

Säkrare tung trafik



NTF RAPPORT 2021:1

Seminarier med åkerier anslutna till lastbilscentraler som äger transportörnätverket TRB Sverige AB.



SÄKER TRAFIK



Förord

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 2020, med förlängning in på 2021 har varit "Tung trafik – webbseminarier för ökad trafiksäkerhet". Projektet är i sin helhet finansierat av Trafikverkets Projektbidrag till ideella organisationer.

Inom projektet har en webbenkät genomförts bland trafiksäkerhetsansvariga på åkerier anslutna till lastbilscentraler som äger transportörsnätverket TRB Sverige AB. Därefter har 10 digitala seminarier genomförts med åkeriägare i syfte att inspirera till ökat trafiksäkerhetsfokus relaterat till den tunga trafiken.

Vi vill rikta ett stort tack till transportörsnätverket TRB Sverige AB och kontaktpersoner på varje lastbilscentral för gott samarbete. Utan er hade vi inte kunnat genomföra projektet!

Solna, januari 2021

Katarina Bokström, Projektledare

Kontakt:

katarina.bokstrom@ntf.se

www.ntf.se

Innehåll

Sammanfattning.....	4
1 Bakgrund.....	5
2 Syfte och mål.....	6
3 Metoder.....	6
3.1 Webbenkät.....	6
3.2 Regionala webbseminarier.....	6
4 Resultat – webbenkät.....	7
4.1 Mätningar av trafiksäkerhet.....	7
4.2 Fordonens utrustning.....	8
4.3 Åkeriernas utmaningar.....	8
4.4 Tillbud och olyckor.....	10
4.5 Vad åkeriledningarna gör för de anställda förarna.....	11
4.6 Åkeriledningens körbeteende.....	13
5 Resultat - Seminarier.....	14
5.1 Arbete inför seminarierna.....	15
5.2 Program.....	15
5.3 Diskussion.....	15
5.4 Förslag till lösningar.....	17
5.5 Förslag på framtida arbete/utmaningar.....	18
5.6 Uppföljning av seminarierna.....	18
6 Sammanfattande diskussion och slutsatser.....	20
6.1 Webbenkäten.....	20
6.2 Seminarier.....	21
6.3 Slutsatser.....	22
Referenser.....	23
Bilaga 1 – Exempel på inbjudan.....	24

Sammanfattning

Den tunga trafiken ökar på vägarna och är alltför ofta inblandad i olyckor. Årligen omkommer 4–6 personer i tung lastbil och 50 trafikanter i kollision med tung lastbil. Oftast är det inte de som kör den tunga trafiken som skadas eller omkommer, men detta påverkar i allra högsta grad deras arbetsmiljö och upplevelsen av säkerhet på vägarna bland övriga trafikanter. En stor utmaning ligger i att öka hastighetsefterlevnaden för den tunga trafiken.

NTF har under hösten 2020 genomfört tio seminarier med åkerägare som är anslutna till lastbilscentraler som äger transportörsnätverket TRB Sverige AB. Syftet har varit att inspirera till ökat trafiksäkerhetsfokus relaterat till den tunga trafiken. Inledningsvis genomfördes en webbenkät bland trafiksäkerhetsansvariga på alla anslutna åkerier.

Utifrån webbenkätens resultat och sammanställningar från seminarierna finns följande slutsatser från projektet:

- Det är meningsfullt att samla ledning för åkerier och lastbilscentraler till seminarier med delande av kunskap och diskussioner, men fysiska möten är att föredra.
- Åkerierna bör ordna regelbundna arbetsplatsträffar med förare för att kunna lyfta trafiksäkerhetsfrågor och andra viktiga arbetsmiljöfrågor. I de fall åkerierna är enmansföretag kan samarbete ske med andra åkerier eller genom den lastbilscentral eller åkeriförening man tillhör.
- Bältespåminnare ska finnas i alla fordon och avstängning eller manipulering ska inte vara möjlig, eller ska ge konsekvenser för föraren.
- System som hjälper till med hastighetsefterlevnaden bör installeras i fordon, och nyttjas fullt ut. Data som kommer ut från systemen bör sammanställas och redovisas för förarna, samt kontinuerligt följas upp. Synergieffekter med bränsleförbrukning, miljö och ekonomi ska framhållas.
- Alla slag av egenkontroller inom åkerier och lastbilscentraler kan förbättra trafiksäkerheten. Som grund för dessa bör företagen ha policys, förarhandböcker, målsättningar och gärna en certifiering i trafiksäkerhet.
- Mätningar av hastigheter och bältesanvändning bör göras och resultaten kommuniceras med förarna samt ligga till grund för diskussioner och eventuella åtgärder.
- Rutiner för att rapportera riskobservationer, incidenter och olyckor vid last- och lossningsplatser, samt på väg ska finnas inom åkerierna. Det måste vara tydligt att rapporterna tas om hand av åkerierna och/eller lastbilscentraler/åkeriföreningar, att de följs upp och att åtgärder vidtas.
- Transportköpare bör i sina upphandlingar ställa krav som kan öka trafiksäkerheten. Kraven ska följas upp och få konsekvenser om de inte följs.

1 Bakgrund

Den tunga trafiken har ökat på våra vägar och olycksstatistiken från 2018 och 2019 visar på ett ökat antal olyckor där den tunga trafiken var inblandad. Under 2019 omkom 29 personer i lastbil (varav 4 i tung), vilket är 13 personer fler än 2018. De senaste tio åren har 4–6 personer årligen omkommit i tung lastbil och 50 trafikanter i kollision med tung lastbil. (1)

Enligt Aktionsplanen för säker trafik 2019–2022 (2) behöver flera insatser göras i arbetet med Nollvisionen. Förbättrad hastighetsefterlevnad och lägre hastighetsnivåer är det område som beräknas ha störst potential att kunna minska antalet omkomna i trafiken. Tidigare mätningar och observationer har visat på problem med hastighetsefterlevnad hos den tunga trafiken.

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 (3). 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 visade mätningar att det var 72 procent av lastbilar och bussar samt 72 procent av lastbilar med släp som höll hastighetsgränsen (3). Denna observationsmätning genomfördes 2012, 2016 och 2020.

Under våren 2020 mätte NTF Öst, på uppdrag av Folksam, hastigheten på 5 431 fordon med företagsloggor på olika sorters vägar och gator i Stockholm och Uppsala (4). Resultaten visar att i 71 procent av alla mätningar har föraren kört för fort, vilket är en ökning sedan 2019. Även fortkörningar som är mer än tio km/tim för fort har ökat och står för en fjärdedel av fortkörningarna. I snitt kör yrkestrafiken 8,6 km/tim för fort. Enligt Trafikverket är andelen överträdelse 53 procent på kommunala vägar med hastighetsbegränsning 40 km/tim. Detta är en stor skillnad från denna studie där andelen var 85 procent på gator med begränsning 40 km/tim. Studien indikerar alltså att yrkestrafiken kör fortare än privata bilister på vägar med låg hastighetsbegränsning. Det bör dock observeras att yrkestrafiken i Folsams studie består av både lätta och tunga fordon. Totalt mättes 3 581 tunga fordon (buss, lastbil, lastbil med släp) och dessa hade 65 procent överträdelse. Högst andel överträdelse hade de tunga fordonen på 60-vägar (89 procent), 40-vägar (82 procent) och 30-vägar (78 procent).

I inriktningsdokumentet "Nystart för Nollvisionen" (5) anges att ett prioriterat område är bättre regelefterlevnad och att detta bland annat kan nås genom att organisationer kvalitetsleder sin verksamhet utifrån trafiksäkerhet. Organisationer som själva utför eller upphandlar transporter kan påverka genom att säkerställa att dessa sker trafiksäkert. Det 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. En metod för att göra detta är att företag genomgår certifiering i ISO 39001, ledningssystem för trafiksäkerhet, eller att uppköpare ställer krav på att företag som upphandlas är certifierade.

Volvo Trucks Accident Research Team har sedan 1969 studerat och analyserat mer än 1 700 olyckor som involverat lastbilar (6). 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.

Det projekt som NTF nu genomfört är en utveckling av Säkrare tung trafik 2018, ett projekt som NTF gjorde i samarbete med Sveriges Åkeriföretag med flera och som finns avrapporterat i NTF-rapport 2018:10 (7). Flera av de som deltog i projektet har efterfrågat en fortsatt möjlighet att mötas och tillsammans arbeta för förbättringar. I det projektet genomfördes fyra regionala fysiska seminarier med totalt 263 deltagare där 147 deltagare var med i fyra fysiska uppföljningsmöten ett halvår senare. Det var ett bra och väl genomfört projekt, men en fortsättning kräver nya möten och nytt projektstöd. Med

den pågående Coronapandemi är det svårt att genomföra fysiska möten och vi har därför valt att i första hand ha digitala möten.

I projektet har NTF samverkat med transportörsnätverket TRB Sverige AB (trb.se) med totalt 12 delägare från Skåne i söder till Norrbotten i norr, där flertalet är eller har varit lastbilscentraler:

- Hansa-Norrvidinge, Helsingborg och Landskrona
- Alwex AB, Växjö
- GLC, Göteborg
- Centralen, Vänersborg
- Alltransport, Norrköping
- Foria, Södertälje
- LBC-Frakt Värmland, Karlstad
- MLT, Uppsala (Sala och Gävle)
- Maserfrakt, Borlänge
- Sundfrakt AB, Sundsvall
- Bilfrakt.se, Umeå
- BDX, Luleå

2 Syfte och mål

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

Målsättningen för projektet är att inledningsvis genomföra en webbenkät till de åkerier som är anslutna till någon av de tolv företag som äger TRB Sverige AB och därefter genomföra tolv regionala webbseminarier. I webbseminarierna deltar åkerier inom TRB:s delägarföretag och fokus är på hur åkerierna ser på sina trafiksäkerhetsutmaningar och vad det finns för lösningar och åtgärder.

3 Metoder

3.1 Webbenkät

NTF genomför en webbenkät till ansvarig person i ledningen för de cirka 1 730 åkerier som är anslutna till något av de tolv delägarföretagen i TRB Sverige AB. Enkäten sprids genom TRB och deras miljöchefnätverk. Enkäten ska ringa in de trafiksäkerhetsproblem, såväl konkreta som mer övergripande, som åkerierna upplever idag och utmaningar i framtiden.

