



Slutrapport: Uppföljning av trafiksäkerhetskrav vid upphandling av godstransporter – TRV 2021/115451

Rapporten är framtagen med ekonomiskt bidrag från Skyltfonden. Ståndpunkter och slutsatser i rapporten reflekterar författaren och överensstämmer inte med nödvändighet med Trafikverkets ståndpunkter och slutsatser inom rapportens ämnesområde.

Projektet är genomfört av Helene Lidestam, VTI, Tania Dukic Willstrand, Du Will AB, Rebecka Bryman, Volvo Group och Malin Levin, Chalmers /SAFER.

Sammanfattning

Projektet har syftat till att undersöka möjligheten att använda trafiksäkerhetskrav och systematisk uppföljning av dessa som en del i upphandlingen av godstransporter, med syftet att förbättra trafiksäkerheten på vägarna. Dagens upphandlingar, där trafiksäkerhet ingår, innehåller ofta noggrant definierade krav om trafiksäkerhet, till exempel nykterhetskrav eller krav att följa regler och lagar, men inte sällan saknas en genomgripande strategi och metod för att följa upp kraven. Forskningsteamet har undersökt hur olika aktörer i transportupphandlingslandskapet arbetar med den här frågan, och inom ramen för projektet också föreslagit vilka trafiksäkerhetskrav som skulle kunna ställas inom upphandlingar. Dessutom har vi inspirerats av kunskapsutbyte och samlats för att lära kring bästa praxis och goda exempel, där verklig trafiksäkerhetsnytta har uppnåtts.

Inom projektets litteraturstudie har vi tittat på dels hur upphandlingar går till, dvs upphandlingsprocessen, och vilka styrande policydokument som i dagsläget finns tillgängliga. Vi har även specifikt studerat kravställning inom närliggande hållbarhetsområde; grön upphandling inom kollektivtrafiken, Fair Transport, och dels vad som finns dokumenterat inom just området kravställning trafiksäkerhet.

Vi har också samlat olika aktörer i workshops. Samtalen kretsade kring trafiksäkerhetskrav inom upphandling av godstransporter; vilka utmaningar och möjligheter finns, vad görs idag, och hur kan vi gemensamt bli bättre på att styra våra upphandlingar så att säkerheten på våra vägar ökar. Våra slutsatser innefattar att det finns en rad *olika* krav och metoder för uppföljning, vilket gör att det kan upplevas lite rörigt från olika aktörer. Samtalsdeltagarna skulle gärna se att det fanns en mer standardiserad metodik att tillgå. Vi kunde också konstatera att kulturen kring trafiksäkerhet hos aktören är en viktig komponent för att uppnå systematiskt arbetssätt som skapar verklig trafiksäkerhetsnytta.



Projektet har också definierat ett antal förslag på lämpliga strategiska områden för kravställning att ställa vid upphandling av tunga godstransporter samt metodiker för uppföljning av dessa.

En viktig slutsats från projektet är att potentialen för en förbättrad trafiksäkerhet genom att nyttja kravställning och systematisk uppföljning av dessa sannolikt är god.

Syfte & Mål

Projektet har syftat till att undersöka möjligheten att använda trafiksäkerhetskrav och systematisk uppföljning av dessa som en del i upphandlingen av godstransporter, med syftet att förbättra trafiksäkerheten på vägarna. Dagens upphandlingar, där trafiksäkerhet ingår, innehåller ofta utvecklade och noggrant definierade krav om trafiksäkerhet, till exempel nykterhetskrav eller krav att följa regler och lagar som finns i det landet där transporterna sker. Däremot när man kommer till uppföljning av krav är det ofta tunt och bristfälligt. En anledning kan vara att det finns svårigheter i att följa upp dessa krav. Svårigheterna kan till exempel vara tekniska eller organisatoriska. Detta projekt har syftat till att identifiera dessa svårigheter, kategorisera dem och föreslå lösningar för att kunna följa upp trafiksäkerhetskraven i upphandlingar av godstransporter. Hur kan kraven gällande trafiksäkerhet följas upp på ett tillförlitligt sätt för att säkerställa att kraven följs?

Bakgrund

På den globala FN-konferensen om trafiksäkerhet i Stockholm 2020 presenterades 9 rekommendationer kring hur vi kan förbättra trafiksäkerheten, en av dem, #2, handlade om att upphandlingar av transporter skulle kunna vara ett kraftfullt verktyg för ökad säkerhet på vägarna. Det finns i dagsläget dock inga generiska metoder för att föra detta, eller hjälpa företag att komma igång med detta viktiga arbete, och därför har detta projektet arbetat med att ta fram rekommendationer kring krav och metodik.

Erhållen trafiksäkerhetsnytta

Potentialen till förbättrad trafiksäkerhet är god om företag kravsätter, följer upp och vidtar åtgärder som en systematisk del av upphandlingsprocessen för tunga godstransporter. Upphandlade transporter står för en betydande andel av transporter i Sverige och enligt en studie från Folksam står för 36% av dödsolyckor främst hos motparterna (Kullgren, 2019). Genom att följa upp kraven som ställs finns det goda möjligheter att minska antalet döda i trafiken.



Del A: Litteraturstudie

Litteraturstudien har tittat på dels hur upphandlingar går till, dvs *upphandlingsprocessen* och vilka styrande *policydokument* som i dagsläget finns tillgängliga. Vi har även specifikt studerat *kravställning* inom närliggande hållbarhetsområde; grön upphandling inom kollektivtrafiken, Fair Transport, och dels vad som finns dokumenterat inom just området kravställning trafiksäkerhet.

För att göra en genomgång av hur uppföljning går till vid upphandling av godstransporter har vi valt att först redogöra för hur offentlig upphandling av busstransporter går till och hur uppföljning av olika krav utförs i detta område. Traditionellt har olika sorters krav och förpliktelser i offentlig upphandling varit mer motiverat för aktörerna att följa då olika straff och viten förekommer om avvikelser sker. Offentliga myndigheter har av naturliga skäl varit noggranna med att följa upp de krav som ställs då de har påtryckningar från stat och allmänhet. Vi har specifikt undersökt miljökraven för att få inspiration till hur trafiksäkerhetskrav skulle kunna följas och följas upp på ett tydligare och mer stringent sätt.

Offentlig upphandling

Offentlig upphandling skiljer sig på många sätt från den ordinarie upphandling som används i verksamheten mellan företag. I Sverige följs lagen LOU (lagen om offentlig upphandling) för alla kommuner och andra offentliga aktörer som använder sig av offentlig upphandling i sina verksamheter (LOU, 2022). Lagen har använts sedan 2016 och i Sverige uppgick värdet av de inköp som omfattas av offentlig upphandling 2019 till 803 miljarder kronor. Antalet annonserade offentliga upphandlingar under 2020 i Sverige var 17 938 stycken (Upphandlingsmyndigheten, 2022). Vidare framgår det från samma källa att kommunerna annonserar 69 % av alla upphandlingar, 13 % av alla upphandlingar ställs in, 7,6 % av alla upphandlingar granskas, runt en tredjedel av upphandlingarna avser byggnation och slutligen är det 4,9 anbudsgivare i genomsnitt per upphandling (Upphandlingsmyndigheten, 2022). LOU ändrades 2022 och några nya regler ingår med start från den första februari 2022. Motivet bakom att använda offentlig upphandling för offentliga tjänster är att få mer konkurrens och på så sätt använda de gemensamma statliga medlen på ett effektivt och korrekt sätt (Upphandlingsmyndigheten, 2022). För att hitta en bra strategi genom att använda de gemensamma statliga medlen har det publicerats en så kallad ”Nationell upphandlingsstrategi” (Nationell upphandlingsstrategi, 2022). Strategin inkluderar sju inriktningsmål:

- 1- en offentlig upphandling som ett strategiskt verktyg för en god affär
- 2- effektiva offentliga organisationer
- 3- en mångfald leverantörer för en väl fungerande konkurrens
- 4- en rättssäker offentlig upphandling
- 5- en offentlig upphandling som främjar innovationer och alternativa lösningar
- 6- en miljömässigt ansvarsfull offentlig upphandling
- 7- en offentlig upphandling som bidrar till ett socialt hållbart samhälle.



