

# ISO 39001 – Certifiering i trafiksäkerhet



## NTF RAPPORT 2018:2

Intervjuer med gods- och persontransportföretag



SÄKER TRAFIK



## Förord

NTF, Nationalföreningen för Trafiksäkerhetens Främjande, 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. I dessa projekt är delar av eller hela NTF-organisationen delaktig, ofta tillsammans med någon eller flera medlemsorganisationer.

Ett nationellt projekt under år 2018 är projektet "Intervjuundersökning bland företag som använder ledningssystemet ISO 39001". Projektet är i sin helhet finansierat av Trafikverkets Skyltfond.

Slutrapporten är framtagen med ekonomiskt stöd från Trafikverkets Skyltfond. Ståndpunkter, slutsatser och arbetsmetoder i rapporten reflekterar författaren och överensstämmer inte med nödvändighet med Trafikverkets ståndpunkter, slutsatser och arbetsmetoder inom rapportens ämnesområde.

Intervjuer har genomförts med tio företag av Katarina Bokström och Susanne Gustafsson från NTF:s gemensamma kansli samt Daniel Qvarnström från NTF Jönköpings län och Lars Nordquist från NTF Sörmland-Örebro län-Östergötland.

Vi vill rikta ett stort tack till de företag som låtit sig intervjuas.

# Innehåll

Sammanfattning.....	4
1 Bakgrund.....	5
2 Syfte.....	5
3 Metod och material.....	5
4 Resultat.....	6
4.1 Intervjuade företag.....	6
4.2 Initiativ till certifiering enligt ISO 39001.....	6
4.3 Kommunikation om att man är certifierad enligt ISO 39001.....	7
4.3.1 Kommunikation till kunder och andra intressenter.....	7
4.3.2 Kommunikation till anställda.....	7
4.4 Erfarenheter av att vara certifierad enligt ISO 39001.....	8
4.4.1 Företagsledningens erfarenheter.....	8
4.4.2 Anställdas erfarenheter.....	8
4.5 Tekniska stödsystem för ökad trafiksäkerhet.....	9
4.6 Kostnader och nytta för certifiering enligt ISO 39001.....	9
4.7 Trafiksäkerhetsfaktorer som beaktas.....	9
4.7.1 Riskexponering.....	9
4.7.2 Olyckor, skador och incidenter.....	10
4.7.3 Ruttplaneringens säkerhet.....	10
4.7.4 Fordonens säkerhet.....	11
4.7.5 Bältesanvändning.....	11
4.7.6 Hastighet.....	12
4.7.7 Nykterhet.....	12
4.7.8 Trötthet.....	13
4.7.9 Distraction/ användning av kommunikationsutrustning.....	13
4.7.10 Bränsleförbrukning.....	14
4.8 Erfarenheter som kan göra att fler företag väljer att certifiera sig enligt ISO 39001.....	14
4.8.1 Fördelar/vinster.....	15
4.8.2 Hinder.....	15
4.8.3 Lärdomar.....	15
5 Sammanfattande diskussion.....	16
5.1 Erhållen trafiksäkerhetsnytta.....	16
5.2 Spridning och implementering av resultatet samt erfarenheter av projektet.....	16
6 Slutsatser.....	16
Bilaga 1 – Intervjuguide.....	18

# Sammanfattning

ISO 39001 är en internationell standard som beskriver ett ledningssystem för vägtrafiksäkerhet. Det har varit möjligt att certifiera sig sedan år 2013. Drygt 100 företag är certifierade av Sveriges Åkeriföretag som utför tredjepartsrevisioner. Ytterligare 10 företag är certifierade av ett ackrediterat certifieringsorgan.

I projektet har NTF genom intervjuer med tio företag undersökt vad man kan vinna på att certifiera sig i trafiksäkerhet enligt ISO 39001. Det övergripande syftet har varit att erhålla kunskap som kan bidra till att fler aktörer väljer att arbeta systematiskt med trafiksäkerhet enligt standarden.

Det är två persontransportföretag och åtta godstransportföretag som besökts och där någon/några från ledningen intervjuats. Företagen har i de flesta fall varit certifierade i kvalitet (ISO 9001) och/eller miljö (ISO14001) innan man certifierades i ISO 39001. De företag som är certifierade av Sveriges Åkeriföretag (SÅ) har dessutom i de flesta fall redan haft en certifiering i trafiksäkerhet.

Beslutet att certifiera sig har för flera företag berott på att kunder ställt krav eller att det varit ett krav vid upphandling. Detta krav har dock främst gällt miljöcertifiering, men även kvalitetscertifiering, och enbart för något företag trafiksäkerhetscertifiering. De flesta företagens uppfattning är att ISO 39001-certifieringen är ganska okänd i Sverige, i motsats till certifieringarna i kvalitet och miljö som har funnits längre och berör fler företag. Många av företagen visar på sina webbplatser att de är certifierade och certifikaten finns där. Man skickar också med certifikaten vid upphandlingar.

Genom certifieringen i ISO 39001 har företagen blivit tydligare med att kommunicera trafiksäkerhet till sina anställda. I certifieringen finns rutiner för hur verksamheten ska fungera vid olika tillfällen vilket också ger en tryggare och bekvämare arbetsmiljö. Certifieringen bidrar till att bra trafiksäkerhetssystem väljs när nya fordon köps in, vilket också påverkar arbetsmiljön positivt. I fordonen finns ofta flera tekniska stödsystem som kan hjälpa föraren att köra trafiksäkert. Många av företagen har system som hjälper föraren att planera sin körning och som mäter körsätt. Mätningarna följs upp kontinuerligt och kommuniceras till föraren. Inom standarden finns ett antal trafiksäkerhetsfaktorer som företagen måste beakta. I rapporten beskrivs hur dessa mäts och följs.

Tack vare certifieringen i ISO 39001 kan trafiksäkerheten aldrig tappa fokus, när vardagen och den ekonomiska verkligheten annars skulle kunna göra att man prioriterar fel. Flera av företagen hade redan ett utvecklat trafiksäkerhetsarbete och certifieringsprocessen har mer handlat om att anpassa sitt arbetssätt och säkerställa att man uppfyller standardens kriterier. Genom certifieringen får företagen ett mer strukturerat arbetssätt, mer ordning och reda, och en röd tråd genom allting. Man får en större insikt i hur olika saker påverkar varandra, till exempel hur stress påverkar skadestatistiken. Allt går mycket snabbare och enklare när rutiner finns, och dokumentation finns kvar av sådant som man annars skulle glömt. Det systematiska arbetssättet gör också att man hittar kostnadsfördelar. Genom att vara certifierad och köra trafiksäkert erhålls också minskade kostnader för skador, både på personal och fordon.

Flera företag nämner att man ser certifieringen som en affärsnytta och konkurrensfördel. Andra företag nämner att det inte ger något extra mervärde med ISO 39001, att man inte får bättre avtal eller bättre betalt. Att vara certifierad i både kvalitet, miljö och trafiksäkerhet upplevs dock som en good-will för företaget. Sammanfattningsvis upplevs att certifieringen ger ett tydligt ställningstagande för trafiksäkerhet vilket mottas positivt av anställda, kunder, myndigheter och andra intressenter. Certifieringen leder till en större trafiksäkerhet och en bättre arbetsmiljö för personalen vilket är mycket viktigt. Kvaliteten höjs på företaget och man blir också en mer attraktiv arbetsgivare.

Flera av de intervjuade företagen anser att ett bra sätt att få fler företag att certifiera sig är att det ställs krav om ISO 39001 i upphandlingar. Trafikverket, Transportstyrelsen och andra myndigheter borde marknadsföra ISO 39001-standarderna så att den blir känd och att kunder börjar ställa krav på certifierade företag, att det blir ett självklart krav i upphandlingar. Även sänkta försäkringspremier nämns som ett incitament till att få fler att certifiera sig.

# 1 Bakgrund

I december 2012 publicerades den internationella standarden "ISO 39001:2012 Ledningssystem för vägtrafiksäkerhet – Krav och vägledning". Standardens syfte är att beskriva krav och rekommendationer för ett ledningssystem för vägtrafiksäkerhet, vilket ger organisationer ett verktyg för att systematiskt öka trafiksäkerheten på vägarna.