Enkäten sammanställs och presenteras i samband med webbseminarierna. Resultaten från enkäterna blir både en intressant kunskapsinhämtning och ett bra underlag för fortsatt dialog.

3.2 Regionala webbseminarier

NTF och TRB Sverige har inlett ett samarbete nationellt, vilket utvidgas regionalt i och med detta projekt. Regionala webbseminarier genomförs i samarbete med TRB:s tolv delägare. För att kunna få till en bra dialog via ett webbseminarium, och inte bara kunskapsspridning, kan inte deltagarantalet vara alltför stort, cirka 15–20 deltagare per seminarium kan vara optimalt. Varje delägarföretag väljer därför ut cirka 5 åkerier så att flera medarbetare från varje åkeri kan delta. Är de flesta av delägarföretagets åkerier enmansföretagare, erbjuds istället fler åkerier att delta. Åkerierna som väljs ut bedöms ha särskilt stora möjligheter och förutsättningar att bidra till ökad trafiksäkerhet. Även delägarföretagets representant i projektet deltar. Seminarierna ska framför allt inspirera till ökat trafiksäkerhetsfokus och ett systematiskt arbetssätt genom att inspirera och få igång konkret arbete.

Efter seminariets genomförande skickas en kort uppföljande webbenkät till samtliga deltagare.

4 Resultat – webbenkät

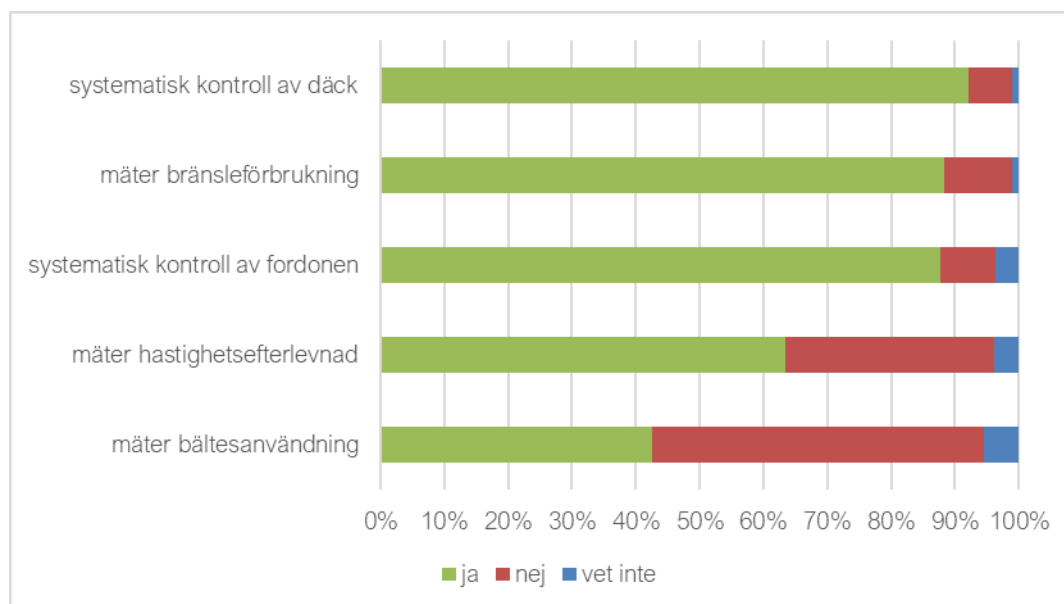
En webbenkät skickades, via delägarföretagens miljöchefer, till ledningen för alla åkerier som finns inom transportörnätverket TRB:s delägarföretag. Ungefärligt antal åkerier var 1 730. Insamlingsperioden var 16/9 – 12/10 2020. Antalet svar som vi fick in var 213, vilket motsvarar en svarsandel på 12,3 procent. Alla frågor har dock inte besvarats av samtliga svarande.

Av 206 svarande åkerier har 67 procent anställda förare och i 33 procent är företagsledaren ensam förare.

Det är 61 procent av 209 åkerier som har ett uttalat, nedtecknat mål för företagets arbete med trafiksäkerhet, 30 procent har inget sådant mål och 9 procent av de svarande vet inte.

4.1 Mätningar av trafiksäkerhet

En fråga i enkäten gällde om företaget utför några mätningar av åkeriets trafiksäkerhetsnivå. Av svaren framgår att omkring 90 procent av åkerierna har en systematisk kontroll av fordonens däck – till exempel tryck och slitage, mäter bränsleförbrukningen och har en systematisk kontroll av fordonen utöver lagkrav, se Figur 1. Drygt 60 procent mäter hastighetsefterlevnaden och drygt 40 procent mäter bältesanvändningen.



Figur 1. Mätningar som utförs av åkeriernas trafiksäkerhetsnivå. Antal svar: 162 - 188.

Det var dessutom 101 åkerier som svarade att de mäter annat, men bara några få berättade vad. Av dessa kommentarer gällande övriga mätningar finns följande exempel:

- Mäter allt enligt ISO 14001 (miljö)
- Mäter parametrar för sparsam körning
 - Inbromsningar
 - Tomgångskörning
 - Utförsrullning och förarstöd (användning av farthållare)
 - Koldioxidutsläpp
- Mäter slitage av utrustning och tillbehör
- Mäter så att det inte blir överlast
- Kontrollerar att kör- och vilotider följs
- Mäter nykterhet
- Har dialog om förarnas hälsotillstånd

4.2 Fordonens utrustning

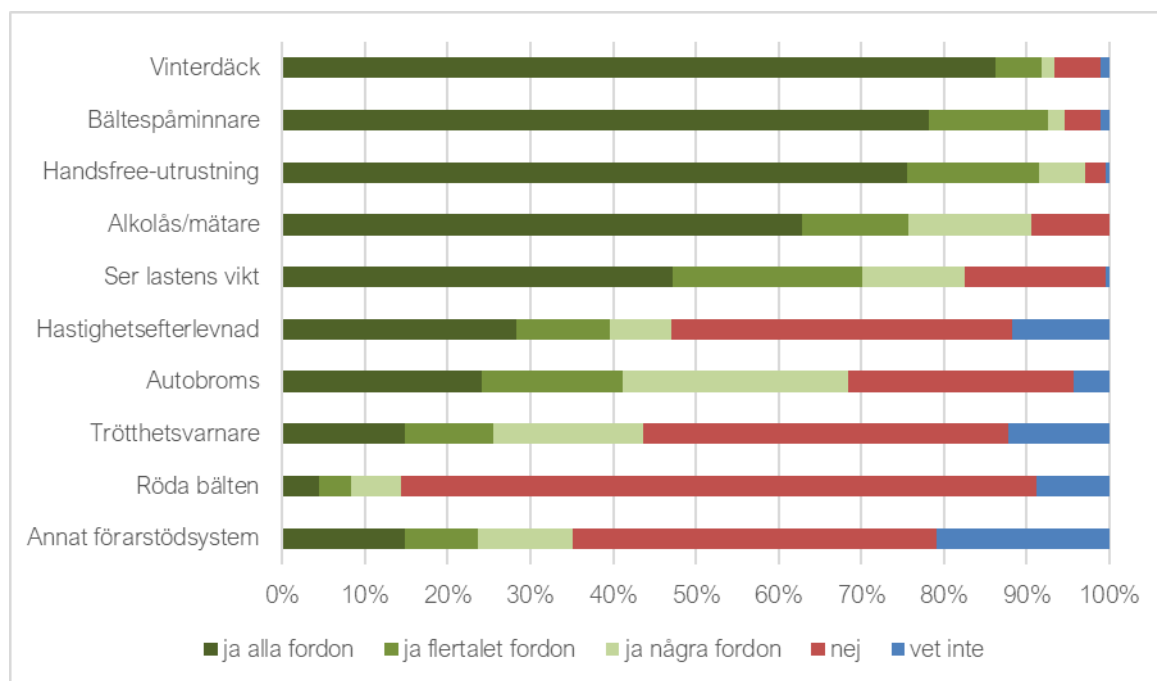
Ledningen för åkerierna fick beskriva vilken utrustning deras fordon har, se Figur 2. I figuren ses om utrustningen finns i alla fordon, i flertalet fordon eller bara i några fordon, samt om den inte finns i något fordon överhuvudtaget. Störst andel av fordonen är utrustade med vinterdäck vid vinterväglag. Ungefär tre fjärdedelar av de svarande anger att aktiva och fungerande bältespåminnare finns i alla fordonen liksom installerad handsfreeutrustning för mobiltelefon eller att förarna har tillgång till sådan utrustning.

Drygt 60 procent anger att alla fordonen är utrustade med alkolås eller att det finns alkomätare för tillträde till alla fordonen. Nästan hälften av åkerierna anger att alla fordonen har system som möjliggör att föraren ser vikten på fordonets last.

Inte ens hälften av åkerierna har system som stöder hastighetsefterlevnad i realtid i åtminstone några fordon. Drygt en fjärdedel säger att sådana system finns i alla fordon. En fjärdedel av åkerierna anger att autobroms finns i alla fordonen.

Drygt fyra av tio åkerier har trötthetsvarnare i åtminstone några av fordonen. Röda bälten finns i mycket få fordon.

Bland dem som angett att fordonen är utrustade med annat förarstödsystem nämns fordonsspecifika förarstödsystem eller säkerhetspaket. Annat som nämns är: adaptiv farthållare, antisladdsystem, backkamera, döda vinkelvarnare, filbytesvarnare, filhållningsassistans och vägassistans/larm.

