



TRAFIKVERKET

VÄGLEDNING FÖR ARBETSGIVARE:

Trafiksäkra resor i tjänsten

I SAMARBETE MED ARBETSMILJÖVERKET

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

Dokumenttitel: Vägledning för arbetsgivare: Trafiksäkra resor i tjänsten

Utgivningsdatum: september 2025
Utgivare: Trafikverket

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

Kontaktperson: Fredrik Gustafsson

Publikationsnummer: 2022:185
ISBN: 978-91-8045-107-9

Foto: Johner bildbyrå, Mostphotos och Stellan Stephenson

Illustration: Trafikverket, Form och event




Hej Arbetsgivare!

Kör dina medarbetare i tjänsten? Eller förflyttar sig i trafiken på annat sätt? Då är den här vägledningen för dig. Den riktar sig till dig som arbetsgivare och ger stöd för hur resor i tjänsten kan göras på ett trafiksäkert sätt. Det är en viktig del i arbetsmiljö- och hållbarhetsarbetet.

Vägledningen är relevant för alla verksamheter där medarbetarna reser till möten och för andra tjänsteärenden eller kör mellan arbetsställen, kunder och brukare. Det vill säga – den är relevant för de allra flesta verksamheter både inom offentlig och privat sektor.

För verksamheter som köper tjänster där leverantörens medarbetare kör i tjänsten finns en motsvarande vägledning som ger stöd i kravställandet. Det finns även ytterligare vägledningar för trafiksäkerhet riktade till verksamheter på följande teman: resor i tjänsten, godstransporter och persontransporter. Du hittar dem på 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
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 ARBETA MED TRAFIKSÄKRA RESOR I TJÄNSTEN?

Många skäl att arbeta med trafiksäkra resor i tjänsten	5
Många kör i tjänsten	5
Trafiksäkerhet är en arbetsmiljöfråga	6
Arbetsgivaren ger förutsättningar	6
Hållbart på alla sätt	7

• • • VAD KAN MAN GÖRA FÖR MER TRAFIKSÄKRA RESOR I TJÄNSTEN?

Förutsättningar för resan	8	Kollektivtrafik	15
Resa mindre?	8	Bälte under bussresan	15
Använda andra färdsätt?	9	Taxiresor	15
Tidsscheman och liknande förutsättningar	10		
		Bil	17
Gå	11	Fordon och säkerhetssystem	17
Skor och halkskydd	11	Hastighetsefterlevnad	20
Synas	11	Alkohol- och drogpåverkan	22
		Bältesanvändning	23
Cykla	13	Trötthet och distraktion	23
Cykelhjälm	13	Säker lastning	24
Cykeln	13		
Däck	14		
Underhåll av cykeln	14		
Säker lastning av cykeln	14		
Utbildning	14		

• • • HUR KAN MAN ARBETA FÖR TRAFIKSÄKRA RESOR I TJÄNSTEN?

Systematiskt arbetssätt	25
Vikten av ett systematiskt arbetssätt	25
Systematiskt arbetsmiljöarbete	26

Källhänvisningar	27
-------------------------	-----------

Många skäl att arbeta med trafiksäkra resor i tjänsten

Många kör i tjänsten

I de allra flesta verksamheter reser medarbetarna i tjänsten. De tar tåget till möten, kör mellan olika arbetsställen eller tar cykeln för att göra ett tjänsteärende. Många reser dagligen under sin arbetstid.

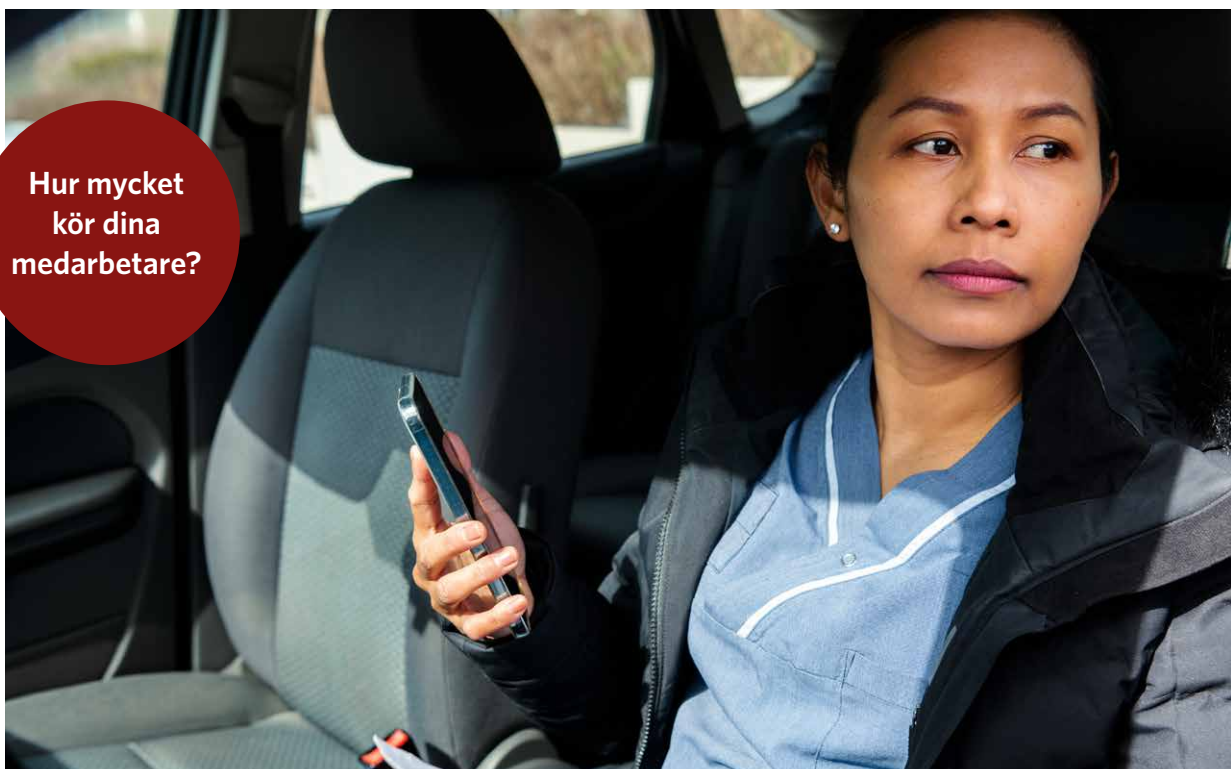
Visste du till exempel att personal inom hemtjänsten lägger 25 procent [1] av sin arbetstid på att köra mellan brukare? Även i många andra verksamheter är det vanligt att resa i tjänsten. Det gäller till exempel för många inom byggbranschen, servicebranschen och vården.

