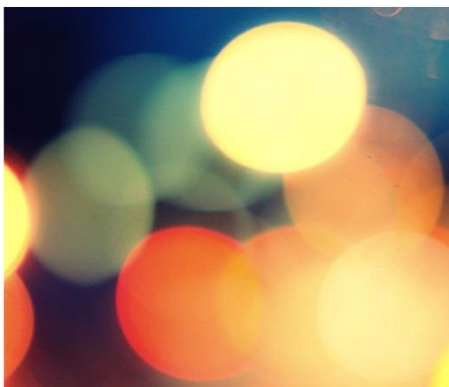
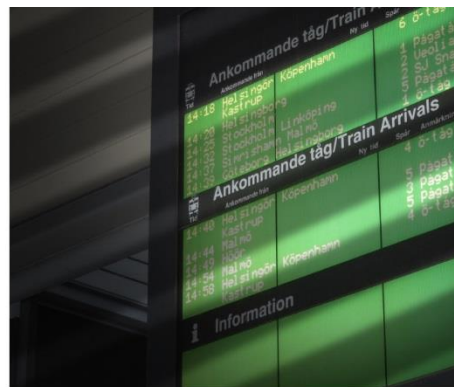
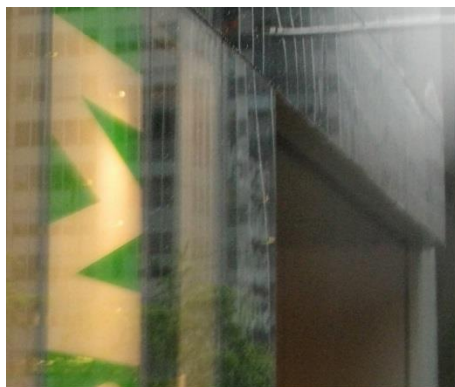


Systematiskt trafiksäkerhetsarbete i linje med ISO 39001

Kommunernas roll som upphandlare och kravställare för säkra fordon, resor och transporter



Dokumentinformation

Titel:	Systematiskt trafiksäkerhetsarbete i linje med ISO 39001 : Kommunernas roll som upphandlare och kravställare för säkra fordon, resor och transporter
Serie nr:	2019:159
Projektnr:	19144
Författare:	Hanna Wennberg Katarina Evanth
Medverkande:	Nike Stadler
Kvalitets- granskning:	Pernilla Hyllenius Mattisson
Beställare:	Trafikverket Kontaktpersoner: Peter Larsson (010-123 05 70, peter.c.larsson@trivector.se) och Liza Jakobsson (liza.jakobsson@trafikverket.se)

Dokumenthistorik:

Version	Datum	Förändring	Distribution
1.0	2019-12-30		Beställare

Förord

2008 infördes ett system för målstyrning av trafiksäkerhetsarbetet för att skapa långsiktighet och bättre systematik i riktning mot Nollvisionen. I Trafikverkets målstyrning för trafiksäkerhet görs uppföljning för ett tiotal indikatorer. Flera av indikatorerna har funnits med länge, medan några är nya. I senaste översynen (2016) av såväl måluppfyllelse och målnivåer som indikatorer och mått tillkom indikatorn "Systematiskt trafiksäkerhetsarbete i linje med ISO 39001. Det finns dock ännu ingen metod för att mäta indikatorn.

Trivector fick i juni 2019 i uppdrag att utreda hur en mätmetod kan se ut för ISO 39001-indikatorn med fokus på kommunernas roll som upphandlare och kravställare för säkra fordon, resor och transporter. Det är en fortsättning på uppdraget "Utvärdering av målstyrningen av trafiksäkerhet" som rapporterades i Trivector Rapport 2019:28. I denna utvärdering betonades att verksamhetsstyrning genom ISO 39001 är en viktig väg framåt för att få till mer handling för ökad trafiksäkerhet genom aktörerna.

Uppdraget har genomförts av Hanna Wennberg (projektledare) som också genomförde utvärderingen av målstyrningen av trafiksäkerhetsarbetet under vintern 2018/2019 samt Katarina Evanth och Pernilla Hyllenius Mattisson (svarat för intern kvalitetsgranskning). Studentmedarbetare Nike Stadler har hjälpt till med sammanställning av öppna frågor i enkäten.

Lund, 30 december 2019

Sammanfattning

Kort om utredningen

Nollvisionen antogs 1997 med målet om att ingen person ska dödas eller allvarligt skadas i vägtrafiken. 2008 infördes ett system för målstyrning av trafiksäkerhetsarbetet för att skapa långsiktighet och bättre systematik. I målstyrningen görs uppföljning för ett tiotal indikatorer. I senaste översynen (2016) av såväl måluppfyllelse och målnivåer som indikatorer och mått tillkom indikatorn ”Systematiskt trafiksäkerhetsarbete i linje med ISO 39001”. Det finns dock ännu ingen metod för att mäta indikatorn och syftet med den här utredningen är att utreda hur en mätmetod för indikatorn kan se ut med fokus på kommunernas roll som upphandlare och kravställare för säkra fordon, resor och transporter, såväl egna som upphandlade.

Enkät med avstamp i Trafiksäkerhetsrevisionen

Med utgångspunkt i frågor och indikatorer från SKR:s modell för kommunal trafiksäkerhetsrevision där kraven i ISO 39001 är integrerade, togs en enkät fram. Denna enkät belyser systematiken i kommunernas roll som upphandlare och kravställare för säkra fordon, resor och transporter. Genom enkäten undersöks om trafiksäkerhetskrav ställs inom person- och godstransport, vilka krav som ställs och om dessa krav följs upp samt hur uppföljning görs. Fokus är på krav rörande hastighetsefterlevnad, nykterhet, bältesanvändning och säkra fordon.

Enkäten strukturerades i fyra huvudsakliga delar:

- ▶ Kommunens egna fordon, resor och transporter (15 frågor om resepolicy, kommunens personbilar och kommunens person- och godstransporter)
- ▶ Upphandlade fordon, resor och transporter (13 frågor om skolskjuts och andra persontransporter, godstransporter samt krav på underleverantörer)
- ▶ Kommunala bolags trafiksäkerhetskrav (två frågor)
- ▶ Krav på föreningar (en fråga)

Enkäten skickades ut som en webbaserad enkät till Sveriges samtliga 290 kommuner under hösten 2019. Detta kan anses vara en ”provmätning” av en preliminär mätmetod för kommunernas del av indikatorn ”systematiskt trafiksäkerhetsarbete i linje med ISO 39001” i Trafikverkets målstyrning för trafiksäkerhet.

Totalt svarade 67 av 290 kommuner (23 %) på enkäten. Det är en lägre svarsfrekvens jämfört med utvärderingen av målstyrningen för trafiksäkerhet som genomfördes 2018/2019 då 158 (55 %) av kommunerna deltog i en enkätundersökning. Särskilt låg var svarsfrekvensen i de större städerna samt i storstäderna som inte deltog alls. Inspel till utredningen har inhämtats i efterhand från två av storstadskommunerna (Stockholms stad och Göteborgs stad).

Läget i kommunerna

Verksamhetsstyrning genom ISO 39001 är en viktig väg framåt för att få till mer handling för ökad trafiksäkerhet genom aktörerna och offentliga myndigheters kravställande vid upphandling har en viktig påverkan på trafiksäkerhetsutfallet på vägarna. De transportaktörer som deltog i utvärderingen av målstyrningen för trafiksäkerhet under 2018/2019 var positiva till kravställande, men lyfte samtidigt fram vikten av att följa upp de trafiksäkerhetskrav som ställs i upphandling.

Enkätundersökningen som genomfördes i kommunerna under hösten 2019 inom den här utredningen visade att ett flertal kommuner ställer trafiksäkerhetskrav inom person- och godstransporter, men långt ifrån alla dessa följer upp kraven som ställs. Kommunerna uppvisar också en osäkerhet i vilka krav som ställs. Det finns således mer att göra vad gäller kommunernas systematik som upphandlare och kravställare för säkra fordon, resor och transporter.

Följande kan konstateras vad gäller systematiken i kommunernas roll som upphandlare och kravställare för säkra fordon, resor och transporter. Det bör påpekas att det enbart är var fjärde kommun som svarat på enkäten och dessutom med viss överrepresentation av mindre kommuner. Generella slutsatser bör således dras med försiktighet.

- ▶ **Tre av fyra kommuner har resepolicy eller liknande riktlinjer** som anger arbetsgivarens syn på trafiksäkerhet vid medarbetarnas tjänsteresor. Denna innehåller i regel (men inte för alla kommuner) krav om nykterhet, hastighetsefterlevnad, säkra fordon och bältesanvändning. Det är bara var tredje av dessa kommuner följer upp kraven som ställs i resepolicyen.
- ▶ **Tre av fyra kommuner ställer alltid trafiksäkerhetskrav på sina egna personbilar**, men endast hälften av dessa följer även upp kraven. Kraven rör ofta antisladdsystem, bältespåminnarsystem, alkolås samt krocksäkerhet, medan betydligt färre ställer krav på hastighetsstyrningssystem.
- ▶ **Organisationen av transporter ser olika ut i kommunerna.** De flesta kommuner har upphandlad skolskjuts (cirka var femte kommun har skolskjuts i egen regi). Runt hälften har både upphandlade och egna persontransporter som inte är skolskjuts (till exempel färdtjänst). Mer än hälften av kommunerna har både upphandlade och egna godstransporter.
- ▶ **Mer än hälften av kommunerna ställer alltid trafiksäkerhetskrav på person- och godstransporter**, oavsett om den är egen eller upphandlad. Flest ställer trafiksäkerhetskrav på skolskjutsen: 87 % av kommunerna ställer alltid trafiksäkerhetskrav på skolskjuts i egen regi (82 % för upphandlad). Lägst är andelen för upphandlade godstransporter (56 %).
- ▶ **Mer än hälften av kommunerna ställer krav på att leverantörer av transporter kan uppvisa systematiskt trafiksäkerhetsarbete genom certifiering eller liknande.** Detta görs oftare för godstransporter. Av de som ställer trafiksäkerhetskrav på godstransporter överhuvudtaget, är det 73 % som ställer krav på att leverantörer är certifierande enligt ISO 39001 genom ackrediterad part eller genom Sveriges Åkeriföretag, är godkända enligt branschkoncept (till exempel Fair Transport) eller kan visa på systematiskt trafiksäkerhetsarbete på annat sätt. Motsvarande siffra för skolskjuts och andra persontransporter är knappt 60 %.

- ▶ **Av de kommuner som ställer trafiksäkerhetskrav, följer runt hälften upp kraven.** Flest kommuner följer alltid upp krav som ställs på skolskjuts i egen regi (67 %). Endast 30 % av de kravställande kommunerna följer alltid upp krav för upphandlade godstransporter.
- ▶ **Nyktighet följt av bältesanvändning får störst fokus, medan hastighet får minst fokus i kommunernas kravställande – oavsett om det gäller egna eller upphandlade transporter.** För egna transporter ställs i regel krav om förarens nyktighet och för upphandlade transporter ställs ofta krav om att leverantörer ska redovisa trafiksäkerhetspolicy avseende nyktighet. För fordonen ställs ganska ofta krav på alkoholås. Relativt få ställer dock krav om att det finns hastighetsstyrningssystem i fordonen. Därutöver finns specifika krav på rutiner för vissa transporter som många kommuner ställer till exempel att informera skolskjutsresenärer om att använda säkerhetsbältet samt rutiner för säker fastsättning av rullstolar och andra hjälpmedel i färdtjänsten. Få följer dock upp kraven.
- ▶ **Många kommuner känner inte till vilka krav som ställs, eller om de följs upp.** Det vittnar om hur svårt det är att få en överblick på hur systematiken ser ut vad gäller kommunernas roll som upphandlare och kravställare när det gäller säkra fordon, resor och transporter.
- ▶ **Nästan inga kommuner ställer trafiksäkerhetskrav på föreningar** i form av exempelvis krav på resepolicy eller liknande för att föreningar ska få verksamhetsbidrag.

Rekommendationer för mätmetod och indikator

Rekommendationer för fortsatt arbete med mätmetod som belyser kommunernas roll i indikatorn ”Systematiskt trafiksäkerhetsarbete i linje med ISO 39001” bör ställa sig frågan om den systematiken går att mäta överhuvudtaget. Det är svårt och tidskrävande med enkäter som täcker en hel kommuns verksamhet och som kräver ett internt samordningsarbete. Detta blir extra påtagligt i de stora kommunerna vilket sannolikt förklarar varför mindre kommuner svarade på enkäten i högre utsträckning.

Utredningen menar att systematiken går att mäta, och att mätningen i sig bidrar till att lyfta fram betydelsen av upphandling och kravställande, men att utformningen och genomförandet av mätningen är avgörande. Med utgångspunkt i erfarenheter från enkätundersökningen, och samtal med representanter från två av storstäderna, ger utredningen rekommendationer för kommande mätningar:

- ▶ Frågorna från provmätningen, vilka är formulerade med utgångspunkt i SKR:s modell för kommunal transportsäkerhetsrevision, är lämpliga att använda. Frågor om kommunernas kravställande i upphandling bör dock avse *det senaste tecknade avtalet* eller liknande formulering.
- ▶ Vidare bör enkäten skäras på annat sätt, förslagsvis utifrån följande ansvarsområden: Resepolicy, Kommunens personbilar, Skolskjuts, Service-resor, Godstransporter (såsom matleveranser) och Renhållning. Det blir då lättare att dela upp enkäten i kommunen. Om enkäter för ett begränsat antal ansvarsområden distribueras åt gången blir dessutom uppgiftslämnandet mindre omfattande för kommunerna, till exempel kan ansvarsområdena fördelas ut med en mindre årlig mätning istället för hela enkäten med några års mellanrum.

- ▶ Kommande mätningar bör skickas ut på ett sätt som innebär att mottagaren får en överblick över de uppgifter som efterfrågas, vilket underlättar då det är flera uppgiftslämnare på en kommun. Sedan är det lämpligt om det finns mer än ett alternativ för kommunen att återrapportera svaren till Trafikverket, till exempel att uppgifterna kan rapporteras via webbformulär och/eller postenkät.
- ▶ Enkäten bör ställas till stads-/kommunledningskontoren i kommunerna som kan samordna uppgiftsinhämtningen och det bör säkerställas en längre svarstid, förslagsvis 1-2 månader.
- ▶ Utredningen tar inte ställning till om urvalet av kommuner ska begränsas eller vara en totalundersökning. Om inte resurskrävande telefonintervjuer genomförs för uppgiftsinsamling, kan totalundersökning övervägas.

Enkäten är en tänkt datainsamlingsmetod för indikatorn ”Systematiskt trafiksäkerhetsarbete i linje med ISO 39001”. För att överföra enkätsvaren till en indikator föreslås ett liknande tillvägagångssätt som för den enkätbaserade drift- och underhållsindikatorn i målstyrningen. Kommunerna samlar då poäng för respektive fråga i enkäten. Poängen summeras och ger ett mått som anger en standard: grön (god), gul (medelgod) respektive röd (mindre god) standard för det systematiska trafiksäkerhetsarbetet i linje med ISO 39001. Indikatorn kan då vara *andel kommuner med grön (god) standard vad gäller ett systematiskt trafiksäkerhetsarbete i linje med ISO 39001*. I kapitel 4 i denna rapport föreslås poängkrav och principer för hur indikatorn kan tas fram.

Denna utredning har fokuserat på kommunernas systematik som upphandlare och kravställare för säkra fordon, resor och transporter. Det finns andra aktörer (och transportköpare) som genom sina verksamheter påverkar trafiksäkerheten i Sverige och som bör beaktas i en indikator som rör ett systematiskt trafiksäkerhetsarbete i linje med ISO 39001. Fortsatt arbete får utröna hur dessa aktörers systematik bör hanteras i indikatorn och för detta arbete kan resultat, slutsatser och rekommendationer som presenteras i denna rapport utgöra underlag.

Innehållsförteckning

1.	Inledning	1
1.1	Bakgrund och syfte	1
1.2	Genomförande	2
2.	Utgångspunkter	3
2.1	Systematiskt trafiksäkerhetsarbete med ISO 39001	3
2.2	Kommunal trafiksäkerhetsrevision	10
2.3	Fordon, resor och transporter i kommunerna	13
3.	Vad visade "provmätningen"?	15
3.1	Deltagande kommuner i enkätundersökningen	15
3.2	Kommunens egna fordon, resor och transporter	15
3.3	Upphandlade fordon, resor och transporter	25
3.4	Kommunala bolags trafiksäkerhetskrav	34
3.5	Krav på föreningar	36
3.6	Kommunernas reflektioner på mätningen	37
4.	Slutsatser och rekommendationer	39
4.1	Kort om provmätningen	39
4.2	Läget i kommunerna	39
4.3	Rekommendationer för mätmetod	41
4.4	Från enkätfrågor till indikator	43
4.5	Slutord	45
5.	Referenser	47

Bilaga 1: Enkät för provmätningen

Bilaga 2: Förslag på enkätfrågor

Bilaga 3: Poängfördelning

1. Inledning

1.1 Bakgrund och syfte

Nollvisionen antogs 1997 med målet om att ingen person ska dödas eller allvarligt skadas i vägtrafiken. 2008 infördes ett system för målstyrning av trafiksäkerhetsarbetet för att skapa långsiktighet och bättre systematik. De viktigaste delarna i målstyrningen är den årliga analysrapporten och resultatkonferensen samt GNS vägs ställningstagande med utgångspunkt i analysrapport och resultatkonferens. Dessa delar ska bidra till att olika aktörer som påverkar utformningen och användningen av vägtransportsystemet vidtar åtgärder inom sina verksamheter som bidrar till etappmålen för trafiksäkerhet 2020.

I målstyrningen görs uppföljning för ett tiotal indikatorer. Flera av indikatorerna har funnits med sedan 2008, medan några är nya. I senaste översynen (2016) av såväl måluppfyllelse och målnivåer som indikatorer och mått tillkom indikatorn ”Systematiskt trafiksäkerhetsarbete i linje med ISO 39001”. Det finns dock ännu ingen metod för att mäta indikatorn.

Syftet med utredningen är att utreda hur en mätmetod för ISO 39001-indikatorn kan se ut och att genomföra en provmätning bland kommunerna. Fokus är på kommunernas roll som upphandlare och kravställare för säkra fordon, resor och transporter, såväl egna som upphandlade, samt på systematiken vad gäller hastighetsefterlevnad, nykterhet och bilbältesanvändning.

Utredningen är en fortsättning på utvärderingen av målstyrningen för trafiksäkerhet som genomfördes av Trivector under 2018/2019. I denna utvärdering betonades att verksamhetsstyrning genom ISO 39001 är en viktig väg framåt för att få till mer handling för ökad trafiksäkerhet genom aktörerna.¹

Det finns många olika aktörer som genom sina verksamheter påverkar trafiksäkerheten i Sverige och som bör beaktas i en indikator som rör ett systematiskt trafiksäkerhetsarbete. Utredningen avgränsas till kommunerna av den anledningen att de har en viktig roll som upphandlare och kravställare för trafiksäkerhet, både vad gäller egna och upphandlade transporter. Baserat på erfarenheter från det tidigare uppdraget bedöms kommunerna också vara lättare att få uppgifter från jämfört med andra aktörer. Erfarenheter från en mätning bland kommunerna kommer också att vara väsentliga för fortsatt arbete med mätning för ytterligare aktörer.

¹ Wennberg, H., Nilsson, A., Åström, J. (2019). Utvärdering av målstyrningen av trafiksäkerhetsarbetet. Trivector Rapport 2019:28. Lund, Sverige: Trivector Traffic AB.

1.2 Genomförande

Kartläggning av utgångspunkter

Ledningssystemstandarden för vägtrafiksäkerhet, ISO 39001, har varit en viktig utgångspunkt i utredningen och hur denna kan tillämpas i en kommun. Kommunens roll som upphandlare och kravställare (inte väghållare och påverkare) i ett systematiskt trafiksäkerhetsarbete är i fokus. Väsentliga delar ur ISO-standarden har använts som underlag för kriterier som kan definiera en systematik i linje med ISO 39001. Exempel på väsentliga delar är: att ha en trafiksäkerhetspolicy, sätta mål, vidta åtgärder, följa upp och återföra erfarenheter.

Ytterligare en viktig utgångspunkt har varit SKR:s modell för kommunal trafiksäkerhetsrevision där ISO 39001 är integrerad. Särskilt den del av trafiksäkerhetsrevisionen som behandlar kommunens arbete med säkra fordon, resor och transporter är väsentlig för en mätning av ”systematik i linje med ISO 39001” för kommunerna.

I kartläggningen har även sökning efter andra underlag som rör kommuner som upphandlare och kravställare för säker trafik gjorts för att få ytterligare input till utformningen av en mätmetod.

Resultatet från kartläggningen finns i kapitel 2.

Provmätning i kommunerna

De kriterier för ett systematiskt trafiksäkerhetsarbete som identifierades i kartläggningen har omsatts till frågor i en enkätundersökning. Framförallt är det trafiksäkerhetsrevisionens frågeformulär avseende ”Fordon, resor och transporter” som varit utgångspunkten för frågorna i enkäten. Enkäten finns i bilaga 1.

En ”provmätning” har genomförts i Sveriges kommuner för att testa frågorna och få en första indikation på läget vad gäller kommunens roll som upphandlare och kravställare för säkra fordon, resor och transporter. Metoden för denna provmätning var en webbaserad enkät som skickades ut till Sveriges samtliga 290 kommuner. Enkäten skickades till e-postadresser centralt på kommunen, så kallade ”info-adresser”, vilka erhöles från SKR. Enkäten kunde besvaras under perioden 30 oktober – 12 november 2019. 67 (23 %) av kommunerna svarade på enkäten. I avsnitt 3.1 ges ytterligare information om kommunerna som deltog.

Enkätsvaren har sammanställts i kapitel 3 i denna rapport.

Rekommendationer

Baserat på kartläggningen och provmätningen i kommunerna har slutsatser och rekommendationer formulerats för fortsatt arbete med mätmetod för systematik i linje med ISO 39001. Dessa presenteras i kapitel 4. Som underlag för rekommendationerna har avstämningar gjorts med två av storstäderna (Stockholms stad och Göteborgs stad). Malmö stad (i egenskap av storstadskommun) och SKR har sökts för att ge inspel till utredningen, men utan framgång.

2. Utgångspunkter

2.1 Systematiskt trafiksäkerhetsarbete med ISO 39001

Systematik enligt ISO 39001

Trafikverket och SIS (Svenska institutet för standarder) initierade 2008 ett internationellt arbete med att ta fram en ledningssystemstandard för vägtrafiksäkerhet, ISO 39001. Ett 30-tal länder har deltagit i arbetet med standarden, liksom organisationer som WHO, World Bank, International Transport Forum, Global Road Safety etc. I oktober 2012 publicerades den internationella standarden.²

Syftet med ISO 39001 är att standardisera och systematisera arbetet med trafiksäkerhet på internationell nivå. ISO 39001 ska samspela med andra ledningssystemstandards inom ISO och är uppbyggd efter en liknande struktur. Ledningssystemstandarderna bygger i synnerhet på erfarenheter från arbetet med standarder inom kvalitetsledning, ISO 9001, och miljöledning, ISO 14001.

ISO 39001 ska kunna tillämpas av alla organisationer, oavsett storlek och verksamhetsområde, och kan därmed se olika ut beroende på användare. Användarna tar själva fram indikatorer och principer som lämpar sig för deras verksamhet utifrån de grundkrav som finns uppsatta. Därefter kan de bli certifierade.

ISO 39001 bygger sitt innehåll kring ansvar, insikt och indikatorer. *Ansvar* innebär att högsta ledningen inom organisationer måste tydliggöra ansvarstagande, ledarskap, planering och angreppssätt. *Insikt* innebär att användarna måste göra sig en bild av hur de påverkar och påverkas av trafik och trafiksäkerhet. *Indikatorer* innebär att användarna måste sätta upp indikatorer för trafiksäkerhet som kan mätas och följas upp. Dessa indikatorer benämns trafiksäkerhetsfaktorer och Figur 2-1 visar de förslag på trafiksäkerhetsfaktorer som presenteras i standarden. Det är upp till användaren att välja de trafiksäkerhetsfaktorer där den aktuella verksamheten har störst påverkan.

ISO 39001 definierar inte något specifikt och slutgiltigt resultat som måste uppfyllas för certifiering. Standarden bygger istället på den så kallade PDCA-metodiken, Plan-Do-Check-Act, som är ett arbetssätt för kontinuerlig förbättring och utveckling. Beståndsdelarna i ISO 39001 sorterade utifrån planera (plan), göra (do), studera (check) och agera (act) visas i Figur 2-2.

² Swedish Standards Institute (2012). Svensk standard SS-ISO 39001: 2012.

TRAFIKSÄKERHETSFAKTORER

A) Faktorer kring riskexponering

- Färdsträcka och trafikvolym, innefattande fordons- och trafikantslag, antingen påverkade av organisationen eller inte.
- Omfattningen av produkter och/eller tjänster som organisationen tillhandahåller.

B) Slutliga trafiksäkerhetsfaktorer, till exempel antalet dödsfall eller allvarliga personskador.

C) Underliggande trafiksäkerhetsfaktorer

- Vägutformning och säker hastighet, där särskild hänsyn tas till separering (av mötande trafik och oskyddade trafikanter), sidoområden och utformning av korsningar
- Användning av lämpliga vägar, beroende på fordonsslag, trafikant, slag av last och utrustning
- Användning av personlig skyddsutrustning, särskilda bilbälten, bilbarnstolar, cykel- och motorcykelhjälm, samt utrustning för att se och synas
- Körning med säker hastighet, där hänsyn också tas till fordonsslag, trafik- och väderförhållanden
- Förarens kondition, särskilt hänsyn till trötthet, distraktion, alkohol och droger
- Säker ruttplanering, där det ingår att beakta behovet av att resa, omfattningen och sättet att resa samt valet av färdväg, fordon och förare
- Fordonssäkerhet, med särskilt hänsyn till skydd för personer i fordon, skyddande av andra trafikanter (oskyddade trafikanter liksom personer i andra fordon), medel för att undvika och mildra trafikolyckor, trafiksäkerhetsskick, lastförmåga hos fordon samt lastsäkring inuti och på fordon
- Rätt behörighet för att framföra aktuell fordonstyp
- Borttagande av olämpliga fordon och förare från vägnätet
- Agerande efter olycka inklusive första hjälpen, beredskap för krissituationer samt räddning och rehabilitering efter olycka

Figur 2-1 Trafiksäkerhetsfaktorer för ledningssystem för vägtrafiksäkerhet, ISO 39001. Det är upp till användaren att välja faktorer där den aktuella verksamheten har störst påverkan.



Figur 2-2 Översikt för beståndsdelarna i ledningssystem för vägtrafiksäkerhet, ISO 39001. Standarden bygger på den så kallade PDCA-metodiken (Plan-Do-Check-Act) som är ett arbetssätt för kontinuerlig förbättring och utveckling.

Certifiering enligt ISO 39001

I Sverige är det myndigheten Swedac som har mandat från regeringen att vara ackrediteringsorgan. Swedac ansvarar för att utfärda ackreditering för de certifieringsorganisationer (CO) som väljer att erbjuda denna tjänst. Enligt Swedacs webbplats (2019-09-19) är fyra företag ackrediterade certifieringsorgan för ISO 39001.

Då ISO 39001 är en relativt ny standard, och att det dröjde ett tag innan det fanns ackrediterade certifieringsorgan, så är det inte heller så många organisationer som är certifierande enligt standarden ännu. Enligt webbplatsen www.certifiering.nu finns det 13 **ackrediterade certifieringar** i Sverige med sammanlagt 65 arbetsställen (2019-09-20). Inga kommuner är certifierade.

Övriga certifieringsorganisationer som erbjuder certifiering (utan ackreditering) är svårare att få uppgifter om. Den största aktören är **Sveriges Åkeriföretag** som har utfärdat över 100 ”icke-ackrediterade” ISO 39001-certifieringar.

Sveriges Åkeriföretag står också bakom Fair Transport, en plattform som ska hjälpa transportköpare att välja rätt och stärka seriösa, ansvarstagande åkeriföretag i en allt hårdare konkurrens. Fair Transport täcker flera ansvarsområden: arbetsmiljö, miljö och klimat samt trafiksäkerhet. Följande krav ställs på Fair Transport-företag vad gäller trafiksäkerhetsansvar:

- ▶ Har en trafiksäkerhetspolicy
- ▶ Följer upp och utbildar utifrån sin trafiksäkerhetspolicy
- ▶ Har rutiner för att service och besiktningar görs kontinuerligt
- ▶ Följer upp tillbud/olyckor/skador relaterade till trafiksäkerhet
- ▶ Har anpassade checklistor för säkerhetskontroll av fordon och förare
- ▶ Har rutiner för felanmälningar på fordon
- ▶ Följer upp hastighetsöverträdelser och vidtar åtgärder
- ▶ Kan presentera årliga mål och utfall från året innan

Ett Fair Transport-företag kan också presentera vilka ISO-standards företaget följer, om det tas hänsyn till trafiksäkerhet vid transportplanering samt om väg- arbetstidslagen och kör- och vilotider följs upp regelbundet och åtgärdas vid behov. Man kan också presentera vilka system för uppföljning som företaget använder sig av. Källa: <https://fairtransport.se/>.

Enligt webbplatsen är 116 medlemsföretag anslutna till Fair Transport vilka tillsammans har 7796 fordon och 7129 anställda (2019-09-19).

Svenska Taxiförbundet arbetar med en certifiering för ”säker och grön taxi” och enligt webbplatsen är 13 taxiföretag certifierade.

Tillämpning av ISO 39001 i en kommun

Oavsett om en kommun väljer att bli certifierad enligt ISO 39001 eller inte, kan standarden ändå användas som en struktur och ett angreppssätt för ett systematiskt trafiksäkerhetsarbete. Det finns dock få kända exempel på tillämpningar av ISO 39001 i kommunal verksamhet.

En praktisk tillämpning av ISO 39001 i en kommun prövades 2013 i ett projekt finansierat av Skyltfonden med trafikkontoret Göteborgs stad som pilotfall.³ I projektet gjordes en kartläggning av organisationens möjlighet att påverka trafiksäkerheten och vilken nivå man befinner sig på. Det gäller både hur organisationen själv påverkar och hur den påverkas av trafiksäkerheten.

De roller i trafiksystemet som identifierades för trafikkontoret i Göteborg var väghållare, upphandlare, kravställare och påverkare:

Väghållare	Upphandlare
Trafikkontorets roll som väghållare har stor påverkan på trafiksäkerheten. Den rollen kan i sin tur delas upp i två delar: tillgodose behov av infrastruktur respektive myndighetsutgivning. ➡ I tillgodose behov av infrastruktur ingår bland annat ny- eller ombyggnad av infrastruktur, drift och underhåll av infrastruktur samt samråd. ➡ I myndighetsutövning ingår bland annat lokala trafikföreskrifter, parkeringstillstånd, dispenser, markupplåtelse, evenemangstrafik.	I trafikkontorets roll som upphandlare avses här de fall av upphandling där trafikkontoret själva äger hela trafiksäkerhetsfrågan. Upphandlingen kan delas i två delar: varor och tjänster. ➡ I upphandling av varor ingår bland annat spårvagnar, tjänstecyklar och skyddsutrustning. ➡ I upphandling av tjänster ingår bland annat tekniska konsulter, entreprenörer, kollektivtrafik (tillköp), parkeringsövervakning och flyttning av fordon. Dessa upphandlingar kan delas upp ytterligare.
Kravställare	Påverkare
Med trafikkontorets roll som upphandlare avses här de krav som kan ställas på upphandlingar i andra delar av kommunen. Dessutom ingår de krav som trafikkontoret kan ställa som arbetsgivare. ➡ Kravställare externt avser bland annat stadens egna fordon, tjänstecyklar, stadens upphandlade transporter och kollektivtrafik. ➡ Arbetsgivarekrav avser bland annat resepolicy och egen utbildning i trafiksäkerhet.	Rollen som påverkare avser de arbetsuppgifter som handlar om information, kommunikation och marknadsföring av olika slag, till exempel rörande förändring av resbeteenden, säkra beteenden i trafiken, undervisningsmaterial till skolor, foldrar och resor till/från arbetet.