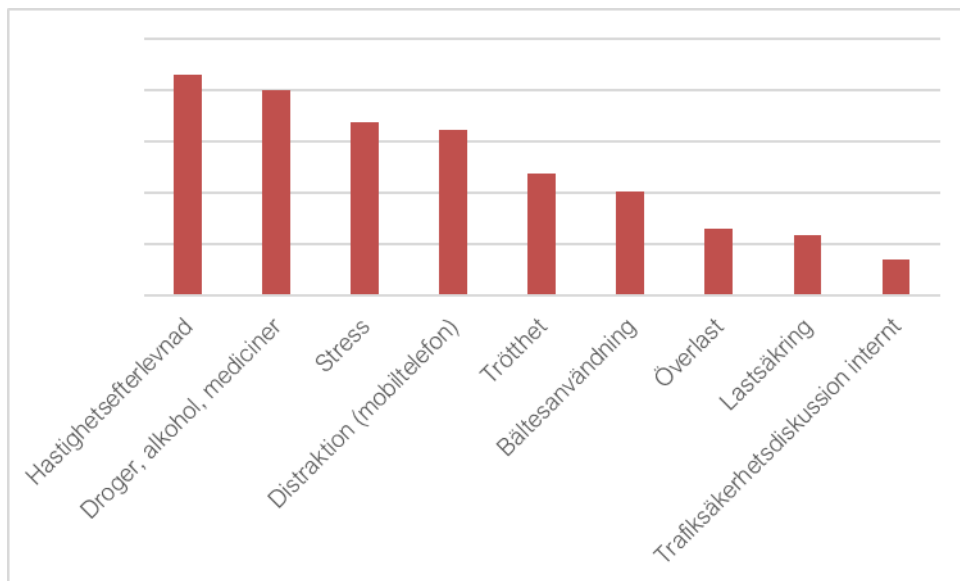


Figur 2. Hur åkeriernas fordon är utrustade. Antal svar: 148 – 202.

4.3 Åkeriernas utmaningar

Åkeriernas största interna utmaningar för ökad trafiksäkerhet visas i Figur 3. Diagrammet bygger på en rangordning av svaren från nio olika interna utmaningar som åkeriet eller yrkestrafiken har för ökad trafiksäkerhet. De svarande fick rangordna från 1 till 9 eller bara ange de tre viktigaste från 1 till 3. NTF har därefter viktat resultatet, det vill säga räknat om till en poäng. Den utmaning som hamnat på första plats har fått en större tyngd (multipliserats med 3), utmaningen på andra plats har multipliserats med 2 och den på tredje plats har multipliserats med 1. Därefter har summan på platserna 1, 2 och 3 adderats för respektive utmaning. I figuren väljer vi att inte visa några siffror på y-axeln eftersom dessa inte spelar någon roll, det är rangordningen som är det viktiga.

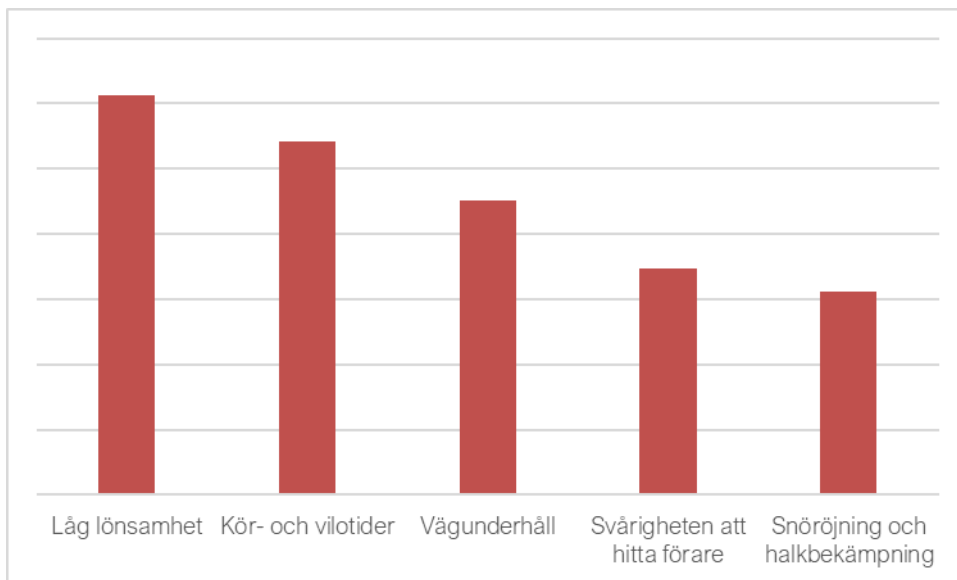
Vi ser att Hastighetsefterlevnad är den största interna utmaningen, följt av Användning av droger, alkohol, mediciner, Stress, Distraction t.ex. mobiltelefon, Trötthet och Bältesanvändning. Överlast, Lastsäkring och Möjligheter att diskutera trafiksäkerhet internt kommer sist i rangordningen av interna utmaningar.



Figur 3. Åkeriernas interna utmaningar för ökad trafiksäkerhet. Antal svar: 138 – 171.

I Figur 4 visas åkeriernas största externa utmaningar för ökad trafiksäkerhet, det vill säga sådant som man inom åkeriet inte har någon möjlighet att själv påverka, men eventuellt kan påpeka för andra och därmed påverka till åtgärder. Även detta diagram bygger på en rangordning av svaren från fem olika externa utmaningar, som åkeriet har för ökad trafiksäkerhet. De svarande fick rangordna från 1 till 5 eller bara de tre viktigaste från 1 till 3. NTF har därefter viktat resultatet, det vill säga räknat om till en poäng. Den utmaning som hamnat på första plats har fått en större tyngd (multipliserats med 3), utmaningen på andra plats har multipliserats med 2 och den på tredje plats har multipliserats med 1. Därefter har summan på platserna 1, 2 och 3 adderats för respektive utmaning. I figuren väljer vi att inte visa några siffror på y-axeln eftersom dessa inte spelar någon roll, det är rangordningen som är det viktiga.

Vi ser att Låg lönsamhet är den största externa utmaningen, följt av Kör-och vilotider och Vägunderhåll. Svårigheten att hitta förare samt Snöröjning och halkbekämpning hamnar sist i rangordningen av externa utmaningar.



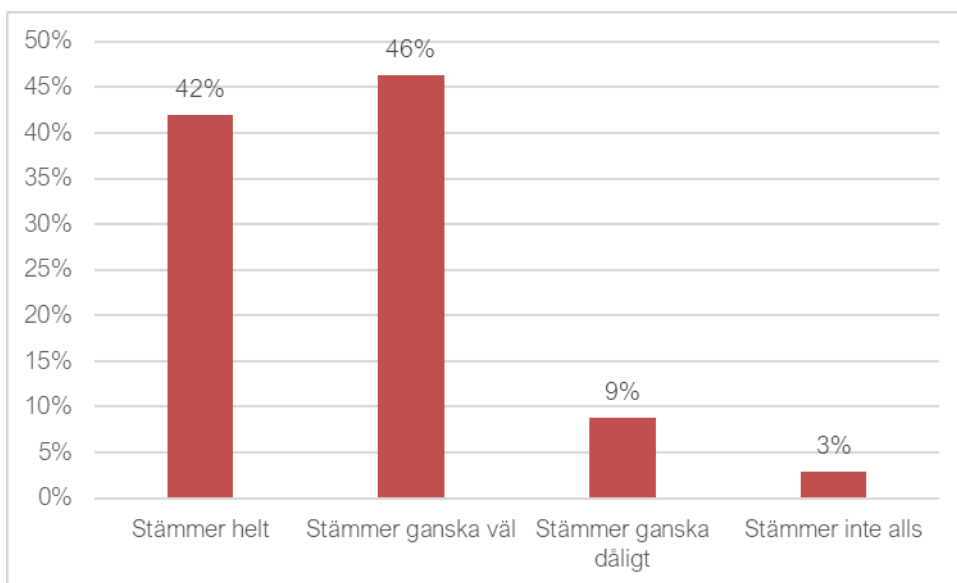
Figur 4. Åkeriernas externa utmaningar för ökad trafiksäkerhet. Antal svar: 157 – 170.

Det kom också cirka 20 svar om andra utmaningar, vilka kan grupperas enligt följande:

- Andra trafikanters beteende och förståelse
- Att hitta säkra rastplatser
- Djur på vägen
- Framkomlighet vid vägbyggen
- Tidsfönster hos kunder
- Dåliga eller farliga lossningsställen
- Utländska företag/ förare

4.4 Tillbud och olyckor

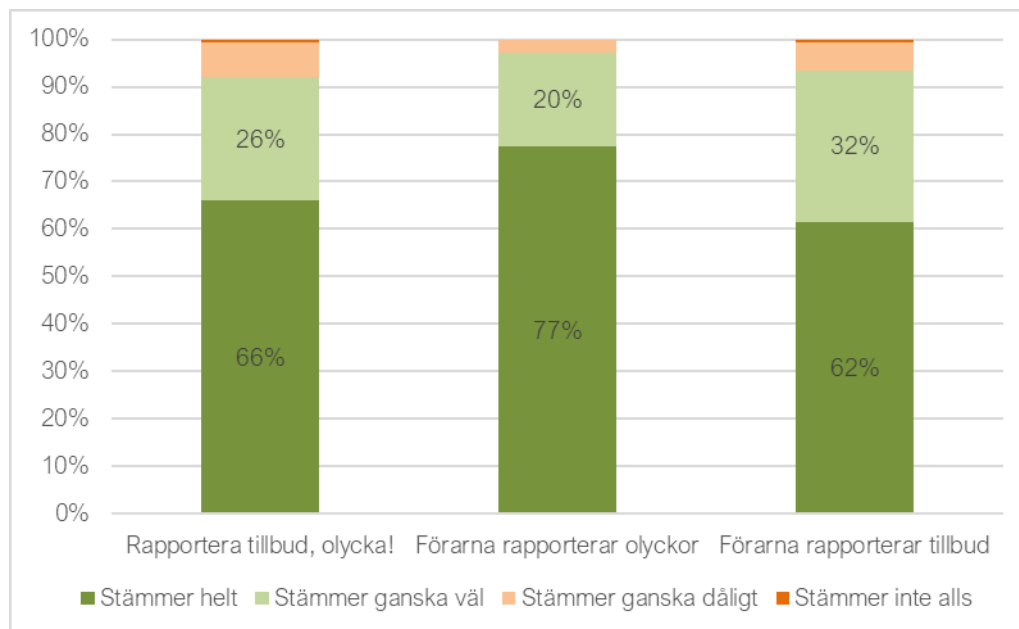
På frågan ”Tillbud följs alltid upp för att minska risken att de händer igen och då kanske leder till en olycka” svarade 42 procent av åkeriledningarna att det stämmer helt och 46 procent att det stämmer ganska väl, se Figur 5.



Figur 5. Fördelning av hur de svarande tycker det stämmer att tillbud alltid följs upp. Antal svar: 205.

