafiksäkerhet för lastbilsförare och åkeriföretag att ha fokus på är t.ex. hastighet, säkerhetsbälte, lastsäkring, att se och att synas, förarens hälsa, trötthet, distraktion, alkohol och droger. Vid arbete med riskanalyser av trafiksäkerhetsfaktorer i åkerinäringen kan konstateras att förare av tunga fordon allt för ofta utpekats som "boven" i trafiksäkerhetssammanhang. Flera andra intressenter kan medverka till att förbättra trafiksäkerheten. Trafiksäkerhet skapas gemensamt av föraren, medtrafikanter, åkeriföretaget, kunder, fordonstillverkare och väghållaren.

Exempel på trafiksäkerhetsrisker<sup>3</sup> som väghållaren bör hantera är hastighetsbegräns-

---

<sup>2</sup> KOM(2011) 144 slutlig, VITBOK, Färdplan för ett gemensamt europeiskt transportområde – ett konkurrenskraftigt och resurseffektivt transportsystem

<sup>3</sup> Granlund: Reducing Health and Safety Risks on Poorly Maintained Rural Roads

ning, utformning av vägbank och dess lutning, dosering av kurvor, vattenavrinning, underhåll, ytegenskaper och friktion, utformning av vägräcken, sidoområden och säkerhetszoner, vägkorsningar, av- och påfarter etc.

Alla intressenter bör ta ansvar och vidta åtgärder för ökad trafiksäkerhet. ISO 39001 är en bra vägledning i detta arbete.

Några råd till andra om trafiksäkerhet från trafiksäkerhetscertifierade företag är:

- Använd bälte och kör lugnt.
- Respektera alla i trafiken.
- Tidsvinsten blir inte så stor om man ökar hastigheten. Så håll hastigheten.
- Föregå med gott exempel.

## Summary

In 2003, Sveriges Åkeriföretag [the Swedish Association of Road Transport Companies] produced a road traffic safety standard based on the management principles in the ISO 14001 standard and has certified a large number of companies according to this standard. Road safety aspects such as legal speed limits, use of seat belts and being drug-free while driving as well as policies, objectives, monitoring and corrective and preventive measures are managed according to known principles for management systems within the framework of the Swedish Association of Road Transport Companies road traffic safety standard. These companies have an average of 6 years' experience in certified road traffic safety work. Nearly all of them also hold quality certification according to the ISO 9001 standard and environmental certification according to the ISO 14001 standard.

This report presents a survey conducted in February 2012 at 141 road transport companies holding road traffic safety certification. According to figures derived from the survey responses, since certification of road traffic safety work began an average of 3.6 persons have died and 7.5 persons have been seriously injured each year in road traffic accidents involving a certified company. The companies employ approximately 7,800 people directly or indirectly through other forms of cooperation such as via common market organisations such as *lastbilcentral*. As far as the companies' profitability is concerned, approximately 40 per cent state that it is good or very good. 40 per cent of the companies state that their profitability is satisfactory.

According to the companies' responses in the survey, setting measurable goals and monitoring the results of measures are examples of the difficulties involved in road traffic safety work. The four most common road traffic safety factors that are within the companies' control are speed, use of seat belts, minimising the risk of accidents and driving and rest periods, in that order. The fulfilment of objectives at companies holding road traffic safety certification is high or very high:

- Road traffic safety work – 84 per cent of companies holding road traffic safety certification state that they have a high or the highest possible level of fulfilment.
- Use of seat belts – 85 per cent state that they have a high or the highest possible level of fulfilment
- Comply with speed limits – 84 per cent state that they have a high or the highest possible level of fulfilment.
- Comply with rules on overloading – 85 per cent state that they have a high or the highest possible level of fulfilment
- The right vehicle for the job – 94 per cent state that they have a high or the highest possible level of fulfilment.
- Fault-free vehicles – 82 per cent state that they have a high or the highest possible level of fulfilment.
- Comply with driving and rest periods – 89 per cent state that they have a high or the highest possible level of fulfilment.
- Fitness and health of drivers – 71 per cent state that they have a high or the highest possible level of fulfilment.
- Minimise the number of accidents – 88 per cent state that they have a high or the highest possible level of fulfilment.
- Contribute to customer satisfaction – 84 per cent state that they have a high or the highest possible level of fulfilment.
- Contribute to the company's profitability – 72 per cent state that they have a high or the highest possible level of fulfilment.



In 2010 there were approximately 2.8 road traffic fatalities per 100,000 inhabitants in Sweden. The corresponding figure in the EU for 2010 was an average of 6.2<sup>[1]</sup> fatalities per 100,000 inhabitants. The European Commission's White Paper<sup>[2]</sup> states the objectives of moving close to zero fatalities in road transport by 2050. In line with this goal, the EU aims at halving road casualties by 2020.

Trucks are involved in approximately 20 per cent of fatal accidents in Sweden which, in 2010, involved a total of 57 people, of which 53 were killed by trucks and 4 were killed travelling in a truck. This means that significantly more other road users are killed than people travelling in a truck.

At least six per cent of the number of road traffic fatalities are considered to be caused by a deliberate act, i.e. suicide. As far as suicide is concerned, the number of unrecorded cases is high because the cause of an accident cannot always be clearly identified.

Almost half the fatal accidents involving trucks – 46 per cent in 2010 – occur when there is oncoming traffic. According to Trafikverket [the Swedish National Transport Administration], the risk of being killed on the roads, per distance travelled, is 4 times higher when there is oncoming traffic than when there is no oncoming traffic. This means that elimination of risks involving oncoming traffic is an important measure to improve road safety. This may be achieved, for example, by building motorways or by installing systems for separating traffic on existing roads.

The proposed new (DIS) ISO 39 001 standard establishes requirements for road safety management systems to reduce the number of fatalities and serious injuries in road traffic where possible. The requirements include policies, objectives and action plans that take into account legal requirements and factors in road safety and that can be controlled and influenced.

From 2012, the Swedish Association of Road Transport Companies certifies road safety management systems according to the ISO 39001 standard. On 28 March 2012, the Swedish Association of Road Transport Companies certified the first company, Närkefrakt, according to the DIS ISO 39001 standard.

Important road safety factors need to be analysed in terms of the risk of being seriously injured or dying in road traffic in order to determine objectives and action plans in road traffic safety work. A method for risk analysis in road traffic safety is presented in this report. The factors of high risk, serious consequences, legal requirements or customer requirements should determine the priorities for objectives and action plans in road traffic safety. When analysing road traffic safety measures, a long-term risk analysis needs to be carried out, e.g. over 10–20 years, including a number of drivers. For smaller companies, this will make it easier for them to see that all the small pieces of the puzzle together have a bearing on road traffic safety.

Important road safety factors for truck drivers and road transport companies to focus on include speed, seat belts, cargo securing, to see and be seen, the driver's health, tired-

---

<sup>[1]</sup> Source: European Commission

<sup>[2]</sup> COM(2011) 144 final, WHITE PAPER, Roadmap to a Single European Transport Area – Towards a competitive and resource efficient transport system

ness, distraction, alcohol and drugs. In the case of work relating to risk analyses on road safety factors in the road transport industry, it may be stated that drivers of heavy vehicles are too often singled out as the "culprit" in a road safety context. Several other interested parties can help improve road safety. Road safety is brought about jointly by the driver, other road users, the road transport company, customers, vehicle manufacturers and the body responsible for road maintenance.

Examples of road traffic safety risks<sup>[3]</sup> that should be managed by the body responsible for road maintenance include speed restrictions, design of road embankments and their inclination, mitigation of curves, drainage, maintenance, surface properties and friction, design of crash barriers, roadside areas and safety zones, road crossings, entrances and exits, etc.

All interested parties should take responsibility and adopt measures to improve road safety. ISO 39001 provides excellent guidance in this work.

Advice on road traffic safety from companies holding road traffic safety certification includes:

- Use a seat belt and drive at a proper speed.
- Have respect for everyone on the road.
- Increasing your speed will not save you much time, so keep to the speed limit.
- Set a good example to others.

---

<sup>[3]</sup> Granlund: Reducing Health and Safety Risks on Poorly Maintained Rural Roads

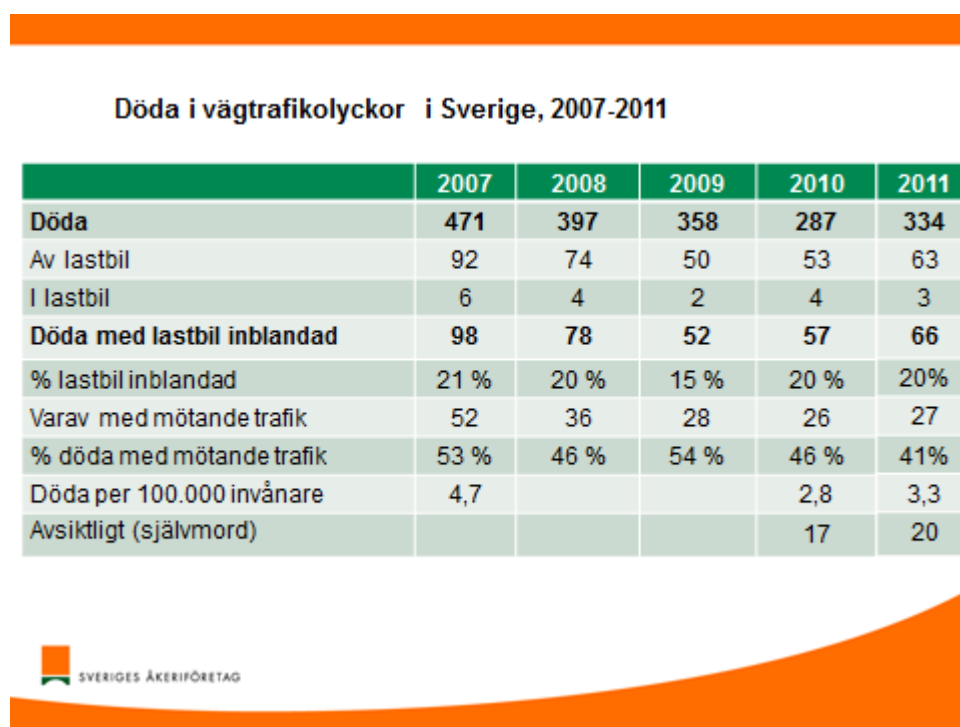
## 2 Döda i vägtrafikolyckor i Sverige, 2007-2011

Antalet döda i vägtrafiken i Sverige har minskat från 471 år 2007 till 287 år 2010 och sedan ökat till 334 för år 2011.

För år 2010 innebär detta att 2,8 personer per 100000 innevånare dör i trafiken i Sverige. Motsvarande siffra inom EU för år 2010 var i medeltal 6,2<sup>4</sup> döda per 100000 innevånare. Lastbilar är inblandade i 20 procent av dödsolyckorna, totalt 57 personer, där 53 personer döda av lastbil och 4 personer i lastbil. Under 2011 dog tre personer som färdades i lastbil och med lastbil inblandad dog ytterligare 63 medtrafikanter. Minst sex procent av antalet döda i trafiken anses orsakas av avsiktlig handling, självmord. Mörkertalet när det gäller självmord är stort eftersom orsaken till en olycka inte alltid kan klarläggas.

Nästan hälften av dödsolyckorna, 46 procent år 2010, med lastbil inblandad sker med mötande trafik. Det innebär att eliminering av risker med mötande trafik är en viktig åtgärd för ökad trafiksäkerhet.

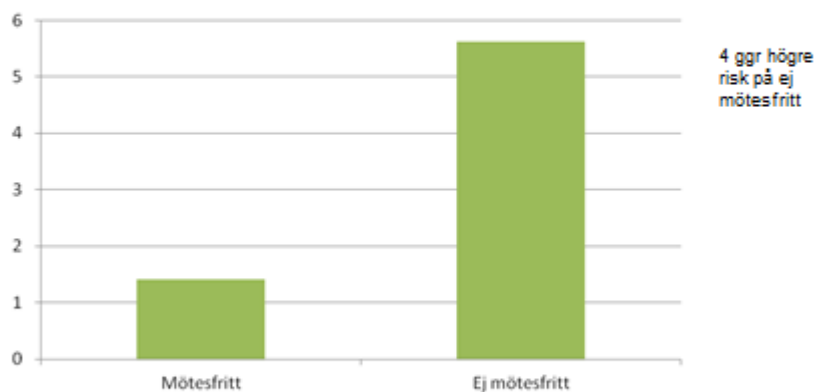
Mötesfria vägar är väsentligt mycket säkrare för trafikanterna. Enligt Trafikverket (figur 2) dör det fyra gånger mer trafikanter på vägar som inte är mötesfria.



Figur 1: Döda i vägtrafikolyckor i Sverige.

<sup>4</sup> Källa EU kommissionen

## Risk att omkomma på mötesfritt resp. ej mötesfritt, dödade per miljard körda km (statligt vägnät) 2011



14 2012-04-18

TRAFIKVERKET

Figur 2: Risk att omkomma på mötesfritt respektive ej mötesfritt.

### 2.1 Utdrag ur EUs VITBOK

Nedan följer ett antal för åkerinäringen relevanta citat från EUs VITBOK. Sveriges Åkeriföretags arbete med trafiksäkerhet beaktar den färdplan som EUs vitbok anger.

Bryssel den 28.3.2011  
KOM(2011) 144 slutlig

#### VITBOK

#### Färdplan för ett gemensamt europeiskt transportområde – ett konkurrenskraftigt och resurseffektivt transportsystem

- Minskad rörlighet är inget alternativ.
- Godstransporter på korta och medellånga distanser (under 300 km)<sup>5</sup> kommer även fortsättningsvis att ske med lastbil. Utöver att uppmuntra alternativa transportlösningar (järnväg och sjötransporter) är det därför viktigt att förbättra lastbilarnas effektivitet, genom utveckling och spridning av nya motorer och rena bränslen, användning av intelligenta transportsystem samt ytterligare åtgärder för att förbättra marknadsmekanismerna.