De ovan nämnda målen avser en strategisk nivå och det första givna målet; offentlig upphandling som strategiskt verktyg för en god affär är ett övergripande mål som skapar förutsättningar för en effektiv styrning och organisering av offentlig upphandling och de övriga sex är underordnade mål som behöver inkluderas för att bidra till utveckling av verksamheten och samhället. De olika typerna av mål och strategin beskrivs mer utförligt på webben (Upphandlingsmyndigheten, 2022). Målen följs löpande upp för att mäta i vilken utsträckning de har uppnåtts.

För att få mer insikt och för att kunna jämföra med icke offentligt upphandlade varor kommer vi att beskriva den offentliga upphandlingen inom kollektivtrafiken i allmänhet och specifikt busstransporter. Busstransporter har varit offentligt upphandlade sedan slutet av 80-talet i Sverige. Det första landet i Europa som använde konkurrensutsatt upphandling inom kollektivtrafik var Storbritannien (London) som började 1985 (Hensher & Wallis, 2005). Tidigare användes ett monopolsystem i såväl Sverige som i många andra länder i Europa. I de flesta europeiska länder minskade kostnaderna efter övergång till konkurrensutsättning (Boitani och Cambini, 2006). I två länder, Italien och Frankrike, förändrades inte kostnaderna alls efter övergången till konkurrensutsatt upphandling (Boitani & Cambini, 2006).

Nedan kommer processen för offentlig upphandling av busstransporter i Sverige att beskrivas mer detaljerat (se Lidestam et al. 2016 för mer information). Det tar cirka ett år att utföra en behovsanalys gällande aktuellt område och ta ställning till framtida behov av kollektivtrafik. Detta görs av de regionala trafikmyndigheterna (RKM) men liknande aktiviteter avseende prognos utförs av de bussoperatörer som funderar på att lägga ett bud i syfte att förstå omfattningen av kommande upphandling.

I nästa steg i processen publicerar RKM mycket detaljerade krav på den offentliga upphandlingen på webben. Därefter kan de bussoperatörer som är intresserade av upphandlingen ställa frågor om upphandlingen. Dessa frågor och efterföljande svar kan läsas av alla aktörer på webben. Efter en period på cirka ett år tas det slutgiltiga beslutet av den RKM som ansvarar för upphandlingen (Lidestam et al., 2016). Ungefär ett år efter slutligt beslut kan den upphandlade trafiken starta om inget överklagande har kommit in. Om några operatörer har överklagat upphandlingen kan trafikstarten bli försenad under en lång period. Under denna period finns inget kontrakt och därför kan trafiken bli dyr för den offentliga myndigheten (RKM). Det är ofta den gamla operatören som fortsätter med trafiken utan kontrakt och då till en högre avgift.

Det vanligaste sättet att utse det vinnande budet är att välja den operatör som lagt det lägsta budet som vinnare och priset kommer att överensstämja med det lägsta budet. Denna metod kallas förstapris-auktion (Lunander & Andersson, 2004). Ibland utses operatören med lägst bud som vinnare men priset blir istället det näst lägsta. Denna metod kallas andrapris-auktion och resultatet av denna metod är beroende av anbudsgivarens inställning till risker (Shughart & Boening, 1993). Den senare metoden är ovanlig, och den används inte alls i Sverige (Lunander & Andersson, 2004).

Olika avtalstyper kan användas för kollektivtrafiken. Det vanligaste i Sverige är bruttokostnadskontrakt eller som den numera oftast benämns; produktionsavtal (Vigren, 2016). I denna avtalsform får operatören betalt för alla kostnader som ingår i upphandlingen. Biljettintäkterna tillfaller den allmänna trafikmyndigheten. Den motsatta typen av kontrakt kallas



nettokostnadskontrakt. Om denna avtalsform används så får operatören alla biljettintäkter och ansvarar också för att få tillräckligt med passagerare för att täcka kostnaderna. En typ av kontrakt mitt emellan ovan beskrivna kontraktsformer är incitamentskontrakt. Det är ett bruttokostnadskontrakt med tillägg av olika typer av incitament. Det vanligaste incitamentet gäller antalet passagerare. Fler passagerare ger extra betalt till operatören. Det finns också andra typer av incitament, till exempel kopplade till olika sätt att mäta kvalitet. Högre kvalitet leder till mer pengar. Incitamentsavtalsformerna har använts i Norge under en lång period (se Carlquist, 2001; Dalen et al., 2006; Danielsson et al., 2016).

Grön offentlig upphandling

Grön offentlig upphandling, (Green Public Procurement, GPP), är ett viktigt verktyg för att uppmuntra företag att bli mer medvetna om miljöeffekter och de långsiktiga effekterna på klimatförändringar. Den antas av EU-kommissionen för att främja mer hållbara upphandlingar. Det definieras som "en process där offentliga myndigheter försöker upphandla varor, tjänster och arbeten med en minskad miljöpåverkan under hela sin livscykel jämfört med varor, tjänster och verk med samma primära funktion som annars skulle upphandlas." (Communication (COM (2008))). GPP är ett frivilligt instrument som kan användas för företag i varierande utsträckning. GPP används inom många områden, såsom transport-, bygg- och sjukvårdsindustrin. Vikten av att använda olika standarder i GPP för att uppmuntra innovationer diskuteras i Rainville (2017). Studien understryker vikten av att använda relevanta standarder för att styra upphandlingar i en viss riktning. En annan studie av Testa et al. (2016) presenterar några nackdelar och möjligheter med GPP. Det viktigaste resultatet från studien är att kommunen har en avgörande roll när det gäller GPP för att bidra till ett mer hållbart samhälle. En litteraturstudie med fokus på GPP under perioden 2000–2016 presenteras i Cheng et al. (2018). Området GPP har vuxit de senaste åren men dess effekter har inte undersökts i samma utsträckning (Cheng et al., 2018). Som en riktning för framtida forskning har författarna föreslagit en jämförande studie över länder som en multipel fallstudie med syfte att analysera effekterna av att inkludera GPP i offentlig upphandling (Cheng et al., 2018). En analys av användningen av miljökriterier i de slutliga kontrakten presenteras i Palmujoki et al. (2010). I studien jämfördes miljökriterier i finska och svenska offentliga upphandlingar och anbudsförfaranden och förekomsten och tillämpligheten av miljökriterier i kontrakten (Palmujoki et al., 2010). Ett intressant resultat från studien är att mycket fler miljökriterier kunde hittas i upphandlingsdokumenten jämfört med i de slutliga kontrakten. I både Finland och Sverige kunde man hitta ungefär dubbelt så många miljökriterier i upphandlingsdokumenten jämfört med de slutgiltiga skriftliga kontrakten (Palmujoki et al., 2010). En möjlig tolkning av resultatet ovan är att miljökriterierna inte har ansetts ha högsta vikt och därmed har formulering av kraven ofta inte fått något särskilt fokus och detta har gjorts att de mildrats vid kontraktsskrivningen (Palmujoki et al., 2010). Det kan noteras att denna studie är från 2010 och antalet miljökriterier i kontrakt troligen har ökat sedan dess.

GPP används också som ett viktigt policyverktyg inom transportbranschen. Aldenius och Khan (2017) presenterar hur GPP kan användas strategiskt för att främja innovationer inom bussektorn. Två fallstudier i Sverige ges för att undersöka hur grön offentlig upphandling kan användas för att främja införandet av förnybara drivmedel i busstrafiken. De olika undersökta regionerna använde olika strategiska sätt att introducera biobränslen i sina respektive regioner.



Den första regionen använde offentlig upphandling för att skapa en lokal marknad för biobränslen, vilket ställer högre krav på politisk uppbackning, information och kunskap och den andra regionen använde offentlig upphandling instrumentellt för att öka andelen biobränslen på ett effektivt sätt (Aldenius & Khan, 2017). Det senare varianten gör upphandlingen mer flexibel och ställer mindre detaljerade krav på operatören.