Åkeriledningarna fick berätta i viken grad de uppmuntrar medarbetare att rapportera tillbud (händelse som skulle kunna leda till olycka eller personskada) och olyckor till sin arbetsgivare. Som visas i Figur 6 anser ungefär två tredjedelar av de svarande att det stämmer helt att de uppmuntrar medarbetarna till rapportering.

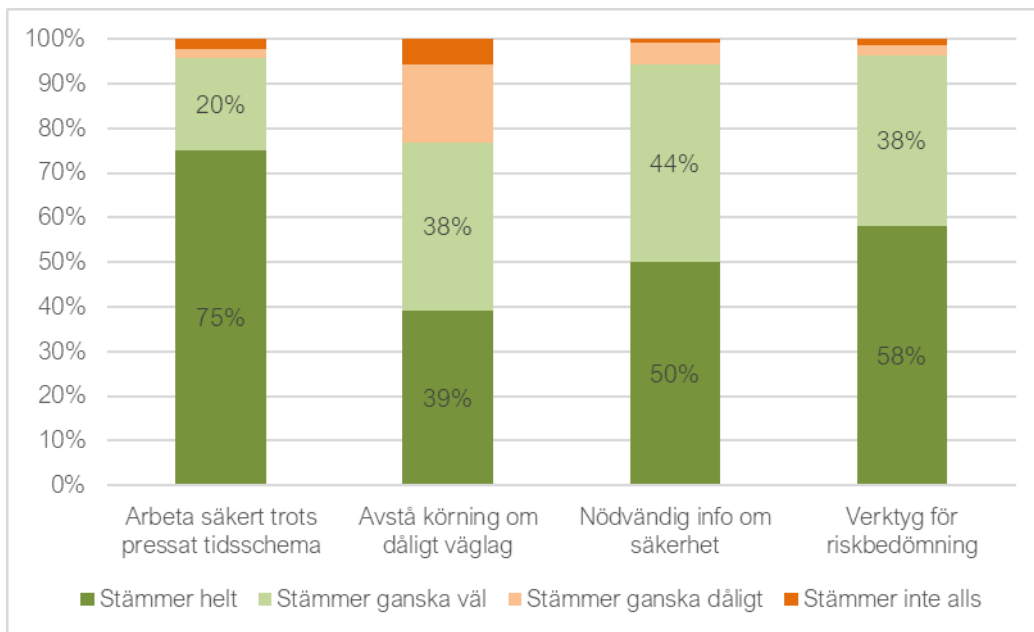
När det gäller rapportering av olyckor respektive tillbud så instämmer en något högre andel av åkeriledningarna i att förarna rapporterar olyckor till sin närmaste chef än att de rapporterar tillbud.



Figur 6. Fördelning av svaren på frågor om hur åkeriledningarna uppmuntrar sina förare att rapportera tillbud och olyckor, samt hur förarna rapporterar olyckor respektive tillbud. Antal svar: 137 – 138.

4.5 Vad åkeriledningarna gör för de anställda förarna

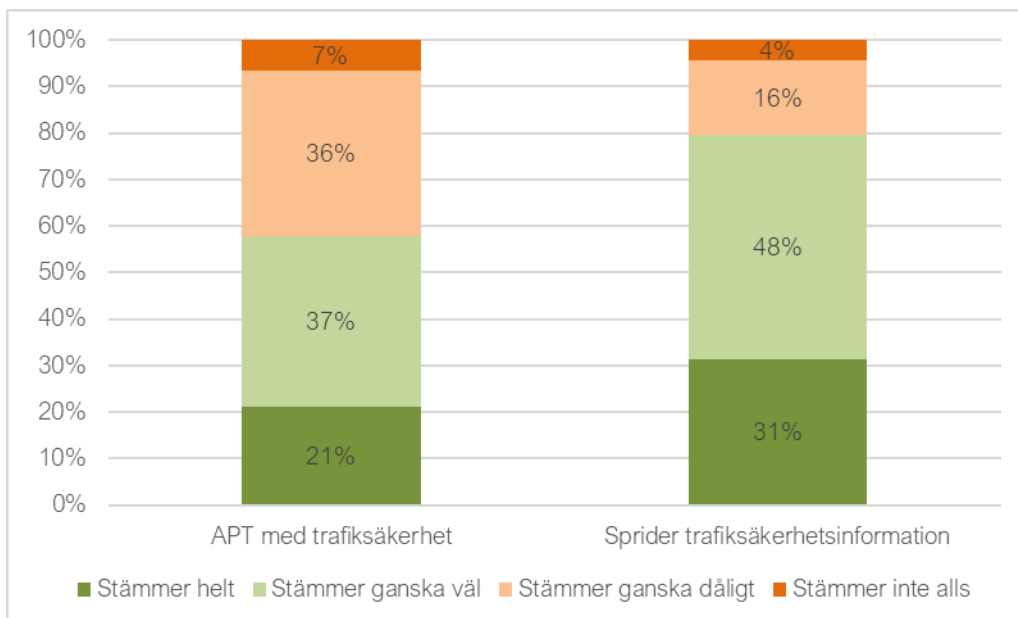
Tre fjärdedelar av de åkerier som har anställda förare instämmer helt i att de uppmuntrar förarna att arbeta säkert även när tidsschemat är pressat, se Figur 7. Knappt 40 procent instämmer helt i att de uppmuntrar förarna att avstå från att köra om väglaget ger alltför låg trafiksäkerhet, och ytterligare knappt 40 procent säger att det stämmer ganska väl. Hälften av åkeriledningarna instämmer helt i att de ser till så att alla medarbetare i åkeriet har fått nödvändig information om säkerhet, och ytterligare drygt 40 procent anger att det stämmer ganska väl. Närmare 60 procent av åkeriledningarna instämmer helt i att deras bedömning är att förarna har rätt verktyg för att göra riskbedömningar under sina uppdrag, och knappt 40 procent tycker att det stämmer ganska väl.



Figur 7. Fördelning av svaren på frågor om vad åkerledningarna gör för anställda förare. Antal svar: 137 - 138.

Endast var femte åkerledning instämmer helt i att de har regelbundna arbetsplatsträffar där de bland annat diskuterar trafiksäkerhet. Ytterligare drygt 35 procent anger att det stämmer ganska väl att de har regelbundna arbetsplatsträffar, se Figur 8. Det är alltså mer än fyra av tio företagsledningar som inte har några regelbundna arbetsplatsträffar där trafiksäkerhet och annat diskuteras.

Det är en något högre andel (totalt cirka 30 procent), som instämmer helt i att de regelbundet sprider trafiksäkerhetsinformation till sina medarbetare i åkeriet, och ytterligare knappt 50 procent anger att det stämmer ganska väl.

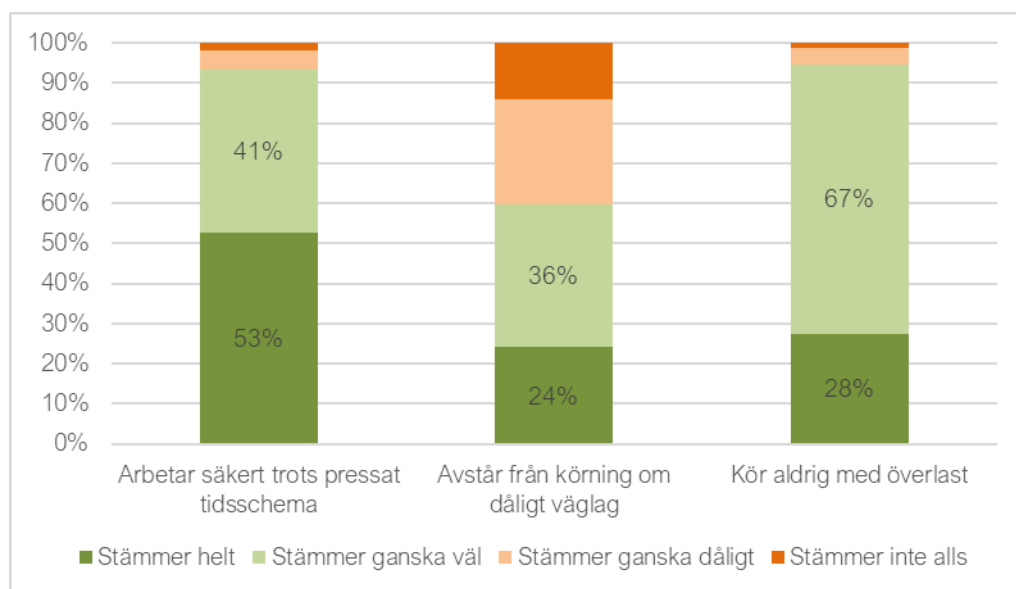


Figur 8. Fördelning av svaren på frågor om arbetsplatsträffar och spridning av trafiksäkerhetsinformation till anställda förare. Antal svar: 137 - 138.

4.6 Åkeriledningens körbeteende

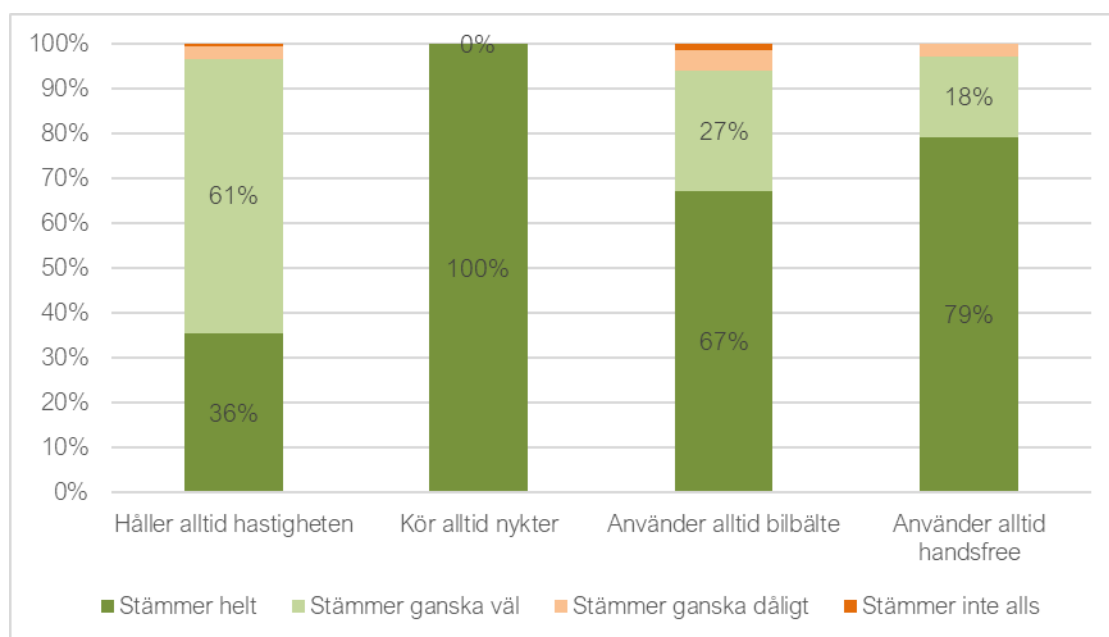
I enkäten finns svar från 148 - 149 åkerier, där ledningen även arbetar som förare. Det är mycket troligt att dessa svar ger en bild av en förares beteende i trafiken, oavsett om man är i företagets ledning eller inte.