Resor som görs i tjänsten påverkar trafiksäkerheten, både för dina medarbetare och för andra trafikanter. Av de dödsolyckor som skedde i svensk vägtrafik under 2019 var 47 procent arbetsrelaterade [2]. Det innebär att någon av de inblandade i olyckan var i tjänst eller på väg till eller från arbetet. Trafiksäkra resor i tjänsten är därför en viktig pusselbit i det gemensamma arbetet för **Nollvisionen** (se rutan till höger).



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.



Hur mycket
kör dina
medarbetare?

Trafiksäkerhet är en arbetsmiljöfråga

För personer som kör i tjänsten är trafiken en del av arbetsplatsen. Varje år omkommer totalt cirka 40 arbetstagare i arbetet. En femtedel av alla dessa arbetsolycksfall med dödlig utgång i Sverige är vägtrafikolyckor [4]. Som arbetsgivare har du ett lagstadgat ansvar för arbetsmiljön. Om du som arbetsgivare har medarbetare som vistas eller färdas i trafiken under arbetstid så ska trafiksäkerhetsrisker hanteras inom ramen för det systematiska arbetsmiljöarbetet, se vidare i avsnittet **Systematiskt arbetsätt**.

Arbetsgivaren ger förutsättningar

Du som arbetsgivare har stor inverkan på möjligheten till trafiksäkra resor i tjänsten. Du kan påverka genom att ställa krav i policyer och riktlinjer på hur resor i tjänsten genomförs och hur fordonen används, till exempel att medarbetarna ska hålla rätt hastighet och att de ska använda cykelhjälm. Du kan också påverka genom att se till att fordonen som används är säkra, och att det finns bra säkerhetsutrustning att tillgå, till exempel cykelhjälm och halkskydd.

Det handlar också om att skapa en god säkerhetskultur på arbetsplatsen som uppmuntrar och stärker säkra beteenden. Säkerhetsstandarderna i fordonen, och att det finns förarstöd i fordonen för exempelvis hastighetsefterlevnad, är också sådant som arbetsgivaren råder över. För dessa frågor finns råd att få i denna vägledning. Arbetsgivaren styr också ofta över tidsscheman och liknande som påverkar medarbetarens förutsättningar att bete sig trafiksäkert under resor i tjänsten.

Som arbetsgivare har du det yttersta ansvaret för arbetsmiljön, men arbetsgivare, arbetstagare och skyddsombud ska samverka för att åstadkomma en god arbetsmiljö. Enligt arbetsmiljölagen är arbetsgivaren skyldig att följa krav i policyer och riktlinjer. Som arbetsgivare är det viktigt att du följer upp efterlevnaden av kraven och vidtar åtgärder om det behövs, se vidare i avsnittet **Systematiskt arbetsätt**.

FAKTA: Vad är en tjänsteresa?

En **tjänsteresa** är en resa som arbetsgivaren har beordrat den anställda att göra för att arbeta för arbetsgivarens räkning på annan plats än den ordinarie arbetsplatsen (tjänstestället). En tjänsteresa kan vara kortvarig eller pågå under längre tid.

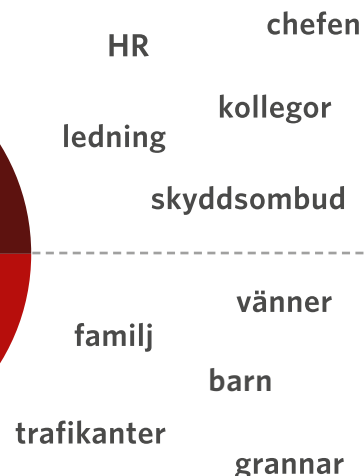
Med **tjänsteställe** avses vanligtvis den plats där den anställda arbetar mest. Tjänstestället kan för vissa yrkesgrupper vara där den anställda hämtar och lämnar arbetsmaterial eller förbereder och avslutar sina arbetsuppgifter. I bygg- och anläggningsbranschen förekommer det att bostaden är tjänstestället och att den anställde utgår från hemmet för sina resor till arbetsställena.

Ett **arbetsställe** är varje adress, fastighet eller grupp av fastigheter där företaget bedriver verksamhet. För vissa yrkesgrupper kan resor i tjänsten förekomma mellan många olika arbetsställen under en och samma dag.



FÖRUTSÄTTNINGAR

- policy och riktlinjer
- arbetsätt och rutiner
- tidsscheman
- förarstöd i fordon



Hållbart på alla sätt

Trafiksäkerhet är en hållbarhetsfråga och ingår i de globala hållbarhetsmålen i **Agenda 2030** (se ruta nedan). Betydelsen av att organisationer tar ansvar för sin påverkan på trafiksäkerheten pekas ut i deklamationer som undertecknats av världens länder, däribland Sverige. Att arbeta för trafiksäkra resor i tjänsten framhålls alltmer som en väsentlig del i organisationers arbetsmiljöarbete och/eller hållbarhetsarbete [5].