Nivån på politiskt stöd, information och kunskap samt acceptans av ökande kostnader är viktigare faktorer i regioner med målet att introducera biobränslen (Aldenius & Khan, 2017). En metod för att utveckla gröna verktyg för offentlig upphandling inklusive livscykelanalys-baserad data presenteras i Lindfors och Ammenberg (2021). Syftet med metoden är att integrera de nationella miljömålen i GPP i processen att bedöma olika anbud med avseende på deras bidrag till att uppfylla de nationella miljömålen (Lindfors & Ammenberg, 2021). En strukturerad litteraturöversikt av 115 artiklar i ämnet GPP presenteras i Chersan et al. (2020). Ett resultat från studien var att de flesta studier görs på nationell nivå, ofta antingen ett landspecifikt ämne eller ett branschspecifikt ämne. Det är viktigt med uppmärksamhet från praktiker och beslutsfattare för att kunna utveckla och presentera bästa praxis för att använda GPP (Chersan et al., 2020).

Uppföljning av krav i offentlig upphandling

Kraven kring offentlig upphandling av busstransporter är mycket detaljerade och reglerade. Kraven kan delas in i hårda krav och mjuka krav. Ett exempel på hårt krav kan vara att operatören måste använda en specifik motor i sina bussar och ett exempel på mjukt krav kan vara att föraren ska vara trevlig och artig mot alla passagerare. En överblick över kravnivån i offentliga upphandlingar på busstransporter finns i Lidestam (2013). De hårda kraven måste uppfyllas och de styrs på olika sätt. Om de inte uppfylls kan operatören tvingas betala böter. Många RKM och operatörer använder sig av policydokument såsom Buss 2014 och Bus Nordic (Buss 2014, Bus Nordic). Dessa dokument ger anvisningar för en busstandard som rekommenderar att följas. De flesta RKM använder sig av policydokumenten men lägger ofta till egna krav och undantar ibland vissa specifikationer (Tsaxiri & Lidestam, 2020). En översikt över hur straff som incitament för punktlighet och regelbundenhet används i Sverige ges i Pyddoke (2020). Två regioner studerades och de intervjuade representanterna från dessa regioner hävdade att de har varit mer strikta med att ta betalt över tid, men denna studie av Pyddoke (Pyddoke, 2020) kunde inte bekräfta detta påstående. Även inom hållbarhetsområdet är kraven i förfrågningsunderlaget omfattande och detaljerade.

Miljökraven finns beskrivna i Miljökravsbilagan och utöver kraven på miljöaspekter finns även RKM:s (kollektivtrafikmyndigheternas) krav på rapportering och uppföljning i FRIDA avseende fordons- och miljörapportering. FRIDA är miljö- och fordonsdatabasen för att lagra, sammanställa, visa och följa upp fordonsinformation så att medlemmar enkelt kan följa upp fordon, bränsleförbrukning, miljöpåverkan, tillgänglighet och säkerhet (Figur 1). (FRIDA) Avvikelse från uppställda miljökrav bestraffas om det finns brister. De kommersiella villkoren och ersättningsmodellerna för straffpoäng anges ofta i bilaga i förfrågningsunderlaget. Mer information om FRIDA och miljöfrågornas krav finns på Svensk Kollektivtrafik (<https://www.svenskkollektivtrafik.se/verktyg-och-system/frida-miljo-och-fordonsdatabas/>).



Fordon	Miljö	Säkerhet	Tillgänglighet
<input type="checkbox"/> Antal fordon <input type="checkbox"/> Medelålder Välj alla Välj inget	<input type="checkbox"/> Miljöklassprestanda <input type="checkbox"/> Kväveoxider NOX <input type="checkbox"/> Partiklar PM <input type="checkbox"/> Koldioxid CO2 <input type="checkbox"/> Emissioner [g/km] <input type="checkbox"/> Fordonskilometer med förnybart drivmedel <input type="checkbox"/> Fordonskilometer per drivmedel <input type="checkbox"/> Energianvändning <input type="checkbox"/> Energianvändning - fossil Välj alla Välj inget	<input type="checkbox"/> Alkolås <input type="checkbox"/> Brandsläckning i motorrum <input type="checkbox"/> Bälten <input type="checkbox"/> Kameraövervakning Välj alla Välj inget	<input type="checkbox"/> Låggolv <input type="checkbox"/> Ramp/lift <input type="checkbox"/> Rullstolsplats <input type="checkbox"/> Audiovisuellt utrop <input type="checkbox"/> Barnvagnsplats <input type="checkbox"/> Tillgänglighetsanpassade fordon Välj alla Välj inget

Figur 1: Nyckeltal inkluderad i FRIDA inom fordon, miljö, säkerhet och tillgänglighet.

Miljökravens roll i busstransporter i Sverige undersöks i Aldenius et al. (2021). Syftet med denna studie var att undersöka vilken roll kollektivtrafikmyndigheter (RKM) kan ha för att stödja en mer miljömässigt hållbar kollektivtrafik genom offentlig upphandling. En innehållsanalys användes för att historiskt överblicka omfattningen av miljökrav i förfrågningsunderlag för busstransporter i Sverige. Resultatet visade att kraven har blivit hårdare med tiden och att större områden och städer ofta uttryckte fler krav på miljön (Aldenius et al., 2021). Vidare framkom det att RKM kan påverka graden av hållbarhet i kollektivtrafiken genom att formulera specifika krav t.ex. på ett visst bränsle såsom biogas alternativt formulera mer funktionella krav där det enbart framgår att en viss del av bränslet ska vara fossilfritt. Det senare innebär att fler bränslen kan användas och troligtvis kommer då den billigaste varianten att användas. Resultaten diskuterades även i workshopformat med berörda aktörer inom organisationerna (Aldenius et al., 2021).

Sammanfattningsvis kan man gällande uppföljning av krav i offentlig upphandling påpeka att det finns olika sätt att utföra kontrollerna på. Det kan ske genom att den kontrollerande aktören, RKM, i detta fall, har **kontinuerlig kommunikation** och möten med operatören för att **utvärdera och övervaka prestationerna**. Avvikelse rapporteras och det är inte ovanligt att viten utfärdas. Det är också vanligt att **operatören har ansvar för att rapportera alla avvikelser**. Vidare kan både Upphandlingsmyndigheten och **RKM utföra stickprovskontroller och inspektioner för att säkerställa att operatören följer riktlinjer och krav**. Ytterligare ett sätt som ofta används när det gäller att mäta kundnöjdhet är att använda sig av olika former av kundutvärderingar, både enkäter och djupintervjuer kan förekomma. (Miljökrav vid upphandling av busstrafik, <https://www.svensskollektivtrafik.se/globalassets/partnersamverkan/dokument/mallavtal-och-kravbilagor/miljokrav/bestallarmanual-miljokrav-buss-2022.pdf> ; Upphandlingsmyndigheten; LOU; Bus Nordic, 2019)

Trafiksäkerhet

Trafiksäkerhet definieras som åtgärder och metoder för att minska eller förhindra risken för att trafikanter dödas eller skadas i transportsystemet. Systemperspektivet används för att studera



trafiksäkerhet. ”Safe System Approach” är ett ramverk för att strukturera orsakerna till trafikolyckor och möjliga motåtgärder (PIARC, 2022). I grunden gör människor misstag och är sårbara och därför måste vi utforma ett transportsystem som kan hantera dessa förutsättningar. Trafikolyckor representerar ett delat ansvar mellan transportsystem-aktörerna. Fem mål, även kallade pelare, ingår i det systemperspektivet:

- säkra fordon
- säker hastighet
- säker användning av transportsystemet
- säker infrastruktur
- säker hantering efter krock (i.e. post crash care)

Om upphandlingar ska behandla trafiksäkerhet bör alla de fem områdena analyseras och hanteras för att nå bästa resultat. På en organisationsnivå behöver trafiksäkerhet vara integrerat i olika policydokument som finns och som har relevans i frågan.