Syftet med att ta fram ett ledningssystem för trafiksäkerhet var att få fler aktörer att på ett systematiskt sätt vara med och påverka trafiksäkerheten för att ta ytterligare steg mot Nollvisionen. Sverige har aktivt deltagit i framtagandet av standarden. Den svenska arbetsgruppen har fortsatt sitt arbete som en teknisk kommitté inom SIS (Swedish Standards Institute), TK511. I kommittén deltar Trafikverket, Transportstyrelsen, Sveriges Åkeriföretag, Göteborgs stad, RISE, Sensys Gatso Group AB, Volvo Logistics AB, Cykelfrämjandet och NTF.

Tidigt under år 2013 certifierade sig Närkefrakt enligt ISO 39001 som det första företaget i Sverige. De certifierades av Sveriges Åkeriföretag som utför tredjepartsrevisioner. Sedan dess har drygt hundra företag certifierats enligt ISO 39001 av Sveriges Åkeriföretag, se [www.akeri.se](http://www.akeri.se).

Det finns tio företag som innehar certifiering via något av de ackrediterade certifieringsorganen RISE Certifiering, DNV GL Business Assurance eller AAA Certification AB, se [www.certifiering.nu](http://www.certifiering.nu).

Man kan utifrån detta konstatera att det inte är så många företag som är certifierade enligt ISO 39001. Många åkerier och företag inom transportbranschen bedriver dock redan ett aktivt och systematiskt trafiksäkerhetsarbete utan att vara certifierade. Frågan är om de vinner något på att certifiera sig enligt ISO 39001? Kan det vara så att om fler aktörer certifierar sig i trafiksäkerhet så påverkar det målstyrningsarbetet mot Nollvisionen på ett positivt sätt? Skulle indikatorer som andel trafikarbete inom hastighetsgräns öka både på det kommunala och statliga vägnätet, skulle andelen bältesanvändare och andelen trafikarbete med nyktra förare öka? Det finns även en indikator i målstyrningsarbetet som ännu inte fått något mål och därför inte mäts, nämligen "Systematiskt trafiksäkerhetsarbete i linje med ISO 39001.

Någon studie av de företag som är certifierade i trafiksäkerhet enligt ISO 39001 har tidigare inte gjorts, men är angeläget som ett led i att få fler att certifiera sig.

## 2 Syfte

Det övergripande syftet med detta projekt är att erhålla kunskap som kan bidra till att fler aktörer väljer att arbeta systematiskt med trafiksäkerhet enligt ISO 39001.

## 3 Metod och material

Projektets metod är intervjuer. Genom intervjuer får vi veta vad företagen upplever som fördelar med en certifiering, vilka vinster man har gjort, vilka hinder man upplevt och vilka lärdomar man dragit. De intervjuade företagen ska ha varit certifierade under minst två år för att kunna ge tillräckligt med information. Totalt intervjuas tio företag, både sådana som är certifierade genom ett ackrediterat certifieringsorgan och sådana som är certifierade av Sveriges Åkeriföretag. Bland de som är certifierade av ett ackrediterat certifieringsorgan valde vi ut de tre företag som varit certifierade under minst två år. Bland de som är certifierade av Sveriges Åkeriföretag gjordes urvalet av Birgitta Härle, certifieringsansvarig på Sveriges Åkeriföretag.

En halvstrukturerad intervjuguide arbetades fram i NTF:s projektgrupp. Projektgruppen bestod av fyra medarbetare med erfarenheter från certifieringsarbete enligt ISO 39001 samt att göra intervjuer. Intervjuguiden bestod av frågor som skulle ställas och besvaras, samt att det fanns utrymme för den intervjuade personen att själv bidra med relevant information och erfarenheter. Det gavs möjligheter

för deltagare i SIS Tekniska kommitté för ISO 39001 (SIS TK 511) samt Sveriges Åkeriföretag att lämna synpunkter på intervjuguiden, vilket också gjordes. Den slutliga intervjuguiden finns i Bilaga 1.

Intervjuerna har genomförts under maj och juni 2018 vid ett besök på det företag som intervjuats. De som intervjuats finns i företagsledningen och/eller är certifierings-/kvalitetsansvariga. Vid flera av intervjuerna har det deltagit två personer från företaget. De flesta av intervjuerna har spelats in, samt att anteckningar har förts. Svaren i intervjuerna har skrivits ned av den som genomfört dem samt kontrollerats av de intervjuade personerna. Sammanställning och analys av intervjuerna har gjorts vid NTF:s gemensamma kansli.

## 4 Resultat

Här redovisas vilka företag som intervjuats och en sammanfattning görs av det som framkommit i intervjuerna. I de flesta fall utpekas inga enskilda företags svar.

### 4.1 Intervjuade företag

De företag som intervjuats visas i Tabell 1. Det var två bussföretag och åtta godstransportföretag. Tre av företagen var certifierade av ackrediterade certifieringsorgan, nämligen DNV GL (ingår i Det Norske Veritas group) och RISE Certifiering, övriga av Sveriges Åkeriföretag.

De intervjuade företagen är av olika storlek, från mindre familjeföretag till större företag som ingår i en koncern. Företagen kan också ha flera olika arbetsställen (exempelvis trafikområden, depåer), där samtliga eller bara vissa är certifierade enligt ISO 39001.

Tabell 1. Intervjuade företag.

Företag	Ort	Företaget utför	Certifierat av
Nettbuss Travel AB och Nettbuss AB	Göteborg	persontransporter	DNV GL
Nobina Sverige AB	Solna	persontransporter	DNV GL
Hagéns Åkeri AB	Korsberga	godstransporter	RISE Certifiering
Bylund & Kokk Transport AB	Vallentuna	godstransporter	Sveriges Åkeriföretag
Ernst Express AB	Avesta	godstransporter	Sveriges Åkeriföretag
Forslunds Bulktransport AB	Gävle	godstransporter	Sveriges Åkeriföretag
Lundby Åkeriet AB	Göteborg	godstransporter	Sveriges Åkeriföretag
Mejeritransporter Tord Johansson AB	Karlstad	godstransporter	Sveriges Åkeriföretag
Svensk Tanktransport AB	Huddinge	godstransporter	Sveriges Åkeriföretag
Wettern Logistik AB	Gränna	godstransporter	Sveriges Åkeriföretag

### 4.2 Initiativ till certifiering enligt ISO 39001

Det är ledningen inom företagen som tagit initiativet till att företaget ska certifiera sig. Med ett undantag har inget av företagen haft ISO 39001-certifieringen som den första eller enda ISO-certifieringen. Företagen har varit certifierade i kvalitet (ISO 9001) och/eller miljö (ISO14001) innan certifieringen i trafiksäkerhet. Dessutom är flera av företagen certifierade i arbetsmiljö (AFS 2001:1), vilket dock ännu inte är någon ISO-certifiering. De företag som är certifierade av Sveriges Åkeriföretag (SÅ) har dessutom i de flesta fall haft en certifiering i trafiksäkerhet som SÅ ombesörjt och som funnits innan ISO-certifieringen kom.

Beslutet att certifiera sig har för flera företag berott på att kunder ställt krav eller att det varit ett krav vid upphandling. Främst har det varit krav på miljöcertifiering (ISO 14001), men även kvalitetscertifiering (ISO 9001), och för något företag även trafiksäkerhet (ISO 39001). Ett av de intervjuade företagen fanns med som remissinstans vid utvecklingen av ISO 39001 och fann det då naturligt att utveckla sitt eget trafiksäkerhetsarbete efter standarden och gjorde detta arbete tillsammans med ett ackrediteringsorgan. På så sätt certifierade man sin egen verksamhet och utvecklade ackrediteringsorganets kompetens.

Certifieringsprocessen har för de intervjuade företagen tagit olika lång tid beroende på om man tidigare haft SÅ:s trafiksäkerhetscertifiering, haft någon annan ISO-certifiering eller redan arbetat utifrån processer. Tiden som nämns varierar mellan cirka nio månader och två år. Något företag nämner att man ser denna tid som ett löpande projekt för att utveckla trafiksäkerheten, inte som en kostnad för att certifiera sig. Det krävs att man gör en systemrevision innan man kan få ett certifikat.

Det påtalas i ett par intervjuer att det inledningsvis när standarden kom, inte fanns några ackrediterade certifieringsorgan, vilket gjorde att certifieringsprocessen tog längre tid än nödvändigt. En anledning var att Swedac, som ackrediterar certifieringsorgan, inte var beredd när ISO 39001-standardaden kom. Bara ett av de intervjuade godstransportföretagen har valt ett ackrediterat certifieringsorgan och motiverar det med att det handlar om kvalitet och trovärdighet hos alla parter. Man anser att certifiering hos ett icke ackrediterat organ är som att be grannen besikta ens bil och hoppas att det blir korrekt gjort, istället för att åka till en besiktningsverkstad som är kontrollerad och godkänd. Andra åkerier har valt Sveriges Åkeriföretag med anledning av att det är branschens eget certifieringsorgan, att man kan få konsultationshjälp (hjälp från kvalitetsrådgivare) under certifieringsprocessen och att de utför revisioner, samt att man tidigare varit certifierad i trafiksäkerhet hos Sveriges Åkeriföretag.