Drygt hälften instämmer helt i att de arbetar säkert även när tidsschemat är pressat, men bara en fjärdedel instämmer helt i att det händer att de avstår från att köra om väglaget ger alltför låg trafiksäkerhet, se Figur 9. För 15 procent stämmer det inte alls att det händer att de avstår från körning om väglaget är för dåligt. Knappt 30 procent anger att det stämmer helt att de aldrig kör med överlast och drygt 65 procent ytterligare att det stämmer ganska väl att de aldrig kör med överlast.



Figur 9. Fördelning av svaren på åkeriledningarnas beteende när de kör i tjänsten. Antal svar: 148 – 149.

Av åkeriledningen som också arbetar som förare instämmer cirka 35 procent helt i att de alltid följer gällande hastighetsbegränsning, medan 60 procent anger att det stämmer ganska väl, se Figur 10. Samtliga i åkeriledningen som besvarat frågan säger att de alltid kör fria från alkohol och andra droger. Det är två tredjedelar av åkeriledningarna som instämmer helt i att de alltid använder bälte. För drygt 25 procent stämmer det ganska väl att de alltid använder bälte. Knappt 80 procent anger att det stämmer helt att de alltid använder handsfree om de pratar i telefon under körning medan 18 procent anger att det stämmer ganska väl.



Figur 10. Fördelning av svaren på åkeriledningarnas beteende när de kör i tjänsten. Antal svar: 149.

5 Resultat - Seminarier

Totalt har 10 seminarier anordnats. Två planerade seminarier gick inte att genomföra på grund av alltför lågt intresse bland åkerierna, trots att delägarföretaget var intresserad. Se Tabell 1 för information om vilket TRB-delägarföretag som var med och anordnade seminariet, antal deltagare, datum och genom vilket NTF-förbund seminariet anordnades. Ett av seminarierna hölls vid ett fysiskt möte, övriga var webbseminarier, men där det även förekom att några av deltagarna var uppkopplade från en gemensam plats. Från början planerades ytterligare två seminarier att genomföras fysiskt, men efter utökade restriktioner på grund av Coronapandemin ändrades de till webbseminarier. Det bör observeras att det ofta var fler anmälda till seminarierna men att de fick förhinder att delta och lämnade sena återbud. Totalt har antalet deltagare varit 61 personer. Meningen var att även kontaktpersonen och/eller annan medarbetare på TRB:s delägarföretag skulle delta i seminariet.

Tabell 1. TRB:s delägare som var med och ordnade seminariet samt antal deltagare, datum och NTF-anordnare.

TRB:s delägarföretag	Antal deltagare	Datum	NTF i
Norrvidinge Lastbilcentral AB, Helsingborg	9	2020-11-24	Skåne
Alwex AB, Växjö	6	2020-12-04, 2020-12-08	Jönköpings län
GLC, Göteborg	4	2021-01-20	Väst
Centralen, Vänersborg	4	2020-11-26	FyrBoDal
Alltransport, Norrköping	8	2020-11-18	Östergötland
LBC-Frakt Värmland, Karlstad	6	2020-12-02	Skaraborg
MLT, Uppsala (filialer i Sala och Gävle)	8	2020-10-20	Gävleborg
Maserfrakt, Borlänge*	8	2020-11-05	Dalarna
Sundfrakt AB, Sundsvall	2	2020-11-24	Västernorrland
BDX, Luleå	6	2020-11-18	Norrbotten

*) Fysiskt seminarium

5.1 Arbete inför seminarierna

Inbjudan gick ut till företagsledningar i åkerier som finns inom TRB:s delägarföretag. Se bilaga 1 för ett exempel på inbjudan.

Det blev en del förarbete för NTF med avseende på samarbetet med kontaktpersonen i TRB:s delägarföretag: hur åkerierna skulle väljas ut, vad som behövdes för att få deltagare etcetera. För flera NTF-medarbetare tog förberedelserna en hel del tid i anspråk. För någon blev det merjobb på grund av att kontaktpersonen byttes ut och att kommunikationen till åkerierna skulle ske via denne. För flera av NTF-arna fick nya möten planeras in eftersom inga anmälningar kom in, eller de som var anmälda inte dök upp. För några seminarier skötte kontaktpersonen allt praktiskt med inbjudan och påminnelser.

En framgångsfaktor när det gäller att få in anmälningar är att inte skicka ut anmälan brett utan låta kontaktpersonen vid TRB:s delägarföretag välja ut åkerier och deltagare och ge dessa en personlig inbjudan.

5.2 Program

I programmet föredrogs en presentation som var framtagen vid NTF:s gemensamma kansli i Solna, och som hade följande innehåll:

- Presentation av NTF lokalt
- Nollvisionen
- Systematiskt målstyrningsarbete
- Trafiksäkerhetsutveckling
- Trafiksäkerhetsfaktorer och fakta
- Länkar till mer kunskap

Därutöver fanns ett bildspel som beskrev resultaten från webbenkäten (som presenterats ovan i kapitel 4). Givetvis fanns möjlighet för deltagarna att fundera på om de kände igen sig i resultaten utifrån sina erfarenheter. Vi ville få igång en diskussion om åkeribranschens interna och externa utmaningar och förslag till lösningar. Även under den inledande presentationen inbjöds deltagarna att ställa frågor och diskutera.

Endast vid seminariet i Dalarna deltog en lokal föreläsare kopplat till Maserfrakts utmaningar. Seminariet i Väst, som från början var tänkt att genomföras fysiskt, skulle haft en lokal föreläsare. Men när nu även det seminariet blev digitalt valde man att bjuda in den föreläsaren vid ett annat tillfälle.

Tiden för seminarierna var satt till två timmar, men det var seminarier som höll på både kortare och längre tid.

5.3 Diskussion

I slutet av presentationen med enkätresultat fanns följande förslag till diskussionen:

- **Vilka är våra stora trafiksäkerhetsproblem?**
- Vad kan vi inom åkeriets ledning göra för att få en säkrare tung trafik?
- Hur kan vi påverka den upplevda stressen? Är den ett problem? Vad vill och kan vi göra?
- Hur kan vi påverka förarnas hastighet? Är den ett problem? Vad vill och kan vi göra?
- Hur kan vi påverka förarnas bältesanvändning? Är den ett problem? Vad vill och kan vi göra?
- Kan vi inom åkerierna samverka för att uppnå lösningar och göra skillnad?
- **Vad är viktigast att börja med? Hur går vi vidare?**

Om diskussionerna under seminarierna kan sägas att det överlag var bra diskussioner och intresserade deltagare. Alla deltog i diskussionerna och det var högt till tak. Under redovisningen av enkäterna var deltagarna intresserade, de svarade och resonerade kring resultaten. De flesta frågor i enkäten diskuterades.

Diskussionerna handlade om **stress**, och hur den påverkar körbeteenden och är en bidragande orsak till hastighetsöverträdelse, slarv med bälte, och användning av mobiltelefon. Stress uppstår genom för tajta körscheman till kunder och att det är svårt att klara kör- och vilotider, speciellt inom distribution. Stressen gör att man gör misstag, men blir bättre med erfarenhet och planering.

En intern utmaning är **låg bältesanvändning** som beror på att vissa förare inte inser riskerna med att köra lastbil obältade. För att påverka måste bältesanvändningen lyftas in på agendan, man måste prata om det i alla led.

En ytterligare utmaning är **trötthet** som beror på förarens oförmåga att tillräckligt väl planera sin vila innan nattkörningar och körpass på tidiga morgnar.

Distraction är en ytterligare intern utmaning och har att göra med användningen av **mobiltelefon**, med mottagande av körordrar och annan teknisk utrustning som finns i fordonen. Vid ett seminarium konstaterades att många förare sitter och pratar med handhållen telefon, att det verkligen ser illa ut. Tidspress och att kunder kräver att man ringer tillbaka gör att man sitter med telefonen. Man hoppas mycket på den nya tekniken. Deltagarna funderade över om man kan följa upp och se om personer varit aktiva/uppkopplade innan en olycka. Vidare ville man tipsa om att se till så att alla kan använda röststyrd kommunikation.

Deltagarna ser att **hastigheten** behöver förändras, men att det är svårt att veta hur man ska göra det. Det går för fort, till exempel vid skolor som saknar farthinder. Vid ett seminarium förslogs att åkeriledningen ska lyfta in hastigheten på agendan – göra hastighetsmätningar och föra en intern diskussion i samband med det, sätta gemensamma mål om hastighet och trycka hårdare på hastighetsefterlevnad vid introduktion av nya förare. Många gånger är nya förare risktagare i trafiken även privat, och tar med det beteendet in i sitt arbete. En lastbilscentral mäter både hastigheter och bältesanvändning så att de kan se resultat och jobba efter det. Det är ett långsiktigt arbete som pågår hela tiden.

Vägunderhåll diskuterades, att det saltas och sandas flera timmar för sent, och därmed blir en stor bidragande orsak till olyckor, och därmed ökade kostnader. Någon deltagare uttryckte att vid dåligt väglag så lastar man och åker. Däremot vid riktigt dåligt väder, så väntar man in salt- och plogbilen.