Year 2020, In conjunction to the third UN Conference on road safety in Stockholm in 2020, the international community was mature to bring traffic safety in a sustainability context. Road safety is one of the global objectives (target 3.6 “By 2030, halve the number of global deaths and injuries from road traffic accidents”) and sustainability and road safety needs to go hand in hand to achieve the bold target. The outcome from the conference was the Stockholm Declaration, later endorsed by the UN General Assembly by a resolution on Improving Global Road Safety (A/RES/74/299). One of the nine recommendations identify by the academic group was to improve procurement process to include and follow-up on traffic safety requirements. This way of approaching safety at an organisation elvel was novel and meant that the responsibility for safe traffic shift from the individual road user to an organisation (Trafikverket, 2019). Procured goods transports stands for a significant amount of transports around the world and according to a Swedish study, procured transports stands for 36% av dödsolyckor främst hos motparterna (Folksam, 2019).

Ledningssystem för trafiksäkerhet

Sedan 2012 finns ett internationellt ledningssystem som fokuserar på trafiksäkerhet, i.e. ISO 39001 (SS-ISO 39001:2012; NTF, 2018). Möjlighet att certifiera sig har funnits sedan 2013 och det är drygt 100 företag som är certifierade av Sveriges Åkeriföretag vilka utför tredjepartsrevisioner. Standarden är ett verktyg för att jobba systematiskt med trafiksäkerhet inom varje organisation. Denna standard innehåller följande rubriker: organisationsförutsättningar, ledarskap, planering, stöd, verksamhet, utvärdering och förbättringar. Innehållet förklarar rutiner kring hur verksamhet ska fungera vid olika tidpunkter vilket bidrar till en säkrare och bekvämare arbetsplats för anställda. Ett ledningssystem som ISO39001 kommer att bidra till ökad trafiksäkerhet när till exempel organisationen behöver upphandla eller köpa nya fordon till sin verksamhet. Bidraget kan öka säkerhet och miljöpåverkan på en och samma gång. Ett annat område som ingår i ISO 39001 är förarbeteende och dess påverkan på säkerhet. Många företag har system för att planera rutter och loggar in körbeteende vilket stöttar förarna under körningen. För att förbättra trafiksäkerhet och uppnå *Nollvisionen*



kommer flera företag behöva använda sig av ledningssystem för att jobba på ett systematiskt sätt med organisationens påverkan på trafiksäkerhet.

För att komma dit behöver upphandlingar av gods och persontransporter innehålla krav inom trafiksäkerhet för att skaffa en ”push” åt rätt riktning. Huruvida krav efterlevs behöver följas upp, som en del av det systematiska arbetssättet. En utvärdering av ISO 39001 i Sverige gjordes 2018 av NTF där man konstaterade att certifieringen ger ett tydligt ställningstagande för trafiksäkerhet, vilket bedöms som positivt av de anställda själva men också av kunderna, myndigheter och andra intressenter. Certifieringen leder till en bättre trafiksäkerhet och en bättre arbetsmiljö för personalen. Intervjuade företag nämner att kvaliteten höjs på deras verksamhet och att de anser sig vara en mer attraktiv arbetsgivare. Flera av de intervjuade företagen tycker att, genom att ställa krav om ISO 39001 i upphandlingar, kan vi få fler företag att certifiera sig (NTF [studie](#), 2018).

Här följer ett exempel på hur organisationen MHF har jobbat med att ta fram riktlinjer för kravsättning av alkohol i upphandlingar. Riktlinjer tar upp många olika områden bl.a. tekniska lösningar eftersom marknaden erbjuder många olika produkter. Poängen med riktlinjer är att lyfta hur viktigt det är att tänka på koppling med alla sidoaspekter som följer och inte enbart fokusera på själva produkten:

- policy inom organisation kring alkohol och droger
- integritetsskydd
- konsekvenser om man upptäcker ett fall
- rutiner för att säkerställa mätkvalitet
- utbilda personal som utför mätningar.

Kraven för den tekniska lösningen som man upphandlar behöver uppfylla standarden som gäller. Som köpare av tjänsten bör du kräva att leverantören visar upp ett provningsintyg på att alkoholåset uppfyller kraven i standarden. Intyget ska vara utfärdat av ett opartiskt laboratorium som har ackrediterade metoder för provning. Att skaffa ett alkoholåset är enbart en möjliggörande åtgärd för att uppnå en beteendeförändring inom en verksamhet. Det behöver vara en del av ett fungerande system där organisationen har tänkt på vilket nivå är inte acceptabelt, definiera avvikelser, vad som ska loggas och följas upp

Ett alkoholåset fungerar som en startspärr där man inte tillåter start av fordonet om alkoholnivån i förarens utandningsluft är högre än 0,2 promille. Alla händelser registreras i alkoholåsets logg och kan i efterhand följas upp. Om man bestämmer att alkoholåset bara ska vara en startspärr och att man inte har för avsikt att följa upp de eventuella positiva utandningsproven, bör man ändå tänka på att man ska kunna tanka ur loggen för att försäkra sig om att alla starter av fordonet har skett efter att användaren har levererat ett utandningsprov.

Del B: Workshops

Totalt deltog 15 relevanta uppköpare, kravställare och åkerier i två gruppdiskussioner om trafiksäkerhetskrav i upphandling, se tabell 1. Gruppdiskussionerna syftade till att lära av olika



aktörer inom transportsektorn. Samtalet kretsade kring trafiksäkerhetskrav inom upphandling av godstransporter; vilka utmaningar och möjligheter finns, vad görs idag, och hur kan vi gemensamt bli bättre på att styra våra upphandlingar så att säkerheten på våra vägar ökar. Vi pratade bland annat om:

- Varifrån kraven gällande trafiksäkerhet som ni i nuläget använder i era upphandlingar kommer (t.ex. kund, krav, certifiering, ledningssystem).
- Hur kraven som sätts i upphandlingar av transporter följs upp (vi var särskilt intresserade av att lära om trafiksäkerhet).
- Metoder för uppföljning – hur deltagarna tyckte deras befintliga metoder fungerade och vad som skulle kunna göras bättre.
- Hur kunskap togs tillvara när avvikelser konstateras, och hur förbättringar implementeras i fortvarighet (t.ex. genom revisioner)?
- Saknas det något för att följa upp på ett effektivt och systematiskt vis, till exempel ett verktyg, data, kunskap eller personal?

I rapporten redovisar vi vad som har sagts, men inte av vem som har sagt det. Med dessa förutsättningar hade vi en öppen, positiv och konstruktiv dialog med deltagarna och vi kunde göra en bra summering kring bästa praxis och gemensamt identifiera möjligheter och utmaningar kring kravsättning och metodiker för uppföljning,

Åkerier	Transport & logistikföretag	Uppköpare	Övrigt
Thorins Åkeri	DB Schenker	Autoliv	Fair Transport
ARJ Transport	DSV	Chalmers	
Wettern Logistik	Fraktkedja	Folksam	
	Närkefrakt	IKEA	
	SCA Skog	Trafikverket	
		Volvo Group	

Tabell 1: Deltagande organisationer på workshop 1 & 2.

Motivationsfaktorer

Workshoparna började med att diskutera **vilka motivationsfaktorer** som deltagarna hade att arbeta för en bättre uppföljning av de trafiksäkerhetskrav de hade inom sina processer och nedan följer en lista av våra viktigaste slutsatser:

- Den långsiktiga motivation som nämndes var att **bidra till det globala FN-målet att halvera antalet döda och skadade i vägtransportssystemet till 2030**. För att nå dit behöver vi arbeta gemensamt, och det var tydligt bland de deltagande organisationerna att de såg ett tydligt värde kring samverkan, gemensamma lösningar och kunskapsbygge.



- **Arbetsmiljö** är en viktig fråga och också ett argument som hör tydligt ihop med trafiksäkerhet; trafiksäkerhet och arbetsmiljö går hand i hand. Personalens hälsa är ofta en del av företagens hållbarhetsagendor, och genom att länka samman miljö, arbetsmiljö och trafiksäkerhet kan man få en positiv synergi.
- Att arbeta med trafiksäkerhet kan vara en (stor) affärs- och konkurrensfördel, till exempel genom att certifiera sig mot Fair transport kan man få tillgång till en unik kundgrupp.