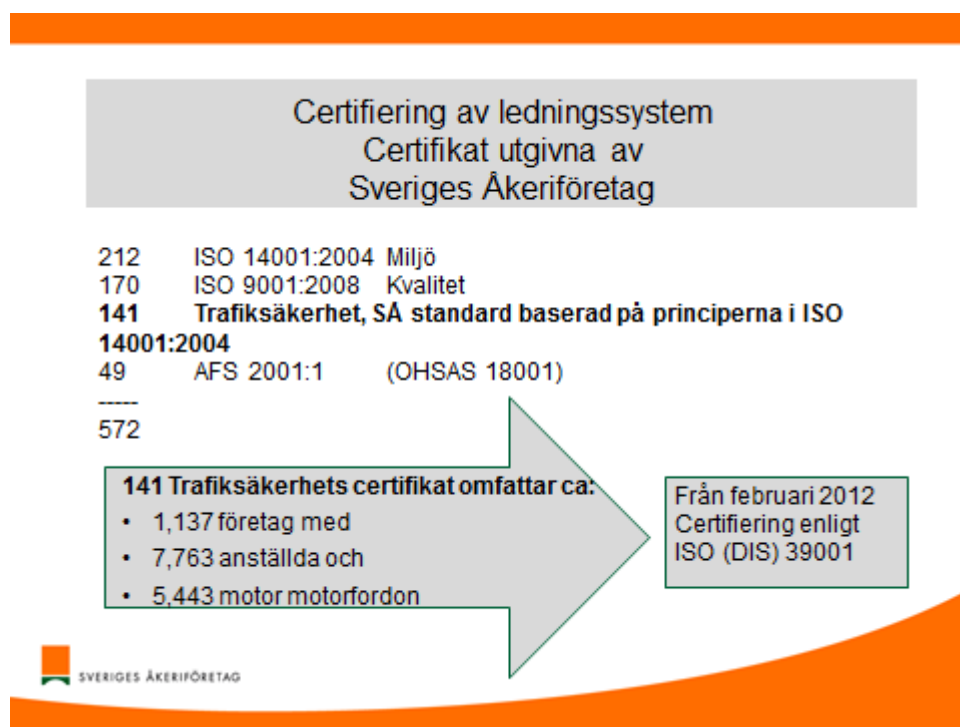
<sup>5</sup> Enligt uppgifter från Eurostat sker mer än hälften (viktmässigt) av alla godstransporter på vägarna på sträckor på högst 50 km och mer än tre fjärdedelar på sträckor på högst 150 km.

- Gränssnittet mellan godstransporter på långa sträckor och den sista transportsträckan bör organiseras effektivare. Syftet är att begränsa enskilda leveranser – vilket är den minst effektiva delen av transporten – till kortast möjliga vägsträcka. Användningen av intelligenta transportsystem bidrar till trafikförvaltning i realtid och minskar leveranstiderna och överbelastningen vid leveranser den sista transportsträckan. Detta kan ske med lätta lastbilar för stadsbruk med låga utsläpp. Både utsläppen i luften och bullernivån skulle minska om man använde el- eller vätebaserad teknik eller hybridteknik. På så vis borde en större del av godstransporterna i stadsmiljö kunna ske nattetid, vilket skulle minska problemen med trafikstockningar i rusningstrafik.
- Fram till 2050 uppnå ett mål med nästan inga dödsolyckor i trafiken. EU har som målsättning att i linje med detta mål halvera antalet dödsolyckor på vägarna fram till 2020. Se till att EU blir världsledande när det gäller säkerhet och trygghet inom alla transportmedel.
- Även om antalet döda i trafiken nästan halverats i EU under det senaste årtiondet omkom 34500 personer på våra vägar under 2009. Insatser inom områdena teknik, tillämpning, utbildning och uppmärksammande av särskilt utsatta trafikanter kommer att vara speciellt betydelsefulla för att ytterligare drastiskt kunna minska antal trafikdöda.
- En nollvision på området trafiksäkerhet
  - Harmonisera och sprida trafiksäkerhetsteknik – t.ex. system för förarassistans, (smarta) farthållare, bältesvarnare, eCall, samverkande system och gränssnitt fordon/infrastruktur – samt förbättrad bilprovning bland annat när det gäller alternativa framdrivningssystem.
  - Utarbeta en omfattande strategi för insatser vid trafikskador och för akuta räddningsinsatser, bland annat gemensamma definitioner och standardklassificering av skador och olyckor med dödlig utgång, i syfte att fastställa ett mål för olycksminskning.
  - Fokusera på utbildning och fortbildning för alla användare. Verka för användning av säkerhetsutrustning (bilbälten, skyddskläder, skydd mot olovliga ingrepp).
  - Särskilt uppmärksamma sårbara användare som fotgängare, cyklister och motorcyklister, även genom säkrare infrastruktur och fordonsteknik.

### 3 Certifiering av ledningssystem i åkerinäringen

Sveriges Åkeriföretag certifierar ledningssystem inom kvalitet, miljö, trafiksäkerhet och systematiskt arbetsmiljöarbete. Totalt har ca 600 certifikat utfärdats vilka följs upp årligen. De flesta företagen har flera certifikat, vanligast är certifiering enligt ISO 14001 miljöledningssystem och näst vanligast ISO 9001 kvalitetsledningssystem.

Sveriges Åkeriföretag tog år 2003 fram en egen trafiksäkerhetsstandard baserad på principerna i ISO 14001. Trafiksäkerhetsaspekter som t.ex. laglig hastighet, användning av bälte och drogfrihet samt policy, mål, uppföljning, korrigerande och förebyggande åtgärder hanteras där enligt kända principer för ledningssystem.



Figur 3: Certifikat utgivna av Sveriges Åkeriföretag.

En enkätundersökning genomfördes i februari 2012 i 141 certifierade företag inom trafiksäkerhet med en svarsfrekvens på 75 procent, vilket i sammanhanget är en hög svarsfrekvens. Bland dessa certifierade företag ingår lastbilcentraler vilket innebär att vissa enskilda certifikat omfattar ledningssystem för flera företag med flera anställda och många fordon. Totalt omfattar undersökningen trafiksäkerhetsarbete i 1 137 företag med totalt 7763 anställda och 5 443 motorfordon.

Från februari 2012 certifieras dessa 141 företag enligt DIS ISO 39001 och enligt ISO 39001 från november 2012 när standarden har fastställts och publicerats.

## 4 Trafiksäkerhetsundersökning

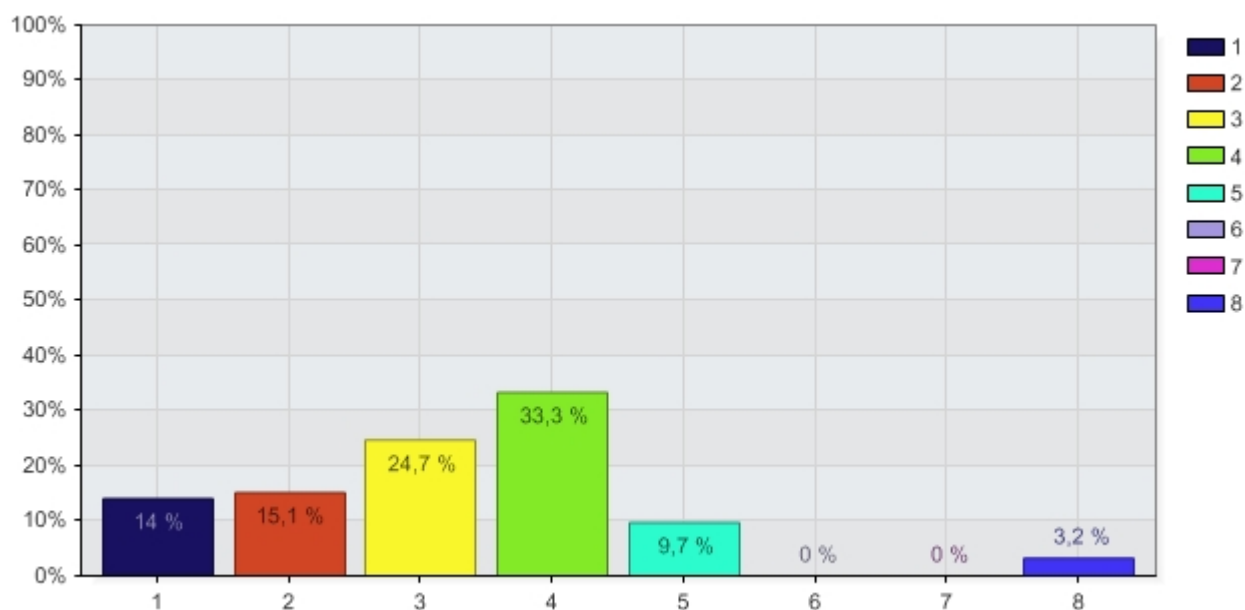
Trafiksäkerhetsundersökningen är genomförd från 02.02.2012 till 14.02.2012 och har besvarats av 93 av 141 företag i urvalsgruppen av trafiksäkerhetscertifierade företag.

Av uppgiftslämnare i undersökningen är ca 20 procent LBC eller motsvarande företag. De flesta av de trafiksäkerhetscertifierade företagen utför transporter lokalt, regionalt eller inrikes. Endast 3 procent har verksamhet utrikes.

### 4.1 Typ av företag i undersökningen

#### 4.1.1 Antal anställda

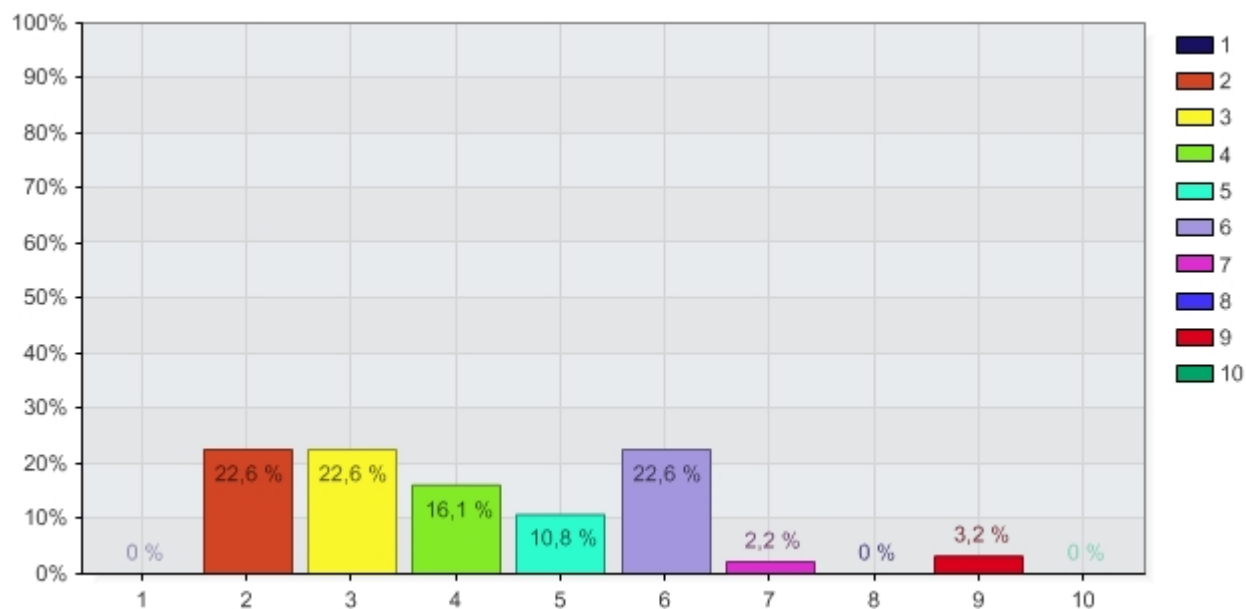
De certifierade företagen är små företag med ett fåtal anställda. En tredjedel av dem har mellan 40 och 100 anställda och en fjärdedel har mellan 20 och 40 anställda.



Alternativ	Procent	Värden
1 1 - 10	14,0 %	13
2 11 - 20	15,1 %	14
3 21 - 40	24,7 %	23
4 41 - 100	33,3 %	31
5 101 - 200	9,7 %	9
6 201 - 300	0,0 %	0
7 301 - 400	0,0 %	0
8 401 eller fler	3,2 %	3
<b>Totalt</b>		<b>93</b>

## 4.1.2 Antal motorfordon

Av de certifierade företagen har 60 procent färre än 30 lastbilar.



