

VÄGLEDNING FÖR TRANSPORTKÖPARE:

Trafiksäkra transporter på väg

I SAMARBETE MED ARBETSMILJÖVERKET

Trafikverket
Box 810, 781 28 Borlänge
E-post: trafikverket@trafikverket.se
Telefon: 0771-921 921

Dokumenttitel: Vägledning för transportköpare: 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: 2023:029
ISBN: 978-91-8045-144-4

Foto: Mostphotos (sid 1, 6, 8, 11, 16, 17, 19, 20, 21, 25, 26, 28, 29, 30, 32, 34).
Lars Owesson/Bildarkivet.se (sid 5). johnner.se/Maskot Bildbyrå AB (sid 14, 18). Trons (sid 12).




Illustration: Trafikverket, Form och event

Hej Transportköpare!

Köper er verksamhet transporter? Eller köper ni varor, tjänster eller entreprenader som medför transporter? Då är denna vägledning för er. Vägledningen riktar sig till privata och offentliga inköpare och upphandlare, och ger stöd för hur krav kan ställas för mer trafiksäkra transporter. Det är en väsentlig del i ert arbete med kvalitetssäkring av transporter och i hållbarhetsarbetet.

Transporterna som berörs av vägledningen kan exempelvis vara transporter av paket, byggmaterial, livsmedel och avfall. Fordonen som berörs är främst lätta transportbilar (skåpbilar) samt lätta och tunga lastbilar men även väghållningsfordon och liknande tunga fordon.

Det finns också en motsvarande vägledning riktad till transportutförarna. Vägledningarna finns även på följande teman: resor i tjänsten och persontransporter. Ni hittar dem på bransch.trafikverket.se/trafiksakra-verksamheten. Vägledningarna är framtagna i samarbete med Arbetsmiljöverket och i samråd med branschorganisationer.

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

Översikt

• • • VARFÖR STÄLLA KRAV PÅ TRAFIKSÄKRA TRANSPORTER?

Många skäl att arbeta för trafiksäkra transporter	5
Transporterna påverkar trafiksäkerheten	5
Branschen vill ha sjysta villkor	6
Transportköpare kan ställa krav och ge förutsättningar	6
Hållbart på alla sätt	7

• • • ALLMÄNT OM KRAV

Allmänt om krav	8
Alla transportköpare har ansvar	8
Uppdragsgivares ansvar för arbetsmiljön	8
Offentlig upphandling	9
Transportköp, varuinköp och entreprenader	9
Bra att tänka på	10

• • • OMRÅDEN FÖR DIALOG, KRAV OCH UPPFÖLJNING

Systematiskt trafiksäkerhetsarbete, certifiering och hållbarhetsmärkning	12
Vikten av systematik och ledarskap	12
Förutsättningar för transporten	17
Leveransförutsättningar	17
Transporteffektivitet i hela kedjan	18
Rutter och leveranstider	19
Fordonsflottan	21
Fordon och säkerhetssystem	21
Däck	26
Underhåll och kontroll av fordon	26
Trafiksäkerhet i omställningen av fordonsflottan	27
Körsätt och förare	29
Hastighetsefterlevnad	29
Alkohol- och drogpåverkan	31
Trötthet och distraktion	32
Bältesanvändning	33
Säker godshantering	33
Utbildning	34
Källhänvisningar	35

Många skäl att arbeta för trafiksäkra transporter

Transporterna påverkar trafiksäkerheten

Transporter av olika slag står för en stor andel av trafiken på vägarna. 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 transporter 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] handlar om att arbeta för att ingen ska dödas eller skadas allvarligt i vägtransportssystemet. 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 vägtransportssystemets utformning, skötsel och användning.

Transporter av olika slag står för en stor andel av trafiken på vägarna och påverkar trafiksäkerheten. Transportköparens kravställande är en viktig drivkraft för trafiksäkerhetsarbetet i transportutförande företag.



Branschen vill ha sjysta villkor

Många transportutförande företag, och deras branschgemensamma organisationer, arbetar redan i dag med trafiksäkerhet. Det gör man för att lagar och regler ställer krav på det, men också för att vara ett konkurrenskraftigt företag, en attraktiv arbetsgivare och en sund och ansvarstagande samhällsaktör.

En viktig drivkraft för företagets trafiksäkerhetsarbete är att kunderna efterfrågar trafiksäkra transporter. Att kunderna både ställer trafiksäkerhetskrav och följer upp att kraven följs är också viktigt i en hårt konkurrensutsatt bransch. Det måste löna sig för ett företag att verka för trafiksäkra transporter.

Transportköpare kan ställa krav och ge förutsättningar

Företag, organisationer och myndigheter som köper transporter, eller varor och tjänster som medför transporter, påverkar trafiksäkerheten i Sverige och globalt. En upphandlad transporttjänst bedöms vara inblandad i 36 procent av dödsolyckorna i svensk vägtrafik [4]. Genom att ställa krav på hur transporterna utförs och på de fordon som används, kan transporterna göras mer trafiksäkra för både förare och samhället i stort.

Transportköpare råder också ofta över förutsättningar för transporterna såsom leveranstider, tidsfönster och framförhållning. Många transportköpare är inte medvetna om hur dessa förutsättningar faktiskt påverkar trafiksäkerheten. Dialogen med transportutförare är viktig, både för att kunna ställa rimliga och ändamålsenliga krav och för att skapa förutsättningar för att kunna leverera trafiksäkra transporttjänster.

Denna vägledning ger råd för både kravställandet och förutsättningarna. 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** [5]. 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.

Hållbart på alla sätt

Trafiksäkerhet är en hållbarhetsfråga och ingår i de globala hållbarhetsmålen i **Agenda 2030** (se ruta nedan). Många verksamheter genererar transporter och påverkar därmed trafiksäkerheten. Det gäller inte minst transportköpare. 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 [6].

Agenda 2030 [7] 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 transportsystem.

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).



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 också, 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 [8].

Allmänt om krav

Alla transportköpare har ansvar

I denna vägledning ges exempel på krav som kan ställas för att se till att de transporter ni köper, eller som era varuköp medför, är trafiksäkra. Både privata och offentliga organisationer har möjligheter att ställa trafiksäkerhetskrav. Organisationer inom **offentlig sektor** måste förhålla sig till regler för offentlig upphandling (se avsnittet om offentlig upphandling). **Privata företag** är friare i hur de kan förhandla och ställa krav. Både offentliga och privata transportköpare behöver dock förhålla sig till lagstadgade regler om beställaransvar.

Beställaransvar för transportköpare enligt yrkestrafiklagen

För att bedriva yrkesmässig trafik krävs yrkestrafiktillstånd enligt yrkestrafiklagen. Prövning av yrkestrafiktillstånd görs av Transportstyrelsen. Som transportköpare är det viktigt att kontrollera att en transportutförare har sådant tillstånd.

Som ett led i att komma till rätta med missförhållanden inom den yrkesmässiga trafiken finns det regler om beställaransvar som gäller samtliga aktörer som i något led har avtalat om en transport. Dessutom finns en undersökningsplikt för den som ingått avtal avseende den faktiska transporten. Reglerna om beställaransvar innebär att den som har beställt en otillåten godstransport kan dömas för brott. Det är därför viktigt att undersöka och följa upp att transportören har trafiktillstånd i enlighet med yrkestrafiklagen. Mer information finns på Transportstyrelsens webbplats [9].

Kom ihåg att yrkestrafiktillstånd inte nödvändigtvis innebär att transportutföraren bedriver ett systematiskt trafiksäkerhetsarbete, eftersom det inte ställs uttryckliga krav på det.

Det finns möjlighet att använda **Behörighetskontroll Yrkestrafik (BKY)** som är ett digitalt system för kontroll av förarbehörigheter och trafiktillstånd utvecklat av Svenska Taxiförbundet och Transportstyrelsen i samarbete med Sveriges Bussföretag och Sveriges Åkeriföretag [10]. Genom att företagen ansluter sig till tjänsten sköts kontrollen av förarbehörigheter och trafiktillstånd automatiskt.

Uppdragsgivares ansvar för arbetsmiljön

Trafiksäkerhet är en arbetsmiljöfråga för yrkesförare och alla andra som kör i tjänsten. Arbetsgivaren har enligt arbetsmiljölagen ansvar för arbetsmiljön. Om man som arbetsgivare har medarbetare som vistas eller färdas i trafiken under arbetstid så ska trafiksäkerhetsrisker hanteras inom ramen för det systematiska arbetsmiljöarbetet, precis som andra arbetsmiljörisker [11].

Transportköpare har generellt inget arbetsmiljöansvar kopplat till de transporter som utförs av transportutföraren. Men ni kan genom att ställa krav bidra till en bättre arbetsmiljö och motverka osund konkurrens i arbetslivet. Det innebär också en möjlighet att motverka arbetslivskriminalitet [12]. Genom att ställa krav på arbetsmiljö redan vid upphandling kan arbetsolyckor och ohälsa på arbetsplatserna förebyggas. De trafiksäkerhetsrelaterade krav som lyfts fram i denna vägledning kan transportutföraren arbeta med i olika sammanhang, inte minst som en del i arbetsmiljöarbetet. Information och stöd riktat till upphandlare finns också att få genom **Arbetsmiljöverket** [13].





1.

Offentlig upphandling som strategiskt verktyg för en god affär.



2.

Effektiva inköp.



3.

En mångfald av leverantörer och en väl fungerande konkurrens.



4.

En rättssäker offentlig upphandling.



5.

En offentlig upphandling som främjar innovationer och alternativa lösningar.



6.

En miljömässigt ansvarsfull offentlig upphandling.



7.

Offentlig upphandling som bidrar till ett socialt hållbart samhälle.

Organisationer i offentlig sektor styrs av de svenska upphandlingslagarna. Den nationella upphandlingsstrategin pekar ut sju inriktningsmål i syfte att utveckla offentlig upphandling.

Offentlig upphandling

I stort sett alla inköp som görs inom offentlig sektor är offentlig upphandling och omfattas därför av de svenska upphandlingslagarna. Det gäller även hyra och leasing.

Det finns fyra upphandlingslagar, men de flesta inköp och upphandlingar som rör transporter genomförs enligt lagen om offentlig upphandling (**LOU**) och lagen om upphandling inom försörjningssektorerna (**LUF**). Mer information och stöd för offentlig upphandling finns att få genom **Upphandlingsmyndigheten** [14].

