



TRAFIKVERKET

VÄGLEDNING FÖR TRANSPORTUTFÖRARE:

# Trafiksäkra transporter på väg

I SAMARBETE MED ARBETSMILJÖVERKET

Trafikverket  
Box 810, 781 28 Borlänge  
E-post: [trafikverket@trafikverket.se](mailto:trafikverket@trafikverket.se)  
Telefon: 0771-921 921

Dokumenttitel: Vägledning för transportutförare: Trafiksäkra transporter på väg

Utgivningsdatum: september 2025  
Utgivare: Trafikverket

Framtagen av:  
Hannes Englesson, Trivector Traffic AB  
Hanna Wennberg, Trivector Traffic AB  
Pernilla Hyllenius Mattisson, Trivector Traffic AB  
Fredrik Gustafsson, Trafikverket  
Anna Tunmarker, Trafikverket  
Richard Wester, Arbetsmiljöverket

Kontaktperson: Fredrik Gustafsson

Publikationsnummer: 2023:028  
ISBN: 978-91-8045-143-7

Foto: Mostphotos (sid 1, 6, 9, 11, 12, 13, 17, 19, 20, 21, 24, 25, 26, 27, 30).  
Lars Owesson/Bildarkivet.se (sid 5). [johnner.se](http://johnner.se)/Maskot Bildbyrå AB (sid 7, 10, 15, 38)




Illustration: Trafikverket, Form och event

# Hej Transportutförare!

Utför er verksamhet transporter? Då är den här vägledningen för er. Den riktar sig till företag, organisationer och myndigheter som utför transporter på väg, exempelvis transporter av paket, byggmaterial, livsmedel och avfall. I vägledningen får ni råd om hur transporterna kan utföras på ett trafiksäkert sätt. Även verksamheter som utför arbetsuppgifter med väghållningsfordon eller liknande tunga fordon kan få råd genom vägledningen.

För verksamheter som köper transporter, eller varor och tjänster som medför transporter, finns en motsvarande vägledning som ger stöd i kravställandet. Vägledningar finns även på följande teman: resor i tjänsten och persontransporter. Ni hittar dem på [bransch.trafikverket.se/trafiksakra-verksamheten](https://bransch.trafikverket.se/trafiksakra-verksamheten).

Utöver denna vägledning finns även en tillhörande checklista. Det finns också en idéskrift om hur verksamheter kan arbeta med systematik och säkerhetskultur för ökad trafiksäkerhet. Detta material är framtaget i samarbete med Arbetsmiljöverket och i samråd med branschorganisationer.

Arbetsgivare Utförare	Upphandlare Beställare
<b>Resor i tjänsten</b> 	
Vägledning för arbetsgivare: <b>Trafiksäkra resor i tjänsten</b>	Vägledning för upphandlare: <b>Trafiksäkra resor i tjänsten</b>
<b>Godstransporter</b> 	
Vägledning för transportutförare: <b>Trafiksäkra transporter på väg</b>	Vägledning för transportköpare: <b>Trafiksäkra transporter på väg</b>
<b>Persontransporter</b> 	
Vägledning för trafikutförare: <b>Trafiksäkra persontransporter på väg</b>	Vägledning trafikbeställare: <b>Trafiksäkra persontransporter på väg</b>

# Översikt

## ● ● ● VARFÖR ARBETA MED TRAFIKSÄKRA TRANSPORTER?

---

<b>Många skäl att arbeta för trafiksäkra transporter</b>	<b>5</b>
Transporterna påverkar trafiksäkerheten	5
Trafiksäkerhet är en arbetsmiljöfråga	6
Krav från samhället och transportköparna	6
Hållbart på alla sätt	7
Arbetsgivaren ger förutsättningar	8

---

## ● ● ● VAD KAN MAN GÖRA FÖR MER TRAFIKSÄKRA TRANSPORTER?

---

<b>Förutsättningar för transporten</b>	<b>9</b>
Leveransförutsättningar	9
Transporteffektivitet i hela kedjan	10
Rutter och leveranstider	11
<b>Fordonsflottan</b>	<b>12</b>
Fordon och säkerhetssystem	12
Däck	17
Underhåll och kontroll av fordon	17
Trafiksäkerhet i omställningen av fordonsflottan	18
<b>Körsätt och förare</b>	<b>21</b>
Hastighetsefterlevnad	21
Alkohol- och drogpåverkan	23
Trötthet och distraktion	24
Bältesanvändning	24
Säker godshantering	25
Utbildning	26

---

## ● ● ● HUR KAN MAN ARBETA FÖR TRAFIKSÄKRA TRANSPORTER?

---

<b>Systematiskt arbetssätt</b>	<b>27</b>
Vikten av ett systematiskt arbetssätt	27
Systematiskt trafiksäkerhetsarbete	28
Systematiskt arbetsmiljöarbete	29
Trafiksäkerhet i hållbarhetsarbetet	30
<b>Källhänvisningar</b>	<b>32</b>

---

# Många skäl att arbeta för trafiksäkra transporter

## Transporterna påverkar trafiksäkerheten

Transporter av olika slag står för en stor andel av vägtrafiken. De påverkar därför trafiksäkerheten på flera sätt. Trafiksäkra transporter är en viktig pusselbit i det gemensamma arbetet för **Nollvisionen** (se ruta nedan).

Transportfordon är inblandade i många olyckor med allvarliga konsekvenser. Under 2024 omkom 39 personer i vägtrafikolyckor med tung lastbil inblandad. Tung lastbil var inblandad i 19 procent av dödsolyckorna under 2020-2024 [1]. Även om lastbilsförare sällan är vållande till olyckan, leder

olyckans konsekvenser oftare till dödsfall och svåra personskador jämfört med andra trafikolyckor.

Även lättare lastbilar och lätta transportfordon påverkar trafiksäkerheten. Skåpbil var inblandad i 15 dödsolyckor årligen under 2015-2019. Oavsett om transporterna utförs med tung lastbil eller lättare transportfordon påverkas trafiksäkerheten, inte minst genom hur fordonen framförs. Stickprovsmätningar visar att över 80 procent av förarna inom bud, transport och logistik kör över hastighetsgränsen [2].



**NOLLVISIONEN  
TILLSAMMANS  
RÄDDAR VI LIV**

Nollvisionen [3] beslutades i riksdagen 1997. Den handlar om att arbeta för att ingen ska dödas eller skadas allvarligt i vägtransportsystemet. Omsorgen om människors liv och hälsa är ett absolut krav. Nollvisionen innebär också att det inte bara är enskilda trafikanter som har ansvar. De aktörer som utformar systemet har det yttersta ansvaret för vägtransportsystemets utformning, skötsel och användning.

Transporterna står för en stor andel av trafiken på vägarna och påverkar trafiksäkerheten. För förare i yrkestrafiken är trafiksäkerhet också en arbetsmiljöfråga. Särskilt lastbilschaufförer är en utsatt yrkesgrupp.

## Trafiksäkerhet är en arbetsmiljöfråga

För förarna av transporterna är vägen en arbetsplats, och därför är trafiksäkerhet också en arbetsmiljöfråga. Varje år omkommer totalt cirka 40 arbetstagare i arbetet. En femtedel av alla dessa arbetsolycksfall med dödlig utgång är vägtrafikolyckor [4]. Särskilt lastbilschaufförer är en utsatt yrkesgrupp när det gäller arbetsolycksfall med dödlig utgång.

Arbetsgivaren har ett lagstadgat ansvar för arbetsmiljön. Om man som arbetsgivare har anställda som vistas eller färdas i trafiken ska trafiksäkerhetsrisker hanteras inom ramen för det systematiska arbetsmiljöarbetet, precis som andra arbetsmiljörisiker. Mer information finns i avsnittet **Systematiskt arbetssätt**.

## Krav från samhället och transportköparna

Trafiksäkerhet är en hållbarhetsfråga och ingår i de globala hållbarhetsmålen i **Agenda 2030** (se ruta till höger). Många verksamheter genererar transporter och påverkar därmed trafiksäkerheten. Det gäller inte minst transportutförare. För transportutförare är trafiksäkerhet därför en väsentlig hållbarhetsfråga.

Betydelsen av att organisationer tar ansvar för sin påverkan på trafiksäkerheten pekas ut i deklARATIONER som undertecknats av världens länder, däribland Sverige. Att arbeta för trafiksäkra resor och transporter framhålls alltmer som en väsentlig del i organisationers arbetsmiljöarbete och/eller hållbarhetsarbete [5]. Kraven från transportköpare på hållbara och därigenom trafiksäkra transporter kommer sannolikt att öka framöver.

**Agenda 2030** [6] antogs av FN:s medlemsländer 2015 och innehåller sjutton globala mål för en hållbar utveckling som ska uppnås till år 2030.

Trafiksäkerhet är en del av mål 3 (God hälsa och välbefinnande) genom att delmål 3.6 handlar om att minska antalet dödsfall och skador i vägtrafiken. Trafiksäkerhet ingår även i mål 11 (Hållbara städer och samhällen) där delmål 11.2 handlar om att ge tillgång till säkra, ekonomiskt överkomliga, tillgängliga och hållbara transport-system.

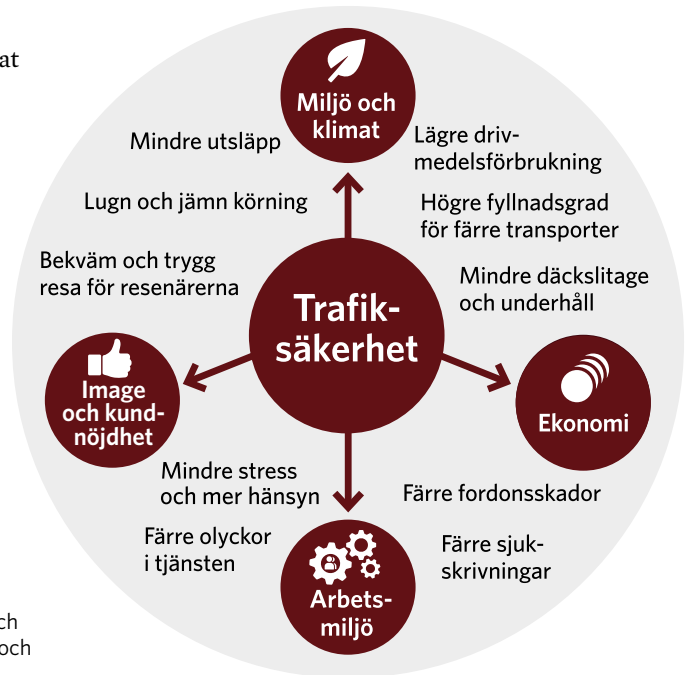
Trafiksäkerhet är en förutsättning för aktiv mobilitet som bidrar till ökad folkhälsa genom att förebygga sjukdomar och psykisk ohälsa (delmål 3.4). Trafiksäkerhet är också en arbetsmiljöfråga (delmål 8.8) samt en fråga att integrera i hållbarhetsarbete (delmål 12.6) och vid offentliga och privata aktörers inköp och upphandling (delmål 12.7).



## Hållbart på alla sätt

I regel hanteras miljö- och trafiksäkerhetskrav samlat och inte var för sig. Trafiksäkerhetskrav är också generellt förenliga med många andra hållbarhetskrav. Trafiksäkerhet går hand i hand med andra hållbarhetsmål, och verksamheter som arbetar för mer klimatsmarta transporter får också positiva trafiksäkerhetsvinster. Ett konkret exempel är sparsam körning som ger både positiva miljö- och trafiksäkerhetseffekter. Kostnader för drivmedel, underhåll och fordonsskador kan minskas genom att arbeta för ökad trafiksäkerhet. Arbetsmiljön förbättras genom minskad stress och färre olyckor i tjänsten. Trafiksäkerhet ger en bättre affär på alla sätt helt enkelt.

Det finns många positiva synergier mellan trafiksäkerhet och andra hållbarhetsaspekter, både ur ett samhällsperspektiv och ett verksamhetsperspektiv [7]



## Arbetsgivaren ger förutsättningar

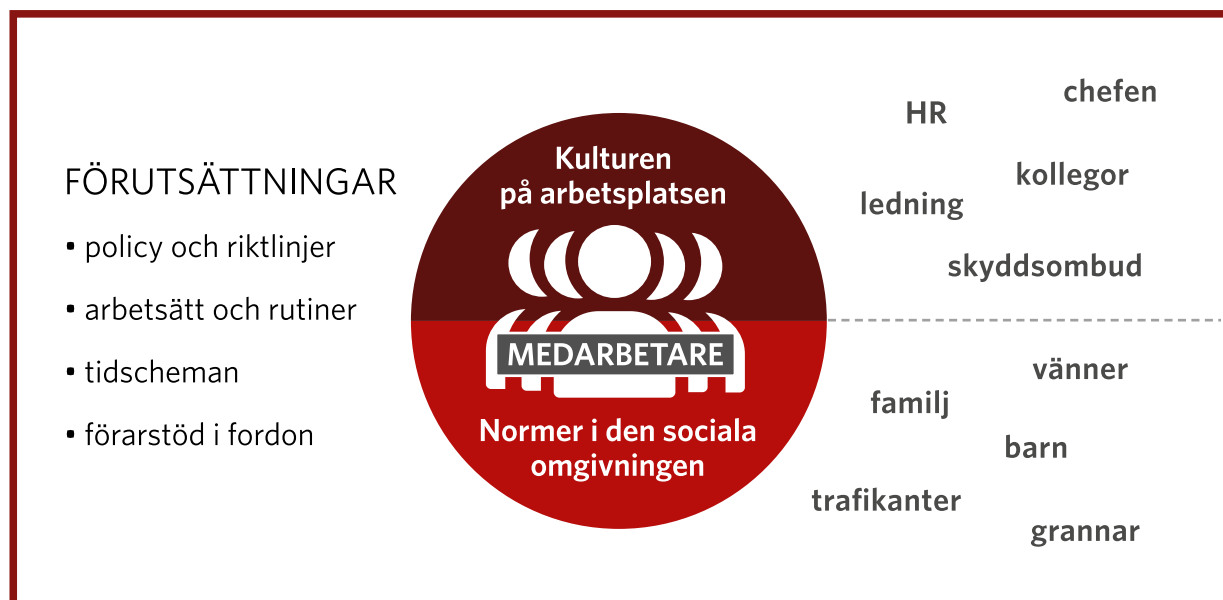
I rollen som arbetsgivare har ni stor inverkan på möjligheten till trafiksäkra transporter. Ni kan påverka genom att ställa krav i policyer och riktlinjer och omsätta dessa i arbetsätt och rutiner, som leder till såväl en säker arbetsmiljö som till trafiksäkerhet för samhället i stort. Arbetsgivaren styr också ofta över tidsscheman och liknande som påverkar medarbetares förutsättningar att bete sig trafiksäkert under sina körningar.