³ Mattsson K. (2013). ISO 39001 : Hur kan den tillämpas av kommunal väghållare : Trafikkontoret Göteborgs stad – ett pilotfall. Sweco.

Rollerna har i projektet brutits ner i aktiviteter/funktioner, se Figur 2-3. Hänsyn togs till hur stor risk som skapas av varje identifierad aktivitet och hur stor möjlighet det finns för organisationerna att påverka i rätt riktning. Utifrån detta togs trafiksäkerhetsfaktorer, mål och exempel på handlingsplan fram.

Med ett ledningssystem enligt ISO 39001 följer alltid krav på exempelvis tillgänglig dokumentation, kompetens och medvetenhet, kommunikation och marknadsföring samt interna revisioner. Ett stort ansvar och arbetsinsats krävs av ledningen för organisationen för att få till stånd ett framgångsrikt arbete enligt ISO 39001.

I projektet konstateras att trafikkontorets trafiksäkerhetsprogram ”går i riktning mot ett systematiskt arbetssätt enligt ISO 39001”. För flera delar av trafiksäkerhetsprogrammet finns det en viss överensstämmelse med ISO 39001. En tydlig skillnad är dock angreppssättet för trafiksäkerhetsprogrammet. Trafiksäkerhetsprogrammet utgår (som kommunala trafiksäkerhetsprogram ofta gör) från problemområden identifierade genom analys av skade- och olycksdata. I ISO 39001 utgår man istället från vad som är möjligt att påverka baserat på en nulägesanalys och utifrån det tas insatsområden fram och insamling av information/data görs.

Slutrapporten från projektet tar även upp andra metoder/verktyg för trafiksäkerhetsarbetet, till exempel kommunal trafiksäkerhetsrevision.

Observera att denna kartläggning inte är helt aktuell för trafikkontorets del, men tjänar ändå som principiellt exempel på en tillämpning av ISO 39001. Trafikkontoret på Göteborgs stad ser under 2019 över inriktningen på sitt fortsatta trafiksäkerhetsarbete efter det att trafiksäkerhetsprogrammet löper ut år 2020. Det finns en ambition att det kommunala trafiksäkerhetsarbetet bedrivs systematiskt och målstyrt enligt PDCA-metodiken och att ISO 39001 är utgångspunkten.⁴

⁴ Nilsson, A., Wennberg, H. (2019). Förstudie om inriktning för Göteborgs arbete med trafiksäkerhet. Trivector Rapport 2019:24. Göteborg, Sverige: Trivector Traffic AB.

Insatsområden ISO 39001	Väg- hållare	Upp- handlare	Krav- ställare	Påverkare
Översikt- och detaljplaner	x		x	
Hastighetsefterlevnad kommunalt vägnät			x	
Nykter trafik			x	
Bältesanvändning			x	
Hjälmanvändning cykel				x
Hjälmanvändning moped				x
Säkra personbilar i trafik			x	
Säkra cyklar i trafik			x	
Säkra bussar i trafik		x	x	
Säkra spårvagnar i trafik		x		
Säkra fordon i färdtjänst			x	
Säkra GCM-passager i tätort	x			
Drift och underhåll av GCM-vägar	x	x		
Säkra kommunala gator	x			
Säkra kommunala gatukorsningar	x			
Säker GCM-yta	x			
Säkra hållplatser buss, inkl väg till och från	x			
Säkra hållplatser spårvagn inkl väg till och från	x			
Skolskjutsar, avlämning	x			x
TA-planer	x			
Tillfällig omdirigering vid t ex evenemang	x			
Dispenser (Långa, tunga, breda)	x			
Flyttning av fordon/skrotbilar		x		
Markupplåtelse	x			
Parkering (övervakning, tillstånd)	x	x		
Skyltning	x			
LTF	x			

Figur 2-3 Översikt för roller som staden har och vilka insatsområden som berörs. Källa: Mattsson (2013).

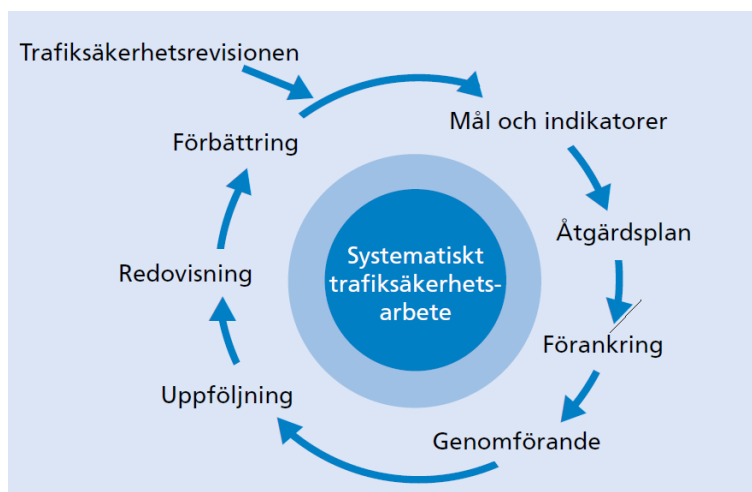
2.2 Kommunal trafiksäkerhetsrevision

Vad är en trafiksäkerhetsrevision?

2004 utvecklade SKL (numera SKR) tillsammans med Trivector en metod som hjälper kommunerna att kvalitetssäkra trafiksäkerhetsarbetet: Kommunal Trafiksäkerhetsrevision.⁵ Sedan 2013 är även kraven i ISO 39001 inarbetade i revisionen.

Trafiksäkerhetsrevisionen ger en snabb och genomgripande analys av kommunens trafiksäkerhetsarbete och pekar ut styrkor och svagheter samt förbättringsmöjligheter. Den är därmed inte bara en kartläggning, utan också ett avstamp för fortsatt arbete. Resultatet från revisionen gör att kommunen direkt kan fortsätta med aktiviteter som utgår från kommunens egna förutsättningar och som både på kort och lång sikt leder till positiva förändringar.

Det långsiktiga och övergripande målet med revisionen är att få en ökad trafiksäkerhet med färre dödade och skadade. Revisionen syftar till att hjälpa kommunerna i detta arbete. Arbetets resultat ska utgöra ett första steg för en kommun att nå ökad effektivitet och systematik i trafiksäkerhetsarbetet, ökad samsyn inom kommunen när det gäller trafiksäkerhetsfrågor samt ökad samverkan internt och externt när det gäller trafiksäkerhetsfrågor.



Figur 2-4 Schematisk skiss för ett systematiskt trafiksäkerhetsarbete.

Revisionen genomförs till stor del i dialogform genom möten som leds av en revisor och där tjänstepersoner från olika förvaltningar/avdelningar och politiker deltar. Informationsinhämtning görs också med hjälp av ett antal frågeenkäter som ställs till berörda förvaltningar/avdelningar som syftar till att få in relevanta underlag för revisionen. Det är revisionens avsikt att samla politiker och tjänstepersoner som på olika sätt arbetar med trafiksäkerhet och på så vis verka för att kommunen arbetar vidare med frågan tillsammans även efter avslutad revision.

⁵ Lindberg, J., Söderström, L., Nilsson, A., Linderholm, L. (2004). Analys och revision av kommuners trafiksäkerhetsarbete : Huvudrapport. Trivector Rapport 2004:2. Stockholm, Sverige: Trivector Traffic AB.

Revisionen resulterar i en bedömning av **trafiksäkerhetskultur** och **trafiksäkerhetstillstånd** inom olika områden. Trafiksäkerhetskultur avser hur systematiskt kommunen som organisation och arbetsgivare arbetar med trafiksäkerhetsfrågorna, medan trafiksäkerhetstillstånd avser nuläget i hela kommunen utifrån åtgärder som redan vidtagits, det vill säga utfallet av trafiksäkerhetskulturen. Följande sju områden ingår i revisionen:

- ▶ Olyckor och skador
- ▶ Organisation och styrning
- ▶ Fysisk planering
- ▶ Trafikplanering, trafiksäkerhetsåtgärder och lokala trafikföreskrifter
- ▶ Drift och underhåll
- ▶ Fordon, resor och transporter
- ▶ Externt samarbete

Trafiksäkerhetsrevisionen genomfördes i ett 40-tal kommuner under åren 2005–2009. Erfarenheterna från revisionen var mestadels positiva visade en uppföljning som Vägtrafikinspektionen gjorde 2008.⁶ Efter 2010 har betydligt färre revisioner gjorts, inte minst beroende på att det ekonomiska och pådrivande stödet genom dåvarande Vägverket upphörde. Däremot har trafiksäkerhetsrevisionen setts över och uppdaterats vid ett par tillfällen enligt följande:

- ▶ Under 2012–2013 uppdaterades trafiksäkerhetsrevisionen utifrån de nationella indikatorerna för Nollvisionens etappmål 2020 och kraven i den internationella ledningssystemstandarden för vägtrafiksäkerhet ISO 39001.⁷ Denna uppdatering finansierades av Trafikverkets Skyltfonden.
- ▶ SKL finansierade 2014 en översyn av modellen utifrån metodiken i handboken för kommunala trafiksäkerhetsprogram, Trafiksäkra staden, så att revisionen blir ett avstamp för fortsatt arbete med trafiksäkerhetsprogram.
- ▶ 2014 gjordes också en översyn av kriterierna för bedömningsområdet ”drift och underhåll” (del 5) för att svara mot hur den nationella indikatorn för drift och underhåll på cykelvägar följs upp. De 60 största kommunerna i Sverige (kommuner med 40 000 eller fler invånare) medverkar i Trafikverkets regelbundna uppföljning av den nationella indikatorn och kan använda sina svar från Trafikverkets enkät även i revisionen.
- ▶ Inom ramen för SKL:s finansiering testades även den uppdaterade revisionen i Linköpings kommun och Norrtälje kommun.⁸ Senare har även revision genomförts i Vallentuna kommun och Kävlinge kommun, och under 2019/2020 genomför Göteborgs stad en trafiksäkerhetsrevision.
- ▶ 2015 hölls även en utbildning av revisorer på uppdrag åt SKL.

Allt revisionsmaterial finns tillgängligt på SKR:s webbplats.⁹

⁶ Vägtrafikinspektionen (2008). Kommunal trafiksäkerhetsrevision – erfarenheter från sju kommuner.

⁷ Kaijser, B., Gibrand, M., Nilsson, A. (2013). Uppgradering av Kommunal Trafiksäkerhetsrevision – integrering av nationella etappmål och ISO 39001. Trivector Rapport 2013:5. Stockholm, Sverige: Trivector Traffic AB.

⁸ Wennberg, H., Gibrand, M. m.fl. (2014). Kommunal trafiksäkerhetsrevision – uppgradering och pilottestning. Trivector Rapport 2014:4. Lund, Sverige: Trivector Traffic AB.

⁹ <https://skr.se/samhallsplaneringinfrastruktur/trafikinfrastruktur/trafikplaneringtrafiksakerhet/trafiksakerhet/trafiksakerhetsrevision.3274.html>

Delar av revisionen med relevans för ISO 39001-indikatorn

Vid mätning och uppföljning av systematiken i kommuners trafiksäkerhetsarbete är det relevant att utgå från indikatorer och kriterier som ingår i SKR:s modell för kommunal trafiksäkerhetsrevision. Kraven i ISO 39001 är numera dessutom integrerade i revisionens bedömningsmodell med tillhörande frågeenkäter.

Tabell 2-1 ger en översikt för hur relevant respektive del (bedömningsområde) i trafiksäkerhetsrevisionen är för en mätmetod för indikatorn ”systematiskt trafiksäkerhetsarbete i linje med ISO 39001”. Det kan konstateras att del 6 (Fordon, resor och transporter) innehåller relevanta indikatorer rörande kommunens roll som upphandlare och kravställare och som inte redan mäts genom andra nationella indikatorer.

Tabell 2-1 Relevansen hos de olika delarna i trafiksäkerhetsrevisionen för mätning av indikatorn ”systematiskt trafiksäkerhetsarbete i linje med ISO 39001” i kommunerna.

Del / bedömningsområde	Relevans för mätning i ISO 39001-indikator
1. Olyckor och skador	Inte relevant genom att delen redan mäts genom utfallsindikatorerna i målstyrningen. Däremot är det intressant att mäta systematiken i kommunernas olycksuppföljning, vilket ingår i del 2 nedan.
2. Organisation och styrning	Relevant för rollen ”Väghållare” . Delen innehåller enbart indikatorer relaterade till trafiksäkerhetskultur.
3. Fysisk planering	Relevant för rollen ”Väghållare” . Delen innehåller enbart indikatorer relaterade till trafiksäkerhetskultur.
4. Trafikplanering, trafiksäkerhetsåtgärder och lokala trafikföreskrifter	Relevant för rollerna ”Väghållare” och ”Påverkare” . Tillståndsindikatorerna i revisionen täcks till stor del redan av följande nationella indikatorer: • Andel trafikarbete inom hastighetsgräns på kommunalt vägnät • Andel trafikarbete med nyktra förare • Andel bältade i framsätet i personbil • Andel cyklister med hjälm • Andel mopedister med rätt använd hjälm • Andel säkra GCM-passager
5. Drift och underhåll	Berör rollerna ”Upphandlare” och ”Kravställare”, men är inte relevant genom att delen redan beaktas genom uppföljningen av nationella indikatorn ”Andel kommuner med god kvalitet på underhåll av GC-vägar”.
6. Fordon, resor och transporter	Relevant för rollerna ”Upphandlare” och ”Kravställare” . Delen innehåller både indikatorer relaterade till trafiksäkerhetskultur och -tillstånd.
7. Externt samarbete	Relevant för rollerna ”Väghållare” och ”Påverkare” . Delen innehåller enbart indikatorer relaterade till trafiksäkerhetskultur.

2.3 Fordon, resor och transporter i kommunerna

Det är i sammanhanget viktigt att skilja på **transportköpare (beställare)** och **transportleverantör (utförare)**. Transportköpare kan ställa trafiksäkerhetskrav på leverantörer och bör också kontrollera att krav efterlevs. Transportleverantörer kan arbeta systematiskt med trafiksäkerhet internt, minst inom ramen för sitt hållbarhets-/CSR-arbete liksom inom sitt kvalitetssäkringsarbete (ISO 9001). Leverantörer genomför i regel egenkontroller som dokumenteras och rapporteras såväl internt som till beställare.

Kommuner och andra myndigheter är ofta både utförare och beställare genom att de i regel både har egna och upphandlade person- och godstransporter. De bör alltså både arbeta med kravställande och uppföljning gentemot transportleverantörer och arbeta systematiskt med sina egna fordon, resor och transporter. Hur kommunerna organiserar sina person- och godstransporter ser olika ut, men baserat på källor som visas i Tabell 2-2 kan följande konstateras:

- ▶ **Fordon** kan i kommunerna vara exempelvis personbilar (till exempel hemtjänstens fordon, tjänstebilpool, personbilar som används inom teknisk förvaltning), bussar och andra fordon som används för persontransport samt lastbilar och andra transportfordon (inklusive väghållnings- och renhållningsfordon).
- ▶ **Resor** avser i första hand tjänsteresor, det vill säga de resor som medarbetare i kommunen gör i tjänsten och där kommunen har ett ansvar som arbetsgivare. Det avser exempelvis medarbetares resor till möten och andra tjänsteärenden samt hemtjänstens resor till brukare.
- ▶ **Transporter** är i huvudsak person- respektive godstransporter. När det gäller persontransporter är *skolskjuts* ett viktigt ansvarsområde för kommunerna. Skolskjuts handlas för det mesta ofta upp enligt SKR:s skolskjutshandbok, men drivs också i kommunens egen regi eller köps genom länstrafiken. Andra persontransporter kan exempelvis vara färdtjänst och sjukresor, vilket uteslutande handlas upp. *Godstransporter* och andra tyngre transporter finns både i egen regi och upphandlat. Matutkörning är en vanlig godstransport i kommunerna, men här kan också antas ingå transporter inom serviceförvaltning, väghållning och renhållning.

Tabell 2-2 Översikt för några källor som utredningen tagit del av.

Källa	Kommentar
Svenska Kommunförbundet (2004). Upphandling av transporter – för säker trafik och bra miljö.	Denna skrift är i många avseenden inaktuell, men en del generella principer är fortfarande relevanta. SKR har tillfrågats om det finns en nyare skrift finns eller likande stöd i annan form, men utan att återkomma med svar. Det finns exempelvis en del material via Upphandlingsmyndigheten, men inte om trafiksäkerhet.
SKL (2014). Skolskjutshandboken : Trygga, säkra och kostnadseffektiva elevresor.	Skolskjutshandboken innehåller en del om upphandling och trafiksäkerhetskrav, men inget som inte framgår av exempelvis "Upphandling av transporter – för säker trafik och bra miljö".
SKL och Trafikverket (2011). Handbok för godstransporter i den goda staden.	Handboken för godstransporter nämner upphandling som insatsområde, men det står inga råd eller specifika krav.
Vägverket Publikation 2008:11. Andel transportköpare som ställer miljö- och trafiksäkerhetskrav vid upphandling av transporter.	Undersökning av vilka trafiksäkerhetskrav som några olika transportköpare ställer. Transportköparna är företag, inte kommuner, men frågorna i undersökningen ändå relevanta i det här sammanhanget.
Förordning (2009:1) om miljö- och trafiksäkerhetskrav för myndigheters bilar och bilresor.	Statliga myndigheter måste följa vissa bestämmelser om miljö- och trafiksäkerhetskrav när man köper in, leasar eller använder bilar samt vid vissa upphandlade transporter. Årligen rapporterar myndigheterna in uppgifter om nybilsköp och bilanvändning till Transportstyrelsen som har regeringens uppdrag att sammanställa och följa upp arbetet. Under 2018 fanns det 223 myndigheter som omfattades av krav på rapportering enligt denna förordning. Förordningen gäller således inte kommuner, men kan ändå vara relevant i sammanhanget.

3. Vad visade ”provmätningen”?

3.1 Deltagande kommuner i enkätundersökningen

En ”provmätning” av en preliminär mätmetod för kommunernas del av indikatorn ”systematiskt trafiksäkerhetsarbete i linje med ISO 39001” har genomförts. Denna mätmetod innebär en webbaserad enkät som skickades till Sveriges samtliga 290 kommuner under hösten 2019. Enkäten finns i bilaga 1.

Totalt svarade 67 av 290 kommuner på enkäten, vilket innebär en svarsfrekvens på 23 % (Tabell 3-1). Särskilt låg var svarsfrekvensen i de större städerna samt i storstäderna Stockholm, Göteborg och Malmö som inte deltog alls. Låg svarsfrekvens och överrepresentation av mindre kommuner innebär att generella slutsatser bör dras med försiktighet. Resultatet ger ändå en indikation på läget i kommunerna när det gäller deras roll som upphandlare och kravställare för säkra fordon, resor och transporter, såväl egna som upphandlade.

Tabell 3-1 Kommuner som svarat på enkätundersökningen uppdelat på kommungrupp (SKR:s kommungruppsindelning).

Kommungrupp	Antal svar	Antal kommuner	Svarsfrekvens
A1. Storstäder	0	3	0
A2. Pendlingskommun nära storstad	10	43	23%
B3. Större stad	4	21	19%
B4. Pendlingskommun nära större stad	13	52	25%
B5. Lågpendlingskommun nära större stad	9	35	26%
C6. Mindre stad/tätort	6	29	21%
C7. Pendlingskommun nära mindre stad/tätort	11	52	21%
C8. Landsbygdskommun	11	40	28%
C9. Landsbygdskommun med besöksnäring	3	15	20%
Totalt	67	290	23%

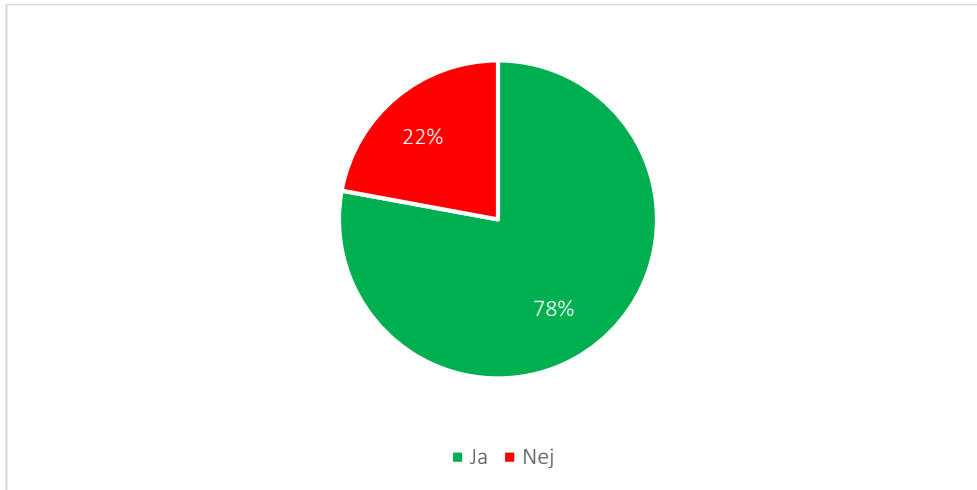
3.2 Kommunens egna fordon, resor och transporter

Krav på kommunens egna resor i resepolicy

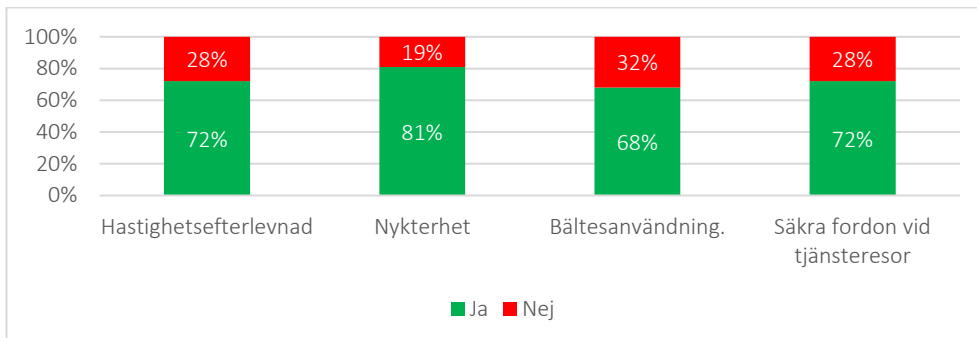
Tre av fyra kommuner har resepolicy eller liknande riktlinjer som anger arbetsgivarens syn på trafiksäkerhet vid tjänsteresor, se Figur 3-1. Merparten av dessa resepolitics innehåller krav och råd om nykterhet, hastighetsefterlevnad, säkra fordon och bältesanvändning, se Figur 3-2.

Drygt en tredjedel av de som har en resepolicy, följer upp efterlevnaden av kraven, se Figur 3-3. På den öppna frågan *hur* kommunen följer upp efterlevnaden av kraven svarade flera att de använder alkoholås och elektroniska körjournaler i bilarna. Andra svarade att de följer upp i samband med årsredovisningarna, att

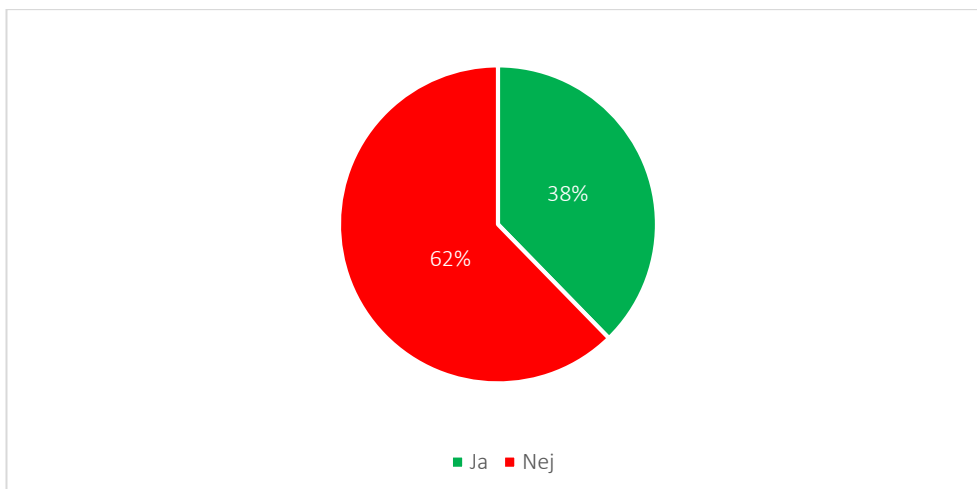
de för månatlig statistik över tjänsteresor eller har system som övervakar och rapporterar körhastighet (ISA). Två kommuner följer upp bokningarna av bilpoolen. En kommun svarade att de gör stickprov för nykterhetskontroller och en annan svarade att de inte följer upp efterlevnad av resepolicyn men att de har genomfört en kartläggning av kommunens behov.



Figur 3-1 Har kommunen en resepolicy eller liknade riktlinjer som anger arbetsgivarens syn på trafik-säkerhet vid medarbetarnas tjänsteresor? (N=67)



Figur 3-2 Vilka krav och råd innehåller kommunens resepolicy/riktlinjer? (N=53)

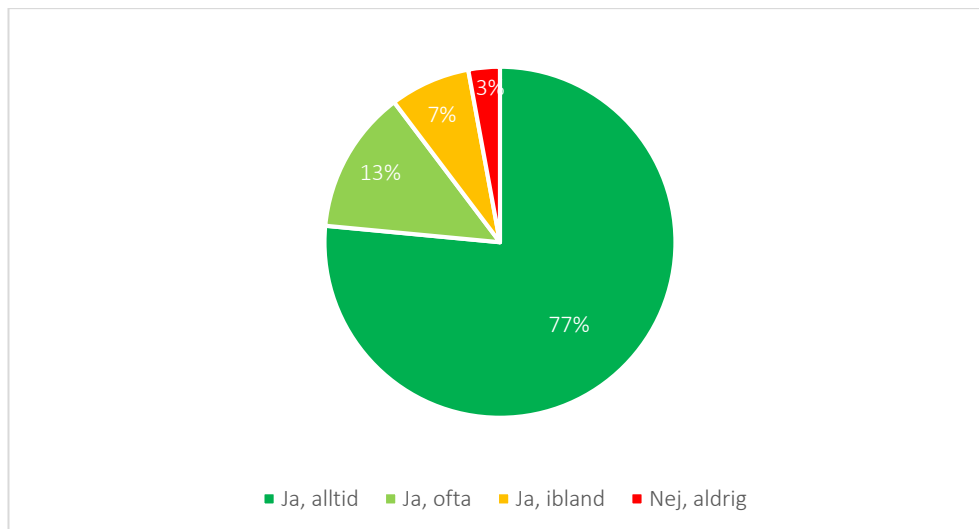


Figur 3-3 Följer kommunen upp efterlevnad av kraven i resepolicy/riktlinjer för medarbetarnas tjänsteresor? (N=53)

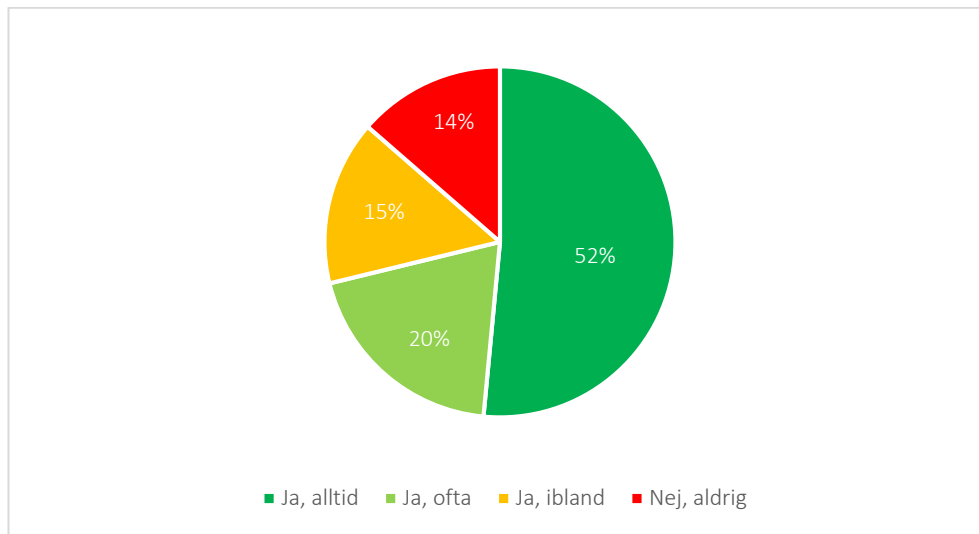
Krav på kommunens egna personbilar

Tre av fyra kommuner ställer alltid trafiksäkerhetskrav på sina egna personbilar (Figur 3-4), men endast hälften av dessa följer upp kraven (Figur 3-5). Vilka krav som ställs på kommunens egna personbilar visas i Figur 3-6. Ett flertal av dessa kommuner ställer på krav och följer upp för antisladdsystem, bältespåminnersystem, alkolås och krocksäkerhet (minst 5 stjärnor enligt Euro NCAP). Betydligt färre ställer krav på hastighetsstyrning (ISA) eller andra system för hastighetsefterlevnad.

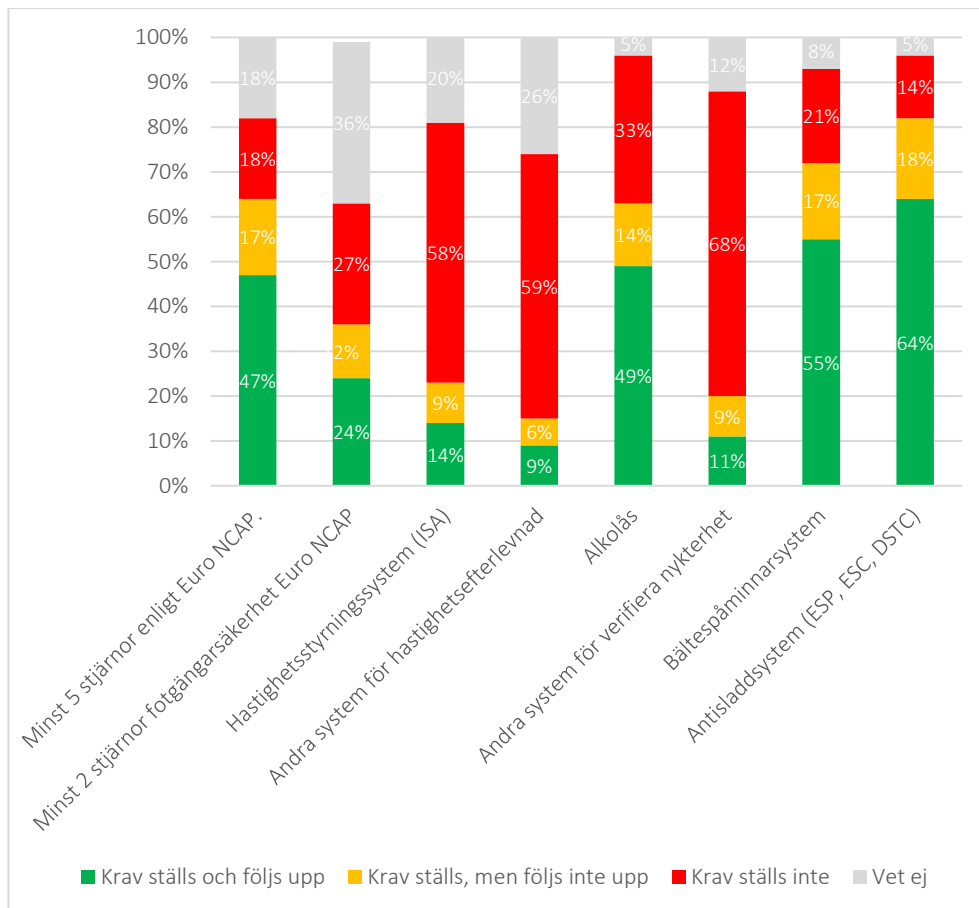
På en öppen fråga om *hur* uppföljning görs av kraven på personbilar svarade de flesta kommunerna (14 av 22 svarande) att kraven följs upp vid upphandling och leverans av nya fordon eller vid fordonsleasing. Vissa menade även att de följde upp vid rutinkontroller för kalibrering av instrumenten. En del kommuner angav att de har en transportcentral/-enhet som ser till att kraven uppfylls, eller att leverantören regelbundet kallas på avtalsuppföljning. En kommun uppgav även att de har låtit de flesta kommunala bilförarna utbilda sig i trafiksäkerhet. En annan kommun uppgav att inköpen görs via SKR:s "Kommentus ramavtal" med en förnyad konkurrensutsättning. Konkurrensutsättningen kan innehålla specifika krav, såsom alkolås eller hastighetsstyrningssystem, men det är upp till varje enskild enhet att sätta kraven.