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

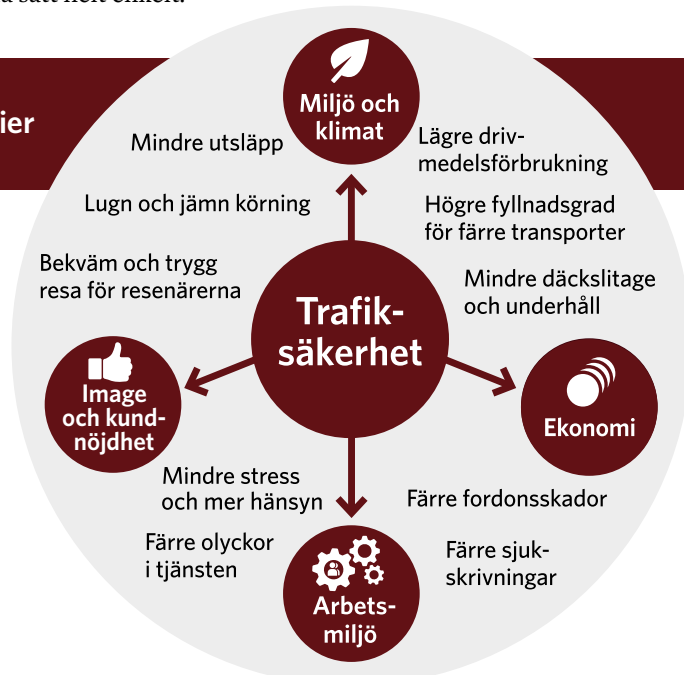
Trafiksäkerhet är en del av mål 3 (God hälsa och välbefinnande) genom att delmål 3.6 innebär att minska antalet dödsfall och skador i vägtrafiken. Trafiksäkerhet ingår även i mål 11 (Hållbara städer och samhällen) där delmål 11.2 innebär att ge tillgång till säkra, ekonomiskt överkomliga, tillgängliga 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. Trafiksäkerhetskrav är också generellt förenliga med många andra hållbarhetskrav. Till exempel får verksamheter som arbetar för mer klimatsmarta transporter 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.



Dra nytta av positiva synergier



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

Förutsättningar för resan

Arbetsgivare kan påverka förutsättningarna för trafiksäkra resor i tjänsten. Trafiksäkerheten påverkas till exempel av hur mycket medarbetarna reser och med vilka färdsätt. Trafiksäkerheten påverkas också av tidsscheman och liknande förutsättningar. Dialogen med medarbetarna är generellt viktigt för att tillsammans hitta hållbara lösningar.

Resa mindre?

Att arbeta för trafiksäkra resor i tjänsten kan innebära att skapa förutsättningar för att resa i mindre omfattning. Det är ofta en bra lösning även ur miljösynpunkt. Dessutom minskar verksamhetens sina kostnader genom minskat resande och många medarbetare upplever mindre stress.

Många gånger är det nödvändigt att vi kör eller på annat sätt förflyttar oss i tjänsten. Trots det kan alla verksamheter ställa sig frågan om det går att utföra ärenden och arbetsuppgifter på annat sätt.

Digitala möten är för många yrkesgrupper en självklarhet och det finns olika tekniska applikationer att tillgå. Även för yrkesgrupper där det inte är lika självklart med digitala möten, exempelvis på en byggarbetsplats, finns bra verktyg.

För att lyckas med digitala möten behövs både rätt tekniska lösningar och bra möteskultur. Det finns hjälp att få genom Trafikverkets arbete inom **REMM (Resfria möten i myndigheter)** [8]. Både myndigheter och privata företag kan använda 10-stegsmetoden från REMM för bättre digitala möten.

Även i branscher där det är svårare att utföra arbetsuppgifterna på distans har digitaliseringen gett nya möjligheter till samordning och effektivisering. Digitala kundkontakter blir allt vanligare, inte minst i vårdsektorn. I byggbranschen finns digitala stöd, till exempel mobilapplikationer för materialbeställning och arbetsorderhantering.



Kan dina
medarbetare
resa mindre?

Använda andra färdssätt?

Ofta kan olika färdssätt användas vid resor i tjänsten. I denna vägledning finns råd för trafiksäkra resor i tjänsten till fots, med cykel, med kollektivtrafik och med bil.

Det är ofta avståndet som avgör valet av färdssätt. Även tillgången till resmöjligheter och hur infrastrukturen ser ut styr valet. För många yrkesgrupper är det också avgörande att det går att ta med sig det material och den utrustning som man behöver för arbetet.

Det finns numera många olika sorters cyklar som kan svara mot de behov som finns i verksamheten. Elcyklar gör det möjligt att cykla längre sträckor, och med en elassisterad lastcykel kan man också få med sig material och utrustning.

Cykeln är ett vanligt transportmedel i vissa branscher. Den används till exempel i kommunala verksamheter som hemtjänsten och hemsjukvården och inom verksamheter som kör post och bud. I de här branscherna kommer det varje år in omkring 260 anmälningar om arbetsskador som skett med cyklar och mopeder, där den skadade väntas vara sjukskriven minst en dag [9].

För att göra cykling i tjänsten mer trafiksäker är det viktigt att använda cykelhjälm. Cykelhjälm och flera andra förut-sättningar för säker cykling beskrivs i avsnittet **Cykla**.

Helhetsperspektiv

Resor som görs påverkar inte bara trafiksäkerheten för medarbetarna. Resorna påverkar också andra trafikanter trafiksäkerhet – de som brukar kallas **tredje part**. Det är viktigt att se hur insatser för trafiksäkra resor i tjänsten kan bidra positivt till både medarbetarnas trafiksäkerhet och för samhället i stort.

Det är också viktigt att beakta andra hälsoaspekter. Det finns betydande positiva **hälsovinster** av att gå och cykla. Den vardagsmotion som det innebär att gå och cykla i "vanlig takt" bidrar till fysisk aktivitet i nivå med Folkhälsomyndighetens rekommendationer [10]. Även elcykeln ger fysisk aktivitet. För verksamheter leder ökad fysisk aktivitet och minskat stillasittande till friskare medarbetare och lägre sjukskrivningstal. För samhället finns betydande samhällsekonomiska vinster.



Kan dina
medarbetare resa
på annat sätt?

Tidsscheman och liknande förutsättningar

Du som arbetsgivare har möjlighet att skapa förutsättningar för trafiksäkra resor i tjänsten. Det kan handla om att ställa krav på hastighetsefterlevnad och inte förutsätta att hastigheten hålls bara för att det står i lagen. Fordonen som används bör också ge stöd för föraren att hålla hastigheten.