### **4.3 Kommunikation om att man är certifierad enligt ISO 39001**

De flesta företagens uppfattning är att trafiksäkerhetscertifieringen är ganska okänd i Sverige. Certifieringarna i kvalitet och miljö har funnits längre, berör fler företag och är därmed mer kända. Persontransportföretagen säger att de inte får fler som åker med dem bara för att de är certifierade i trafiksäkerhet. Ett av företagen har en "Bra miljöval"-märkning på en av sina produkter, vilken man kommunicerar via dekal. Att till resenärer kommunicera att man är ISO 39001-certifierad ger inte något mervärde. Några åkerier har en Fair Transport-märkning genom Sveriges Åkeriföretag (se <http://www.akeri.se/fairtransport>).

#### **4.3.1 Kommunikation till kunder och andra intressenter**

Många av företagen berättar på sina webbplatser att de är certifierade och trafiksäkerhetscertifikatet (och de andra certifikaten) finns på webbplatsen. Man skickar också med certifikaten vid upphandlingar, och om någon ber om dem. Det är dock sällan någon frågar specifikt efter ISO 39001 eftersom det ännu inte är så känt. När man skickar offerter berättar man att företaget är certifierat enligt ISO 39001 samt vid företagspresentationer och andra forum. Något företag nämner att man kan se att de är certifierade på deras Facebook- och Instagram sidor, samt att de i mejl-signaturer och presentationer har med certifieringssymbolen.

Det som företagen mäter eller kontrollerar kan kommuniceras med kunderna (t.ex. kollektivtrafikförvaltningar när det gäller bussföretagen). Punktlighet är ett sådant mått som kommuniceras till persontransportföretagens kunder. Något av de intervjuade företagen har en årlig genomgång med sina kunder och upplever att det finns ett stort intresse av hur det går med målen.

#### **4.3.2 Kommunikation till anställda**

Genom certifiering enligt ISO 39001 har företagen blivit tydligare med att kommunicera trafiksäkerhet till sina anställda, vilket är positivt. Resultaten från mätningar, kontroller och revisioner kommuniceras till de anställda via intranät, informationsbrev, mejlutskick och på personalmöten. Facebook och Instagram används i något företag. Kommunikationen sker i något företag även vid deras egna YKB-utbildning (yrkeskompetensbevis). Certifikaten finns ofta uppsatta på arbetsplatsen.

De företag som mäter och följer upp körsätt (vilket anses som den viktigaste trafiksäkerhetsfaktorn) kommunicerar detta individuellt till varje förare. Individuella samtal kan förekomma där åtgärdsrapporter kommuniceras. När det gäller uppföljning av körsätt är det viktigt att göra överenskommelser mellan arbetstagare och arbetsgivare för att säkerställa att arbetsgivaren inte missbrukar det som kommer fram om körsätt och inte använder detta i andra sammanhang än i trafiksäkerhetsarbetet.

## 4.4 Erfarenheter av att vara certifierad enligt ISO 39001

Här följer en sammanfattning av ledningens erfarenheter av att vara certifierad enligt ISO 39001. De intervjuade ger också sin uppfattning av hur de tror certifieringen påverkat de anställda förarna.

### 4.4.1 Företagsledningens erfarenheter

Flera av företagen berättar att de inte gjort några stora förändringar i sitt arbetssätt, att man redan uppfyllt de krav som ställs för att få certifikatet. Företagen har ett utvecklat trafiksäkerhetsarbete i grunden och har haft ett arbetssätt med rutiner och instruktioner. Det har mer handlat om att anpassa sitt arbetssätt och säkerställa att man uppfyller standardens kriterier. Något företag nämner att mycket av verksamheten redan fanns men att dokumenten inte kunde kopplas till det man gjorde eller till varandra, samt att några ytterligare dokument tillkom. Certifikatet har för flera företag blivit ett bevis på att man arbetat på rätt sätt, men också ett led i att ens trafiksäkerhetsambition inte försvinner.

När man är certifierad finns en verktygslåda att arbeta efter. När det är stressigt är det lätt att kontrollera att det som skulle göras är gjort, och man kan gå tillbaka och titta på saker som hänt som man annars inte skulle kommit ihåg. Certifieringen underlättar alltså arbetet mycket, även om vissa saker kan kännas byråkratiska.

Genom att vara certifierad sätts fokus på trafiksäkerhet hela tiden i allt man gör i företaget, vilket upplevs som mycket positivt. Även om man är ett seriöst företag så finns en vardag och en ekonomisk verklighet som kan göra att man prioriterar fel. Genom att vara certifierad så kan trafiksäkerheten aldrig tappa fokus. Certifieringen ger ett viktigt förhållningssätt mot anställda och kunder.

Flera företag nämner att man ser certifieringen som en affärsnytta, att man kan visa för sina kunder att man arbetar med trafiksäkerhet. Certifieringen ger alltså i viss mån en good-will för företaget, även om det är svårt att mäta. När företaget har kunder som är certifierade brukar de efterfråga företagets certifikat i samband med sin egen revision. Andra företag nämner att det inte ger något extra mervärde med ISO 39001. Flera företag upplever inte att man får bättre avtal eller bättre betalt genom att man är ISO 39001-certifierad, medan något annat företag nämner att certifikatet ger dem lite mer tyngd i olika förhandlingslägen. Det upplevs också som en good-will för företaget att ha alla tre certifikaten (kvalitet, miljö, trafiksäkerhet). Miljö och kvalitet är mer efterfrågade.

Flera företag anser att certifieringen även ger en tryggare och bekvämare arbetsmiljö för förarna, även om man redan tidigare arbetade bra med arbetsmiljö. Om förarna känner sig bekväma kan det påverka trafiksäkerheten positivt. Genom certifieringen tänker ledningen till lite extra när det gäller arbetsmiljön, och bygger upp rutiner för hur verksamheten ska fungera vid olika tillfällen vilket förbättrar arbetsmiljön. Ett företag nämner dock att certifikaten inte påverkar hur de utrustar fordonen, utan att de alltid anskaffat det bästa för de transporter de ska göra, medan andra företag anser att certifieringen gör att de tänker mer aktivt vid inköp av nya fordon. Man vill ha fordon som är bränslesnåla, har bra trafiksäkerhetssystem och ger en bra arbetsmiljö.

Det nämns även i intervjuerna att den good-will som certifieringen ger gör det lättare att rekrytera anställda, att man har ganska lätt att hitta bra personer som vill arbeta i ett företag som har en bra företagskultur och en bra arbetsmiljö för de anställda.

### 4.4.2 Anställdas erfarenheter

Något företag nämnde att de anställda i början upplevde att de var kontrollerade, att det tog lite tid innan de förstod att det var företaget som skulle arbeta på ett visst sätt och sköta dokumentationen, att syftet inte var att peka ut någon enskild anställd. De trafiksäkerhetsfaktorer som kontrolleras är lagkrav, och de vet nu att företaget måste ha koll på det. Det har under tiden blivit en ökad förståelse. I den information som ges till bland annat nyanställda är det viktigt att inte bara berätta vad som görs utan också varför. Om man förstår varför och att certifieringen ger nytta så kan man stå ut med den extra administrationen. Det är därför viktigt för ledningen att i tydliga diagram visa på utvecklingen och positiva resultat.



Det nämns också i flera intervjuer att de anställda troligen inte märker av certifieringen så mycket. De upplever det som positivt att ledningen bryr sig och de har möjlighet att skriva avvikelserapporter.

#### **4.5 Tekniska stödsystem för ökad trafiksäkerhet**

I de tunga fordonen finns ofta flera tekniska stödsystem som kan hjälpa föraren att köra trafiksäkert. Flera av företagen har system som mäter körsätt, till exempel i form av hastighet, inbromsningar, accelerationer, kraftiga svängar, bränsleförbrukning. Detta har bäring på både miljö och trafiksäkerhet. Dessa mätningar följs upp kontinuerligt och kommuniceras till föraren. Mätningarna kan göra att föraren tävlar med sig själv om att köra "bättre", eller att tävlingar uppstår på arbetsställen. Dessa system hjälper även föraren att planera sin körning.