Trafiksäkerhetskrav

Många trafiksäkerhetskrav existerar just därför att de är **lagkrav**, och inte primärt av hållbarhetsskäl, eller att man vill bidra till sitt sociala ansvarstagande. Där ingår vanligtvis:

- Hastighet
- Bältesanvändning
- Förbud mot alkohol och droger
- Distraction och trötthet (till exempel förbud mot att använda mobiltelefon under körning och krav på vila)
- Skyddskläder
- Utbildning
- Fordonssäkerhet (t ex speciella bromsprov)
- Arbetstidsbestämmelser

Trots att dessa lagkrav finns på plats i många länder, så finns det en stor potential att uppnå en bättre trafiksäkerhet och rädda liv i trafiken. I gruppdiskussionerna pratade vi om huruvida det vore värdeskapande att varje organisation rapporterade och systematiskt följde upp de olyckor eller skadade personer som drabbas inom sin egen logistikkedja. De flesta bedömde att detta skulle kunna vara ett effektivt verktyg, men inser också komplexiteten att faktiskt kunna rapportera dessa siffror korrekt, och dessutom göra en systematisk förbättring. Många logistikkedjor sträcker sig över nationella gränser och har komplexa förhållande med sina underleverantörer.

Oftast kommer de eventuella trafiksäkerhetskraven direkt från kunden. För större organisationer så är ofta trafiksäkerhet inkluderat i företagets ”Code of Conduct - uppförandekod”. I detta styrdokument är kraven ofta specificerade och det är också tydligt beskrivet hur uppföljning och utvärderings ska göras. En viktig slutsats för oss blir därmed att **trafiksäkerhet också bör bli inkluderat i denna typ av styrdokument**.

Vi drog också slutsatsen under våra samtal att det är ofta först när något av mer allvarig karaktär sker som åtgärd och uppföljning sker; och då är det ju redan för sent; någon kan ha mist sitt liv eller skadats allvarligt. **Proaktivitet och systematiska arbetssätt** för att förebygga olyckor är därför av yttersta vikt.

Fler av våra deltagare upplever att antal krav kopplat till trafiksäkerhet har ökat de senaste åren vilket skulle tyda på att frågan kring trafiksäkerhet är viktigt för flera. Inom vissa transporter har man kommit längre fram och använder sig av tydligare kravsättning. **Farligt gods-transporter**



har ofta mer krav och mer systematisk uppföljning än andra tunga transporter och vi drar därför slutsatsen att det finns mycket att lära från denna transporttyp. Till exempel är man inom denna sektor duktiga på hastighetskontroll, kontroll av bältesanvändning, alkoholmätning och även kontroller gällande kompetens. Vi konkluderar också att det i dagsläget inte finns några krav gällande **säkerhetskultur**, samtidigt som vi konstaterar att denna är otroligt viktig för att skapa verklig trafiksäkerhetsnytta. Kraven i sig förändrar inte mycket, det är det önskade **mänskliga beteendet** som gör, och för att förändra ett sådant är kulturen ofta grunden. Här finns mycket att göra och utforska vidare, till exempel hur man de facto skapar en sådan kultur och förmedlar den vidare över längre tid inom organisationen.

Det finns en stark önskan från de flesta av deltagarna att kraven som ställs inom upphandlingsprocessen bör vara **standardiserade** på något vis, i dagsläget upplevs det rörigt och mindre motiverande när de är så många olika krav som formuleras på olika vis och har varierande metoder för uppföljning. Dessutom skulle många organisationer behöva stöd med hur man på bästa sätt bör hantera en eventuell avvikelse.

Rekommendationer

- Det finns ett **behov av att standardisera** vilka krav man bör ställa och hur dessa formuleras för att vara begripliga för de som ska följa dem. Dessutom är det önskvärt att det finns en effektiv metodik för uppföljning, samt även en plan för hur eventuella avvikelser bör hanteras.
- **Policydokument**, till exempel en väl implementerad uppförandekod eller en certifiering likt Fair Transport är viktig, men **engagemang** (ledningsfråga!) och **säkerhetskultur** är troligtvis viktigast för att skapa verklig nytta. Hur man bidrar till att skapa en effektiv och önskvärd kultur är något vi gärna skulle vilja se mer och lära mer kring – hur gör man detta bra i praktiken?
- Säkerhetskrav behöver **kopplas till andra kravställningar**, så de inte bidrar till målkonflikter och otydlighet (miljö, tid, etc).

Trafiksäkerhetskravavvikelser och uppföljning

I gruppdiskussionerna pratade vi om hur man bör definiera en avvikelse och hur man bör agera när man får en sådan inom sina transporter. Under samtalen uttryckte flera att GDPR kan vara ett hinder för uppföljning och tolkningen av GDPR görs dessutom på olika sätt. Medan vissa aktörer inte alls följer hastigheter så kan andra följa upp hastigheter på individnivå hos åkeriet, som en del av sitt trafiksäkerhetsarbete. Det finns goda exempel inom åkerier där ledningen tillsammans med facket och förare har samarbetat och kommit fram till en bra modell som används. Data om hastighetsefterlevnad blir en integrerad del av arbetsmiljöfråga för förare och visar vilka förutsättningar de har att kunna leverera godset inom planerade tidsramar. Om man som köpare ställer krav på en viss andel hastighetsefterlevnad och önskar följa upp data från ett åkeri så kan integritetslagen sätta käppar i hjulet för att dela data till utomstående från åkeriet.

Trafikverket har ett initiativ kallat ”Hållbara hastigheter” tillsammans med flera transportköpare



där syftet är att öka hastighetsefterlevnad. För Trafikverket innebär det att de ställer krav på deras entreprenadupphandlingar. Instegskravet innebär att leverantören ska ha metoder, rutiner, system etc. för att arbeta med hastighetsefterlevnad i entreprenader. Instegskravet visar vägen och förbereder för det kommande skärpta kravet på återkommande aggregerad uppföljning och redovisning av hastighetsefterlevnad. Det innebär bland annat att det åligger entreprenad att informera egen och anlitad personal om vikten av hastighetsefterlevnad och att entreprenad ska kontinuerligt redogöra för beställaren hur arbetet med hastighetsefterlevnad förlöper. Trafikverkets färdplan sträcker från år 2022 där instegskraven introduceras till deras entreprenad fram till år 2025 då redovisning på aggregerad nivå bör vara på plats.

Uppföljning av de ställda trafiksäkerhetskraven sker hos diskussionsdeltagarna idag på flera sätt, nedan presenterar vi några exempel:

- **Prov/stickkontroller:** det finns flera exempel där transportköpare gör egen kontroll eller köper den tjänsten från tredjepartsgranskare. En transportköpare gör systematiskt alkoholkontroll på alla transporter som ankommer till deras lager för att säkerställa att kraven efterföljs. Utöver kontroller har de utvecklat ett arbetssätt med avvikelser definition och åtgärder som krävs. Ett annat exempel är åkerier som anlitar Säker Trafik i Jönköping som gör trafiksäkerhetsmätningar runt hela landet med hastighet eller bältesanvändning.
- **Revisioner:** om organisation har valt att certifiera sig enligt ISO39001 så behöver de säkerställa att rutinerna efterföljs när de kommer att få en tredjepartsgranskning vid en revision.
- **Övervakning:** Vissa åkerier följer upp bältesanvändning eller hastigheter och använder dessa data som en del av ett systematiskt förbättringsarbete. Data används i dialog med förarna. Vissa fordonstillverkare erbjuder tekniska lösningar för att logga in och följa upp fordonsanvändning
- **Automatisk teknik:** Ett exempel är geofencing, ett digitalt staket, där fordon följer bestämda egenskaper inom ett geografiskt område. Där blir behovet av uppföljning minimalt eftersom det inte går att överskrida reglerna inom det geografiska området. Om en kommun sätter hastighetsregler inom sin region kommer fordonen inte kunna överskrida den förutbestämd hastighet och därmed försvinner behovet av uppföljning.