Som arbetsgivare råder du också ofta över förutsättningar såsom tidsscheman och liknande. Många är inte medvetna om hur dessa förutsättningar faktiskt påverkar trafiksäkerheten. Tidspress kan innebära

att medarbetare känner sig stressade och kör för fort. Det har till exempel rapporterats om att antalet bilolyckor inom hemtjänsten har ökat, och forskare pekar ut stressiga scheman som orsak [11].

Dialogen om trafiksäkerhetsfrågor är viktig, för att förmedla verksamhetens policy och bygga god säkerhetskultur och för att få återkoppling mellan arbetsgivare och medarbetare.



Gå

Att förflytta sig till fots ingår i de flesta resor i tjänsten – som eget färd sätt eller på väg till och från kollektivtrafiken eller bilen. I detta avsnitt ges råd för insatser som minskar risken för fallolyckor eller att bli påkörd som gående.

Skor och halkskydd

Att förebygga fallolyckor är den viktigaste insatsen för en trafiksäker tjänsteresa till fots. Årligen skadas cirka 3 500 gående allvarligt i fallolyckor i trafikmiljön. Det är mer än 90 procent av det totala antalet gående som skadas allvarligt i trafiken [12]. Äldre personer är särskilt utsatta för fallolyckor, men personer i alla åldersgrupper är utsatta, särskilt vintertid. För kvinnor finns en ökad risk att skadas i fallolyckor som börjar redan i 45-årsåldern. Genom att använda greppvänliga skor och halkskydd i form av broddar när det är vinterväglag kan man förebygga fallolyckor väsentligt. Utveckling pågår även av skyddande kläder.

Synas

Som fotgängare i trafiken är det också viktigt att synas. Reflexer och reflexvästar är bra sätt att synas när det är mörkt eller när det börjar mörkna.

Som arbetsgivare kan du se till att dina medarbetare har tillgång till reflexer och reflexvästar. Profilkläder får gärna också ha reflekterande material. För många yrkesgrupper finns särskilda regler och riktlinjer för arbetskläder att beakta, till exempel vad gäller varselkläder för personer som arbetar på eller vid väg.

Du som arbetsgivare bör inkludera i verksamhetens policy och riktlinjer för resor i tjänsten att tjänsteresor till fots ska genomföras på ett trafiksäkert sätt genom användning av för uppdraget lämplig skyddsutrustning (lämpliga skor, halkskydd, reflekterande kläder etc.). Det bör också finnas rutiner för att regelbundet informera medarbetare.



Cykeln används av flera yrkesgrupper. Bra och ändamålsenliga cyklar samt säkerhetsutrustning i form av hjälm är nödvändigt för en säker arbetsmiljö.



Cykla

Cyklister är utsatta i trafiken. Jämfört med en bilist har en cyklist 29 gånger högre risk att skadas och 10 gånger högre risk att omkomma [13]. Att cykla i tjänsten kräver därför säkerhetshänsyn. För att cyklingen ska vara så säker som möjligt är det viktigt att använda cykelhjälm och annan skyddsutrustning. I detta avsnitt ges även råd för hur cykeln ska utrustas, underhållas och lastas, och hur cyklingen kan bli säkrare med hjälp av utbildning.

Cykelhjälm

Cykelhjälmen är en huvudsak, brukar man säga. En grundläggande insats för ökad trafiksäkerhet är att du som arbetsgivare ställer krav på att medarbetarna använder cykelhjälm när de cyklar i tjänsten, och att du tillhandahåller cykelhjälm till tjänstecyklarna.

Den vanligaste typen av skada som orsakar dödsfall hos cyklister är huvudskador. Nästan hälften av alla cyklister som skadas mycket allvarligt har huvudskador. Cykelhjälmen minskar risken för huvudskador med minst 50 procent, och två av tre allvarliga huvudskador kan undvikas om cyklisten använder hjälm. Om alla använde cykelhjälm skulle antalet omkomna kunna minska med 25 procent.

Cykelhjälmen är viktig oavsett vilken trafikmiljö man cyklar i. Årligen skadas cirka 2 000 cyklister allvarligt i trafikmiljön. Cirka 80 procent av dessa har skadats i singelolyckor, det vill säga när cyklisten kör omkull utan att någon annan varit inblandad [13].

Du som är arbetsgivare kan ställa krav på att medarbetarna använder cykelhjälm vid tjänsteresor med cykel. Det är en viktig fråga att inkludera i policy och riktlinjer som rör resor i tjänsten. Som arbetsgivare är det också viktigt att tillhandahålla bra cykelhjälm. Personlig cykelhjälm främjar generellt användningen. En bra cykelhjälm ska vara testad och godkänd enligt Konsumentverkets CE-normer och EU:s krav, EN 1078. Hjälmar med MIPS-system ger extra skydd mot huvudskador. Därutöver är det viktigt att hjälmen sitter på ett korrekt sätt [14].

Utveckling pågår även av skyddande kläder. Som cyklist är det också viktigt att synas, se om belysning i avsnittet **Cykeln** nedan. Därutöver är reflexvästar eller reflekterande kläder ett bra sätt att synas när det är mörkt eller när det börjar mörkna.

Cykeln

För att cyklingen i tjänsten ska vara säker, kan du som arbetsgivare se till att dina medarbetare har tillgång till bra och ändamålsenliga cyklar som uppfyller EU-standarder. Cyklarna ska vara stabila med effektiva bromsar (gärna med ABS) [15], bra däck för säsongen, kedjeskydd, ringklocka, fungerande belysning fram och bak samt reflexer [16]. Enligt lagen ska en cykel alltid ha ringklocka och broms samt vid färd i mörker ska belysning och reflexer finnas [17].

Det är vanligt att använda elcyklar för resor i tjänsten, det vill säga elassisterade cyklar (max 250 W och max 25 km/tim) som drivs av tramporna. Med elassistans ökar hastigheten. Du som arbetsgivare kan se till att cyklarna har exempelvis ABS och att medarbetarna tränas i handhavande av elcykeln, se **Utbildning**.