Alternativ	Procent	Värden
1 1	0,0 %	0
2 2 - 10	22,6 %	21
3 11 - 20	22,6 %	21
4 21 - 30	16,1 %	15
5 31 - 40	10,8 %	10
6 41 - 100	22,6 %	21
7 101 - 200	2,2 %	2
8 201 - 300	0,0 %	0
9 301 - 400	3,2 %	3
10 401 eller fler	0,0 %	0
<b>Totalt</b>		<b>93</b>

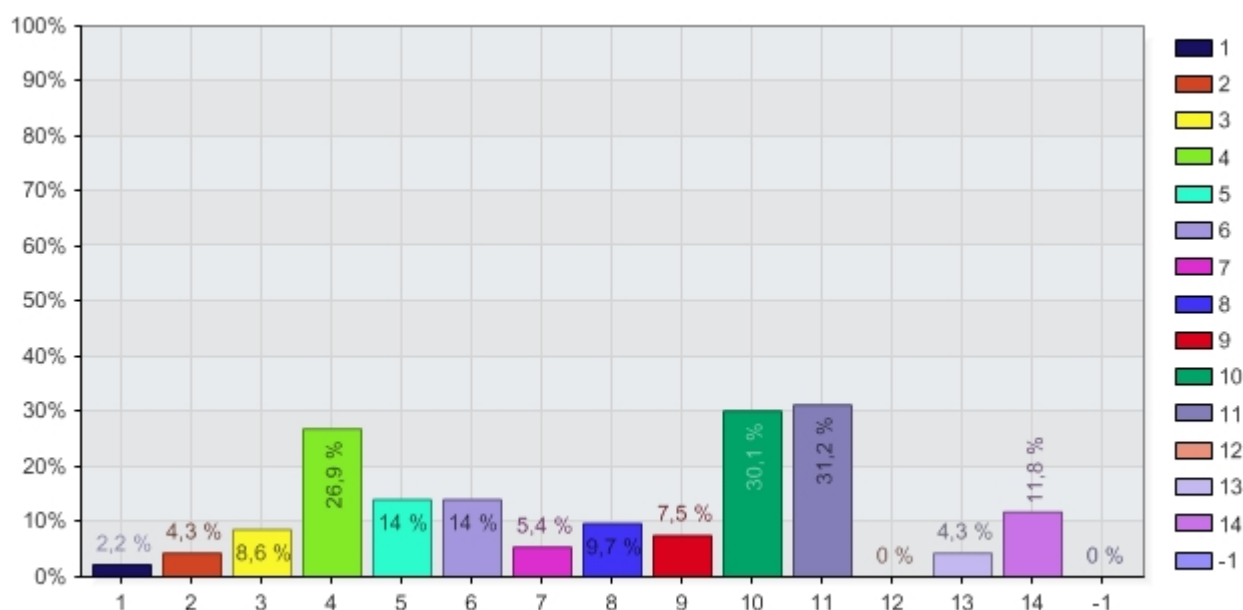


## 4.1.3 Huvudsaklig verksamhet

De tre största huvudsakliga verksamheterna för certifierade företag i Sverige är:

- Närdistribution/kretstrafik
- Fjärrtrafik
- Bygg- och anläggning
- Jordbrukstransport
- Kyl- och frystransport

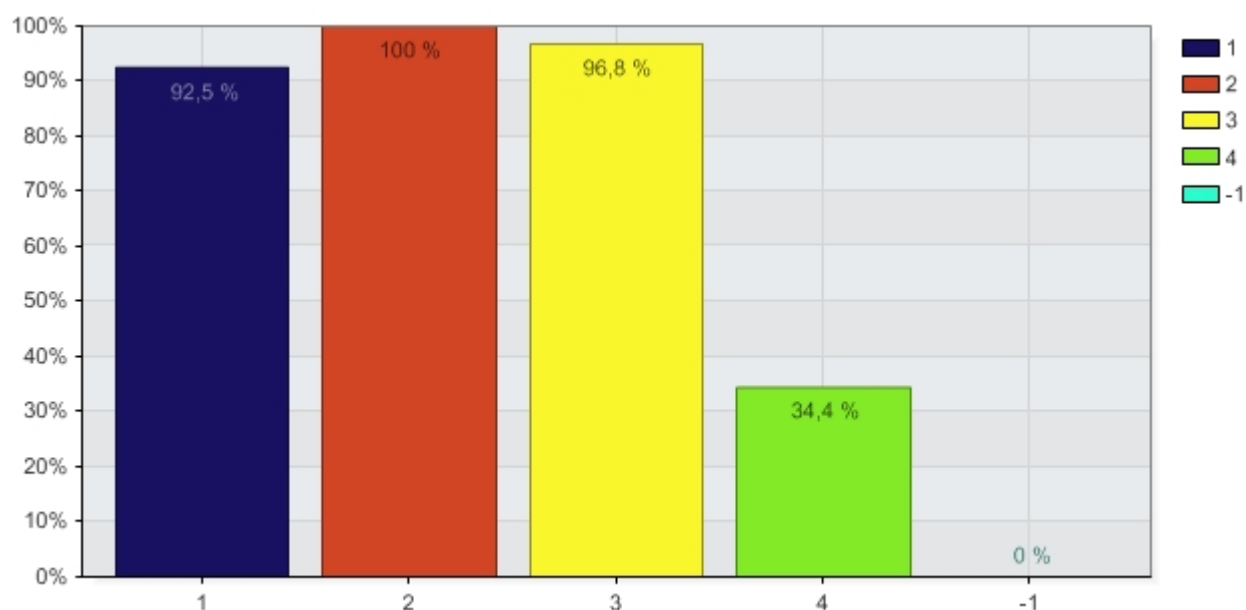
Flera av företagen har flera verksamheter.



Alternativ	Procent	Värden
1 Bilbärgning	2,2 %	2
2 Bohag- och kontorsflyttning	4,3 %	4
3 Budförsändelser/post/småpaket	8,6 %	8
4 Bygg- och anläggning	26,9 %	25
5 Jordbrukstransport	14,0 %	13
6 Kyl- och frystransporter	14,0 %	13
7 Maskin- och tungtransport	5,4 %	5
8 Miljöservice och renhållning	9,7 %	9
9 Skogstransport	7,5 %	7
10 Fjärrtrafik	30,1 %	28
11 Närdistribution/kretstrafik	31,2 %	29
12 Transport av bilar	0,0 %	0
13 Transport av kemiska produkter	4,3 %	4
14 Annat, vänligen specificera	11,8 %	11
-1 Vet ej	0,0 %	0
Totalt		93

## 4.1.4 Har flera certifikat

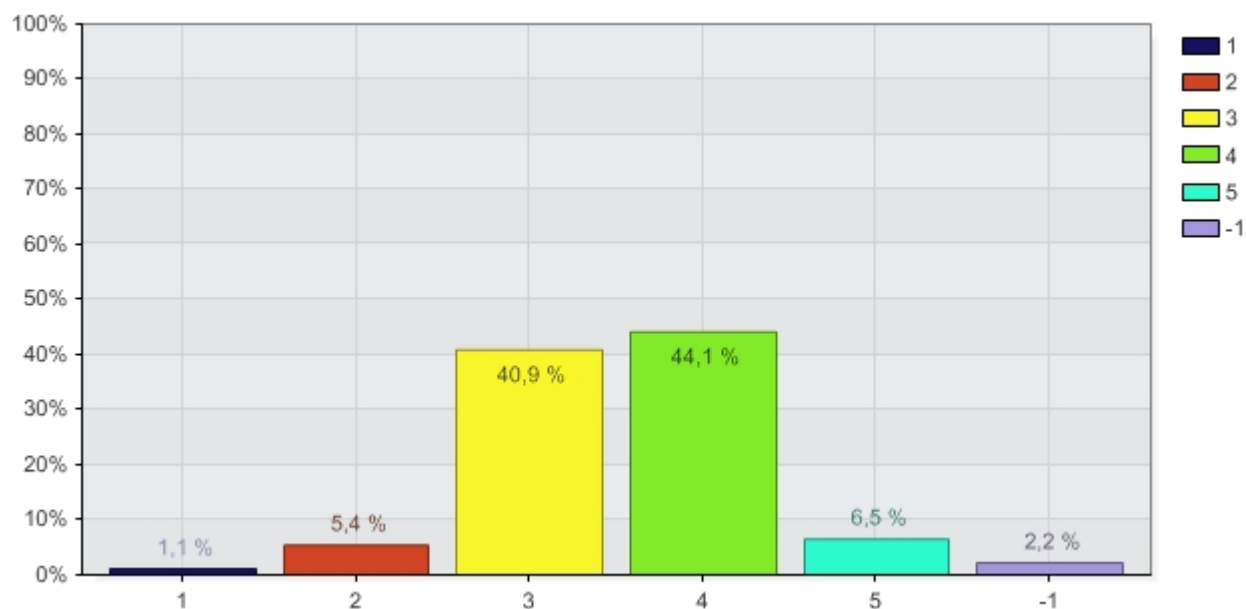
De flesta av de certifierade företagen inom trafiksäkerhet har också miljöcertifikat enligt ISO 14001 och kvalitetscertifikat enligt ISO 9001. Det innebär att företagen har god vana att arbeta med ledningssystem. Totalt omfattas 1137 företag av ledningssystem för trafiksäkerhet. Företagen anger också att de har en hög prioritet att implementera ISO 39001.



Alternativ	Procent	Värden
1 Kvalitet ISO 9001	92,5 %	86
2 Miljö ISO 14001	100,0 %	93
3 Trafiksäkerhet SÅ	96,8 %	90
4 Arbetsmiljö AFS 2001:1	34,4 %	32
-1 Vet ej	0,0 %	0
Totalt		93

## 4.1.5 Antal år med trafiksäkerhetscertifikat

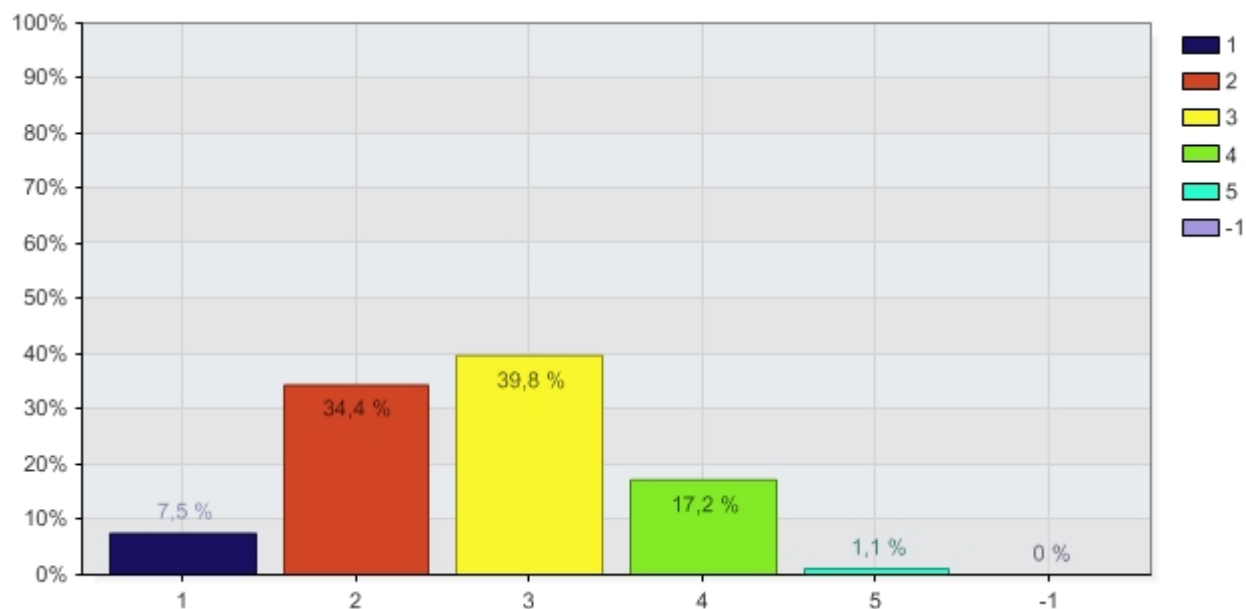
I genomsnitt finns 6 års erfarenhet med certifierade ledningssystem för arbete med trafiksäkerhet.



Alternativ	Procent	Värden
1 0 år	1,1 %	1
2 1 år	5,4 %	5
3 2 - 5 år	40,9 %	38
4 6 - 10 år	44,1 %	41
5 11 eller fler år	6,5 %	6
-1 Vet ej	2,2 %	2
Totalt		93

## 4.1.6 Företagets lönsamhet

När det gäller företagets lönsamhet anger ca 40 procent att den är god eller mycket god. 40 procent av företagen anger att lönsamheten är tillfredställande.



Alternativ	Procent	Värden
1 mycket god.	7,5 %	7
2 god	34,4 %	32
3 tillfredställande	39,8 %	37
4 dålig	17,2 %	16
5 mycket dålig	1,1 %	1
-1 Vet ej	0,0 %	0
<b>Totalt</b>		<b>93</b>

## 4.2 Erfarenheter i trafiksäkerhetscertifierade företag

### 4.2.1 Svårast att uppnå i företagets arbete med trafiksäkerhet

I undersökningen frågades efter vad som var svårast i företagets arbete med trafiksäkerhet.

Exempel på svårigheter i företagets arbete med trafiksäkerhet är:

- Att sätta mätbara mål och att följa upp resultatet av åtgärder.
- Att alla håller hastigheten och använder bältet.
- Att uppnå 0 olyckor och tillbud.
- Att få tiden att räcka till att göra det som man har åtagit sig.

#### Svårast att uppnå i företagets arbete med trafiksäkerhet?

- |  |   |
|--|---|
| <ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Svårt att sätta mätbara mål - svårt att följa upp resultatet av åtgärder</li> <li>▪ Att alla håller hastigheten och använder bältet.</li> <li>▪ Medarbetarnas delaktighet</li> <li>▪ Att gods alltid är rätt förankrat, kolla kör o vilotider när man har många anställda samt hastigheterna</li> <li>▪ Att chaufförerna har koll på alla lagar som finns.</li> </ul> | <ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Att uppnå 0 olyckor och tillbud.</li> <li>▪ Att få varje enskild medarbetare att förstå sitt ansvar. De som behöver informationen bäst är oftast de som är svårast att nå ut till.</li> <li>▪ Att få in awikelserapporter</li> <li>▪ Att få tiden att räcka till att göra det som man har åtagit sig.</li> </ul> |
|--|---|

*Figur 4: Svårast att uppnå i företagets arbete med trafiksäkerhet.*

#### 4.2.2 Företagens bästa råd till andra för att öka trafiksäkerheten

Svarspersonerna fick ange vika råd de vill ge till andra för att öka trafiksäkerheten.

Exempel på företagens råd till andra om trafiksäkerhet är:

- Använd bälte och kör lugnt.
- Respektera alla i trafiken.
- Tidsvinsten blir inte så stor om man ökar hastigheten. Så håll hastigheten.
- Förankra trafiksäkerhetspolicys bland personalen.
- Tydliga krav, återkoppling, föregå med gott exempel.