Diskussionerna berörde även **lönsamhet**. Att exempelvis "köra på ton istället för timme" kan innebära att det är viktigt att köra in ett visst antal gruslass per dag för att få lönsamhet, vilket i sin tur också kan bli en stressfaktor. I ett av seminarierna hade man en övergripande diskussion om den dåliga lönsamhetens inverkan på trafiksäkerheten. Förare "tvingas" till risker i trafiken för att kunna köra ett lass till, hinna en kund till etcetera. Detta ger en hög stressnivå och man "tvingas" till **överlast** för att utnyttja tid och slippa "extra" resor. Överlasterna gör fordonet tyngre och förlänger bromssträckorna. Man ser att överlast på lätta lastbilar är mycket vanligt förekommande. Det är dock inte alltid medvetet, man uppskattar vikter och det kan bli fel. Dålig lönsamhet påverkar också att man många gånger lastar lite mer när man ändå är på plats och det finns utrymme. Vid ett annat seminarium lyftes att man aldrig kör med överlast. Lasterna är lättare nuförtiden och man ser att överlast sliter på fordon, däck och miljö. En deltagare sa att kunden har gått in och satt ett maxtak på överlast – vilket är bra. Det framkom också att kunden (Trafikverket eller kommunen) kan gå igenom dokument om lasten efteråt och att det kan bli böter vid överlast, vilket de som kör vet om. Medveten överlast är väldigt sällsynt. Det nämndes att det är ovanligt med flygande kontroller.

Uppropet för hållbara transporter som Trafikverket tagit initiativ till och som nämndes i en presentation på seminariet fick påpekande som "ett spel för galleriet". Enligt deltagande åkare på ett av seminarierna köper företag som ingår i uppropet in transporter som inte ligger i linje med uppropet. Utländska åkare skapar orättvis konkurrens, då bland annat företag som ingår i uppropet köper in de billigaste transporterna oavsett om regler kring kör- och vilotider, hastighet med mera följs. Enligt åkarna brister även myndigheterna i **kravställande i samband med upphandling**, och att de som upphandlar inte har rätt teknisk kunskap.

På ett seminarium berättade åkarna att man pratar mycket om allmän säkerhet, men mer sällan om trafiksäkerhet. **Olyckor och allvarliga tillbud** anmäls alltid, men anmälan av andra tillbud som skulle kunna gynna förbättring av säkerheten sker nästan aldrig. Vid ett annat seminarium pratade man om **riskanalyser** och att uppmuntra förarna till att fylla i riskanalyser. Den kan handla om var/vart man ska köra idag, att kontrollera lösa saker i hytten, titta i förarboken, gå igenom policy, miljömål etcetera.

Åkarna berättade hur de med olika medel försöker få **förbättrat trafikbeteende** hos förarna. En åkare höll under en period inne en del av lönen för en förare som valde att köra med bilbältet bakom ryggen. Detta resulterade i att föraren fortsättningsvis använde bälte. En annan åkare hade satt upp en pott på 100 000 kr till förarna som de skulle få dela på till jul om de kunde hålla nere reparationskostnaderna, men pengarna hade varit slut i augusti. En åkare uttryckte att "det är svårt med förare som tycker de är kungar". Åkarna medgav att det även finns saker som de själva kan förbättra. I dagens nya bilar kan man få fram mycket data gällande bland annat bränsleförbrukning och hastighet, och sådana uppgifter borde följas upp bättre. Åkeriledningarna kan också lyfta trafiksäkerhetsfrågan på agendan. Det är inte många gånger man pratar trafiksäkerhet när man träffar åkarna, framkom vid ett seminarium. De skulle kunna plocka in trafiksäkerhet som en stående punkt på agendan för att hålla frågan vid liv. Genom att arbeta med säkerhetskultur kan förbättringar ske och man kan uppmuntra dem som exempelvis håller hastigheten. På ett seminarium framkom att man ordnade "Safety day" där TRB:s delägarföretag träffar kunder, leverantörer, och även förare under cirka 15 min, och de då får en "give away"-påse. Man skulle gärna se att en extern aktör deltar vid dessa dagar, och till exempel gör drogtester.

Vid ett seminarium pratade man om **alkolås**. Det var få som hade alkolås i bilarna. TRB:s delägarföretag har inte något grundkrav om alkolås och vid upphandling finns ingen policy som anger att de ska ha alkolås i fordonen. Däremot om man kör mer än 100 timmar/år åt Trafikverket krävs alkolås.

En extern utmaning som diskuterades mycket vid ett seminarium var behovet av **rastplatser**. Förarna får köra allt längre för att hitta någonstans att stå för att kunna sova eller gå på toaletten. Det är parkeringsförbud överallt, och på de platser som finns står det bara utländska förare. Deltagarna efterlyser säkra rastplatser för tung trafik, så att de slipper inbrott i bilarna.

Även **lossningsställen** kan vara dåliga och farliga utan tillräckligt med plats att stå på.

YKB-utbildning, körkortsutbildning, och cyklister i döda vinkeln diskuterades. Man efterlyste mer information för allmänheten om hur tung trafik fungerar, till exempel hur mycket plats en lastbil med släp tar.

Slutligen diskuterades att det är jätteviktigt att man inom åkerierna samverkar för att uppnå lösningar och göra skillnad. Ledningsgrupp och styrelse måste vara med på banan om kulturen ska förändras. Trafiksäkerhet måste finnas med i transportörsavtalen. Förarhandböcker kan behöva uppdateras, så att trafiksäkerhetsfrågorna tas med där.

5.4 Förslag till lösningar

Under diskussionen framkom några förslag till lösningar. Deltagare i ett seminarium föreslog att mer fokus ska läggas på hur man kan diskutera **förares stressituation**. Eftersom det är kunderna som ställer krav på att leveranser ska ske i tid bör det i högre utsträckning vara en dialog med åkeriernas kunder. En deltagare uttryckte att "det måste finnas en högre moral där och inte bara 'räkna pengar' och lönsamhet". Vid ett annat seminarium lyftes att åkerierna måste lyssna mer på förarna om problem och körtider för att undvika stress, det bör vara en öppen dialog dagligen. Åkarna bör i dagliga samtal prata om hastigheter och användning av bälte, så att det inte bara kommer som påpekanden.

Vid ett annat seminarium föreslogs att lägre stress kan nås genom mera "luft" i distributionskedjan. Man anser att det bör vara en ökad samverkan mellan åkerier och TRB:s delägarföretag. Rapportering av riskobservationer, incidenter och olyckor vid last- och lossningsplatser ska vara rutin inom och från åkerierna. Inom detta område bör TRB:s delägarföretag se över rutiner för uppföljning och åtgärder.

Vid samma seminarium lyftes att åtgärder för **minskad trötthet** kan nås genom arbetsplatsträffar och liknande där risker med trötthet och behov av vila belyses. Åtgärder för **minskad distraktion** kan nås genom information om risker, att åkerierna har en policy och ställer krav på förarna. Lösningar för handsfree bör diskuteras liksom rutiner vid kommunikation. När det gäller **ökad bältesanvändning** kan åtgärderna vara att informera om risker, ge en utbildning i lastbilsvolthytt, samt påminnelser om åkeriets krav på bältesanvändning. TRB:s delägarföretag skulle kunna genomföra eller upphandla en revision av bältesanvändning. En revision ger åkerierna och TRB:s delägarföretag underlag för faktisk bältesanvändning och därmed en utgångspunkt för förbättringsdiskussioner.

Vid ett annat seminarium framkom att TRB:s delägarföretag gör kontroller av fordonens **hastigheter** och i samband med seminariet bestämde man att göra flera sådana. Delägarföretaget hade en **policy** riktad till åkeriernas förare och man skulle nu blåsa liv i den igen och trycka på att förarna inom åkerierna ska hålla hastigheten, köra nyktra, använda bilbälte, inte köra med överlast med mera.

Vid ett seminarium framkom att åkeriledningarna med olika medel och olika framgång försöker hitta lösningar för att förbättra förarnas beteende vad gäller bland annat bältesanvändning och sparsam körning. Det framkom även att det finns **data från bilarna som kan följas upp bättre**. Åkarna tog upp att åtgärder som **fler egenkontroller**, att informera och påverka kan bidra till förbättringar för trafiksäkerheten. När det gäller **hållbara transporter** så är det en fråga som bör lyftas på nationell nivå.

Vid ett seminarium lyftes att man provat att köra **halkkörning för tung trafik** och att detta borde vara obligatoriskt inom YKB.

5.5 Förslag på framtida arbete/utmaningar

Vid diskussionen på ett seminarium lyftes att lönsamheten är den största utmaningen men som också är svår att påverka för åkerierna. När lönsamheten styr blir det inte av att förkovra sig och utvecklas, framkom vid ett annat seminarium.

Under ett seminarium framkom att ett framtida arbete, mellan TRB:s delägarföretag och åkerier, är att tillsammans finna rutiner för att minska stress - särskilt vid distributionstransporter. Man behöver också finna rutiner för inrapportering av riskobservationer, incidenter och olyckor, och rutiner för att dessa fångas upp, åtgärdas och återrapporteras av TRB:s delägarföretag. Därutöver behöver man finna rutiner för att skapa tid att samla förarna och informera, utbilda och ge feed-back inom olika trafiksäkerhetsområden. Åkerierna önskade stöd från en utomstående part att genomföra dessa informationer eller utbildningar, det skulle ge en större "tyngd" i budskapet. Exempelvis skulle det kunna ske vid liknande seminarier. Samarbete med andra åkerier lyftes också som viktigt vid ett annat seminarium.

Hastighet, stress, överlast och lönsamhet lyftes vid ett seminarium som framtida utmaningar och som kräver arbete. Man funderade över om man skulle kunna göra ett event på högskolan om "hur det är att sitta i en lastbil".

Vid andra seminarier kom det fram externa utmaningar som bör lyftas vidare. Det gäller ansvaret för säkra rastplatser, för kör- och vilotider som skapar stress och att det är viktigt med bra vägar.

5.6 Uppföljning av seminarierna

Seminarierna följdes upp via en kortare webbenkät. Svar har inkommit från 27 personer (44 %) som deltog i utbildningarna.

Hur tycker du att seminariet var?

Av de som deltagit i seminarierna svarade 48 procent att det var mycket intressant och 52 procent att det var delvis intressant.

Gav seminariet dig ny kunskap?