För resor i tjänsten med cykel används ibland lastcykel. Ofta skiljer man på två- eller trehjuliga lastcyklar. Tvåhjuliga har en mer "normal" cykelkänsla. De kan köras snabbare, lutas i kurvor och är smidigare på trånga cykelbanor. Trehjuliga är bredare och tyngre. De tre hjulen ger mer stabilitet vid stillastående och i låga hastigheter, men kan också ge en falsk känsla av stabilitet då hård kurvtagning kan sluta med att cykeln tippar [18].



Däck

Som arbetsgivare är det viktigt att förse tjänstecyklar med bra däck som är anpassade för underlaget.

Cyklingen minskar generellt under vintersäsongen. Det kan bero på vädret i sig eller på att det är obehagligt att cykla på halt underlag. Is och snö är en av de vanligaste orsakerna till singelolyckor bland cyklister. Genom att använda dubbdäck på vintern förbättras greppet avsevärt.

Rutinen bör vara att vid behov byta däck i samband med service av tjänstecyklarna, före och efter vintersäsongen. Råd för val av vinterdäck finns på NTF:s webbplats [19].

Underhåll av cykeln

Det är också viktigt med regelbunden service av cyklar som används i tjänsten. Tjänstecyklar bör ses över minst två gånger om året, före och efter vintersäsongen. Däremellan behöver det kontrolleras att cyklarna inklusive belysningen är hela och fungerar, och att däcken har rätt lufttryck.

Många arbetsgivare erbjuder även cykelservice för medarbetarnas privata cyklar som används för arbetspendling – dels för att uppmuntra till arbetspendling på cykel dels för att se till att pendlingen görs med väl underhållna cyklar.

Säker lastning av cykeln

I verksamhetens riktlinjer för tjänsteresor bör det även framgå hur cyklar ska lastas på rätt sätt. För standardcyklar innebär det att inte hänga påsar eller väskor på styret. Som arbetsgivare bör du förse cyklarna med lämplig utrustning för säker lastning, till exempel korgar eller väskor. För lastcyklar är det viktigt att inte lasta för mycket fram så att sikten skymms eller så att cykeln blir felbalanserad.

Utbildning

Arbetsgivaren kan även erbjuda medarbetarna utbildning i trafikregler och cykelvett, till exempel att visa tecken för att cyklingen ska bli så säker som möjligt. På Transportstyrelsens webbplats finns information om trafikregler för den som cyklar [20].

Utbildning i hur man använder tjänstecyklarna är viktigt. Det gäller inte minst elcyklar där nybörjarolyckor kan vara vanliga. Medarbetarna behöver också utbildning i hur man lastar såväl standardcykeln som lastcykeln säkert. Andra frågor som kan ingå i en utbildning är hur man använder cykelhjälm på rätt sätt och om vikten att synas i trafiken. Ibland behövs också utbildning i hur man cyklar, för medarbetare som inte kan eller är vana vid att cykla.

Kollektivtrafik

Det är generellt säkert att åka buss, tåg eller annan kollektivtrafik. Olyckor sker främst på vägen till eller från kollektivtrafiken. För denna del av kollektivtrafikresan blir det därför aktuellt att tänka på sådant som beskrivs i avsnitten **Gå** och **Cykla**. Ibland görs också taxiresor i tjänsten och även då är det viktigt att ställa trafik-säkerhetskrav.

Bälte under bussresan

Under bussresan är det viktigt att använda bälte. Den som färdas i en buss där sittplatserna är utrustade med bälte ska använda bältet enligt lagen. Det är den enskilda resenären som har ansvaret och som kan få böter om bältet inte används (för barn under 15 år ligger ansvaret på bussföraren). Bältesanvändning vid bussresor är en fråga för verksamhetens resepolicy eller liknande styrande dokument för tjänsteresor.

Taxiresor

Trafiksäkerhetskrav kan också ställas på taxiresor som görs i tjänsten. Företag, myndigheter och organisationer ingår i regel avtal med ett antal taxibolag som medarbetarna sedan köper taxiresor från. I avtalen kan miljö- och trafiksäkerhetskrav ställas på de fordon som taxibolaget använder och på hur fordonen framförs, inte minst vad gäller hastighets- efterlevnad. Exempel på sådan krav presenteras i avsnitt **Bil**.



Bussresenärer måste använda bälte enligt lagen – om det på bussen finns sittplatser som är utrustade med bälte. Bältet skyddar om bussen bromsar in hastigt, kör av vägen eller kolliderar.



Bil

Många yrkesgrupper använder bil i tjänsten. För att bilkörningen ska bli säker för både medarbetare och andra trafikanter finns det några grundläggande faktorer som är viktiga att beakta. I detta avsnitt ges råd för säkra fordon, hastighetsefterlevnad, alkohol- och drogpåverkan, bältesanvändning, trötthet och distraktion, samt säker lastning.

Fordon och säkerhetssystem

Personbilar och lätta transportbilar (skåpbilar)

Fordon som används i tjänsten ska vara säkra, både för föraren och för andra trafikanter. Som arbetsgivare har du ofta möjlighet att se till att säkra fordon köps in och används. I regel hanteras miljö- och trafiksäkerhetskrav samlad i verksamhetens fordonspolicy och inte var för sig. Trafiksäkerhet bör då utgöra ramvillkor, det vill säga att miljöbilar köps in som uppfyller kraven på trafiksäkerhet.

För **personbilar** innebär högsta säkerhetsnivå att uppnå kravnivån fem stjärnor enligt Euro NCAP (European New Car Assessment Programme) [21] – eller ha motsvarande krockskydds- och kollisionsundvikande egenskaper enligt intyg från tillverkare, om ett säkerhetsintyg från Euro NCAP inte har utfärdats. Säkerhetsintyget får inte vara utfärdat längre tid tillbaka än 5 år.

I många yrkesgrupper används lätta transportbilar (skåpbilar). Säkerheten är generellt eftersatt för denna typ av fordon jämfört med personbilar.

Sedan 2020 har Trafikverket tillsammans med Euro NCAP testat förekomsten av krockundvikande och krocklindrande system hos 95 procent av marknadens skåpbilar. Detta för att driva på säkerhetsutvecklingen.