Stöd för att följa kör- och vilotidslagstiftningen finns självklart i alla fordonen.

Andra tekniska stödsystem är automatiska nödbromssystem, linjeföringshjälp, sidbytarassistens (lampa som blinkar om fordon eller oskyddade trafikanter finns i döda vinkeln), adaptiv farthållare, alkoholås, bältespåminnare, backsensorer- och kameror. Ett av persontransportföretagen höll just på med att starta upp ett system med trötthetsvarnare i några bussar. Flera av företagen har röda bälten i sina lastbilar vilket gör det lättare att kontrollera bältesanvändningen.

Några av företagen påpekar att man skulle ha haft de tekniska stödsystemen även om de inte varit ISO 39001-certifierade.

#### **4.6 Kostnader och nytta för certifiering enligt ISO 39001**

Inget av de intervjuade företagen har gjort några nytto-kostnadsberäkningar av att vara certifierade enligt ISO 39001.

De inledande kostnaderna beror på hur mycket förändringar och anpassningar företagen varit tvungna att göra, det vill säga hur mycket egen arbetstid som behövts, samt om man tagit konsulthjälp eller inte. Därutöver finns årliga kostnader för externa och interna revisioner.

Ett företag menar att man inte kostnadsmässigt tjänar på att vara certifierad, att det inte ger mer jobb eller pengar. För ett annat företag har det varit nödvändigt med certifieringen för att ha möjlighet att lämna anbud på uppdrag. I ett annat företag nämns good-will som den främsta nyttan med certifieringen, och i ytterligare ett annat företag att det kan ge stora pengar om man får ett jobb tack vare att man är certifierad. Det är dock ovanligt med krav på ISO 39001.

Nyttan är också att man anpassar sitt arbetsätt och får in trafiksäkerheten tydligare i andra processer. Man får en bättre kontroll på hela företaget och ser samband som man annars inte skulle se (vilket sparar pengar). Certifieringen ger klara riktlinjer för alla anställda om vad man ska ha kontroll på och varför.

Genom certifieringen har företagen byggt upp rutiner och skapat en säkerhetskultur. De upplever därför att de inte är så drabbade av personskador vid eventuella olyckor, som de skulle varit om de inte haft klara och tydliga rutiner om beteende i trafiken. Så till nyttan hör låga skadekostnader. Ett företag nämner även att kostnader för underhåll av däck minskat eftersom förarna nu kör mer sparsamt.

#### **4.7 Trafiksäkerhetsfaktorer som beaktas**

I intervjuerna har vi pratat om olika trafiksäkerhetsfaktorer som är nämnda i ISO 39001-standarden och som är möjliga att mäta och följa upp.

##### **4.7.1 Riskexponering**

Persontransportföretagen har system för att mäta risk-management när man gör upp trafikplaner. Man mäter och kontrollerar resandet (antal påstigande eller kunder per fordon), var det är farligt att köra och så vidare. Bland personalen finns utpekade representanter som bedömer arbetstider och scheman. I trafiksäkerhetsarbetet ingår att göra bra tidtabeller där förare inte blir stressade.

Punktlighet är en trafiksäkerhetsaspekt som mäts. Trafiksäkerhet finns med i riskanalysen för arbetsmiljö. Vid skyddsronder gås hållplatserna och dess utformning igenom med förarna och en riskanalys av infrastrukturen görs utifrån vilka linjer som körs. Exempelvis måste information om skymd sikt i korsningar eller på sträcka lämnas vidare till ansvarig väghållare.

Körsätt bedöms som den viktigaste trafiksäkerhetsaspekten för persontransportföretagen och mäts genom händelser per 100 km. Kommunikation om detta sker kontinuerligt till varje förare och körsättet tas upp i medarbetarsamtal.

Godstransportföretagen berättar om ett dokument som heter "Trafiksäkerhetsfaktorer", där man går igenom risker och poängsätter vad som är stor respektive liten risk. Dokumentet gås igenom vid ledningens genomgång minst en gång per år. Riskexponeringen handlar om att välja rätt väg och ha rätt fordon till rätt körning och med rätt förare. Man mäter vägutformning, trafikvolym, ruttplanering, vältrisker med mera, dels genom okulära besiktningar av sträckor, och dels i samtal med de anställda. Utifrån vägtyp görs en riskbedömning och vad man särskilt behöver tänka på. Lastning och lossning, uppställning längs trafikerad väg, backning finns med i riskbedömningen.

I riskbedömningen beaktas även hur de egna förarna skyddas (arbetsmiljö) och hur oskyddade trafikanter utanför fordonen skyddas. Förarna skriver avvikelser när något händer, och en sammanställning görs och analyseras – detta är ett kontinuerligt förbättringsarbete.

Riskexponeringen kompletteras med en allmän riskanalys som kan kopplas till olyckor och incidenter.

#### **4.7.2 Olyckor, skador och incidenter**

Olyckor, personskador, fordonsskador och incidenter rapporteras och följs upp i alla de intervjuade företagen. Vissa delar måste förarna rapportera om, vissa delar rapporteras från polis eller ambulans och leder till en utredning. I intervjuerna framkommer att företagen har olika system för rapportering och uppföljning av olyckor, skador och incidenter. Flera företag berättar om de system för avvikelserapportering som de har. Hur uppföljningen sker kan variera beroende på vad som hänt, mycket sker genom samtal med föraren. Vid större olyckor har den närmaste chefen ett skadesamtal med föraren och man fångar upp hur föraren sovit, varför man varit ouppmärksam och så vidare för att försöka hitta orsaker och åtgärder. I avvikelshanteringen försöker man hitta mönster som kan leda till förbättringsåtgärder. Uppföljning av olyckor, skador och incidenter sker genom en årlig trafiksäkerhetutredning och i den riskinventering som genomförs med all personal årligen.

Något företag nämner att man sedan certifieringens start kunnat se en klart förbättrad statistik när det gäller skador på fordon. Man har också kunnat se att antalet incidenter förbättrats något när man arbetar med planerad körning. Ett annat företag nämner att de har färre allvarliga avvikelser, att det blir bättre. Företagen har så lågt antal personskador att det är svårt att hitta en förbättringspotential. Det finns klara riktlinjer om vad som ska göras och vilken säkerhetsutrustning som ska användas samt klara rutiner för att hantera det som eventuellt händer. Ett av företagen berättar om hur de pratar med sina förare om att vara goda föredömen i trafik, hålla avstånd och ha ett allmänt riskmedvetande.

Där fordonen har flera förare är det en sämre rapporteringsgrad av fordonsskador. I bussföretagen är det svårt att komma åt mörkertalet, man kanske inte märker att man skrapat emot eller också vill man inte stå för att man orsakat en skada. Företagen försöker trycka på att det är viktigt att rapportera alla incidenter som kunde blivit skador eftersom det ger en större tyngd vid påtryckning till väghållaren.

#### **4.7.3 Ruttplaneringens säkerhet**

Ett av persontransportföretagen berättar att de gör riskbedömningar innan de börjar köra på linjer samt minst en gång per år. De åker då runt och analyserar om det går att köra med den tänkta bussen, om det går att hålla körtiden och hur miljön ser ut när det gäller grenar, staket och så vidare. Det andra företaget anger att den väg man kör måste vara en trafiksäker väg, att trafiksäkerheten är en arbetsmiljöfråga.

I godstransportföretagen är det ofta transportledningen som gör upp rutten. Man tänker trafiksäkerhet redan när de bestämmer hur fordonen ska köra. Ett par företag berättar att det finns GPS-positionering i fordonen som gör att trafikledningen kan se var fordonen är. Detta används inte som en kontrollfunktion, men är en säkerhet om något händer eller man inte får tag i föraren. Ett annat företag omtalar att de försöker köra och kontrollera de tänkta rutterna innan de låter sina lastbilar köra på sträckorna. Förarna har sedan ett eget ansvar att följa upp rutternas säkerhet.

I några andra godstransportföretag gör förarna själva sin ruttplanering. De ska välja den säkraste vägen och inte den kortaste, välja stora leder där det är ett bra flöde. Föraren kan i detta också få hjälp från trafikledningen. Förare med lång erfarenhet gör upp ruttplaneringen i ett av de intervjuade företagen. Vissa företag är mycket styrda av var kunderna finns, då finns inte möjlighet att prioritera vägar och vägstandard som man skulle vilja. Man inventerar dock de platser där förarna ska utföra jobbet och har en dialog med fastighetsägare för att kunna köra säkrare och till exempel slippa backa. Vid nya rutten gör trafikledningen ett förslag om sträckan och resonerar sedan med föraren som kan de lokala vägarna bäst.