Till konkreta definitioner av **avvikelser** kunde vi logga följande som förekommande hos våra aktörer:

- En trafikolycka
- Fortkörning
- Alkoholpåverkan
- Distraction – t ex att förarna inte hade händerna på ratten



Rekommendationer

- Ett tydligt problem som vi kunde identifiera i samtalsgrupperna var att det **inte finns ett nationellt system för att få en återkoppling från polisen** om ett av sina fordon varit involverat i en olycka. Om detta blev systematiskt skulle man mycket enklare kunna jobba med ständiga förbättringar och förebyggande åtgärder.
- Vi konstaterade att aktörer mäter faktorer på olika sätt och rapporterar olika indikatorer. Det finns ett tydligt behov av att **standardisera avvikelser** och transportörer behöver ett **system för att rapportera avvikelser**. ISO och Fair Transport arbetar på ett systematiskt sätt med rutiner för att följa upp och hantera avvikelser. Således är dessa organisationer en lämplig start för att påbörja ett systematiskt förbättringsarbete, inkluderande även trafiksäkerhet.
- Dialog och själva **förbättringsarbetet behöver påbörjas**, om än i liten skala. Det behövs en konstruktiv dialog mellan tjänsteleverantörer. Resan till förbättring behöver komma igång, och de detaljer som behövs kommer att mogna senare. I detta arbete är det viktigt att det byggs upp ett starkt och långvarigt förtroende mellan upphandlingsaktörer.
- Uppföljning och avvikelser behöver **rapporteras på en aggregerad nivå**, inte individer.
- I våra samtal framkommer också en viss rädsla för att den data vi behöver för en effektiv uppföljning kan skapa en **tung administrativ börda**. Hur kan man vara proaktiv här och säkerställa en god och effektiv datahantering som inte bidrar till merarbete som inte är värdehöjande?

Bästa praxis

Nedan har vi samlat positiva erfarenheter som deltagare lyfte under workshopen kopplat till deras trafiksäkerhetsarbete. Beroende på vilken aktör som delade med sig fick vi lära om arbetssätt, stickprovskontroller, utbildning och arbetsmiljöfrågor.

Alkobommar i hamnar: Alla förare testas för alkoholpåverkan innan man ger sig ut i trafiken. Om en person identifieras som positiv får denne 8 timmars körförbud och information skickas till ägaren av fordonet. Kravet är 0 promille. Om nivåmåttet ligger över laglig nivå skickas en anmälan till polisen. Detta arbetssätt har varit mycket framgångsrikt.

Säkerhetskultur: Dialog kring ”fikabordet”. Policy är bra, men det är svårare att få förare att läsa dokument. En dialog kring en kaffe är mycket effektiv för att lyfta fram specifik information och rikta in sig på den gällande målgruppen. Det är ytterst viktigt att få en fysisk dialog, det är grunden till att skapa en värdegrund kring dessa frågor på företaget.

Kontroller: Årligen granskas att de dokument vi efterfrågar finns med, vartannat/vart tredje år får alla certifierade företag en tredjepartskontroll då efterlevnad kontrolleras. Detta arbetssättet tillämpas för att få Fair Transport certifiering.



Utbildning: Flera steg identifieras för att nå säkerhetsmålen: inne i hytten, utanför hytten, säkerhet och hälsa på transportörens arbetsplats. Viktigt att ha kontinuitet i dialogen!

Verktyg för mätning: På Arbetsmiljöverkets hemsida finns ett verktyg tillgängligt för att mäta sin säkerhetskultur. Arbetsmiljöverket utför även revisioner på arbetsplatsen. Vid revisioner kontrollerar de om skalan används av organisationen.

Geofencing: I norra Sverige pågår ett testprojekt för ökad säkerhet med timmerbilar. Målet är att förbättra trafiksäkerheten i små byar där de långa lastbilar kör igenom. Projektet, vilket genomförs mellan en privat aktör och Trafikverket, är mycket framgångsrikt.

Ansvar och roller

I våra samtalsgrupper konstaterar vi att utbildning är jätte viktigt! Och det är inte bara förarna som är viktiga; alla som är involverade i hela processen och värdekedjan behöver ha rätt kompetens. Därför behöver processen kartläggas nogga. Flera deltagare berättar om att arbetsplatsträffar är ett bra forum för utbildning. Vi identifierade tre områden för utbildning:

- Juridik
- Teknik
- Kultur

Säkerhetskultur identifieras som viktig att arbeta med; att lyfta fram de gemensamma värderingarna, engagera människor, ha en dialog och samverka. Ledarskapet vinner på att sätta säkerhet på agendan för att få saker att hända.

Geofencing är ett exempel på teknik som gör det lättare att följa reglerna och köra säkert.

Uppföljning av krav görs i nuläget primärt av arbetsgivaren, men hos flera aktörer är det något oklart om uppföljning av krav verkligen sker. I de fall det är arbetsgivaren som utför mätningar på eget initiativ så är det för att säkerställa att reglerna följs och att ett beteende bedöms vara säkert. NTF har till exempel kontrakterats för att utföra hastighets-, bältesanvändning, distraktionsmätningar.

Om det uppstår konflikter mellan till exempel säkerhet och tid eller andra krav behövs en dialog mellan uppdragsgivaren och transportören för att belysa konflikten på rätt nivå och hitta lösningar. Det råder enighet om att dialogen alltid är välkommen för att lyfta fram problem och finna lösningar om en säkerhetsrisk identifieras.

Våra samtalsgrupper konstaterar att det är viktigt att inte göra det komplicerat från början. Fokusera primärt på *hur* man ska börja samarbeta så enkelt som möjligt kring säkerhet. Därefter, identifiera vilka grundkraven är där konsensus redan är ett faktum och identifiera vem som tar kostnaderna. Flera aktörer behöver bidra för att nå en bra nivå till en optimal kostnad.



Del C: Strategiska områden för kravställning och uppföljning

Vårt initiala mål med projektet var att identifiera en framgångsrik metodik för uppföljning av trafiksäkerhetskrav i upphandlingsprocessen för tunga godstransporter. En tydlig metodik för uppföljning har dock inte kunnat identifierats, varken i vår litteraturstudie (del A) eller i våra dialoggrupper (del B). Däremot har vi identifierat en rad olika aktiviteter som gemensamt kan leda till att organisationer kan förbättra sina processer för att bidra till uppföljning av trafiksäkerhetskrav.

För att kunna förflytta oss kunskapsmässigt och därmed bidra till förbättringar kring uppföljning av trafiksäkerhetskrav, har projektets sista del arbetats om och anpassat. Vi har identifierat fem strategiska **områden** som har potential att förbättra trafiksäkerhet i upphandlingsprocessen från kravsättning till uppföljning:

1. Följa upp trafiksäkerhetskrav hos transportutförare
2. Kravsätta säkerhetsprestanda på fordon
3. Följa upp utförda transporter
4. Öka medvetenheten kring trafiksäkerhet i logistikkedjan
5. Långsiktig proaktivitet genom ledningssystem

1. Följa upp trafiksäkerhetskrav hos transportutförare

För att säkerställa att kraven följs finns det ett behov att följa upp att kraven hos transportutförare efterföljs. Det finns två sätt att göra det på:

1. Skicka ut en enkät och be transportörer själva att ange en uppföljning av trafiksäkerhetsparameter som finns kravställt i upphandlingen.
2. Samla in trafiksäkerhetsdata själva i rollen som upphandlare.

Att skicka ut en enkät är en lättare variant att kontrollera hur transporter följer kraven eftersom data inte är efterfrågat direkt. Däremot, om misstankar att kraven inte uppfyllts tillfredställande, kan man begära att få ta del av data som bör samlas hos transportutförare för en eventuell tillsyn. Att samla in trafiksäkerhetsdata kan göras på flera sätt. Stickprovskontroll kan genomföras antingen själva eller genom att anlita en leverantör som utför mätningar och uppföljningar. I båda fall behöver man identifiera och välja ut specifika regioner eller anläggningar för att göra mätningar eller begära ut data. De vanligaste trafiksäkerhetsindikatorer som kan mätas är *överhastighet, bältesanvändning och alkoholpåverkan*. Deras betydelse kan variera beroende på marknad, geografiska områden eller andra faktorer som påverkar den specifika trafikmiljön.