För **lätta transportbilar (skåpbilar)** innebär högsta säkerhetsnivå att uppnå kravnivån Platinum enligt Euro NCAP Commercial Van Ratings [22]. 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 hittar du information om systemstöd för exempelvis hastighetsefterlevnad och alkoholås.

Folksam har listat de säkraste lätta transportbilarna under 3,5 ton [23]. 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.

Mer om fordonskrav

För personbilar och lätta transportbilar finns krav. **Förordningen (2020:486) om miljö- och trafik-säkerhetskrav för myndigheters bilar** [24] är styrande för statliga myndigheter. Men även andra aktörer kan ta stöd i förordningen. Förordningen innebär att fordon som myndigheter köper in eller leasar ska ha alkoholås, krockskydd och kollisionsundvikande system utifrån Euro NCAP (minst fem stjärnor).

För kommuner och regioner tillhandahåller **Adda Inköpscentral** [25] (ett företag inom SKR) ramavtal för fordon som kommuner och regioner kan avropa

från. Avtalet omfattar personbilar och transportfordon och ställer krav på både miljö och trafiksäkerhet. För trafiksäkerhet avser kraven krockskydd enligt Euro NCAP.

EU-direktiv [26] ställer krav på en rad säkerhetssystem i alla nya fordonsmodeller från den 1 maj 2022 och i existerande modellserier från maj 2024. 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 alkoholås.

Fordonstyper som är svåra att kravställa

Det blir allt vanligare att använda mindre eldrivna arbetsfordon i vissa verksamheter, inte minst inom parkskötsel och fastighetservice. Det kan vara fordon som framförs i 45 km/tim som högsta hastighet (moped klass 1). Utvecklingen drivs på av ambitionen att ställa om till en fossilfri fordonflotta i verksamheterna.

När det gäller trafiksäkerhet är det svårt att ställa krav på dessa arbetsfordon. För personbilar och lätta transportbilar finns en säkerhetsstandard att utgå ifrån genom Euro NCAP. För arbetsfordon finns inte motsvarande standard. Många verksamheter använder ändå dessa fordon, men då endast i parker eller på gårdar.



Däck

Däck med bra mönsterdjup och rätt lufttryck ger bra grepp och förkortar bromssträckan. På vintern är bra vinterdäck, rätt hastighet och ett körsätt anpassat till underlaget förutsättningar för en säker resa. Under perioden 1 december–31 mars måste vinterdäck användas vid vinterväglag enligt lag.

Rekommendationen för vinterdäck är en avvägning mellan trafiksäkerhet och andra hälsoaspekter. Dubbade vinterdäck bidrar till att sprida partiklar från däck och vägyta 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 dubbfria likvärdigt grepp.

En generell rekommendation är att genom att köra en bil utrustad med antisladdsystem (ESC) och ha dubbfria vinterdäck av nordisk modell, så har man en bra säkerhet oavsett var man kör i landet [27]. Mer detaljerade rekommendationer finns i tabellen till höger.

Rekommendationer enligt Folksam för val av vinterdäck utifrån bilens egenskaper (med eller utan antisladdsystem) och beroende på var i landet man främst kör [28].

Område	Med antisladd	Utan antisladd
STORSTAD	Dubbfritt	Dubbfritt
SÖDER	Dubbfritt	Dubb
MITT	Dubbfritt	Dubb
NORR	Dubb	Dubb

Underhåll och kontroll av fordon

Verksamheten behöver rutiner för besiktning, underhåll och skötsel av fordonen. Se till att regelbundet kontrollera fordonen (både invändigt och utvändigt) och fordonens säkerhetssystem. Att kontrollera fordonen ingår i checklistor för arbetsmiljöarbetet, se avsnittet **Systematiskt arbetssätt**. Det är också viktigt att medarbetarna har kunskap i bilens säkerhetssystem så att fordonet och dess utrustning används på rätt sätt.



Stöd för val av däck

Det finns sedan 2021 en ny däckmärkning 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.

Hastighetsefterlevnad

Den som kör i tjänsten påverkar trafiksäkerheten både för sin egen del och för andra i trafiken. Samtidigt är det många som inte håller hastigheten. Enligt stickprovsmätningar kör 78 procent av förarna i fordon med företagslogga för fort [29].

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 fyrtio liv kunna sparas varje år, och hundratals allvarliga skador skulle kunna undvikas [30]. Rätt hastighet och ett bra körsätt minskar också bränslekostnader och klimatavtryck för resorna.

Du som arbetsgivare har goda möjligheter att skapa förutsättningar för att medarbetare ska kunna hålla hastigheten vid de bilresor som görs i tjänsten. Exempel på vad du 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 policy och riktlinjer för resor i tjänsten att gällande hastighetsgräns inte ska överskridas.
- Ha rutiner för att regelbundet påminna medarbetarna om vikten av hastighetsefterlevnad samt följa regelbundet upp och återkoppla.
- Se till att fordonen ger stöd för föraren att hålla hastigheten, till exempel genom ISA-system, och för arbetsgivaren att följa upp hastighetsefterlevnaden.

Som arbetsgivare styr du också ofta över tidsscheman och liknande förutsättningar. Tidspress kan innebära att medarbetarna känner sig stressade och kör för fort. Det är viktigt med dialog om verksamhetens förväntningar på hur man kör i tjänsten och om hurvida det finns förutsättningar att leva upp till förväntningarna. Dialogen bidrar till en god säkerhetskultur. Som stöd för dialogen är uppföljning av hastighetsefterlevnaden ett viktigt underlag.



Rätt hastighet och att bete sig hänsynsfullt i trafiken bidrar både till trafiksäkerheten och till att stärka verksamhetens varumärke. Det är till exempel inte ovanligt att medborgare hör av sig till kommunen och klagar på om kommunanställda kör för fort. Detsamma gäller företag.



Hastighetsefterlevnad: Förarstöd och uppföljning

Det finns flera olika teknikstöd som ger stöd för förare att hålla hastigheten eller för att följa upp hastighetsefterlevnaden. Som stöd för hastighetsefterlevnad finns **ISA (intelligent stöd för anpassning av hastighet)** som antingen ger information om aktuell hastighetsgräns eller begränsar hastigheten utifrån gällande hastighetsgräns. Ibland används **geofencingsystem** som begränsar hastigheten i vissa områden, till exempel runt skolor eller i centrum.