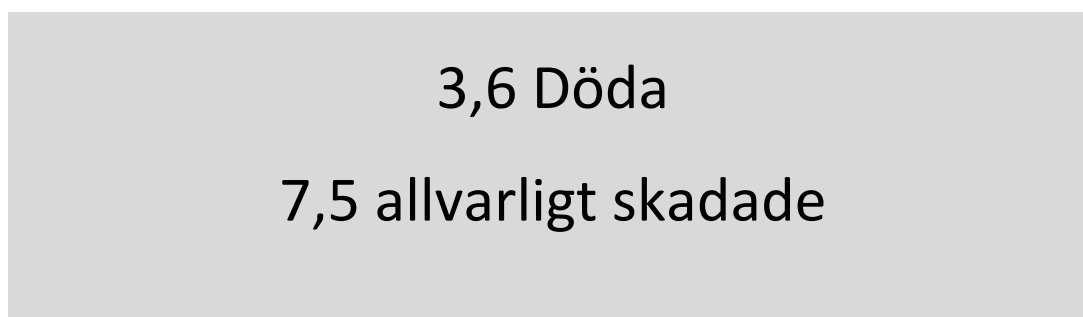


*Figur 5: Företagens bästa råd till andra för att öka trafiksäkerheten.*

### 4.3 Vad har uppnåtts i trafiksäkerhetscertifierade företag

#### 4.3.1 Döda och allvarligt skadade per år

Sedan certifiering av trafiksäkerhetsarbetet genomförts har enligt en bearbetning av enkätsvaren (bilaga 1 a-b) totalt 3,6 personer dött och 7,5 personer skadats allvarligt per år där något av dessa certifierade företag är inblandat. Här finns ett mörkertal då det är svårt att i efterhand redogöra för vad som har hänt under de senaste sex åren. Jämfört med år 2010 då lastbil var inblandad i totalt 57 dödsolyckor svarar den certifierade gruppen för ca 6 procent av antalet döda.



*Figur 6: Totalt antal döda och allvarigt skadade per år i 141 certifierade företag.*

### 4.3.2 Måluppfyllelse i trafiksäkerhetsarbetet

De fyra viktigaste trafiksäkerhetsmålen i certifierade företag handlar om hastigheter, bältesanvändning, att minimera olycksrisker samt kör- och vilotider.

Antal svar per trafiksäkerhetsfaktor är följande:

- 35 hastighet.
- 20 bältesanvändning.
- 17 olycksrisker.
- 12 kör- och vilotider.
- 10 alkohol, alkohol och droger.
- 9 lagkrav.

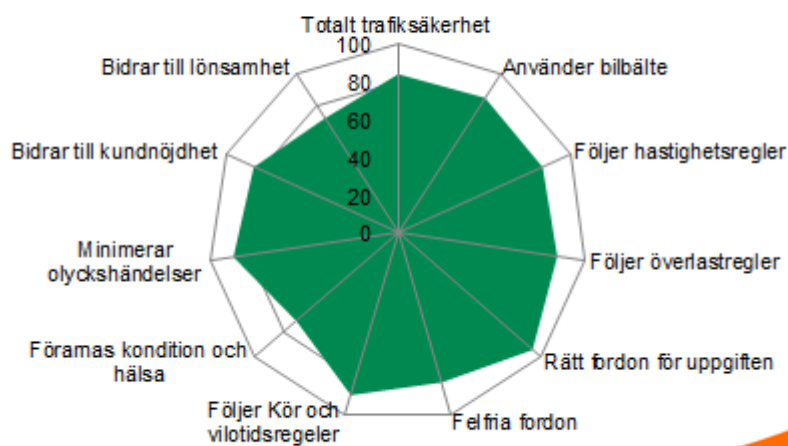
Hur har då trafiksäkerhetsmålen nåtts i de 141 trafiksäkerhetscertifierade företagen? Här kan konstateras att måluppfyllelsen över lag är hög eller mycket hög:

- Trafiksäkerhetsarbetet - 84 procent av certifierade företag inom trafiksäkerhet anger att de har en hög eller mycket hög måluppfyllelse.
- Bältesanvändning - 85 procent anger hög eller högsta möjliga måluppfyllnad
- Följer hastighetsregler - 84 procent anger hög eller högsta möjliga måluppfyllnad.
- Följer överlastregler - 85 procent anger hög eller högsta möjliga måluppfyllnad.
- Rätt fordon för uppgiften - 94 procent anger hög eller högsta möjliga måluppfyllnad.
- Felfria fordon - 82 procent anger hög eller högsta möjliga måluppfyllnad.
- Följer kör- och vilotider - 89 procent anger hög eller högsta möjliga måluppfyllnad.
- Förarnas kondition och hälsa - 71 procent anger hög eller högsta möjliga måluppfyllnad.
- Minimera olyckshändelser - 88 procent anger hög eller högsta möjliga måluppfyllnad.
- Bidrar till kundnöjdhet - 84 procent anger hög eller högsta möjliga måluppfyllnad.
- Bidrar till företagets lönsamhet - 72 procent anger hög eller högsta möjliga måluppfyllnad.

Resultatet sammanfattas i figur 7 nedan samt mer i detalj på sidor som följer.



## Trafiksäkerhetsmål, hög eller högsta möjliga uppfyllnad i 140 T-certifierade företag



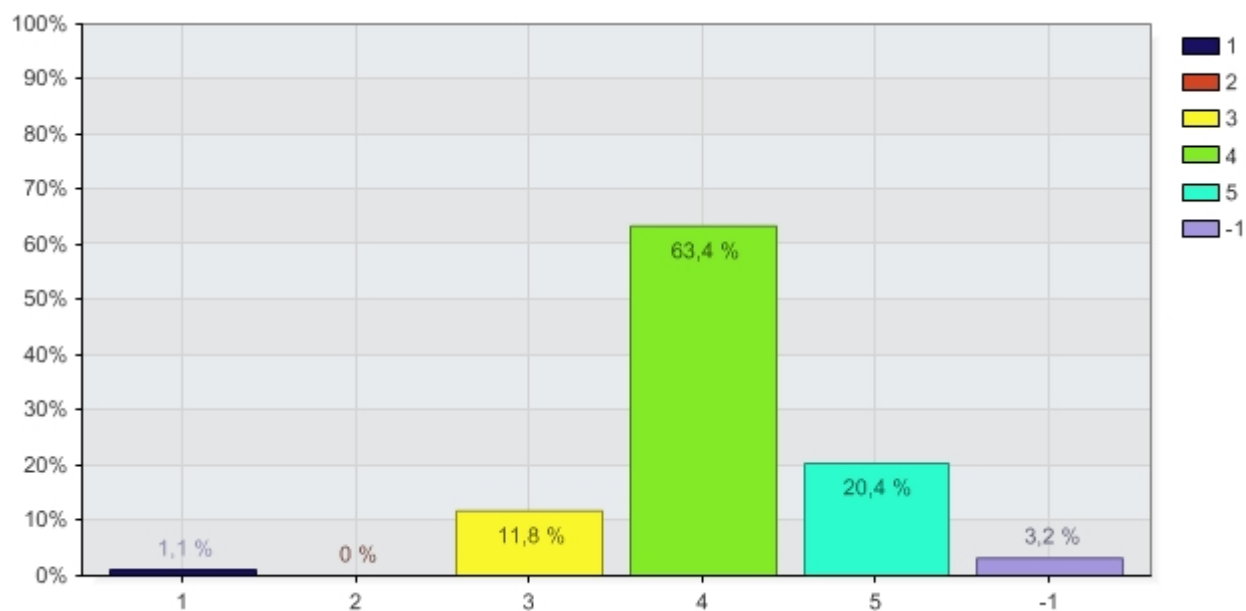
 SVERIGES ÅKERIFÖRETAG

Figur 7: Trafiksäkerhetsmål med hög eller högsta möjliga uppfyllnad.

### Totalt för trafiksäkerhetsarbetet

Gradera företagets position i trafiksäkerhetsarbetet på en skala mellan 1 och 5 där 1 = dålig och 5 = högsta möjliga uppfyllnad av målen.

Trafiksäkerhetsarbete - 84 procent anger hög eller högsta möjliga måluppfyllnad.

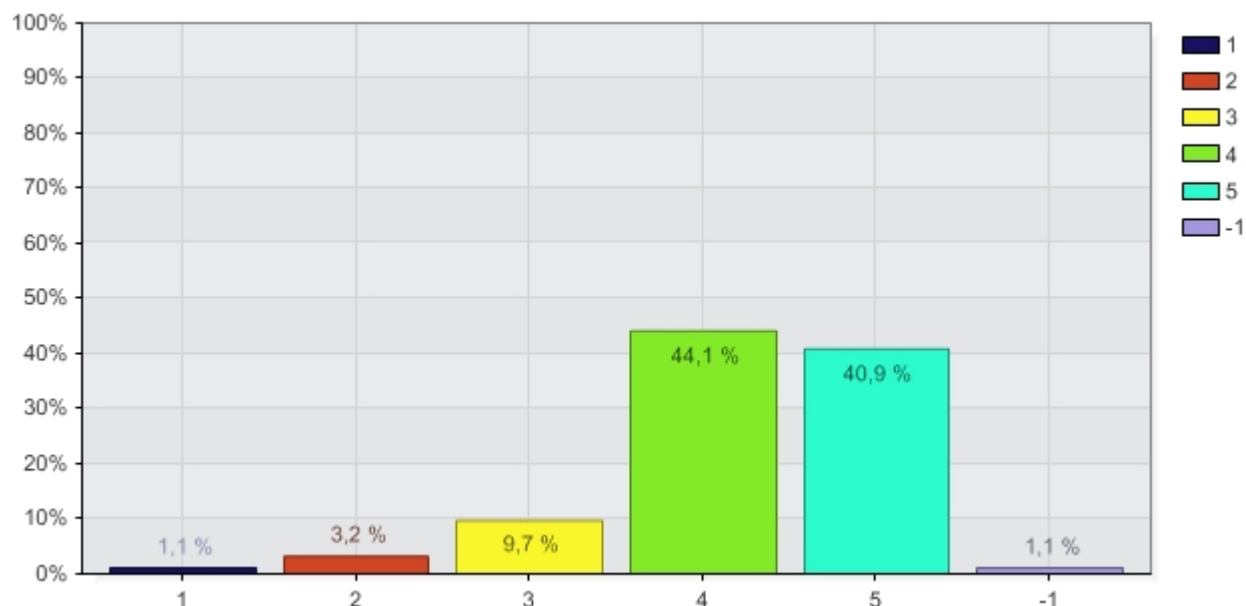


Alternativ	Procent	Värden
1 1	1,1 %	1
2 2	0,0 %	0
3 3	11,8 %	11
4 4	63,4 %	59
5 5	20,4 %	19
-1 Vet ej	3,2 %	3
<b>Totalt</b>		<b>93</b>

### Använder bilbälte

Gradera företagets position i trafiksäkerhetsarbetet på en skala mellan 1 och 5 där 1 = dålig och 5 = högsta möjliga uppfyllnad av målen.

För bältesanvändning anger 85 procent hög eller högsta möjliga måluppfyllnad.

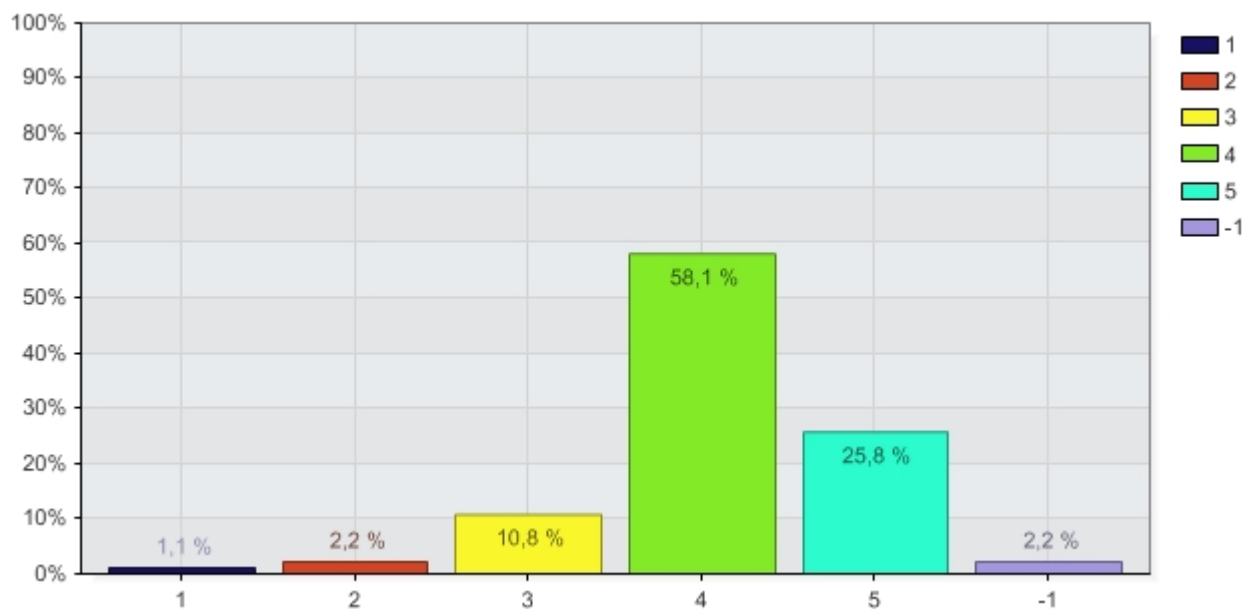


Alternativ	Procent	Värden
1 1	1,1 %	1
2 2	3,2 %	3
3 3	9,7 %	9
4 4	44,1 %	41
5 5	40,9 %	38
-1 Vet ej	1,1 %	1
Totalt		93

### Följer hastighetsreglerna

Gradera företaget position i trafiksäkerhetsarbetet på en skala mellan 1 och 5 där 1 = dålig och 5 = högsta möjliga uppfyllnad av målen

Följer hastighetsregler - 84 procent anger hög eller högsta möjliga måluppfyllnad.