Figur 3-4 Ställer kommunen trafiksäkerhetskrav för sina personbilar? (N=67)



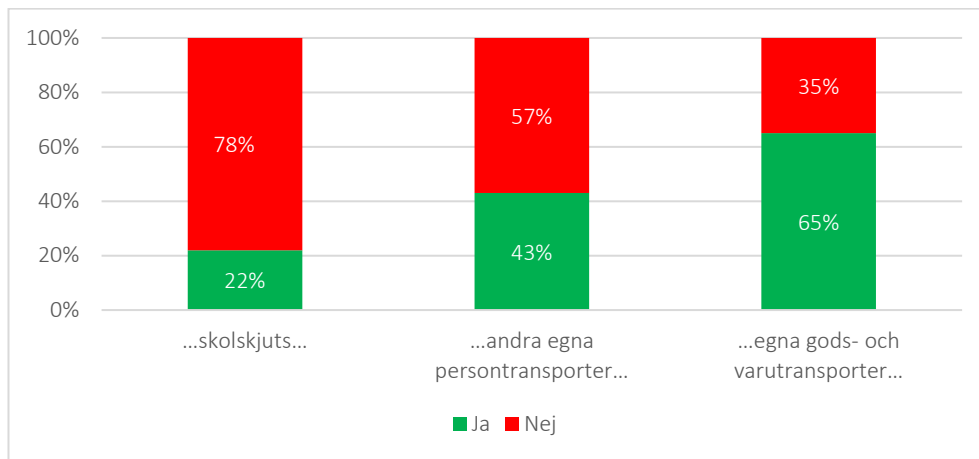
Figur 3-5 Om kommunen ställer trafiksäkerhetskrav för sina personbilar, följer den upp personbilarnas trafiksäkerhetsstandard? (N=66)



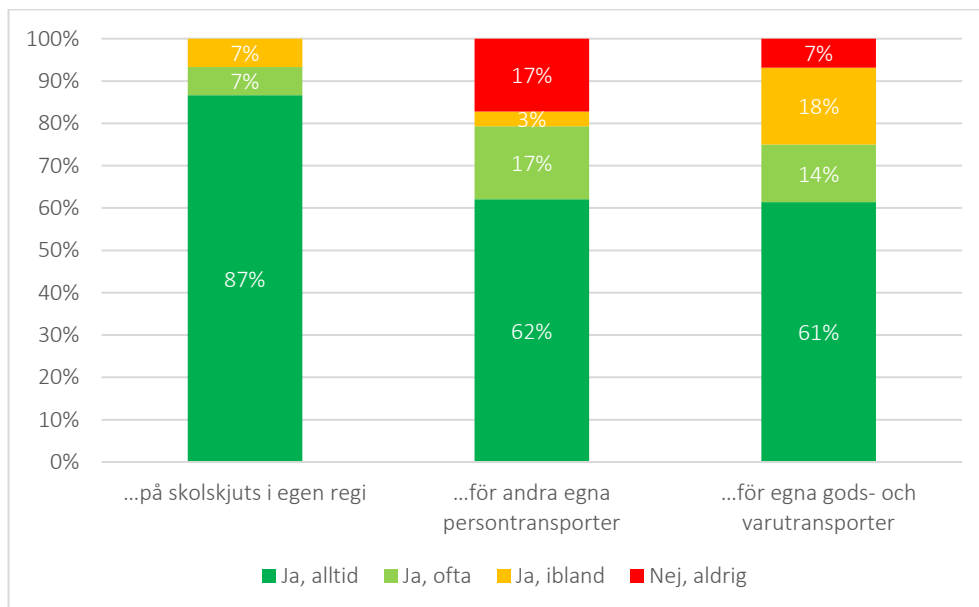
Figur 3-6 Vilka av följande krav ställs på kommunens personbilar? (N=66). Andra system för att verifiera nykterhet är till exempel utandningsprov i kombination med andra system som nyckelskåp, id 06 kort eller liknande.

Krav på kommunens egna person- och godstransporter

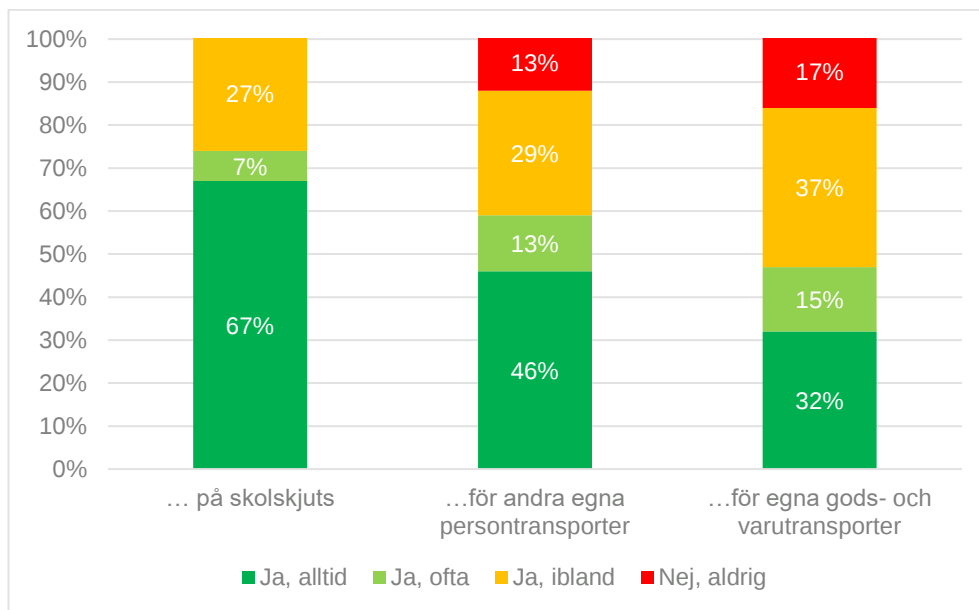
Två av tre av de deltagande kommunerna har gods- och varutransporter i egen regi, medan skolskjuts och andra persontransporter oftare handlas upp eller köps in på annat sätt (Figur 3-7). Det är en stor variation i vilken grad kommunerna ställer trafiksäkerhetskrav på person- och godstransporter som sker i egen regi. Trafiksäkerhetskrav inom skolskjutstransporter är betydligt mer vanligt än inom andra persontransporter och gods- och varutransporter (Figur 3-8). Trafiksäkerhetskrav som ställs inom skolskjutstrafiken följs även upp i betydligt större omfattning än de som ställs inom andra persontransporter och gods- och varutransporter (Figur 3-9).



Figur 3-7 Har kommunen...i egen regi? (N=67)



Figur 3-8 Ställer kommunen trafiksäkerhetskrav...? (N = 15 för skolskjuts i egen regi, N = 29 för andra egna persontransporter, N = 44 för egna gods- och varutransporter)



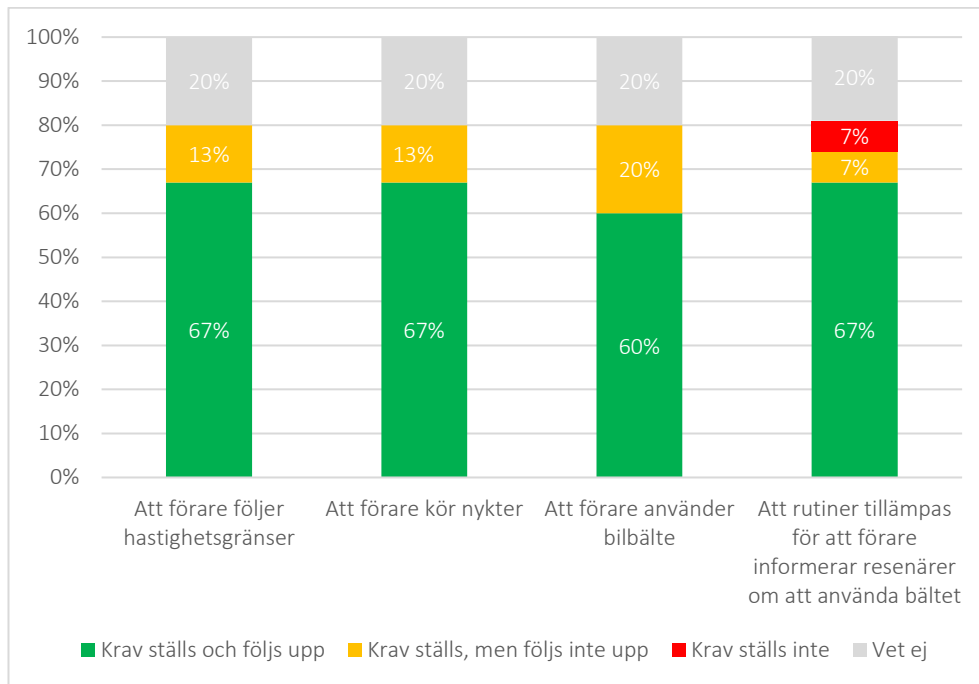
Figur 3-9 Om trafiksäkerhetskrav ställs, följer kommunen upp kraven...? (N = 15 för skolskjuts i egen regi, N = 24 för andra egna persontransporter, N = 41 för egna gods- och varutransporter)

Skolskjuts

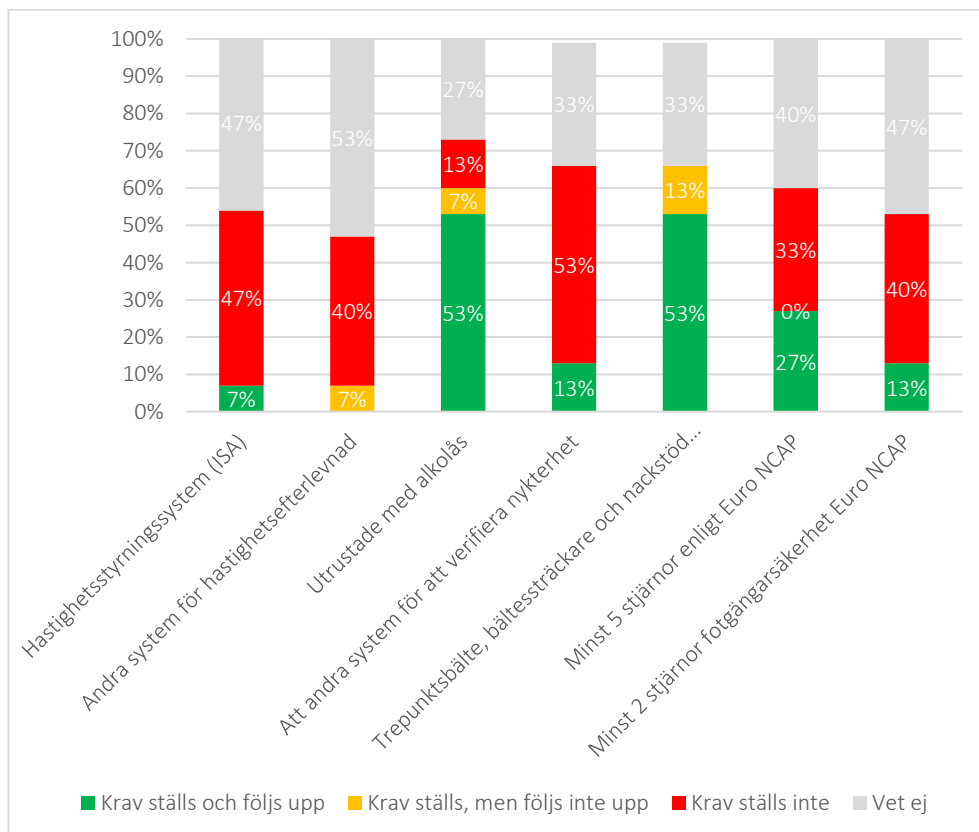
De kommuner som ställer trafiksäkerhetskrav på skolskjutsen fick också svara på frågor om *vilka* krav de ställer och om dessa följs upp, se Figur 3-10 för krav på själva *transporten* och Figur 3-11 för krav på *fordonet* som används vid skolskjuts. Observera att dessa figurer baseras på ett litet antal svarande och att generella slutsatser måste dras med viss försiktighet.

Merparten av de trafiksäkerhetsställande kommunerna ställer krav (och följer upp) på hastighetsefterlevnad, nykterhet, bilbälte och rutiner för information om bilbälte. Färre ställer dock krav på att det ska finnas hastighetsstyrningssystem i skolskjutsfordonen.

Endast fem kommuner svarade på den öppna frågan om *hur* kommunen följer upp trafiksäkerhetskrav på skolskjuts i egen regi. Tre av dem svarade att de har en årlig kvalitetsuppföljning av trafiksäkerheten på skolskjutsen. En kommun svarade att ett dialogmöte förs med leverantörerna, som genomför en kontroll av bussarna med extra bromskontroll och som därefter skickar ett protokoll till kommunen. En annan kommun kontrollerar genom redovisning av uppsatta verksamhetsmål samt att man följer gällande policy.



Figur 3-10 Vilka av följande krav ställs på skolskjuts i egen regi vad gäller transporten? (N=15)

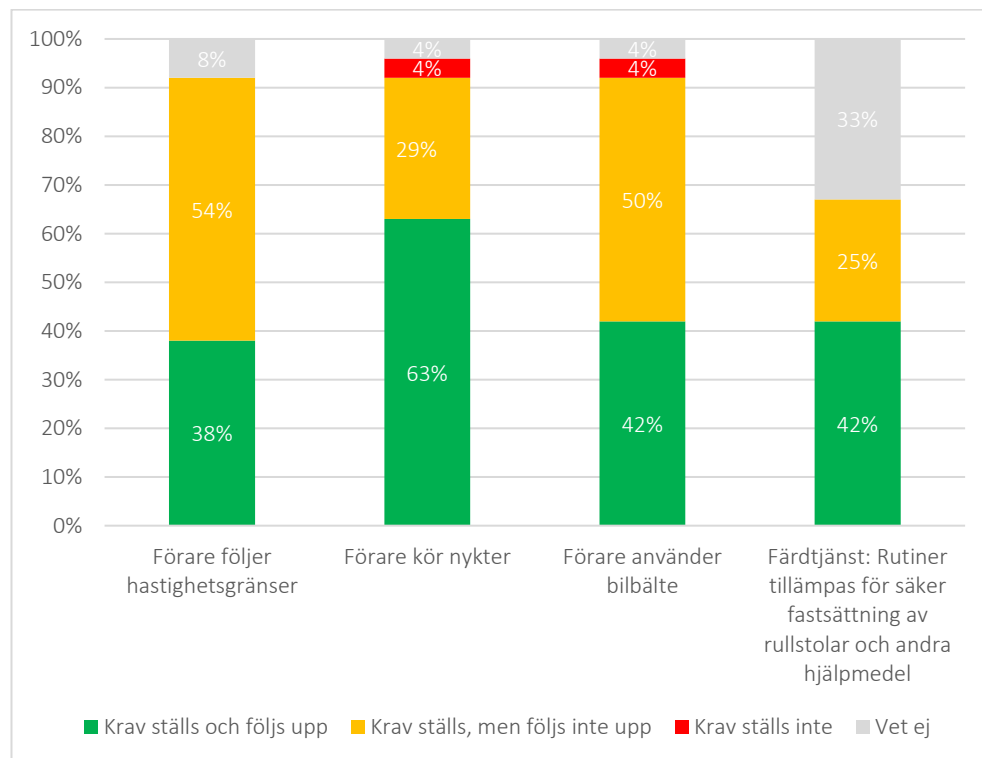


Figur 3-11 Vilka av följande krav ställs på skolskjuts i egen regi vad gäller fordonen? (N=15). Förtydligande för kravet på trepunktsbälte, bältessträckare och nackstöd: de skall finnas på samtliga platser.

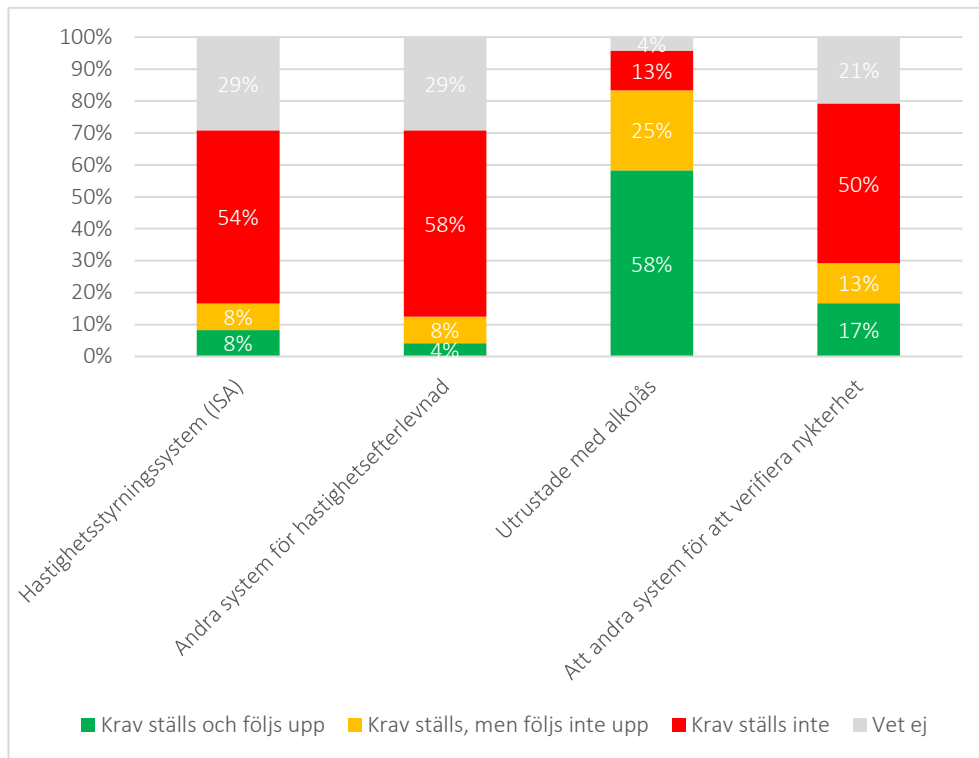
Andra persontransporter än skolskjuts

Runt hälften av de kravställande kommunerna ställer trafiksäkerhetskrav på, och följer upp, för själva transporten när det gäller andra persontransporter (Figur 3-12). Det krav som merparten av kommunerna ställer, och följer upp, är att förare kör nykter. Det är betydligt färre som ställer krav för fordonet som används för egna persontransporter (Figur 3-13). Det krav som störst andel av kommunerna har och följer upp gäller att fordonen är utrustade med alkolås.

På den öppna frågan *hur* trafiksäkerhetskraven för andra egna persontransporter (än skolskjuts) följs upp var det bara en kommun som svarade. Uppföljningen sker här genom den elektroniska körjournalen och i samband med kalibrering.



Figur 3-12 Vilka av följande krav ställs för andra egna persontransporter än skolskjuts vad gäller transporten? (N=24)



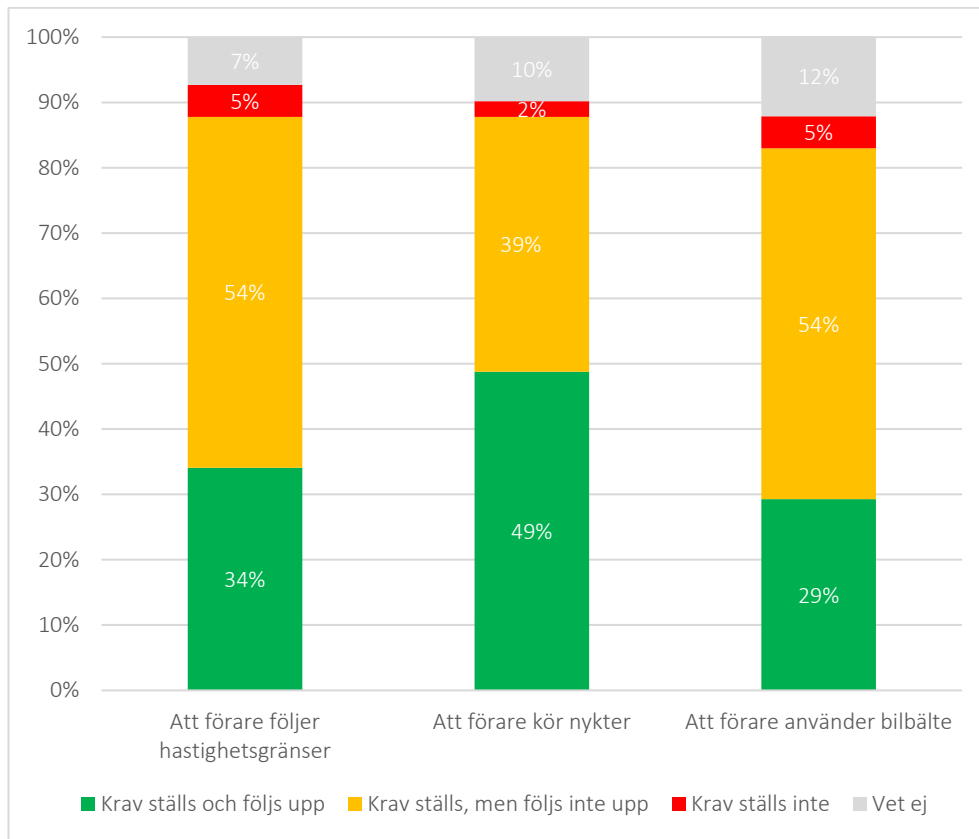
Figur 3-13 Vilka av följande krav ställs för andra egna persontransporter (än skolskjuts) vad gäller fordonen? (N=24)

Gods- och varutransporter

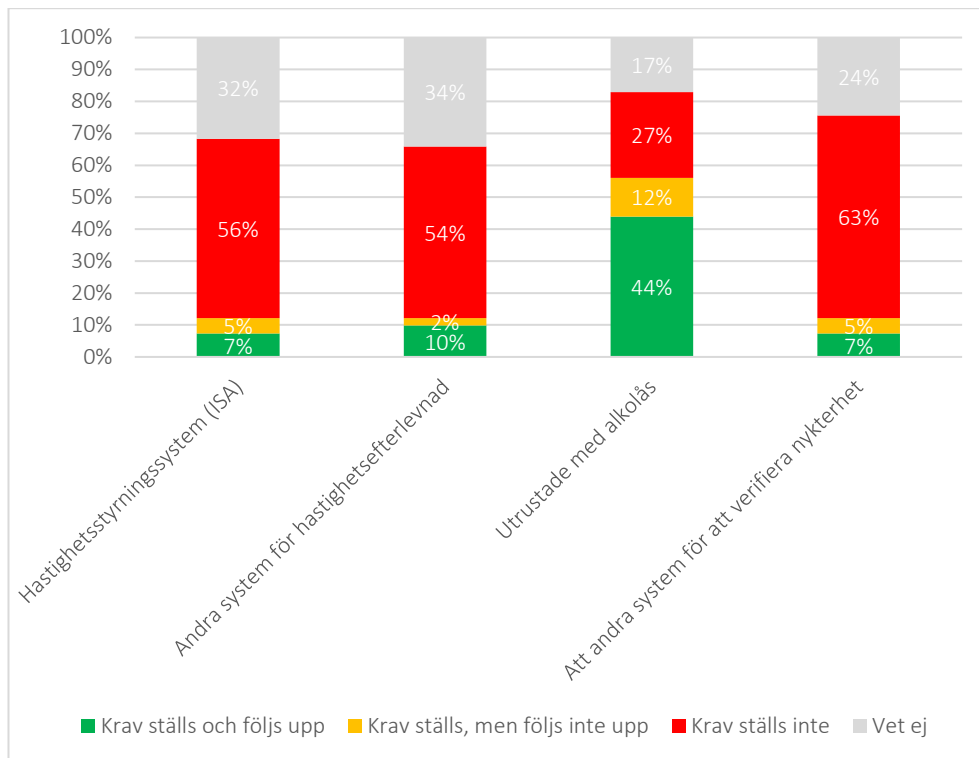
För gods- och varutransporter ställer hälften av de kravställande kommunerna krav på, och följer upp, att förare kör nykter (Figur 3-14). Många ställer även krav på att förare följer hastighetsgränser och använder bilbälte, men detta följs inte upp i samma utsträckning.

Det är färre kommuner som ställer krav på och följer upp för fordonet som används vid gods- och varutransport, se Figur 3-15. Knappt hälften av de kravställande kommunerna ställer krav på och följer upp att fordonen är utrustade med alkoholås. Få ställer krav på att system för hastighetsefterlevnad används inom gods- och varutransport, men här är det samtidigt en tredjedel som inte vet.

Ingen kommun svarade på den öppna frågan *hur* kraven följs upp för kommunens egna gods- och varutransporter.



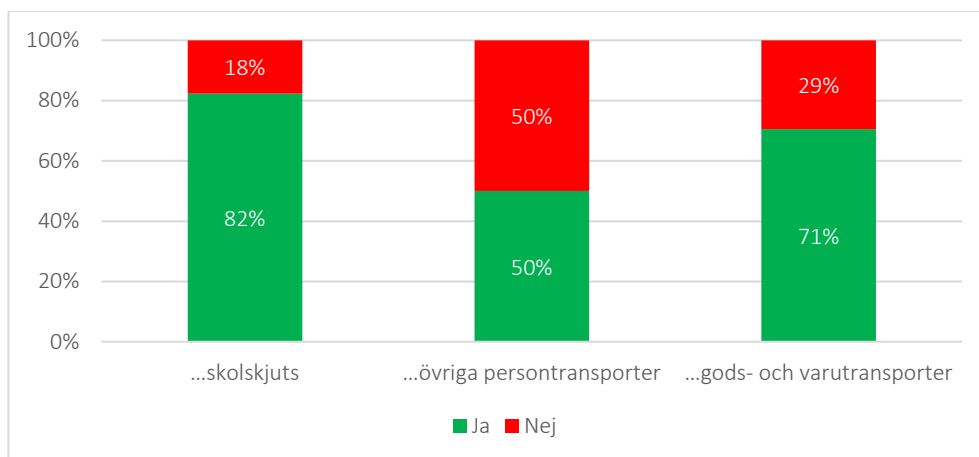
Figur 3-14 Vilka av följande krav ställs för egna gods- och varutransporter (inklusive renhållning, väghållning etc.) vad gäller transporten? (N=41)



Figur 3-15 Vilka av följande krav ställs för egna gods- och varutransporter (inklusive renhållning, väghållning etc.) vad gäller fordonen? (N=41)

3.3 Upphandlade fordon, resor och transporter

Majoriteten av kommunerna upphandlar skolskjuts (82 %) och gods- och varu-transporter (71 %). Hälften upphandlar andra persontransporter än skolskjuts, se Figur 3-16.

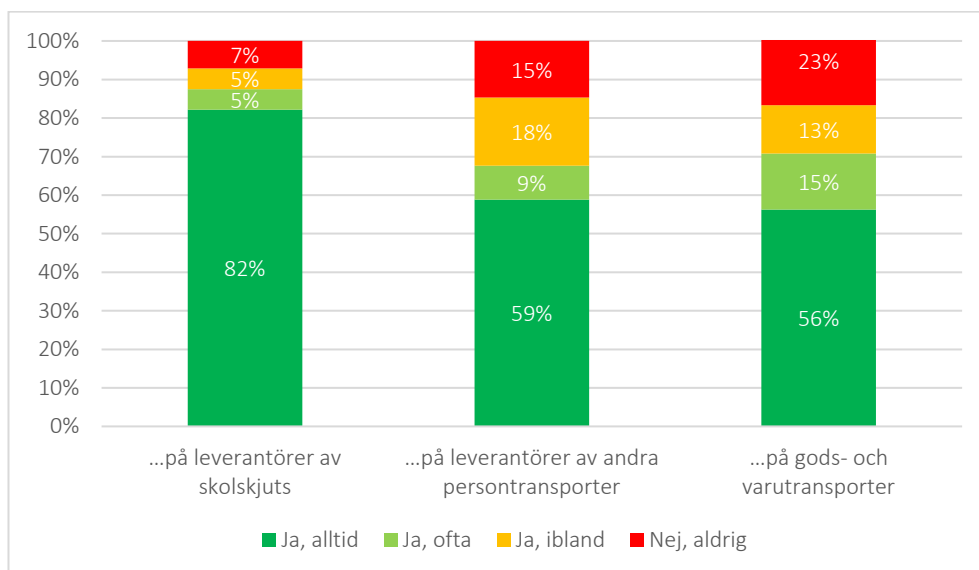


Figur 3-16 Har kommunen upphandlad/e...? (N=67)

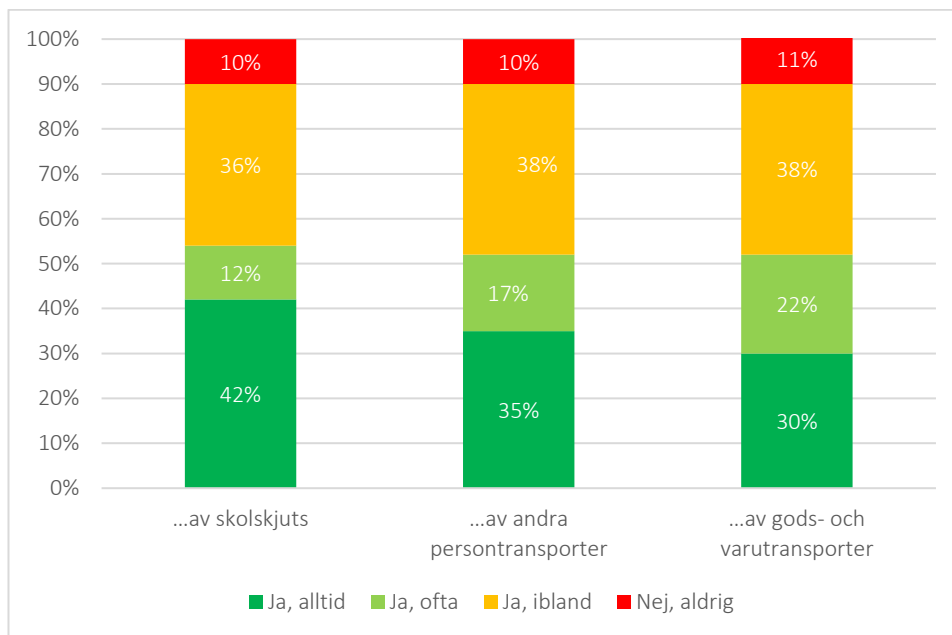
Ställs trafiksäkerhetskrav på leverantörer?

En majoritet av kommunerna ställer trafiksäkerhetskrav på leverantörer av skolskjuts och andra persontransporter samt på leverantörer av gods- och varutransporter, se Figur 3-17. Allra flest, mer än åtta av tio, ställer alltid krav på leverantörer av skolskjuts. Andelen sjunker för andra persontransporter än skolskjuts samt något mer för gods- och varutransporter.