Många verksamheter använder **elektroniska körjournaler** i sina fordon för att underlätta ekonomisk och skattemässig redovisning. Data från elektroniska körjournaler kan användas för uppföljning av hastighetsefterlevnad på aggregerad nivå. Det skapar underlag för dialog om trafiksäkerhet. Det ger också underlag för uppföljning av insatser och för leverantörsrapporter och hållbarhetsredovisning.

Det finns flera leverantörer av elektroniska körjournaler. En del leverantörer tillämpar egna nyckeltal för körsätt, till exempel baserade på hur frekventa inbromsningar som föraren gör. Sådana mått korrelerar väl med risken för fordonsskador. För att arbeta för minskade personsador i trafiken är det dock mer relevant att följa upp nyckeltal som till exempel under hur stor del av körtiden eller körsträckan som förare överträder hastighetsgränsen.

Att tänka på vid hastighetsuppföljning

Genom hastighetsuppföljning kan organisationen stöttas i att skapa förutsättningar för god hastighets-

efterlevnad. För detta ändamål avses hastighetsuppföljning på **aggregerad nivå**. Med aggregerad nivå menas statistik över det totala antalet hastighetsöverträdelser, och inte enskilda individers överträdelser.

Hastighetsuppföljning måste göras utifrån **dataskyddsförordningen (GDPR)** [31], inte minst med hänsyn till **artikel 10** som rör behandling av personuppgifter rörande lagöverträdelser som innefattar brott [32]. 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 [33].

För att skapa acceptans för hastighetsuppföljning är det avgörande med **dialog i tidigt skede**. Beslut om att använda teknikstöd för att följa upp hastigheten bör ske i 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 cirka 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 [34]. Nyktra förare och hastighetsefterlevnad är två av de viktigaste åtgärderna för att minska antalet dödade och skadade i vägtrafiken.

Du som arbetsgivare 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. Allt fler organisationer ställer också krav på alkolås vid upphandling av transporter, persontrafik eller entreprenader. Det är 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 alkoholkontroller i arbetslivet [35].

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

En nära dialog med medarbetare för att skapa förståelse och engagemang är en bra grund inför ledningens beslut om införande av alkolås i organisationen. Det är också viktigt att föra dialog med fackliga företrädare i ett tidigt skede.

Arbetsgivaren ska klargöra vilka interna regler och rutiner som gäller om arbetstagaren uppträder påverkad av alkohol eller andra berusningsmedel i arbetet. I en **alkohol- och drogpolicy** [36] kan anges 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 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.



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

För att bilbältet ska ge optimalt skydd måste det användas på följande sätt:

- Sätt axelbandet över bröstet.
- Sätt höftbandet mot låren.
- Sträck bältet en extra gång.
- Använd bältet under ytterkläderna.
- Se till att bältet inte är vridet.



Bältesanvändning

Säkerhetsbältet är en viktig säkerhetsutrustning i fordon. Ungefär en tredjedel av de personbilsförare som omkommer varje år är obältade. Det motsvarar cirka 20–30 personer årligen.

Bältet är viktigt även vid låga hastigheter. Utan bälte klarar man i bästa fall en krock i ungefär 7 km/tim utan att skada sig allvarligt, förutsatt att man är beredd på kollisionen och tillräckligt stark för att kunna ta emot sig.

Användningen av bilbälte är hög i Sverige. Men det finns situationer då många slarvar. Det kan vara 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.

Som arbetsgivare kan du inkludera bältesanvändning i verksamhetens policy för resor i tjänsten, och regelbundet följa upp användningen. Därutöver är det viktigt att säkerställa att fordonen som används har bältespåminnare (finns i närmare 100 procent av nya personbilar sedan 2009).

Trötthet och distraktion

Trötthet som olycksorsak uppmärksammas allt mer. Enligt lag får man inte köra om man på grund av exempelvis trötthet inte kan framföra fordonet på ett betryggande sätt [37].

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.

Att använda mobiltelefon och annan handhållen infotainmentutrustning kan vara distraherande. Enligt lag är det inte tillåtet att använda telefonen under körning om du håller den i handen [38]. Forskning visar att aktiviteter som kräver både visuell och motorisk uppmärksamhet, som att skriva sms eller slå ett telefonnummer, försämrar förarens prestationsförmåga väsentligt.

Som arbetsgivare kan du ha en policy för hantering av mobiltelefonsamtal och andra uppgifter i fordonet. Medarbetare behöver också informeras och påminnas. De fordon som används bör stödja trafiksäkra beteenden, till exempel med hands-free-utrustning. Arbetsgivaren har också ansvar att säkerställa att medarbetare inte behöver utföra arbetsuppgifter i mobiltelefonen eller annan utrustning under körningen.

Från och med 2023 införs nya krav i Euro NCAP (European New Car Assessment Programme) att bilen ska kunna detektera och varna eller ingripa vid distraktion och trötthet. På sikt kommer dessa krav även omfatta skåpbilar och tunga lastbilar.

Säker lastning

I både personbilar och skåpbilar är det viktigt att förankra lasten så att den inte utgör en fara vid kraftig inbromsning eller kollision [39].

Yrkesgrupper som exempelvis hantverkare lastar ofta saker som är tunga, vassa och ibland även explosiva (gasflaskor) i skåpbilen. Säker lastning blir då extra viktigt.

Råd för säker lastning

Folksam ger följande råd för säker lastning av hantverksbilen [40]:

- Ta reda på maxlasten för bilen.
- Förankra lasten i första hand.
- Placera lös last (som inte kan förankras) så långt fram i bilen som möjligt, gärna mot mellanväggen.
- Lägg inte tung last i hyllsystemet och placera tung last så långt ner och så långt fram som möjligt.
- Låt en auktoriserad verkstad montera hyllsystem enligt tillverkarens anvisningar.



För att få en bild av betydelsen av säker lastning kan du och dina medarbetare ta del av en film som finns på Folksams webbplats [40]. Filmen visar krocktest av två hantverksbilar – en med lös last och en med fast förankrad last.