Det handlar också om att skapa en god säkerhetskultur på arbetsplatsen som uppmuntrar och stärker säkra beteenden. Det som företagsledningen uttrycker i policyer och riktlinjer behöver omsättas i praktiken, och säkerhetskulturen är en del i att lyckas med det. En aktiv dialog med medarbetare om "säkerhetstänket" är en viktig förutsättning för en god säkerhetskultur, se Trafikverkets idéskrift om säkerhetskultur för ökad trafiksäkerhet [8]. Även säkerhetsstandarden i fordonen och att det finns förarstöd för exempelvis hastighetsefterlevnad, filhållning och autobroms, är faktorer som arbetsgivaren ofta råder över.

För många av de frågor som arbetsgivaren styr över finns råd att få i denna vägledning. Vägledningen har fokus på grundläggande faktorer som har stor betydelse för trafiksäkerheten såsom hastighetsefterlevnad, alkohol- och drogpåverkan, bältesanvändning och säkra fordon. En del av dessa faktorer är lagstadgade i **trafikförordningen** [9]. Erfarenheter visar dock att det inte räcker att ställa krav på att "gällande lagar och regler ska följas". Det behövs mer än så vad gäller efterfrågan och systematik.

Ambitionen är att föra frågan om regelefterlevnad i trafiken från individen till ledningen i organisationen, och att skapa vilja hos arbetsgivare och företagsledningar att engagera sig. För en förbättrad trafiksäkerhet gynnar oss alla.

Som arbetsgivare i transportbranschen behöver ni också ha koll på ytterligare regelverk som är styrande för yrkestrafiken, till exempel trafiktillstånd, kör- och vilotider, och yrkesförarkompetens (YKB), samt regelverk för farligt gods och arbete på väg (APV). Dessa regelverk behandlas inte i denna vägledning.



I arbetet med trafiksäkra transporter finns det flera förutsättningsskapande faktorer som påverkar hur enskilda medarbetare beter sig i trafiken. Beteenden i trafiken är också ett resultat av säkerhetskulturen på arbetsplatsen och av rådande normer i vår övriga sociala omgivning utanför arbetsplatsen.

# Förutsättningar för transporten

En viktig del i arbetet för trafiksäkra transporter handlar om de övergripande förutsättningarna för transporterna. I detta avsnitt behandlas förutsättningar i form av leveransförutsättningar, transporteffektivt val av trafikslag samt val av rutter och leveranstider. Dialog mellan transportköpare och transportutförare bidrar till att skapa förutsättningar för ökad trafiksäkerhet.

## Leveransförutsättningar

Många transportköpare är inte medvetna om vilken inverkan som leveransförutsättningarna har på transporteffektivitet, arbetsmiljö och trafiksäkerhet. Genom dialog med transportköparna kan ni skapa ökad förståelse och samsyn i detta avseende och därigenom ge bättre förutsättningar för effektiva och trafiksäkra transporter.

Det är vanligt att varuinköpare erbjuds **"fritt levererat till kund"**, det vill säga att säljaren står för frakten till kunden. Det gör det svårare att påverka den transport med vilken varan levereras. Detta är även till nackdel för den transportör som utför transporten. **"Fri frakt"** antyder också att frakten är kostnadsfri, men den fria frakten har ett pris. Frakten är visserligen gratis för inköparen, men den medför kostnader både vad gäller klimatpåverkan, trafiksäkerhet, arbetsmiljö och annan hälsopåverkan.

Korta leveranstider eller snäva leveransfönster är andra vanliga exempel på leveransförutsättningar

som gör det svårare att möta trafiksäkerhetskrav. Det är inte ovanligt med leveransfönster på en timme eller erbjudanden om "dagen efter"-leverans. Detsamma gäller ofta **"just in time"**-leveranser som innebär att varan ska levereras så nära användningen som möjligt. Det missgynnar ofta transporteffektiviteten, försämrar möjligheten att möta trafiksäkerhetskraven och bidrar till sämre arbetsmiljö. Det kan skapa stress både för fjärrtrafikförare och för distributionsförare. Förare kan genom tidspresen och stressen uppleva det svårt att hålla hastigheten eller följa andra bestämmelser med koppling till trafiksäkerheten.

Dialog med transportköpare om hur olika krav påverkar transporterna kan därför vara ett bra sätt att skapa förståelse och hitta bättre lösningar som gynnar trafiksäkerheten och transporteffektiviteten. Även för transportköpare som redan ställer trafiksäkerhetskrav kan löpande dialog leda till fortsatt utveckling av upplägg och kravformuleringar som gynnar båda parter och som bidrar positivt till samhället i stort.



Korta leveranstider eller snäva leveransfönster kan bidra till stress för förare. Det finns fler utmaningar i transportbranschen. Till exempel gör "fritt levererat" det svårare att ställa krav på transporterna. Men det är möjligt.

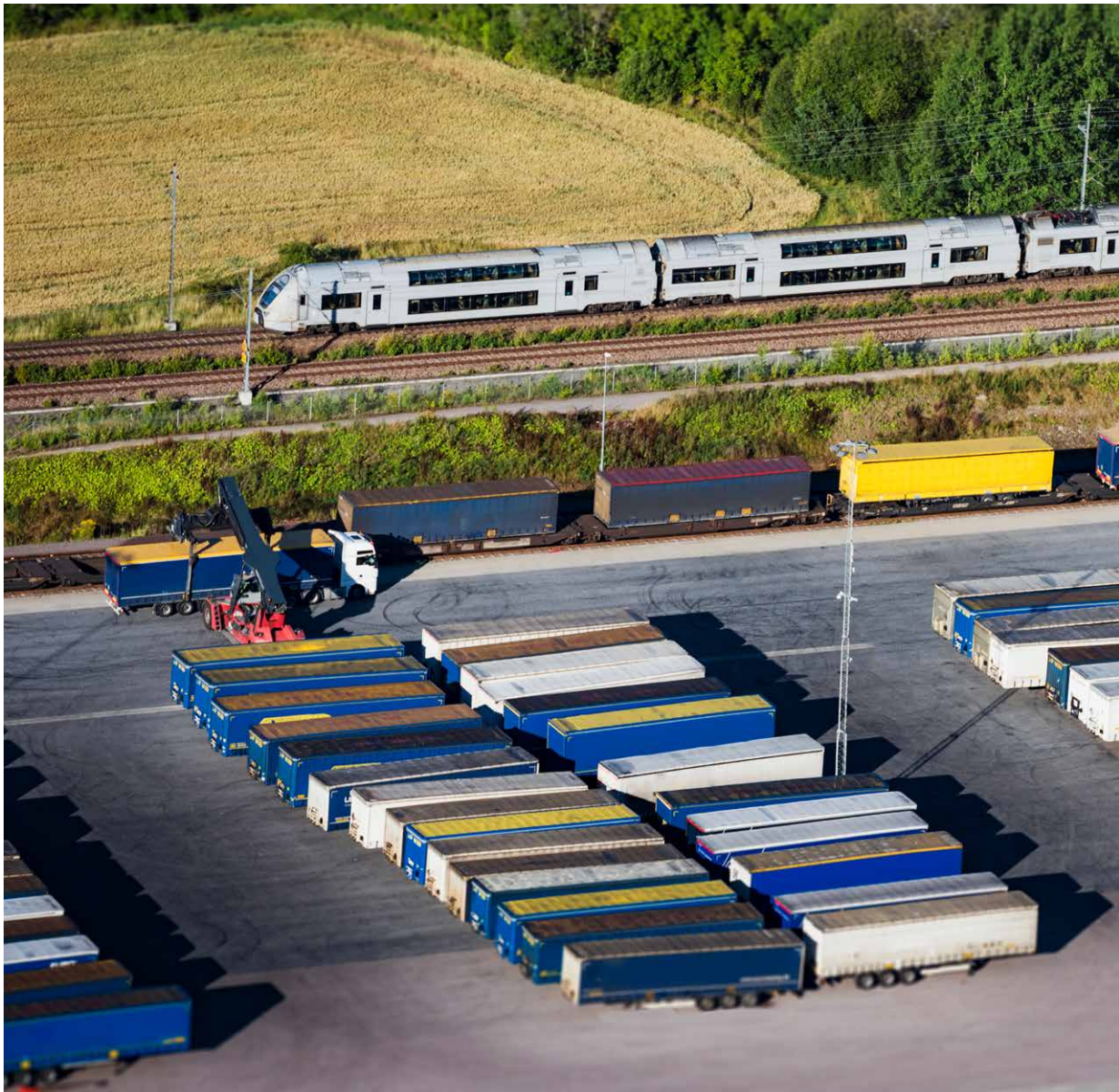
## Transporteffektivitet i hela kedjan

Transportutförare kan också i dialog med transportköpare verka för ökad transporteffektivitet, till exempel genom samlastning. Samlastning innebär att leveranser från olika leverantörer samlas ihop i en terminal för att sedan lastas om till andra fordon för vidare transport. Möjlighet finns för enskilda transportföretag att mot ersättning upplåta ledig kapacitet åt andra transportföretag i syftet att få mer transporteffektiva transporter.

Transporteffektivitet kan också handla om att utföra transporten med lämplig kombination av trafikslag. Till exempel kan varor med fördel transporteras så långt det går med tåg och sjöfart för att därefter trans-

porteras sista biten med lastbil. Ett transportuppbygg med långväga transporter med tåg- eller sjöfart är fördelaktigt ur ett klimat- och miljöperspektiv och förbättrar trafiksäkerheten genom att minska mängden lastbilar på vägarna. Det kan också förbättra arbetsmiljön genom att långväga lastbilstransporter nattetid undviks.

Dialog med transportköpare är generellt viktigt för att hitta möjligheter till mer transporteffektiva transporter. Genom att se över möjligheten till längre ledtider kan möjligheten att samlasta och genomföra transporter med lämplig kombination av trafikslag öka.





Genom ruttplanering finns möjlighet att undvika olämpliga vägval ur trafiksäkerhetssynpunkt och leveranstider (eller hämtningstider för avfallstransporter) på tider då många människor i rörelse på en viss plats, till exempel runt skolor.

## Rutter och leveranstider

Genom sin ruttplanering kan transportutförarna bidra till mer trafiksäkra och effektiva transporter. En effektivisering av transportererna medför en positiv trafiksäkerhetseffekt genom att minska antalet körda kilometer med transportfordon, i första hand för distributionstrafik. Ett mer avancerat mjukvarustöd för ruttplanering kan också påverka möjligheten att

välja de mest lämpliga rutterna ur ett trafiksäkerhetsperspektiv. Hänsyn kan också tas till att undvika vissa tider, så som att varuleveranser och avfallshämtning på skolor inte ska ske på tider då många barn vistas i området. Bättre planering kan också minska stressnivån hos föraren och därigenom bidra till ett mer trafiksäkert körsätt och en förbättrad arbetsmiljö.

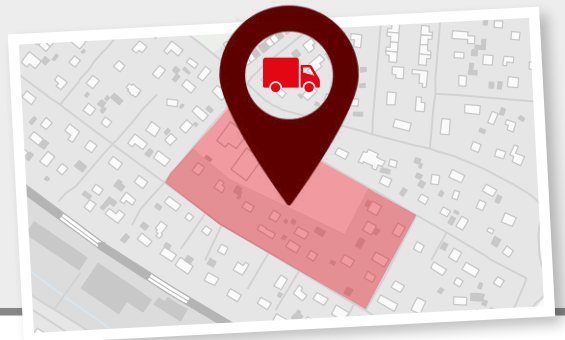
## Geofencing som verktyg för ökad trafiksäkerhet

Genom geofencing (också kallat geostaket) kan fordon inom ett definierat geografiskt område begränsas, styras eller informeras utifrån exempelvis gällande hastighetsgräns, val av drivmedel för hybridfordon eller tillträde till området.

Elsparcykelföretag använder geofencing för att definiera var parkering av elsparkcyklar är tillåten och för att reglera maxhastighet i vissa områden. Geofencing används även på enstaka linjebussar för att reglera fordonens hastighet förbi exempelvis skolor.

Geofencing har testats i olika pilotprojekt de senaste åren och har visat sig ha stor potential, framförallt inom nyttotrafiken. I en mer storskalig implementering av

geofencing är därför fokus initialt på kollektivtrafik, taxi och godstransporter. Transportköpare kan i upphandling ställa funktionskrav som innebär att geofencing ska användas för att reglera vissa villkor, till exempel hastighetsefterlevnad.



# Fordonsflottan

Säkerhetsstandarden hos de fordon som används för transporter har stor betydelse för trafiksäkerheten för både förare och andra trafikanter. I detta avsnitt presenteras krav som kan ställas på lätta transportbilar (skåpbilar) och lastbilar som används i verksamheten. Avsnittet ger också en översikt för vad man behöver tänka på när det gäller nya sorters transportfordon, som eldrivna fordon och godscyklar. Även val av däck samt underhåll och kontroll av fordon behandlas.