För de kommuner som ställer trafiksäkerhetskrav följer störst andel, men endast knappt hälften, alltid upp dessa för skolskjuts. För andra persontransporter är det drygt en tredjedel och för gods- och varutransporter ännu färre som alltid följer upp ställda krav, se Figur 3-18.



Figur 3-17 Ställer kommunen trafiksäkerhetskrav på...? (N=56 för skolskjuts, N=34 för andra persontransporter och N=48 för gods- och varutransporter).



Figur 3-18 Om krav ställs, följer kommunen upp trafiksäkerhetskraven på leverantören...? (N=50 för skolskjuts, N=29 för andra persontransporter, N=37 för gods- och varutransporter)

Krav på certifiering genom ISO 39001

Tabell 3-2 visar hur många kommuner (av dem som ställer trafiksäkerhetskrav överhuvudtaget) som ställer krav på att leverantörer av transporter kan uppvisa ett systematiskt trafiksäkerhetsarbete genom certifiering eller liknande. Här ställer kommunerna lite tuffare krav inom gods- och varutransporter jämfört med skolskjuts och andra persontransporter. För gods- och varutransporter är det många kommuner (73 %) som ställer krav att leverantörer är certifierande enligt ISO 39001, godkända enligt branschkoncept eller kan visa på systematiskt trafiksäkerhetsarbete på annat sätt. Motsvarande siffror för leverantörer av skolskjuts och andra persontransporter är 56 % respektive 59 %.

Tabell 3-2 Ställer kommunen krav på att leverantörer av transporter kan uppvisa ett systematiskt trafiksäkerhetsarbete genom certifiering eller liknande? (N=52 för skolskjuts, N=29 för andra persontransporter och N=37 för gods- och varutransporter).

	Skolskjuts		Andra person- transporter		Gods- och varu- transporter	
Ja, att leverantörens trafiksäkerhetsarbete är certifierat enligt ISO 39001 genom ackrediterat certifieringsorgan	7	14 %	5	17 %	7	19 %
Ja, att leverantörens trafiksäkerhetsarbete är certifierat enligt ISO 39001 genom annan, icke-ackrediterad part (t ex Sveriges Åkeriföretag har egen certifiering)	1	2 %	0	0 %	0	0 %
Ja, att leverantörens trafiksäkerhetsarbete är certifierat/godkänt enligt annat koncept i branschen (t ex Säker och grön taxi, Fair Transport eller annat koncept)	4	8 %	2	7 %	2	5 %
Ja, att leverantören kan visa på ett systematiskt trafiksäkerhetsarbete på annat sätt än genom ISO-certifiering och branschkoncept.	17	33 %	10	35 %	18	49 %
Nej, krav ställs inte på certifiering eller liknande.	23	44 %	12	41 %	10	27 %
Totalt	52	100 %	29	100 %	37	100 %

Deltagande kommuner kunde även i fritext utveckla sitt svar om krav på systematiskt trafiksäkerhetsarbete. Majoriteten av kommunerna (11 av 14) svarade att de var osäkra eller inte visste huruvida de ställer krav på att leverantörer av **skolskjuts** kan uppvisa ett systematiskt trafiksäkerhetsarbete genom certifiering eller liknande. Två kommuner hänvisade till kollektivtrafikmyndigheten där upphandlingen sker och en annan kommun svarade att det hanteras på en annan sektion. En kommun uppgav att de ställer krav på ISO 39001 eller motsvarande.

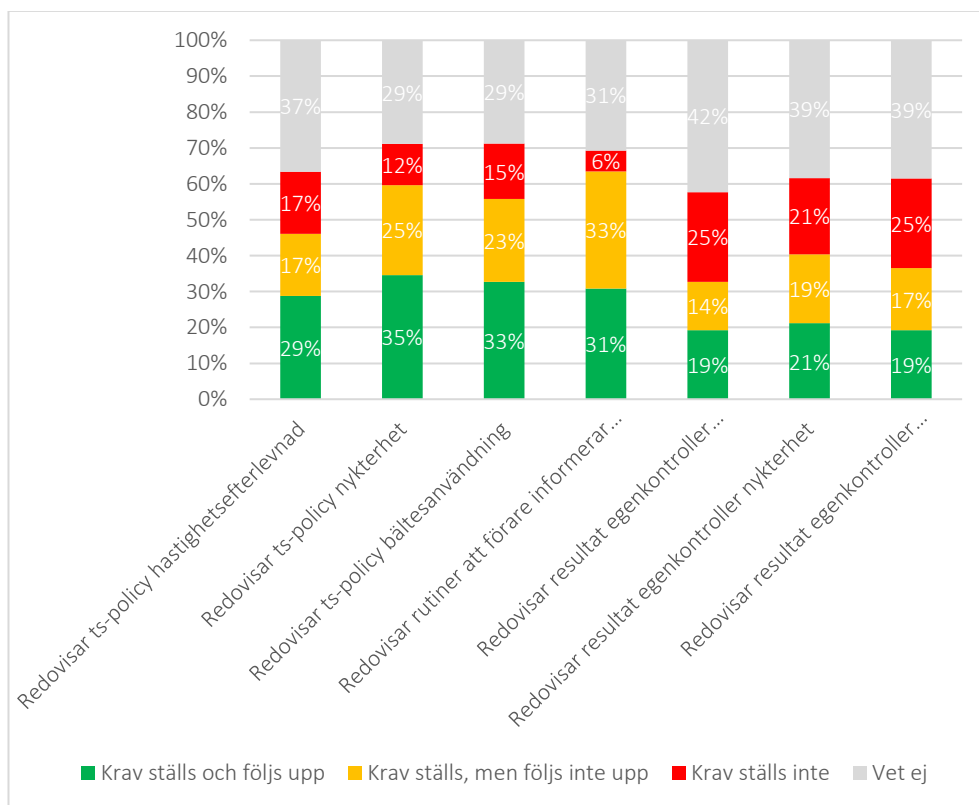
Flera kommuner kommenterade att de inte visste om kommunen ställer krav på att leverantörer av **andra persontransporter** än skolskjuts kan uppvisa ett systematiskt trafiksäkerhetsarbete genom certifiering. Detta eftersom de inte har insikt i den upphandlingen.

En kommun uppger att de inte kräver att leverantören av **gods- och varutransporter** (inklusive renhållning, väghållning etc.) arbetar mot ISO 39001, men däremot i enlighet med ISO 9001. En annan pekar på att det finns andra krav på leverantören, såsom däck och kylvaror. En annan kommun svarar att entreprenören ska uppvisa sitt arbete med arbetsmiljöfrågor, där trafiksäkerhet ingår, minst en gång per år.

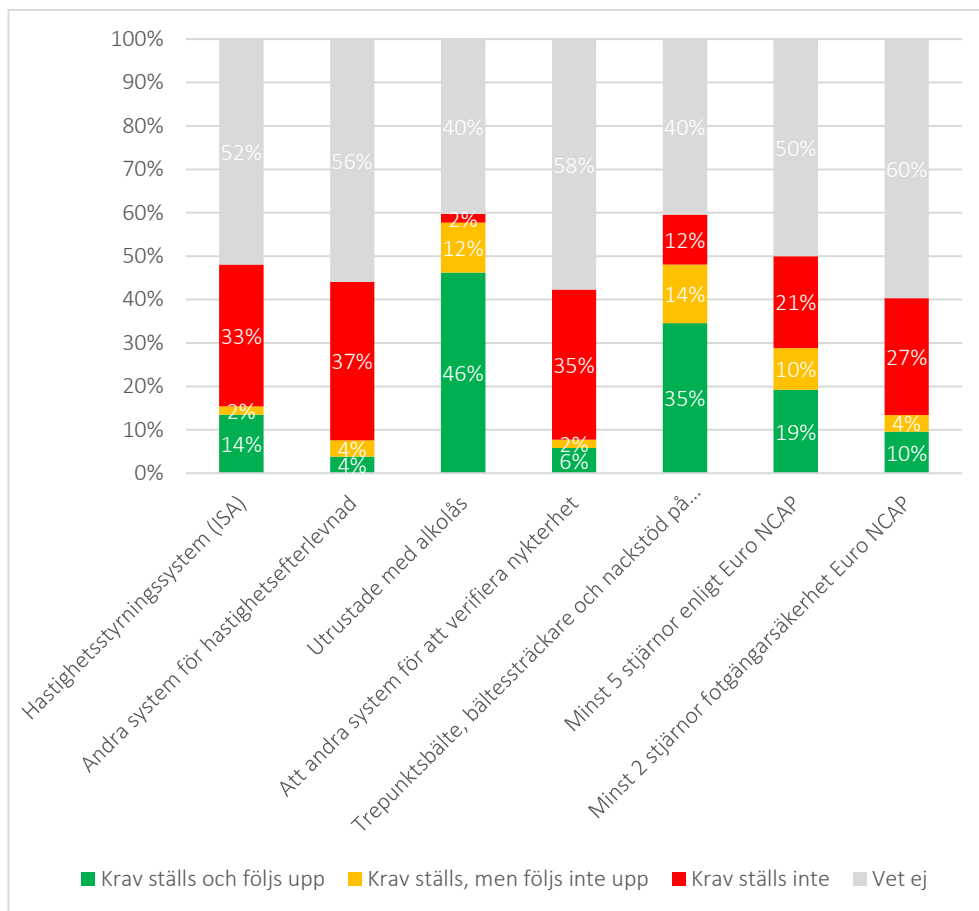
Vilka trafiksäkerhetskrav ställs på leverantörerna?

Skolskjuts

Ett flertal av kommunerna ställer trafiksäkerhetskrav på leverantörer av skolskjuts vad gäller själva transporten (Figur 3-19). Det är dock bara runt hälften av dessa som även följer upp kraven som ställs. Flest kommuner (64 %) ställer krav på att leverantör informerar resenärer om att använda säkerhetsbältet tätt följt av krav om att leverantör redovisar trafiksäkerhetspolicy som avser nykterhet (60 %). I genomsnitt var tredje kommun vet inte om krav ställs. När det gäller krav på fordonen som används inom den upphandlade skolskjutsen vet många kommuner inte heller om de ställer trafiksäkerhetskrav och följer upp dessa (Figur 3-20). Att fordonet är utrustat med alkolås är det allra flest (58 %) som ställer krav på följt av krav på trepunktsbälten på samtliga platser i fordonet (49 %).



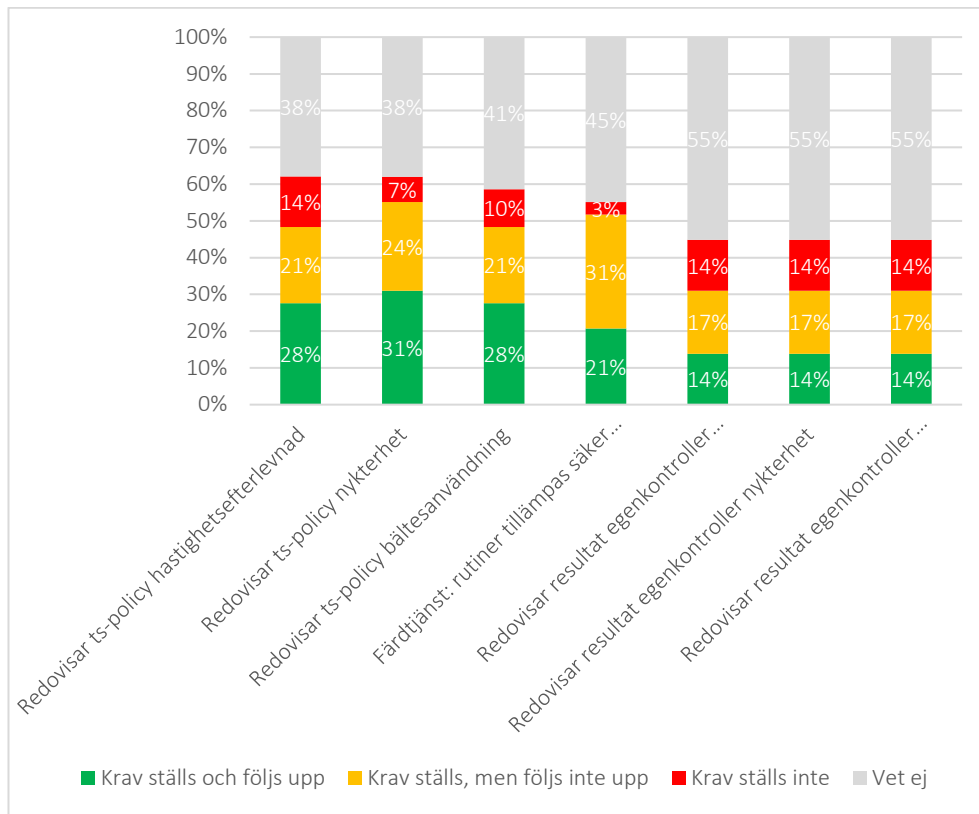
Figur 3-19 Vilka av följande krav ställs på leverantörer av skolskjuts vad gäller transporten? (N=52)



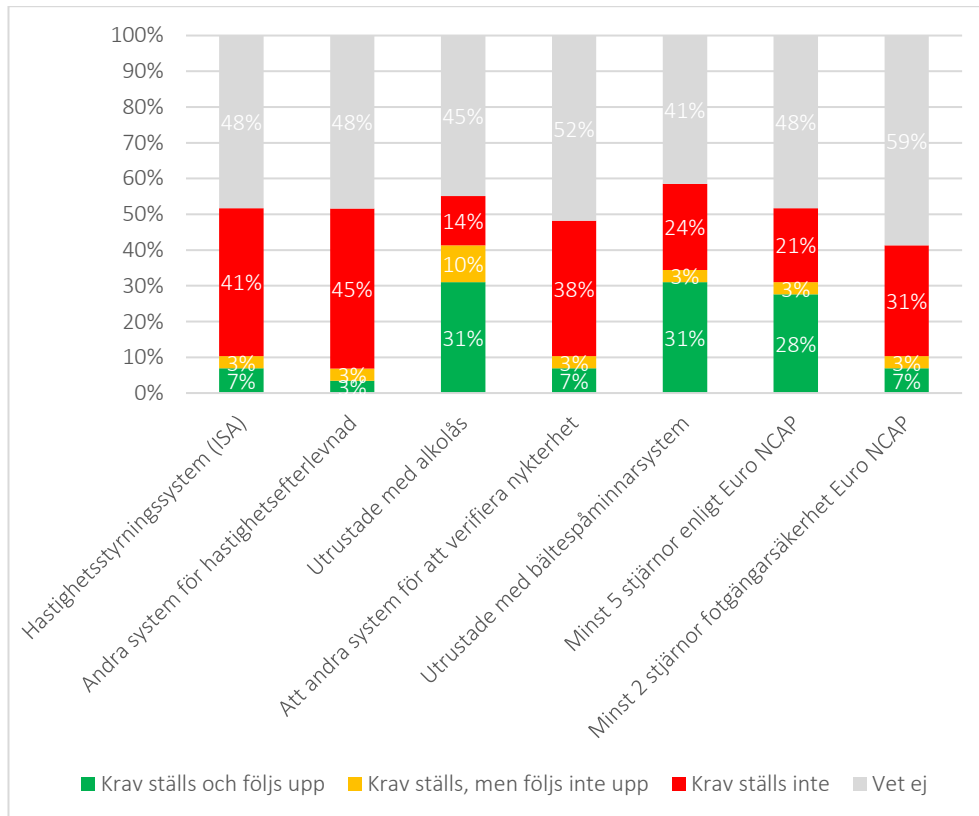
Figur 3-20 Vilka av följande krav ställs på leverantörer av skolskjuts vad gäller fordonet? (N=52)

Andra persontransporter än skolskjuts

Precis som för skolskjuts är det många kommuner som inte känner till vilka trafiksäkerhetskrav som ställs på leverantörer av andra persontransporter. Det gäller både transporten (Figur 3-21) och fordonet (Figur 3-22). Nykterhet är viktigt; drygt hälften av kommunerna ställer krav på att leverantörerna kan uppvisa trafiksäkerhetspolicy som avser nykterhet och cirka 40 % ställer krav på att fordonen har alkoholås. Hälften av kommunerna ställer krav på att leverantörer av färdtjänst har rutiner för säker fastsättning av rullstolar och andra hjälpmedel. Få följer dock upp krav, särskilt vad gäller krav som avser transporten. Möjligen är kraven på fordonen lättare att följa upp.



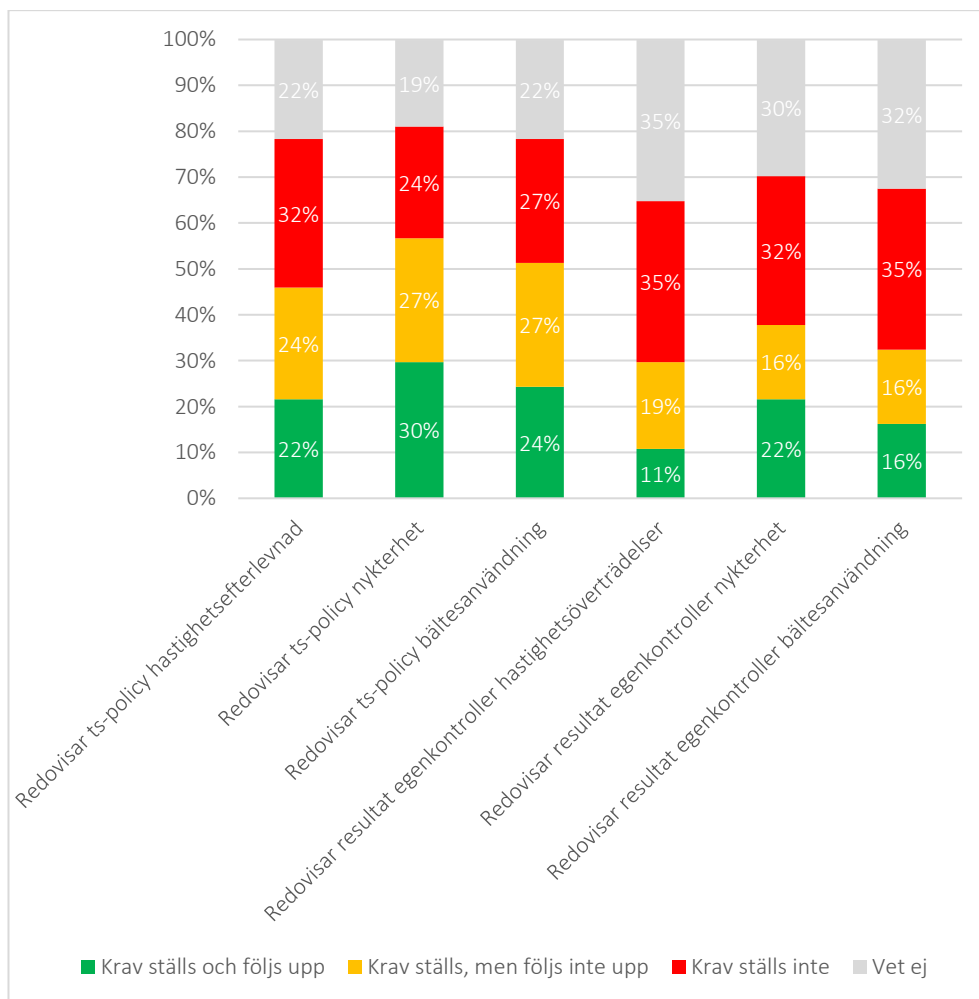
Figur 3-21 Vilka av följande krav ställs för leverantörer av andra egna persontransporter (än skolskjuts) vad gäller transporten? (N=29)



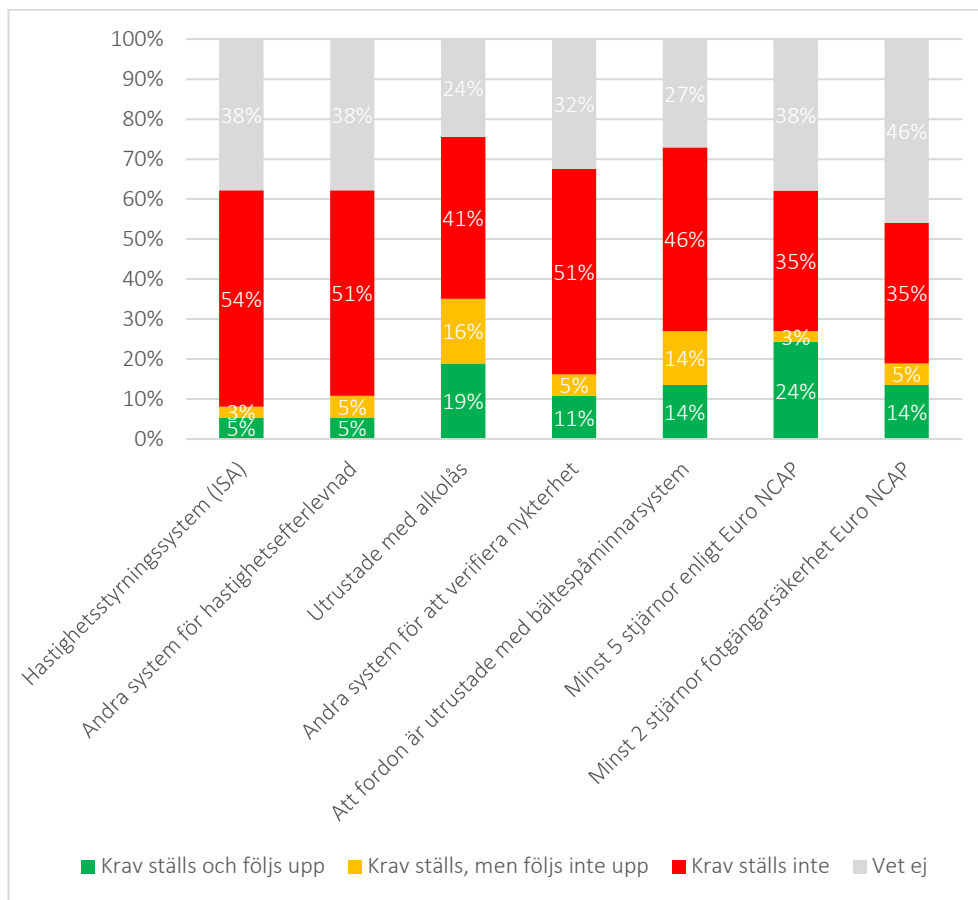
Figur 3-22 Vilka av följande krav ställs för leverantörer av andra egna persontransporter (än skolskjuts) vad gäller fordonen? (N=29)

Gods- och varutransporter

Fler kommuner ställer trafiksäkerhetskrav på själva transporten (Figur 3-23) än på fordonet som används för gods- och varutransporter inklusive renhållning, väghållning etc. (Figur 3-24). Runt hälften av kommunerna ställer krav på att leverantören redovisar en trafiksäkerhetspolicy och något färre på redovisning av resultat av egenkontroller. Nykterhet är det område som ges störst fokus i såväl trafiksäkerhetspolicy som egenkontroller, men det är små skillnader med tanke på ett litet antal svaranden för dessa frågor. Även i kraven på fordon är alkohol vanligast. Generellt får hastighet litet fokus i kommunernas kravställande i relation till nykterhet och bältesanvändning. Det är till exempel mindre än 10 % av kommunerna som ställer krav på hastighetsstyrningssystem (ISA) eller andra system för hastighetsefterlevnad.



Figur 3-23 Vilka av följande krav ställs på leverantörer av gods- och varutransporter (inklusive renhållning, väghållning etc.) vad gäller transporten? (N=37)



Figur 3-24 Vilka av följande krav ställs på leverantörer av gods- och varutransporter (inklusive renhållning, väghållning etc.) vad gäller fordonen? (N=37). Andra system för att verifiera nykterhet är till exempel utandningsprov i kombination med andra system som nyckelskåp, id 06 kort eller liknande.

Hur följs trafiksäkerhetskraven upp?

I öppna frågor fick deltagande kommuner svara på *hur* trafiksäkerhetskraven på leverantörer av skolskjuts och andra persontransporter samt på leverantörer av gods- och varutransport följs upp. Många kommuner är osäkra på hur kraven för **skolskjuts** följs upp; många svarade att de inte vet eller är osäkra och hänvisade till andra enheter eller arbetsgrupper. Andra svarade att årliga kontroller genomförs eller att det sker en kontroll i samband med leveransen av fordonet. Flera kommuner hänvisade också till leverantörerna eller till kollektivtrafikmyndigheten som upphandlar tjänsten för svar.

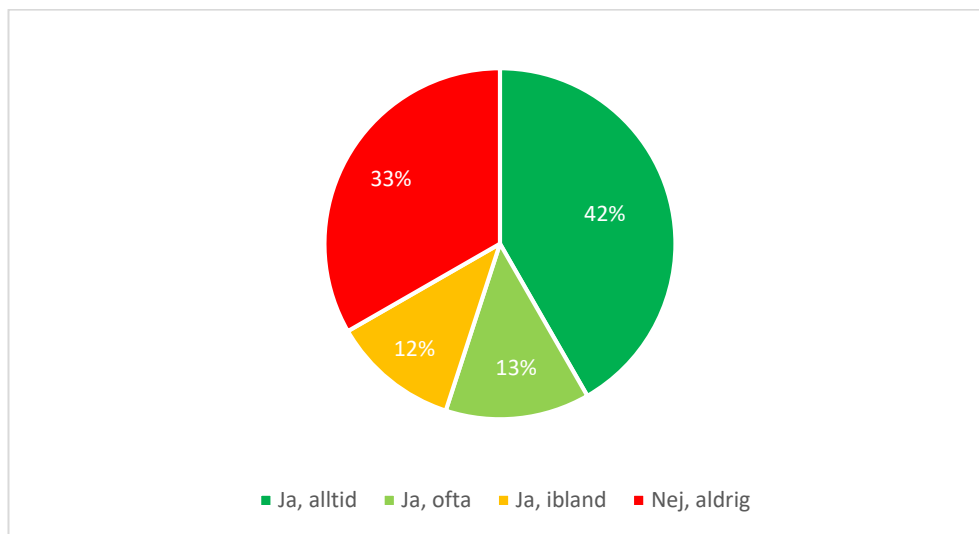
För leverantörer av **andra persontransporter** än skolskjuts kommenterade två kommuner att andra aktörer ansvarade för uppföljningen av trafiksäkerhetskraven som ställs. En kommun svarade att kommunen kräver en trafiksäkerhetspolicy, men att de inte har preciserat hastighetsefterlevnad och bältesanvändning samt att leverantören överlämnar en fordonslista vid avtalsstart samt vid förändringar i fordonsflottan. Andra kommuner svarade att de genomför uppföljning varje månad eller årligen.

För **gods- och varutransporter** (inklusive renhållning, väghållning etc.) inkom inga svar för hur uppföljning sker.

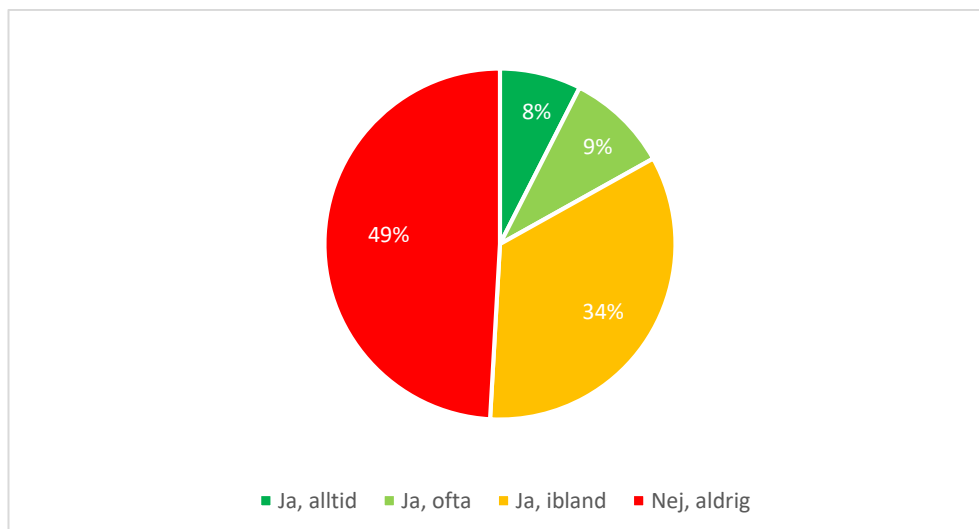
Ställs trafiksäkerhetskrav på underleverantörer?

Ett flertal kommuner ställer trafiksäkerhetskrav på underleverantörer för upphandlade person- och godstransporter, medan var tredje kommun inte ställer krav på underleverantörer, se Figur 3-25. Det är dock endast hälften som följer upp kraven, se Figur 3-26.

På en öppen fråga om *hur* kommunen följer upp trafiksäkerhetskraven på underleverantörer svarade flera kommuner att uppföljningen sker via leverantörerna eller med upphandlade entreprenader. Två kommuner svarade att en eventuell underleverantör har samma krav som kraven som ställs på leverantörer. Övriga svarade att de inte visste eller var osäkra.



Figur 3-25 Ställs motsvarande trafiksäkerhetskrav även på underleverantörer för person- och godstransporter? (N=60)



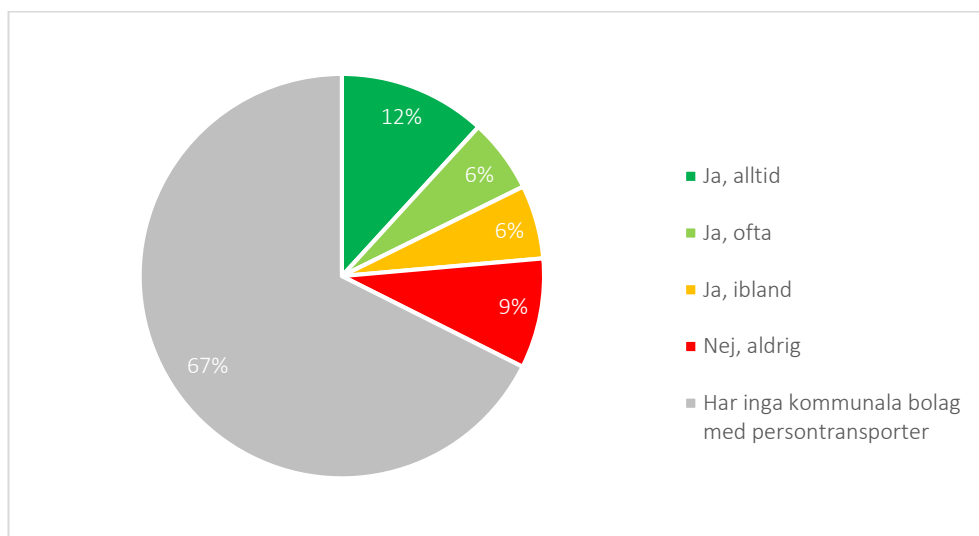
Figur 3-26 Om trafiksäkerhetskrav ställs på underleverantörer, följs dessa krav upp? (N=53)

3.4 Kommunala bolags trafiksäkerhetskrav

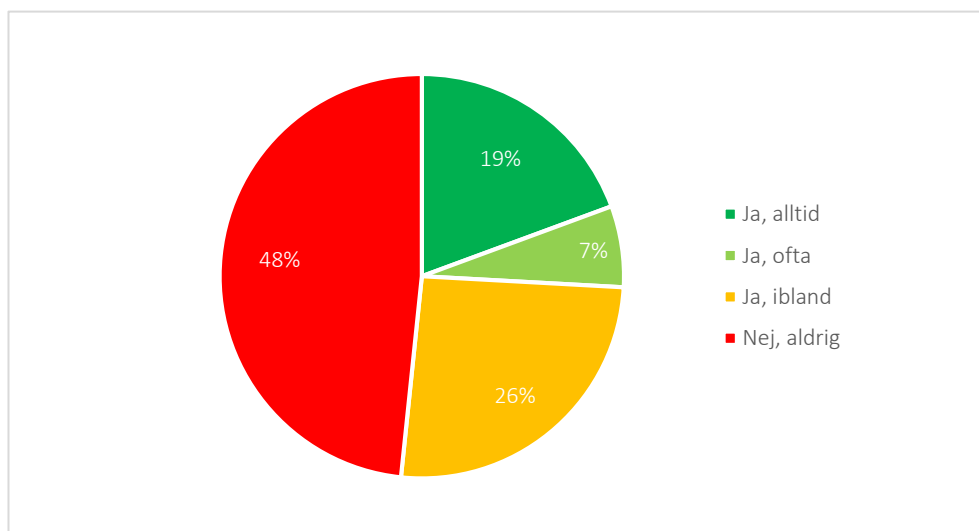
Persontransporter

En av tre kommuner uppger att de har kommunala bolag med persontransporter. Av dem uppger 16 kommuner (73 %) att de kommunala bolagen i någon omfattning ställer trafiksäkerhetskrav på leverantörer av persontransport (Figur 3-27). Endast hälften uppger att kraven följs upp (Figur 3-28).