För att utveckla offentlig upphandling har en nationell upphandlingsstrategi med sju inriktningsmål tagits fram [15]. Dessa kan upphandlande myndigheter och enheter arbeta utifrån för att utveckla sitt strategiska arbete med offentliga inköp. Att arbeta med trafiksäkerhetskrav i upphandlingar har koppling till flera av inriktningsmålen, inte minst inriktningsmål 7 om att offentlig upphandling ska bidra till ett socialt hållbart samhälle.

Transportköp, varuinköp och entreprenader

Det finns tre huvudsakliga möjligheter att ställa trafiksäkerhetskrav för transporter vid inköp och upphandling.

Transportköpare är normalt avsändare eller producent av en vara och köper transporten för att varan

ska levereras till en inköpare eller mottagare. Transportköparen betalar för transporten och kan då ställa krav på transporten.

Varuinköpare köper varor och är mottagare av en transport. De kan ställa krav på transportköparen när de köper varor. Det finns varuköpare som beställer varor direkt från fabriken och köper transporten till den egna anläggningen på egen hand. Detta arbetssätt ger stora möjligheter att påverka transportererna. Genom att välja fraktoalternativ som "fritt levererat" och "fri frakt" försvåras kravställandet på transporten. När frakten ingår i priset har det formellt sett inte köpts någon transport, och transportkostnaden kan inte heller särskiljas från varukostnaden. Det är dock möjligt att ställa trafiksäkerhetskrav som varuinköpare, se exempel nedan.

Exempel: Trafiksäkerhetskrav som varuinköpare

Trafikverket köper in material till sina projekt och entreprenader genom den centrala funktionen Inköp och logistik. Oftast görs inköp på villkoret FCA (Free Carrier) och då används Trafikverkets avtal för transporter. FCA innebär att säljaren ansvarar för att transportera och leverera godset till en av köparen namngiven destination. I vissa fall är det varuleverantören som står för transporten och då tillämpas en bilaga som anger krav på transporten. Det innebär att oavsett om det är fråga om transportköp eller varuinköp ställs hållbarhetskrav (inklusive trafiksäkerhet) på transportererna.

Upphandlare av entreprenader kan ställa krav vid upphandling av till exempel byggentreprenader eller avfallsentreprenader vad gäller de transporter som utförs. Entreprenadtransporter med lätt och tung lastbil hanteras i denna vägledning, medan de resor i tjänsten mellan arbetsställen som görs av entreprenörens medarbetare med personbil eller lätt transportbil (skåpbil) hanteras i **Vägledning för upphandlare: Trafiksäkra resor i tjänsten** [16].

Exempel: Trafiksäkerhetskrav i upphandling av entreprenader

Trafikverket ställer krav i samband med upphandling av entreprenader. Flera krav ska uppfyllas under kontraktstiden, det vill säga att entreprenören i samband med startmöte, och regelbundet under uppdraget, ska redovisa hur kraven uppfylls. Det ställs krav på exempelvis fordon och arbetsmaskiner när det gäller drivmedel och alkohol.

Det ställs också krav på att entreprenören ska arbeta aktivt och kontinuerligt med hastighetsefterlevnad under utförandet av entreprenaden. Det kan innebära att informera egen och anlitad personal om vikten av hastighetsefterlevnad. Minst två gånger om året ska entreprenören redogöra för hur arbetet med hastighets- efterlevnad fortskrider.

Under 2022 initierades pilotprojekt för att undersöka möjligheten att redovisa hastighetsefterlevnaden för entreprenörers resor och transporter. Utvärdering visar att hastighetsredovisning på aggregerad nivå är tekniskt och juridiskt möjligt, även om det initialt kan vara utmanande för såväl beställare som entreprenör [17]. Från 2025 kommer krav på redovisning av hastighets- efterlevnad att kunna ställas i entreprenaderna [18].

Bra att tänka på

Dialog med leverantörer

Kraven på transporternas trafiksäkerhet kan ställas utifrån verksamhetens behov och marknadens mognadsgrad. Ett bra sätt för er att ta reda på vilka krav som är rimliga att ställa är att göra en **marknadsanalys** och föra **dialog med leverantörerna**. Det är också bra för att förbereda dem på vad ni vill ha för önskad utveckling. Marknadskontakter underlättar de bedömningar som måste göras kring vad som är möjligt att ställa krav på inom olika delar av marknaden. Mer information om marknadsanalys och dialog med leverantörer vid offentlig upphandling finns på Upphandlingsmyndighetens webbplats [19].

Flera privata och offentliga transportköpare arbetar aktivt med leverantörer inom hållbarhet genom till exempel uppsökande dialog och kunskapshöjande aktiviteter. Även under avtalstiden är också dialogen med leverantörer ett verktyg för att åstadkomma förändring, särskilt när förändringen inte går att kravställa på ett rimligt sätt. Det är under avtalstiden också viktigt med dialog om de övergripande förutsättningarna för trafiksäkra transporter, se avsnittet **Förutsättningar för transporten**.

Stegvist införande av krav

Kraven kan trappas upp under avtalstiden för att stimulera marknaden om den ännu inte är mogen vid kontraktstecknandet. Det kan till exempel stå i avtalet att efter ett år ska hälften fordonen uppfylla en viss säkerhetsnivå och efter tre år ska samtliga fordon uppfylla detta krav. Ambitionsnivån på kraven ges av en marknadsanalys och dialog med leverantörer. Sådana krav under kontraktstiden kallas även för särskilda kontraktsvillkor. Om lösningen inte är känd, kan krav ställas på funktionen.

Olika krav som kan ställas

Det finns olika typer av krav på föremålet för upphandlingen [20]:

- **Detaljkrav** anger detaljerade krav på varans egenskaper eller på hur tjänsten ska utföras
- **Funktionskrav** beskriver krav på funktionen, det vill säga vad som ska uppnås och inte hur, vilket kan främja kreativitet, utveckling och innovation.

Det finns också olika sätt att hantera kravställande under upphandlingsprocessen [21]:

- **Kvalificeringskrav** är lägsta krav för att komma vidare i en upphandling.
- **Utvärderingskrav** är krav som används vid anbuds- utvärdering och tilldelning.
- **Särskilda kontraktsvillkor** är ett krav som leverantören ska uppfylla under kontraktstiden men som inte behöver vara uppfyllt när anbudet på upphandlingen lämnas in. Ofta förknippas det med arbetsrätt, miljökrav och andra hållbarhetskrav, men det kan även vara andra typer av krav. Till exempel kan det ge transportutföraren möjlighet att utveckla sin fordonsflotta efterhand [22].

Långa avtal

För att stimulera till nya lösningar bör de nya lösningarna kunna användas över längre perioder. Det är också viktigt att investeringarna lönar sig ekonomiskt för transportföretagen. Därför förespråkar transportörerna långa avtal. Som offentlig upphandlare är dock maximal avtalslängd till viss del styrd av upphandlingslagarna.

Indexreglering är viktigt i alla transportaffärer. Ju längre avtalstid, desto viktigare blir det med indexreglering av ersättningen. Index erbjuder säljare och köpare av transporter ett enkelt sätt att reglera kostnadsförändringar som transportören inte själv styr över, till exempel drivmedelspriser. Detta skapar förutsättningar för en långsiktigt hållbar affär.

Uppföljning av kraven

Att ställa relevanta krav på transporter är bra, men det är minst lika viktigt att ni som transportköpare också följer upp kraven. För offentlig upphandling ska kraven följas upp för att säkerställa att den tilldelade leverantören uppfyller upphandlingens krav och därmed bidrar till sund konkurrens. I denna vägledning ges både förslag på trafiksäkerhetskrav och på hur kraven kan följas upp.

Redan när ni formulerar ett krav, är det viktigt att ni också formulerar hur kravet ska följas upp under avtalstiden och säkerställer att ni har de rutiner som

krävs för uppföljning. För att underlätta detta kan ni komplettera med krav på sammanställningar eller underlag som ska levereras, och med vilken frekvens, för att möjliggöra en ändamålsenlig uppföljning.

Ni kan till exempel ställa krav på **avvikelse-rapportering** för de transporter som genomförs. Det kan exempelvis vara för avvikelser mot gällande hastighetsbestämmelser. På så vis är det inte enbart kravställaren som ska kontrollera att leveransen svarar mot beställningen. Det blir istället ett delat ansvar, där leverantören ska rapportera eventuella avvikelser och redovisa vilken metod som används för att följa upp avvikelser.

Avvikelser och brister av olika slag under avtalstiden behöver hanteras av transportköparen. **Sanktioner** vid avvikelser kan vara prisavdrag, viten eller uppsägning av avtal [23]. Ibland kan även **bonus och incitamentsbaserade ersättningsmodeller** användas [24]. Grundkrav i kombination med bonus och incitament ska vara en drivkraft för förändring och leverantören ska kunna ta på sig ytterligare uppgifter eller genomföra förändringar och förbättringar under avtalstiden. Om grundkraven underskrids kan viten vara aktuella. Ett exempel på incitament för trafiksäkerhet kan vara att leverantören får högre ersättning när den utökar sin fordonsflotta med fordon som uppfyller en viss säkerhetsnivå. I avtalsvillkoren ska det regleras hur avvikelser och eventuella bonus- och incitamentsmodeller ska hanteras.



Systematiskt trafiksäkerhetsarbete, certifiering och hållbarhetsmärkning

Vikten av systematik och ledarskap

Som transportköpare kan ni ställa krav på att en transportutförare har en **trafiksäkerhetspolicy** som täcker relevanta trafiksäkerhetsfaktorer, och att transportutföraren har **rutiner** för hur policyn och riktlinjerna tillämpas i det dagliga arbetet. Dessa faktorer kan också hanteras i en arbetsmiljöpolicy där trafiksäkerhet ingår. Utmaningen är att följa upp att policyn också efterlevs i praktiken.

Ett framgångsrikt arbete med trafiksäkerhet hos transportutförarna bygger på **systematik** och ständiga förbättringar med utgångspunkt i policy, riktlinjer och handlingsplan. Ledningens viljeyttring och engagemang för trafiksäkerheten är en förutsättning för att trafiksäkerhetsfrågan ska genomsyra verksamheten. För att kunna följa upp hur verksamheten presterar och vilka framsteg som görs behövs nyckeltal som mäts regelbundet. Det kan vara uppföljning av olyckor och skador, hastighetsefterlevnad och andra trafiksäkerhetsfaktorer. Detta arbete behöver integreras i verksamhetens arbetssätt och rutiner.