## Fordon och säkerhetssystem

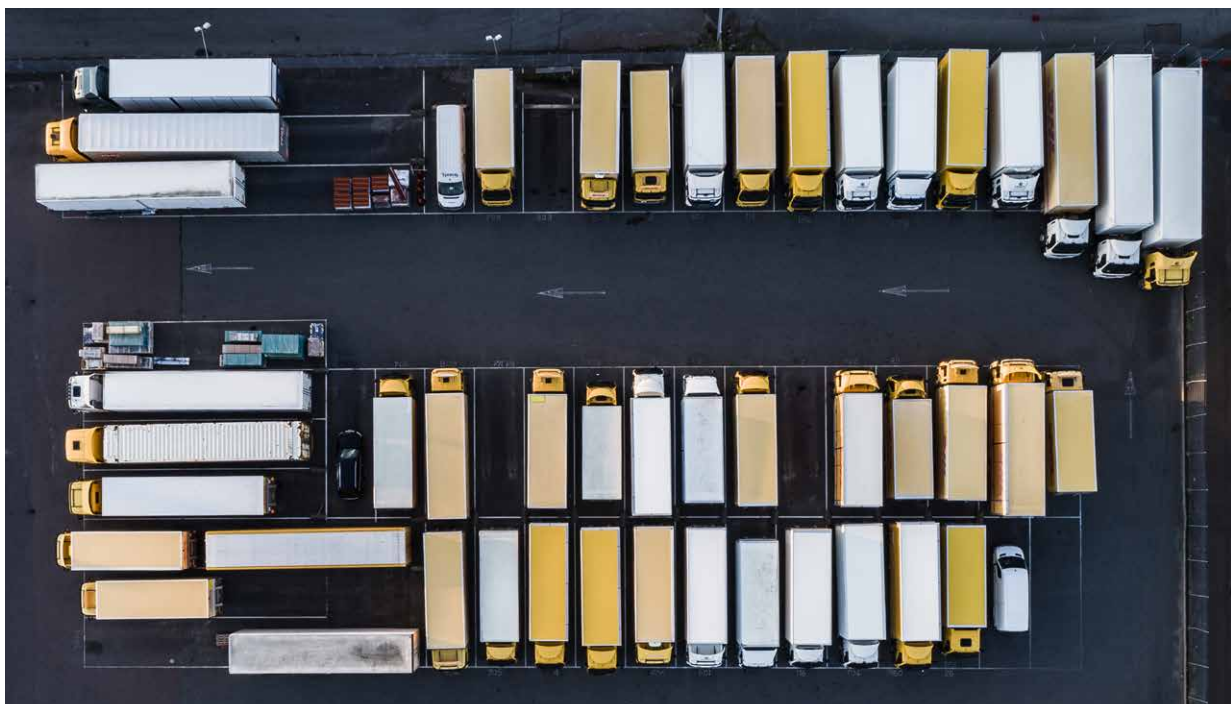
Utvecklingen går framåt när det gäller fordonens säkerhet, men även nya fordon har olika säkerhetsprestanda. Det är därför viktigt att känna till vilka krav som kan ställas på fordonen för att öka trafiksäkerheten för såväl förare som andra trafikanter.

För transportfordon är det viktigt med kollisionssundvikande och kollisionssindrare system för att minimera riskerna i trafiken. I detta avsnitt ges stöd för val av lätta transportbilar (skåpbilar) och lastbilar utifrån denna aspekt. Förare behöver också uppmuntras att använda de säkerhetssystem som finns och utbildas i hur de fungerar.

Samhället ställer också skarpare krav på fordonen framöver. Enligt EU-direktiv [10] ställs krav på en rad säkerhetssystem i alla nya fordonmodeller från

den 1 maj 2022 och i existerande modellserier från maj 2024. Detta gäller både personbilar och lastbilar. Kraven innebär att flera säkerhetssystem blir obligatoriska, så som hastighetsstödande ISA-system, system som bromsar automatiskt vid risk för kollision (autobroms), kurshållningssystem, trötthetsvarnare, en "svart låda" som registrerar uppgifter om fordonet om en krock sker samt möjlighet att lättare installera alkoholås.

I regel hanteras miljö- och trafiksäkerhetskrav samlat i verksamhetens fordonspolicy. Trafiksäkerhet hanteras som ramvillkor, det vill säga att miljöfordon köps in som uppfyller kraven på trafiksäkerhet. Att införa krav på verksamhetens fordon i en fordonspolicy är en stegvis process, och den behöver matchas mot utbudet på marknaden. Kraven kan sedan skärpas allteftersom utbudet ökar.





### Systemstöd för hastighetsefterlevnad och hastighetsuppföljning

För att stötta förare till bättre hastighetsefterlevnad finns det många olika tekniska systemstöd. De system som rör lätta och tunga lastbilar är följande [11]:

- Traditionell hastighetsregulator ska finnas enligt lag. Den begränsar tunga lastbilars maximala hastighet till 90 km/tim.
- ISA (intelligent stöd för anpassning av hastighet) är ett samlingsnamn för olika tekniska system som antingen ger information om aktuell hastighets-gräns eller begränsar hastigheten utifrån gällande hastighets-gräns. ISA-system är krav i nya fordons-modeller från och med 2022 enligt nya EU-direktiv, och i alla nya fordon 2024.
- Fleet management-system använder eftermonterad utrustning eller inbyggd telematik som loggar och skickar fordonsdata till flottans hanteringsplattform. Systemet gör det möjligt för fordonsansvariga att analysera fordonsstatistik och förarbeteenden.
- Geofencing-baserade system innebär att anslutna fordon styrs efter specifika regler inom digitalt definierade geografiska områden. Exempelvis kan fordon begränsas till max 30 km/tim när de befinner sig vid ett skolorråde.

En del av systemen ger också möjlighet till hastighetsuppföljning genom att systemen registrerar fordons-hastighet. Information om vad som är viktigt att tänka på vid hastighetsuppföljning finns i avsnittet **Körsätt och förare**.

## Lätta transportbilar (skåpbilar)

Lätta transportbilar av typen skåpbilar är lämpliga för vissa transporter, till exempel pakettidistribution. Jämfört med personbilar är säkerheten generellt eftersatt för denna typ av fordon, eftersom skåpbilar inte testas i konsumentkrocktester i lika stor utsträckning. Det gör att säkerhetsutvecklingen inte skyndas på. Det finns ändå stöd att få i valet av skåpbilar, se rutan till höger.

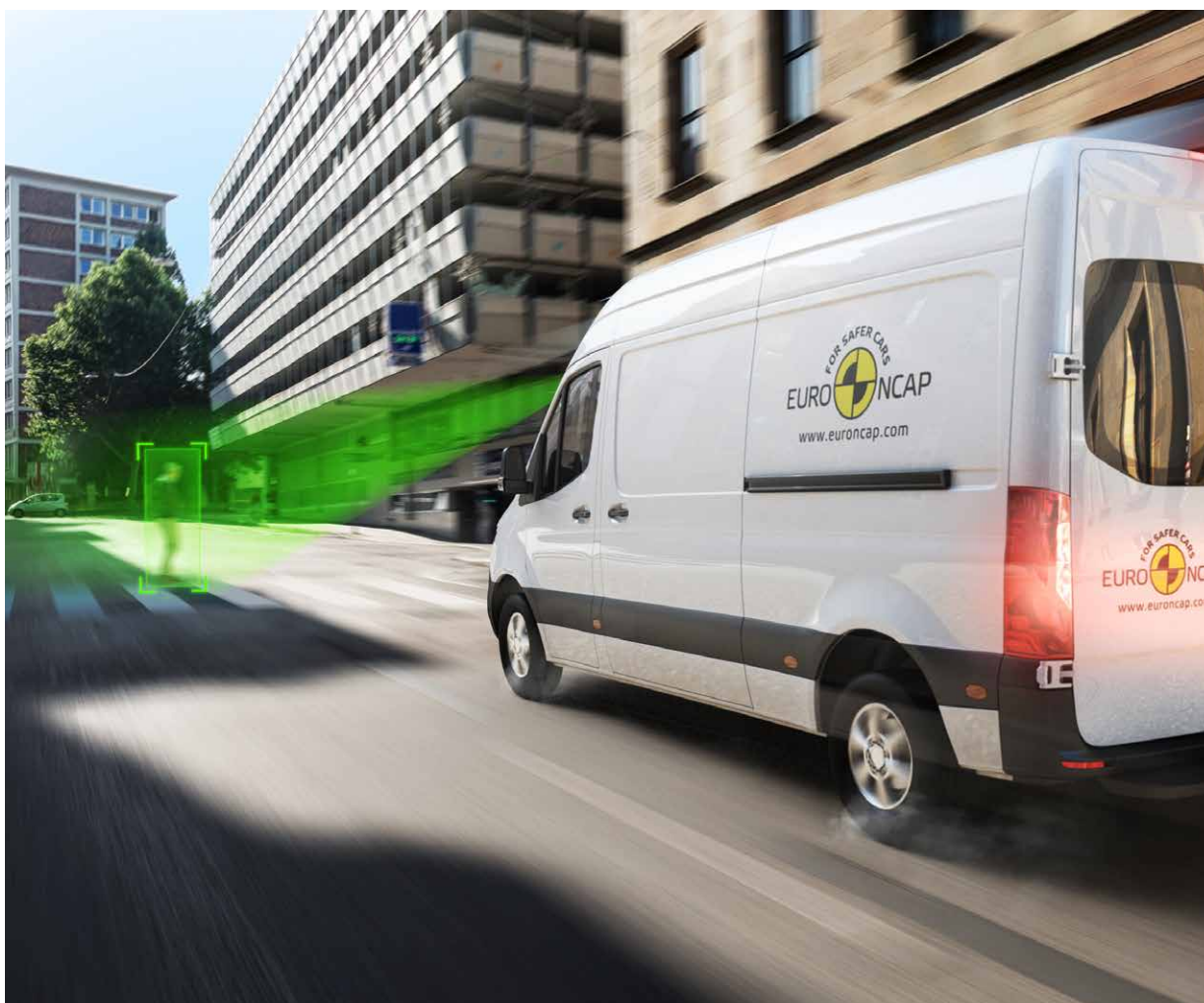
Det är också bra att veta att **förordningen (2020:486) om miljö- och trafiksäkerhetskrav för myndighetsbilar** [12] är styrande för statliga myndigheter, men att även andra aktörer kan ta stöd i förordningen. Förordningen gäller för personbilar och lätta lastbilar.

För kommuner och regioner finns ramavtal för fordon genom **Adda Inköpscentral** (ett företag inom SKR) [13]. Avtalet omfattar personbilar och transportfordon och ställer krav på både miljö och trafiksäkerhet.

### Stöd för val av lätta transportbilar (skåpbilar)

Lätta transportbilar (skåpbilar) som används i verksamheten ska ha högsta säkerhetsnivå (nivå Platinum) enligt **Euro NCAP Commercial Van Ratings** i senaste testomgången [14]. Vissa säkerhetssystem är ändå inte standardmonterade och den som beställer fordon måste se till att välja dessa tillval. I nästföljande avsnitt finns även information om exempelvis systemstöd för hastighetsefterlevnad och alkoholås.

Folksam har listat de säkraste nya lätta transportbilarna under 3,5 ton [15]. För att få omdömet Bra val, ska bilen ha högsta betyg i Folksams undersökning av olyckor eller i Euro NCAP:s krocktester. Dessutom ska antisladdsystem och autobroms med detektion av bil, fotgängare och cykel vara standard, samt filhållning/filvarning vara tillval eller standard och bältespåminnare ska minst finnas på förarplatsen.



Lätta transportbilar (skåpbilar) är sämre utrustade med förarstödssystem än personbilar. Skåpbilar som används i verksamheten ska vara klassade som säkra (nivå Platinum) enligt Euro NCAP för bästa säkerhetsstandard. Foto: Euro NCAP.

## Lastbilar

För valet av tunga lastbilar finns det sedan 2024 stöd att få genom Euro NCAP Safer Trucks.

Safer Trucks är det första av Euro NCAP:s testprotokoll som inför ett nytt ramverk, kallat Euro NCAP:s säkerhetsstadier, som mäter fordonssäkerhet genom hela livscykeln för en olycka: Säkert körande, Kollisionsundvikande och Efterkollisionssäkerhet. Från år 2030 planerar Euro NCAP även att ta hänsyn till hur krocksäkra lastbilarna är mot andra fordon och trafikanter och för förarna.

Förutom att ge varje lastbil ett betyg på upp till fem stjärnor, har Euro NCAP även infört en CitySafe-ackreditering som ges till lastbilar som har teknologier eller utformning som kan förhindra olyckor som vanligtvis inträffar i städer eller urbana miljöer.

### Stöd för val av lastbilar

Tunga lastbilar som används i verksamheten ska ha högsta säkerhetsnivå, det vill säga minst kravnivån fyra stjärnor enligt **Euro NCAP Safer Trucks** i senaste testomgången [16]. Om lastbilar ska användas i urbana miljöer rekommenderas även att välja lastbilar märkta med CitySafe-ackreditering.

Observera att även för högsta säkerhetsnivån är vissa säkerhetssystem inte standardmonterade. Den som beställer fordon måste alltså se till att välja dessa tillval.