Majoriteten av de svarande kommunerna angav i en öppen fråga att de inte visste *hur* kommunala bolag följer upp de trafiksäkerhetskrav som ställs på leverantörer av persontransporter. En kommun uppgav att de genomför en årlig kontroll.



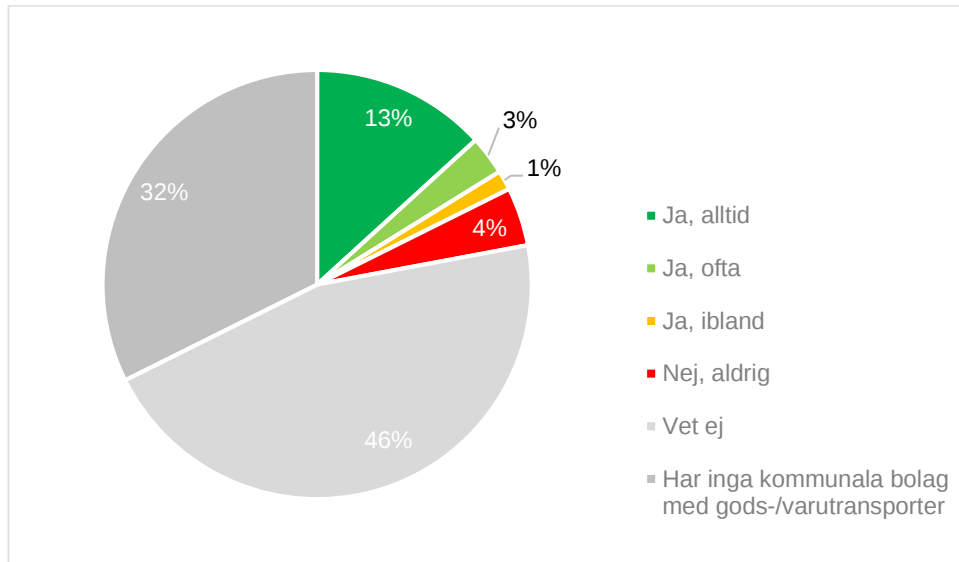
Figur 3-27 Ställer kommunala bolag trafiksäkerhetskrav på leverantörer av persontransporter? (N=67).



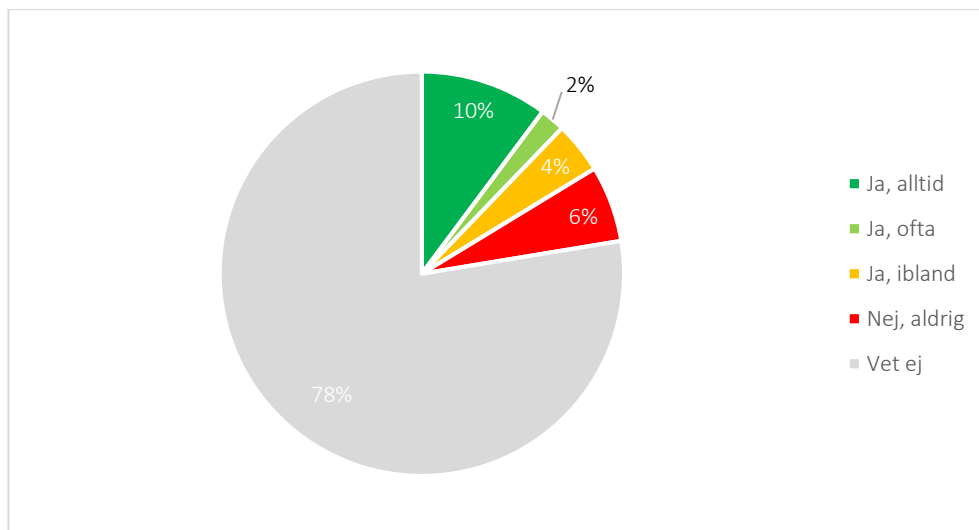
Figur 3-28 Om trafiksäkerhetskrav ställs, följer kommunala bolag upp de krav som ställs på leverantörer av persontransporter? (N=31).

Gods- och varutransporter

Två av tre kommuner uppger att de har kommunala bolag med gods- och varutransporter, vilket i enkäten exemplifierades med avfallsbolag, bostadsbolag, markbolag och liknade. Av dem uppger 12 kommuner (26 %) att de kommunala bolagen ställer trafiksäkerhetskrav i någon omfattning på leverantörer av gods- och varutransporter (Figur 3-29). Dessa flesta kommuner vet inte dock om bolagen ställer krav och om dessa följs upp.



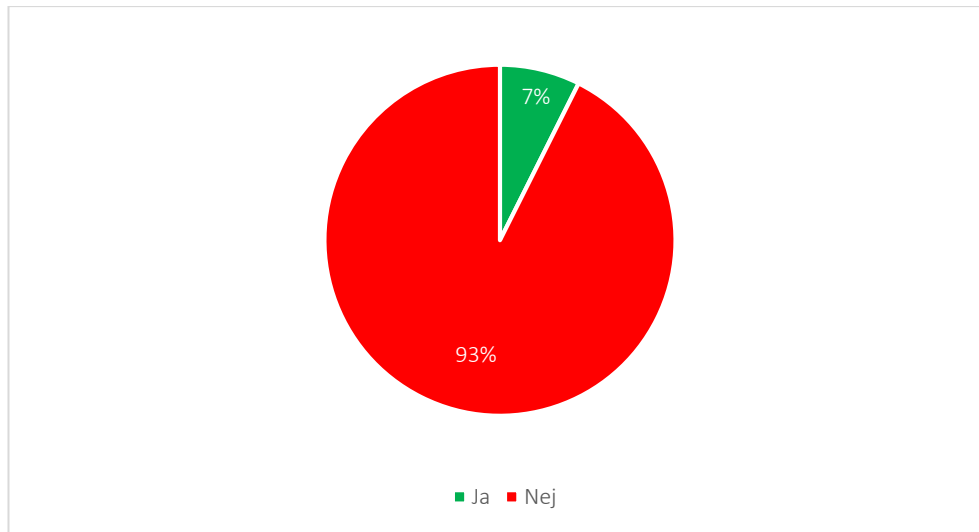
Figur 3-29 Ställer kommunala bolag trafiksäkerhetskrav på leverantörer av gods-/varutransporter? (relevant för avfallsbolag, bostadsbolag, markbolag etc.) (N=67)



Figur 3-30 Om trafiksäkerhetskrav ställs, följer kommunala bolag upp de krav som ställs på leverantörer av gods-/varutransporter? (N=49)

3.5 Krav på föreningar

Nästan ingen kommun (endast 7 %) ställer trafiksäkerhetskrav i form av exempelvis krav på resepolicy eller liknande för att föreningar ska få verksamhetsbidrag, se Figur 3-31. På en öppen fråga om *vilka* trafiksäkerhetskrav som kommunen ställer på föreningar för att få verksamhetsbidrag, och *hur* dessa följs upp, svarar fyra av fem kommuner att de inte kan berätta mer. Skälet är att de som svarat inte arbetar med verksamhetsbidragen. Endast en kommun anger att alla föreningar ska lämna in ett policydokument där trafik är en punkt.

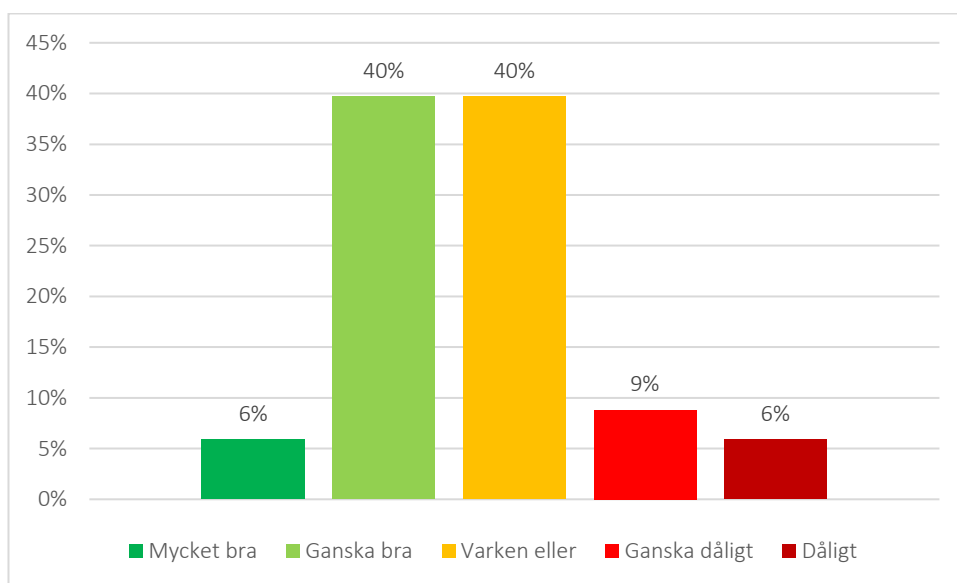


Figur 3-31 Ställer kommunen krav på resepolicy, eller andra krav som har betydelse för trafiksäkerheten, för att föreningar ska få verksamhetsbidrag? (N=67)

3.6 Kommunernas reflektioner på mätningen

Synpunkter från kommuner som deltog i enkätundersökningen

Syftet med enkäten var att få en bild av systematiken vad gäller kommunernas roll som upphandlare och kravställare för säkra fordon, resor och transporter. Enkäten avslutades med en fråga om hur väl deltagande kommuner tycker att enkäten speglar denna roll och systematik, se Figur 3-32. Knappt hälften (46 %) av de deltagande kommunerna angav att de tycker att enkäten speglade systematiken bra, medan 40 % var neutrala och 15 % inte tyckte enkäten fungerar särskilt väl för det syftet.



Figur 3-32 Syftet med enkäten är att få en bild av systematiken vad gäller kommunernas roll som upphandlare och kravställare för säkra fordon, resor och transporter. Hur väl tycker du att frågorna i enkäten speglar denna roll och systematik? (N=67)

Det fanns också plats för egna kommentarer om enkätundersökningen. Här var det många av de deltagande kommunerna som tyckte att det var svårt att svara på frågorna, mycket på grund av enkätens bredd och frågornas detaljgrad i kombination med att de ofta inte har ett sammanhållet team/sektion som ansvarar för kommunens hela trafiksäkerhetsarbete. Det kan också vara så att olika verksamheter eller förvaltningar själva bestämmer vilka krav de vill ställa i sina upphandlingar och att det därför var svårt för deltagarna att svara på alla frågor själv. Många kommuner hade därför gärna sett alternativet "vet ej" inkluderat på fler ställen i enkäten. Vidare ansåg många att enkäten borde riktat sig till de upphandlande myndigheterna inom kommunen, vilket ibland var en kollektivtrafikmyndighet istället.

En del kommuner tyckte att det var bra frågor som skapade eftertanke och reflektion kring hur man kan tänka i trafiksäkerhetsarbetet. Två kommuner menade att enkäten gav en viss vägledning i hur man kan arbeta mer systematiskt i trafiksäkerhetsarbetet. Sammanfattningsvis kan det konstateras att det sannolikt krävs flera personer från varje kommun för att svara på enkäten på ett korrekt sätt, alternativt att frågorna delas upp till fler enheter. Hursomhelst kan detta vara ett svar på att systematiken kring trafiksäkerhetsarbetet kan förbättras.

Storstädernas inspel till fortsatt arbete med mätmetod

Många kommuner som deltog i enkätundersökningen är klart positiva till att mäta och följa upp hur systematiken ser ut vad gäller upphandling och kravställande för fordon, resor och transporter. Mätningen gör att denna väsentliga del av ett systematiskt trafiksäkerhetsarbete kommer i fokus, både nationellt och i kommunerna. Flera kommuner nämner även att enkäten i sig är som en checklista för hur ett sådan systematik bör se ut. Vid efterföljande samtal med representanter från två av storstäderna som inte deltog i enkätundersökningen (Stockholms stad och Göteborgs stad) påtalades också denna positiva betydelse av mätningen, men samtidigt lyfter representanterna fram synpunkter på utformningen och genomförandet av mätningen som bör hanteras i fortsatt arbete med mätmetod.

För det första är det svårt och tidskrävande med enkäter som täcker en hel kommuns verksamhet och som kräver ett internt samordningsarbete. Detta blir extra påtagligt i de stora kommunerna vilket sannolikt förklarar varför mindre kommuner svarade på enkäten i högre utsträckning än större kommuner. Det var åtminstone en anledning till att de två storstäderna inte svarade på enkäten. I många kommuner kan det också vara olika förvaltningar som har sin egen upphandling och då blir det svårt att få *ett* svar. En av kommunrepresentanterna i storstäderna menade att enkäten bör ställas till stads-/kommunledningskontoret för central samordning. Det kräver också lång svarstid (åtminstone 1-2 månader) och en tydlighet i när enkäten stänger.

Det är också svårt att svara på om kommunen ställer trafiksäkerhetskrav inom ett ansvarsområde då detta område ofta innehåller många olika avtal som dessutom ingåtts vid olika tidpunkter. Kraven kan se olika ut i avtalen, till exempel kan kraven (förhoppningsvis) ha skärpts över tid vad gäller relevanta trafiksäkerhetsaspekter. En av kommunrepresentanterna i storstäderna föreslog att frågan ställs om ”det senaste ingångna avtalet” eller liknande.

Ansvarsområdet gods- och varutransporter är också väldigt brett. För kommunernas del är det olika vad som ingår här, men många kommuner har till exempel matutkörning till skolor och andra kommunala anläggningar. Enkäten anger dessutom att renhållning och väghållning ingår, det vill säga att enkäten innehåller frågor om huruvida trafiksäkerhetskrav ställs på dels fordon som används inom renhållning och väghållning (till exempel att det finns hastighetsstyrningssystem som ISA), dels själva transporten i sig (till exempel att hastighetsgränser hålls). Det kan finnas anledning att skilja ut renhållning och väghållning från gods- och varutransporter. Det är också lämpligt att fokusera på områden som har mest betydelse ur trafiksäkerhetssynpunkt och den indikation som erhöles i avstämningar med storstäderna var att renhållning är viktigare i detta sammanhang än väghållning. Väghållningen är såklart viktig ur trafiksäkerhetssynpunkt, men då genom resultatet av väghållningen som redan mäts av indikatorn ”Andel kommuner med god kvalitet på underhåll av cykelvägar”.

4. Slutsatser och rekommendationer

4.1 Kort om provmätningen

Med utgångspunkt i frågor och indikatorer från SKR:s modell för kommunal trafiksäkerhetsrevision där kraven i ISO 39001 är integrerade, togs en enkät fram. Denna enkät belyser systematiken i kommunernas roll som upphandlare och kravställare för säkra fordon, resor och transporter. Genom enkäten undersöks *om* trafiksäkerhetskrav ställs inom person- och godstransport, *vilka* krav som ställs och om dessa krav följs upp samt *hur* uppföljning görs. Fokus är på krav rörande hastighetsefterlevnad, nykterhet, bältesanvändning och säkra fordon.

Enkäten strukturerades i fyra huvudsakliga delar:

- ▶ Kommunens egna fordon, resor och transporter (15 frågor om resepolicy, kommunens personbilar och kommunens person- och godstransporter)
- ▶ Upphandlade fordon, resor och transporter (13 frågor om skolskjuts och andra persontransporter, godstransporter samt krav på underleverantörer)
- ▶ Kommunala bolags trafiksäkerhetskrav (två frågor)
- ▶ Krav på föreningar (en fråga)

Enkäten skickades ut som en webbaserad enkät till Sveriges samtliga 290 kommuner under hösten 2019. Detta kan anses vara en ”provmätning” av en preliminär mätmetod för kommunernas del av indikatorn ”systematiskt trafiksäkerhetsarbete i linje med ISO 39001” i Trafikverkets målstyrning för trafiksäkerhet.

Totalt svarade 67 av 290 kommuner (23 %) på enkäten. Det är en lägre svarsfrekvens jämfört med utvärderingen av målstyrningen för trafiksäkerhet som genomfördes 2018/2019 då 158 (55 %) av kommunerna deltog i en enkätundersökning. Särskilt låg var svarsfrekvensen i de större städerna samt i storstäderna som inte deltog alls. Inspel till utredningen har inhämtats i efterhand från två av storstadskommunerna (Stockholms stad och Göteborgs stad).

4.2 Läget i kommunerna

Verksamhetsstyrning genom ISO 39001 är en viktig väg framåt för att få till mer handling för ökad trafiksäkerhet genom aktörerna och offentliga myndigheters kravställande vid upphandling har en viktig påverkan på trafiksäkerhetsutfallet på vägarna. De transportaktörer som deltog i utvärderingen av målstyrningen för trafiksäkerhet under 2018/2019 var positiva till kravställande, men lyfte samtidigt fram vikten av att följa upp de trafiksäkerhetskrav som ställs i upphandling.¹⁰

Enkätundersökningen som genomfördes i kommunerna under hösten 2019 inom den här utredningen visade att många kommuner ställer trafiksäkerhetskrav inom

¹⁰ Wennberg, H., Nilsson, A., Åström, J. (2019). Utvärdering av målstyrningen av trafiksäkerhetsarbetet. Trivector Rapport 2019:28. Lund, Sverige: Trivector Traffic AB.

person- och godstransporter, men långt ifrån alla följer upp kraven som ställs. Kommunerna uppvisar också en osäkerhet i vilka krav som ställs. Det finns således mer att göra vad gäller kommunernas systematik som upphandlare och kravställare för säkra fordon, resor och transporter.

Följande kan konstateras vad gäller systematiken i kommunernas roll som upphandlare och kravställare för säkra fordon, resor och transporter. Det bör dock påminnas om att det enbart är var fjärde kommun som svarat på enkäten och dessutom med viss överrepresentation av mindre kommuner. Vissa frågor i enkäten besvarades dessutom bara av ett urval av kommuner, till exempel frågor om vilka krav som ställs besvarades endast av de kommuner som svarat att de ställer krav överhuvudtaget. Generella slutsatser bör dras med viss försiktighet.

- ▶ **Tre av fyra kommuner har resepolicy eller liknande riktlinjer** som anger arbetsgivarens syn på trafiksäkerhet vid medarbetarnas tjänsteresor. Denna innehåller i regel (men inte för alla kommuner) krav om nykterhet, hastighetsefterlevnad, säkra fordon och bältesanvändning. Det är bara var tredje av dessa kommuner följer upp kraven som ställs i resepolicy.
- ▶ **Tre av fyra kommuner ställer alltid trafiksäkerhetskrav på sina egna personbilar**, men endast hälften av dessa följer även upp kraven. Kraven rör ofta antisladdsystem, bältespåminnarsystem, alkolås samt krocksäkerhet, medan betydligt färre ställer krav på hastighetsstyrningssystem.
- ▶ **Organisationen av transporter ser olika ut i kommunerna.** De flesta kommuner har upphandlad skolskjuts (cirka var femte kommun har skolskjuts i egen regi). Runt hälften har både upphandlade och egna persontransporter som inte är skolskjuts (till exempel färdtjänst). Mer än hälften av kommunerna har både upphandlade och egna godstransporter.
- ▶ **Mer än hälften av kommunerna ställer alltid trafiksäkerhetskrav på person- och godstransporter**, oavsett om den är egen eller upphandlad. Flest ställer trafiksäkerhetskrav på skolskjutsen: 87 % av kommunerna ställer alltid trafiksäkerhetskrav på skolskjuts i egen regi (82 % för upphandlad). Lägst är andelen för upphandlade godstransporter (56 %).
- ▶ **Mer än hälften av kommunerna ställer krav på att leverantörer av transporter kan uppvisa systematiskt trafiksäkerhetsarbete genom certifiering eller liknande.** Detta görs oftare för godstransporter. Av de som ställer trafiksäkerhetskrav på godstransporter överhuvudtaget, är det 73 % som ställer krav på att leverantörer är certifierande enligt ISO 39001 genom ackrediterad part eller genom Sveriges Åkeriföretag, är godkända enligt branschkoncept (till exempel Fair Transport) eller kan visa på systematiskt trafiksäkerhetsarbete på annat sätt. Motsvarande siffra för skolskjuts och andra persontransporter är knappt 60 %.
- ▶ **Av de kommuner som ställer trafiksäkerhetskrav, följer runt hälften upp kraven.** Flest kommuner följer alltid upp krav som ställs på skolskjuts i egen regi (67 %). Endast 30 % av de kravställande kommunerna följer alltid upp krav för upphandlade godstransporter.
- ▶ **Nykterhet följt av bältesanvändning får störst fokus, medan hastighet får minst fokus i kommunernas kravställande – oavsett om det gäller egna eller upphandlade transporter.** För egna transporter ställs i regel krav om förarens nykterhet och för upphandlade transporter ställs ofta krav om att leverantörer ska redovisa trafiksäkerhetspolicy avseende nykterhet. För fordonen ställs ganska ofta krav på alkolås. Relativt få ställer dock

krav om att det finns hastighetsstyrningssystem i fordonen. Därutöver finns specifika krav på rutiner för vissa transporter som många kommuner ställer till exempel att informera skolskjutsresenärer om att använda säkerhetsbältet samt rutiner för säker fastsättning av rullstolar och andra hjälpmedel i färdtjänsten. Få följer dock upp kraven.

- ▶ **Många kommuner känner inte till vilka krav som ställs, eller om de följs upp.** Det vittnar om hur svårt det är att få en överblick på hur systematiken ser ut vad gäller kommunernas roll som upphandlare och kravställare när det gäller säkra fordon, resor och transporter.
- ▶ **Nästan inga kommuner ställer trafiksäkerhetskrav på föreningar** i form av exempelvis krav på resepolicy eller liknande för att föreningar ska få verksamhetsbidrag.

4.3 Rekommendationer för mätmetod

Rekommendationer för fortsatt arbete med en mätmetod som belyser kommunernas roll i indikatorn ”Systematiskt trafiksäkerhetsarbete i linje med ISO 39001” bör ställa sig frågan om den systematiken går att mäta överhuvudtaget. Utredningen menar att systematiken visst går att mäta, och att mätningen i sig bidrar till att lyfta fram betydelsen av upphandling och kravställande, men att utformningen och genomförandet av mätningen är avgörande, inte minst för att säkerställa en bättre svarsfrekvens. Med utgångspunkt i erfarenheter från den enkätundersökning som genomfördes inom utredningen under hösten 2019, och samtal med representanter från två av storstäderna, kan följande rekommendationer ges för kommande mätningar.

Använd frågorna som inspirerats av Trafiksäkerhetsrevisionen

Kommande mätningar bör utgå från en enkät med frågor av den typen som användes i enkäten. Dessa frågor baseras på SKR:s modell för kommunal trafiksäkerhetsrevision där kraven i ISO 39001 är integrerade, och fungerar i stort sett bra (några justeringar föreslås nedan). Frågor och svarsalternativ från revisionens frågeenkäter har anpassats för att fungera för en ”lagom” omfattande enkätundersökning som kan ställas brett till kommunerna.

Frågor om kommunernas kravställande i upphandling bör dock formuleras om något så att de avser *det senaste tecknade avtalet* eller liknande formulering. En sådan formulering av frågorna hanterar att det kan finnas flera avtal med olika krav liksom också att pågående upphandling där man kan ha skärpt kraven. Det förändrar också svarsalternativen till ja/nej-frågor (till skillnad från enkäten som provades i den här utredningen som hade svarsalternativen ja, alltid / ja, ofta / ja, ibland / nej, aldrig).

Låt ansvarsområden strukturera enkäten

Frågorna i enkäten fungerade bra i det stora hela, men det är lämpligt att skära enkäten på annat sätt än det upplägg som användes för provmätningen. Enkäten bör istället struktureras utifrån relevanta ansvarsområden, förslagsvis:

- ▶ Resepolicy
- ▶ Kommunens personbilar
- ▶ Skolskjuts

- ▶ Serviceresor
- ▶ Gods-/varutransporter (såsom matleveranser)
- ▶ Renhållning

Väghållning utgår av skäl som nämndes i föregående kapitel, det vill säga att det är resultatet av väghållningen som är viktigast ur trafiksäkerhetssynpunkt och att det redan mäts genom indikatorn ”Andel kommuner med god kvalitet på underhåll av cykelvägar”.

Ovan föreslagna skärning av enkäten gör det lättare för kommunerna att dela upp enkäten mellan olika förvaltningar/enheter (eller ge till kommunala bolag) som kan svara på det aktuella området.

Förslag på omstrukturerad enkät visas i bilaga 2.

Skicka ut delar av enkäten årsvis

Uppgiftslämnandet blir mindre omfattande för kommunerna om enkäter för ett begränsat antal ansvarsområden distribueras åt gången. Kanske bara ett ansvarsområde ingår i en enkät om det är ett omfattande område, medan en enkät innehållande flera mindre områden kan gå ut samtidigt. Det vill säga att istället för att göra en stor mätning vartannat eller vart tredje år, kan ansvarsområdena (de som nämndes ovan) fördelas ut med en mindre årlig mätning så att kommunerna inte får hela enkäten på en gång.

Tillvägagångssätt för uppgiftslämnande/rapportering

Det är viktigt att kommunerna får en enkel överblick för uppgiftslämnandet. Enkätundersökningen som genomfördes under hösten 2019 gjordes med en webb-enkät (av resursskäl) och då är det svårare att få en överblick för hela enkäten genom att respondenten måste klicka sig fram och tillbaka mellan enskilda frågor/avsnitt. Det blir också problematiskt om det är flera uppgiftslämnare på en kommun. Kommande mätningar bör alltså skickas ut på ett sätt som innebär att mottagaren får en överblick över de uppgifter som efterfrågas, oavsett hur dessa uppgifter sedan ska inrapporteras till Trafikverket.

Enkäten bör ställas till stads-/kommunledningskontoren i kommunerna som kan samordna uppgiftsinhämtningen. Se till att ha tillräckligt lång svarstid så att kommunerna hinner med det samordningsarbete det innebär att inhämta efterfrågade uppgifter, förslagsvis 1-2 månader.

Kommunens samlade svar kan inrapporteras till Trafikverket via ett webbformulär, postenkät eller telefonintervjuer som för drift- och underhållsindikatorn¹¹. Oavsett hur uppgifterna inrapporteras, är det samordningen av svaren på kommunen som är det kritiska momentet. Utredningen framhåller att det är lämpligt om det finns *mer än ett* alternativ för kommunen att rapportera till Trafikverket, till exempel att uppgifterna kan rapporteras via webbformulär och postenkät.

¹¹ Trafikverket PM från Analysgruppen Trafiksäkerhet (Ylva Berg): Mätning och bedömning av indikator 10 Drift och underhåll av cykelvägar. Daterat 2014-02-27.

Total undersökning eller mindre urval?

Utredningen tar inte ställning till om urvalet av kommuner ska begränsas eller vara en totalundersökning. Det är sannolikt en resursfråga att uppföljningen av drift- och underhållsindikatorn begränsas till kommuner med minst 40 000 invånare, vilket i mätningen 2018 omfattade 64 kommuner varav 55 svarade på enkäten.¹² Det finns fördelar med att gå ut brett till alla kommuner, inte minst det kommunikativa syftet i sig. Dessutom är svarsfrekvensen sannolikt något högre i mindre kommuner även efter föreslagna förbättringar genomförts. Om inte resurskrävande telefonintervjuer genomförs, kan totalundersökning övervägas.

4.4 Från enkätfrågor till indikator

Kommunerna samlar poäng

Enkäten i bilaga 2 föreslås som datainsamlingsmetod för indikatorn ”Systematiskt trafiksäkerhetsarbete i linje med ISO 39001”. Efter genomförd enkätundersökning i kommunerna måste svaren omvandlas till ett samlat mått för denna systematik.

För att överföra enkätsvaren till en indikator föreslås ett liknande tillvägagångssätt som för den enkätbaserade drift- och underhållsindikatorn. Kommunerna samlar då poäng för respektive fråga i enkäten. Hur många poäng som olika svarsalternativ i enkäten ger för respektive ansvarsområde framgår av bilaga 3.

Poängen summeras och ger ett mått som anger en standard: grön (god), gul (medelgod) respektive röd (mindre god) standard för det systematiska trafiksäkerhetsarbetet i linje med ISO 39001. Indikatorn kan då vara *andel kommuner med grön (god) standard vad gäller ett systematiskt trafiksäkerhetsarbete i linje med ISO 39001*.

Poängfördelning per ansvarsområde

En översikt för poängfördelningen för de sex ansvarsområdena visas i Tabell 4-1. Tabellen visar antal mått (det vill säga frågor från enkäten) som ingår i respektive ansvarsområde och maxpoängen för respektive område.

Observera att kommunerna antingen bedriver ett ansvarsområde i egen regi *eller* genom upphandling, och att de är fler mått (enkätfrågor) och poäng för upphandlade fordon, resor och transporter. Det innebär att maxpoängen kommer att variera beroende på hur kommunerna organiserar sina transporter.

¹² Trafikverket Publikation 2019:090. Analys av trafiksäkerhetsutvecklingen 2018. Målstyrning av trafiksäkerhetsarbetet mot etappmålen 2020.

Tabell 4-1 Antal mått (frågor) och poäng per ansvarsområde.

Ansvarsområde		Antal mått (frågor)	Maxpoäng
Resepolicy		7	11
Kommunens personbilar		8	22
Skolskjuts	Egen regi	11	30
	Upphandlad	15	40
Serviceresor	Egen regi	11	30
	Upphandlad	15	40
Gods-/varutransporter	Egen regi	10	26
	Upphandlad	14	36
Renhållning	Egen regi	11	30
	Upphandlad	15	40
Totalt		58–74	149–189

Bedömning av kvalitet

Kommunernas poäng summeras per ansvarsområde. För varje ansvarsområde finns tre kvalitetsnivåer definierade. Nivå 1 som är den högsta kvalitetsnivån och nivå 3 är den lägsta. Tabell 4-2 visar antal poäng som krävs för att uppnå nivå 1, 2 och 3.

Poängintervallen i tabellen är definierade utifrån följande princip som tillämpats för samtliga ansvarsområden:

- ▶ Nivå 1 innebär att trafiksäkerhetskrav ställs och följs upp.
- ▶ Nivå 2 innebär att trafiksäkerhetskrav ställs, men följs inte upp.
- ▶ Nivå 3 innebär att trafiksäkerhetskrav inte alls ställs.

Tabell 4-3 visar hur kommunerna i provmätningen fördelade sig på de tre nivåerna för ansvarsområdena.

Tabell 4-2 Antal poäng som krävs för att uppnå nivå 1, 2 och 3.