Genom att ställa krav på att leverantören har ett systematiskt trafiksäkerhetsarbete i linje med ISO 39001 eller annan standard blir det lättare för er som transportköpare att veta att ni får en trafiksäker transport. Trafiksäkerhet ska för många verksamheter hanteras i arbetsmiljöarbetet och detta kan bedrivas i linje med ISO 45001. Att ställa krav på **certifiering och hållbarhetsmärkning** kan vara ett bra sätt att säkerställa att transportutföraren bedriver ett systematiskt trafiksäkerhetsarbete. Läs mer om olika certifieringar och märkningar för trafiksäkerhet i rutorna på nästa sida.

Kravställandet är också en viktig del i ert eget arbete med kvalitet och hållbarhet. Genom att ni ställer krav på leverantörerna av transporter, kan ni minska ert eget trafiksäkerhetsavtryck. Stöd för mäta och hantera sitt trafiksäkerhetsavtryck finns genom FIA Road Safety Index (se sidan 14).



Systematiskt trafiksäkerhetsarbete med ISO 39001



39001:2012

Sedan 2012 finns en ledningssystemstandard för vägtrafiksäkerhet som standardiserar och systematiserar arbetet med trafiksäkerhet, **ISO 39001** [25]. Standarden definierar inte något specifikt och slutgiltigt resultat som måste uppfyllas, utan baseras på ett arbetsätt 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 påverkas 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 medarbetare 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. I stickprovsmätningar av hastighetsefterlevnaden hos yrkestrafiken har ISO 39001-certifierade bolag också uppvisat en lägre andel hastighetsöverträdelser jämfört med icke-certifierade bolag.

Fair Transport: Branschgemensam standard för hållbara godstransporter



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 hastighetsöverträdelser 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.

På Fair Transports webbplats finns mer information till transportköpare [26] och möjlighet att söka efter certifierade åkeriföretag [27].

Hållbarhetsmärkningar som beaktar trafiksäkerhet



Bra Miljöval

Tunga fjärrgodstransporter [28] och lokala godstransporter [29] kan miljömärkas med Naturskyddsföreningens **Bra Miljöval**. Kraven för både tunga fjärrgodstransporter och lokala godstransporter har fokus på miljö och klimatpåverkan, men kraven på lokala godstransporter innefattar också trafiksäkerhetsåtgärder. Det innebär bland annat rutiner för säkerhetskontroll av fordon och kontroll av hastigheter och överträdelser. Mer information till transportköpare finns på Bra Miljövals webbplats [30].



Miljömärkning Sverige AB lanserar en **Svanenmärkning** för e-handelstransporter under 2023. I förslaget på kriterier finns trafiksäkerhetskrav i linje med de som ställs inom Fair Transport och Bra Miljövals märkning för 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 [31].



FIA Road Safety Index

Med **FIA Road Safety Index** [32] kan organisationer mäta sitt fotavtryck när det gäller trafiksäkerhet på motsvarande vis som när 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.

Krav och uppföljning

Nedan ges exempel på krav som kan ställas för ett systematiskt trafiksäkerhetsarbete. Att ställa krav på certifiering är ett relativt enkelt sätt att ställa trafiksäkerhetskrav, eftersom kravet enkelt kan följas upp genom att transportutföraren uppvisar giltigt certifikat. En certifiering innebär att företaget följer en standard

för systematiskt trafiksäkerhetsarbete, men det innebär inte nödvändigtvis att konkreta åtgärder genomförs. Krav på certifiering bör därför kompletteras med mer specifika krav. Se nästföljande avsnitt i denna vägledning för förslag på krav på fordonen, hastighets- efterlevnad och andra trafiksäkerhetsfaktorer.

Exempel på krav och uppföljning



Trafiksäkerhetspolicy

Krav: En av transportutföraren fastlagd trafiksäkerhetspolicy ska finnas, vara kommunicerad och följas. Ledningen vid företaget ska ha kommunicerat den så att samtliga berörda medarbetare är väl bekanta med den och känner till vad som gäller från trafiksäkerhets-synpunkt. En handlingsplan ska redovisa hur trafiksäkerhetspolicyen följs upp och utvecklas.

Uppföljning: Transportutföraren presenterar fastlagd trafiksäkerhetspolicy och hur den tillämpas för transportköparen under startmöte. Transportutföraren ska årligen redovisa sin handlingsplan för beställaren hur trafiksäkerhetspolicyen följs upp och utvecklas.

Se även nästföljande avsnitt i denna vägledning som ger förslag på krav på specifika trafiksäkerhetsfaktorer, till exempel hastighetsefterlevnad, alkohol- och drogpåverkan och bältesanvändning, som ska inkluderas i en trafiksäkerhetspolicy.

Systematiskt trafiksäkerhetsarbete/ arbetsmiljöarbete

Krav: Transportutföraren ska arbeta aktivt med trafiksäkerhetsrisker inom ramen för ett systematiskt trafiksäkerhetsarbete och/eller ett systematiskt arbetsmiljöarbete. I det ingår att transportutföraren ska ha arbetssätt och rutiner för att systematiskt och konsekvent dokumentera, undersöka och rapportera olyckor och tillbud.

Uppföljning: Metoder/rutiner/system för detta ska beskrivas för beställaren under startmöte. Transportutföraren ska årligen redovisa trafiksäkerhetsarbetet och ge svar på eventuella frågor som beställaren har kopplat till innehållet.

Certifiering

Krav: Transportutföraren ska för den verksamhet som berör uppdraget ha ett ledningssystem för vägtrafiksäkerhet som uppfyller kraven i ISO 39001 eller likvärdigt, och som är certifierat av oberoende tredje part ackrediterat för certifiering enligt ISO 39001 eller likvärdigt, alternativt vara certifierad med Fair Transport eller likvärdigt.

Uppföljning: Kravet ska styrkas med giltigt certifikat (eller så ska bevis som styrker likvärdighet bifogas anbudet). Vid förnyat certifikat ska det delges beställare.



Krav på standarder i offentlig upphandling

Det är möjligt att använda olika märkningar som ett verktyg för att ställa hållbarhetskrav i offentlig upphandling. Om det ställs krav på en viss märkning ska även andra **likvärdiga märkningar** godtas. Bedömning av likvärdighet görs utifrån funktion då det saknas en definition av "likvärdig märkning". Likvärdighet behöver avgöras från fall till fall. En bedömning av likvärdighet bör göras utifrån märkningens funktion eller syfte, det vill säga de egenskaper som anses vara betydelsefulla.

Exempel på vad som kan vara vägledande vid denna bedömning är:

- Märkningen har samma mål eller syftar till samma resultat som kraven i den märkning som efterfrågats, men har andra formuleringar eller nivåer.
- Märkningen innehåller andra typer av krav, men syftet är att uppfylla samma målsättning.

Ange i upphandlingsdokumenten att likvärdig märkning kommer godtas och att leverantören redan i anbudet ska presentera och motivera på vilket sätt den alternativa märkningen är likvärdig med den som efterfrågas. Leverantören måste säkerställa att anbudet innehåller tillräcklig information för att kunna göra en sådan

bedömning. Det kan till exempel visas med hjälp av provningsrapporter eller intyg från ett ackrediterat organ eller teknisk dokumentation från tillverkaren. En likvärdig märkning måste också uppfylla sex förutsättningarna enligt LOU:

- Anknypningskravet – märkningen får endast innehålla kriterier som har anknytning till det som ska upphandlas.
- Lämplighetskravet – märkningen ska vara lämplig för att definiera egenskaper hos det som ska upphandlas.
- Objektivitetskravet – märkningen ska grundas på objektiva och icke-diskriminerande kriterier.
- Öppenhetskravet – märkningen ska fastställas i ett öppet och transparent förfarande.
- Tillgänglighetskravet – märkningen ska vara öppet tillgänglig.
- Inflytandekravet – märkningen ska fastställas av en oberoende part.

På Upphandlingsmyndighetens webbplats finns mer information [33].

Förutsättningar för transporten

Som transportköpare kan ni påverka förutsättningarna för trafiksäkra transporter. I detta avsnitt behandlas hur trafiksäkerheten påverkas av de övergripande leveransförutsättningarna samt genom krav på lämpliga ruttval, leveranstider och hämtningstider. Dialogen med leverantören är viktig för att hitta transporteffektiva och trafiksäkra lösningar.

Leveransförutsättningar

När ni köper in varor eller transporttjänster påverkar leveransförutsättningarna möjligheten till transporteffektivitet, god arbetsmiljö och trafiksäkerhet. Det är vanligt att varuinköpare erbjuds fraktoalternativet **"fritt levererat till kund"**, det vill säga att säljaren står för frakten till kunden. Det gör det svårare för er att påverka transporten. 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 er som inköpare, men den medför kostnader både vad gäller klimatpåverkan, trafiksäkerhet, arbetsmiljö och annan hälsopåverkan. Även om det är svårare att ställa krav när frakten ingår, är det möjligt (se exempel "Trafiksäkerhetskrav som varuinköpare" på sidan 9).

Korta leveranstider och snäva leveransfönster är vanliga exempel på leveransförutsättningar som gör det svårare att möta trafiksäkerhetskrav. Det är inte

ovanligt med en timmes leveransfönster eller erbjudande om leverans dagen efter. Detsamma gäller ofta **"just in time"**-leveranser som innebär att varan ska levereras så nära användningen som möjligt. Det missgynnar generellt transporteffektiviteten och bidrar till sämre arbetsmiljö. Det kan skapa stress både för fjärrtrafiksörare och för distributionsförare. Förare kan genom tidspressen och stressen uppleva att det blir svårt att hålla hastigheten eller följa andra bestämmelser med koppling till trafiksäkerheten.

Genom dialog med leverantörerna kan ni skapa ökad förståelse och samsyn i detta avseende och därigenom ge bättre förutsättningar för effektiva och trafiksäkra transporter. För er 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 och snäva leveransfönster kan bidra till stress för förare. Det finns fler utmaningar i transportbranschen. Till exempel gör fraktoalternativet "fritt levererat" det svårare att ställa krav på transporter. Men det är möjligt.