**Exempel på viktig utrustning i lastbilar är:**  
krockkuddar på förarplats och passagerarplats fram samt huvudstöd och trepunktsbälte med bältespåminnare på de platser som används

- ABS-bromsar
- automatisk nödbroms (autobroms)
- antisladdsystem
- filhållningsassistans
- backkamera/backsensorer
- "döda vinkeln"-varnare
- alkolås\*
- systemstöd för hastighetsefterlevnad och hastighetsuppföljning\*
- trötthetsvarnare
- handsfree-utrustning\*
- system som möjliggör för föraren att se lastvikt

\*) Läs mer i avsnittet **Körsätt och förare**.



## Lastbilar med säker utformning av hytt

Att köra tunga skrymmande fordon i stadsmiljö är en utmaning i flera avseenden. Hyttens utformning gör att sikten blir begränsad, och den så kallade döda vinkeln blir större än i mindre fordon. Risken att föraren inte ser oskyddade trafikanter vid högersväng blir därför påtaglig. Två av fem dödsolyckor mellan cykel och lastbil eller buss sker på detta sätt [17].

För att öka säkerheten vid stadsdistribution erbjuder flera fordonstillverkare lastbilar med hytter som är bättre anpassade för stadsmiljöer. Många fordon för avfallstransporter har numera också sådan utformning. Hytterna har försetts med större glaspartier och dörrar som öppnas inåt (som en bussdörr).

Det förbättrar sikten och minskar de ”blinda fläckarna” där andra trafikanter kan befinna sig.

Utformningen av fordonet placerar också föraren mer i höjd med övrig trafik och förbättrar arbetsmiljön för föraren genom låga insteg till hytten och möjlighet att enkelt och bekvämt ta sig in i och ut ur fordonet från den trafikfria sidan.

Det finns också säkerhetssystem i lastfordonen som varnar föraren för cyklister i döda vinkeln. Det kommer också system som automatiskt detekterar och bromsar om det finns risk att köra på en cyklist i döda vinkeln vid en högersväng eller att köra på gående som är dolda framför hytten. Lastbilars lämplighet i urbana miljöer beaktas i Euro NCAP Safer Trucks bland annat genom märkningen med CitySafe-ackreditering.



Utformning och direkt förarsikt för stadsanpassad hytt (den övre, blåa lastbilen) jämfört med konventionell hytt (den nedre, röda lastbilen) för tunga frambyggda lastbilar. Bildkälla: Transport for Londons HGV Safety Permit Guidance. Illustration: Trafikverket

## Däck

Däck med bra mönsterdjup och rätt lufttryck ger bra grepp och förkortar bromssträckan. I kombination med rätt hastighet och ett körsätt som är anpassat till underlaget utgör däcken grunden för säker körning, inte minst på vintern.

Under perioden 1 december–31 mars måste vinterdäck användas när vinterväglag råder. Det gäller även lätta och tunga lastbilar samt släpvagnar. Även godscyklar bör förses med vinterdäck när vinterväglag råder, även om lagen inte kräver detta.

Rekommendationen för vinterdäck på bilen (dubbade eller odubbade) är en avvägning mellan trafiksäkerhet och andra hälsoaspekter. Dubbade vinterdäck bidrar till att sprida partiklar från däcken och vägytan till luften. Särskilt i storstäderna kan partikelhalten i luften bli hälsovådligt hög. Dubbade vinterdäck har bättre grepp i vissa väglag, särskilt vid våt is. På barmark och snö har däremot dubbade och dubb fria likvärdigt grepp.

En generell rekommendation är att köra en bil rustad med antisladdsystem (ESC) och ha dubb fria vinterdäck av nordisk modell. Då har man en bra säkerhet oavsett var man kör i landet [18]. Mer detaljerade rekommendationer finns i tabellen till höger.



### Stöd för val av däck

Det finns sedan 2021 en ny däkmärkning i EU. Märkningen visar hur däck presterar vad gäller rullmotstånd, våtgrepp och yttre buller samt om däckets är lämpligt på snötäckt eller istäckt väglag. Det nya märkningssystemet omfattar däck för personbilar, bussar och lastbilar. Mer information om däck finns på Transportstyrelsens webbplats [19].

Område	Med antisladd	Utan antisladd
Storstad	Dubb fritt	Dubb fritt
Söder	Dubb fritt	Dubb
Mitt	Dubb fritt	Dubb
Norr	Dubb	Dubb

Folksamns rekommendationer för val av vinterdäck utifrån bilens egenskaper (med eller utan antisladdsystem) och var i landet man främst kör [20].

## Underhåll och kontroll av fordon

Ni som transportutförare behöver ha rutiner för besiktning, service, underhåll och skötsel av fordonen. Se till att regelbundet kontrollera fordonen (både invändigt och utvändigt) och fordonens säkerhetssystem. Extra bromskontroll mellan kontrollbesiktningarna rekommenderas generellt för tunga fordon. Att kontrollera fordonen ingår i checklistor för arbetsmiljöarbetet, se avsnittet **Systematiskt arbetssätt**.



## Trafiksäkerhet i omställningen av fordonsflottan

Utbudet av olika sorters transportfordon ökar. Ambitionen att ställa om till fossilfria och mer stadsanpassade transporter driver på utvecklingen av lätta och eldrivna distributionsfordon och godscyklar. Tyngre och längre transportfordon blir allt vanligare för mer transporteffektiva långväga transporter. I detta avsnitt ges en översikt för vad som bör beaktas ur trafiksäkerhetssynpunkt när det gäller en omställning av fordonsflottan.

### Stadsanpassade distributionsfordon

Utbudet av lätta och eldrivna distributionsfordon på marknaden ökar. Det har en potential att förbättra trafiksäkerheten, genom att transporter flyttas från lastbilar till mer stadsanpassade fordon som är betydligt mindre och lättare och som framförs i lägre hastighet. Tung skrymmande fordon i stadsmiljö är alltid en utmaning. Hyttens utformning begränsar sikten, och det ökar risken att föraren inte ser oskyddade trafikanter vid högersvängar.

Fördelarna med mindre och mer stadsanpassade fordon måste dock ställas mot att mängden transportfordon potentiellt ökar. Mindre distributionsfordon har hittills främst använts i olika försök med samlastning med syftet att minska mängden transporter.

Det kan i dagsläget vara svårt att ställa trafiksäkerhetskrav på denna typ av fordon då det inte finns någon standard eller något märkningssystem att utgå ifrån vad gäller krockundvikande och krocklindrande

system (som det till exempel finns för personbilar genom Euro NCAP).

Dessa fordon utvecklas för att möta behovet av en omställning till fossilfria och mer yteffektiva transporter. I denna utveckling behöver också hänsyn tas till trafiksäkerhetskrav. Förarnas möjlighet till en säker arbetsmiljö är viktig att vara uppmärksam på som transportutförare. Krav på hastighetsbegränsning och användningsområden är också relevanta, då denna typ av fordon ofta används på ytor där gående och cyklister vistas, exempelvis i gångfartsområden i tät stadsmiljö. Geofencing (geostaket) kan vara lämpligt stöd.

### Trafiksäkerhet och eldrift

En omställning till eldrivna fordon är primärt en åtgärd för att minska utsläpp, buller och energianvändning från transporter. Det kan dessutom möjliggöra leveranser under större delar av dygnet. En övergång till eldrift står inte i motsättning till trafiksäkerhetskrav. Förare som bytt till elektriska fordon vittnar om att minskat buller och mindre vibrationer bidrar positivt till mindre stress och mer energi under och efter arbetspasset. Elektrisk drift ger alltså en bättre arbetsmiljö för förare och kan därigenom bidra till ökad trafiksäkerhet.

En problematik som tidigare lyfts av bland annat Synskadades Riksförbund är att elfordon blir för tysta i låga hastigheter. Av den anledningen har ett nytt lagkrav antagits som innebär att elfordon tillverkade från och med 1 juli 2021 måste ge ifrån sig ett ljud till omgivningen vid färd under 20 km/tim (ett så kallat acoustic vehicle alerting system, AVAS).



Foto: Martin Olson

Det branschgemensamma samlastningskonceptet "Älskade stad" nyttjar mindre specialanpassade elfordon.



## Godscyklar och -mopeder

Godscyklar är en variant av lätta transportfordon som blir vanligare i stadsmiljö. Godscyklar lämpar sig bäst för transporter i täta stadsområden med många leveranser på en relativt begränsad yta som innebär korta avstånd.

Godscyklar finns i många olika varianter. De finns som tvåhjuliga, trehjuliga och fyrehjuliga fordon, och lastlådan kan vara placerad på olika sätt (se exempel tabell på nästa sida).

Eftersom fordonen är mindre, lättare och begränsade till en lägre hastighet än konventionella motordrivna lastfordon, utgör godscyklarna en lägre direkt trafik-säkerhetsrisk för andra trafikanter. Godscyklar saknar också hytt, och föraren har därför god kontakt med sin omgivning och kan enkelt kommunicera med andra trafikanter, vilket kan innebära ökad trafiksäkerhet.

Det finns dock också trafiksäkerhetsutmaningar med en överflyttning till godscyklar. Godscyklar framförs

### Stöd för mer trafiksäker transport med godscykel

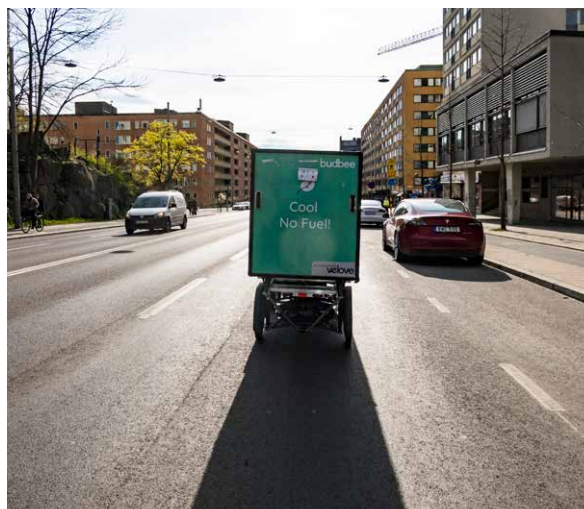
Som transportutförare är det viktigt att arbeta för god trafiksäkerhet för godscykeltransporterna. Det innebär till exempel:

- Förare av godscyklar ska använda cykelhjälm och annan säkerhetsutrustning samt använda hands-freeutrustning för telefonsamtal.
- Rutiner för säker lastning ska finnas, till exempel för hur man fördelar lasten rätt och hur man undviker att överlasta cykeln. Med lastlådor framför föraren är det exempelvis viktigt att dessa inte blir för stora eftersom det begränsar förarens överblick i trafiken och orsakar stabilitetsproblem.
- Rutiner finns för hur godscyklarna framförs för att inte utgöra risk för andra trafikanter, inte minst för gående. Till exempel framförs godscyklar lämpligen i gatan i lågfartsområden med mycket gång- och cykeltrafik och på cykelvägen i högfartsområden.

## • • • VAD KAN MAN GÖRA FÖR MER TRAFIKSÄKRA TRANSPORTER? • • •

i regel i körbanan och föraren är utsatt genom sin exponering mot andra fordon. Godscyklar kan också utgöra en risk för gående om cyklarna används på gågator, i gångfartsområden och liknande. Det krävs också många godscyklar för att ersätta en lastbil, vilket ökar antalet fordon i trafiken. Det behövs också en utveckling vad gäller säkerhetssystem hos godscyklar, till exempel autobroms.

Transporter kan också utföras med elmoped. Det finns moped klass 2 (25 km/tim) som får framföras på gång- och cykelvägnätet och moped klass 1 (45 km/tim) som ska använda övrigt vägnät. Elmopeder har liknande fördelar som godscyklar, men elmopeder kan ta med sig mer last och sliter inte på förarna på samma sätt.



### Några vanliga godscykelmodeller [21]

	Godscykel med två hjul	Godscykel med tre hjul	Godscykel med fyra hjul	Godscykel med fler än fyra hjul
<b>Nyttolast:</b>	cirka 130 kg	cirka 130 kg	cirka 300 kg	cirka 300 kg
<b>Volym:</b>	cirka 65x60x80 cm	cirka 65x60x80 cm	150x100x120 cm	150x80x245 cm
<b>Bredd:</b>	cirka 70 cm	cirka 70 cm	cirka 100 cm	cirka 100 cm
<b>Längd:</b>	-	-	cirka 3 m	cirka 4 m

### Längre och tyngre transportfordon

Om förutsättningarna är rätt kan **HCT (High Capacity Transport) på väg** nyttjas, det vill säga vägtransporter som överstiger normala begränsningar för totalvikt eller längd. Inom vägnätet med bärighetsklass BK4

tillåts transporter på upp till 74 ton, och från hösten 2023 tillåts längre transportekipage på upp till 34,5 meter inom ett utpekat vägnät. HCT kan potentiellt bidra positivt till trafiksäkerheten genom att mängden lastbilar minskar [22].





## Körsätt och förare

Den som kör ett transportfordon påverkar både trafiksäkerheten för sin egen del och för alla andra i trafiken. I detta avsnitt behandlas grundläggande trafiksäkerhetsfaktorer i ett trafiksäkerhetsarbete: hastighetsefterlevnad, alkohol- och drogpåverkan, trötthet och distraktion, bältesanvändning och säker lastning. Dessa faktorer behöver inkluderas i verksamhetens trafiksäkerhetspolicy med tillhörande rutiner.

### Hastighetsefterlevnad

Många i yrkestrafiken kör för fort. Stickprovsmätningar visar att 78 procent av förare av fordon med företagslogga kör för fort. Inom bud, transport och logistik är andelen hastighetsöverträdelser något högre.

Hastigheten har stor betydelse för trafiksäkerheten. Olycksrisken ökar ju högre hastigheten är, eftersom förarens möjlighet att reagera och avvärja olyckan minskar.

Konsekvensen av en olycka är också starkt beroende av hastigheten. Nio av tio fotgängare överlever att bli påkörda i 30 km/tim, men vid 50 km/tim överlever endast två av tio.