Ansvarsområde		Nivå 1	Nivå 2	Nivå 3	Maxpoäng
Resepolicy		8–11	3–7	0–2	11
Kommunens personbilar		16–22	8–15	0–7	22
Skolskjuts	Egen regi	24–30	10–23	0–9	30
	Upphandlad	32–40	16–31	0–15	40
Serviceresor	Egen regi	24–30	10–23	0–9	30
	Upphandlad	32–40	16–31	0–15	40
Gods-/varutransporter	Egen regi	20–26	10–19	0–9	26
	Upphandlad	28–36	14–27	0–13	36
Renhållning	Egen regi	24–30	10–23	0–9	30
	Upphandlad	32–40	16–31	0–15	40

Tabell 4-3 Antal kommuner inom olika nivåer för ansvarsområdena enligt provmätningen. Observera att i provmätningen ställdes frågor om "andra persontransporter än skolskjuts" där service-resor ingick och att renhållning ingick i gods-/varutransporter.

Ansvarsområde		Nivå 1	Nivå 2	Nivå 3
Resepolicy		14	37	3
Kommunens personbilar		6	47	12
Skolskjuts	Egen regi	2	9	4
	Upphandlad	5	20	27
Serviceresor	Egen regi	2	21	1
	Upphandlad	1	10	18
Gods-/varutransporter	Egen regi	6	18	17
	Upphandlad	2	10	25
Renhållning	Egen regi	-	-	-
	Upphandlad	-	-	-

För att räkna fram en sammanvägd indikator för ett systematiskt trafiksäkerhetsarbete i linje med ISO 39001 används de poängkrav som visas i Tabell 4-4. För vissa ansvarsområden kan det vara så att en kommun har både egna och upphandlade transporter, till exempel kan det vara så för gods-/varutransporter. I så fall väljs den del av området (egen regi eller upphandlad) med lägst resultat.

Tabell 4-4 visar även utfallet i provmätningen som innebär att endast en kommun av de 67 som deltog i mätningen kan uppvisa en grön (god) standard vad gäller ett systematiskt trafiksäkerhetsarbete i linje med ISO 39001. Detta är inte att betrakta som ett skarpt värde genom att det baseras på enkätdata med ganska stort externt och internt bortfall och som föreslås en del förbättringar enligt ovan.

Tabell 4-4 Poängkrav för olika kvalitetsnivåer för ett systematiskt trafiksäkerhetsarbete i linje med ISO 39001, och utfallet i de 67 kommuner som deltog i provmätningen. Vad som avses med nivå 1, 2 och 3 framgår av tabell 4-2.

Kvalitet	Krav	Utfall i provmätningen
Grön / god	Minst hälften av ansvarsområdena i nivå 1 och resterande i nivå 2. Inga områden i nivå 3.	En kommun
Gul / medelgod	Uppfyller inte kraven för grön kvalitet, men har samtidigt max ett ansvarsområde i nivå 3.	37 kommuner
Röd / låg	Två eller flera ansvarsområden i nivå 3.	29 kommuner

4.5 Slutord

Denna utredning har fokuserat på kommunernas systematik som upphandlare och kravställare för säkra fordon, resor och transporter. Indikatorn "Systematiskt trafiksäkerhetsarbete i linje med ISO 39001" utgår från ledningssystemstandarden för vägtrafiksäkerhet, ISO 39001. Väsentliga delar ur ISO-standarden har använts som underlag för kriterier som kan definiera en systematik i linje med ISO 39001 och SKR:s modell för kommunal trafiksäkerhetsrevision där krav från

ISO 39001 är integrerade har varit en utgångspunkt. Kommunerna kan genom kravställning och upphandling verka för ett mer systematiskt trafiksäkerhetsarbete genom att ställa krav internt och på att leverantörer har en trafiksäkerhetspolicy och rutiner som bidrar till ökad trafiksäkerhet genom inte minst bättre hastighetsefterlevnad, nykterhet och bältesanvändning. Att såväl kommuner som leverantörer följer upp och återför erfarenheter är viktigt för ständig förbättring av trafiksäkerhetsarbetet vilket är en grundläggande del i ISO 39001. När det gäller uppföljning konstateras en stor förbättringspotential enligt den provmätning som genomfördes inom utredningen.

Kommunerna är i fokus i denna utredning. Det finns andra aktörer (och transportköpare) som genom sina verksamheter också påverkar trafiksäkerheten i Sverige och som bör beaktas i en indikator som rör ett systematiskt trafiksäkerhetsarbete i linje med ISO 39001. Fortsatt arbete får utröna hur dessa aktörers systematik bör hanteras i indikatorn och för detta arbete kan resultat, slutsatser och rekommendationer som presenteras i denna rapport utgöra underlag.

5. Referenser

Förordning (2009:1) om miljö- och trafiksäkerhetskrav för myndigheters bilar och bilresor.

Kaijser, B., Gibrand, M., Nilsson, A. (2013). Uppgradering av Kommunal Trafiksäkerhetsrevision – integrering av nationella etappmål och ISO 39001. Trivector Rapport 2013:5. Stockholm, Sverige: Trivector Traffic AB.

Lindberg, J., Söderström, L., Nilsson, A., Linderholm, L. (2004). Analys och revision av kommuners trafiksäkerhetsarbete : Huvudrapport. Trivector Rapport 2004:2. Stockholm, Sverige: Trivector Traffic AB.

Mattsson K. (2013). ISO 39001 : Hur kan den tillämpas av kommunal väghållare : Trafikkontoret Göteborgs stad – ett pilotfall. Sweco.

Nilsson, A., Wennberg, H. (2019). Förstudie om inriktning för Göteborgs arbete med trafiksäkerhet. Trivector Rapport 2019:24. Göteborg, Sverige: Trivector Traffic AB.

SKR. Material för kommunal trafiksäkerhetsrevision:
<https://skr.se/samhallsplaneringinfrastruktur/trafikinfrastruktur/trafikplaneringtrafiksakerhet/trafiksakerhet/trafiksakerhetsrevision.3274.html>

SKL (2014). Skolskjutshandboken: Trygga, säkra och kostnadseffektiva elevresor.

SKL och Trafikverket (2011). Handbok för godstransporter i den goda staden.

Svenska Kommunförbundet (2004). Upphandling av transporter – för säker trafik och bra miljö.

Swedish Standards Institute (2012). Svensk standard SS-ISO 39001: 2012.

Trafikverket PM från Analysgruppen Trafiksäkerhet (Ylva Berg), 2014-02-27: Mätning och bedömning av indikator 10 Drift och underhåll av cykelvägar.

Trafikverket Publikation 2019:090. Analys av trafiksäkerhetsutvecklingen 2018. Målstyrning av trafiksäkerhetsarbetet mot etappmålen 2020.

Vägtrafikinspektionen (2008). Kommunal trafiksäkerhetsrevision – erfarenheter från sju kommuner.

Wennberg, H., Gibrand, M. m.fl. (2014). Kommunal trafiksäkerhetsrevision – uppgradering och pilottestning. Trivector Rapport 2014:4. Lund, Sverige: Trivector Traffic AB.

Wennberg, H., Nilsson, A., Åström, J. (2019). Utvärdering av målstyrningen av trafiksäkerhetsarbetet. Trivector Rapport 2019:28. Lund, Sverige: Trivector Traffic AB.

Vägverket Publikation 2008:11. Andel transportköpare som ställer miljö- och trafiksäkerhetskrav vid upphandling av transporter.

Bilaga 1: Enkät för provmätningen

Frågeformulär om kommunen som upphandlare och kravställare för säkra fordon, resor och transporter

Trafikverket arbetar utifrån Nollvisionen för att minska antalet skadade och dödade i trafiken. Varje år görs en uppföljning av trafiksäkerheten i Sverige. Genom denna enkät önskar Trafikverket få en bild av kommunens roll som upphandlare och kravställare för säkra fordon, resor och transporter.

Enkäten innehåller frågor om kommunens trafiksäkerhetskrav för kommunanställdas tjänsteresor samt för egna och upphandlade fordon, resor och transporter. Det är första gången som denna enkätundersökning görs. Resultatet från enkätundersökningen kommer därför också att utgöra underlag för utformningen av kommande uppföljningar.

Tack på förhand för att du och din kommun besvarar enkäten!

Bakgrundsuppgifter

Kommun	Rullista
--------	----------

Enkäten besvarad av

Namn:	
Enhet:	
Telefon:	
E-postadress:	

Kommunens egna fordon, resor och transporter

RESEPOLICY

1. Har kommunen en **respolicy eller liknade riktlinjer** som anger arbetsgivarens syn på trafiksäkerhet vid medarbetarnas tjänsteresor?

Tjänsteresor avser de resor som medarbetare gör i tjänsten och där kommunerna har ett ansvar som arbetsgivare. Det avser exempelvis medarbetares resor till möten och andra tjänsteärenden och hemtjänstens resor till brukare.

- ☐ Ja
☐ Nej (om nej, gå till fråga 4)

Om ja på fråga 1:

2. Vad av följande innehåller kommunens **respolicy/riktlinjer**?

	Ja	Nej
Krav och råd för hastighetsefterlevnad.	☐	☐
Krav och råd för nykterhet.	☐	☐
Krav och råd för bältesanvändning.	☐	☐
Krav och råd för säkra fordon vid tjänsteresor (då privat fordon ska användas i tjänsten eller fordon ska hyras eller leasas).	☐	☐

3a. Följer kommunen upp efterlevnad av kraven i **respolicy/riktlinjer** för medarbetarnas tjänsteresor?

- ☐ Ja
☐ Nej

3b. Om ja, hur följer kommunen upp efterlevnad av kraven i **respolicy/riktlinjer**?

--

KOMMUNENS PERSONBILAR

4. Ställer kommunen trafiksäkerhetskrav för sina **personbilar**?

- ☐ Ja, alltid
☐ Ja, ofta
☐ Ja, ibland
☐ Nej, aldrig

5. Om ja, följer kommunen upp personbilarnas trafiksäkerhetsstandard?

- ☐ Ja, alltid
☐ Ja, ofta
☐ Ja, ibland
☐ Nej, aldrig (*om nej, gå till fråga 7*)

Om ja på fråga 4:

6a. Vilka av följande krav ställs på kommunens **personbilar**?

	Krav ställs och följs upp	Krav ställs, men följs inte upp	Krav ställs inte	Vet ej
Att personbilarna har minst 5 stjärnor enligt Euro NCAP.	☐	☐	☐	☐
Att personbilarna har minst 2 stjärnor i Euro NCAP:s bedömning för fotgängarsäkerhet.	☐	☐	☐	☐
Att bilarna är utrustade med hastighetsstyrningssystem (ISA)	☐	☐	☐	☐
Att bilarna är utrustade med andra system för hastighetsefterlevnad (än ISA).	☐	☐	☐	☐
Att bilarna är utrustade med alkolås	☐	☐	☐	☐
Att andra system för att verifiera nykterhet används, t ex utandningsprov i kombination med andra system som nyckelskåp, id 06 kort eller liknande.	☐	☐	☐	☐
Att personbilarna är utrustade med bältespåminnarsystem.	☐	☐	☐	☐
Att personbilarna är utrustade med antisladdsystem (ESP, ESC, DSTC).	☐	☐	☐	☐

6b. Om uppföljning görs, berätta gärna mer om hur kommunen följer upp kraven på personbilarna.

KOMMUNENS EGNA TRANSPORTER

7. Ställer kommunen trafiksäkerhetskrav på **skolskjuts i egen regi**?

- ☐ Ja, alltid
☐ Ja, ofta
☐ Ja, ibland
☐ Nej, aldrig

☐ Vår skolskjuts är inte i egen regi

8. Om ja, följer kommunen upp trafiksäkerhetskraven på **skolskjuts i egen regi**?

- ☐ Ja, alltid
☐ Ja, ofta
☐ Ja, ibland
☐ Nej, aldrig

Om ja på fråga 7 (annars gå till fråga 10):

9a. Vilka av följande krav ställs på **skolskjuts i egen regi** vad gäller transporten?

	Krav ställs och följs upp	Krav ställs, men följs inte upp	Krav ställs inte	Vet ej
Att förare följer hastighetsgränser.	☐	☐	☐	☐
Att förare kör nykter.	☐	☐	☐	☐
Att förare använder bilbälte.	☐	☐	☐	☐
Att rutiner tillämpas för att förare informerar resenärer om att använda bältet.	☐	☐	☐	☐

9b. Vilka av följande krav ställs på **skolskjuts i egen regi** vad gäller fordonen?

	Krav ställs och följs upp	Krav ställs, men följs inte upp	Krav ställs inte	Vet ej
Att fordon är utrustade med hastighetsstyrningssystem (ISA)	☐	☐	☐	☐
Att andra system för hastighetsefterlevnad används (än ISA)	☐	☐	☐	☐
Att fordon är utrustade med alkolås	☐	☐	☐	☐
Att andra system för att verifiera nykterhet används, t ex utandningsprov i kombination med andra system som nyckelskåp, id 06 kort eller liknande	☐	☐	☐	☐

Att fordon är utrustat med trepunktsbälte, bältessträckare och nackstöd på samtliga platser.	☐	☐	☐	☐
Att personbilar har minst 5 stjärnor enligt Euro NCAP.	☐	☐	☐	☐
Att personbilar har minst 2 stjärnor i Euro NCAP:s bedömning för fotgängarsäkerhet.	☐	☐	☐	☐

9c. Om uppföljning görs, berätta gärna mer om hur kommunen följer upp trafiksäkerhetskrav på **skolskjuts i egen regi**.

10. Ställer kommunen trafiksäkerhetskrav för **andra egna persontransporter (än skolskjuts)**?

- ☐ Ja, alltid
☐ Ja, ofta
☐ Ja, ibland
☐ Nej, aldrig
- ☐ Vi har inga andra egna persontransporter

11. Om ja, följer kommunen upp trafiksäkerhetskraven för **andra egna persontransporter (än skolskjuts)**?

- ☐ Ja, alltid
☐ Ja, ofta
☐ Ja, ibland
☐ Nej, aldrig

Om ja på fråga 10 (annars gå till fråga 13):

12a. Vilka av följande krav ställs för **andra egna persontransporter (än skolskjuts)** vad gäller transporten?

	Krav ställs och följs upp	Krav ställs, men följs inte upp	Krav ställs inte	Vet ej
Att förare följer hastighetsgränser.	☐	☐	☐	☐
Att förare kör nykter.	☐	☐	☐	☐
Att förare använder bilbälte.	☐	☐	☐	☐

Om färdtjänst: Att rutiner tillämpas för säker fastsättning av rullstolar och andra hjälpmedel.	☐	☐	☐	☐
---	--------------------------	--------------------------	--------------------------	--------------------------

12b. Vilka av följande krav ställs för **andra egna persontransporter (än skolskjuts)** vad gäller fordonen?

	Krav ställs och följs upp	Krav ställs, men följs inte upp	Krav ställs inte	Vet ej
Att fordon är utrustade med hastighetsstyrningssystem (ISA)	☐	☐	☐	☐
Att andra system för hastighetsefterlevnad används (än ISA)	☐	☐	☐	☐
Att fordon är utrustade med alkolås	☐	☐	☐	☐
Att andra system för att verifiera nykterhet används, t ex utandningsprov i kombination med andra system som nyckelskåp, id 06 kort eller liknande	☐	☐	☐	☐
Att fordon är utrustade med bältes-påminnarsystem.	☐	☐	☐	☐
Att personbilar har minst 5 stjärnor enligt Euro NCAP.	☐	☐	☐	☐
Att personbilar har minst 2 stjärnor i Euro NCAP:s bedömning för fotgängarsäkerhet.	☐	☐	☐	☐

12c. Om uppföljning görs, berätta gärna mer om hur kommunen följer upp trafiksäkerhetskrav för **andra egna persontransporter (än skolskjuts)**.

13. Ställer kommunen trafiksäkerhetskrav för **egna gods- och varutransporter** inklusive renhållning, väghållning etc.?

- ☐ Ja, alltid
- ☐ Ja, ofta
- ☐ Ja, ibland
- ☐ Nej, aldrig

- ☐ Vi har inga andra egna gods- och varutransporter

14. Om ja, följer kommunen upp trafiksäkerhetskraven för **egna gods- och varutransporter** inklusive renhållning, väghållning etc.?

- ☐ Ja, alltid
☐ Ja, ofta
☐ Ja, ibland
☐ Nej, aldrig

Om ja på fråga 13 (annars gå till fråga 16):

15a. Vilka av följande krav ställs för **egna gods- och varutransporter** inklusive renhållning, väghållning etc. vad gäller transporten?

	Krav ställs och följs upp	Krav ställs, men följs inte upp	Krav ställs inte	Vet ej
Att förare följer hastighetsgränser.	☐	☐	☐	☐
Att förare kör nykter.	☐	☐	☐	☐
Att förare använder bilbälte.	☐	☐	☐	☐

15b. Vilka av följande krav ställs för **egna gods- och varutransporter** inklusive renhållning, väghållning etc. vad gäller fordonen?

	Krav ställs och följs upp	Krav ställs, men följs inte upp	Krav ställs inte	Vet ej
Att fordon är utrustade med hastighetsstyrningssystem (ISA)	☐	☐	☐	☐
Att andra system för hastighetsefterlevnad används (än ISA)	☐	☐	☐	☐
Att fordon är utrustade med alkolås	☐	☐	☐	☐
Att andra system för att verifiera nykterhet används, t ex utandningsprov i kombination med andra system som nyckelskåp, id 06 kort eller liknande	☐	☐	☐	☐
Att fordon är utrustade med bältespåminnarsystem.	☐	☐	☐	☐
Att personbilar har minst 5 stjärnor enligt Euro NCAP.	☐	☐	☐	☐
Att personbilar har minst 2 stjärnor i Euro NCAP:s bedömning för fotgängarsäkerhet.	☐	☐	☐	☐

15c. Om uppföljning görs, berätta gärna mer om hur kommunen följer upp trafiksäkerhetskrav för **egna gods- och varutransporter** inklusive renhållning, våghållning etc.

Upphandlade fordon, resor och transporter

PERSONTRANSPORTER (UPPHANDLADE)

16. Ställer kommunen trafiksäkerhetskrav på leverantörer av **skolskjuts**?

- ☐ Ja, alltid
- ☐ Ja, ofta
- ☐ Ja, ibland
- ☐ Nej, aldrig

- ☐ Har ingen upphandlad skolskjuts

17. Om ja, följer kommunen upp de trafiksäkerhetskrav som ställs på leverantörer av **skolskjuts**?

- ☐ Ja, alltid
- ☐ Ja, ofta
- ☐ Ja, ibland
- ☐ Nej, aldrig

Om ja på fråga 16 (annars gå till fråga 20):

18. Ställer kommunen krav på att leverantörer av **skolskjuts** kan uppvisa ett systematiskt trafiksäkerhetsarbete genom certifiering eller liknande?

- ☐ Ja, att leverantörens trafiksäkerhetsarbete är certifierat enligt ISO 39001 genom ackrediterat certifieringsorgan
- ☐ Ja, att leverantörens trafiksäkerhetsarbete är certifierat enligt ISO 39001 genom annan, icke-ackrediterad part (t ex Sveriges Åkeriföretag har egen certifiering)
- ☐ Ja, att leverantörens trafiksäkerhetsarbete är certifierat/godkänt enligt annat koncept i branschen (t ex Säker och grön taxi, Fair Transport eller annat koncept)
- ☐ Ja, att leverantören kan visa på ett systematiskt trafiksäkerhetsarbete på annat sätt än genom ISO-certifiering och branschkoncept.
- ☐ Nej, krav ställs inte på certifiering eller liknande.

Plats för eventuell kommentar:

19a. Vilka av följande krav ställs på leverantörer av **skolskjuts** vad gäller transporten?

	Krav ställs och följs upp	Krav ställs, men följs inte upp	Krav ställs inte	Vet ej
Att leverantören redovisar trafiksäkerhetspolicy för:				
- hastighetsefterlevnad	☐	☐	☐	☐
- nykterhet	☐	☐	☐	☐
- bältesanvändning	☐	☐	☐	☐
Att leverantören redovisar rutiner för att förare informerar resenärer om att använda bälte.	☐	☐	☐	☐
Att leverantören redovisar resultat från egenkontroller av:				
- hastighetsöverträdelser.	☐	☐	☐	☐
- nykterhet.	☐	☐	☐	☐
- bältesanvändning.	☐	☐	☐	☐

19b. Vilka av följande krav ställs på leverantörer av **skolskjuts** vad gäller fordonet?

	Krav ställs och följs upp	Krav ställs, men följs inte upp	Krav ställs inte	Vet ej
Att fordon är utrustade med hastighetsstyrningssystem (ISA)	☐	☐	☐	☐
Att andra system för hastighetsefterlevnad används (än ISA)	☐	☐	☐	☐
Att fordon är utrustade med alkolås	☐	☐	☐	☐
Att andra system för att verifiera nykterhet används, t ex utandningsprov i kombination med andra system som nyckelskåp, id 06 kort eller liknande	☐	☐	☐	☐
Att fordon är utrustat med trepunktsbälte, bältessträckare och nackstöd på samtliga platser.	☐	☐	☐	☐
Att personbilar har minst 5 stjärnor enligt Euro NCAP.	☐	☐	☐	☐
Att personbilar har minst 2 stjärnor i Euro NCAP:s bedömning för fotgängarsäkerhet.	☐	☐	☐	☐

19c. Om uppföljning görs, berätta gärna mer om hur kommunen följer upp de trafiksäkerhetskrav som ställs på leverantörer av **skolskjuts**.

20. Ställer kommunen trafiksäkerhetskrav på leverantörer av **andra persontransporter (än skolskjuts)** såsom färdtjänst, sjukresor och hemtjänstens resor (om upphandlad)?

- ☐ Ja, alltid
- ☐ Ja, ofta
- ☐ Ja, ibland
- ☐ Nej, aldrig

- ☐ Har inga andra upphandlade persontransporter

21. Om ja, följer kommunen upp de trafiksäkerhetskrav som ställs på leverantörer av **andra persontransporter (än skolskjuts)**?

- ☐ Ja, alltid
- ☐ Ja, ofta
- ☐ Ja, ibland
- ☐ Nej, aldrig

Om ja på fråga 20 (annars gå till fråga 24):

22. Ställer kommunen krav på att leverantörer av **andra persontransporter (än skolskjuts)** kan uppvisa ett systematiskt trafiksäkerhetsarbete genom certifiering eller liknande?

- ☐ Ja, att leverantörens trafiksäkerhetsarbete är certifierat enligt ISO 39001 genom ackrediterat certifieringsorgan
- ☐ Ja, att leverantörens trafiksäkerhetsarbete är certifierat enligt ISO 39001 genom annan, icke-ackrediterad part (t ex Sveriges Åkeriföretag har egen certifiering)
- ☐ Ja, att leverantörens trafiksäkerhetsarbete är certifierat/godkänt enligt annat koncept i branschen (t ex Säker och grön taxi, Fair Transport eller annat koncept)
- ☐ Ja, att leverantören kan visa på ett systematiskt trafiksäkerhetsarbete på annat sätt än genom ISO-certifiering och branschkoncept.
- ☐ Nej, krav ställs inte på certifiering eller liknande.

Plats för eventuell kommentar:

23a. Vilka av följande krav ställs för leverantörer av **andra egna persontransporter (än skolskjuts)** vad gäller transporten?

	Krav ställs och följs upp	Krav ställs, men följs inte upp	Krav ställs inte	Vet ej
Att leverantören redovisar trafiksäkerhetspolicy för:				
- hastighetsefterlevnad	☐	☐	☐	☐
- nykterhet	☐	☐	☐	☐
- bältesanvändning	☐	☐	☐	☐
Om färdtjänst: Att rutiner tillämpas för säker fastsättning av rullstolar och andra hjälpmedel.	☐	☐	☐	☐
Att leverantören redovisar resultat från egenkontroller av:				
- hastighetsöverträdelser.	☐	☐	☐	☐
- nykterhet.	☐	☐	☐	☐
- bältesanvändning.	☐	☐	☐	☐

23b. Vilka av följande krav ställs för **andra egna persontransporter (än skolskjuts)** vad gäller fordonen?

	Krav ställs och följs upp	Krav ställs, men följs inte upp	Krav ställs inte	Vet ej
Att fordon är utrustade med hastighetsstyrningssystem (ISA)	☐	☐	☐	☐
Att andra system för hastighetsefterlevnad används (än ISA)	☐	☐	☐	☐
Att fordon är utrustade med alkolås	☐	☐	☐	☐
Att andra system för att verifiera nykterhet används, t ex utandningsprov i kombination med andra system som nyckelskåp, id 06 kort eller liknande	☐	☐	☐	☐
Att fordon är utrustade med bältespåminnarsystem.	☐	☐	☐	☐
Att personbilar har minst 5 stjärnor enligt Euro NCAP.	☐	☐	☐	☐
Att personbilar har minst 2 stjärnor i Euro NCAP:s bedömning för fotgängarsäkerhet.	☐	☐	☐	☐

23c. Om uppföljning görs, berätta gärna mer om hur kommunen följer upp de trafiksäkerhetskrav som ställs på leverantörer av **andra persontransporter (än skolskjuts)**.

GODS- OCH VARUTRANSPORTER (UPPHANDLADE)

24. Ställer kommunen trafiksäkerhetskrav på leverantörer av **gods- och varutransporter*** inklusive renhållning, väghållning etc.?

*) Gods- och varutransporter avser matutkörning och annan gods-/varuleverans i kommunen samt de transporter som görs inom renhållning, väghållning etc.

- ☐ Ja, alltid
- ☐ Ja, ofta
- ☐ Ja, ibland
- ☐ Nej, aldrig

- ☐ Har inga upphandlade gods- och varutransporter

25. Om ja, följer kommunen upp de trafiksäkerhetskrav som ställs på leverantörer av **gods- och varutransporter** inklusive renhållning, väghållning etc.?

- ☐ Ja, alltid
- ☐ Ja, ofta
- ☐ Ja, ibland
- ☐ Nej, aldrig

Om ja på fråga 24 (annars gå till fråga 28):

26. Ställer kommunen krav på att leverantörer av **gods- och varutransporter** inklusive renhållning, väghållning etc. kan uppvisa ett systematiskt trafiksäkerhetsarbete genom certifiering eller liknande?

- ☐ Ja, att leverantörens trafiksäkerhetsarbete är certifierat enligt ISO 39001 genom ackrediterat certifieringsorgan
- ☐ Ja, att leverantörens trafiksäkerhetsarbete är certifierat enligt ISO 39001 genom annan, icke-ackrediterad part (t ex Sveriges Åkeriföretag har egen certifiering)
- ☐ Ja, att leverantörens trafiksäkerhetsarbete är certifierat/godkänt enligt annat koncept i branschen (t ex Säker och grön taxi, Fair Transport eller annat koncept)
- ☐ Ja, att leverantören kan visa på ett systematiskt trafiksäkerhetsarbete på annat sätt än genom ISO-certifiering och branschkoncept.
- ☐ Nej, krav ställs inte på certifiering eller liknande.

Plats för eventuell kommentar:

27a. Vilka av följande krav ställs på leverantörer av **gods- och varutransporter** inklusive renhållning, väghållning etc. vad gäller transporten?

	Krav ställs och följs upp	Krav ställs, men följs inte upp	Krav ställs inte	Vet ej
Att leverantören redovisar trafiksäkerhetspolicy för:				
- hastighetsefterlevnad	☐	☐	☐	☐
- nykterhet	☐	☐	☐	☐
- bältesanvändning	☐	☐	☐	☐
Att leverantören redovisar resultat från egenkontroller av:				
- hastighetsöverträdelser.	☐	☐	☐	☐
- nykterhet.	☐	☐	☐	☐
- bältesanvändning.	☐	☐	☐	☐

27b. Vilka av följande krav ställs på leverantörer av **gods- och varutransporter** inklusive renhållning, väghållning etc. vad gäller fordonen?

	Krav ställs och följs upp	Krav ställs, men följs inte upp	Krav ställs inte	Vet ej
Att fordon är utrustade med hastighetsstyrningssystem (ISA)	☐	☐	☐	☐
Att andra system för hastighetsefterlevnad används (än ISA)	☐	☐	☐	☐
Att fordon är utrustade med alkolås	☐	☐	☐	☐
Att andra system för att verifiera nykterhet används, t ex utandningsprov i kombination med andra system som nyckelskåp, id 06 kort eller liknande	☐	☐	☐	☐
Att fordon är utrustade med bältespåminnarsystem.	☐	☐	☐	☐
Att personbilar har minst 5 stjärnor enligt Euro NCAP.	☐	☐	☐	☐

Att personbilar har minst 2 stjärnor i Euro NCAP:s bedömning för fotgängarsäkerhet.	☐	☐	☐	☐
---	--------------------------	--------------------------	--------------------------	--------------------------

27c. Om uppföljning görs, berätta gärna mer om hur kommunen följer upp trafiksäkerhetskrav som ställs på leverantörer av **gods- och varutransporter** inklusive renhållning, väghållning etc.

--

UNDERLEVERANTÖRER

Följande frågor besvaras endast av kommuner som ställer trafiksäkerhetskrav på leverantörer av transporter (svaret ja på fråga 16, 20 eller 24).

28a. Ställs motsvarande trafiksäkerhetskrav även på underleverantörer för person- och gods-/varutransporter?

- ☐ Ja, alltid
- ☐ Ja, ofta
- ☐ Ja, ibland
- ☐ Nej, aldrig

28b. Om ja, följs trafiksäkerhetskrav på underleverantörer upp?

- ☐ Ja, alltid
- ☐ Ja, ofta
- ☐ Ja, ibland
- ☐ Nej, aldrig

28c. Om uppföljning görs, berätta gärna mer om hur kommunen följer upp trafiksäkerhetskrav som ställs på underleverantörer för person- och gods-/varutransporter.

--

Kommunala bolags trafiksäkerhetskrav

29a. Ställer **kommunala bolag** trafiksäkerhetskrav på leverantörer av **persontransporter**?

- ☐ Ja, alltid
 - ☐ Ja, ofta
 - ☐ Ja, ibland
 - ☐ Nej, aldrig
 - ☐ Vet ej
- ☐ Har inga kommunala bolag med persontransporter

29b. Om ja, följer **kommunala bolag** upp de trafiksäkerhetskrav som ställs på leverantörer av **persontransporter**?

- ☐ Ja, alltid
- ☐ Ja, ofta
- ☐ Ja, ibland
- ☐ Nej, aldrig
- ☐ Vet ej

29c. Om uppföljning görs, berätta gärna mer om hur **kommunala bolag** följer upp de trafiksäkerhetskrav som ställs på leverantörer av **persontransporter**.

30a. Ställer **kommunala bolag** trafiksäkerhetskrav på leverantörer av **gods-/varutransporter**? (relevant för avfallsbolag, bostadsbolag, markbolag etc.)

- ☐ Ja, alltid
 - ☐ Ja, ofta
 - ☐ Ja, ibland
 - ☐ Nej, aldrig
 - ☐ Vet ej
- ☐ Har inga kommunala bolag med gods-/varutransporter

30b. Om ja, följer **kommunala bolag** upp de trafiksäkerhetskrav som ställs på leverantörer av **gods-/varutransporter**? (relevant för avfallsbolag, bostadsbolag, markbolag etc.)

- ☐ Ja, alltid
- ☐ Ja, ofta
- ☐ Ja, ibland
- ☐ Nej, aldrig
- ☐ Vet ej

30c. Om uppföljning görs, berätta gärna mer om hur **kommunala bolag** följer upp de trafiksäkerhetskrav som ställs på leverantörer av **gods-/varutransporter?** (relevant för avfallsbolag, bostadsbolag, markbolag etc.)

Krav på föreningar

31a. Ställer kommunen krav på resepolicy, eller andra krav som har betydelse för trafiksäkerheten, för att föreningar ska få verksamhetsbidrag?

- ☐ Ja
☐ Nej

31b. Om ja, berätta gärna mer om trafiksäkerhetskrav som ställs på föreningar för att få verksamhetsbidrag.

Kommentarer på enkätundersökningen

32a. Syftet med enkäten är att få en bild av systematiken vad gäller kommunernas roll som upphandlare och kravställare för säkra fordon, resor och transporter. Hur väl tycker du att frågorna i enkäten speglar denna roll och systematik?