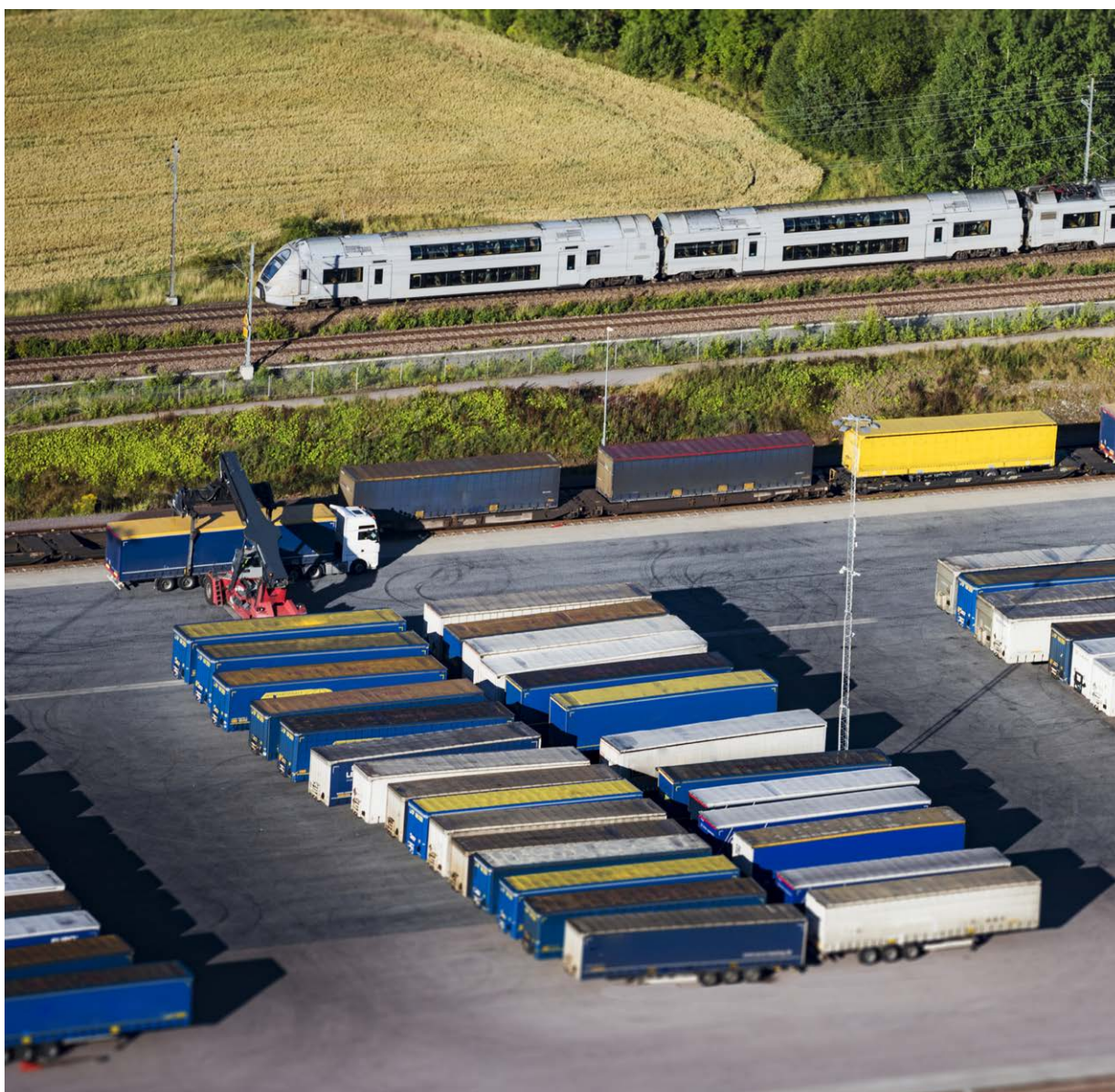
Transporteffektivitet i hela kedjan

Som transportköpare är ni en viktig möjliggörare för ökad transporteffektivitet. Till exempel kan ni uppmuntra och skapa förutsättning för samlastning. Samlastning innebär att leveranser från olika leverantörer samlas ihop i en terminal för att sedan lastas om till andra fordon för vidare transport. Ni har också möjlighet att stödja 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 när det är möjligt,

för att därefter transporteras sista biten med lastbil. Ett transportupplägg 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 transportutförare är generellt viktigt för att hitta möjligheter till mer transporteffektiva transporter. Genom att ni som transportköpare ser 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 trafiksäkerhetsynpunkt 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 transporter medför en positiv trafiksäkerhetseffekt genom att antalet körda kilometer med transportfordon minskar, i första hand för distributionstrafik. Ett mer avancerat mjukvarustöd för ruttplanering kan också påverka möjligheten att välja de mest lämpliga rutterna ur ett trafiksäkerhets-

perspektiv. Hänsyn kan också tas till att undvika vissa tider, till exempel 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. Som transportköpare har ni möjlighet att ställa krav på val av rutter och tider för leveranser och hämtning, utifrån de behov som finns.

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, framför allt 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.



Krav och uppföljning

Som transportköpare kan ni påverka förutsättningarna för ökad trafiksäkerhet både genom att ställa krav på trafiksäkerhet och genom att inte ställa krav som försvårar trafiksäkerhetsarbetet, till exempel snäva tidsfönster eller korta leveranstider. Till stor del är förutsättningarna för transporten en fråga om löpande dialog mellan transportutförare och transportköpare.

Kraven som ställs måste anpassas till behoven. Nedan ges ett exempel på krav som är lämpliga om man vill undvika varuleveranser och avfallshämtning vid vissa tider, till exempel när det många barn som rör sig i ett område. I många andra sammanhang är det inte relevant med specifika tidskrav.

Exempel på krav och uppföljning



Ruttplanering

Krav: Transportutföraren ska utifrån ett trafiksäkerhetsperspektiv välja lämpliga transportvägar med beaktande av fordonstyp, vad som transporteras och omfattningen av transportererna.

Uppföljning: Beskrivning av metoder och rutiner för att säkerställa kravet.

Leveranstider/hämtningstider

Krav: Leveranser till [specifik verksamhet eller typ av verksamhet] ska inte ske vid följande tider: [specificera klockslag, veckodagar etc.].

Uppföljning: Sammanställning av tidstämpel för leveranser till aktuell mottagare och stickprovskontroller.



Fordonsflottan

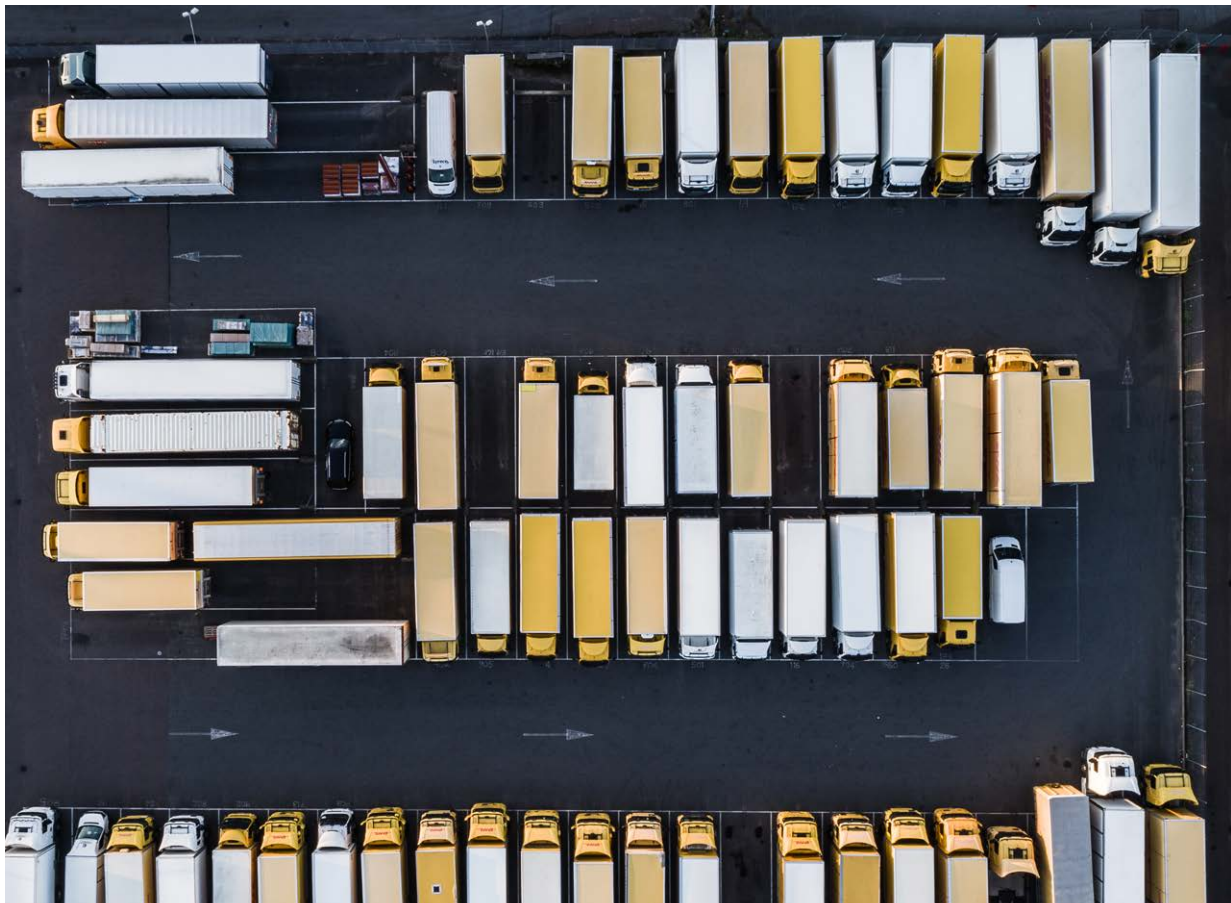
Kraven som ställs på de fordon som används för olika typer av transporter har stor betydelse för trafiksäkerheten för både förare och andra trafikanter. I detta avsnitt presenteras krav som kan ställas på lätta transportbilar (skåpbilar) och lastbilar som används av transportutföraren. Avsnittet ger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

Fordon och säkerhetssystem

Utvecklingen går framåt när det gäller fordons 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 kollisionsundvikande och kollisionslindrande system för att minimera riskerna i trafiken. I detta avsnitt ges stöd för val av lätta transportbilar (skåpbilar) och lastbilar utifrån denna aspekt.

Samhället ställer också skarpare krav på fordonen framöver. Enligt EU-direktiv [34] ställs krav på en rad säkerhetssystem i fordon för alla nya fordonsmodeller från den 1 maj 2022 och även i existerande modellserier från maj 2024. Detta gäller både personbilar och lastbilar. Kraven innebär att flera säkerhetssystem blir obligatoriska, så som hastighetsstödjande 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 alkolås.





Lätta transportbilar (skåpbilar) är generellt sämre utrustade med förarstödsystem än personbilar. Krav kan ställas på att skåpbilar som används i verksamheten ska vara klassade som säkra (nivå Platinum) enligt Euro NCAP för bästa säkerhetsstandard. Foto: Euro NCAP.