Om alla höll hastigheten skulle cirka 40 liv kunna sparas varje år i Sverige, och hundratals allvarliga skador skulle kunna undvikas [23]. Rätt hastighet och ett bra körsätt minskar också bränslekostnaderna och klimatpåverkan.

Ni som transportutförare har goda möjligheter att skapa förutsättningar för att medarbetare ska kunna hålla hastigheten. Exempel på vad ni kan göra:

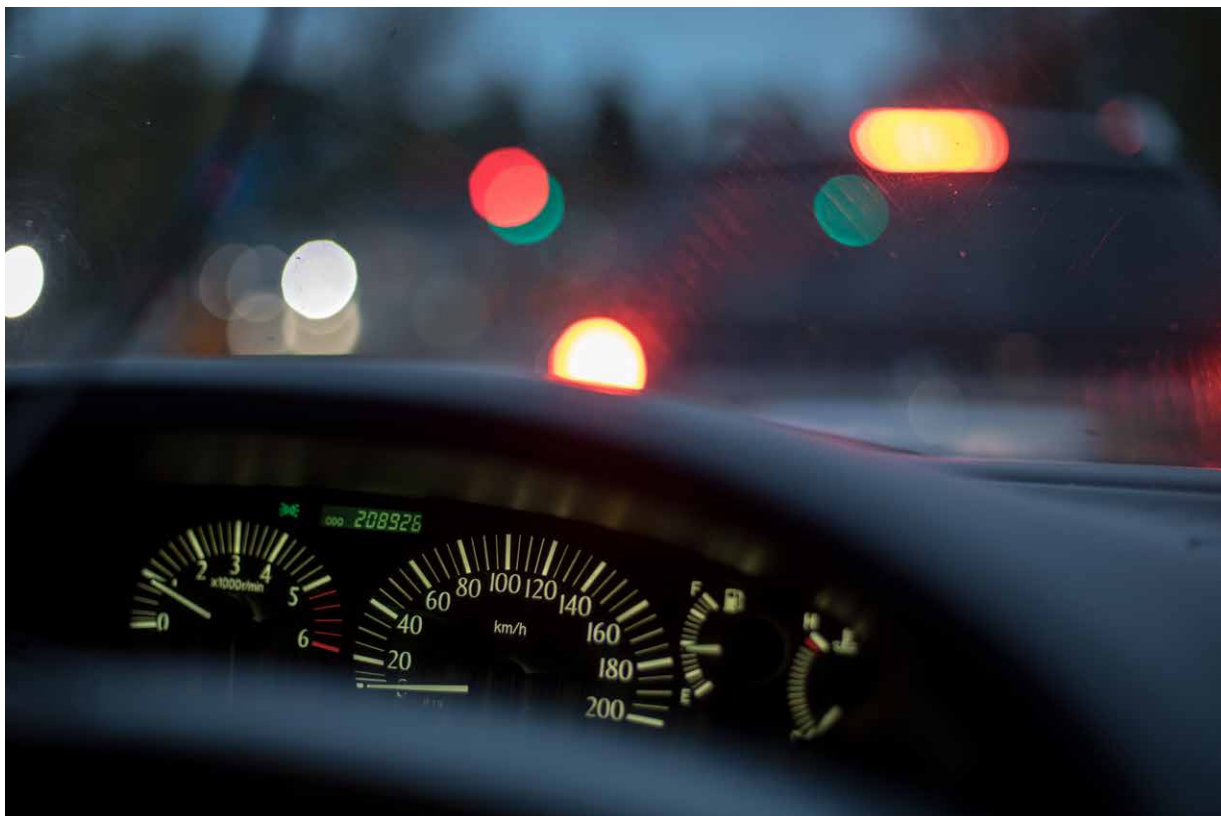
- Ställ krav på att medarbetarna håller hastigheten och förutsätt inte att hastigheten hålls bara för att det står i lagen. Det behöver tydligt framgå i verksamhetens trafiksäkerhetspolicy (eller liknande policy) att gällande hastighetsgräns inte ska överskridas.
- Ha rutiner för att regelbundet påminna förarna om vikten av hastighetsefterlevnad. Hastighetsefterlevnad är också en fråga för yrkesförarutbildning och sparsam körning, vilket behandlas i avsnittet **Utbildning**.
- Se till att fordonen ger stöd för föraren att hålla hastigheten, till exempel genom ISA-system, och för arbetsgivaren att följa upp hastighetsefterlevnaden. Sådana stödsystem beskrivs i avsnittet **Fordon och säkerhetssystem**.

## • • • VAD KAN MAN GÖRA FÖR MER TRAFIKSÄKRA TRANSPORTER? • • •

Hastighetsefterlevnaden är en trafiksäkerhetsfaktor som är viktig att följa upp på en aggregerad nivå som en del i ett systematiskt trafiksäkerhetsarbete. Det bör också finnas en handlingsplan för hur hastighetsefterlevnaden ska förbättras över tid.

Verksamheten styr i viss utsträckning också över tidsscheman och liknande förutsättningar. Tidspress

kan innebära att medarbetarna känner sig stressade och kör för fort. Det är därför viktigt att ni har en dialog om verksamhetens förväntningar på hur man kör och om huruvida det finns förutsättningar att leva upp till förväntningarna. Dialogen bidrar till en god säkerhetskultur. Som stöd för dialogen blir uppföljning av hastighetsefterlevnaden ett viktigt underlag.



### Att tänka på vid hastighetsuppföljning

Genom hastighetsuppföljning kan organisationen stötta i att skapa förutsättningar för god hastighetsefterlevnad. För detta ändamål avses hastighetsuppföljning på **aggregerad** nivå. Med aggregerad nivå menas statistik över hastighetsöverträdelse, och inte enskilda individers hastighetsöverträdelse.

Hastighetsuppföljning måste göras utifrån **dataskyddsförordningen (GDPR)** [24], inte minst med hänsyn till **artikel 10** [25] som rör behandling av personuppgifter rörande lagöverträdelse som innefattar brott. I korthet kan sägas att iakttagelser och passiv registrering av körsätt är förenligt med dataskyddsförordningen, men att uppgifter om individers hastighetsöverträdelse (som är en lagöverträdelse) generellt inte får registreras.

Hastighetsuppföljning måste således göras på ett sätt som innebär att hastighetsöverträdelsen identifieras för en medarbetargrupp som helhet, och inte för enskilda individer eller på ett sätt som gör att hastighetsöverträdelsen kan kopplas till enskilda individer. Generellt behövs tillstånd genom **Integritetsskyddsmyndigheten** för att få behandla personuppgifter om lagöverträdelse [26].

För att skapa acceptans för hastighetsuppföljning är det avgörande med **dialog i tidigt skede**. Beslut om att använda teknisk stöd för att följa upp hastigheten bör föregås av dialog med medarbetare för att skapa förståelse och engagemang. Det är också viktigt med dialog med fackliga företrädare i tidigt skede.

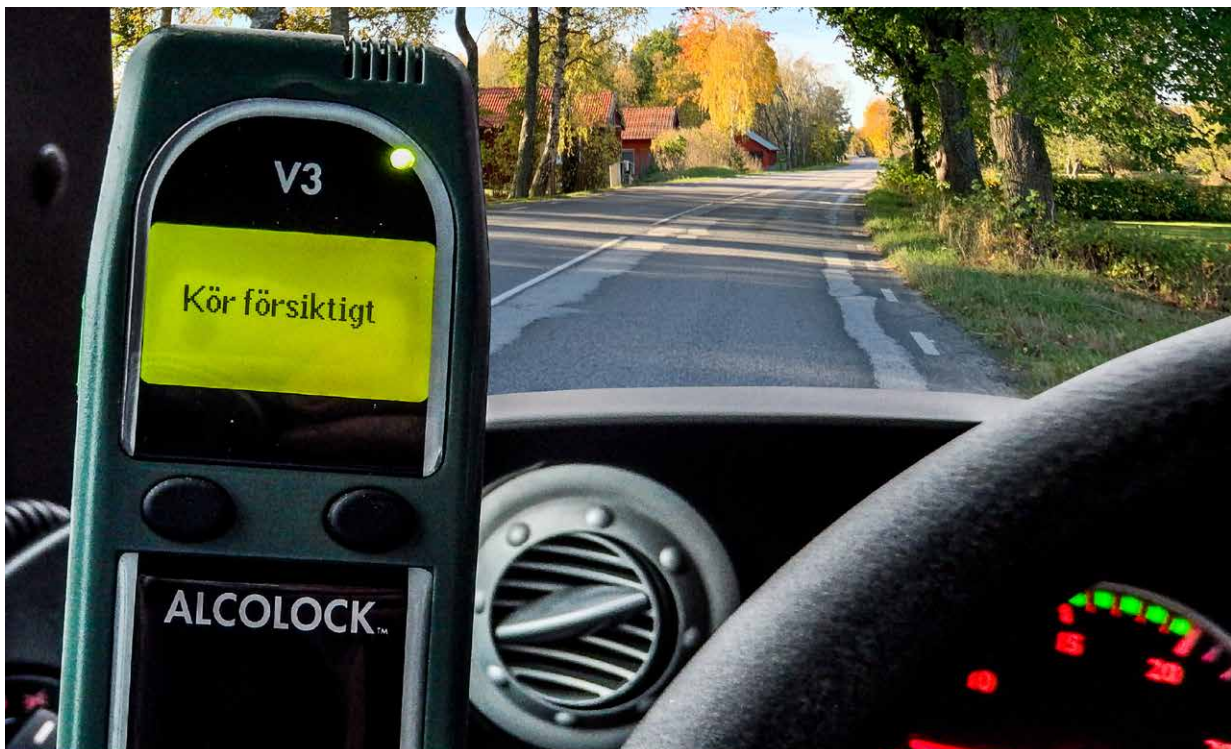
## Alkohol- och drogpåverkan

Varje år omkommer omkring 50 personer i alkohol- och drogrelaterade vägtrafikolyckor. Det omfattar både illegala droger och legala droger, som till exempel receptbelagda läkemedel som kan medföra risker i trafiken vid överdosering. Nyktra förare och hastighetsefterlevnad är två av de viktigaste åtgärderna för att minska antalet dödade och skadade i vägtrafiken [27].

Ni som transportutförare kan ställa krav på att de fordon som används i verksamheten har **alkolås**. Alkolås bygger på en teknik som gör att bilen inte går att starta om det finns alkohol i förarens utandningsluft. Att införa alkolås eller annat nykterhetsstödande system är både ett led i verksamhetens trafiksäkerhetsarbete och i arbetsmiljöarbetet. I dag ställer också allt fler organisationer krav på alkolås vid upphandling. Utöver att installera alkolås, är det också viktigt med regelbunden kalibrering och service enligt tillverkarens anvisningar. Mer information finns att få till exempel via organisationen MHF och deras handbok för införande av alkolås och alkolåskontroller i arbetslivet [28].

Utöver alkolås finns även möjligheten att arbeta med alkoskåp eller med alkobommar. Parallellt med de alkolås som redan finns på marknaden har det under många år pågått utveckling av nya generationer av nykterhetsstödande teknik för både eftermontage och fordonsintegration vid nybilstillverkning. I Europa väntas ny nykterhetsstödande kamerabaserad teknik finnas i nyproducerade fordon från 2026.

Arbetsgivaren ska enligt arbetsmiljölagen klargöra vilka interna regler och rutiner som gäller om arbetstagare uppträder påverkade av alkohol eller andra berusningsmedel i arbetet. I en **alkohol- och drog-policy** [29] kan ni ange vad som händer om en förare ertappas med att ha druckit alkohol eller vara drogpåverkad. Det kan handla om en handlingsplan med rutiner för det akuta problemet och mer långsiktiga åtgärder som att erbjuda stöd via företagshälsovården för att bryta ett alkohol- eller narkotikamissbruk. Det är särskilt viktigt att policyn tar upp hur man ska förhålla sig till om ett bruk av narkotika uppdagas eftersom detekterande teknik i fordon ännu inte finns (utveckling pågår dock). Det är också möjligt för arbetsgivaren att genomföra slumpvisa eller oannonserade drogtestar.



Alkolås i verksamhetens fordon är ett effektivt sätt att minska risken för att förare kör alkoholpåverkad.

## Trötthet och distraktion

Trötthet är en olycksorsak som uppmärksammas allt mer. Enligt lag får man inte köra om man på grund av exempelvis trötthet inte kan framföra fordonet på ett betryggande sätt [30]. För yrkesförare finns också regler för kör- och vilotider [31].

Även distraktion kan leda till trafikolyckor. Omkring 20–30 procent av dödsolyckorna i vägtrafiken är relaterade till trötthet och/eller distraktion. Distraktion innebär att föraren tillfälligt flyttar fokus från körningen till något som inte har med körningen eller trafiken att göra. Det minskar förarens mentala närvaro och påverkar körprestationen negativt, vilket leder till ökad risk för incidenter och olyckor.

Användning av smartphones och annan handhållen infotainmentutrustning kan vara distraherande. Enligt lag är det inte tillåtet att använda telefonen under körning om du håller den i handen [32]. Forskning visar att aktiviteter som kräver både visuell och motorisk uppmärksamhet, som att skriva sms eller slå ett telefonnummer, försämrar förarens prestationsförmåga väsentligt.

Ni som transportutförare kan ha en policy för hantering av mobiltelefonsamtal och andra uppgifter i fordonet, till exempel i trafiksäkerhetspolicy (eller motsvarande policy). Se också till att medarbetarna informeras och påminns om policyn.

De fordon som används bör också stödja trafiksäkra beteenden, till exempel med handsfreeutrustning. Som arbetsgivare har ni också ett ansvar att säkerställa att arbetstagare inte behöver utföra arbetsuppgifter i mobiltelefon eller liknande under körning.