Där inga kontinuerliga kontroller görs av förarnas rutten, sker ändå en uppföljning mot risker och olyckor. Om man skulle se mönster i olyckor på vissa sträckor så säger ledningen att förarna inte ska köra där. Uppföljning kan ske vid kontinuerliga möten.

Certifieringen gör att frågan om rutternas säkerhet lyfts tidigare i processen, påpekar ett godstransportföretag. Ett annat företag nämner att man nu ser en stor skillnad på de platser där man tömmer, att det blivit trafiksäkrare. En hjälp i detta är också att kunderna har egna kvalitetskrav.

#### **4.7.4 Fordonens säkerhet**

Bussar kontrolleras varje dygn enligt en checklista, antingen i servicehall eller av föraren. Företagen gör dessutom ytterligare stickprovskontroller av fordonen. Bussarna servas kontinuerligt och det är en årlig extern kontrollbesiktning. Förarna är ansvariga för trafiksäkerheten på fordonet när man hämtar ut det och är därför mycket noga med att kontrollera fordonen och signera checklistan.

I godstransportföretagen gör förarna dagliga fordonskontroller efter en checklista där datum fylls i och listan signeras. Andra kontroller görs mer sällan. Däcken och bromsarna är viktiga trafiksäkerhetsfaktorer som kontrolleras kontinuerligt. Dessutom görs stickprov eller extra besiktningar där all utrustning kontrolleras. Något företag har en egen serviceverkstad där fordonen servas kontinuerligt. Ett företag nämner att de en gång om året gör en skyddsron på varje bil med skyddsombud och fordonsansvarig. Alla godstransportföretagens fordon kontrolleras också i den årliga kontrollbesiktningen.

Uppföljning av fordonens säkerhet sker främst genom att man följer upp checklistor och rapporter samt mäter utfallet i besiktningsprotokoll och trafiksäkerhetsutredningar.

Ett godstransportföretag har uppfattningen att de kontrollerar fordonen oftare än innan certifieringen, ett annat att internkontrollen blivit bättre, att uppföljningen inte varit på samma sätt tidigare. Ett företag nämner att de nu har mycket mindre ombesiktningar av fordonen. Samtidigt påpekas att fordonen blivit mycket bättre och säkrare redan från tillverkaren.

#### **4.7.5 Bältesanvändning**

Det är ett absolut bälteskrav för alla förare.

Ett av persontransportföretagen omtalar att de har bältespåminnare i bussarna, men inte varnare. Stickprov görs genom att människor går ut och kontrollerar förarnas bältesanvändning vid depåerna. Bältesanvändningen ser mycket bra ut, men om det upptäcks att någon inte använder bälte blir det ett korrigerande samtal med närmaste chef. I det andra persontransportföretaget mäts inte förarnas bältesanvändning eftersom det är ett lagkrav. Ledningen kan se bältesanvändningen när de är ute och åker i sin egen trafik, men gör inga regelmässiga stickprov. De anser att bussföraren använder bälte i samma utsträckning som bilister.

I ett par av godstransportföretagen har många av deras fordon röda bälten vilket gör det lättare att kontrollera dem. Flera företag brukar göra stickprov eller kontroller (registrera och dokumentera) när bilarna kommer in till företaget och/eller när de är ute och åker och möter förarna. Vid icke-användning har man ett samtal med föraren, samt att det kan skickas en skriftlig erinran. Företagen anser att det är självklart för yngre förarna att använda bältet. Man pratar om bältesanvändning bland de äldre och det har blivit en bättre användning. Man tror också att användningen är bättre i de fordon som har rött bälte.

I ett godstransportföretag mäts förarnas bältesanvändning genom enkäter, som sedan följs upp med samtal och intervjuer. Man upplever en ökad bältesanvändning. Ett annat företag har tidigare mätt förarnas bältesanvändning genom enkäter men bedömde att det var för låg trovärdighet. När de upptäcker icke-användning har de en dialog med föraren. I ett par av godstransportföretagen mäts inte bältesanvändningen med anledning av att alla använder bältet. Det ena företaget nämner att det är en fråga som de arbetat med under mycket lång tid. Ett annat företag har inget system för att mäta bältesanvändningen men upplever att den är god. Frågan har fått en högre status, och lyfts på personalmöten i och med certifieringen. Ett av godstransportföretagen nämner att man har bältespåminnare som piper i alla fordon.

#### 4.7.6 Hastighet

I persontransportföretagen mäts fordonens hastighet automatiskt i de system för planerad körning eller körsätt som företagen har. Ett av företagen låter också SHI (Svenskt HastighetsIndex) genomföra hastighetsmätningar av företagens bussar två gånger om året. Företaget har inte sett någon förbättring när det gäller hastighetsefterlevnaden, men den är bättre på vägar med lägre hastighetsgräns (30–40 km/tim) än på vägar med högre hastighetsgräns (70–80 km/tim). I det andra persontransportföretaget kör bussarna till största delen på motorväg och har då hastighetsregulatorn inställd på 98–100 km/tim. Detta företag hade tidigare ett ISA-system i en del fordon, men det fungerade inte tillräckligt bra, och är inte heller standard på nya bussar.

Ett av godstransportföretagen funderar över att skaffa ISA-system men att det kostar mycket. I efterhand kan de kontrollera fordonens hastighet via GPS, men detta görs inte systematiskt. Företaget har aktivt sett till att fordonen kan köra maximalt 80 km/tim, även de som skulle få köra i 90 km/tim.

Ett av åkerierna låter också SHI göra mätningar två gånger per år. Mätningarna kan kopplas till föraren och vid behov av åtgärd kan det bli ett samtal. Förarna vet att ledningen arbetar för att de ska hålla hastigheten och att de kan kontrolleras. Företagets kund gör kontroller, men företaget självt har svårt att göra det. Företaget anser att hastighetsefterlevnaden blivit bättre, men har svårt att se någon genomgående utveckling. Ett annat godstransportföretag har tagit hjälp av pensionärer som mäter fordonens hastighet på bestämda platser. Hastigheten följs upp på personalmöten, men man har inte kunnat se någon speciell förändring sedan de certifierades. Ett godstransportföretag säger att de kan se överhastigheter genom färddatorn och att de pratar mycket om hastighet med de anställda. Fordonen är vanligtvis strypta på 90 km/tim. Ett företag mäter överhastigheter över 83 km/tim genom sitt system.

De företag som har ett fleet management system ser fordonens hastighet genom det. Arbetet med trafiksäkerhet genom certifieringen leder till ett lugnare körsätt och samtidigt som bränsleförbrukningen minskat har fordonens snitthastighet ökat genom att de fått bort kraftiga inbromsningar. Även överhastigheterna har minskat genom eco-körningen. Förarna får genom den lugnare körstilen också en bättre arbetsmiljö.

#### 4.7.7 Nykterhet

I persontransportföretagens bussar finns det alkoholås. Ett av företagen berättar att om någon blåser med alkohol signaleras det direkt till driftledningen som skickar ut någon med ett handhållet alkoholinstrument som föraren får blåsa i, samt att föraren ersätts på turen. Båda företaget berättar att om någon blåser i alkoholåset med alkohol påbörjas en process med företagshälsovården. Det ena företaget topsar årligen en tiondel av all personal när det gäller alkohol och droger. Ett av företagen berättar att innan anställningen görs en trafikmedicinsk undersökning där det är möjligt att upptäcka

missbruk av alkohol och droger. En sådan undersökning görs också vid förnyelse av körkortet, som för många är vart femte år. Det andra godstransportföretaget anser att alkohol inte främst är till för att fånga upp personer med alkoholproblem utan det gör att personer med alkoholproblem inte söker sig till företag som har alkohol. Vid en anställningsintervju får personen testa fordonet och märker då att det finns alkohol och kan dra tillbaka sin ansökan. Företagen utreder även så kallad "måndagssjuka" och håller koll på anställda som vill börja sent under dagen, inte sluta alltför sent och som gärna byter pass med andra förare. Det ena företaget nämner att de också avskedat anställda som blåst igång fordon åt andra.