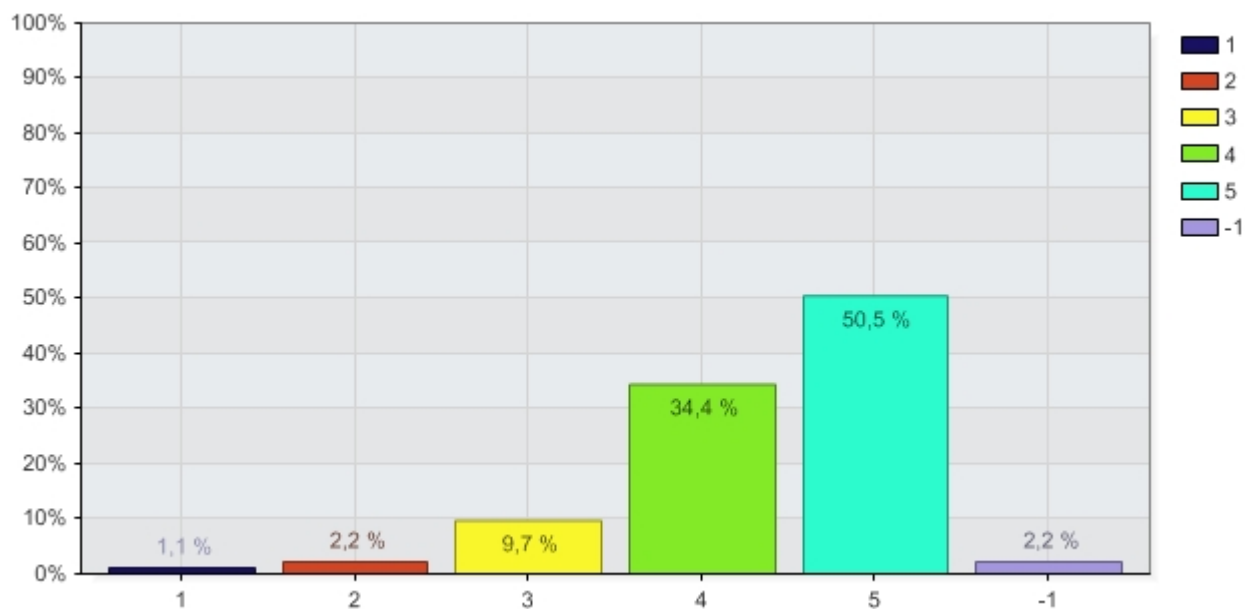


Alternativ	Procent	Värden
1 1	1,1 %	1
2 2	2,2 %	2
3 3	10,8 %	10
4 4	58,1 %	54
5 5	25,8 %	24
-1 Vet ej	2,2 %	2
Totalt		93

### Följer överlastreglerna

Gradera företagets position i trafiksäkerhetsarbetet på en skala mellan 1 och 5 där 1 = dålig och 5 = högsta möjliga uppfyllnad av målen

Följer överlastregler - 85 procent anger hög eller högsta möjliga måluppfyllnad.

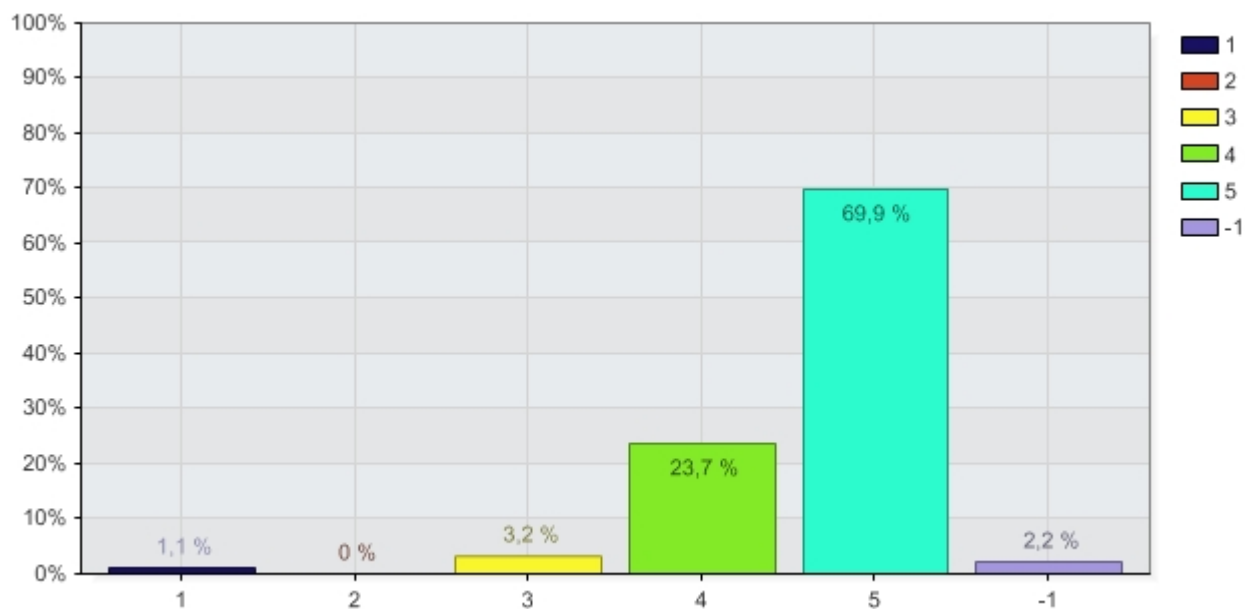


Alternativ	Procent	Värden
1 1	1,1 %	1
2 2	2,2 %	2
3 3	9,7 %	9
4 4	34,4 %	32
5 5	50,5 %	47
-1 Vet ej	2,2 %	2
Totalt		93

### Rätt fordon för uppgiften

Gradera företagets position i trafiksäkerhetsarbetet på en skala mellan 1 och 5 där 1 = dålig och 5 = högsta möjliga uppfyllnad av målen

Rätt fordon för uppgiften - 94 procent anger hög eller högsta möjliga måluppfyllnad.

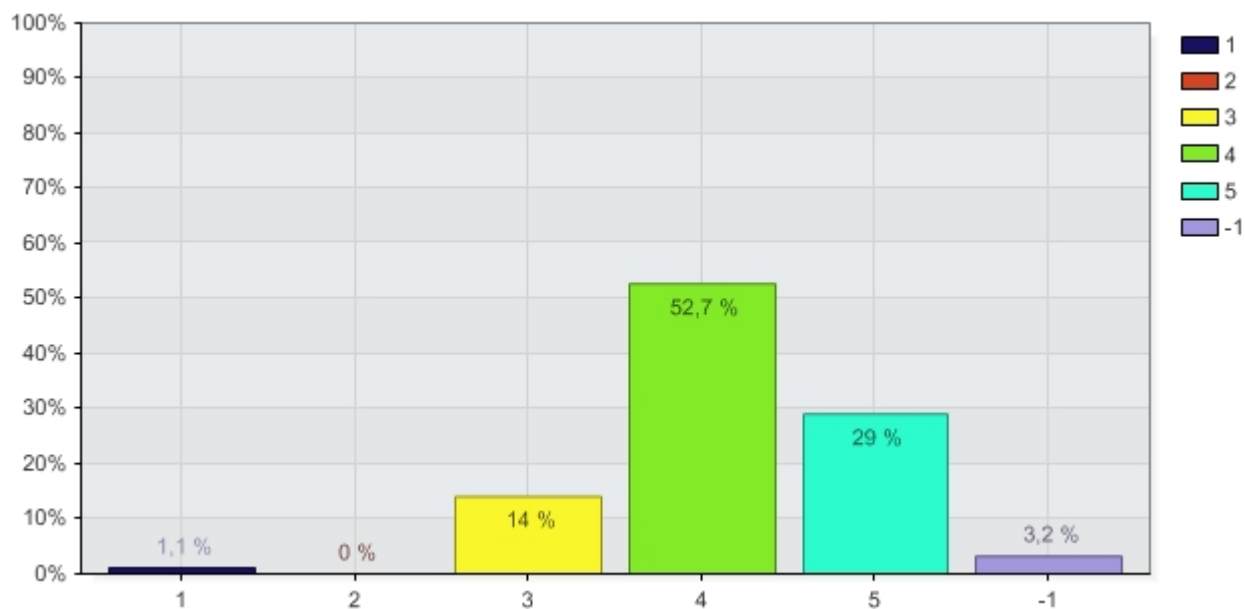


Alternativ	Procent	Värden
1 1	1,1 %	1
2 2	0,0 %	0
3 3	3,2 %	3
4 4	23,7 %	22
5 5	69,9 %	65
-1 Vet ej	2,2 %	2
Totalt		93

### Felfria fordon

Gradera företagets position i trafiksäkerhetsarbetet på en skala mellan 1 och 5 där 1 = dålig och 5 = högsta möjliga uppfyllnad av målen

Felfria fordon - 82 procent anger hög eller högsta möjliga måluppfyllnad.

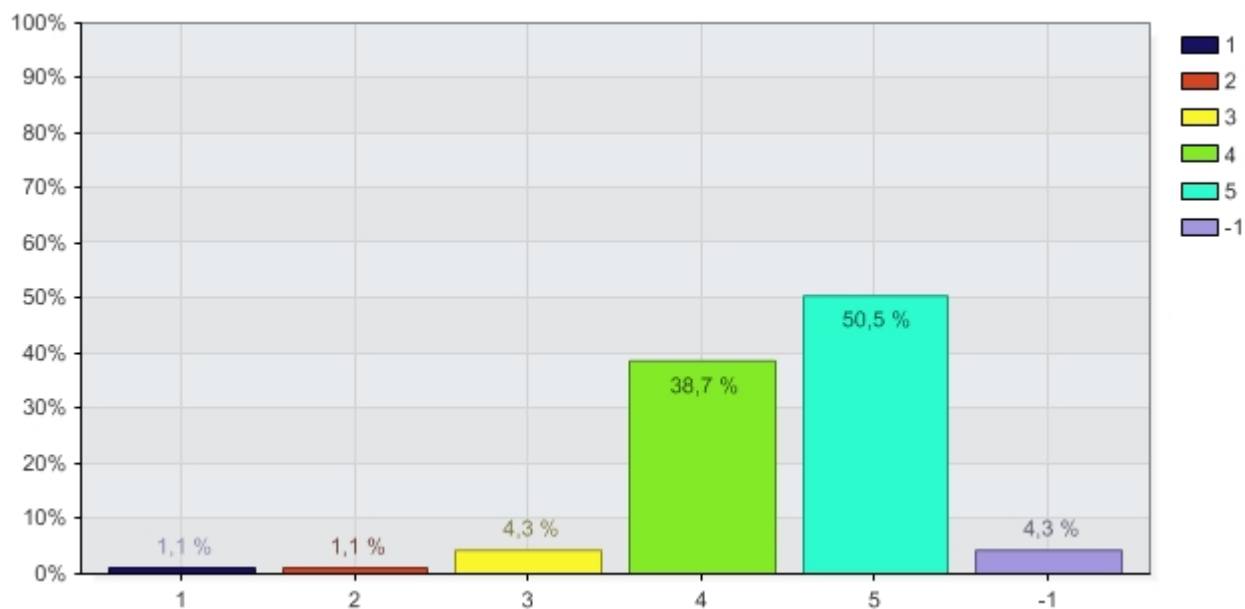


Alternativ	Procent	Värden
1 1	1,1 %	1
2 2	0,0 %	0
3 3	14,0 %	13
4 4	52,7 %	49
5 5	29,0 %	27
-1 Vet ej	3,2 %	3
<b>Totalt</b>		<b>93</b>

### Följer kör- och vilotidsregler

Gradera företagets position i trafiksäkerhetsarbetet på en skala mellan 1 och 5 där 1 = dålig och 5 = högsta möjliga uppfyllnad av målen

Följer kör- och vilotider - 89 procent anger hög eller högsta möjliga måluppfyllnad.



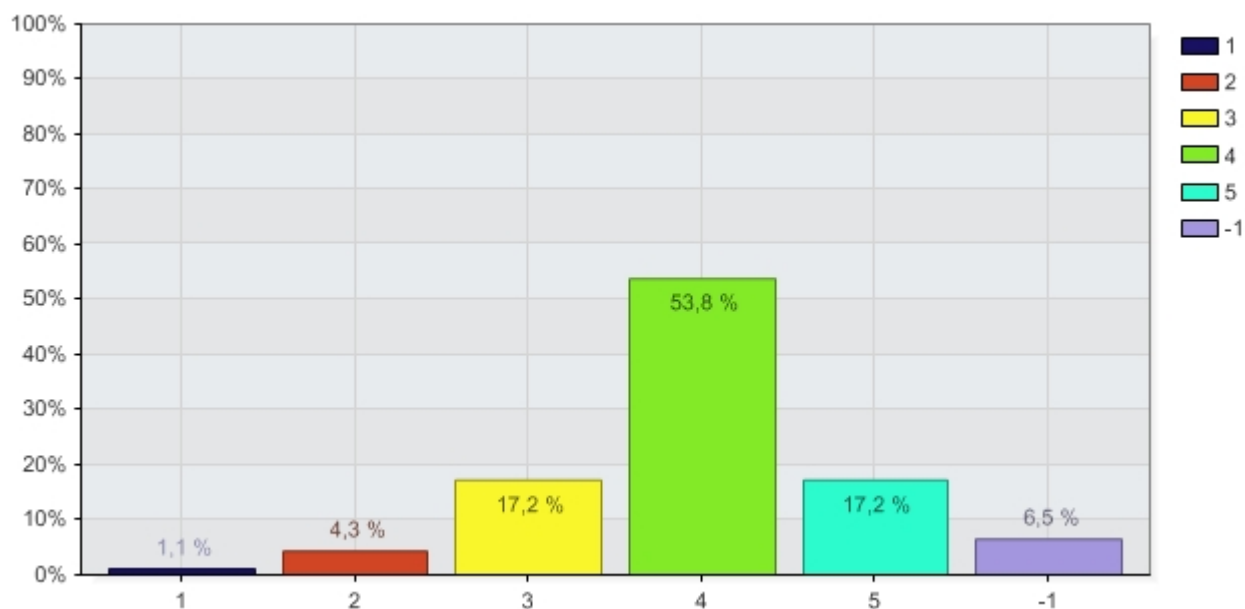
Alternativ	Procent	Värden
1 1	1,1 %	1
2 2	1,1 %	1
3 3	4,3 %	4
4 4	38,7 %	36
5 5	50,5 %	47
-1 Vet ej	4,3 %	4
Totalt		93



### Förarnas kondition och hälsa

Gradera företagets position i trafiksäkerhetsarbetet på en skala mellan 1 och 5 där 1 = dålig och 5 = högsta möjliga uppfyllnad av målen.

Förarnas kondition och hälsa - 71 procent anger hög eller högsta möjliga måluppfyllnad.