Lätta transportbilar (skåpbilar)

En vanlig variant av transportfordon är lätta transportbilar av typen skåpbilar. Säkerheten är generellt eftersatt för denna typ av fordon jämfört med personbilar. Transportbilarna testas inte i lika stor utsträckning och det gör att säkerhetsutvecklingen inte skyndas på. Sedan 2020 har Trafikverket tillsammans med Euro NCAP testat förekomsten av krockundvikande och krocklindrande system hos 95 procent av marknads skåpbilar. Detta för att driva på säkerhetsutvecklingen.

För lätta transportbilar (skåpbilar) innebär högsta säkerhetsnivå att uppnå kravnivån Platinum enligt Euro NCAP Commercial Van Ratings [35]. Observera att även för högsta säkerhetsnivån är vissa säkerhetssystem inte standardmonterade. Den som beställer fordon måste alltså se till att välja dessa tillval. I nästföljande avsnitt finns information om systemstöd för exempelvis hastighetsefterlevnad och alkoholås.

Folksam har listat de säkraste nya transportbilarna under 3,5 ton [36]. 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.

Lastbilar

För valet av tunga lastbilar finns det sedan 2024 stöd att få genom Euro NCAP Safer Trucks [37].

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 2030 planerar Euro NCAP även att ta hänsyn till hur krocksäkra lastbilarna är mot andra fordon och trafikanter och för förarna.

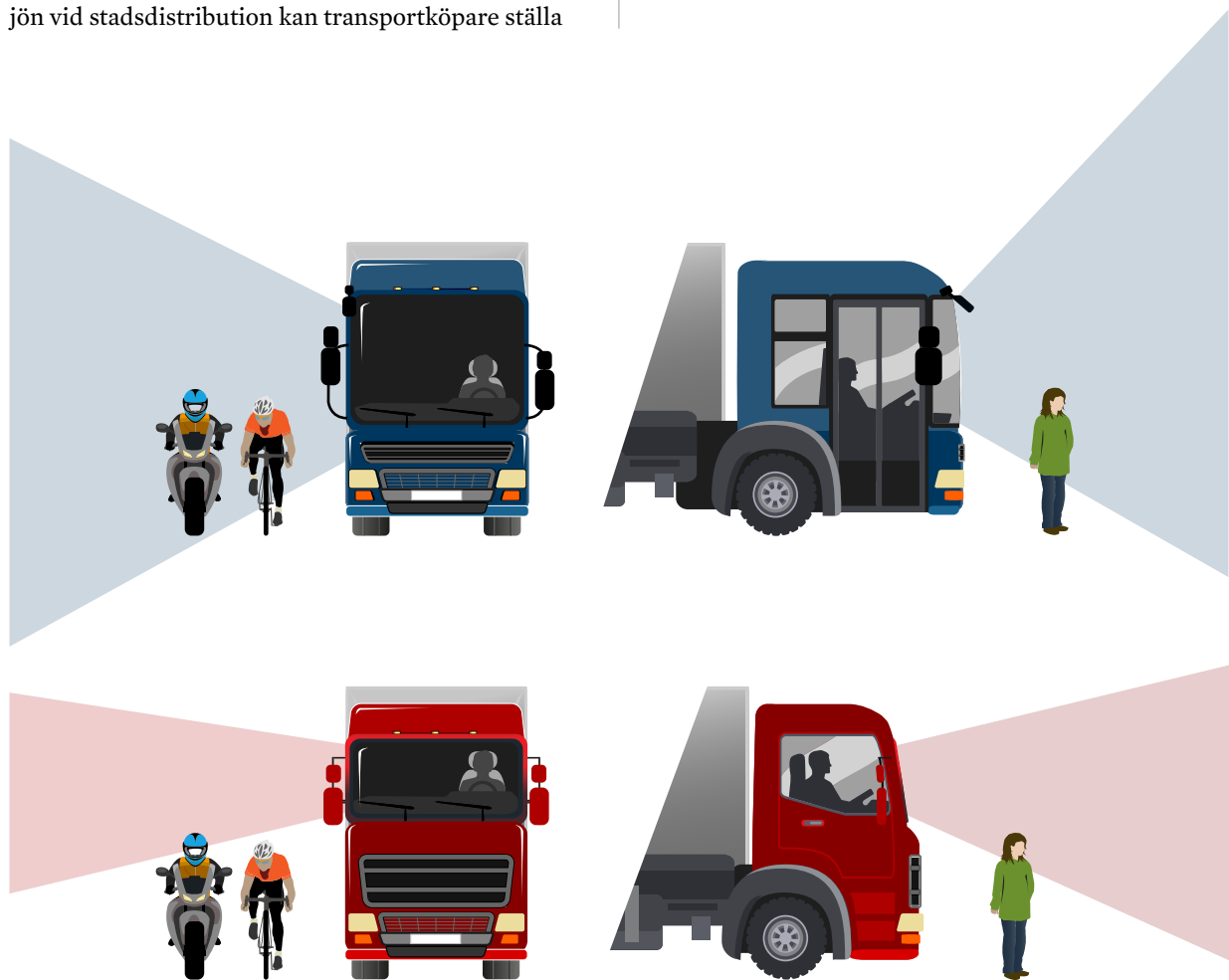
Förutom att ge varje lastbil ett betyg på upp till fem stjärnor, har Euro NCAP även infört en CitySafe-ackreditering som ges till lastbilar som har teknologier eller utformning som kan förhindra olyckor som vanligtvis inträffar i städer eller urbana miljöer.

Lastbilar med säker utformning av hytt

För tunga lastbilar medför hyttens utformning begränsningar i sikt och "döda vinkeln"-problematik. För att öka trafiksäkerheten och förbättra arbetsmiljön vid stadsdistribution kan transportköpare ställa

krav på fordon med hytter bättre anpassade för stadsmiljö. Flera lastbillstillverkare erbjuder hytter med större glaspartier för att öka sikten och som placerar föraren "i nivå" med övrig trafik. Utformningen förbättrar också arbetsmiljön för föraren genom låga insteg till hytten 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 köra på cyklist i döda vinkeln vid högersväng eller 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 försäkt 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

Krav och uppföljning

Nedan ges exempel på krav som kan ställas på de fordon som transportutföraren använder. Vilka krav som är rimliga att ställa bör baseras på en marknadsanalys

och dialog med leverantörer. Kraven kan också trappas upp under kontraktets gång – läs mer om särskilda kontraktsvillkor i avsnittet **Allmänt om krav**.

Exempel på krav och uppföljning



Lätta transportbilar (skåpbilar)

Krav: Lätta transportbilar (skåpbilar) som används i verksamheten ska vara klassade som säkra (minst Platinum) enligt Euro NCAP Commercial Van Ratings. Om ett sådant säkerhetsintyg inte har utfärdats, ska fordonet ha motsvarande krockskydds- och kollisionundvikande egenskaper enligt ett intyg från tillverkaren som inte ska vara äldre än fem år.

Uppföljning: Uppgifter om säkerhetsnivå och utrustning inkluderas i fordonslistor över samtliga fordon som används för uppdraget.

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. 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

Uppföljning: Uppgifter om säkerhetsnivå och utrustning inkluderas i fordonslistor över samtliga fordon som används för uppdraget.

Stadsanpassad utformning av hytt för tunga lastbilar

Krav: Tunga lastbilar som används i [specificera sammanhang] ska vara utrustade med stadsanpassade hytter (det vill säga lägre placerade hytter med större glaspartier för bättre närsikt och samspel med andra trafikantter). Det innebär att använda lastbilar som är märkta med Euro NCAP Safer Trucks CitySafe-ackreditering.

Uppföljning: Kontinuerligt under kontraktstiden (minst årligen). Eventuella stickprovskontroller i det aktuella området.

Systemstöd för hastighetsefterlevnad

Krav: Verksamhetens fordon ska vara utrustade med system för intelligent hastighetsanpassning (ISA).

Uppföljning: Uppgifter om ISA-system inkluderas i fordonslistor över samtliga fordon som används för uppdraget.

Systemstöd för hastighetsuppföljning

Krav: Verksamhetens fordon ska vara utrustade med system för hastighetsuppföljning.*

Uppföljning: Uppgifter om systemstöd för hastighetsuppföljning inkluderas i fordonslistor över samtliga fordon som används för uppdraget.

*) För mer information om hastighetsuppföljning, se avsnittet **Körsätt och förare**.

Alkolås

Krav: Verksamhetens fordon ska vara utrustade med alkolås. Alkolås ska vara testade och godkända enligt gällande standarder (SS EN 50436-2, utg 2:2014). Denna standard är giltig fram till den 19 juni 2026 och ersätts därefter med standarden SS-EN 50436-1:2024.

Uppföljning: Uppgifter om alkolås inkluderas i fordonslistor över samtliga fordon som används för uppdraget. För alkolåsen krävs godkänt provningsintyg från ett opartiskt och för uppgiften ackrediterat laboratorium.

Under kontraktstiden: Intyg på genomförd kalibrering samt rekommenderad kalibreringsintervall för alkolåset ska finnas tillgängligt i fordonet och/eller arbetsmaskinen vid ett arbetsplatsbesök eller vid en förfrågan.

Handsfree-utrustning i fordon

Krav: Transportutföraren ska tillhandahålla handsfree-utrustning till förarna genom personlig utrustning eller fordonsutrustning.

Uppföljning: Beskrivning av hur kravet uppfylls för beställaren under startmöte och kontinuerligt under kontraktstiden (minst årligen).