I godstransportföretagen har alla företagen alkohol i alla eller de flesta av sina fordon. Nya bilar som köps in ska ha alkohol. Att kontrollera användning av droger och mediciner är svårare. Ett företag kräver att förarna ska meddela om de använder mediciner som påverkar körningen. Ett av företagen nämner att de ofta pratar om sin drog- och alkoholpolicy som är väl implementerad. Ett annat företag nämner att alla ska skriva under alkohol- och drogpolicy, som bland annat uttrycker att man även är skyldig att hindra en kollega från att köra om man tror att personen är påverkad. Ett av godstransportföretagen nämner att de göra spontana drogtestar och att alla nya förare drogtestas. Ett annat företag tittar efter symptom på droger och mediciner och skulle gärna se ett system i bilen som även kunde registrera droganvändning. När alkoholen kalibreras kan företagen få ut statistik som ett led i uppföljningen, men de flesta av företagen nämner att de aldrig haft några problem med alkohol bland sina förare. Ett annat företag nämner att de genom kontroller omkring sjukskrivning kunnat konstatera ett riskbruk och ett missbruk.

#### 4.7.8 Trötthet

Ett av persontransportföretagen framhåller att om någon förare är trött så har man missat tidigare i processen, till exempel i schemaplaneringen. Företaget håller på att titta på om de ska införa trötthetsvarnare, men säger också att "system med sensorer" inte bara är av godo, eftersom det innebär att man fråntar föraren ett ansvar. Det andra persontransportföretaget ska just starta upp ett system med trötthetsvarnare i några av sina bussar. Systemet mäter bland annat blinkningar och varnar genom vibration i stolen. Det går också att göra det möjligt att systemet skickar signal till trafikledningen så att de kan ringa upp föraren. När någon upptäcks vara trött är det viktigt att efteråt utvärdera varför föraren var trött. Förutom detta försök mäts inte förarens trötthet utan föraren måste själv tala om det. Förarna är delaktiga i schemaläggning och tidtabellsuppföljning och man försöker anpassa dessa vilket ju indirekt är ett trötthetsarbete.

Ett par av godstransportföretagen träffar nästan alla sina chaufförer dagligen och har bra kontakt med dem, men det kan ändå vara svårt att få grepp om trötthet, till exempel hur förarna sover, eller vad de gör på sin fritid, om inte chauffören själv väljer att berätta. Flera företag berättar att förarnas färdskrivardata analyseras regelbundet och att man då kan se om föraren följer kör- och vilotiderna. Ett företag berättar om sin policy som bland annat beskriver under vilka tider föraren inte får köra, samt att föraren har ett eget ansvar att inte köra vid trötthet. Om det uppkommer en situation med trötthet finns riktlinjer för att hantera det så att föraren känner sig trygg.

Ett av godstransportföretagen har gjort en sömnapnéscreening på sina förare. De som hade problem har fått hjälp med bland annat bettskenor. Denna screening kommer att göras om. I ett annat av de intervjuade företagen följs förarens trötthet och andra frågor omkring hälsa upp genom friskvården. Trötthet diskuteras även på företagets personalmöten. I ett företag får ett urval av förarna några gånger om året svara på frågor om arbetssituationen där även frågor om trötthet ingår. Ledningen har kontinuerlig kontakt med förarna och trötthet diskuteras ofta.

#### 4.7.9 Distraction/ användning av kommunikationsutrustning

I båda persontransportföretagen är det nolltolerans när det gäller mobiltelefon. Det är enbart tjänstesamtal som får förekomma. Det ena företaget säger att om man ska prata i mobiltelefon ska man göra det när fordonet står still, och om det inte är möjligt finns handsfree. Om någon upptäcks använda handhållen telefon sker ett korrigerande samtal med närmaste chef. Kontroller görs och man

anser att det blev bättre redan efter att den första lagen om kommunikationsutrustning kom. Annat distraherande kan givetvis vara passagerare som vill prata.

Ett av godstransportföretagen nämner att deras enda kommunikationsutrustning är mobiltelefon, samt att några förare har "paddor" som transportprogrammet finns i. Krav finns på att använda headset, eller den utrustning som finns i nyare fordon, och samtal förs med förarna om detta. Vid bälteskontroller eller när ledningen på annat sätt kör runt, kontrollerar de också att förarna inte använder mobiltelefon utan handsfree. Ett företag har aktivt tagit bort så mycket som möjligt i fordonen som kan distrahera. I fast monterade surfplattor finns hela deras system som med ett knapptryck ger en färdig karta till kunden, ett knapptryck som ringer upp kunden och så vidare. Ledningen har också en daglig kommunikation omkring distraktion och systemens funktion. De anser att den tekniska utvecklingen gör att det blir bättre och att till exempel mer utrustning idag ingår redan när fordonen köps, till exempel hands-free utrustning. ISO 39001-certifieringen bidrar till att företaget gör bättre och säkrare val.

Flera företag mäter inte användningen av distraherande kommunikationsutrustning med anledning av att det är svårt att mäta och kontrollera. I företagets policy finns riktlinjer för hur användandet ska ske i fordonen. Förarna ska skriva under policyn. Ett företag berättar att de testat olika funktioner som kan omöjliggöra surf-funktionerna i fordonen, men fortfarande väntar på att fordonstillverkarna ska ordna detta.

#### 4.7.10 Bränsleförbrukning

Ett av persontransportföretagen berättar att bränsleförbrukningen mäts i deras system med planerad körning och att förbrukningen sjunkit. Detta är dock mer knutet till ISO 14001-certifieringen och kurser i eco-driving. Nya förare har redan sparsam och planerad körning i sin utbildning. Alla förare förstår nytta av planerad körning och att den också handlar om ett mjukare körsätt som ger kunderna en bra upplevelse. Det andra persontransportföretaget anser att de inte kan ha bränsleförbrukning som ett måttetal eftersom det är så många olika parametrar som påverkar bränsleförbrukningen, till exempel fler kunder eller fler stopp. Det som mest påverkar bränsleförbrukningen är teknikutvecklingen, så med nya fordon sänks förbrukningen. I Bra miljöval-märkningen, som det ena bussföretaget har, mäts och följs energiåtgången per personkilometer.

Ett av åkeriföretagen mäter bränsleförbrukningen per fordon genom att förarna skriver upp mätarställningen när de tankar, och ledningen sedan ser på fakturorna vem som tankat vad, i vilken bil, och hur mycket. Företaget mäter koldioxidutsläppen utifrån bränsleförbrukningen och gör emissionsberäkningar. Ett annat av godstransportföretagen mäter och följer upp bränsleförbrukningen genom sitt transportinformationssystem, samt körjournal och mätarställning. Företaget kan se en avsevärd minskning i bränsleförbrukningen sedan de certifierades. Ett annat företag nämner att de började se en minskad förbrukning innan de certifierades, när de började med ett bränsleförbrukningssystem. De följer upp bränsleförbrukningen i den miljöutredning de kontinuerligt gör. Flera företag nämner att bränsleförbrukning är en parameter som mäts i företagets fleet management system. Ett par av dessa företag anser att det är svårt att följa upp bränsleförbrukningen, och eventuellt premiera förarens prestationer eftersom man kör olika typer av resor och med olika fordon. I ett annat av företagen får föraren bonus två gånger om året vid bra resultat. Ett av företagen låter sina lastbilar gå maximalt 80 km/tim och märker att det sparar mycket i bränsleförbrukning. Detta har också gett trafiksäkerhetsvinster och mindre stress.

#### 4.8 Erfarenheter som kan göra att fler företag väljer att certifiera sig enligt ISO 39001

Flera av de intervjuade företagen anser att ett bra sätt att få fler företag att certifiera sig är att det ställs krav i upphandlingar. Kravställning medför att minimivån höjs och leder till en förbättrad "best practice". Dock upplever företagen att upphandlarnas kunskap är mycket dålig, att det finns en okunskap i kravställandet, en stor brist på kunskap kring vad man frågar efter. Dessutom följer inte upphandlarna upp de krav som ställs.

Ett av persontransportföretagen anser att Trafikverket, Transportstyrelsen och andra myndigheter borde marknadsföra ISO 39001-standarden så att den blir känd och att kunder börjar ställa krav på certifierade företag, att det blir ett självklart krav i upphandlingar. ISO 39001-certifiering skulle också kunna vara ett krav för att få trafiktillstånd, Transportstyrelsens tillstånd för att bedriva verksamheten.

Ekonomi är det starkaste drivmedlet för företagen och om man inte på kort sikt kan se att en certifiering lönar sig måste kraven ställas på annat sätt, exempelvis i upphandlingar. Även sänkta försäkringspremier skulle kunna vara ett incitament till att få fler företag att certifiera sig.

#### **4.8.1 Fördelar/vinster**

En fördel med att vara ISO 39001-certifierad är att man kan få möjlighet att vara med och lägga anbud, alternativt kan få högre poäng i anbuden, samt möjligheten att behålla kunder och få nya. Ett företag beskriver att det är en konkurrensfördel med certifikaten, men att det inte går att separera de olika certifikaten från varandra.