Från och med 2023 införs i Euro NCAP:s kriterier att personbilar ska kunna detektera och varna eller ingripa vid distraktion och trötthet. På sikt kommer dessa kriterier även omfatta skåpbilar och tunga lastbilar.



Sveriges Åkeriföretag arbetar för att transportutförare ska ta ställning mot rattsurfning.

## Bältesanvändning

Säkerhetsbältet är en viktig säkerhetsdetalj i fordonet. Trepunktsbälte halverar risken att skadas svårt vid en kollision. Bältet minskar bland annat risken för att slå emot fordonets interiör eller att kastas ur fordonet, samtidigt som effekten av krockkuddar förbättras. Säkerhetsbälte ska användas av alla som färdas i bil och lastbil enligt lag [33].

Användningen av bilbälte är hög i Sverige. Det finns situationer då slarv förekommer, till exempel vid en kort biltur eller för vissa ärenden. De mätningar av bältesanvändning som gjorts visar att bältesanvändningen är lägre hos lastbilsförare och hos förare av hantverksfordon och andra yrkesfordon än hos personbilsförare generellt.

Ni som transportutförare kan inkludera bältesanvändning verksamhetens trafiksäkerhetspolicy (eller motsvarande policy). Det är också viktigt att ni har rutiner för att regelbundet informera förarna om vikten av att använda bälte, och att regelbundet följa upp användningen. Därutöver är det viktigt att säkerställa att fordonen som används har bältespåminnare.



## Säker godshantering

Risken för arbetsskador är stor inom transportbranschen och dåligt förankrad last kan orsaka allvarliga olyckor. Även om det saknas tillförlitlig statistik uppskattar Arbetsmiljöverket att minst en dödsolycka per år beror på dåligt säkrad last.

Lastsäkringen ska förhindra att lasten eller delar av den förflyttas på eller inuti fordonet under transport. Lasten bör vara säkrad genom låsning, förstängning eller surrning eller genom en kombination av dessa metoder. Lasten ska vara säkrad så att lastsäkringen kan motstå en kraft framåt som är minst 80 procent av hela lastens vikt. Bakåt och åt sidorna ska lastsäkringen motstå minst halva lastens vikt, se bild nedan.

Att lastsäkra korrekt är inte helt enkelt, och som arbetsgivare har ni en viktig roll. Ni behöver säkerställa att fordonen är utrustade med ändamålsenlig lastsäkringsutrustning och stötta förarna i vad som gäller för lastsäkring, och hur det ska hanteras i det dagliga arbetet. Riktlinjer för lastsäkring har tagits fram inom EU [34] och implementerats i Sverige genom **Transportstyrelsens föreskrifter och allmänna råd** om lastsäkring och kontroll av lastsäkring på och i fordon (TSFS 2017:25) [35].

**TYA** (Transportfackens Yrkes- och Arbetsmiljönämnd) har tagit fram en branschnorm som utgör vägledning för att kunna uppfylla de krav som ställs för lastning och hjälpa förare att göra rätt [36]. I branschnormen finns bland annat krav på lös och fast lastsäkringsutrustning i fordon. Hänsyn behöver ofta tas även till tredje part, inte minst i stadsmiljöer. Det gäller till exempel vid backning (se rutan till höger). Användning av bakgavellyft är också ett exempel på moment som behöver utföras på säkert sätt för både förare och tredje part se, **TYA** för stödmaterial.



### Backning vid godshantering

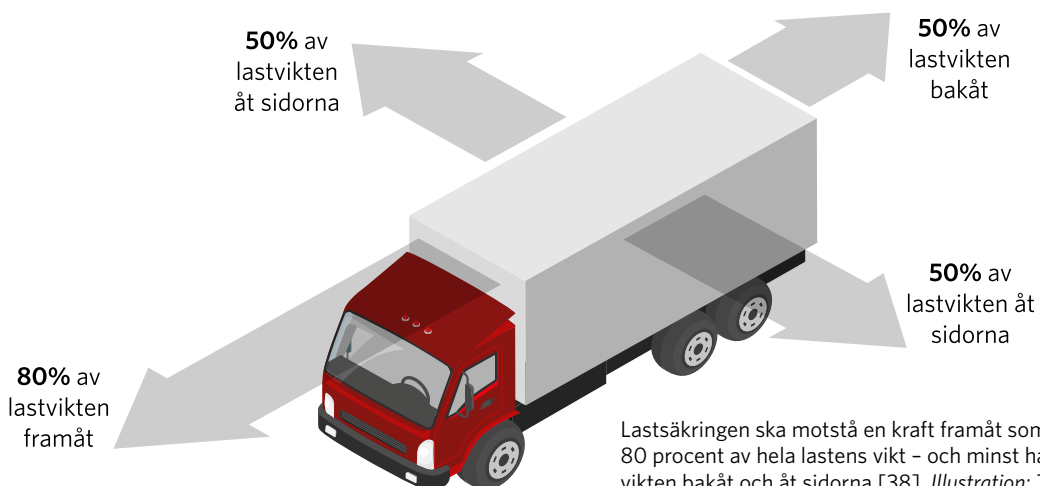
I samband med lastning och lossning av gods behöver också lastfordonet framföras på ett trafiksäkert sätt.

Backning är ett exempel på en farlig manöver. För avfallstransporter har backningsmanövrar med sopbilar orsakat flera olyckor genom åren. Det innebär också psykosociala påfrestningar för förarna. I avfallsbranschen finns sedan många år tillbaka en överenskommelse om att backning ska undvikas. Det innebär att körning på återvändsgator utan vändplan ska undvikas. Därutöver är det också viktigt att undvika körning på gång- och cykelvägar.

Om backning trots allt måste genomföras är det viktigt att fordon är utrustade med fungerande ljus- och ljudsignaler, backningsvarnare och backningskamera. Man bör också använda dubbelbemanning där ena personen står utanför bilen och kontrollera att ingen finns bakom fordonet.

Det är också viktigt att anpassa leveranstider (och hämtningstider) till när så få människor som möjligt är i rörelse, se avsnittet **Förutsättningar för transporten**.

Utförare av avfallstransporter kan också införa regler om att avfall enbart hämtas på ställen där sopbilen enkelt kommer fram, vilket kan innebära att fastighetsägare måste dra fram avfallskärl till mer lämpligt hämtställe. Mer stöd för säkra avfallstransporter finns att få genom TYA [37].



## Utbildning

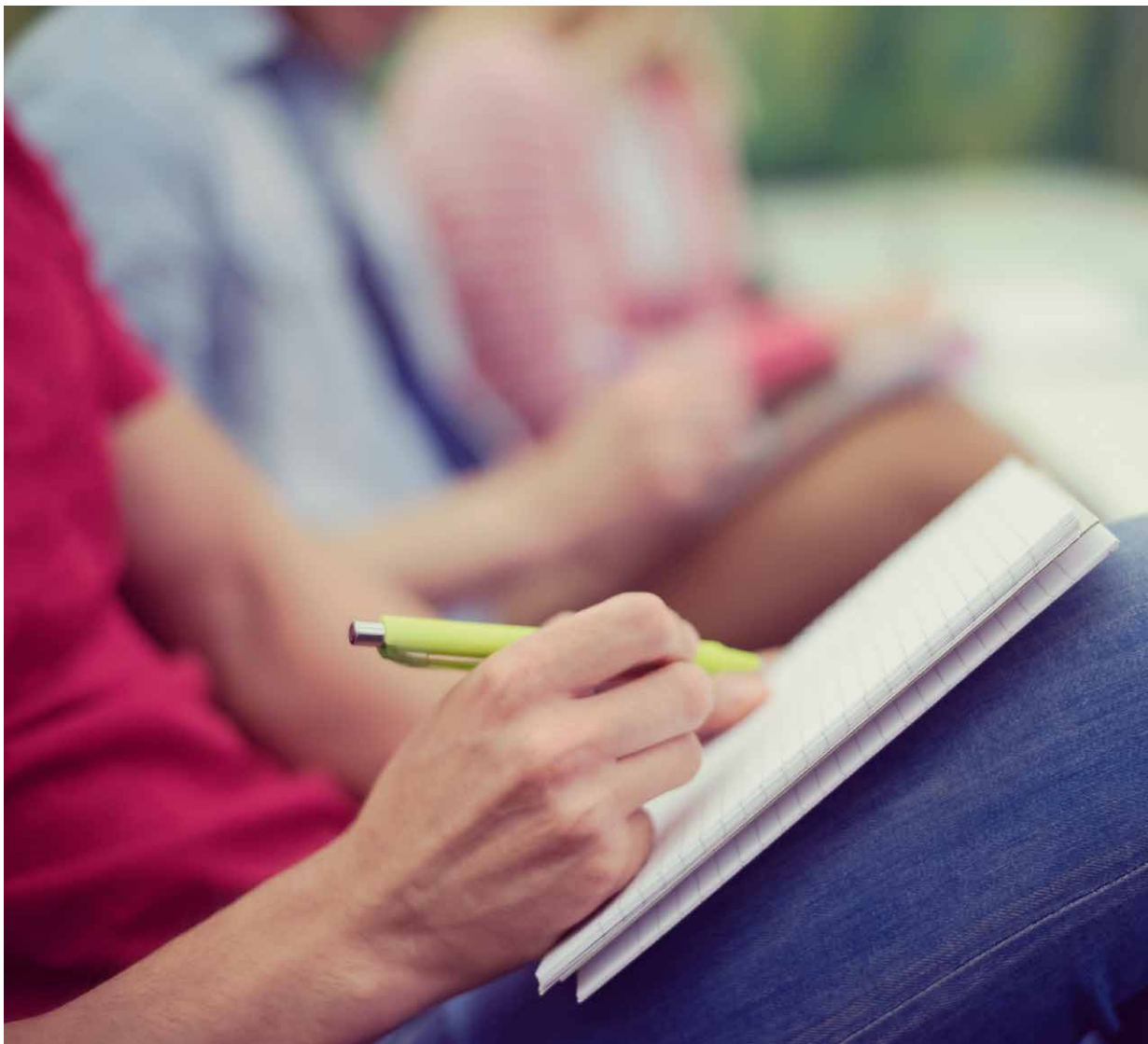
Att förare har rätt kunskap och kompetens är av stor vikt för trafiksäkra transporter. Ni som transportutförare behöver ha tydliga rutiner för att säkerställa detta.

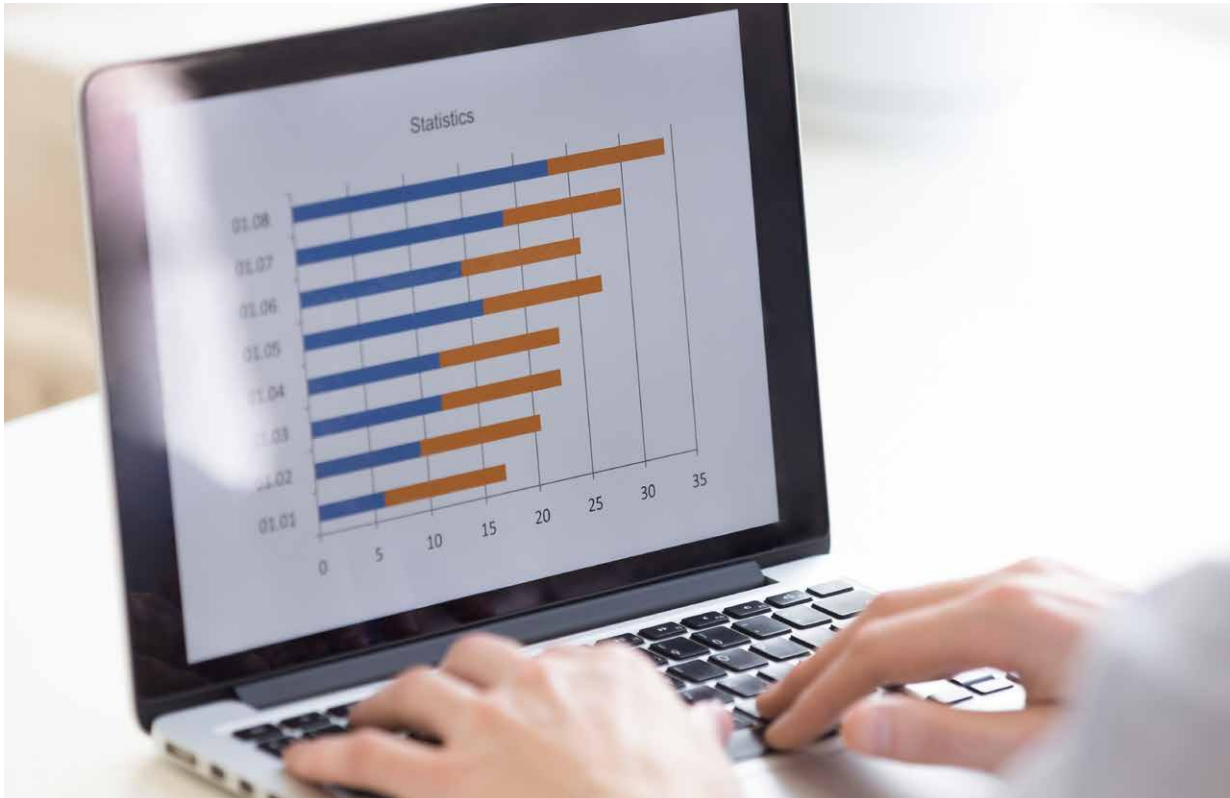
Förare av tunga fordon i kommersiell trafik ska enligt lag ha ett giltigt yrkeskompetensbevis (YKB). Beviset gäller i fem år vartefter föraren behöver gå en fortbildning för att förnya beviset. En YKB-utbildning innehåller fem olika delkurser:

1. Sparsam körning
2. Gods-/persontransporter
3. Lagar och regler
4. Ergonomi och hälsa samt
5. Trafiksäkerhet

Som transportutförare är det även lämpligt att ni utbildar förarna utöver detta, till exempel genom motsvarande utbildningsinsatser för förare av lätta transportfordon eller att ordna mer frekventa utbildningsinsatser.