Det var 48 procent av deltagarna som svarade att seminariet gav ny kunskap. Ytterligare 48 procent svarade att seminariet inte gav ny kunskap, men att det gav fördjupad kunskap och/eller värdefull repetition, 4 procent svarade nej.

Gav seminariet dig ny inspiration för att arbeta med trafiksäkerhet?

Av deltagarna svarade 23 procent att seminariet gav mycket ny inspiration, 69 procent svarade att seminariet gav lite ny inspiration, och 8 procent svarade att de inte vet.

En kommentar innebar att man vill börja internt på lastbilscentralen, men att det känns svårt att nå åkarna.

Tar du med dig något från seminariet i ditt fortsatta arbete?

Det är 82 procent av deltagarna som svarar att de tar med sig något från seminariet i sitt fortsatta arbete, 7 procent svarar nej och 11 procent svarar att de inte vet.

Här har tio respondenter lagt till en kommentar. Kommentarererna handlar om att man vill fördjupa sig mer i trafiksäkerhet och vikten av att få upp trafiksäkerhet som en naturlig del på agendan. Vidare, att det är bra med diskussioner åkare emellan, att ledningen på ett bättre sätt vill lyfta information och påminnelser till förare, samt att ha fokus på hastighetsefterlevnad. Man vill också fortsätta påverka till att få fler och säkrare rastplatser.

Kan samarbete mellan åkerier inspirera och bidra till ökad trafiksäkerhet?

Av deltagarna svarar 96 procent att ett samarbete mellan åkerier kan inspirera och bidra till ökad trafiksäkerhet. Resterande vet inte.

Tre kommentarer handlar om att man tycker att det är bra att få höra hur andra gör, att man välkomnar smarta lösningar och att man mer bör belysa gemensamma problem och lösningar, att det måste bli mer verkstad med mod att ta beslut i rätt riktning.

Vill du delta i något fortsatt samarbete med NTF?

Av de svarande deltagarna anger 58 procent att de vill delta i något slags fortsatt samarbete med NTF, 8 procent svarar nej och 35 procent svarar att de inte vet.

En kommentar handlar om hur branschen med tung trafik skulle kunna involveras mer för att få säkrare väglösningar.

Övrigt som du vill berätta för oss:

Flera av respondenterna svarade att det varit ett intressant och väl genomfört seminarium om ett viktigt ämne. Man tycker att seminariet gav en större förståelse för att trafiksäkerheten är tydligt kopplad till yrkeschaufförers arbetsmiljö. Vidare finns svar som handlar om problematiken med fusk inom branschen och olika problem med vinterväghållning.

6 Sammanfattande diskussion och slutsatser

NTF har under hösten 2020 genomfört seminarier med åkeriägare i syfte att inspirera till ökat trafiksäkerhetsfokus relaterat till den tunga trafiken. Alla utom ett seminarium var digitalt. Åkeriägarna är anslutna till lastbilscentraler som äger transportörsnätverket TRB Sverige AB. Inledningsvis genomfördes en webbenkät bland trafiksäkerhetsansvariga på alla anslutna åkerier.

6.1 Webbenkäten

Webbenkäten skickades, via delägarföretagens miljöchefer, till ledningen för alla åkerier som finns inom transportörsnätverket TRB:s delägarföretag. Ungefärligt antal åkerier är 1 730 och vi fick in 213 svar, vilket motsvarar en svarsandel på 12,3 procent. Från ett seminarium fick det anordnande NTF-förbundet höra att ingen av seminariets deltagare besvarat enkäten. Deltagarna tyckte att den var för omständlig och därmed hade de inte slutfört svarandet. Det kan vara fler som tyckt så och därför fick enkäten inte högre svarsandel. Troligen är det så att åkeriägare, där många också är förare, inte har tillräckligt med tid, intresse eller eventuellt tekniskt kunnande för att besvara en webbenkät. En tredjedel av de som besvarade enkäten är enmansåkerier där företagsledaren själv kör det tunga fordonet.

Enkäten handlade om de trafiksäkerhetsproblem, såväl konkreta som mer övergripande, som åkerierna upplever idag och deras utmaningar i framtiden. Av de besvarade enkäterna framgår att drygt 60 procent av företagen mäter hastighetsefterlevnaden och drygt 40 procent mäter bältesanvändningen. Här finns en stor förbättringspotential eftersom det är viktigt att ha en utgångspunkt när man vill påverka till förbättringar och åtgärder, och sedan kunna följa utvecklingen.

Ungefär tre fjärdedelar av de svarande åkeriledningarna anger att aktiva och fungerande bältespåminnare finns i alla fordonen. Denna andel ökar troligen i takt med att fordonsparken byts ut, men det är dessutom viktigt att bältespåminnaren inte manipuleras eller sätts ur funktion. Av åkeriledningarna själva är det två tredjedelar som instämmer helt i att de alltid använder bälte – självklart måste ledningen vara ett bättre föredöme när det gäller bältesanvändning, anser NTF. Ledningen behöver inse att den låga bältesanvändningen är ett trafiksäkerhetsproblem. Det gör man inte riktigt idag, man ser i alla fall inte bältesanvändning som en särskilt stor utmaning för ökad trafiksäkerhet, när jämförelser görs med andra interna utmaningar.

När det gäller hastighet, så hamnar hastighetsefterlevnad främst bland de interna utmaningar som företagen har. Av åkeriledningen som också arbetar som förare instämmer cirka 35 procent helt i att de alltid följer gällande hastighetsbegränsning, medan 60 procent anger att det stämmer ganska väl. Inte ens hälften av åkerierna har system som stöder hastighetsefterlevnad i realtid i åtminstone några fordon. Drygt en fjärdedel säger att sådana system finns i alla fordon, detta är troligen en andel som ökar i takt med att fordonsparken byts ut. Det är viktigt att sådana system verkligen används och att ledningen också följer upp olika data som samlas i dem. När det gäller hastighetsefterlevnad, så påverkar den inte bara trafiksäkerheten utan även bränsleförbrukning, ekonomi och miljö. Att se dessa synergieffekter kan göra att hastighetsefterlevnaden får ett ännu större fokus.

Var fjärde åkeriledning uppmanar inte sina förare att avstå körning om väglaget ger alltför låg trafiksäkerhet. Ledningar som själva är förare, är inga goda förebilder i att avstå. Det är fyra av tio som inte avstår från att köra även om väglaget ger alltför låg trafiksäkerhet. Vi antar att det är den utmanande lönsamheten som spelar in här. Låg lönsamhet anges som den största externa utmaningen. Vägunderhåll kommer på tredje plats medan snöröjning och halkbekämpning hamnar sist i rangordningen av externa utmaningar.

Det vi från resultatet i enkäten kan se som en stor brist är att mer än fyra av tio företagsledningar inte har några regelbundna arbetsplatsträffar där trafiksäkerhet och annat diskuteras. Däremot sprids trafiksäkerhetsinformation regelbundet till medarbetarna i högre utsträckning, det är åtta av tio åkeriledningar som instämmer i att de ger någon trafiksäkerhetsinformation. NTF anser att det är mycket viktigt att lyfta trafiksäkerhetsfrågor i större utsträckning. Då kan arbetsplatsträffar med information, diskussion och erfarenhetsutbyte vara ett mycket viktigt verktyg.

6.2 Seminarier

Planen var att genomföra 12 regionala webbseminarier, men två gick inte att genomföra på grund av alltför lågt intresse bland åkerierna, trots att delägarföretagen var intresserade. Sammanlagt deltog 61 personer från åkerier och delägare inom TRB. Fokus var på hur åkerierna ser på sina trafiksäkerhetsutmaningar och vad det finns för lösningar och åtgärder.

Vi ville utifrån svaren i webbenkäten och presenterade fakta få igång en diskussion om åkeribranschens interna och externa utmaningar och förslag till lösningar. Den låga bältesanvändningen trodde deltagarna beror på att vissa förare inte inser riskerna med att köra lastbil obältade. För att påverka måste bältesanvändningen lyftas in på agendan, man måste prata om den i alla led, och här kan bland annat arbetsplatsträffar vara en del i lösningen. Deltagarna ansåg att hastighetsefterlevnaden behöver förbättras, och att åkeriledningen även ska lyfta hastighetsfrågan. Man behöver göra hastighetsmätningar och föra en intern diskussion i samband med det, sätta gemensamma mål om hastighet och trycka hårdare på hastighetsefterlevnad vid introduktion av nya förare. Seminariedeltagarna uttryckte att nya förare många gånger är risktagare i trafiken när de kör privat, och tar med sig det beteendet in i sitt arbete. En lastbilscentral berättade att de mäter både hastigheter och bältesanvändning så att de kan se statusen och jobba utifrån den. Detta är dock ett långsiktigt arbete som pågår hela tiden.

Diskussionerna lyfte många fler problem: stress – lönsamhet – överlast, där det finns ett samband, men även trötthet, distraktion och mobiltelefon. Man pratade om förslag till lösningar. I diskussionen framkom också att det är jätteviktigt att man inom åkerierna samverkar för att uppnå lösningar och göra skillnad. Ledningsgrupp och styrelse måste vara med på banan om kulturen ska förändras. Trafiksäkerhet måste finnas med i transportörsavtalen. Förarhandböcker och policys kan behöva uppdateras, så att trafiksäkerhetsfrågorna tas med där. Det efterfrågades också en ökad samverkan mellan åkerier och TRB:s delägarföretag.

Rapportering av riskobservationer, incidenter och olyckor vid last- och lossningsplatser, samt på väg ska vara rutin inom åkerierna och från åkerierna. Inom detta område bör TRB:s delägarföretag se över rutiner för att riskobservationer, incidenter och olyckor fångas upp, följs upp och att åtgärder vidtas. Därutöver behöver man finna rutiner för att skapa tid att samlas förarna och informera, utbilda och ge feedback inom olika trafiksäkerhetsområden. Åkerierna önskade stöd från en utomstående part att genomföra dessa informationer eller utbildningar, vilket skulle ge en större "tyngd" i budskapet. Samarbete med andra åkerier lyftes också som viktigt.

I den uppföljande utvärderingen svarade knappt hälften av deltagarna att seminariet var mycket intressant och drygt hälften att det var delvis intressant. Nästan hälften fick ny kunskap vid seminariet och lika många fick fördjupad kunskap och/eller värdefull repetition. En fjärdedel av de seminariedeltagare som besvarat uppföljningen fick mycket ny inspiration och åtta av tio tar med sig något från seminariet i det fortsatta arbetet.