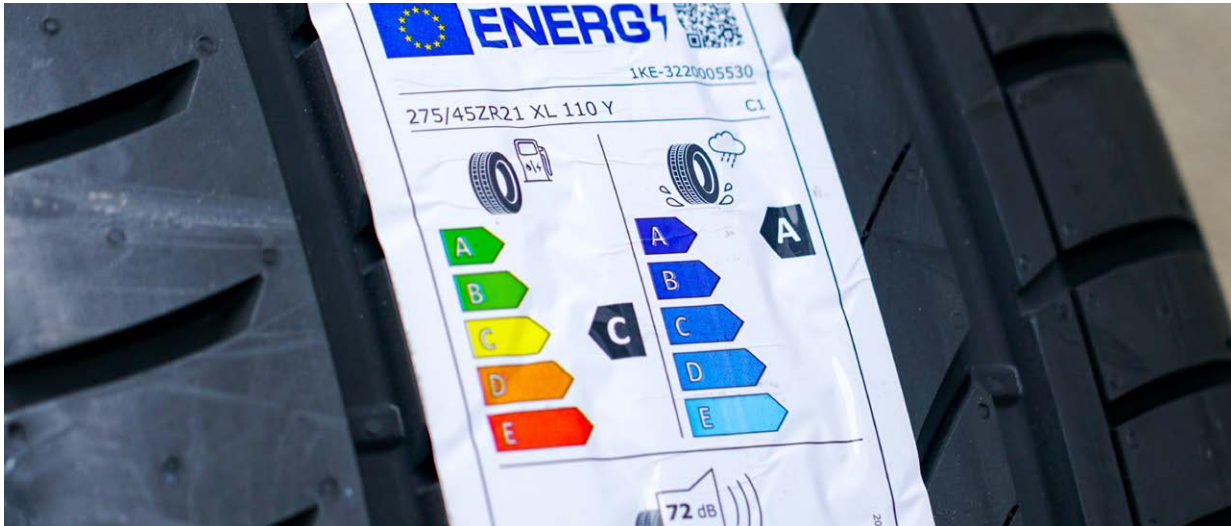


Systemstöd för hastighetsefterlevnad och hastighetsuppföljning

För att stötta förare till bättre hastighetsefterlevnad finns det många olika tekniska systemstöd. De system som rör lätta och tunga lastbilar är följande [38]:

- **Traditionell hastighetsregulator** ska finnas enligt lag och 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 hastighetsgräns eller begränsar hastigheten utifrån gällande hastighetsgräns. ISA-system är också krav i ovan nämnda EU-direktiv.
- **Fleet management-system** använder eftermonterad utrustning eller inbyggd telematik som loggar och skickar fordonsdata till flottans hanteringsplattform och 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 skolområde.

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**.



EU:s däckmärkning sedan 2021.

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 gods- och cyklar bör förses med vinterdäck när vinterväglag råder, även om lagen inte kräver detta.

Det finns sedan 2021 en ny däckmärkning inom EU. Märkningen visar hur däck presterar vad gäller rullmotstånd, våtgrepp och yttre buller samt om däcket är lämpligt på snötäckt respektive istäckt väglag. Det nya märkningssystemet omfattar däck för personbilar, lastbilar och bussar.

Krav och uppföljning

Exempel på krav och uppföljning

Däck

Krav: Däck ska ha bra våtgrepp, lågt rullmotstånd och låg extern ljudnivå. Fordon ska alltid ha däck som är lämpliga för väglaget.

Uppföljning: Dokumentation som visar att kravet kommer att uppfyllas under kontraktstiden. EU:s däckmärkningsstandard kan användas för att påvisa våtgreppsklass A-B och att vinterdäck är märkta som lämpliga för snö- och istäckt väglag.

Underhåll och kontroll av fordon

Transportutföraren behöver rutiner för besiktning, service, underhåll och skötsel av fordonen. Regelbunden kontroll behöver göras av fordonen invändigt och utvändigt inklusive av fordonens säkerhetssystem. Extra bromskontroll mellan kontrollbesiktningarna rekommenderas generellt för tunga fordon.

Krav och uppföljning

Exempel på krav och uppföljning

Underhåll och kontroll av fordon

Krav: Det finns riktlinjer och dokumentation för fordonen vad gäller: (1) kontinuerlig tillsyn, (2) serviceintervaller, (3) bromskontroller och (4) däckens mönsterdjup.

Uppföljning: Dokumentation med viss frekvens (minst årligen) som visar att kravet uppfylls under kontraktstiden.

Trafiksäkerhet i omställningen av fordonsflottan

Utbudet av olika sorters godstransportfordon 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 resurseffektiva långväga transporter. I detta avsnitt ges en översikt för vad ni som transportköpare bör beakta ur trafiksäkerhetssynpunkt i 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. Tunga 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 märkning att utgå ifrån vad gäller

krockundvikande och krocklindrare system (som det finns för personbilar genom Euro NCAP).

Dessa fordon utvecklas för att möta behov 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. 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.

Eldrift och trafiksäkerhet

En omställning till eldrivna fordon är primärt en åtgärd för att minska utsläpp, buller och energi-användning. Det kan dessutom möjliggöra leveranser under större delar av dygnet. En övergång till eldrift står inte i motsättning till trafiksäkerhetskrav. Förare som bytt till eldrivna fordon vittnar om att mindre buller och mindre vibrationer bidrar positivt till minskad stress och mer energi under och efter arbetspasset. Eldrift ger alltså en bättre arbetsmiljö 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 ljud 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.



Godsdyklar och -mopeder

Godsdyklar är en variant av lätta transportfordon som blir allt vanligare i stadsmiljö. Godsdyklar finns i många olika varianter. De finns som tvåhjuliga, trehjuliga och fyrehjuliga fordon, och lastlådan kan vara placerad på olika sätt [39].

Eftersom fordonen är mindre, lättare och begränsade till en lägre hastighet än konventionella lastfordon, utgör godsdyklar en lägre direkt trafiksäkerhetsrisk för andra trafikanter. Godsdyklar saknar också hytt, och förare har därför god kontakt med sin omgivning och kan enkelt kommunicera med andra trafikanter, vilket kan innebära ökad trafiksäkerhet.

Det finns också trafiksäkerhetsutmaningar med en överflyttning till godsdyklar. Godsdyklar framförs i regel i körbanan och föraren är utsatt genom sin exponering mot andra fordon. Godsdyklar kan också utgöra en risk för gående om cyklarna används på gånggator, gångfartsområden och liknande. Det krävs också många godsdyklar för att ersätta en lastbil, vilket ökar antalet fordon i trafiken. Det krävs också en utveckling vad gäller säkerhetssystem hos godsdyklar, 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 godsdyklar men elmopeder kan samtidigt ta med sig mer last och sliter inte på förarna på samma sätt.

Exempel på krav för trafiksäker transport med godsdykel

Som transportköpare kan ni ställa trafiksäkerhetskrav på transporter som utförs med godsdykel, till exempel vad gäller:

- Att förare av godsdyklar använder cykelhjälm och annan proportionerlig skyddsutrustning samt har handsfree-utrustning för telefonsamtal.
- Att det finns rutiner för säker lastning, till exempel rätt fördelad last och att cykeln inte överlastas. Med lastlådan framför föraren är det exempelvis viktigt att dessa inte blir för stora eftersom det begränsar förarens överblick i trafiken och orsakar stabilitetsproblem.
- Att det finns rutiner för hur godsdyklarna framförs för att inte utgöra risk för andra trafikanter, inte minst för gående. Till exempel framförs godsdyklar lämpligen i gatan i lågfartsområden med mycket gång- och cykeltrafik och på cykelvägen i högfartsområden.

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 och/eller längd. Det innebär 74-tontransporter inom tillåtet vägnät (med bärighetsklass BK4) och, från hösten 2023, längre transportekipage (upp till 34,5 meter) inom ett utpekade vägnät. HCT kan potentiellt bidra positivt till trafiksäkerheten genom att mängden lastbilar minskar [40].



Körsätt och förare

Den som kör ett transportfordon påverkar både trafiksäkerheten för sin egen del och för andra i trafiken. I detta avsnitt ges förslag på krav som rör hastighetsefterlevnad, alkohol- och drogpåverkan, trötthet och distraktion, bältesanvändning och säker lastning. Dessa faktorer ska ingå i transportutförarens trafiksäkerhetspolicy med tillhörande rutiner. Flera av faktorerna, inte minst hastighetsefterlevnad, bör också mer uttryckligen kravställas och följas upp.

Hastighetsefterlevnad

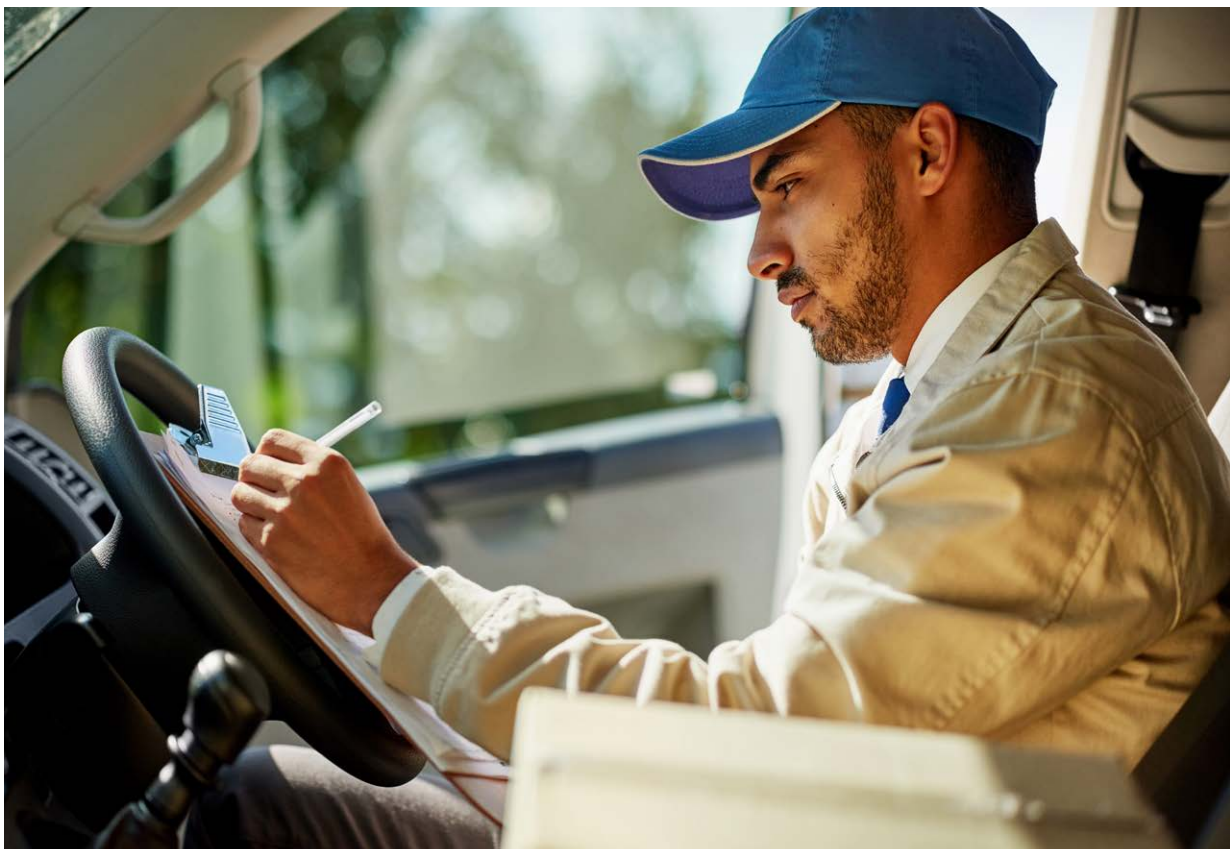
Många i yrkestrafiken kör för fort. Stickprovsmätningar visar att 78 procent av förarna av fordon med företagslogga kör för fort. Inom bud, transport och logistik är andelen hastighetsöverträdelser något högre.