Företaget får genom certifieringen ett mer strukturerat arbetssätt, mer ordning och reda, och en röd tråd genom allting. Alla får en större insikt i hur olika saker påverkar varandra, till exempel hur stress påverkar skadestatistiken. Allt går mycket snabbare och enklare när rutiner finns, och dokumentation finns kvar av sådant som man annars skulle glömt. Det systematiska arbetssättet gör också att man hittar kostnadsfördelar. Ett företag exemplifierar hur kvalitet, trafiksäkerhet, miljö och arbetsmiljö går som en röd tråd genom hela verksamheten. Om man skruvar lite på trafiksäkerheten blir arbetsmiljön bättre, kvaliteten på leveranserna blir bättre och så vidare.

Genom att certifiera sig (gärna i alla systemen) blir man tvingad att titta på hela företagsstrukturen och får större insikt i företagets beslut och vilka konsekvenserna kan bli av besluten. Synen på den egna verksamheten kan ändras när man måste vända på varje sten och det blir därefter lätt att sätta upp det systematiska arbetet och att målsätta verksamheten. Där mål inte kan sättas får man jobba på ständig förbättring istället.

Det upplevs som positivt med en extern revisor för att företagen ska arbeta med ständiga förbättringar.

Certifieringen ger ett tydligt ställningstagande för trafiksäkerhet vilket mottas positivt av anställda, kunder, myndigheter och andra intressenter. Certifieringen leder till en större säkerhet och bättre arbetsmiljö för personalen vilket är mycket viktigt. Kvaliteten höjs på företaget och man blir också en mer attraktiv arbetsgivare.

Ekonomiska vinster som erhålls genom att vara certifierad och köra trafiksäkert är minskade kostnader för skador, både på personal och fordon.

#### **4.8.2 Hinder**

De flesta företag anser att det inte finns några stora hinder med en certifiering enligt ISO 39001. Ett mindre företag nämner dock att det inledningsvis var en jobbig tid. Ett annat företag uppger att uppföljningsarbetet kan vara svårt att prioritera vid hög arbetsbelastning. Även kostnaderna för certifieringen kan utgöra ett hinder.

#### **4.8.3 Lärdomar**

Företagen anser att om man redan är certifierad i kvalitet eller miljö är det inte mycket extra arbete att också certifiera sig i trafiksäkerhet eftersom processerna liknar varandra. Har man inte någon certifiering är det lika bra att låta certifiera sig efter alla tre standarderna (och eventuellt även i arbetsmiljö) eftersom processerna liknar varandra och det inte tar så mycket mer tid att arbeta med alla systemen. Något företag nämner att deras certifieringsprocess tog mycket längre tid än de trott (två istället för ett år), men att de då arbetade med alla tre certifikaten.

Ett tips som ges är att först sätta sig in i standarden, exempelvis genom en extern utbildning, och att säkerställa att man internt har kompetensen för vad det innebär med en ISO-certifiering. Det är ett internt arbete som ska göras och inte något man kan leja ut och tro att man får en certifiering på

köpet. Ett externt stöd kan vara bra, men man ska kunna klara av processutvecklingen själv inom företaget.

Ett ytterligare tips är att inte vara alltför ambitiös. Det är bättre att sätta upp några få och rimliga mål och klara av dem, än att ha för många mål och inte hinna arbeta mot dem alla.

## 5 Sammanfattande diskussion

Genom att intervjua tio olika företag inom gods- och persontransporter har en bra bild erhållits av företagens erfarenheter av att vara certifierade i ISO 39001. Genomgående upplever företagen att ISO 39001-certifieringen inte är lika känd som certifieringarna i miljö och kvalitet. Man hade förväntat sig att Trafikverket och andra myndigheter skulle marknadsföra standarden och att den skulle blivit ett självklart krav i upphandlingar. Om företagen får denna hjälp kan ISO 39001 bli lika känd och efterfrågad som ISO 9001 (kvalitet) och ISO 14001 (miljö). Detta kommer att ge många företag ett mer strukturerat arbetssätt och en röd tråd genom allting. Genom certifieringen får man en större insikt i hur olika saker påverkar varandra, till exempel hur stress påverkar skadestatistiken. En certifiering i trafiksäkerhet leder alltså även till en bättre arbetsmiljö för personalen och företaget blir en mer attraktiv arbetsgivare. Det systematiska arbetssättet gör att man hittar kostnadsfördelar. Att köra trafiksäkert ger minskade kostnader för skador, både på personal och fordon. Även kostnader för bränsleförbrukning och däck minskar genom företagets system för planerad körning och system som mäter körsätt. De använda systemen ger alltså en påverkan på både trafiksäkerhet, miljö och arbetsmiljö.

I standarden ingår en rad trafiksäkerhetsfaktorer som företagen mäter och följer upp på lite olika sätt. En del företag sätter upp mål för trafiksäkerhetsfaktorerna medan det inom andra företag, eller för en del trafiksäkerhetsfaktorer, är mer relevant med "ständiga förbättringar". Självklart måste det man genom standarden väljer att mäta och följa upp anpassas till företagets verksamhet och förutsättningar.

I alla företagen som intervjuats har företagsledningen bra och goda erfarenheter av att vara certifierade i ISO 39001. För de anställda har det oftast tagit lite längre tid att förstå nyttan, men att det egentligen bara är lagar och regler som de ska följa. Det är viktigt för företagsledningen att verkligen förmedla till de anställda varför man låter certifiera sig och vilken nytta det ger för företaget. Förutom kostnadsfördelar ger det exempelvis en möjlighet att kunna lägga anbud, alternativt få högre poäng i anbud, samt möjligheten att behålla kunder och få nya.

### 5.1 Erhållen trafiksäkerhetsnytta

Att vara certifierad i ISO 39001 är att systematiskt arbeta med trafiksäkerhet och de intervjuade företagens upplevelse är att de genom certifieringen erhåller ett fokus på trafiksäkerhet som de inte kan slippa undan. Upplevelsen är också att de har minskade kostnader för person- och fordonsskador vilket visar på en trafiksäkerhetsnytta.

### 5.2 Spridning och implementering av resultatet samt erfarenheter av projektet

Projektets resultat finns i denna rapport som via NTF:s webbplats sprids till myndigheter, organisationer och allmänhet. Rapporten kommer att nämnas i nyhetsbrev, och eventuellt presenteras på en konferens. Vår förhoppning är att Trafikverket och andra myndigheter samt upphandlande företag och organisationer tar till sig resultaten och börjar ställa krav på ISO 39001-certifiering vid upphandling av gods- och persontransporter.

## 6 Slutsatser

Genom att certifiera sig i ISO 39001 – och enligt andra standarder som ISO 9001 (kvalitet) och ISO 14001 (miljö) får företagen ett mer strukturerat arbetssätt, mer ordning och reda, och en röd tråd genom allting. Man får en större insikt i hur olika saker påverkar varandra, till exempel hur stress



påverkar skadestatistiken. Allt går mycket snabbare och enklare när rutiner finns, och dokumentation finns kvar av sådant som man annars skulle glömt. Det systematiska arbetssättet gör också att man hittar kostnadsfördelar.

Certifieringen i ISO 39001 ger ett tydligt ställningstagande för trafiksäkerhet vilket mottas positivt av anställda, kunder, myndigheter och andra intressenter. Certifieringen leder till en större säkerhet och bättre arbetsmiljö för personalen vilket är mycket viktigt. Kvaliteten höjs på företaget och man blir också en mer attraktiv arbetsgivare.

Ekonomiska vinster som erhålls genom att vara certifierad och köra trafiksäkert är minskade kostnader för skador, både på personal och fordon.

Som ett led i förbättrad trafiksäkerhet och arbete mot Nollvisionen bör fler företag certifieras i trafiksäkerhet enligt ISO 39001. För att komma dit måste det börja ställas krav i upphandlingar som gäller godstransporter och persontransporter.