2. Kravsätta säkerhetsprestanda på fordonen

Säkra fordon är en av dem fem dimensioner enligt ”Safe System approach”. Att köra godstransport med fordon som har de högsta säkerhetsstandard bidrar till en ökad säkerhet i



transporter. Denna rekommendation är inspirerad av många företags miljöarbete för att minska sin klimatpåverkan. För att kunna möta sina åtagande kring CO₂ utsläpp behöver företag i dagsläget kontrollera vilka fordon som används under transporter. Kunskap om vilka fordon som upphandlats används i sin tur för att predicera hur mycket utsläpp för den mängd transporter som man upphandlar blir. Låt oss ponera att det finns ett mått för att utvärdera säkerhetsprestanda för tunga fordon, så skulle man kunna krävställa vilka fordon som används i upphandlade transporter när det gäller säkerhetsnivå. När det gäller säkerhetskravställning av tunga fordon så finns det ett pågående initiativ från EURONCAP som syftar till att betygsätta tunga fordons säkerhetsnivå. I framtiden kan man använda denna information för att kunna predicera sitt trafiksäkerhetsavtryck.

3. Trafiksäkerhet rapportering

För att kunna följa upp specifika krav uppsatta i upphandlingar behöver man definiera hur man följer upp, vilka data som används och vad som ska göras med den insamlade informationen. Företag som jobbar med godstransporter har sannolikt ofta tillgång till välfungerande system för att planera sina transporter och dessa tror vi i flera fall kan vara en bra utgångspunkt för att följa upp även parametrar kopplade till trafiksäkerhet. Denna infrastruktur som innehåller kommunikation med underleverantör kan ligga till grund för att hantera trafiksäkerhetsdata. Utmaningen är att arbeta systematisk och effektivt där flera risker finns bl.a. insamling av mycket information som kan skaffa en stor administrativ börda att hantera. Detta strategiska område är i linje med pågående initiativ kring trafiksäkerhetsavtryck där företag kan behöva rapportera sin påverkan på säkerhet.

4. Öka medvetenheten kring trafiksäkerhet i logistikkedjan

Den här rekommendationen är en långsiktig satsning och baseras på en mera strategisk nivå hos företag som upphandlar godstransporter och bidrar till att öka trafiksäkerhetsmedvetenhet hos alla aktörer inom logistikkedja; nämligen att arbeta med policys som uppförandekod (på engelska Code of Conduct) och skriva vilka ambitioner och mål som finns inom bolaget gällande trafiksäkerhet. En annan komponent skulle kunna vara att identifiera sitt **trafiksäkerhetsavtryck**, dvs att mäta och följa upp antal döda eller skadade i trafiken, som kan kopplats till en organisations värdekedja.

5. Proaktivitet genom ledningssystem

Denna rekommendation är långsiktig och sträcker sig över ett bredare perspektiv än logistikkedjan. I projektet har vi studerat ett internationellt ledningssystem och ett svenskt system för hållbarhetscertifiering av godstransporter, **ISO39001** och **Fair Transport**. Dessa system beskriver hur man systematiskt kan arbeta med trafiksäkerhet och i våra workshops och samtal under projektets gång fick vi vid flertalet gånger bekräftat att dessa bidragit positivt till ett strategiskt ledningsarbete för en förbättrad trafiksäkerhet.

Strategiska områden som rör **Krävsätta säkerhetsprestanda på fordonen** och **Trafiksäkerhetsrapportering** är rekommendationer som gav av den arbetsgruppen som



arbetade med Stockholm deklARATION i samband med "3rd Global Ministerial Conference on Road Safety" år 2020 i Stockholm.

Slutsatser

Projektet har syftat till att undersöka möjligheten att använda trafiksäkerhetskrav och systematisk uppföljning av dessa som en del i upphandlingen av godstransporter, med syftet att förbättra trafiksäkerheten på vägarna. Inom projektets litteraturstudie har tittat på dels hur upphandlingar går till, dvs upphandlingsprocessen och vilka styrande policydokument som i dagsläget finns tillgängliga. Vi har även specifikt studerat kravställning inom närliggande hållbarhetsområde; grön upphandling inom kollektivtrafiken, Fair Transport och dels vad som finns dokumenterat inom just området kravställning trafiksäkerhet, i.e. ISO 39001. Inom Grön offentlig upphandling (Green Public Procurement, GPP) kontrolleras kraven antingen av den kontrollerande aktören genom en kontinuerlig kommunikation och möten med operatörer för att utvärdera och övervaka presentationerna. Om avvikelser konstateras kan viten utfärdas. Som inspiration för uppföljning av trafiksäkerhet finns Fair Transport och ISO 39001. Enligt "Safe System Approach", ett internationellt vedertaget ramverk för trafiksäkerhet, bör alla fem områden vara representerade på något sätt inom upphandling för att säkerställa bästa resultat: säkra fordon, säker hastighet, säker användning av transportsystemet, säker infrastruktur och säker hantering efter krock. För att förbättra trafiksäkerhet och uppnå Nollvision kommer flera företag behöva använda sig av ledningssystem för att jobba på ett systematiskt sätt med organisationens påverkan på trafiksäkerhet. Arbete med trafiksäkerhet leder till förbättrad arbetsmiljö för personal vilket kan vara en driftkraft för företag inom godstransport. Förbättrad arbetsmiljö kan ge i sin tur ett ekonomiskt incitament för företaget.

Våra slutsatser innefattar att det finns en rad olika krav och metoder för uppföljning, vilket gör att det kan upplevas lite rörigt från olika aktörer. Grupperna skulle gärna se att det fanns en mer standardiserad metodik att tillgå. Systematiken finns redan att utgå ifrån genom arbete som görs hos Fair Transport i Sverige and internationellt genom ISO39001 vilket borde bidra till aktörers nytta. En viktig slutsats som kan dras från samtalen i workshops är att kulturen på företaget är avgörande huruvida dessa kommer att göra förbättringar inom sitt säkerhetskulturarbete. Kulturen kring trafiksäkerhet hos aktören är en viktig komponent för att uppnå verklig trafiksäkerhetsnytta och ett systematiskt arbetssätt. Vad som sägs och vad som görs kan vara två olika saker. Metod för att följning upp kraven beror på mognadsgrad av teknikens möjligheter. Ett av de bästa exempel är geofencing där det är inte möjligt att avvika från vissa trafiksäkerhetsindikatorer såsom hastighet och därmed försvinner behovet att följa upp. Just nu går det inte att kravsätta inom upphandling på ett större skala eftersom teknik är inte fullt utvecklats men inom närmaste framtid kommer det att vara ett attraktivt alternativt. Om en uppföljning görs rekommenderas det att organisationer tänker igenom val av indikatorer och hur aggregerade data kommer att hanteras. Företag som jobbar med godstransporter har sannolikt ofta tillgång till välfungerande system för att planera sina transporter och dessa tror vi i flera fall kan vara en bra utgångspunkt för att följa upp även parametrar kopplade till trafiksäkerhet.



Projektet har också definierat ett antal förslag på lämpliga krav att ställa vid upphandling av tunga godstransporter samt metodiker för uppföljning av dessa.