Hastigheten har stor betydelse för trafiksäkerheten. Olycksrisken ökar med högre hastighet, 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 [41]. Rätt hastighet och ett bra körsätt minskar också bränslekostnaderna och klimatpåverkan.

Krav och uppföljning

Nedan ges förslag på krav och uppföljning av hastighetsefterlevnad. Krav på redovisning av hastighetsefterlevnad förutsätter att fordonen är utrustade med tekniska stödsystem, se avsnittet **Fordonsflottan**.



Exempel på krav och uppföljning



Trafiksäkerhetspolicy

Krav: Det framgår tydligt i transportutförarens trafiksäkerhetspolicy att gällande hastighetsbestämmelser inte ska överskridas och det finns rutiner för att informera förarna om vikten av hastighetsefterlevnad. Transportutföraren har en handlingsplan för hur hastighetsefterlevnaden ska förbättras över tid.

Uppföljning: Uppvisande av policy, rutiner och handlingsplan. Transportutföraren ska kontinuerligt, dock minst två gånger per år, redogöra hur arbetet med hastighetsefterlevnad fortlöper.

Hastighetsredovisning

Krav: Transportutföraren ska följa upp och månadsvis redovisa avvikelser i hastighetsefterlevnad för de fordon som används i verksamheten. Uppföljning ska ske på aggregerad nivå och i enlighet med dataskyddsförordningen. En beskrivning av åtgärder för hantering av avvikelser ska medfölja.

Uppföljning: Månadsvis rapportering av avvikelser enligt krav. Exempel på avvikelser att redovisa: total körsträcka under perioden samt andel av körsträcka med hastighetsöverträdelser på 0–5 km/tim, 5–10 km/tim och så vidare.



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 det totala antalet hastighetsöverträdelser, och inte enskilda individers hastighetsöverträdelser.

Hastighetsuppföljning måste göras utifrån **dataskyddsförordningen (GDPR)** [42], inte minst med hänsyn till **artikel 10** [43] som rör behandling av personuppgifter rörande lagöverträdelser som innefattar brott. I korthet kan sägas att iakttagelser och passiv registrering av körsätt är förenligt med dataskyddsförordningen, men att uppgifter om individers hastighetsöverträdelser (som är en lagöverträdelse) generellt inte får registreras. Hastighetsuppföljning måste således göras på ett sätt

som innebär att hastighetsöverträdelserna identifieras för en medarbetargrupp som helhet, och inte för enskilda individer eller på ett sätt som gör att hastighetsöverträdelserna kan kopplas till enskilda individer. Generellt behövs tillstånd genom **Integritetsskyddsmyndigheten** för att få behandla personuppgifter om lagöverträdelser [44].

För att skapa acceptans för hastighetsuppföljning är det avgörande med **dialog i tidigt skede**. Beslut om att använda tekniskt stöd för att följa upp hastigheten bör föregås av dialog med medarbetarna 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 [45].

Som transportköpare kan ni ställa krav på att de fordon som används för transporter har **alkolås**. Alkolås bygger på en teknik som gör att bilen inte går att starta om det finns alkohol i förarens utandningsluft. Utöver alkolås finns även möjligheten att arbeta med alkoskåp eller med alkobommar. Mer information finns att få till exempel via organisationen MHF och deras handbok för införande av alkolås och alkoholkontroller i arbetslivet [46].

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.

Transportutföraren ska i egenskap av arbetsgivare, också klargöra vilka interna regler och rutiner som gäller om arbetstagare uppträder påverkade av



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

alkohol eller andra berusningsmedel i arbetet. I en **alkohol- och drogpolicy** [47] kan anges vad som händer om en förare ertappas med att ha druckit alkohol eller vara drogpåverkad. Det kan handla om allt från rutiner för det akuta problemet till 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 i vissa fall möjligt för arbetsgivaren att genomföra slumpvisa eller oannonserade drogtester.

Krav och uppföljning

Nedan ges förslag på krav som syftar till att minska risken för alkohol- och drogpåverkan i trafiken. Krav som rör tekniskt stöd i fordonen finns även i avsnittet **Fordonsflottan**.

Exempel på krav och uppföljning



Alkohol- och drogpolicy

Krav: Transportutföraren ska ha en alkohol- och drogpolicy (separat eller som del i annan policy) som tillämpas i det dagliga arbetet. Till policyn ska det finnas en handlingsplan knuten. Transportutföraren ska ha metoder för att säkerställa att alkohol och droger inte förekommer i arbetet.

Uppföljning: Uppvisande av policy och handlingsplan samt beskrivning av metoder.

Alkolås

Krav: Verksamhetens fordon ska vara utrustade med alkolås. Alkolås ska vara testade och godkända enligt gällande standarder (SS EN 50436-2, utg 2:2014). *Denna standard är giltig fram till den 19 juni 2026 och ersätts därefter med standarden SS-EN 50436-1:2024 [45]*

Uppföljning: Uppgifter om alkolås inkluderas i fordonslistor över samtliga fordon som används för uppdraget. För alkolåsen krävs godkänt provningsintyg från ett opartiskt och för uppgiften ackrediterat laboratorium.

Under kontraktstiden: Intyg på genomförd kalibrering samt rekommenderad kalibreringsintervall för alkolåset ska finnas tillgängligt i fordonet och/eller arbetsmaskinen vid ett arbetsplatsbesök eller vid en förfrågan.

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 [48]. För yrkesförare finns också regler för kör- och vilotider [49].

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 informationsutrustning är en bidragande orsak till distraktion. Enligt lag är det inte tillåtet att använda telefonen under körning om du håller den i handen [50].

Krav och uppföljning

Nedan ges exempel på krav som transportköpare kan ställa för att minska risken för trötthet och distraktion i trafiken. Krav som rör teknikstöd i fordonen finns även i avsnittet **Fordonsflottan**.



Exempel på krav och uppföljning



Trafiksäkerhetspolicy

Krav: Det framgår tydligt i transportutförarens trafiksäkerhetspolicy att förare inte ska använda mobiltelefon eller annan handhållen utrustning under körning och det finns rutiner för att informera förarna om vikten av detta.

Uppföljning: Uppvisande av trafiksäkerhetspolicy och beskrivning av rutiner.

Handsfree-utrustning i fordon

Krav: Transportutföraren ska tillhandahålla handsfree-utrustning till förarna genom personlig utrustning eller fordonsutrustning.

Uppföljning: Beskrivning av hur krav uppfylls för beställaren under startmöte och kontinuerligt under kontraktstiden (minst årligen).

Kör- och vilotider

Krav: Transportutföraren ska systematiskt kontrollera att verksamheten följer de kör- och vilotider som föreskrivs i lagen. Det omfattar kontroll av färdskrivare och tidsbokning, och av att trafikplaneringen och arbetsledningen förebygger överskridanden av kör- och vilotider.

Uppföljning: Beskrivning av hur krav uppfylls för beställaren under startmöte och kontinuerligt under kontraktstiden (minst årligen).

Trötthetsvarnare i fordon

Krav: Transportutföraren ska säkerställa att alla fordon har installerade trötthetsvarnare. Rutiner för uppföljning av larm och detektion ska utvecklas för uppföljning, egenkontroll och förebyggande åtgärdsimplementering.

Uppföljning: Installation redovisas i fordonslistor. Beskrivning av hur krav uppfylls för beställaren under startmöte och kontinuerligt under kontraktstiden (minst årligen).

Bältesanvändning

Säkerhetsbältet är en viktig säkerhetsutrustning i fordonet. Trepunktsbälte halverar risken att skadas svårt vid en kollision. Bältet minskar bland annat risken för att slå emot fordonets interiör, samtidigt som effekten av krockkuddar förbättras.

Säkerhetsbälte ska enligt lag användas av alla som färdas i transportfordon. Bältesanvändningen är generellt hög i Sverige, men enligt stickprovsmätningar är användningen lägre hos lastbilsförare och hos förare av hantverksfordon och andra yrkesfordon. Det finns således anledning att ställa krav på och följa upp bältesanvändning.

Krav och uppföljning

Nedan ges exempel på krav som transportköpare kan ställa för att öka användningen av bälte hos förare som utför transporter.

Exempel på krav och uppföljning



Trafiksäkerhetspolicy

Krav: Det framgår tydligt i transportutförarens trafiksäkerhetspolicy att bälte ska användas vid körning och det finns rutiner för att regelbundet informera förarna om vikten av bältesanvändning.

Uppföljning: Uppvisande av trafiksäkerhetspolicy och beskrivning av rutiner.

Uppföljning av bältesanvändning

Krav: Transportutföraren ska ha metoder för att regelbundet följa upp att förarna använder bälte vid körning.

Uppföljning: Beskrivning av metoder.

Säker godshantering

Risken för arbetsskador är stor inom transportbranschen. Dödsolyckorna sker främst vid lossning, och inte i trafiken. Arbetsmiljöverket bedömer att minst en dödlig arbetsplatsolycka per år beror på dåligt säkrad last. Godshantering spelar också roll för andra trafikanters säkerhet.

Riktlinjer för lastsäkring har tagits fram inom EU [51] och implementerats i Sverige genom Transportstyrel-

sens föreskrifter och allmänna råd om lastsäkring och kontroll av lastsäkring på och i fordon (TSFS 2017:25) [52]. TYA (Transportfackens Yrkes- och Arbetsmiljönämnd) har tagit fram en branschnorm utifrån dessa riktlinjer [53].

Krav och uppföljning

Nedan ges exempel på krav som transportköpare kan ställa för mer säker godshantering. När det gäller överlast, finns även krav på system som möjliggör föraren att se lastvikt bland kraven på fordonen, se avsnittet **Fordonsflottan**.

Vid godshantering 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. Stöd för säkra avfallstransporter finns att få genom TYA som har tagit fram en branschnorm för upphandling av kommunal avfallshämtning [54].

Exempel på krav och uppföljning



Överlast

Krav: Transportutföraren ska ha metoder för att säkerställa att överlast inte förekommer.

Uppföljning: Beskrivning av metoder. Transportutföraren ska kunna redovisa sammanställning av viktsedlar eller liknande för transporter. Av sammanställningen ska skillnaden mellan tillåten last och verklig last framgå.

Lastsäkring

Krav: Transportutföraren ska ha riktlinjer och rutiner för att säkra last.