Mer information om yrkesförarkompetens finns på Transportstyrelsens webbplats [39]. TYA, Transportfackens Yrkes- och Arbetsmiljönämnd, erbjuder såväl stöd till skolor och utbildare som branschanpassade kurser [40].





## Systematiskt arbetssätt

### Vikten av systematik och ledarskap

Ett framgångsrikt arbete med trafiksäkra transporter bygger på systematik och ständiga förbättringar med utgångspunkt i policy, riktlinjer och handlingsplan. Ledningens viljeyttring och engagemang för trafiksäkerhet är en förutsättning för att trafiksäkerhetsfrågan ska genomsyra verksamheten. För att kunna följa upp hur er verksamhet presterar och vilka framsteg som görs behövs nyckeltal som mäts regelbundet. Det kan vara uppföljning av olyckor och skador, hastighetsefterlevnad och andra trafiksäkerhetsfaktorer som

lyfts fram i denna vägledning. Detta arbete behöver integreras i verksamhetens arbetssätt och rutiner.

Utvecklingen av teknikstöd i fordon har gett nya möjligheter att följa upp och kvalitetssäkra transporterna. Moderna lastfordon är utrustade med olika system som registrerar exempelvis hastighet och bränsleförbrukning.

Ni som transportutförare kan arbeta systematiskt för trafiksäkra transporter på olika sätt. De åtgärder som lyfts fram i denna vägledning kan användas i olika sammanhang, till exempel i trafiksäkerhetsarbetet, arbetsmiljöarbetet och hållbarhetsarbetet.

#### Trafiksäkerhetsarbete

Många transportutförare bedriver ett systematiskt trafiksäkerhetsarbete i linje med **ISO 39001** eller genom hållbarhetscertifieringen **Fair Transport**. Arbetet utgår från en trafiksäkerhetspolicy som omsätts i riktlinjer och rutiner. Se vidare på nästa sida.

#### Arbetsmiljöarbete

Arbetsgivare ansvarar för att tillhandahålla en säker arbetsmiljö för medarbetarna enligt arbetsmiljölagen och många verksamheter bedriver detta i linje med **ISO 45001** [41]. Trafiksäkerhetsrisker ska, som andra risker i arbetsmiljön, hanteras i det **systematiska arbetsmiljöarbetet** (se sidan 29).

#### Hållbarhetsarbete

Trafiksäkerhet är en väsentlig hållbarhetsfråga för verksamheter som genererar transporter och därmed en fråga för **hållbarhetsarbetet** och, om en sådan görs, **hållbarhetsredovisningen** (se sidan 30).

## Systematiskt trafiksäkerhetsarbete

Ett systematiskt trafiksäkerhetsarbete är ett långsiktigt arbetssätt med ständiga förbättringar genom analys, planering, genomförande av åtgärder och uppföljning. Detta kan göras utifrån ledningssystemstandarden för vägtrafiksäkerhet **ISO 39001** och/eller med hållbarhetscertifieringen **Fair Transport**, där trafiksäkerhet är ett fokusområde (se faktarutor).

Certifiering kan vara ett bra sätt för att både arbeta systematiskt för ökad trafiksäkerhet för era medarbetare och för samhället i stort – och för att kunna visa upp ert arbete och stärka varumärket och konkurrensförmågan.

### Fair Transport: Branschgemensam standard för hållbara godstransporter



Sveriges Åkeriföretag och Transportföretagen står bakom **Fair Transport** [42], en certifiering som hjälper transportköpare att välja rätt och stärka seriösa, ansvarstagande åkeriföretag. Fair Transport täcker flera ansvarsområden: arbetsmiljö, miljö och klimat samt trafiksäkerhet.

För certifiering ställs det bland annat krav på att ha en trafiksäkerhetspolicy, uppföljning och utbildning inom trafiksäkerhet, rutiner för service, besiktning och felanmälan, uppföljning av hastighetsöverträdelse och årliga mål utifrån tidigare utfall. Ett Fair Transport-företag kan också presentera vilka ISO-standarder företaget följer, om det tas hänsyn till trafiksäkerhet vid transportplanering samt om vägarbetstidslagen och kör- och vilotider följs upp regelbundet och åtgärdas vid behov. Man kan också fylla i vilka system för uppföljning som företaget använder sig av.



### Systematiskt trafiksäkerhetsarbete med ISO 39001



Sedan 2012 finns en ledningssystemstandard för vägtrafiksäkerhet som standardiserar och systematiserar arbetet med trafiksäkerhet, **ISO 39001** [43]. Standarden definierar inte något specifikt och slutgiltigt resultat som måste uppfyllas, utan baseras på ett arbetssätt för kontinuerlig förbättring och utveckling.

ISO 39001 utgår från ansvar, insikt och indikatorer.

**Ansvar** innebär att högsta ledningen inom organisationer måste tydliggöra ansvarstagande, ledarskap, planering och angreppssätt. **Insikt** innebär att användarna måste skapa sig en bild av hur de påverkas och påverkar av trafik och trafiksäkerhet. **Indikatorer** innebär att användarna måste sätta upp indikatorer för trafiksäkerhet som kan mätas och följas upp. Dessa indikatorer kallas trafiksäkerhetsfaktorer. Det är upp till användaren att välja trafiksäkerhetsfaktorer där verksamheten har störst påverkan.

Många av de verksamheter som har certifierat sig i trafiksäkerhet enligt ISO 39001 ser en stor nytta med det. Genom certifieringen har företagen blivit tydligare med att kommunicera trafiksäkerhet till sina anställda och funnit rutiner för hur verksamheten ska fungera vid olika tillfällen, vilket också ger en tryggare och bekvämare arbetsmiljö. Certifieringen bidrar till att bra trafiksäkerhetssystem väljs när nya fordon köps in, vilket också påverkar arbetsmiljön positivt.

Certifieringen i ISO 39001 bidrar också till att trafiksäkerhetsarbetet blir en del i vardagen genom de åtgärder och uppföljning som certifieringen innebär. Stickprovsmätningar av hastighetsefterlevnaden hos yrkestrafiken har ISO 39001-certifierade bolag också uppvisat en lägre andel hastighetsöverträdelse jämfört med icke-certifierade bolag.

## Systematiskt arbetsmiljöarbete

Enligt **arbetsmiljölagen** ansvarar arbetsgivaren för att se till att arbetet kan utföras utan att arbetstagaren utsätts för ohälsa eller olycksfall. Det gäller även om arbetet innebär att köra ett fordon (även cykel) eller på annat sätt befinna sig i trafiken.

I Arbetsmiljöverkets **föreskrifter om systematiskt arbetsmiljöarbete** [44] finns regler för hur arbetsgivare ska arbeta med arbetsmiljön. Reglerna består av ett antal aktiviteter som ger förutsättningar för att du ska kunna bedriva och genomföra arbetsmiljöarbetet på bästa sätt, se bild nedan.

När trafiksäkerhet är en arbetsmiljörisk ska den behandlas som en sådan. Detta innebär att arbetsgivaren behöver göra klart i sin arbetsmiljöpolicy hur arbetet ska gå till för att åstadkomma en så god trafiksäkerhet som möjligt. Dessa åtgärder bör vara konkreta och lätta att följa upp.

Arbetsgivare och arbetstagare ska samverka för att åstadkomma en god arbetsmiljö. Även om du som arbetsgivare har det yttersta ansvaret för arbetsmiljön är arbetstagare enligt arbetsmiljölagen skyldiga att delta i arbetsmiljöarbetet och att följa krav i policyer och riktlinjer. Det är bra om du som arbetsgivare har klargjort vilka konsekvenser som finns om man inte följer givna föreskrifter samt använda de skyddsanordningar och iaktta den försiktighet som behövs för att förebygga ohälsa och olycksfall.

Arbetsgivaren är skyldig att rapportera olycksfall och allvarliga tillbud till Arbetsmiljöverket [45]. **Tillbudsrapporteringen** är också ett viktigt underlag för det systematiska arbetsmiljöarbetet.

När ett olycksfall inträffar har det vanligtvis redan skett flera tillbud med liknande bakomliggande faktorer och händelseförlopp.

Som arbetsgivare bygger du tillsammans med chefer och medarbetare också gemensamma värderingar i förhållande till säkerhet. Detta brukar kallas för säkerhetskultur. En god säkerhetskultur kännetecknas av att ledningen prioriterar och hanterar säkerhetsfrågor på alla nivåer och att dessa frågor är en del av den övergripande organisationskulturen [46]. Du hittar mer råd och inspiration för hur man kan arbeta med systematik och säkerhetskultur för ökad trafiksäkerhet i en idéskrift som Trafikverket och Arbetsmiljöverket tagit fram [7].

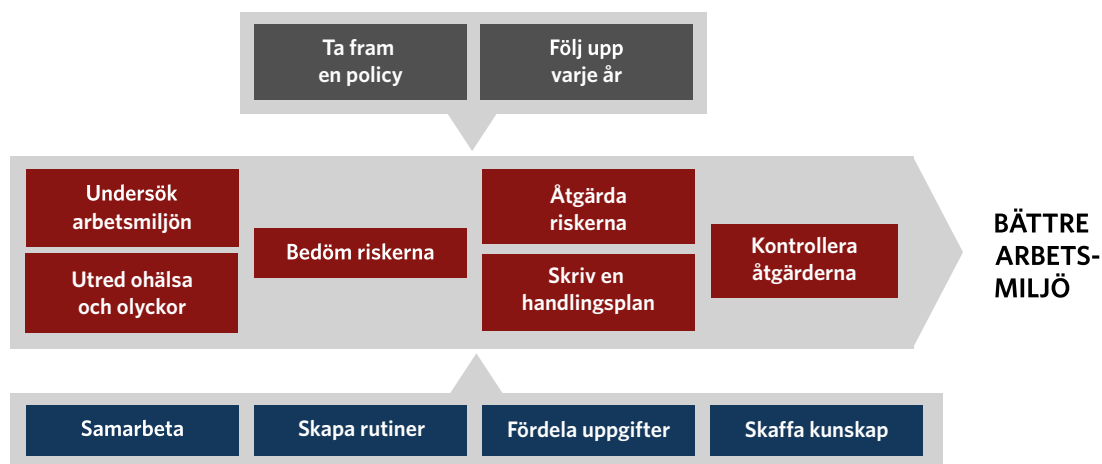
### Stöd för att hantera trafiksäkerhet i arbetsmiljöarbetet

**Arbetsmiljöverket** tillhandahåller stöd för det förebyggande arbetet för ökad trafiksäkerhet på sin webbplats [47].

**Prevent** är en ideell organisation som ägs av Svenskt Näringsliv, LO och PTK. På webbplatsen [48] finns checklistor för arbetsmiljöarbetet som rör trafiksäkerhet, till exempel checklistor för yrkesförare (lastbil och buss respektive taxiförare).

För arbetsplatser inom kommuner, regioner och kommunala företag finns också stöd att få genom **Suntarbetsliv** [49] som drivs av fackliga organisationer och arbetsgivarorganisationerna SKR och Sobona.

**TYA, Transportfackens Yrkes- och Arbetsmiljönämnd**, är ett samarbetsorgan mellan arbetsgivar- och arbetstagarorganisationer i transportsektorn. TYA tillhandahåller stödmaterial och ger kurser. [50].



Mer information finns på Arbetsmiljöverkets webbplats [51].



## Trafiksäkerhet i hållbarhetsarbetet

Trafiksäkerhet är en hållbarhetsfråga genom att vara en del i de globala hållbarhetsmålen i Agenda 2030. Många verksamheter genererar transporter och påverkar därmed trafiksäkerheten. Det gäller inte minst transportutförare. För transportutförare är trafiksäkerhet därför en väsentlig hållbarhetsfråga.

För att arbeta med verksamhetens trafiksäkerhetspåverkan kan **FIA Road Safety Index** användas (se ruta på nästa sida). Verktuget ger stöd för att identifiera verksamhetens trafiksäkerhetspåverkan och för att mäta framsteg. Det innebär ett stöd för att arbeta med trafiksäkerhet som en del i hållbarhetsarbetet och hållbarhetsredovisningen.

Många transportutförare arbetar samlat med trafiksäkerhet och andra hållbarhetsfrågor. Genom att integrera trafiksäkerhet i hållbarhetsarbetet skapas ett effektivt sätt att både lyfta fram och hantera sin trafiksäkerhetspåverkan – och dra nytta av de positiva synergier som finns mellan olika hållbarhetsmål.

De stöd för det systematiska trafiksäkerhetsarbetet som nämndes i det förra avsnittet möjliggör också att arbeta samlat och integrerat med flera hållbarhetsfrågor. Till exempel gör **ISO 39001** det möjligt att arbeta in trafiksäkerhet i verksamhetens ledningssystem tillsammans med kvalitet, miljö och arbetsmiljö. **Fair Transport** är en certifiering som täcker flera

ansvarsområden: arbetsmiljö, miljö och klimat samt trafiksäkerhet. Trafiksäkerhet ingår numera också i viss utsträckning i hållbarhetsmärkningarna **Bra Miljöval** och **Svanen** (se rutan nedan).

### Hållbarhetsmärkingar som beaktar trafiksäkerhet



Bra Miljöval

Tunga fjärrgodstransporter [52] och lokala godstransporter [53] kan märkas med Naturskyddsföreningens **Bra Miljöval**. Märkningen har fokus på miljö och klimatpåverkan, men för lokala godstransporter innefattas också krav på trafiksäkerhetsåtgärder. Det ställs krav på bland annat rutiner för säkerhetskontroll av fordon och kontroll av hastigheter och överträdelser.