# Bilaga 1 – Intervjuguide

## Bakgrundsfrågor

- 1 Är ditt företag ett godstransportföretag eller ett persontransportföretag?
- 2 Hur många arbetsställen inom företaget är certifierade enligt ISO 39001? Hur många arbetsställen finns det totalt inom företaget?
- 3 Vilket certifieringsorgan är det som genomför ackrediterad certifiering av er? Eller är ni reviderade enligt Sveriges Åkeriföretags tredjepartsrevision?
- 4 Vilken befattning inom företaget tog initiativet till att ni skulle certifieras?
- 5 Hur förankrades detta initiativ och hur var den processen, kan du berätta lite om det?
- 6 När certifierades det första arbetsstället?
- 7 Hur lång tid uppskattar du att certifieringsprocessen tog från första initiativet tills att företaget/första arbetsstället blev certifierat?
- 8 *Om certifierad av ackrediterat organ:* Har ni tidigare haft någon annan trafiksäkerhetscertifiering, t. ex. genom Sveriges Åkerier, SÅ?
- 9 *Om ja,* varför ville ni gå vidare med ackrediterad ISO 39001-certifiering? Kan du beskriva skillnaderna mellan dessa båda certifieringar?
- 10 Har ni någon ytterligare ISO-certifiering (t. ex. 9001 kvalitet, 14001 miljö)?
- 11 *Om ja,* är ni certifierade av ett ackrediterat organ när det gäller den certifieringen, eller är det genom Sveriges Åkerier, SÅ?
- 12 Hur och på vilket sätt kommunicerar ni till era kunder och andra intressenter att ni är certifierade? (sänder ni t.ex. kopia på certifikat eller har ni annat sätt att visa på certifieringen?)

## Erfarenheter av att vara certifierad

- 1 Hur upplever företagsledningen certifieringen och arbetet med den?
- 2 Hur tror du att de anställda upplever certifieringen och arbetet med den?
- 3 Hur kommunicerar ni det ni mäter/kontrollerar till era anställda?
- 4 Hur kommunicerar ni det ni mäter/kontrollerar till era kunder?
- 5 Bedömer ni att certifieringen gett företaget good-will? Hur? */även vid nej-svar/*
- 6 Har ni märkt någon förändrad attityd från kunder till företaget? Hur? */även vid nej-svar/*
- 7 Har certifieringen fört med sig några andra effekter, t.ex. när det gäller förarens arbetsmiljö och/eller hälsa? Hur?

8 Finns det i fordonen några tekniska stödsystem som hjälper föraren att köra trafiksäkert och som kan användas som en kvalitetssäkring? Vilka förarstöd i så fall?

### **Kostnader och nytta**

1 Vad har det inledningsvis kostat att certifiera företaget?

2 Vilka årliga kostnader beräknas ni ha för att vara certifierade enligt ISO 39001?

3 Har ni gjort några nytto-kostnadsberäkningar av att vara certifierade?

4 *Om ja*, hur stor är nyttan i kronor?

5 *Om nej*, kan du ändå säga något om nyttan av att vara certifierad?

### **Sammanfattning av fördelar/vinster, hinder, lärdomar**

1 Om du skulle sammanfatta vilka fördelar eller vinster det är med att vara certifierad, vad vill du lyfta då?

2 Om du skulle sammanfatta vilka hinder det är med att vara certifierad (eller certifiera sig), vad vill du lyfta då?

3 Om du skulle sammanfatta vilka lärdomar ni dragit av certifieringsprocessen, vad vill du lyfta då?

**Nu följer några mer specifika frågor om olika trafiksäkerhetsfaktorer och eventuella förändringar som ni upplevt.**

### **Riskexponering**

1 Mäter ni faktorer kring riskexponering, t.ex. trafikvolym, förarnas erfarenheter, val av fordonsslag?

2 *Om nej*, Varför mäts det inte?

3 *Om ja*, Vilka faktorer mäter ni kring riskexponering?

4 *Om ja*, På vilket sätt mäts dessa faktorer?

5 *Om ja*, Hur följs dessa faktorer upp?

6 *Om ja*, Har det skett någon förändring i faktorer kring riskexponering sedan ni certifierades? Hur?

### **Olyckor, skador och incidenter**

1 Rapporteras förarnas olyckor? Rapporteras förarnas personskador? Rapporteras förarnas incidenter? Rapporteras fordonens materiella skador? */Ange vad som rapporteras av detta/*

- 2 *Om nej*, Varför rapporteras inte detta?
- 3 *Om ja*, På vilket sätt rapporteras detta?
- 4 *Om ja*, Hur följs olyckor, skador och incidenter upp?
- 5 *Om ja*, Har det skett någon förändring av olyckor, skador och incidenter sedan ni certifierades? Hur?

### **Ruttplaneringens säkerhet**

- 1 Planeras de rutter förarna kör med avseende på säkerhet? Det vill säga, väljs lämpliga vägar beroende på fordonsslag, trafikant, slag av last och utrustning m.m.? Vilka faktorer är det som beaktas?
- 2 *Om nej*, varför görs inte denna typ av ruttplanering?
- 3 *Om ja*, Kontrolleras de rutter förarna kör med avseende på säkerhet? Hur?
- 4 *Om ja*, Hur följs rutternas säkerhet upp?
- 5 *Om ja*, Har det skett någon förändring av rutternas säkerhet sedan ni certifierades? Hur?

### **Fordonens säkerhet**

- 1 Kontrolleras fordonens utrustning och underhåll med avseende på säkerhet? Vad är det som kontrolleras?
- 2 *Om nej*, Varför kontrolleras inte fordonens utrustning och underhåll?
- 3 *Om ja*, Hur kontrolleras fordonens säkerhet?
- 4 *Om ja*, Hur ofta kontrolleras fordonens säkerhet?
- 5 *Om ja*, Hur följs fordonens säkerhet upp?
- 6 *Om ja*, Har det skett någon förändring av fordonens säkerhet sedan ni certifierades? Hur?

### **Bältesanvändning**

- 1 Mäts förarnas bältesanvändning?
- 2 *Om nej*, Varför mäts inte bältesanvändningen?
- 3 *Om ja*, På vilket sätt mäts bältesanvändningen?
- 4 *Om ja*, Hur följs bältesanvändningen upp?
- 5 *Om ja*, Har det skett någon förändring av bältesanvändningen sedan ni certifierades? Hur?

## Hastighet

- 1 Mäts förarnas hastighet?
- 2 *Om nej*, Varför mäts inte hastigheten?
- 3 *Om ja*, På vilket sätt mäts hastigheten?
- 4 *Om ja*, Hur följs hastigheten upp?
- 5 *Om ja*, Har det skett någon förändring av förarnas hastigheter sedan ni certifierades? Hur?
- 6 Blir det någonsin konflikt mellan att köra i laglig hastighet och kunders krav på tidspassning?

## Nyktighet

- 1 Kontrolleras förarnas nyktighet? Kontrolleras nyktigheten med avseende på alkohol, droger och/eller mediciner?
- 2 *Om nej*, Varför kontrolleras inte nyktigheten?
- 3 *Om ja*, Hur kontrolleras förarnas nyktighet?
- 4 *Om ja*, Hur följs förarnas nyktighet upp?
- 5 *Om ja*, Har det skett någon förändring när det gäller förarnas nyktighet sedan ni certifierades? Hur?

## Trötthet

- 1 Kontrolleras eller mäts förarnas trötthet?
- 2 *Om nej*, Varför kontrolleras inte eller mäts inte förarnas trötthet?
- 3 *Om ja*, Hur kontrolleras eller mäts förarnas trötthet?
- 4 *Om ja*, Hur följs förarnas trötthet upp?
- 5 *Om ja*, Har det skett någon förändring när det gäller förarnas trötthet sedan ni certifierades? Hur?

## Distraction/ användning av kommunikationsutrustning

- 1 Vad inne i fordonet kan distrahera föraren? Kontrolleras eller mäts förarnas användning av distraherande saker, exempelvis kommunikationsutrustning?
- 2 *Om nej*, Varför kontrolleras inte förarnas användning av kommunikationsutrustning eller annat som är distraherande?
- 3 *Om ja*, Hur kontrolleras eller mäts förarnas användning av kommunikationsutrustning eller annat som är distraherande?

4 *Om ja*, Hur följs förarnas användning av kommunikationsutrustning eller annat som är distraherande upp?

5 *Om ja*, Har det skett någon förändring när det gäller förarnas distraktion/användning av kommunikationsutrustning sedan ni certifierades? Hur?

### **Bränsleförbrukning**

1 Mäts fordonens bränsleförbrukning? Kopplas bränsleförbrukningen till enskilda förare?

2 *Om nej*, varför mäts inte fordonens bränsleförbrukning?

3 *Om ja*, Hur mäts bränsleförbrukningen?

4 *Om ja*, Hur följs bränsleförbrukningen upp?

5 *Om ja*, Har det skett någon förändring av fordonens bränsleförbrukning sedan ni certifierades? Hur?