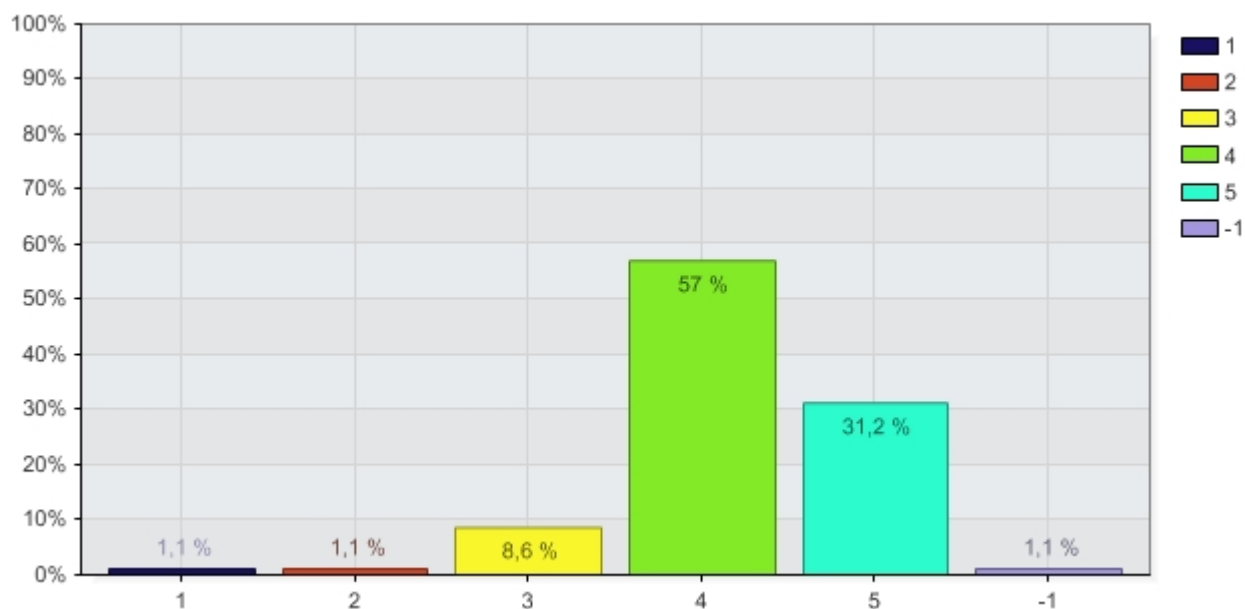


Alternativ	Procent	Värden
1 1	1,1 %	1
2 2	4,3 %	4
3 3	17,2 %	16
4 4	53,8 %	50
5 5	17,2 %	16
-1 Vet ej	6,5 %	6
<b>Totalt</b>		<b>93</b>

### Minimera olyckshändelser

Gradera företagets position i trafiksäkerhetsarbetet på en skala mellan 1 och 5 där 1 = dålig och 5 = högsta möjliga uppfyllnad av målen.

Minimera olyckshändelser - 88 procent anger hög eller högsta möjliga måluppfyllnad.

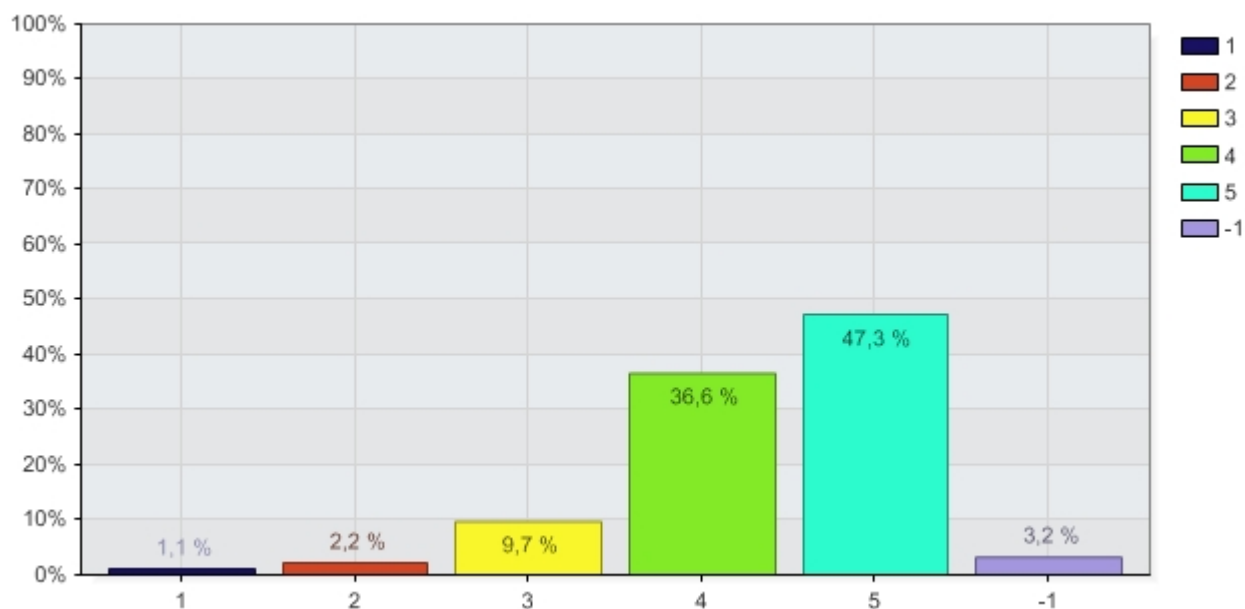


Alternativ	Procent	Värden
1 1	1,1 %	1
2 2	1,1 %	1
3 3	8,6 %	8
4 4	57,0 %	53
5 5	31,2 %	29
-1 Vet ej	1,1 %	1
<b>Totalt</b>		<b>93</b>

**Bidrar till kundnöjdhet**

Gradera företagets position i trafiksäkerhetsarbetet på en skala mellan 1 och 5 där 1 = dålig och 5 = högsta möjliga uppfyllnad av målen.

Bidrar till kundnöjdhet - 84 procent anger hög eller högsta möjliga måluppfyllnad.

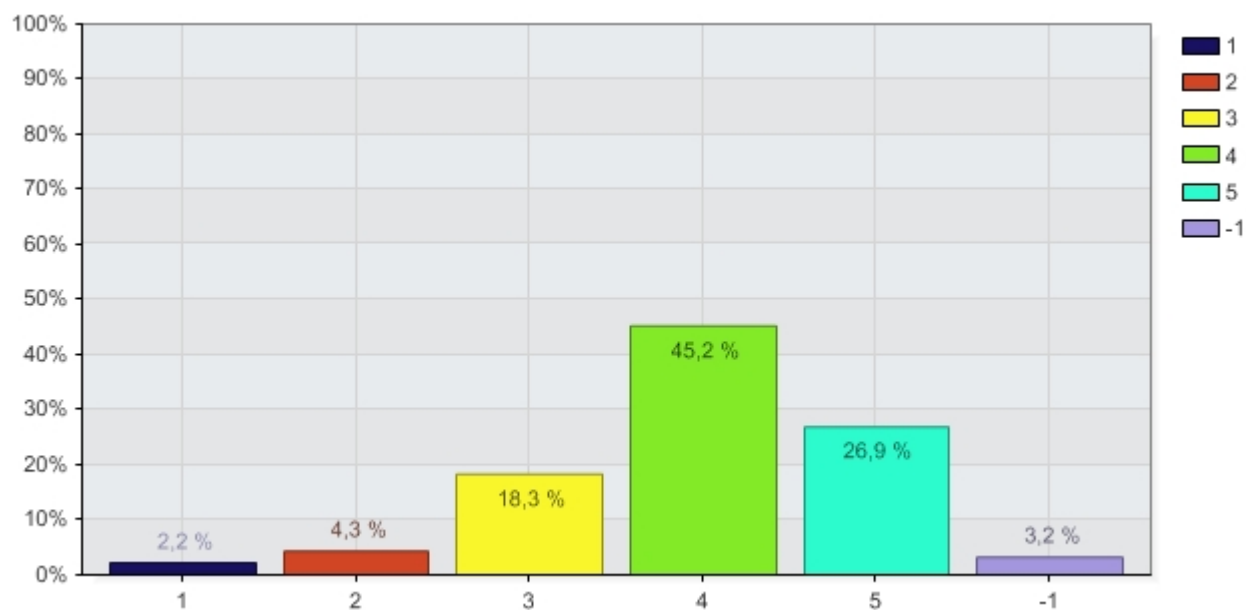


Alternativ	Procent	Värden
1 1	1,1 %	1
2 2	2,2 %	2
3 3	9,7 %	9
4 4	36,6 %	34
5 5	47,3 %	44
-1 Vet ej	3,2 %	3
<b>Totalt</b>		<b>93</b>

### Bidrar till företagets lönsamhet

Gradera företagets position i trafiksäkerhetsarbetet på en skala mellan 1 och 5 där 1 = dålig och 5 = högsta möjliga uppfyllnad av målen.

Bidrar till företagets lönsamhet - 72 procent anger hög eller högsta möjliga måluppfyllnad.



Alternativ	Procent	Värden
1 1	2,2 %	2
2 2	4,3 %	4
3 3	18,3 %	17
4 4	45,2 %	42
5 5	26,9 %	25
-1 Vet ej	3,2 %	3
<b>Totalt</b>		<b>93</b>

## 5 ISO 39001 Ledningssystem för trafiksäkerhet

Förslaget till ny standard DIS ISO 39001 fastställer kraven för ledningssystem för trafiksäkerhet för att, där så är möjligt, minska antalet döda och allvarligt skadade i trafiken. Kraven inkluderar policy, mål och handlingsplaner som beaktar lagkrav och faktorer inom trafiksäkerhet som kan kontrolleras och påverkas.

Slutlig internationell omröstning om standarden FDIS ISO 39001 sker under juli-augusti 2012. Efter godkännande är den klar enligt plan i november 2012. Därefter kan ISO 39001 beställas från SIS, Standardiseringen i Sverige.

Nytt i standarden jämfört med ledningssystem för andra områden är bland annat följande:

- ISO 39001 blir den första standarden med en ny gemensam struktur och kapitelindelning som efter hand kommer att införas i andra ledningssystem t.ex. ISO 9001 och ISO 14001.
- Den gemensamma strukturen kompletteras med det som speciellt behöver lyftas fram inom trafiksäkerhet.
- Högsta ledningen har fått ett utökat och tydligt ansvar att föregå med gott exempel och att se till att hela ledningssystemet är implementerat och effektivt.
- Trafiksäkerhetsfaktorer som alla skall förhålla sig till pekas ut inom viktiga områden som säkra vägar, säkra fordon och säkra trafikanter och olycksberedskap.
- Utredning skall göras av trafikolyckor och andra tillbud som kunde ha lett till döda eller allvarligt skadade trafikanter.

### 5.1 Metod för riskanalys inom trafiksäkerhet

För att kunna bedöma trafiksäkerhetsfaktorer och besluta om lämpliga mål och handlingsplaner behöver riskanalyser genomföras. Många har kört lastbil i hela sitt liv utan att ha blivit inblandad i dödsolyckor eller olyckor med allvarligt skadade. Risken kan därför upplevas som liten att något skall hända för den enskilde föraren eller fordonet. Om det händer något kan däremot konsekvensen bli allvarlig. För att lättare inse risker bör en riskanalys göras som omfattar många förare och över längre tidsperioder. Små företag bör göra riskanalyser som sträcker sig 10-20 år fram i tiden för att öka förståelsen för att det finns trafiksäkerhetsrisker på längre sikt.

I figur 8 redovisas en metod för riskanalys som kan användas i små företag vid analys av risker i trafiken.

Vid riskanalys inom trafiksäkerhet bedöms både sannolikhet för att något sker och konsekvensen av händelsen. Risken i promille (0-1000) är sannolikheten i procent (0-100) för att en konsekvens uppstår i skala 0-10 multiplicerad med faktorn för konsekvensen.

När det gäller konsekvens 8, 9 och 10 i figur 8 kan konstateras, att den högsta risk som kan uppstå för en enskild händelse är: 800 promille för allvarlig skada, 900 promille för mycket allvarlig skada och 1000 promille innebär dödsfall. Med trafiksäkerhetsarbete kan sannolikhet och konsekvens påverkas och därmed ändras risken. Målet är att risken i promille, för en önskad händelse, blir så låg som möjligt. Om risken summeras för flera olika händelser så kan summan bli mer än 1000 promille. Med det behöver inte innebära omedelbar risk för dödsfall. Det numeriska värdet på risk är dock ett bra verktyg att bedöma risker i relativa tal.

ISO 39001 fokuserar på att eliminera risken att någon dör eller skadas allvarigt i trafiken, faktor C=8 till 10 i figur 8.

I ISO 39001 finns en lista med trafiksäkerhetsfaktorer som varje företag skall analysera för att bedöma risker, utforma mål och bestämma handlingsplaner. Trafiksäkerhetsfaktorerna omfattar områdena säker väg, säker förare, säker trafikant och olycksberedskap.

### Metod för riskanalys inom trafiksäkerhet

Risk (R) = sannolikhet (S) i procent för att en konsekvens (C), faktor C = 8 to 10 inträffar inom 10-20 år, multiplicerad med faktorn (C) för konsekvensen.


$$R = SC$$

där

R = 0 to 1000  
S = 0 to 100  
C = 1 to 10

C =

- 1 incident med risk för skada
- 2 liten skada
- 3
- 4 skada
- 5
- 6 större skada
- 7
- 8 allvarlig skada
- 9 mycket allvarlig skada
- 10 död



Figur 8: Metod för riskanalys inom trafiksäkerhet.

Vägledande för prioriteringar av mål och handlingsplaner inom trafiksäkerhet bör vara att minimera hög risk, att minimera antal risker, att minimera allvarlig konsekvens samt att följa lagkrav och kundkrav.

I bilaga 2 finns exempel från Närkefrakt om riskanalys av trafiksäkerhetsfaktorer samt analys av efterlevnad av lagar och andra krav. I Närkefrakts analys konstateras mötande trafik vara störst risk, följt av risk med hastighet kopplat till reaktionstid och bromssträcka.