Svanenmärkt

Miljömärkning Sverige AB lanserar en **Svanen**-märkning för ehandelstransporter under 2023. I förslaget på kriterier finns trafiksäkerhetskrav i linje med de som ställs inom Fair Transport och Bra Miljövals Lokala godstransporter. Det ska också vara möjligt att verifiera trafiksäkerhetskraven med "kopia på Fair Transport (SE) godkänd grundnivå, kopia på Fair Transport (NO) eller ett licensbevis på Bra Miljöval Lokala godstransporter 2022". Slutgiltiga kriterier fastställs av den Nordiska Miljömärkningsnämnden. Mer information finns på märkningens webbplats [54].



### FIA Road Safety Index

Med **FIA Road Safety Index** [55] kan organisationer mäta sitt fotavtryck när det gäller trafiksäkerhet på motsvarande vis som koldioxidavtryck mäts (totala mängden utsläpp växthusgaser). Fotavtrycket kan användas för att sätta mål, formulera strategier och samla in nyckeltal till sin hållbarhetsredovisning.

FIA RSI utgår från ett poängsystem som ger stöd i att avgöra hur långt en organisation har kommit i sitt trafiksäkerhetsarbete. Processen innehåller flera steg:

0. kartläggning av leverantörs-/värdekedjan
1. åtagande (commitment)
2. fotavtryck i trafiksäkerhet (footprint)
3. planering (plans)
4. uppföljning av trafiksäkerhetsutvecklingen (monitoring)
5. säkerhetskultur (safety culture).

Dessa steg behöver organisationen arbeta sig igenom för att skatta sitt index. FIA RSI omfattar trafiksäkerhet för medarbetare, leverantörer och tredje part, det vill säga personer som drabbas av trafikolyckor som sker i

företagets värdekedja. Med värdekedja menas de fysiska flöden som sker i verksamheten och omfattar allt från råvarutransport och leveranser till tjänsteresor, service och underleverantörers transporter.



Bildkälla: Afry/FIA Road Safety Index.

# Källhänvisningar



- [1] Trafikverket Publikation 2025:090. Analys av trafiksäkerhetsutvecklingen 2024: Målstyrning av trafiksäkerhetsarbetet mot etappmålen 2030.  
<https://trafikverket.diva-portal.org/smash/record.jsf?pid=diva2:1953101>
- [2] Folksam Forskning (2022). Yrkestrafikens hastighetsefterlevnad 2022.  
<https://mb.cision.com/Main/17679/3615821/1615980.pdf>
- [3] Tillsammans för Nollvisionen på Trafikverkets webbplats:  
<https://bransch.trafikverket.se/nollvisionen/>
- [4] Arbetsmiljöverkets webbsida om säkerhet i trafiken:  
<https://www.av.se/halsa-och-sakerhet/sakerhet-i-trafiken/>
- [5] Saving Lives Beyond 2025: Taking Further Steps. Recommendations of the Academic Expert Group for the 4th Global Ministerial Conference on Road Safety.  
<https://trafikverket.diva-portal.org/smash/record.jsf?pid=diva2:1936696>
- [6] Agenda 2030:  
<https://www.globalamalen.se/>
- [7] Wennberg, H., Odbacke, F., Hyllenius Mattisson, P., Lundgren, M. (2022). Verksamhetens trafiksäkerhetspåverkan som en del i hållbarhetsarbetet. Trivector Rapport 2022:137. Trivector Traffic AB: Lund, Sverige.  
<https://fudinfo.trafikverket.se/fudinfoexternwebb/pages/PublikationVisa.aspx?PublikationId=6194>
- [8] Trafiksäkra verksamheten: Så kan man arbeta med systematik och säkerhetskultur för ökad trafiksäkerhet.  
<https://bransch.trafikverket.se/trafiksakra-verksamheten>
- [9] Trafikförordningen:  
[https://www.riksdagen.se/sv/dokument-lagar/dokument/svensk-forfattningssamling/trafikforordning-19981276\\_sfs-1998-1276](https://www.riksdagen.se/sv/dokument-lagar/dokument/svensk-forfattningssamling/trafikforordning-19981276_sfs-1998-1276)
- [10] EU-direktiv för säkerhetsstandard hos fordon:  
[https://ec.europa.eu/commission/presscorner/api/files/document/print/en/ip\\_22\\_4312/IP\\_22\\_4312\\_EN.pdf](https://ec.europa.eu/commission/presscorner/api/files/document/print/en/ip_22_4312/IP_22_4312_EN.pdf)
- [11] Habibovic, A., Amanuel, M., Chen, L. (2019). Teknikstöd för hastighetsefterlevnad hos yrkestrafiken. RISE Research Institute of Sweden.  
<https://urn.kb.se/resolve?urn=urn:nbn:se:trafikverket:diva-12036>
- [12] Förordning (2020:486) om miljö- och trafiksäkerhetskrav för myndigheters bilar:  
[https://www.riksdagen.se/sv/dokument-lagar/dokument/svensk-forfattningssamling/forordning-2020486-om-miljo--och\\_sfs-2020-486](https://www.riksdagen.se/sv/dokument-lagar/dokument/svensk-forfattningssamling/forordning-2020486-om-miljo--och_sfs-2020-486)
- [13] Adda Inköpscentral:  
<https://www.adda.se/upphandling-och-ramavtal/ramavtal-och-avtalskategorier/fordon/>
- [14] Euro NCAP:s säkerhetsbetyg för skåpbilar:  
<https://www.euroncap.com/en/truck-van-safety/commercial-van-ratings>
- [15] Folksams transportbilslista:  
<https://www.folksam.se/forsakringar/bilforsakring/kopa-bil/folksams-transportbillista>
- [16] Euro NCAP Safer Trucks:  
<https://www.euroncap.com/en/truck-van-safety/safer-trucks>
- [17] Trafikverket Publikation 2018:159. Gemensam inriktning för säker trafik med cykel och moped 2018.  
<https://urn.kb.se/resolve?urn=urn:nbn:se:trafikverket:diva-1814>
- [18] Trafikverkets webbsida om däck:  
<https://www.trafikverket.se/resa-och-trafik/trafiksakerhet/sakerhet-pa-vag/dack>
- [19] Transportstyrelsens webbsida om vinterdäck:  
<https://www.transportstyrelsen.se/vinterdack>
- [20] Folksams webbsida om att välja rätt vinterdäck:  
<https://www.folksam.se/forsakringar/bilforsakring/undvik-skador/valja-ratt-vinterdack>
- [21] Trivector Rapport 2022:122. Anpassa staden för gods på cykel.  
<https://urn.kb.se/resolve?urn=urn:nbn:se:trafikverket:diva-5686>
- [22] Trafikverket Publikation 2019:076. Längre lastbilar på det svenska vägnätet: för mer hållbara transporter.  
<https://urn.kb.se/resolve?urn=urn:nbn:se:trafikverket:diva-2711>
- [23] Trafikverkets webbsida om hastighet och krockvåld:  
<https://www.trafikverket.se/resa-och-trafik/trafiksakerhet/sakerhet-pa-vag/hastighetsgranser-pa-vag/hastighet-och-krockvald/>
- [24] Dataskyddsförordningen (GDPR) på svenska:  
<https://www.imy.se/verksamhet/dataskydd/det-har-galler-enligt-gdpr/introduktion-till-gdpr/dataskyddsförordningen-i-fulltext/>
- [25] Integritetsskyddsmyndighetens ställningstagande rörande artikel 10 i dataskyddsförordningen:  
<https://www.imy.se/publikationer/rattsligt-stallningstagande-imyrs-20211/>
- [26] Integritetsskyddsmyndighetens webbsida för ärenden avseende personuppgifter som rör lagöverträdelser:  
<https://www.imy.se/verksamhet/dataskydd/det-har-galler-enligt-gdpr/personuppgifter-som-ror-lagovertradelser>

- [27] Trafikverkets webbsida om alkohol och narkotika i trafiken:  
<https://www.trafikverket.se/resa-och-trafik/trafiksakerhet/sakerhet-pa-vag/alkohol-och-narkotika-i-vagtrafiken>
- [28] MHF:s handbok för införande av alkohol och alkoholkontroller i arbetslivet:  
<https://www.mhf.se/handbok-alkolas/>
- [29] Prevents webbsida om alkohol- och drogpolicy:  
<https://www.prevent.se/jobba-med-arbetsmiljo/osa/alkohol-och-andra-droger/>
- [30] 3 kap. 1 § Trafikförordningen (1998:1276):  
[https://www.riksdagen.se/sv/dokument-lagar/dokument/svensk-forfattningssamling/trafikforordning-19981276\\_sfs-1998-1276](https://www.riksdagen.se/sv/dokument-lagar/dokument/svensk-forfattningssamling/trafikforordning-19981276_sfs-1998-1276)
- [31] Om kör- och vilotider på Transportstyrelsens webbplats:  
<https://www.transportstyrelsen.se/sv/vagtrafik/Yrkestrafik/Kor--och-vilotider/>
- [32] 4 kap. 10 e § Trafikförordning (1998:1276):  
[https://www.riksdagen.se/sv/dokument-lagar/dokument/svensk-forfattningssamling/trafikforordning-19981276\\_sfs-1998-1276](https://www.riksdagen.se/sv/dokument-lagar/dokument/svensk-forfattningssamling/trafikforordning-19981276_sfs-1998-1276)
- [33] 4 kap. 10 § Trafikförordning (1998:1276):  
[https://www.riksdagen.se/sv/dokument-lagar/dokument/svensk-forfattningssamling/trafikforordning-19981276\\_sfs-1998-1276](https://www.riksdagen.se/sv/dokument-lagar/dokument/svensk-forfattningssamling/trafikforordning-19981276_sfs-1998-1276)
- [34] Europeiska riktlinjer för bästa praxis: Lastsäkring för vägtransport:  
<https://op.europa.eu/sv/publication-detail/-/publication/30c7c1dc-f26e-44af-bd4c-2434b43edd7e>
- [35] Transportstyrelsens föreskrifter och allmänna råd om lastsäkring och kontroll av lastsäkring på och i fordon (TSFS 2017:25):  
[https://www.transportstyrelsen.se/TSFS/TSFS%202017\\_25.pdf](https://www.transportstyrelsen.se/TSFS/TSFS%202017_25.pdf)
- [36] Om lastsäkring på TYA:s webbplats:  
<https://www.tya.se/branscher/terminal-och-lager/projekt-och-omraden/lastsakring/>
- [37] Informationsmaterial och annat stöd rörande avfallstransporter på TYA:s webbplats:  
<https://www.tya.se/branscher/miljo/>
- [38] Om att lasta rätt på Transportstyrelsens webbplats:  
<https://www.transportstyrelsen.se/sv/vagtrafik/Yrkestrafik/Gods-och-buss/Matt-och-vikt/Att-lasta-ratt/>
- [39] Om yrkesförarkompetens på Transportstyrelsens webbplats:  
<https://www.transportstyrelsen.se/yrkesforarkompetens>
- [40] TYA, Transportfackens Yrkes- och Arbetsmiljönämnd:  
<https://www.tya.se/>
- [41] ISO 45001:  
<https://www.sis.se/produkter/miljo-och-halsoskydd-sakerhet/arbetsplatsakerhet-industrihygien/ss-en-iso-450012023/>
- [42] Fair Transport:  
<https://fairtransport.se/>
- [43] ISO 39001:  
<https://www.sis.se/produkter/foretagsorganisation/foretagsorganisation-och-foretagsledning-ledningssystem/ledningssystem/ssiso390012012/>
- [44] Föreskrifterna om systematiskt arbetsmiljöarbete:  
<https://www.av.se/arbetsmiljoarbete-och-inspektioner/arbete-med-arbetsmiljon/systematiskt-arbetsmiljoarbete>
- [45] Om rapportering av dödsfall och allvarliga tillbud till Arbetsmiljöverket:  
<https://www.av.se/arbetsmiljoarbete-och-inspektioner/arbetsgivarens-ansvar-for-arbetsmiljon/anmal-arbetskada-dodsfall-och-allvarliga-tillbud-till-arbetsmiljoverket/>
- [46] Arbetsmiljöverkets webbsida om säkerhetskultur:  
<https://www.av.se/arbetsmiljoarbete-och-inspektioner/arbete-med-arbetsmiljon/sakerhetskultur---ett-samspel-mellan-manniskor-och-riskstyrning/>
- [47] Arbetsmiljöverkets webbsida om säkerhet i trafiken:  
<https://www.av.se/halsa-och-sakerhet/sakerhet-i-trafiken/>
- [48] Checklistor på Prevents webbplats:  
<https://www.prevent.se/jobba-med-arbetsmiljo/checklistor/>
- [49] Suntarbetsliv:  
<https://www.suntarbetsliv.se/>
- [50] TYA, Transportfackens Yrkes- och Arbetsmiljönämnd:  
<https://www.tya.se/>
- [51] Arbetsmiljöverkets webbplats:  
<https://www.av.se>
- [52] Bra Miljövals-märkning för tunga fjärrtransporter:  
<https://www.bramiljoval.se/omraden/tunga-fjarrgodstransporter/>
- [53] Bra Miljövals-märkning för lokala godstransporter:  
<https://www.bramiljoval.se/omraden/lokala-godstransporter/>
- [54] Svanen-märkningens webbplats:  
<https://www.svanen.se/>
- [55] FIA Road Safety Index:  
<https://www.fia.com/fia-road-safety-index>

I SAMARBETE MED



ARBETSMILJÖ  
VERKET



Trafikverket, Box 810, 781 28 Borlänge.  
Telefon: 0771-921 921, Texttelefon: 010-123 50 00  
[trafikverket.se](http://trafikverket.se)