En viktig slutsats från projektet är att potentialen för en förbättrad trafiksäkerhet genom att nyttja kravställning och systematisk uppföljning av dessa sannolikt är god. Totalt identifierades fem områden med potential att förbättra trafiksäkerhet i upphandlingsprocessen:

1. Följa upp trafiksäkerhetskrav hos transportutförare
2. Kravsätta säkerhetsprestanda på fordon
3. Följa upp utförda transporter
4. Öka medvetenheten kring trafiksäkerhet i logistikkedjan
5. Proaktivitet genom ledningssystem

Spridning av resultatet

Vi har spridit rapporten dels till de som deltog i våra kunskapsbyggande workshops och slutevent ”Upphandling av godstransporter – en möjlighet till ökad säkerhet på vägarna”. Rapporten finns dessutom att ladda ner i SAFERs kunskapsbibliotek:

<https://www.saferresearch.com/publications>

Sluteventet, som vi genomförde i samverkan med NTF Väst, Fair Transport och Sveriges Åkerier lockade ett femtiotal deltagare.

Ekonomisk rapportering

Volvo

	2201- 2211	2212- 2305	Budget	Avvikelse
Lön	30 000	10 000	40 000	0
Köpt tjänst			0	0
Övriga kostnader			0	0
In-kind		40 000	40 000	0
	30 000	50 000	80 000	0

DuWill

	2201- 2211	2212- 2305	Budget	Avvikelse
Lön	109 330	112 631	220 550	-1 411
Köpt tjänst	26 858	49 755	52 500	-24 113
Övriga kostnader (resor)	0	963	3 000	-963



In-kind	0	40 000	40 000	0
	136 188	203 349	276 050	-26 487

VTI

	2201- 2211	2212- 2305	Budget	Avvikelse
Lön	42 330	29 631	70 550	-1 411
Köpt tjänst			0	0
Övriga kostnader		963	0	-963
In-kind			0	0
	42 330	30 594	70 550	-2 374

SAFER

	2201- 2211	2212- 2305	Budget	Avvikelse
Lön				0
Köpt tjänst	26 858	49 755	52 500	-24 113
Övriga kostnader			0	0
In-kind			0	0
	26 858	49 755	52 500	-24 113

Totalt

	2201- 2211	2212- 2305	Budget	Avvikelse
Lön	109 330	112 631	220 550	-1 411
Köpt tjänst	26 858	49 755	52 500	-24 113
Övriga kostnader (resor)	0	963	3 000	-963
In-kind	0	40 000	40 000	0
	136 188	203 349	276 050	-26 487

Referenser

Aldenius, M., & Khan, J., Strategic use of green public procurement in the bus sector: Challenges and opportunities, *Journal of Cleaner Production* 164 (2017) 250—257.

Aldenius, M., Tsaxiri, P. & Lidestam, H., The role of environmental requirements in Swedish public procurement of bus transports, *International Journal of Sustainable Transportation*, 16(5) (2021), 391—405.

Boitani, A., & Cambini, C., 2006. To bid or not to bid, this is the question: the Italian experience in competitive tendering for local bus services, *European Transport*. 33, 41-53.



Buss 2014 (2014)

https://www.svenskkollektivtrafik.se/globalassets/partnersamverkan/dokument/mallavtal-och-kravbilagor/buss-2014/buss_2014.pdf (in Swedish)

Bus Nordic (2019)

<https://www.svenskkollektivtrafik.se/globalassets/partnersamverkan/dokument/mallavtal-och-kravbilagor/bus-nordic/bus-nordic-ver-1.1-eng-oct-2019.pdf>

Carlquist, E., Incentive contracts in Norwegian local public transport: the Hordaland model. Presented at the Thredbo International Conference series on Competition and Ownership in Land Passenger Transport at the Institute of Transport Economics; Oslo. 2001.

Cheng, W., Appolloni, A., D'Amato, A., & Zhu, Q., Green Public Procurement, missing concepts and future trends - A critical review, *Journal of Cleaner Production* 176 (2018) 770—784.

Chersan, I.C., Dumitru, V.F., Gorgan, C. & Gorgan, V., 2020. Green Public Procurement in the Academic Literature. *Amfiteatru Economic*, 22(53), pp. 82-101.
Communication (COM (2008) 400) "[Public procurement for a better environment](#)"

Dalen, D.M., Moen, E.R., & Riis, C.. Contract renewal and incentives in public procurement. *International Journal of Industrial Organization* 2006;24(2): 269--85.

Danielson, H., Andersson, H., & Wretstrand, A. (2016). Superincentive contracts: A study of the VBP contract models in Stockholm - draft version. In *K2 working paper 2016:5, Lund, Sweden*. FRIDA – database <https://frida.port.se/hemsidan/default.cfm> (31 August 2022)

Kullgren, A. Stigson, H. Ydenius, Q., Tingvall, C., Riizi, M., Fredriksson, R., Folksam (2019). Värdekedjor i dödsolyckor 2019. Presentation på forum "Grupp för Nationell Samverkan" för Nollvisionen.

Hensher, D., & Wallis, I., 2005. Competitive tendering as a Contracting Mechanism for Subsidising Transport: The Bus Experience. *Journal of Transport Economics and Policy*. 39(3), 295-322.

Lidestam, H., Johansson, A. & Pyddoke, R, Kontraktsformer och deras inverkan på svensk kollektivtrafik - En kunskapsöversikt, 2016, K2 Outreach 2016:3 (in Swedish)

Lidestam, H. Factors reflecting bids in procurement of bus transport, *Management of Environmental Quality*, 24 (4) (2013), 526—537.

Lidestam, H., Factors reflecting bids in procurement of bus transport, *Management of Environmental Quality*, 24 (4) (2013), 526—537.



Lindfors, A., & Ammenberg, J., Using national environmental objectives in green public procurement: Method development and application on transport procurement in Sweden, *Journal of Cleaner Production*, 280 (2021) 124821.
LOU (lagen om offentlig upphandling)

Upphandlingsmyndigheten, 15 of Mars 2022
<https://www.upphandlingsmyndigheten.se/kunskapsbank-for-offentliga-affarer/statistik-som-utvecklar-den-offentliga-affaren/>

Lunander, A., & Andersson, A. *Metoder vid utvärdering av pris och kvalitet i offentlig upphandling - En inventering och analys av utvärderingsmodeller inom offentlig upphandling*, Konkurrensverkets uppdragsforskningsserie: 2004:1. 2004. (in Swedish)

Nationell upphandlingsstrategi, 15 of Mars 2022
<https://www.upphandlingsmyndigheten.se/forbered-organisationen/nationella-upphandlingsstrategin/>

NTF (2018). [NTF Rapport 2018:2 ISO 39001 Certifiering i trafiksäkerhet.](#)

Palmujoki, A., Parikka-Alhola, K., & Ekroos, A., Green public procurement: Analysis on the use of environmental criteria in contracts, *Review of European Community & International Environmental law (RECIEL)*, 19 (2) 2010.

PIARC (2022). Road Safety manual – Safe System Approach. <https://roadsafety.piarc.org/en/road-safety-management/safe-system-approach>

Pyddoke, R., Penalties as incentives for punctuality and regularity in tendered Swedish public transport, *Research in Transportation Economics*, (2020) 83 100948

Rainville, A., Standards in green public procurement - A framework to enhance innovation, *Journal of Cleaner Production* 167 (2017) 1029—1037.

Shughart, W., & Boening, M., V. *Auction rules and property rights in competitive tendering of public transport*, Third International Conference on Competition and Ownership in Surface Passenger Transport, Toronto, Canada. 1993
Svensk Kollektivtrafik (<https://www.svenskkollektivtrafik.se/verktyg-och-system/frida-miljo-och-fordonsdatabas/>)

Trafikverket (2019). Saving lives beyond 2020: The next steps – Recommendations of the academic expert group for the Third Ministerial Conference on Global Road Safety 2020. Trafikverket 2019:209



Testa, F., Annunziata, E., Iraldo, F., & Frey, M., Drawbacks and opportunities of green public procurement: an effective tool for sustainable production, *Journal of Cleaner Production* 112 (2016) 1893—1900.

Tsaxiri, P., & Lidestam, H. The meaning of policy documents in bus transport services, presenterat på Nofoma-konferens i september 2020.

Upphandlingsmyndigheten, 2022, <https://www.upphandlingsmyndigheten.se>

Vigren, A. (2016). Cost efficiency in Swedish public transport. *Research in Transportation Economics*, 59, 123–132.