I figur 9 ser vi exempel på trafiksäkerhetsfaktorer, risk och mål som organisationen själv kan påverka t.ex. laglig hastighet, bältesanvändning, drogfrihet och handsfreetelefon.

*Exempel 1, figur 9: Antag för trafiksäkerhetsfaktorn laglig hastighet, att det är 4 procent sannolikhet att någon dör om laglig hastighet inte tillämpas i trafiken, risken blir 40 promille, och åtgärden i organisationen är kanske att ställa ner hastighetsregulatorn från 89 km/h till 83 km/h.*

*Exempel 2, figur 9: Mötande trafik svarade år 2010 för 46 procent av döda där lastbil var inblandad. I figur 9 bedöms risken till 30 procent att någon dör under perioden. Risken blir 300 promille. Det enskilda företaget kan inte själv råda över åtgärder för mer trafikseparering genom att bygga mer motorväg eller mer väg med trafikseparerande anordningar.*

*Exempel 3, figur 9: En annan viktig trafiksäkerhetsfaktor som åkeriföretag upplever som en trafiksäkerhetsrisk är dåligt väglag och låg friktion. Vaghållare kan bidra till ökad trafiksäkerhet med bra vintervaghållning, plogning, sandning och saltning.*

Inte bara trafikanten utan alla transportsektorns intressenter måste ta sin del av ansvaret för en säkrare trafik. Exempel på trafiksäkerhetsrisker<sup>6</sup> som vaghållaren bör hantera är hastighetsbegränsning, utformning av vägbank och dess lutning, dosering av kurvor, vattenavrinning, underhåll, ytegenskaper och friktion, utformning av vägräcken, sidoområden och säkerhetszoner, vägkorsningar, av- och påfarter etc.

## Trafiksäkerhetsmål

Faktorer	Risk R=SC	Mål
▪ Laglig hastighet	▪ R=4x10=40	▪ <83km/h
▪ Bältesanvändning	▪ R=3x10=30	▪ >85%
▪ Drogfrihet	▪ R=2x10=20	▪ Alkolås
▪ Handsfree	▪ R=25x8=200	▪ Bluetooth
▪ Mötande trafik	▪ R=30x10=300	▪ Påverka beslutsfattare via SÅ
▪ Väglag, friktion	▪ R=30x9=270	

Figur 9: Trafiksäkerhetsfaktorer, risk och mål.

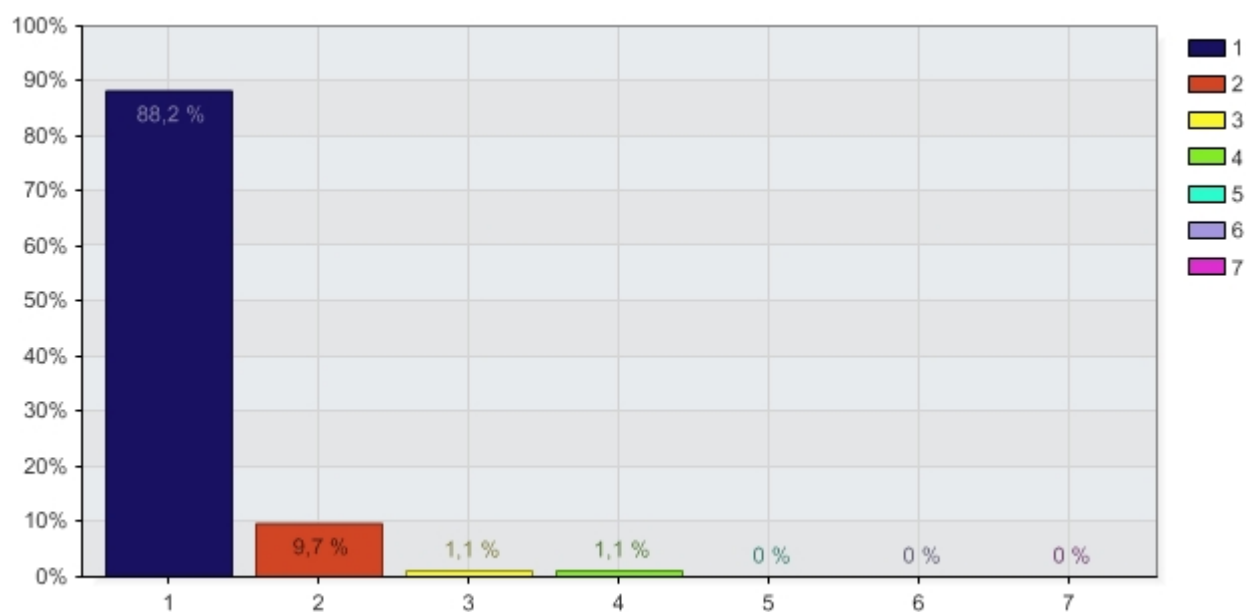
<sup>6</sup> Granlund: Reducing Health and Safety Risks on Poorly Maintained Rural Roads

## Bilagor

### Bilaga 1

#### Bilaga 1a: Dödsfall efter det att företaget införde ledningssystem för trafiksäkerhet

Efter det att företaget införde ledningssystem för trafiksäkerhet har företaget haft trafikrelaterade händelser där utfallet medfört dödsfall enligt fördelning nedan.

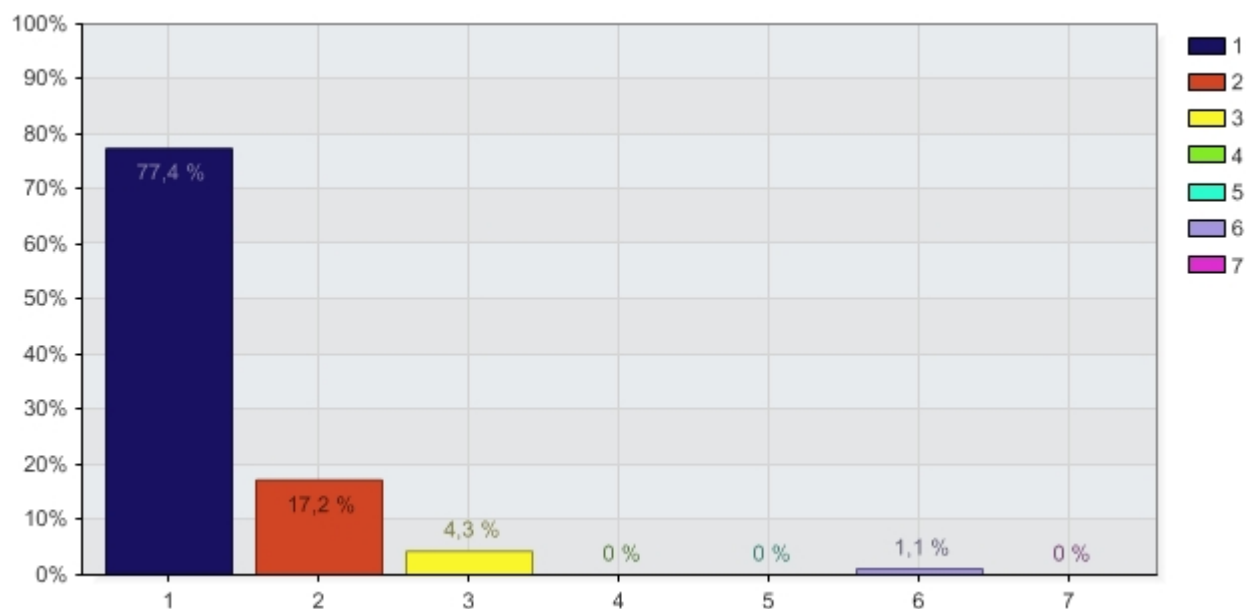


Alternativ	Procent	Värden
1 0 gånger	88,2 %	82
2 1 gånger	9,7 %	9
3 2 gånger	1,1 %	1
4 3 gånger	1,1 %	1
5 4 gånger	0,0 %	0
6 5 gånger	0,0 %	0
7 Fler än 5 ggr, vg ange:	0,0 %	0
<b>Totalt</b>		<b>93</b>



**Bilaga 1b: Allvarliga personskador efter det att företaget införde ledningssystem för trafiksäkerhet**

Efter det att företaget införde ledningssystem för trafiksäkerhet har företaget haft trafikrelaterade händelser där utfallet medfört allvarliga personskador enligt fördelning nedan.



Alternativ	Procent	Värden
1 0 gånger	77,4 %	72
2 1 gånger	17,2 %	16
3 2 gånger	4,3 %	4
4 3 gånger	0,0 %	0
5 4 gånger	0,0 %	0
6 5 gånger	1,1 %	1
7 Fler än 5 ggr, vg ange:	0,0 %	0
<b>Totalt</b>		<b>93</b>

## Bilaga 2

### Bilaga 2a: Närkefrakt 2011. Trafiksäkerhetsfaktorer, säkra vägar, säkra fordon

Följande fyra sidor är ett utdrag från Närkefrakts arbete med trafiksäkerhet. De första tre sidorna är riskanalys 2011 av trafiksäkerhetsfaktorer enligt DIS ISO 39001 kapitel 6.3. Trafiksäkerhetsfaktorerna har omgrupperats i:

- Säkrare vägar
- Säkrare fordon
- Säkra trafikanter
- Olycksberedskap

Vägledande vid fastställande av mål och handlingsplaner bör vara allvarlig konsekvens t.ex. dödsfall eller hög risk R, eller att trafiksäkerhetsfaktorn är lagkrav eller kundkrav. Fortsättning på bilaga 2 a följer nedan som bilaga 2 b och bilaga 2 c. Sist följer bilaga 2d som är ett utdrag ur Närkefrakts utvärdering av lagar och andra krav.

Trafiksäkerhetsfaktorer	Förtydligande	Sannolikt (S) långsiktigt utfall i procent (skala 1-100), att händelse sker som leder till konsekvens	Trolig Konsekvens C eller allvarlighetsgrad för olycksoffer i skala 1-10 där 1=incident med skaderisk 2=liten skada 3= 4=skada 5= 6= stor skada 7= 8= allvarlig skada 9=mycket allvarlig skada 10=dödsfall	Risk (R) i promille på lång sikt $(R=S \times C)$	Lagkrav L eller kundkrav K	Mål 2011 och metod för faktorer som prioriteras.*	Resultat
<b>Risikexponeringsfaktorer</b>							
Körsträckor och trafikvolym inklusive fordonstyp och trafikantkategori oberoende om risken kan påverkas av organisationen eller inte	17 600 599 km/år, övervägande tunga lastbilar, hälften av transporter utförs med bil och släp. Trafikvolymen omfattar 291 fordon och ca 350 förare. Redovisningen avser utfallet för år 2010.						
Volym av produkter och tjänster som organisationen tillhandahåller	Trafik på landsvägstrafik utanför tätbebyggt område: 54%, Trafik inom tätbebyggt område: 22%, Trafik och arbete på särskilt utsatta platser 24%				Transporterna fördelas inom följande segment Bygg & anl.transporter, 29%. Distribution, 39%. Fjärr, 23%. Miljö, 6%. Skog, 3%.		
<b>Säkerhetsfaktorer</b>							
<b>Säkrare vägar</b>							
Vägutformning och säker hastighet speciellt beträffande separation av mötande trafik och okyddade trafikanter, utformning av trafikmiljö inklusive korsningar.	Risk vid mötande trafik, Kollision pga av fordon i fel körbana	75	10	750		Svårt att påverka då motparten oftast är vällande. Skilda körfält är bästa lösningen. Däremot påverkar vi SA och Trafikverket.	
Användning av rätt väg beroende på fordonstyp, användare, typ av last och utrustning	Lågprioriterad väg av vinterunderhåll ökar risk för halka, etc	50		7	350		
	Risk vid felaktigt vägval: begränsad höjd, dåliga vägkanter	25		3	75		
<b>Säkrare fordon</b>							
Säkrare fordon speciellt beträffande passagerarskydd, skydd av andra trafikanter (oskyddade så väl som andra fordons passagerare), undvikande eller lindring av olyckor, trafikvärdiga fordon, lastkapacitet och säkring av last i och på fordon.	Anordningar för lastsäkring	25		3	75		
	Defekta sidoskydd, underkörningsskydd	25		3	75	L	Rutin: daglig tillsyn
	Däck	50		7	350		
	Sikthjälpmiddel (ruta, belysning, torkare, spolare, kamera, speglar)	50		7	350		
	Bromsar	50		7	350		Vi erbjuder kostnadsfritt frivilliga bromskontroller på vår verkstad.
Olämpliga fordon tas ur trafik	Underlåtenhet att reparera trafikfarliga fordon	50		7	350	L	Rutin: Kontroll sker i samband med intern fordonsrevision.