- ☐ Mycket bra
☐ Ganska bra
☐ Varken eller
☐ Ganska dåligt
☐ Dåligt

32b. Utveckla gärna ditt svar:

Tack för din medverkan!

Bilaga 2: Förslag på enkätfrågor

I tabellerna nedan har frågorna i enkäten som användes i provmätningen strukturerats om till sex ansvarsområden enligt rekommendationerna i rapporten: resepolicy, kommunens personbilar, skolskjuts, serviceresor gods-/varutransporter samt renhållning.

Frågenumreringen nedan visar vilken fråga från provmätningenkäten som avses. Numreringen kan ersättas med annan numrering vid kommande mätningar.

Några frågor från provmätningenkäten föreslås att exkluderas i kommande mätningar för att göra den mindre omfattande, se ”exkluderade frågor” nedan.

RESEPOLICY

Fråga	Svarsalternativ
1. Har kommunen en resepolicy eller liknade riktlinjer som anger arbetsgivarens syn på trafiksäkerhet vid medarbetarnas tjänsteresor?	☐ Ja ☐ Nej
2. Vad av följande innehåller kommunens resepolicy?	
Krav och råd för hastighetsefterlevnad.	☐ Ja ☐ Nej
Krav och råd för nykterhet.	☐ Ja ☐ Nej
Krav och råd för bältesanvändning.	☐ Ja ☐ Nej
Krav och råd för säkra fordon vid tjänsteresor (då privat fordon ska användas i tjänsten eller fordon ska hyras/leasas).	☐ Ja ☐ Nej
3a. Följer kommunen upp efterlevnad av kraven i resepolicy för medarbetarnas tjänsteresor?	☐ Ja ☐ Nej
3b. Om ja, hur följer kommunen upp efterlevnad av kraven i resepolicy?	Öppen fråga
31a. Ställer kommunen krav på resepolicy, eller andra krav som har betydelse för trafiksäkerheten, för att föreningar ska få verksamhetsbidrag?	☐ Ja ☐ Nej

KOMMUNENS PERSONBILAR

Frågorna avser senaste inköp, avtal eller liknade.

Fråga	Svarsalternativ
4. Ställer kommunen trafiksäkerhetskrav för sina personbilar?	☐ Ja ☐ Nej
5. Om ja, följer kommunen upp personbilar- nas trafiksäkerhetsstandard?	☐ Ja ☐ Nej
6a. Vilka av följande krav ställs på kommunens personbilar?	
Att personbilarna har minst 5 stjärnor enligt Euro NCAP.	☐ Krav ställs och följs upp ☐ Krav ställs, men följs inte upp ☐ Krav ställs inte ☐ Vet ej
Att personbilarna har minst 2 stjärnor i Euro NCAP:s bedömning för fotgängarsäkerhet.	☐ Krav ställs och följs upp ☐ Krav ställs, men följs inte upp ☐ Krav ställs inte ☐ Vet ej
Att bilarna är utrustade med hastighetsstyrningssystem (ISA)	☐ Krav ställs och följs upp ☐ Krav ställs, men följs inte upp ☐ Krav ställs inte ☐ Vet ej
Att bilarna är utrustade med andra system för hastighetsefterlevnad (än ISA).	☐ Krav ställs och följs upp ☐ Krav ställs, men följs inte upp ☐ Krav ställs inte ☐ Vet ej
Att bilarna är utrustade med alkoholås	☐ Krav ställs och följs upp ☐ Krav ställs, men följs inte upp ☐ Krav ställs inte ☐ Vet ej
Att andra system för att verifiera nykterhet används, till exempel utandningsprov i kombination med andra system som nyckelskåp, id 06 kort eller liknande.	☐ Krav ställs och följs upp ☐ Krav ställs, men följs inte upp ☐ Krav ställs inte ☐ Vet ej
Att personbilarna är utrustade med bältespåminnersystem.	☐ Krav ställs och följs upp ☐ Krav ställs, men följs inte upp ☐ Krav ställs inte ☐ Vet ej
Att personbilarna är utrustade med antisladdsystem (ESP, ESC, DSTC).	☐ Krav ställs och följs upp ☐ Krav ställs, men följs inte upp ☐ Krav ställs inte ☐ Vet ej
6b. Om uppföljning görs, hur följer kommunen upp trafiksäkerhetskraven som ställs på personbilarna?	Öppen fråga

SKOLSKJUTS

För kommuner med skolskjuts i **egen regi** föreslås följande frågor. Frågorna avser senaste verksamhetsåret.

Fråga	Svarsalternativ
7. Ställer kommunen trafiksäkerhetskrav på skolskjuts i egen regi?	☐ Ja ☐ Nej
8. Om ja, följer kommunen upp trafiksäkerhetskraven på skolskjuts i egen regi?	☐ Ja ☐ Nej
9a. Vilka av följande krav ställs på skolskjuts i egen regi vad gäller transporten?	
Att förare följer hastighetsgränser.	☐ Krav ställs och följs upp ☐ Krav ställs, men följs inte upp ☐ Krav ställs inte ☐ Vet ej
Att förare kör nykter.	☐ Krav ställs och följs upp ☐ Krav ställs, men följs inte upp ☐ Krav ställs inte ☐ Vet ej
Att förare använder bilbälte.	☐ Krav ställs och följs upp ☐ Krav ställs, men följs inte upp ☐ Krav ställs inte ☐ Vet ej
Att rutiner tillämpas för att förare informerar resenärer om att använda bältet.	☐ Krav ställs och följs upp ☐ Krav ställs, men följs inte upp ☐ Krav ställs inte ☐ Vet ej
9b. Vilka av följande krav ställs på skolskjuts i egen regi vad gäller fordonen?	
Att fordon är utrustade med hastighetsstyrningssystem (ISA)	☐ Krav ställs och följs upp ☐ Krav ställs, men följs inte upp ☐ Krav ställs inte ☐ Vet ej
Att andra system för hastighetsefterlevnad används (än ISA)	☐ Krav ställs och följs upp ☐ Krav ställs, men följs inte upp ☐ Krav ställs inte ☐ Vet ej
Att fordon är utrustade med alkolås	☐ Krav ställs och följs upp ☐ Krav ställs, men följs inte upp ☐ Krav ställs inte ☐ Vet ej
Att andra system för att verifiera nykterhet används, till exempel utandningsprov i kombination med andra system som nyckelskåp, id 06 kort eller liknande	☐ Krav ställs och följs upp ☐ Krav ställs, men följs inte upp ☐ Krav ställs inte ☐ Vet ej
Att fordon är utrustat med trepunktsbälte, bältessträckare och nackstöd på samtliga platser.	☐ Krav ställs och följs upp ☐ Krav ställs, men följs inte upp ☐ Krav ställs inte ☐ Vet ej
Att personbilar har minst 5 stjärnor enligt Euro NCAP.	☐ Krav ställs och följs upp ☐ Krav ställs, men följs inte upp ☐ Krav ställs inte ☐ Vet ej
Att personbilar har minst 2 stjärnor i Euro NCAP:s bedömning för fotgängarsäkerhet.	☐ Krav ställs och följs upp ☐ Krav ställs, men följs inte upp ☐ Krav ställs inte

	☐ Vet ej
9c. Om uppföljning görs, hur följer kommunen upp trafiksäkerhetskrav på skolskjuts i egen regi?	Öppen fråga

För kommuner med **upphandlad skolskjuts** föreslås följande frågor. Frågorna avser senaste upphandlingen.

Fråga	Svarsalternativ
16. Ställer kommunen trafiksäkerhetskrav på leverantörer av skolskjuts?	☐ Ja ☐ Nej
17. Om ja, följer kommunen upp de trafiksäkerhetskrav som ställs på leverantörer av skolskjuts?	☐ Ja ☐ Nej
18. Ställer kommunen krav på att leverantörer av skolskjuts kan uppvisa ett systematiskt trafiksäkerhetsarbete genom certifiering eller liknande?	☐ Ja, att leverantörens trafiksäkerhetsarbete är certifierat enligt ISO 39001 genom ackrediterat certifieringsorgan ☐ Ja, att leverantörens trafiksäkerhetsarbete är certifierat enligt ISO 39001 genom annan, icke-ackrediterad part (t ex Sveriges Åkeriföretag har egen certifiering) ☐ Ja, att leverantörens trafiksäkerhetsarbete är certifierat/godkänt enligt annat koncept i branschen (t ex Säker och grön taxi, Fair Transport eller annat koncept) ☐ Ja, att leverantören kan visa på ett systematiskt trafiksäkerhetsarbete på annat sätt än genom ISO-certifiering och branschkoncept. ☐ Nej, krav ställs inte på certifiering eller liknande.
19a. Vilka av följande krav ställs på leverantörer av skolskjuts vad gäller transporten?	
Att leverantören redovisar trafiksäkerhetspolicy för hastighetsefterlevnad.	☐ Krav ställs och följs upp ☐ Krav ställs, men följs inte upp ☐ Krav ställs inte ☐ Vet ej
Att leverantören redovisar trafiksäkerhetspolicy för nykterhet.	☐ Krav ställs och följs upp ☐ Krav ställs, men följs inte upp ☐ Krav ställs inte ☐ Vet ej
Att leverantören redovisar trafiksäkerhetspolicy för bältesanvändning.	☐ Krav ställs och följs upp ☐ Krav ställs, men följs inte upp ☐ Krav ställs inte ☐ Vet ej
Att leverantören redovisar rutiner för att förare informerar resenärer om att använda bälte.	☐ Krav ställs och följs upp ☐ Krav ställs, men följs inte upp ☐ Krav ställs inte ☐ Vet ej
Att leverantören redovisar resultat från egenkontroller av hastighetsöverträdelser.	☐ Krav ställs och följs upp ☐ Krav ställs, men följs inte upp ☐ Krav ställs inte ☐ Vet ej
Att leverantören redovisar resultat från egenkontroller av nykterhet.	☐ Krav ställs och följs upp ☐ Krav ställs, men följs inte upp ☐ Krav ställs inte

	☐ Vet ej
Att leverantören redovisar resultat från egenkontroller av bältesanvändning.	☐ Krav ställs och följs upp ☐ Krav ställs, men följs inte upp ☐ Krav ställs inte ☐ Vet ej
19b. Vilka av följande krav ställs på leverantörer av skolskjuts vad gäller fordonet?	
Att fordon är utrustade med hastighetsstyrningssystem (ISA)	☐ Krav ställs och följs upp ☐ Krav ställs, men följs inte upp ☐ Krav ställs inte ☐ Vet ej
Att andra system för hastighetsefterlevnad används (än ISA)	☐ Krav ställs och följs upp ☐ Krav ställs, men följs inte upp ☐ Krav ställs inte ☐ Vet ej
Att fordon är utrustade med alkolås	☐ Krav ställs och följs upp ☐ Krav ställs, men följs inte upp ☐ Krav ställs inte ☐ Vet ej
Att andra system för att verifiera nykterhet används, till exempel utandningsprov i kombination med andra system som nyckelskåp, id 06 kort eller liknande	☐ Krav ställs och följs upp ☐ Krav ställs, men följs inte upp ☐ Krav ställs inte ☐ Vet ej
Att fordon är utrustat med trepunktsbälte, bältessträckare och nackstöd på samtliga platser.	☐ Krav ställs och följs upp ☐ Krav ställs, men följs inte upp ☐ Krav ställs inte ☐ Vet ej
Att personbilar har minst 5 stjärnor enligt Euro NCAP.	☐ Krav ställs och följs upp ☐ Krav ställs, men följs inte upp ☐ Krav ställs inte ☐ Vet ej
Att personbilar har minst 2 stjärnor i Euro NCAP:s bedömning för fotgängarsäkerhet.	☐ Krav ställs och följs upp ☐ Krav ställs, men följs inte upp ☐ Krav ställs inte ☐ Vet ej
19c. Om uppföljning görs, hur följer kommunen upp trafiksäkerhetskrav som ställs på leverantörer av skolskjuts?	Öppen fråga

SERVICERESOR

Observera att frågeformuleringarna nedan har preciserats till att gälla serviceresor och inte det mer generella ”andra persontransporter än skolskjuts” som användes i provmätningen.

För kommuner med serviceresor **i egen regi** föreslås följande frågor. Frågorna avser senaste verksamhetsåret.

Fråga	Svarsalternativ
10. Ställer kommunen trafiksäkerhetskrav för serviceresor?	☐ Ja ☐ Nej
11. Om ja, följer kommunen upp trafiksäkerhetskraven för serviceresor?	☐ Ja ☐ Nej
12a. Vilka av följande krav ställs för serviceresor vad gäller transporten?	
Att förare följer hastighetsgränser.	☐ Krav ställs och följs upp ☐ Krav ställs, men följs inte upp ☐ Krav ställs inte ☐ Vet ej
Att förare kör nykter.	☐ Krav ställs och följs upp ☐ Krav ställs, men följs inte upp ☐ Krav ställs inte ☐ Vet ej
Att förare använder bilbälte.	☐ Krav ställs och följs upp ☐ Krav ställs, men följs inte upp ☐ Krav ställs inte ☐ Vet ej
Att rutiner tillämpas för säker fastsättning av rullstolar och andra hjälpmedel.	☐ Krav ställs och följs upp ☐ Krav ställs, men följs inte upp ☐ Krav ställs inte ☐ Vet ej
12b. Vilka av följande krav ställs för serviceresor vad gäller fordonen?	
Att fordon är utrustade med hastighetsstyrningssystem (ISA)	☐ Krav ställs och följs upp ☐ Krav ställs, men följs inte upp ☐ Krav ställs inte ☐ Vet ej
Att andra system för hastighetsefterlevnad används (än ISA)	☐ Krav ställs och följs upp ☐ Krav ställs, men följs inte upp ☐ Krav ställs inte ☐ Vet ej
Att fordon är utrustade med alkolås	☐ Krav ställs och följs upp ☐ Krav ställs, men följs inte upp ☐ Krav ställs inte ☐ Vet ej
Att andra system för att verifiera nykterhet används, till exempel utandningsprov i kombination med andra system som nyckelskåp, id 06 kort eller liknande	☐ Krav ställs och följs upp ☐ Krav ställs, men följs inte upp ☐ Krav ställs inte ☐ Vet ej
Att fordon är utrustade med bältespåminnarsystem.	☐ Krav ställs och följs upp ☐ Krav ställs, men följs inte upp ☐ Krav ställs inte ☐ Vet ej
Att personbilar har minst 5 stjärnor enligt Euro NCAP.	☐ Krav ställs och följs upp ☐ Krav ställs, men följs inte upp

	☐ Krav ställs inte ☐ Vet ej
Att personbilar har minst 2 stjärnor i Euro NCAP:s bedömning för fotgängarsäkerhet.	☐ Krav ställs och följs upp ☐ Krav ställs, men följs inte upp ☐ Krav ställs inte ☐ Vet ej
12c. Om uppföljning görs, hur följer kommunen upp trafiksäkerhetskraven för serviceresor?	Öppen fråga

För kommuner med **upphandlade serviceresor** föreslås följande frågor. Frågorna avser senaste upphandlingen.

Fråga	Svarsalternativ
20. Ställer kommunen trafiksäkerhetskrav på leverantörer av serviceresor?	☐ Ja ☐ Nej
21. Om ja, följer kommunen upp de trafiksäkerhetskrav som ställs på leverantörer av serviceresor?	☐ Ja ☐ Nej
22. Ställer kommunen krav på att leverantörer av serviceresor kan uppvisa ett systematiskt trafiksäkerhetsarbete genom certifiering eller liknande?	☐ Ja, att leverantörens trafiksäkerhetsarbete är certifierat enligt ISO 39001 genom ackrediterat certifieringsorgan ☐ Ja, att leverantörens trafiksäkerhetsarbete är certifierat enligt ISO 39001 genom annan, icke-ackrediterad part (t ex Sveriges Åkeriföretag har egen certifiering) ☐ Ja, att leverantörens trafiksäkerhetsarbete är certifierat/godkänt enligt annat koncept i branschen (t ex Säker och grön taxi, Fair Transport eller annat koncept) ☐ Ja, att leverantören kan visa på ett systematiskt trafiksäkerhetsarbete på annat sätt än genom ISO-certifiering och branschkoncept. ☐ Nej, krav ställs inte på certifiering eller liknande.
23a. Vilka av följande krav ställs för leverantörer av serviceresor vad gäller transporten?	
Att leverantören redovisar trafiksäkerhetspolicy för hastighetsefterlevnad.	☐ Krav ställs och följs upp ☐ Krav ställs, men följs inte upp ☐ Krav ställs inte ☐ Vet ej
Att leverantören redovisar trafiksäkerhetspolicy för nykterhet.	☐ Krav ställs och följs upp ☐ Krav ställs, men följs inte upp ☐ Krav ställs inte ☐ Vet ej
Att leverantören redovisar trafiksäkerhetspolicy för bältesanvändning.	☐ Krav ställs och följs upp ☐ Krav ställs, men följs inte upp ☐ Krav ställs inte ☐ Vet ej
Att rutiner tillämpas för säker fastsättning av rullstolar och andra hjälpmedel.	☐ Krav ställs och följs upp ☐ Krav ställs, men följs inte upp ☐ Krav ställs inte ☐ Vet ej

Att leverantören redovisar resultat från egenkontroller av hastighetsöverträdelser.	☐ Krav ställs och följs upp ☐ Krav ställs, men följs inte upp ☐ Krav ställs inte ☐ Vet ej
Att leverantören redovisar resultat från egenkontroller av nykterhet.	☐ Krav ställs och följs upp ☐ Krav ställs, men följs inte upp ☐ Krav ställs inte ☐ Vet ej
Att leverantören redovisar resultat från egenkontroller av bältesanvändning.	☐ Krav ställs och följs upp ☐ Krav ställs, men följs inte upp ☐ Krav ställs inte ☐ Vet ej
23b. Vilka av följande krav ställs för servicersor vad gäller fordonen?	
Att fordon är utrustade med hastighetsstyrningssystem (ISA)	☐ Krav ställs och följs upp ☐ Krav ställs, men följs inte upp ☐ Krav ställs inte ☐ Vet ej
Att andra system för hastighetsefterlevnad används (än ISA)	☐ Krav ställs och följs upp ☐ Krav ställs, men följs inte upp ☐ Krav ställs inte ☐ Vet ej
Att fordon är utrustade med alkolås	☐ Krav ställs och följs upp ☐ Krav ställs, men följs inte upp ☐ Krav ställs inte ☐ Vet ej
Att andra system för att verifiera nykterhet används, t ex utandningsprov i kombination med andra system som nyckelskåp, id 06 kort eller liknande	☐ Krav ställs och följs upp ☐ Krav ställs, men följs inte upp ☐ Krav ställs inte ☐ Vet ej
Att fordon är utrustade med bältespåminnersystem.	☐ Krav ställs och följs upp ☐ Krav ställs, men följs inte upp ☐ Krav ställs inte ☐ Vet ej
Att personbilar har minst 5 stjärnor enligt Euro NCAP.	☐ Krav ställs och följs upp ☐ Krav ställs, men följs inte upp ☐ Krav ställs inte ☐ Vet ej
Att personbilar har minst 2 stjärnor i Euro NCAP:s bedömning för fotgängarsäkerhet.	☐ Krav ställs och följs upp ☐ Krav ställs, men följs inte upp ☐ Krav ställs inte ☐ Vet ej
23c. Om uppföljning görs, hur följer kommunen upp de trafiksäkerhetskrav som ställs på leverantörer av servicersor?	Öppen fråga

GODS-/VARUTRANSPORTER

Observera att frågeformuleringarna nedan har preciserats till att gälla gods- och varutransporter såsom exempelvis matutkörning. I provmätningen avsåg frågorna ”gods- och varutransporter inklusive renhållning, väghållning etc.”, men renhållning föreslås utgöra ett eget ansvarsområde och väghållning utesluts.

För kommuner med gods-/varutransporter i **egen regi** föreslås följande frågor. Frågorna avser senaste verksamhetsåret.

Fråga	Svarsalternativ
13. Ställer kommunen trafiksäkerhetskrav för egna gods- och varutransporter?	☐ Ja ☐ Nej
14. Om ja, följer kommunen upp trafiksäkerhetskraven för egna gods- och varutransporter?	☐ Ja ☐ Nej
15a. Vilka av följande krav ställs för egna gods- och varutransporter vad gäller transporten?	
Att förare följer hastighetsgränser.	☐ Krav ställs och följs upp ☐ Krav ställs, men följs inte upp ☐ Krav ställs inte ☐ Vet ej
Att förare kör nykter.	☐ Krav ställs och följs upp ☐ Krav ställs, men följs inte upp ☐ Krav ställs inte ☐ Vet ej
Att förare använder bilbälte.	☐ Krav ställs och följs upp ☐ Krav ställs, men följs inte upp ☐ Krav ställs inte ☐ Vet ej
15b. Vilka av följande krav ställs för egna gods- och varutransporter vad gäller fordonen?	
Att fordon är utrustade med hastighetsstyrningssystem (ISA)	☐ Krav ställs och följs upp ☐ Krav ställs, men följs inte upp ☐ Krav ställs inte ☐ Vet ej
Att andra system för hastighetsefterlevnad används (än ISA)	☐ Krav ställs och följs upp ☐ Krav ställs, men följs inte upp ☐ Krav ställs inte ☐ Vet ej
Att fordon är utrustade med alkoholås	☐ Krav ställs och följs upp ☐ Krav ställs, men följs inte upp ☐ Krav ställs inte ☐ Vet ej
Att andra system för att verifiera nykterhet används, till exempel utandningsprov i kombination med andra system som nyckelskåp, id 06 kort eller liknande	☐ Krav ställs och följs upp ☐ Krav ställs, men följs inte upp ☐ Krav ställs inte ☐ Vet ej
Att fordon är utrustade med bältespåminnarsystem.	☐ Krav ställs och följs upp ☐ Krav ställs, men följs inte upp ☐ Krav ställs inte ☐ Vet ej
Att personbilar har minst 5 stjärnor enligt Euro NCAP.	☐ Krav ställs och följs upp ☐ Krav ställs, men följs inte upp ☐ Krav ställs inte ☐ Vet ej

Att personbilar har minst 2 stjärnor i Euro NCAP:s bedömning för fotgängarsäkerhet.	☐ Krav ställs och följs upp ☐ Krav ställs, men följs inte upp ☐ Krav ställs inte ☐ Vet ej
15c. Om uppföljning görs, hur följer kommunen upp trafiksäkerhetskraven för egna gods- och varutransporter?	Öppen fråga

För kommuner med **upphandlade gods-/varutransporter** föreslås följande frågor. Frågorna avser senaste upphandlingen.

Fråga	Svarsalternativ
24. Ställer kommunen trafiksäkerhetskrav på leverantörer av gods- och varutransporter såsom exempelvis matutkörning?	☐ Ja ☐ Nej
25. Om ja, följer kommunen upp de trafiksäkerhetskrav som ställs på leverantörer av gods- och varutransporter?	☐ Ja ☐ Nej
26. Ställer kommunen krav på att leverantörer av gods- och varutransporter kan uppvisa ett systematiskt trafiksäkerhetsarbete genom certifiering eller liknande?	☐ Ja, att leverantörens trafiksäkerhetsarbete är certifierat enligt ISO 39001 genom ackrediterat certifieringsorgan ☐ Ja, att leverantörens trafiksäkerhetsarbete är certifierat enligt ISO 39001 genom annan, icke-ackrediterad part (t ex Sveriges Åkeriföretag har egen certifiering) ☐ Ja, att leverantörens trafiksäkerhetsarbete är certifierat/godkänt enligt annat koncept i branschen (t ex Säker och grön taxi, Fair Transport eller annat koncept) ☐ Ja, att leverantören kan visa på ett systematiskt trafiksäkerhetsarbete på annat sätt än genom ISO-certifiering och branschkoncept. ☐ Nej, krav ställs inte på certifiering eller liknande.
27a. Vilka av följande krav ställs på leverantörer av gods- och varutransporter vad gäller transporten?	
Att leverantören redovisar trafiksäkerhetspolicy för hastighetsefterlevnad.	☐ Krav ställs och följs upp ☐ Krav ställs, men följs inte upp ☐ Krav ställs inte ☐ Vet ej
Att leverantören redovisar trafiksäkerhetspolicy för nykterhet.	☐ Krav ställs och följs upp ☐ Krav ställs, men följs inte upp ☐ Krav ställs inte ☐ Vet ej
Att leverantören redovisar trafiksäkerhetspolicy för bältesanvändning.	☐ Krav ställs och följs upp ☐ Krav ställs, men följs inte upp ☐ Krav ställs inte ☐ Vet ej
Att leverantören redovisar resultat från egenkontroller av hastighetsöverträdelser.	☐ Krav ställs och följs upp ☐ Krav ställs, men följs inte upp ☐ Krav ställs inte ☐ Vet ej
Att leverantören redovisar resultat från egenkontroller av nykterhet.	☐ Krav ställs och följs upp ☐ Krav ställs, men följs inte upp ☐ Krav ställs inte

	☐ Vet ej
Att leverantören redovisar resultat från egenkontroller av bältesanvändning.	☐ Krav ställs och följs upp ☐ Krav ställs, men följs inte upp ☐ Krav ställs inte ☐ Vet ej
27b. Vilka av följande krav ställs på leverantörer av gods- och varutransporter vad gäller fordonen?	
Att fordon är utrustade med hastighetsstyrningssystem (ISA) Att andra system för hastighetsefterlevnad används (än ISA)	☐ Krav ställs och följs upp ☐ Krav ställs, men följs inte upp ☐ Krav ställs inte ☐ Vet ej ☐ Krav ställs och följs upp ☐ Krav ställs, men följs inte upp ☐ Krav ställs inte ☐ Vet ej
Att fordon är utrustade med alkolås Att andra system för att verifiera nykterhet används, till exempel utandningsprov i kombination med andra system som nyckelskåp, id 06 kort eller liknande	☐ Krav ställs och följs upp ☐ Krav ställs, men följs inte upp ☐ Krav ställs inte ☐ Vet ej ☐ Krav ställs och följs upp ☐ Krav ställs, men följs inte upp ☐ Krav ställs inte ☐ Vet ej
Att fordon är utrustade med bältespåminnarsystem.	☐ Krav ställs och följs upp ☐ Krav ställs, men följs inte upp ☐ Krav ställs inte ☐ Vet ej
Att personbilar har minst 5 stjärnor enligt Euro NCAP.	☐ Krav ställs och följs upp ☐ Krav ställs, men följs inte upp ☐ Krav ställs inte ☐ Vet ej
Att personbilar har minst 2 stjärnor i Euro NCAP:s bedömning för fotgängarsäkerhet.	☐ Krav ställs och följs upp ☐ Krav ställs, men följs inte upp ☐ Krav ställs inte ☐ Vet ej
27c. Om uppföljning görs, hur följer kommunen upp de trafiksäkerhetskrav som ställs på leverantörer av gods- och varutransporter?	Öppen fråga

RENHÅLLNING

I provmätningen ställdes inte frågor om renhållning specifikt, utan den inkluderades i gods- och varutransporter. För kommande mätningar föreslås att renhållningen är ett eget ansvarsområde med liknande frågor som för gods-/varutransporter men med en fråga tillagd om rutiner för trafiksäker körning, till exempel vad gäller ruttval, backning och hämtningstider.

För kommuner med renhållning i **egen regi** (eller genom kommunalt bolag) föreslås följande frågor. Frågorna avser senaste verksamhetsåret.

Fråga	Svarsalternativ
13. Ställer kommunen trafiksäkerhetskrav för renhållning i egen regi?	☐ Ja ☐ Nej
14. Om ja, följer kommunen upp trafiksäkerhetskraven för renhållningen i egen regi?	☐ Ja ☐ Nej
15a. Vilka av följande krav ställs för renhållningen vad gäller transporten?	
Att förare följer hastighetsgränser.	☐ Krav ställs och följs upp ☐ Krav ställs, men följs inte upp ☐ Krav ställs inte ☐ Vet ej
Att förare kör nykter.	☐ Krav ställs och följs upp ☐ Krav ställs, men följs inte upp ☐ Krav ställs inte ☐ Vet ej
Att förare använder bilbälte.	☐ Krav ställs och följs upp ☐ Krav ställs, men följs inte upp ☐ Krav ställs inte ☐ Vet ej
Att rutiner tillämpas för trafiksäker körning, till exempel vad gäller ruttval, backning och hämtningstider.	☐ Krav ställs och följs upp ☐ Krav ställs, men följs inte upp ☐ Krav ställs inte ☐ Vet ej
15b. Vilka av följande krav ställs för renhållningen vad gäller fordonen?	
Att fordon är utrustade med hastighetsstyrningssystem (ISA)	☐ Krav ställs och följs upp ☐ Krav ställs, men följs inte upp ☐ Krav ställs inte ☐ Vet ej
Att andra system för hastighetsefterlevnad används (än ISA)	☐ Krav ställs och följs upp ☐ Krav ställs, men följs inte upp ☐ Krav ställs inte ☐ Vet ej
Att fordon är utrustade med alkolås	☐ Krav ställs och följs upp ☐ Krav ställs, men följs inte upp ☐ Krav ställs inte ☐ Vet ej
Att andra system för att verifiera nykterhet används, till exempel utandningsprov i kombination med andra system som nyckelskåp, id 06 kort eller liknande	☐ Krav ställs och följs upp ☐ Krav ställs, men följs inte upp ☐ Krav ställs inte ☐ Vet ej
Att fordon är utrustade med bältespåminnarsystem.	☐ Krav ställs och följs upp ☐ Krav ställs, men följs inte upp ☐ Krav ställs inte ☐ Vet ej

Att personbilar har minst 5 stjärnor enligt Euro NCAP.	☐ Krav ställs och följs upp ☐ Krav ställs, men följs inte upp ☐ Krav ställs inte ☐ Vet ej
Att personbilar har minst 2 stjärnor i Euro NCAP:s bedömning för fotgängarsäkerhet.	☐ Krav ställs och följs upp ☐ Krav ställs, men följs inte upp ☐ Krav ställs inte ☐ Vet ej
15c. Om uppföljning görs, hur följer kommunen upp trafiksäkerhetskraven för renhållning i egen regi?	Öppen fråga

För kommuner med **upphandlad renhållning** föreslås följande frågor. Frågorna avser senaste upphandlingen.