Även de NTF-förbund som tillsammans med TRB:s delägarföretag anordnade seminarierna var nöjda. Man ser att området är mycket intressant och viktigt att jobba med. Därför är en fortsättning av projektet välkommet. Även deltagare frågade efter en fortsättning av något slag. Vid liknande seminarier framledes är det viktigt att TRB:s delägarföretag finns med för att visa intresset i trafiksäkerhetsfrågan för åkerierna. Så var det vid alla av de genomförda seminarierna, utom vid ett och den anordnande NTF-aren beklagade detta. Erfarenheten från att anordna seminarierna visar att en framgångsfaktor för att få in anmälningar är att inte skicka ut inbjudan brett utan låta kontaktpersonen vid TRB:s delägarföretag välja ut åkerier och deltagare och ge dessa en personlig inbjudan. Alternativt kan man tidigt ha en bred inbjudan, men sedan speciella inbjudningar till dem som man tror är mest positiva till att delta i ett seminarium och också mest mottagliga för budskapet. En erfarenhet från det genomförda projektet är också att om liknande seminarier ska genomföras framledes, så bör de genomföras fysiskt. NTF-arna upplever att denna yrkesgrupp generellt är ovana vid digitala möten, webbenkäter och liknande. Ett framtida samarbete med TRB Sverige AB och TRB:s delägarföretag är dock mycket önskvärt.

NTF:s bedömning från seminarierna är att åkerier och lastbilscentraler/åkeriföreningar kan nå mycket längre i att få förare att minska riskerna i arbetet. Men förarna, och åkerierna, behöver i många fall stöd i hur detta kan uppnås. En förutsättning är även att åkerierna är beredda att avsätta tid och resurser för utbildning utöver den obligatoriska fortbildningen i YKB (yrkeskompetensbevis).

Transportköpare kan i sina upphandlingar ställa krav som kan öka trafiksäkerheten. NTF tror att det är en av flera framkomliga vägar till ökad trafiksäkerhet inom yrkestrafiken. Vid seminarierna presenterades Trafikverkets upprop för hållbara hastigheter där målsättningen är att skapa en nationell samling där transportköpare uttrycker sina förväntningar på hastighetsefterlevnad i de transporter de upphandlar. Vid ett av seminarierna avfärdade dock åkarna Trafikverkets upprop som "ett spel för galleriet", grundat i egna upplevelser och erfarenheter. Det finns därför anledning att granska och följa upp hur myndigheter och kommuner med flera upphandlar transporter. Om det är som åkarna beskriver, att det enbart är priset som styr, så blir det ganska uppenbart att det kan ge en negativ inverkan på trafiksäkerheten. NTF vill lyfta att det är mycket viktigt att transportköpare gör uppföljningar och kontroller av de krav man ställer i upphandlingar, annars kommer troligen inte kraven få fullt genomslag.

Genom att TRB Sverige AB och de tolv delägarföretagen är ett fungerande nätverk, bedöms förutsättningarna som goda för att den dialog som påbörjats kan leda till konkreta åtgärder. NTF önskar även i fortsättningen vara en pådrivande kraft i det framtida trafiksäkerhetsarbetet inom TRB Sverige AB, antingen via uppdrag eller via nya gemensamma trafiksäkerhetsprojekt.

6.3 Slutsatser

Några av de viktigaste slutsatserna vi kan dra från projektet är:

- Det är meningsfullt att samla ledning för åkerier och lastbilscentraler till seminarier med delande av kunskap och diskussioner, men fysiska möten är att föredra.
- Åkerierna bör ordna regelbundna arbetsplatsträffar med förare för att kunna lyfta trafiksäkerhetsfrågor och andra viktiga arbetsmiljöfrågor. I de fall åkerierna är enmansföretag kan samarbete ske med andra åkerier eller genom den lastbilscentral eller åkeriförening man tillhör.
- Bältespåminnare ska finnas i alla fordon och avstängning eller manipulering ska inte vara möjlig, eller ska ge konsekvenser för föraren.
- System som hjälper till med hastighetsefterlevnaden bör installeras i fordon, och nyttjas fullt ut. Data som kommer ut från systemen bör sammanställas och redovisas för förarna, samt kontinuerligt följas upp. Synergieffekter med bränsleförbrukning, miljö och ekonomi ska framhållas.
- Alla slag av egenkontroller inom åkerier och lastbilscentraler kan förbättra trafiksäkerheten. Som grund för dessa bör företagen ha policys, förarhandböcker, målsättningar och gärna en certifiering i trafiksäkerhet.
- Mätningar av hastigheter och bältesanvändning bör göras och resultaten kommuniceras med förarna samt ligga till grund för diskussioner och eventuella åtgärder.
- Rutiner för att rapportera riskobservationer, incidenter och olyckor vid last- och lossningsplatser, samt på väg ska finnas inom åkerierna. Det måste vara tydligt att rapporterna tas om hand av åkerierna och/eller lastbilscentraler/åkeriföreningar, att de följs upp och att åtgärder vidtas.
- Transportköpare bör i sina upphandlingar ställa krav som kan öka trafiksäkerheten. Kraven ska följas upp och få konsekvenser om de inte följs.

Referenser

- (1) Trafikverket (2020). Analys av trafiksäkerhetsutvecklingen 2019. Målstyrning av trafiksäkerhetsarbetet mot etappmålen 2020. Trafikverkets publikation 2020:120.
https://trafikverket.ineko.se/Files/sv-SE/75691/Ineko.Product.RelatedFiles/2020_120_analys_av_trafiksakerhetsutvecklingen_2019_malstyrning.pdf
- (2) Trafikverket (2019). Aktionsplan för säker trafik 2019–2022. Åtgärder som 14 myndigheter och aktörer avser att vidta för ökad trafiksäkerhet. Trafikverkets publikation 2019:086.
https://trafikverket.ineko.se/Files/en-US/60902/Ineko.Product.RelatedFiles/2019_086_aktionsplan_for_saker_vagtrafik_2019_2022.pdf
- (3) Trafikverket (2016). Analys av trafiksäkerhetsutvecklingen 2016. Målstyrning av trafiksäkerhetsarbetet mot etappmålen 2020. Trafikverkets publikation 2017:098.
https://trafikverket.ineko.se/Files/en-US/25320/Ineko.Product.RelatedFiles/2017_098_analys_av_trafiksakerhetsutvecklingen_2016.pdf
- (4) Axelsson A. & Kullgren A. (2020). Mätning av yrkestrafikens hastighetsefterlevnad 2020. Folksam forskning. https://nyhetsrum.folksam.se/sv/files/2020/08/Rapport-M%C3%A4tning-av-yrkestrafikens-hastighetsefterlevnad-2020.pdf?fbclid=IwAR2QLGxW_c9SW-_k1Y3qaQUF2ZsUNr8dZg2FTAoGufnkkIsIj2MF6Z137Is.
- (5) Näringsdepartementet (2016). Nystart för Nollvisionen - ett intensifierat arbete för trafiksäkerheten i Sverige. Näringsdepartementet. Publikation N2016:30.
https://www.regeringen.se/4a509c/contentassets/00c9b57223d74e1fa0fe4da50e1e4e83/trafiksakerhet_160905_webb.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/volvogroup/markets/global/en-en/about-us/traffic-safety/Safety-report-170627.pdf>
- (7) NTF (2018). Säkrare tung trafik - Regionala seminarier och workshops. NTF-rapport 2018:10.
<https://ntf.se/media/39060/ntf-rapport-2018-10-sakrare-tung-trafik.pdf>

Bilaga 1 – Exempel på inbjudan

Inbjudan till webinarium 5 november

Säkrare tung trafik



NTF bjuder i samarbete TRB Sverige in till regionalt seminarium Säkrare tung trafik.

Vilka utmaningar finns för att uppnå säkrare tung trafik? Hur ser säkerheten ut idag? Hur kan arbetet med ökad trafiksäkerhet bli mer systematisk utan extra administration? Vilka lösningar kan vi se och hur förverkligar vi dem?

Seminariet vänder sig till dig i företagets ledning som vill bidra till en säkrare tung trafik!

PROGRAM TORSDAGEN DEN 5 NOVEMBER

Inledning och presentation av deltagarna

Säker tung trafik

- Trafikverkets resultatrapport
- Målstyrningsarbetet
- Trafikverkets uppdrag för hållbara hastigheter

Enkätens resultat

- Vilka är de största utmaningarna enligt TRB

Lokal föreläsare från Maserfrakt

Diskussion:

- Vad kan vi inom TRB göra för att få en säkrare tung trafik?
- Hur kan vi samverka för att uppnå lösningar och göra skillnad?
- Vad är viktigast att börja med?

TID:

5 november kl. 9.00-11.00.

PLATS:

Maserfrakt Borlänge, Länk skickas i samband med din anmälan.

ANMÄLAN:

Anmälan till annika.brandt@maserfrakt.se senast den 31 oktober. Seminariet är kostnadsfritt. Vid frågor, kontakta Hans Moberg 070-67 68 800, hans.moberg@ntf.se

Välkommen!



TRB



SÄKER TRAFIK

Kontakta oss lokalt

Blekinge: blekinge.ntf.se

Dalarna: dalarna.ntf.se

FyrBoDal: fyrbodal.ntf.se

Gotland: gotland.ntf.se

Gävleborg: gavleborg.ntf.se

Halland: halland.ntf.se

Jämtland: jamtland.ntf.se

Jönköping: jonkoping.ntf.se

Kalmar: kalmar.ntf.se

Kronoberg: kronoberg.ntf.se

Norrbottnen: norrbottnen.ntf.se

Skaraborg: skaraborg.ntf.se

Skåne: skane.ntf.se

Stockholm: stockholm.ntf.se

Sörmland: sormland.ntf.se

Uppsala: [uppsala.ntf.se](http:// uppsala.ntf.se)

Värmland: varmland.ntf.se

Väst: vast.ntf.se

Västerbotten: vasterbotten.ntf.se

Västernorrland: vasternorrland.ntf.se

Västmanland: vastmanland.ntf.se

Örebro: orebro.ntf.se

Östergötland: ostergotland.ntf.se



SÄKER TRAFIK