Uppföljning: Uppvisande av policy och beskrivning av rutiner.

Lastning och lossning

Krav: Transportutföraren har riktlinjer och rutiner för lastning och lossning utifrån säkerhet för förare och tredje part (godshantering i stadsmiljöer, hantering av baggavellyftar, backning/manövrering etc.).

Uppföljning: Uppvisande av riktlinjer och beskrivning av rutiner.

Utbildning

Att förare har rätt kunskap och kompetens är av stor vikt för trafiksäkra transporter. Transportutförare behöver således ha 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. Därefter behöver föraren gå en fortbildning för att förnya beviset. En YKB-utbildning innehåller fem olika delkurser:

1. sparsam körning
2. godstransporter/persontransporter
3. lagar och regler
4. ergonomi och hälsa
5. trafiksäkerhet.

Som transportutförare är det även lämpligt att utbilda förare utöver detta, till exempel genom motsvarande utbildningsinsatser för förare av lätta transportfordon.

Krav och uppföljning

Nedan ges exempel på krav som transportköpare kan ställa på utbildning av förare.

För beställare finns möjlighet att använda Behörighetskontroll Yrkestrafik (BKY) som är ett digitalt system för kontroll av förarbehörigheter och trafik-tillstånd, se avsnittet **Allmänt om krav**.

Exempel på krav och uppföljning



Yrkeskompetensbevis (YKB) för samtliga förare

Krav: Transportutföraren anordnar och bekostar utbildningsinsatser motsvarande YKB för samtliga förare i organisationen. Yrkeschaufförer med giltigt YKB-bevis omfattas ej.

Uppföljning: Bevis på genomförande av utbildningsinsatser.

Informationsmaterial om trafiksäkerhet

Krav: Transportutföraren tillhandahåller relevant informationsmaterial avseende trafiksäkerhet till anställda förare och har rutiner för att hålla materialet uppdaterat.

Uppföljning: Beskrivning av underlag och rutiner.





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] Kullgren, A., Stigson, H., Rizzi, M., Tingvall, C. (2023). Fatalities in value chains—an attempt to classify road traffic crashes in accordance with the United Nations General Assembly resolution 74/299. Traffic Safety Research 5 (2023).
<https://tsr.international/TSR/article/view/25001>
- [5] Trafikförordningen:
https://www.riksdagen.se/sv/dokument-lagar/dokument/svensk-forfattningssamling/trafikforordning-19981276_sfs-1998-1276
- [6] 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>
- [7] Agenda 2030:
<https://www.globalamalen.se/>
- [8] 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>
- [9] Om beställansvar på Transportstyrelsens webbplats:
<https://www.transportstyrelsen.se/sv/vagtrafik/Yrkestrafik/Bestallansvar/>
- [10] Behörighetskontroll Yrkestrafik (BKY):
<http://www.bky.se/>
- [11] Arbetsmiljöverkets webbsida om säkerhet i trafiken:
<https://www.av.se/halsa-och-sakerhet/sakerhet-i-trafiken/>
- [12] Arbetsmiljöverkets webbsida om arbetslivskriminalitet: <https://www.av.se/arbetsmiljoarbete-och-inspektioner/arbetslivskriminalitet/>
- [13] Arbetsmiljöverkets webbsida om upphandling och arbetsmiljö:
<https://www.av.se/arbetsmiljoarbete-och-inspektioner/arbetsgivarens-ansvar-for-arbetsmiljon/upphandling-och-arbetsmiljo/>
- [14] Upphandlingsmyndighetens webbsida om offentlig upphandling:
<https://www.upphandlingsmyndigheten.se/om-offentlig-upphandling/>
- [15] Nationella upphandlingsstrategin:
<https://www.upphandlingsmyndigheten.se/styra-och-leda-inkopsverksamhet/nationella-upphandlingsstrategin/>
- [16] Vägledning för upphandlare: Trafiksäkra resor i tjänsten:
<https://bransch.trafikverket.se/trafiksakra-verksamheten>
- [17] Vadeby, A., Howard, C., Wallhagen, S., Andersson, J. (2025). Hållbara hastigheter: Utvärdering av Trafikverkets upphandlingskrav på redovisning av hastighetsefterlevnad i entreprenader. VTI rapport 1230. Statens väg- och transportforskningsinstitut (VTI).
<https://vti.diva-portal.org/smash/record.jsf?pid=diva2:1939617>
- [18] Trafikverkets färdplan för hållbara hastigheter:
<https://bransch.trafikverket.se/for-dig-i-branschen/samarbete-med-branschen/Samarbeten-for-trafiksakerhet/fardplan-for-hallbara-hastigheter>
- [19] Upphandlingsmyndighetens webbsida om att förbereda upphandling:
<https://www.upphandlingsmyndigheten.se/inkopsprocessen/forbered-upphandling/>
- [20] Om olika typer av krav:
<https://www.upphandlingsmyndigheten.se/inkopsprocessen/genomfor-upphandlingen/krav-pa-foremalet-for-upphandlingen/>
- [21] Om olika sätt att hantera kravställandet:
<https://www.upphandlingsmyndigheten.se/inkopsprocessen/genomfor-upphandlingen/>
- [22] Om särskilda kontraktsvillkor:
<https://www.upphandlingsmyndigheten.se/inkopsprocessen/genomfor-upphandlingen/sarskilda-kontraktsvillkor/>
- [23] Om sanktioner:
<https://www.upphandlingsmyndigheten.se/inkopsprocessen/realisera-avtalet/genomfor-uppfoljningen/>
- [24] Om bonus och incitamentsbaserade ersättningsystem:
<https://www.upphandlingsmyndigheten.se/om-hallbar-upphandling/socialt-hallbar-upphandling/upphandling-med-mal-att-oka-sysselsattningen/upphandlande-organisation---stod-vid-sysselsattningskrav/tillampning-kontraktsvillkor-for-bonus/>
- [25] ISO 39001:
<https://www.sis.se/produkter/foretagsorganisation/foretagsorganisation-och-foretagsledning-ledningssystem/ledningssystem/ssiso390012012/>

- [26] Information om Fair Transport till transportköpare:
https://fairtransport.se/upphandla_hallbara_transporter/
- [27] Sökdatabas med företag som är certifierade med Fair Transport:
<https://fairtransport.se/sok-foretag/>
- [28] Bra Miljövals-märkning för tunga fjärrtransporter:
<https://www.bramiljoval.se/omraden/tunga-fjarrgodstransporter/>
- [29] Bra Miljövals-märkning för lokala godstransporter:
<https://www.bramiljoval.se/omraden/lokala-godstransporter/>
- [30] Bra Miljövals webbplats:
<https://www.bramiljoval.se/>
- [31] Svanen-märkningens webbplats:
<https://www.svanen.se/>
- [32] FIA Road Safety Index:
<https://www.fia.com/fia-road-safety-index>
- [33] Om krav på standarder i offentlig upphandling:
<https://www.upphandlingsmyndigheten.se/om-hallbar-upphandling/stall-hallbarhetskrav/anvandning-av-markning/>
- [34] 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
- [35] Euro NCAP:s säkerhetsbetyg för skåpbilar:
<https://www.euroncap.com/en/truck-van-safety/commercial-van-ratings>
- [36] Folksams transportbilslista:
<https://www.folksam.se/forsakringar/bilforsakring/kopa-bil/folksams-transportbilslista>
- [37] Euro NCAP Safer Trucks:
<https://www.euroncap.com/en/truck-van-safety/safer-trucks>
- [38] 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>
- [39] Trivector Rapport 2022:122. Anpassa staden för gods på cykel.
<https://urn.kb.se/resolve?urn=urn:nbn:se:trafikverket:diva-5686>
- [40] 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>
- [41] Trafikverkets webbsida om hastighet och krockvåld:
<https://www.trafikverket.se/resa-och-trafik/trafiksakerhet/sakerhet-pa-vag/hastighetsgranser-pa-vag/hastighet-och-krockvald/>
- [42] Dataskyddsförordningen (GDPR) på svenska:
<https://www.imy.se/verksamhet/dataskydd/det-har-galler-enligt-gdpr/introduktion-till-gdpr/dataskyddsförordningen-i-fulltext/>
- [43] Integritetsskyddsmyndighetens ställningstagande rörande artikel 10 i dataskyddsförordningen:
<https://www.imy.se/publikationer/rattsligt-stallningstagande-imyrs-2021/>
- [44] Integritetsskyddsmyndighetens webbsida för ärenden avseende personuppgifter som rör lagöverträdelse:
<https://www.imy.se/verksamhet/dataskydd/det-har-galler-enligt-gdpr/personuppgifter-som-ror-lagovertradelser>
- [45] Trafikverkets webbsida om alkohol och narkotika i trafiken:
<https://www.trafikverket.se/resa-och-trafik/trafiksakerhet/sakerhet-pa-vag/alkohol-och-narkotika-i-vagtrafiken>
- [46] MHF:s handbok för införande av alkohol och alkoholkontroller i arbetslivet:
<https://www.mhf.se/alltomalkolas/handbok-for-inforande-av-alkolas>
- [47] Prevents webbsida om alkohol- och drogpolicy:
<https://www.prevent.se/jobba-med-arbetsmiljo/osa/alkohol-och-andra-droger>
- [48] 3 kap. 1 § Trafikförordningen (1998:1276):
https://www.riksdagen.se/sv/dokument-lagar/dokument/svensk-forfattningssamling/trafikforordning-19981276_sfs-1998-1276
- [49] Om kör- och vilotider på Transportstyrelsens webbplats:
<https://www.transportstyrelsen.se/sv/vagtrafik/yrkestrafik/kor-och-vilotider/>
- [50] 4 kap. 10 e § Trafikförordning (1998:1276):
https://www.riksdagen.se/sv/dokument-lagar/dokument/svensk-forfattningssamling/trafikforordning-19981276_sfs-1998-1276
- [51] Europeiska riktlinjer för bästa praxis: Lastsäkring för vägtransport.
<https://op.europa.eu/sv/publication-detail/-/publication/30c7c1dc-f26e-44af-bd4c-2434b43edd7e>
- [52] 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
- [53] Om lastsäkring på TYA:s webbplats:
<https://www.tya.se/branscher/terminal-och-lager/projekt-och-omraden/lastsakring>
- [54] TYA Branschnorm Miljö:
<https://www.tya.se/branscher/miljo/informationsmaterial-och-guider>

I SAMARBETE MED



ARBETSMILJÖ
VERKET



Trafikverket, Box 810, 781 28 Borlänge.
Telefon: 0771-921 921, Texttelefon: 010-123 50 00
trafikverket.se