Fråga	Svarsalternativ
24. Ställer kommunen trafiksäkerhetskrav på leverantörer av renhållning?	☐ Ja ☐ Nej
25. Om ja, följer kommunen upp de trafiksäkerhetskrav som ställs på leverantörer av renhållning?	☐ Ja ☐ Nej
26. Ställer kommunen krav på att leverantörer av renhållning kan uppvisa ett systematiskt trafiksäkerhetsarbete genom certifiering eller liknande?	☐ Ja, att leverantörens trafiksäkerhetsarbete är certifierat enligt ISO 39001 genom ackrediterat certifieringsorgan ☐ Ja, att leverantörens trafiksäkerhetsarbete är certifierat enligt ISO 39001 genom annan, icke-ackrediterad part (t ex Sveriges Åkeriföretag har egen certifiering) ☐ Ja, att leverantörens trafiksäkerhetsarbete är certifierat/godkänt enligt annat koncept i branschen (t ex Säker och grön taxi, Fair Transport eller annat koncept) ☐ Ja, att leverantören kan visa på ett systematiskt trafiksäkerhetsarbete på annat sätt än genom ISO-certifiering och branschkoncept. ☐ Nej, krav ställs inte på certifiering eller liknande.
27a. Vilka av följande krav ställs på leverantörer av renhållning vad gäller transporten?	
Att leverantören redovisar trafiksäkerhetspolicy för hastighetsefterlevnad.	☐ Krav ställs och följs upp ☐ Krav ställs, men följs inte upp ☐ Krav ställs inte ☐ Vet ej
Att leverantören redovisar trafiksäkerhetspolicy för nykterhet.	☐ Krav ställs och följs upp ☐ Krav ställs, men följs inte upp ☐ Krav ställs inte ☐ Vet ej
Att leverantören redovisar trafiksäkerhetspolicy för bältesanvändning.	☐ Krav ställs och följs upp ☐ Krav ställs, men följs inte upp ☐ Krav ställs inte ☐ Vet ej
Att rutiner tillämpas för trafiksäker körning, till exempel vad gäller ruttval, backning och hämtningstider.	☐ Krav ställs och följs upp ☐ Krav ställs, men följs inte upp ☐ Krav ställs inte ☐ Vet ej

Att leverantören redovisar resultat från egenkontroller av hastighetsöverträdelser.	☐ Krav ställs och följs upp ☐ Krav ställs, men följs inte upp ☐ Krav ställs inte ☐ Vet ej
Att leverantören redovisar resultat från egenkontroller av nykterhet.	☐ Krav ställs och följs upp ☐ Krav ställs, men följs inte upp ☐ Krav ställs inte ☐ Vet ej
Att leverantören redovisar resultat från egenkontroller av bältesanvändning.	☐ Krav ställs och följs upp ☐ Krav ställs, men följs inte upp ☐ Krav ställs inte ☐ Vet ej
27b. Vilka av följande krav ställs på leverantörer av renhållning vad gäller fordonen?	
Att fordon är utrustade med hastighetsstyrningssystem (ISA)	☐ Krav ställs och följs upp ☐ Krav ställs, men följs inte upp ☐ Krav ställs inte ☐ Vet ej
Att andra system för hastighetsefterlevnad används (än ISA)	☐ Krav ställs och följs upp ☐ Krav ställs, men följs inte upp ☐ Krav ställs inte ☐ Vet ej
Att fordon är utrustade med alkolås	☐ Krav ställs och följs upp ☐ Krav ställs, men följs inte upp ☐ Krav ställs inte ☐ Vet ej
Att andra system för att verifiera nykterhet används, till exempel utandningsprov i kombination med andra system som nyckelskåp, id 06 kort eller liknande	☐ Krav ställs och följs upp ☐ Krav ställs, men följs inte upp ☐ Krav ställs inte ☐ Vet ej
Att fordon är utrustade med bältespåminnersystem.	☐ Krav ställs och följs upp ☐ Krav ställs, men följs inte upp ☐ Krav ställs inte ☐ Vet ej
Att personbilar har minst 5 stjärnor enligt Euro NCAP.	☐ Krav ställs och följs upp ☐ Krav ställs, men följs inte upp ☐ Krav ställs inte ☐ Vet ej
Att personbilar har minst 2 stjärnor i Euro NCAP:s bedömning för fotgängarsäkerhet.	☐ Krav ställs och följs upp ☐ Krav ställs, men följs inte upp ☐ Krav ställs inte ☐ Vet ej
27c. Om uppföljning görs, hur följer kommunen upp de trafiksäkerhetskrav som ställs på leverantörer av renhållning?	Öppen fråga

EXKLUDERADE FRÅGOR

Frågorna om krav på underleverantörer föreslås utgå för att göra enkäten mindre omfattande. Alternativt läggs de till under respektive område ovan för de kommuner som har upphandlad skolskjuts, serviceresor, gods-/varutransporter och renhållning. Detta avser följande frågor från provmätningen:

Fråga	Svarsalternativ
28a. Ställs motsvarande trafiksäkerhetskrav även på underleverantörer för person- och gods-/varutransporter?	☐ Ja ☐ Nej
28b. Om ja, följs trafiksäkerhetskrav på underleverantörer upp?	☐ Ja ☐ Nej
28c. Om uppföljning görs, berätta gärna mer om hur kommunen följer upp trafiksäkerhetskrav som ställs på underleverantörer för person- och gods-/varutransporter.	Öppen fråga

Frågorna om kommunala bolag ställer krav utgår för att göra enkäten mindre omfattande. De kommuner som har avfalls-/renhållningsbolag skickar frågorna för området ”renhållning” dit. Områdena ”respolicy” och ”kommunens personbilar” kan övervägas att även inkludera eventuella kommunala bolag. Detta avser följande frågor från provmätningen:

Fråga	Svarsalternativ
29a. Ställer kommunala bolag trafiksäkerhetskrav på leverantörer av persontransporter?	☐ Ja ☐ Nej
29b. Om ja, följer kommunala bolag upp de trafiksäkerhetskrav som ställs på leverantörer av persontransporter?	☐ Ja ☐ Nej
29c. Om uppföljning görs, berätta gärna mer om hur kommunala bolag följer upp de trafiksäkerhetskrav som ställs på leverantörer av persontransporter.	Öppen fråga
30a. Ställer kommunala bolag trafiksäkerhetskrav på leverantörer av gods-/varutransporter? (relevant för avfallsbolag, bostadsbolag, markbolag etc.)	☐ Ja ☐ Nej
30b. Om ja, följer kommunala bolag upp de trafiksäkerhetskrav som ställs på leverantörer av gods-/varutransporter? (relevant för avfallsbolag, bostadsbolag, markbolag etc.)	☐ Ja ☐ Nej
30c. Om uppföljning görs, berätta gärna mer om hur kommunala bolag följer upp de trafiksäkerhetskrav som ställs på leverantörer av gods-/varutransporter? (relevant för avfallsbolag, bostadsbolag, markbolag etc.)	Öppen fråga

Bilaga 3: Poängfördelning

Tabellerna nedan visar hur många poäng som olika svarsalternativ i enkäten ger för respektive ansvarsområde samt maxpoäng.

RESEPOLICY

Fråga	1 p	2 p	4 p	Maxpoäng
1. Har kommunen en resepolicy eller liknade riktlinjer som anger arbetsgivarens syn på trafiksäkerhet vid medarbetarnas tjänsteresor?		Ja		2
2. Vad av följande innehåller kommunens resepolicy?				
Krav och råd för hastighetsefterlevnad.	Ja			1
Krav och råd för nykterhet.	Ja			1
Krav och råd för bältesanvändning.	Ja			1
Krav och råd för säkra fordon vid tjänsteresor (då privat fordon ska användas i tjänsten eller fordon ska hyras/leasas).	Ja			1
3a. Följer kommunen upp efterlevnad av kraven i resepolicy för medarbetarnas tjänsteresor?		Ja		2
3b. Om ja, hur följer kommunen upp efterlevnad av kraven i resepolicy?		Genom medarbetarenkät eller annan metod med viss regelbundenhet		2
31a. Ställer kommunen krav på resepolicy, eller andra krav som har betydelse för trafiksäkerheten, för att föreningar ska få verksamhetsbidrag?	Ja			1
Totalt:				11

KOMMUNENS PERSONBILAR

Fråga	1 p	2 p	4 p	Maxpoäng
4. Ställer kommunen trafiksäkerhetskrav för sina personbilar?		Ja		2
5. Om ja, följer kommunen upp personbilar- nas trafiksäkerhetsstandard?		Ja		2
6a. Vilka av följande krav ställs på kommu- nens personbilar?				
Att personbilarna har minst 5 stjärnor en- ligt Euro NCAP.	Krav ställs, men följs inte upp	Krav ställs och följs upp		2
Att personbilarna har minst 2 stjärnor i Euro NCAP:s bedömning för fotgängarsä- kerhet.	Krav ställs, men följs inte upp	Krav ställs och följs upp		2
A: Att bilarna är utrustade med hastig- hetsstyrningssystem (ISA) B: Att bilarna är utrustade med andra sy- stem för hastighetsefterlevnad (än ISA). (poäng utdelas för ett av alternativen)	Krav ställs, men följs inte upp för A eller B	Krav ställs och följs upp för B	Krav ställs och följs upp för A	4
A: Att bilarna är utrustade med alkoholås B: Att andra system för att verifiera nyk- terhet används, till exempel utandnings- prov i kombination med andra system som nyckelskåp, id 06 kort eller liknande. (poäng utdelas för ett av alternativen)	Krav ställs, men följs inte upp för A eller B	Krav ställs och följs upp för B	Krav ställs och följs upp för A	4
Att personbilarna är utrustade med bälte- spåminnarsystem.	Krav ställs, men följs inte upp	Krav ställs och följs upp		2
Att personbilarna är utrustade med an- tisladdsystem (ESP, ESC, DSTC).	Krav ställs, men följs inte upp	Krav ställs och följs upp		2
6b. Om uppföljning görs, hur följer kommu- nen upp trafiksäkerhetskraven som ställs på personbilarna?		Lämplig metod beskrivs		2
Totalt:				22

SKOLSKJUTS

För kommuner med skolskjuts i **egen regi**:

Fråga	1 p	2 p	4 p	Max-poäng
7. Ställer kommunen trafiksäkerhetskrav på skolskjuts i egen regi?		Ja		2
8. Om ja, följer kommunen upp trafiksäkerhetskraven på skolskjuts i egen regi?		Ja		2
9a. Vilka av följande krav ställs på skolskjuts i egen regi vad gäller transporten?				
Att förare följer hastighetsgränser.	Krav ställs, men följs inte upp	Krav ställs och följs upp		2
Att förare kör nykter.	Krav ställs, men följs inte upp	Krav ställs och följs upp		2
Att förare använder bilbälte.	Krav ställs, men följs inte upp	Krav ställs och följs upp		2
Att rutiner tillämpas för att förare informerar resenärer om att använda bältet.		Krav ställs, men följs inte upp	Krav ställs och följs upp	4
9b. Vilka av följande krav ställs på skolskjuts i egen regi vad gäller fordonen?				
A: Att fordon är utrustade med hastighetsstyrningssystem (ISA) B: Att andra system för hastighetsefterlevnad används (än ISA) <i>(poäng utdelas för ett av alternativen)</i>	Krav ställs, men följs inte upp för A eller B	Krav ställs och följs upp för B	Krav ställs och följs upp för A	4
A: Att fordon är utrustade med alkolås B: Att andra system för att verifiera nykterhet används, till exempel utandningsprov i kombination med andra system som nyckelskåp, id 06 kort eller liknande <i>(poäng utdelas för ett av alternativen)</i>	Krav ställs, men följs inte upp för A eller B	Krav ställs och följs upp för B	Krav ställs och följs upp för A	4
Att fordon är utrustat med trepunktsbälte, bältessträckare och nackstöd på samtliga platser.	Krav ställs, men följs inte upp	Krav ställs och följs upp		2
Att personbilar har minst 5 stjärnor enligt Euro NCAP.	Krav ställs, men följs inte upp	Krav ställs och följs upp		2
Att personbilar har minst 2 stjärnor i Euro NCAP:s bedömning för fotgängarsäkerhet.	Krav ställs, men följs inte upp	Krav ställs och följs upp		2
9c. Om uppföljning görs, hur följer kommunen upp trafiksäkerhetskrav på skolskjuts i egen regi?		Lämplig metod beskrivs		2
			Totalt:	30

För kommuner med **upphandlad skolskjuts**:

Fråga	1 p	2 p	4 p	Maxpoäng
16. Ställer kommunen trafiksäkerhetskrav på leverantörer av skolskjuts?		Ja		2
17. Om ja, följer kommunen upp de trafiksäkerhetskrav som ställs på leverantörer av skolskjuts?		Ja		2
18. Ställer kommunen krav på att leverantörer av skolskjuts kan uppvisa ett systematiskt trafiksäkerhetsarbete genom certifiering eller liknande?	Ja, att leverantören kan visa på ett systematiskt trafiksäkerhetsarbete på annat sätt	Ja, att leverantörens trafiksäkerhetsarbete är certifierat/godkänt enligt annat koncept i branschen	Ja, att leverantörens trafiksäkerhetsarbete är certifierat enligt ISO 39001 genom ackrediterat certifieringsorgan Ja, att leverantörens trafiksäkerhetsarbete är certifierat enligt ISO 39001 genom annan part	4
19a. Vilka av följande krav ställs på leverantörer av skolskjuts vad gäller transporten?				
Att leverantören redovisar trafiksäkerhetspolicy för hastighetsefterlevnad.	Krav ställs, men följs inte upp	Krav ställs och följs upp		2
Att leverantören redovisar trafiksäkerhetspolicy för nykterhet.	Krav ställs, men följs inte upp	Krav ställs och följs upp		2
Att leverantören redovisar trafiksäkerhetspolicy för bältesanvändning.	Krav ställs, men följs inte upp	Krav ställs och följs upp		2
Att leverantören redovisar rutiner för att förare informerar resenärer om att använda bälte.		Krav ställs, men följs inte upp	Krav ställs och följs upp	4
Att leverantören redovisar resultat från egenkontroller av hastighetsöverträdelser.	Krav ställs, men följs inte upp	Krav ställs och följs upp		2
Att leverantören redovisar resultat från egenkontroller av nykterhet.	Krav ställs, men följs inte upp	Krav ställs och följs upp		2
Att leverantören redovisar resultat från egenkontroller av bältesanvändning.	Krav ställs, men följs inte upp	Krav ställs och följs upp		2
19b. Vilka av följande krav ställs på leverantörer av skolskjuts vad gäller fordonet?				
A: Att fordon är utrustade med hastighetsstyrningssystem (ISA) B: Att andra system för hastighetsefterlevnad används (än ISA) (poäng utdelas för ett av alternativen)	Krav ställs, men följs inte upp för A eller B	Krav ställs och följs upp för B	Krav ställs och följs upp för A	4
A: Att fordon är utrustade med alkolås	Krav ställs, men följs inte upp för A eller B	Krav ställs och följs upp för B	Krav ställs och följs upp för A	4

B: Att andra system för att verifiera nykterhet används, till exempel utandningsprov i kombination med andra system som nyckelskåp, id 06 kort eller liknande (poäng utdelas för ett av alternativen)				
Att fordon är utrustat med trepunktsbälte, bältessträckare och nackstöd på samtliga platser.	Krav ställs, men följs inte upp	Krav ställs och följs upp		2
Att personbilar har minst 5 stjärnor enligt Euro NCAP.	Krav ställs, men följs inte upp	Krav ställs och följs upp		2
Att personbilar har minst 2 stjärnor i Euro NCAP:s bedömning för fotgängarsäkerhet.	Krav ställs, men följs inte upp	Krav ställs och följs upp		2
19c. Om uppföljning görs, hur följer kommunen upp trafiksäkerhetskrav som ställs på leverantörer av skolskjuts?		Lämplig metod beskrivs		2
			Totalt:	40

SERVICERESOR

Observera att frågeformuleringarna nedan har preciserats till att gälla serviceresor och inte det mer generella ”andra persontransporter än skolskjuts” som användes i provmätningen.

För kommuner med serviceresor **i egen regi**:

Fråga	1 p	2 p	4 p	Max-poäng
10. Ställer kommunen trafiksäkerhetskrav för serviceresor?		Ja		2
11. Om ja, följer kommunen upp trafiksäkerhetskraven för serviceresor?		Ja		2
12a. Vilka av följande krav ställs för serviceresor vad gäller transporten?				
Att förare följer hastighetsgränser.	Krav ställs, men följs inte upp	Krav ställs och följs upp		2
Att förare kör nykter.	Krav ställs, men följs inte upp	Krav ställs och följs upp		2
Att förare använder bilbälte.	Krav ställs, men följs inte upp	Krav ställs och följs upp		2
Att rutiner tillämpas för säker fastsättning av rullstolar och andra hjälpmedel.		Krav ställs, men följs inte upp	Krav ställs och följs upp	4
12b. Vilka av följande krav ställs för serviceresor vad gäller fordonen?				
A: Att fordon är utrustade med hastighetsstyrningssystem (ISA) B: Att andra system för hastighetsefterlevnad används (än ISA) <i>(poäng utdelas för ett av alternativen)</i>	Krav ställs, men följs inte upp för A eller B	Krav ställs och följs upp för B	Krav ställs och följs upp för A	4
A: Att fordon är utrustade med alkoholås B: Att andra system för att verifiera nykterhet används, till exempel utandningsprov i kombination med andra system som nyckelskåp, id 06 kort eller liknande <i>(poäng utdelas för ett av alternativen)</i>	Krav ställs, men följs inte upp för A eller B	Krav ställs och följs upp för B	Krav ställs och följs upp för A	4
Att fordon är utrustade med bältespåminnersystem.	Krav ställs, men följs inte upp	Krav ställs och följs upp		2
Att personbilar har minst 5 stjärnor enligt Euro NCAP.	Krav ställs, men följs inte upp	Krav ställs och följs upp		2
Att personbilar har minst 2 stjärnor i Euro NCAP:s bedömning för fotgängarsäkerhet.	Krav ställs, men följs inte upp	Krav ställs och följs upp		2
12c. Om uppföljning görs, hur följer kommunen upp trafiksäkerhetskraven för serviceresor?		Lämplig metod beskrivs		2
			Totalt:	30

För kommuner med **upphandlade serviceresor**:

Fråga	1 p	2 p	4 p	Maxpoäng
20. Ställer kommunen trafiksäkerhetskrav på leverantörer av serviceresor?		Ja		2
21. Om ja, följer kommunen upp de trafiksäkerhetskrav som ställs på leverantörer av serviceresor?		Ja		2
22. Ställer kommunen krav på att leverantörer av serviceresor kan uppvisa ett systematiskt trafiksäkerhetsarbete genom certifiering eller liknande?	Ja, att leverantören kan visa på ett systematiskt trafiksäkerhetsarbete på annat sätt	Ja, att leverantörens trafiksäkerhetsarbete är certifierat/godkänt enligt annat koncept i branschen	Ja, att leverantörens trafiksäkerhetsarbete är certifierat enligt ISO 39001 genom ackrediterat certifieringsorgan Ja, att leverantörens trafiksäkerhetsarbete är certifierat enligt ISO 39001 genom annan part	4
23a. Vilka av följande krav ställs för leverantörer av serviceresor vad gäller transporten?				
Att leverantören redovisar trafiksäkerhetspolicy för hastighetsefterlevnad.	Krav ställs, men följs inte upp	Krav ställs och följs upp		2
Att leverantören redovisar trafiksäkerhetspolicy för nykterhet.	Krav ställs, men följs inte upp	Krav ställs och följs upp		2
Att leverantören redovisar trafiksäkerhetspolicy för bältesanvändning.	Krav ställs, men följs inte upp	Krav ställs och följs upp		2
Att rutiner tillämpas för säker fastsättning av rullstolar och andra hjälpmedel.		Krav ställs, men följs inte upp	Krav ställs och följs upp	4
Att leverantören redovisar resultat från egenkontroller av hastighetsöverträdelser.	Krav ställs, men följs inte upp	Krav ställs och följs upp		2
Att leverantören redovisar resultat från egenkontroller av nykterhet.	Krav ställs, men följs inte upp	Krav ställs och följs upp		2
Att leverantören redovisar resultat från egenkontroller av bältesanvändning.	Krav ställs, men följs inte upp	Krav ställs och följs upp		2
23b. Vilka av följande krav ställs för serviceresor vad gäller fordonen?				
A: Att fordon är utrustade med hastighetsstyrningssystem (ISA) B: Att andra system för hastighetsefterlevnad används (än ISA) (poäng utdelas för ett av alternativen)	Krav ställs, men följs inte upp för A eller B	Krav ställs och följs upp för B	Krav ställs och följs upp för A	4
A: Att fordon är utrustade med alkollås	Krav ställs, men följs inte upp för A eller B	Krav ställs och följs upp för B	Krav ställs och följs upp för A	4

B: Att andra system för att verifiera nykterhet används, till exempel utandningsprov i kombination med andra system som nyckelskåp, id 06 kort eller liknande (poäng utdelas för ett av alternativen)				
Att fordon är utrustade med bältespåminnersystem.	Krav ställs, men följs inte upp	Krav ställs och följs upp		2
Att personbilar har minst 5 stjärnor enligt Euro NCAP.	Krav ställs, men följs inte upp	Krav ställs och följs upp		2
Att personbilar har minst 2 stjärnor i Euro NCAP:s bedömning för fotgängarsäkerhet.	Krav ställs, men följs inte upp	Krav ställs och följs upp		2
23c. Om uppföljning görs, hur följer kommunen upp de trafiksäkerhetskrav som ställs på leverantörer av serviceresor?		Lämplig metod beskrivs		2
			Totalt:	40

GODS-/VARUTRANSPORTER

Observera att frågeformuleringarna nedan har preciserats till att gälla gods- och varutransporter såsom exempelvis matutkörning. I provmätningen avsåg frågorna ”gods- och varutransporter inklusive renhållning, väghållning etc.”, men renhållning föreslås utgöra ett eget ansvarsområde och väghållning utesluts.

För kommuner med gods-/varutransporter **i egen regi**:

Fråga	1 p	2 p	4 p	Max-poäng
13. Ställer kommunen trafiksäkerhetskrav för egna gods- och varutransporter?		Ja		2
14. Om ja, följer kommunen upp trafiksäkerhetskraven för egna gods- och varutransporter?		Ja		2
15a. Vilka av följande krav ställs för egna gods- och varutransporter vad gäller transporten?				
Att förare följer hastighetsgränser.	Krav ställs, men följs inte upp	Krav ställs och följs upp		2
Att förare kör nykter.	Krav ställs, men följs inte upp	Krav ställs och följs upp		2
Att förare använder bilbälte.	Krav ställs, men följs inte upp	Krav ställs och följs upp		2
15b. Vilka av följande krav ställs för egna gods- och varutransporter vad gäller fordonen?				
A: Att fordon är utrustade med hastighetsstyrningssystem (ISA) B: Att andra system för hastighetsefterlevnad används (än ISA) <i>(poäng utdelas för ett av alternativen)</i>	Krav ställs, men följs inte upp för A eller B	Krav ställs och följs upp för B	Krav ställs och följs upp för A	4
A: Att fordon är utrustade med alkoholås B: Att andra system för att verifiera nykterhet används, till exempel utandningsprov i kombination med andra system som nyckelskåp, id 06 kort eller liknande <i>(poäng utdelas för ett av alternativen)</i>	Krav ställs, men följs inte upp för A eller B	Krav ställs och följs upp för B	Krav ställs och följs upp för A	4
Att fordon är utrustade med bältespåminnarsystem.	Krav ställs, men följs inte upp	Krav ställs och följs upp		2
Att personbilar har minst 5 stjärnor enligt Euro NCAP.	Krav ställs, men följs inte upp	Krav ställs och följs upp		2
Att personbilar har minst 2 stjärnor i Euro NCAP:s bedömning för fotgängarsäkerhet.	Krav ställs, men följs inte upp	Krav ställs och följs upp		2
15c. Om uppföljning görs, hur följer kommunen upp trafiksäkerhetskraven för egna gods- och varutransporter?		Lämplig metod beskrivs		2
			Totalt:	26

För kommuner med **upphandlade gods-/varutransporter**:

Fråga	1 p	2 p	4 p	Maxpoäng
24. Ställer kommunen trafiksäkerhetskrav på leverantörer av gods- och varutransporter såsom exempelvis matutkörning?		Ja		2
25. Om ja, följer kommunen upp de trafiksäkerhetskrav som ställs på leverantörer av gods- och varutransporter?		Ja		2
26. Ställer kommunen krav på att leverantörer av gods- och varutransporter kan uppvisa ett systematiskt trafiksäkerhetsarbete genom certifiering eller liknande?	Ja, att leverantören kan visa på ett systematiskt trafiksäkerhetsarbete på annat sätt	Ja, att leverantörens trafiksäkerhetsarbete är certifierat/godkänt enligt annat koncept i branschen	Ja, att leverantörens trafiksäkerhetsarbete är certifierat enligt ISO 39001 genom ackrediterat certifieringsorgan Ja, att leverantörens trafiksäkerhetsarbete är certifierat enligt ISO 39001 genom annan part	4
27a. Vilka av följande krav ställs på leverantörer av gods- och varutransporter vad gäller transporten?				
Att leverantören redovisar trafiksäkerhetspolicy för hastighetsefterlevnad.	Krav ställs, men följs inte upp	Krav ställs och följs upp		2
Att leverantören redovisar trafiksäkerhetspolicy för nykterhet.	Krav ställs, men följs inte upp	Krav ställs och följs upp		2
Att leverantören redovisar trafiksäkerhetspolicy för bältesanvändning.	Krav ställs, men följs inte upp	Krav ställs och följs upp		2
Att leverantören redovisar resultat från egenkontroller av hastighetsöverträdelser.	Krav ställs, men följs inte upp	Krav ställs och följs upp		2
Att leverantören redovisar resultat från egenkontroller av nykterhet.	Krav ställs, men följs inte upp	Krav ställs och följs upp		2
Att leverantören redovisar resultat från egenkontroller av bältesanvändning.	Krav ställs, men följs inte upp	Krav ställs och följs upp		2
27b. Vilka av följande krav ställs på leverantörer av gods- och varutransporter vad gäller fordonen?				
A: Att fordon är utrustade med hastighetsstyrningssystem (ISA) B: Att andra system för hastighetsefterlevnad används (än ISA) <i>(poäng utdelas för ett av alternativen)</i>	Krav ställs, men följs inte upp för A eller B	Krav ställs och följs upp för B	Krav ställs och följs upp för A	4
A: Att fordon är utrustade med alkollås B: Att andra system för att verifiera nykterhet används, till exempel utandningsprov i kombination med andra system som nyckelskåp, id 06 kort eller liknande <i>(poäng utdelas för ett av alternativen)</i>	Krav ställs, men följs inte upp för A eller B	Krav ställs och följs upp för B	Krav ställs och följs upp för A	4

Att fordon är utrustade med bältespåminnersystem.	Krav ställs, men följs inte upp	Krav ställs och följs upp		2
Att personbilar har minst 5 stjärnor enligt Euro NCAP.	Krav ställs, men följs inte upp	Krav ställs och följs upp		2
Att personbilar har minst 2 stjärnor i Euro NCAP:s bedömning för fotgängarsäkerhet.	Krav ställs, men följs inte upp	Krav ställs och följs upp		2
27c. Om uppföljning görs, hur följer kommunen upp de trafiksäkerhetskrav som ställs på leverantörer av gods- och varutransporter?		Lämplig metod beskrivs		2
			Totalt:	36

RENHÅLLNING

I provmätningen ställdes inte frågor om renhållning specifikt, utan den inkluderades i gods- och varutransporter. För kommande mätningar föreslås att renhållningen är ett eget ansvarsområde med liknande frågor som för gods-/varutransporter men med en fråga tillagd om rutiner för trafiksäker körning, till exempel vad gäller ruttval, backning och hämtningstider.

För kommuner med renhållning **i egen regi** eller genom kommunalt bolag:

Fråga	1 p	2 p	4 p	Max-poäng
13. Ställer kommunen trafiksäkerhetskrav för renhållning i egen regi?		Ja		2
14. Om ja, följer kommunen upp trafiksäkerhetskraven för renhållningen i egen regi?		Ja		2
15a. Vilka av följande krav ställs för renhållningen vad gäller transporten?				
Att förare följer hastighetsgränser.	Krav ställs, men följs inte upp	Krav ställs och följs upp		2
Att förare kör nykter.	Krav ställs, men följs inte upp	Krav ställs och följs upp		2
Att förare använder bilbälte.	Krav ställs, men följs inte upp	Krav ställs och följs upp		2
Att rutiner tillämpas för trafiksäker körning, till exempel vad gäller ruttval, backning och hämtningstider.		Krav ställs, men följs inte upp	Krav ställs och följs upp	4
15b. Vilka av följande krav ställs för renhållningen vad gäller fordonen?				
A: Att fordon är utrustade med hastighetsstyrningssystem (ISA) B: Att andra system för hastighetsefterlevnad används (än ISA) <i>(poäng utdelas för ett av alternativen)</i>	Krav ställs, men följs inte upp för A eller B	Krav ställs och följs upp för B	Krav ställs och följs upp för A	4
A: Att fordon är utrustade med alkoholås B: Att andra system för att verifiera nykterhet används, till exempel utandningsprov i kombination med andra system som nyckelskåp, id 06 kort eller liknande <i>(poäng utdelas för ett av alternativen)</i>	Krav ställs, men följs inte upp för A eller B	Krav ställs och följs upp för B	Krav ställs och följs upp för A	4
Att fordon är utrustade med bältespåminnarsystem.	Krav ställs, men följs inte upp	Krav ställs och följs upp		2
Att personbilar har minst 5 stjärnor enligt Euro NCAP.	Krav ställs, men följs inte upp	Krav ställs och följs upp		2
Att personbilar har minst 2 stjärnor i Euro NCAP:s bedömning för fotgängarsäkerhet.	Krav ställs, men följs inte upp	Krav ställs och följs upp		2

15c. Om uppföljning görs, hur följer kommunen upp trafiksäkerhetskraven för renhållning i egen regi?		Lämplig metod beskrivs		2
			Totalt:	30

För kommuner med **upphandlad renhållning**:

Fråga	1 p	2 p	4 p	Maxpoäng
24. Ställer kommunen trafiksäkerhetskrav på leverantörer av renhållning?		Ja		2
25. Om ja, följer kommunen upp de trafiksäkerhetskrav som ställs på leverantörer av renhållning?		Ja		2
26. Ställer kommunen krav på att leverantörer av renhållning kan uppvisa ett systematiskt trafiksäkerhetsarbete genom certifiering eller liknande?	Ja, att leverantören kan visa på ett systematiskt trafiksäkerhetsarbete på annat sätt	Ja, att leverantörens trafiksäkerhetsarbete är certifierat/godkänt enligt annat koncept i branschen	Ja, att leverantörens trafiksäkerhetsarbete är certifierat enligt ISO 39001 genom ackrediterat certifieringsorgan Ja, att leverantörens trafiksäkerhetsarbete är certifierat enligt ISO 39001 genom annan part	4
27a. Vilka av följande krav ställs på leverantörer av renhållning vad gäller transporten?				
Att leverantören redovisar trafiksäkerhetspolicy för hastighetsefterlevnad.	Krav ställs, men följs inte upp	Krav ställs och följs upp		2
Att leverantören redovisar trafiksäkerhetspolicy för nykterhet.	Krav ställs, men följs inte upp	Krav ställs och följs upp		2
Att leverantören redovisar trafiksäkerhetspolicy för bältesanvändning.	Krav ställs, men följs inte upp	Krav ställs och följs upp		2
Att rutiner tillämpas för trafiksäker körning, till exempel vad gäller ruttval, backning och hämtningstider.		Krav ställs, men följs inte upp	Krav ställs och följs upp	4
Att leverantören redovisar resultat från egenkontroller av hastighetsöverträdelser.	Krav ställs, men följs inte upp	Krav ställs och följs upp		2
Att leverantören redovisar resultat från egenkontroller av nykterhet.	Krav ställs, men följs inte upp	Krav ställs och följs upp		2
Att leverantören redovisar resultat från egenkontroller av bältesanvändning.	Krav ställs, men följs inte upp	Krav ställs och följs upp		2
27b. Vilka av följande krav ställs på leverantörer av renhållning vad gäller fordonen?				
A: Att fordon är utrustade med hastighetsstyrningssystem (ISA) B: Att andra system för hastighetsefterlevnad används (än ISA)	Krav ställs, men följs inte upp för A eller B	Krav ställs och följs upp för B	Krav ställs och följs upp för A	4

<i>(poäng utdelas för ett av alternativen)</i>				
A: Att fordon är utrustade med alkolås B: Att andra system för att verifiera nykterhet används, till exempel utandningsprov i kombination med andra system som nyckelskåp, id 06 kort eller liknande <i>(poäng utdelas för ett av alternativen)</i>	Krav ställs, men följs inte upp för A eller B	Krav ställs och följs upp för B	Krav ställs och följs upp för A	4
Att fordon är utrustade med bältespåminnersystem.	Krav ställs, men följs inte upp	Krav ställs och följs upp		2
Att personbilar har minst 5 stjärnor enligt Euro NCAP.	Krav ställs, men följs inte upp	Krav ställs och följs upp		2
Att personbilar har minst 2 stjärnor i Euro NCAP:s bedömning för fotgängarsäkerhet.	Krav ställs, men följs inte upp	Krav ställs och följs upp		2
27c. Om uppföljning görs, hur följer kommunen upp de trafiksäkerhetskrav som ställs på leverantörer av renhållning?		Lämplig metod beskrivs		2
			Totalt:	40