## Bilaga 2b: Närkefrakt 2011, Trafiksäkerhetsfaktorer, säkra trafikanter

Säkrare trafikanter							
Kvalificering av förare att köra fordonstypen	Obehörig förare (körkort, ADR, YKB etc)	25	7	175	L	Rutin: Kontroll sker i samband med intern fordonsrevision och årlig körkortskontroll	Under 2011 fanns inga awkelsor beträffande körkort.
Planering av säker resa inklusive bedömning av nödvändighet att resa, mängd resor, färdstätt, färdväg, fordon och förare.	Risk med aktuellt transportupplägg För kort tilldelad tid kan öka risk för fortkörning och brott mot kör-/vilotider	50	7	350			
Användning av personlig säkerhetsutrustning speciellt säkerhetsbälte, bilbarnstolar, cykel- och motorcykelhjälm och utrustning för att se och synas.	Aveskadnad av bältesanvändning: Starkt ökad risk kastas ur fordon eller skadas inne i fordon	60	8	480	L	Rutin: Vi kontrollerar och upplyser i samband med intern revision av förare och fordon. Bälteskrav ingår i vår Trafiksäkerhetspolicy.	Bältesanvändningen är låg inom tunga trafiken (ca 40%) enligt branchens och vår egen bedömning. Från 2012 kommer vi att börja mäta vid vår interntrevision av förare och fordon och med detta som underlag sedan sätta mål för 2013.
	Bristnade möjligheter att ses av medtrafikanter: Hela rena lyktor och reflexer	25	7	175			
	Bristande möjligheter att se omgivande trafik: Hela rena rutor strålkastare speglar etc	50	7	350			
	Varsekläder	25	9	225	L	Rutin: Bygg & anläggning skall bära varselkläder	
	Backkamera	25	7	175			Finns idag i 49% av fordonen.
Användning av säker körhastighet med avseende på fordonstyp trafik och väderförhållanden	Risk på 30-väg: ofta oskyddade trafikanter (vid skolor, övergångsställen, korsande cykelbanor, etc)	50	10	500	L	Vårt mål är att 100% av chaufförerna skall följa lagstadgad hastighet. Vi mäter hastighetsefterlevnad och återkopplar vid överträdelser.	Resultatet för 2011 enligt mätvärden från NTF's stickprovskontroller blev att 67% av chaufförerna höll lagstadgad hastighet.
	Risk på 40-70 väg: ofta tätort, ökad hastighet ger ökade krockenergier	50	10	500	L	Vårt mål är att 100% av chaufförerna skall följa lagstadgad hastighet. Vi mäter hastighetsefterlevnad och återkopplar vid överträdelser.	Resultatet för 2011 enligt mätvärden från NTF's stickprovskontroller blev att 67% av chaufförerna höll lagstadgad hastighet.
	Risk på 80-väg: utanför tätort, höga rörelseenergier ger stora konsekvenser	50	10	500	L	Vårt mål är att 100% av chaufförerna skall följa lagstadgad hastighet. Vi mäter hastighetsefterlevnad och återkopplar vid överträdelser.	Resultatet för 2011 enligt mätvärden från NTF's stickprovskontroller blev att 67% av chaufförerna höll lagstadgad hastighet.
	Risker vid dåliga trafik- och väderförhållanden: Halka, snöyra, dimma, regn skapar risker.	50	7	350		Ingår i vår Trafiksäkerhetspolicy	
Förarens kondition och lämplighet med avseende på trötthet, störningskänslighet, alkohol och droger.	Risk drogpåverkan/onykthet: Sämre omdöme, sämre reaktionsförmåga	40	8	320	L, K	Rutin: Vi kontrollerar förekomsten av alkohol och upplyser i samband med intern revision av förare och fordon. Ingår i vår Trafiksäkerhetspolicy.	Alkohol finns idag i 22% av fordonsparken.
	Risk distraction: Mobiltelefon, annan elektronisk utrustning, sms, etc	50	8	400		För närvarande planeras en komplettering av vår Trafiksäkerhetspolicy.	
	Risk trötthet: Sämre reaktionsförmåga och sämre omdöme. Riskförbrott mot kör- & vilotider	60	8	480	L	Vårt mål för 2011 avseende "Mer än 10 timmar av daglig körtid" och "Mindre än 9 timmars dygns-vila (singelförare)" är ett vilotidsindex på 0,25. Avseende "Otitillräcklig vila på en 4,5 timmars körperiod" är vilotidsindexet 1,02. Vi utför kontroller av kör- och vilotider och återkopplar vid överträdelser.	Resultatet för 2011 blev för "Mer än 10 timmar av daglig körtid" 0,25 och för "Mindre än 9 timmars dygns-vila (singelförare)" 0,30. För "Otitillräcklig vila på en 4,5 timmars körperiod" blev resultatet 1,02.
Avlägsnande av olämpliga förare från trafiken	Ohälsa	25	7	175			

## Bilaga 2c: Närkefrakt 2011, Trafiksäkerhetsfaktorer, olycksberedskap mm

Olycksberedskap						
Olycksberedskap, första hjälpen och rehabilitering	Första hjälpen	50	7	350		
	Krishantering	25	3	75		
	Nödlägesberedskap	25	3	75		
	Rehabilitering	25	3	75		

\* Vägledande vid fastställande av mål bör vara allvarig konsekvens t.ex. dödsfall, hög risk R eller att trafiksäkerhetsfaktor är lagkrav eller kundkrav.

Analys av trafiksäkerhetsfaktorer				
Säkerhetsfaktorer	Risk (R) i promille ( R= SxK)	Kommentar	Åtgärd	
> Risk på 30-väg	500	Hastigheten har en stor betydelse för reaktionstid och bromssträcka.	Vi mäter hastighets efterlevnad och återkopplar vid överträdelser.	Målformuleras Hastighet
> Risk på 40 - 70-väg	500	- " -	- " -	Målformuleras Hastighet
> Risk på 80-väg >	500	- " -	- " -	Målformuleras Hastighet
> Risk vid mötande trafik	750	Risken är betydande vilket vår uppföljning bekräftar.	Svårt att påverka då motparten oftast är vållande. Skilda körfält är bästa lösningen.	
> Avsaknad av bältesanvändning	480	Bältesanvändning är låg inom tunga trafiken (ca 40%).	Vi kontrollerar och upplyser i samband med intern revision av förare och fordon.	
> Risk trötthet	480	Orsaken till singelolyckor är diffus. Trötthet kan vara en stor bidragande	Vi kontrollerar efterlevnad av kör- och vilotider och återkopplar vid överträdelser.	Målformuleras Kör- och vilotider

6.3 a) Risk exposure factors (riskexponeringsfaktorer)									
Affärsområde	Sjä körda km	Andel	Andel	Landsväg Körda km	Tätbebyggt område		Särskilt utsatta platser		Körda km
					Andel	Körda km	Andel	Körda km	
Bygg & anläggning	5 100 346	29%	25%	1 275 087	40%	2 040 138	35%	1 785 121	
Distribution	6 827 648	39%	50%	3 413 824	20%	1 365 530	30%	2 048 294	
Fjärr	4 081 527	23%	100%	4 081 527	0%	0	0%	0	
Miljö	1 142 308	6%	25%	285 577	40%	456 923	35%	399 808	
Skog	448 770	3%	100%	448 770	0%	0	0%	0	
	17 600 599		54%	9 504 784	22%	3 862 591	24%	4 233 223	

## Bilaga 2d: Närkefrakt 2011, Utvärdering av efterlevnad av lagar och andra krav

## Utvärdering av efterlevnad av lagar och andra krav 2011

	Vad?	Hur?	När?	Ansvarig	Redovisas	Resultat	Ev korrigerande åtgärd
Lagkrav	Körkortsbekräftelse	Mot Transportstyrelsens körkortregister.	1 gång/år	Kristin Gabrielsson	Via Transportstyrelsens registerutdrag	Ingen avvikelse i form av indraget körkort.	-
Lagkrav	Överhastigheter	Via våra mätningar med Svenskt hastighetsindex.	2 ggr/år	Richard Nilbom	Blankett "Redovisning överhastigheter"	7 st Avvikelser angående överhastighet har noterats.	7 st Avvikelse rapporter har skickats till berörda Åkeriföretag angående upptäckta överhastigheter.
Lagkrav	Trafiktillstånd	Mot Transportstyrelsens register.	1 gång/år	Kristin Gabrielsson	Via Transportstyrelsens registerutdrag	5 st aktiva åkeriföretag saknade Trafiktillstånd.	5 st Avvikelse rapporter har skickats till berörda åkeriföretag avseende saknade Trafiktillstånd.
Lagkrav	Kör- och vilotider	Granskning av digital färdskrivarinformation, Webidha (digitalt)	kvartal	Mattias Nilsson	Rapporter från Webidha	Av samtliga stickprovskontroller (20 st) noterades 7 st avvikelser. Av dessa var 5 st Allvarliga, mycket allvarliga eller återkommande.	5 st Avvikelse rapporter har skickats till berörda åkeriföretag avseende överträdelser avseende kör- och vilotider.
Lagkrav	Bältesanvändning	Direct förfrågan vid Internrevision.	årsvis	Lars Tilling Karlsson	Checklista "Intern-revision av fordons-parken".	Kontroll utfördes ej under 2011.	Kontroll kommer att göras i samband med Internrevisioner av förare och fordon under 2012.
Lagkrav	Säkerhetsdatablad	Granskning av att säkerhetsdatablad finns till alla kemiska produkter.	årligen	Adam Öhrbom	På kemikalieförteckning.	Uppdateras löpande under året. Fungerar bra.	-
Egna krav	Daglig tillsyn av fordon samt utrustning.	Genom intern revision.	löpande 75 kontroller per år	Lars Tilling Karlsson	Checklista "Intern-revision av fordons-parken".	Kontroller är gjorda. Vanligast förekommande brister är avsaknad av Netlink Åkerihandbok och Saneringsutrustning.	Då Åkerihandbok och saneringsutrustning saknats har en komplettering skett.
Lagkrav	Lastsäkring	Kontroll av stuvade skåp	löpande			<b>Kontroll utförs ej</b>	-
Lagkrav	Skyddsbrond	Enligt rutin	1 ggr/år	Richard Nilbom	Protokoll	Ej genomfört.	Kommer att utföras inom de närmaste veckorna
Lagkrav	Överlast	Vägskiltor	månatigen			<b>Kontroll utförs ej</b>	-
	Vad?	Hur?	När?	Ansvarig	Redovisas	Resultat	Ev korrigerande åtgärd
Lagkrav	Källsortering	Vi har 3 miljöstationer som kontrolleras	löpande	Richard Nilbom		Fungerar bra.	-
Lagkrav	Tillståndspliktig verksamhet.	Kontroll när tillstånd upphör	löpande	Mattias Nilsson		Upptäcktes under året att Tillstånd för Avfall som tidigare var datorstyrd inte automatisk blir förlängda Tillstånd enligt Länsstyrelsens tidigare uppgifter. Fungerar annars bra.	Resulterade i att ett antal åkeriföretag fick söka om sina tillstånd.

### Bilaga 3: Dödade personer i olyckor med tunga lastbilar delaktiga åren 2003-2011

Källa: Trafikverket

<b>DÖDADE PERSONER I OLYCKOR MED TUNGA LASTBILAR DELAKTIGA ÅREN, 2003-2011</b>										
	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010*	2010**	2011***
<b>Totalt dödade</b>	<b>529</b>	<b>481</b>	<b>440</b>	<b>445</b>	<b>471</b>	<b>397</b>	<b>358</b>	<b>287</b>	<b>266</b>	<b>334</b>
<b>Av Tung lastbil</b>	92	79	62	77	92	74	50	53	46	63
<b>I Tung lastbil</b>	7	7	6	6	6	4	2	4	4	3
<b>Totalt Tung lastbil</b>	<b>99</b>	<b>86</b>	<b>68</b>	<b>83</b>	<b>98</b>	<b>78</b>	<b>52</b>	<b>57</b>	<b>50</b>	<b>66</b>
<b>% Tung lastbil</b>	<b>19%</b>	<b>18%</b>	<b>15%</b>	<b>19%</b>	<b>21%</b>	<b>20%</b>	<b>15%</b>	<b>20%</b>	<b>19%</b>	<b>20%</b>
<b>Tung Lb-Tung Lb</b>	1	1	0	1	2	0	2	2	2	0
<b>Varav i mötesolyckor</b>	<b>46</b>	<b>39</b>	<b>32</b>	<b>46</b>	<b>52</b>	<b>36</b>	<b>28</b>	<b>26</b>	<b>22</b>	<b>27</b>
<b>% Döda i mötesolyckor</b>	<b>46%</b>	<b>45%</b>	<b>47%</b>	<b>55%</b>	<b>53%</b>	<b>46%</b>	<b>54%</b>	<b>46%</b>	<b>44%</b>	<b>41%</b>
<b>Månad</b>										
Jan	6	4	4	1	9	8	4	9	7	7
Feb	6	8	6	8	5	6	4	1	2	10
Mars	11	7	7	11	7	8	2	7	5	3
April	7	5	3	8	6	3	4	4	3	1
Maj	7	5	5	2	5	5	2	4	4	6
Juni	8	9	6	9	6	4	4	6	4	4
Juli	4	6	2	14	10	7	7	0	0	4
Aug	8	2	9	4	12	14	5	5	5	7
Sep	7	12	6	6	12	5	9	4	4	4
Okt	7	9	9	6	9	8	5	4	4	7
Nov	12	10	5	6	6	4	1	5	5	4
Dec	12	9	6	8	11	6	5	8	7	9
<b>Summa</b>	<b>95</b>	<b>86</b>	<b>68</b>	<b>83</b>	<b>98</b>	<b>78</b>	<b>52</b>	<b>57</b>	<b>50</b>	<b>66</b>
jan-sep	64	58	48	63	72	60	41	40	34	46
<b>Väghållare</b>										
Statlig	86	75	59	73	85	71	47	50	43	58
Komm/ensk.	9	11	9	10	13	7	5	7	7	8
<b>Summa</b>	<b>95</b>	<b>86</b>	<b>68</b>	<b>83</b>	<b>98</b>	<b>78</b>	<b>52</b>	<b>57</b>	<b>50</b>	<b>66</b>
<b>Olyckstyp</b>										
Singel	7	5	6	4	3	4	0	3	3	3
Omk/Möte	56	40	38	50	54	36	29	29	25	32
Upph	8	8	2	6	2	6	5	2	2	8
Korsning	15	20	10	15	24	21	8	11	11	11
Gående	8	7	8	3	12	8	6	9	6	8
Övrigt	1	6	4	5	3	3	4	3	3	4
<b>Summa</b>	<b>95</b>	<b>86</b>	<b>68</b>	<b>83</b>	<b>98</b>	<b>78</b>	<b>52</b>	<b>57</b>	<b>50</b>	<b>66</b>
<b>Dödsolyckor</b>	<b>84</b>	<b>73</b>	<b>62</b>	<b>78</b>	<b>85</b>	<b>64</b>	<b>50</b>	<b>53</b>	<b>47</b>	<b>61</b>
<b>Dödade/ dödsolycka</b>	<b>1,18</b>	<b>1,18</b>	<b>1,10</b>	<b>1,06</b>	<b>1,15</b>	<b>1,22</b>	<b>1,04</b>	<b>1,08</b>	<b>1,06</b>	<b>1,08</b>
* Inklusive självmord										
** Exklusive suicid, enligt officiell statistik, för om 2010 särredovisas suicid i den officiella statistiken										
*** Inklusive självmord, i den preliminära statistiken har suicid ännu inte kunnat särredovisas										