Systematiskt arbetssätt

Vikten av systematik och ledarskap

Ett framgångsrikt arbete med trafiksäkra resor i tjänsten 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 genomgå 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 som lyfts fram i denna vägledning. Detta arbete behöver integreras i verksamhetens arbetssätt och rutiner.

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

Arbetsmiljöarbete

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

Hållbarhetsarbete

Trafiksäkerhet är en väsentlig hållbarhetsfråga för verksamheter som genererar resor och transporter och därmed en fråga för hållbarhetsarbetet. I detta kan policy och riktlinjer för resandet och insatser för hållbart resande ingå. Många verksamheter bedriver ett arbete i linje med ISO 14001. Genom **FIA Road Safety Index** [42] finns stöd för att mäta och hantera verksamhetens trafiksäkerhetsavtryck.

Trafiksäkerhetsarbete

För verksamheter som driver ett **systematiskt trafiksäkerhetsarbete** är tjänsteresor ett relevant insatsområde. Ett systematiskt trafiksäkerhetsarbete kan bedrivas utifrån **ISO 39001** [43] eller annan kvalitetsstandard. Arbetet utgår från en trafiksäkerhetspolicy som omsätts i riktlinjer och rutiner.



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. Det är vanligt med fokus på fordons-skador, men det är viktigt att även rapportera risker i trafiken och konsekvenser av dåliga förutsättningar.

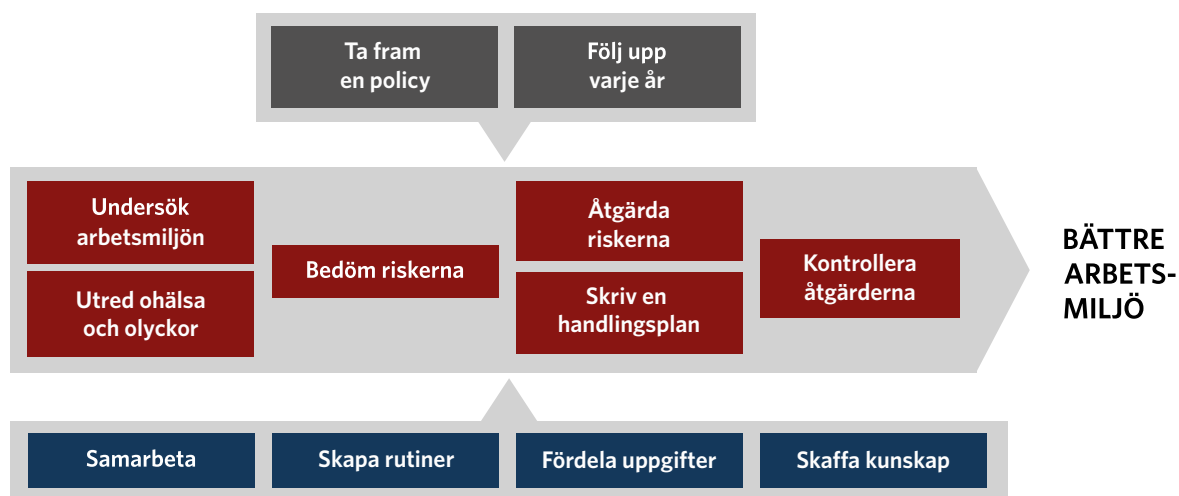
Som arbetsgivare bygger du tillsammans med chefer och medarbetare också gemensamma värderingar i förhållande till säkerhet. Detta brukar kallas för **säkerhetskultur**. En god säkerhetskultur kännetecknas av att ledningen prioriterar och hanterar säkerhetsfrågor på alla nivåer och att dessa frågor är en del av den övergripande organisationskulturen [46]. Du hittar mer råd och inspiration för hur kan arbeta med systematik och säkerhetskultur för ökad trafiksäkerhet i en idéskrift som Trafikverket och Arbetsmiljöverket tagit fram [47].

Stöd för att hantera trafiksäkerhet i arbetsmiljöarbetet

Arbetsmiljöverket tillhandahåller stöd för det förebyggande arbetet för ökad trafiksäkerhet på sin webbplats [48].

Prevent är en ideell organisation som ägs av Svenskt Näringsliv, LO och PTK. På webbplatsen [49] finns checklistor för arbetsmiljöarbetet som rör trafiksäkerhet, till exempel för bilkörning och servicebilar.

För arbetsplatser inom kommuner, regioner och kommunala företag finns också stöd att få genom **Suntarbetsliv** [50] som drivs av fackliga organisationer och arbetsgivarorganisationerna SKR och Sobona.



Mer information finns på Arbetsmiljöverkets webbplats [51]

Källhänvisningar



- [1] Artikel av Fackförbundet Kommunal:
<https://arbetet.se/2022/02/21/bilolyckor-i-hemtjansten-okar-tusen-anstallda-har-skadats/>
- [2] 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>
- [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] REMM (Resfria möten i myndigheter):
<https://www.remm.se/>
- [9] Brolin, K. (2022). Cykelolyckor i arbetslivet. KB Science AB.
<http://trafikverket.diva-portal.org/smash/record.jsf?pid=diva2:1838324>
- [10] Folkhälsomyndighetens rekommendationer om fysisk aktivitet:
<https://www.folkhalsomyndigheten.se/livsvillkor-levnadsvanor/mat-fysisk-aktivitet-overvikt-och-obesitas/fysisk-aktivitet-och-stillasittande/riktlinjer-och-rekommendationer-for-fysisk-aktivitet-och-stillasittande/>
- [11] Anund, K., Weidel, M., Henriksson, P., Brolin, K. (2024). Hantverkares och omsorgspersonals resor i tjänsten: Fokus på arbetsmiljö och säkerhet. VTI-rapport 1210. VTI.
<https://vti.diva-portal.org/smash/record.jsf?pid=diva2:1855547>
- [12] Trafikverket Publikation 2017:102. Gemensam inriktning för säker gångtrafik 1.0.
<https://trafikverket.diva-portal.org/smash/record.jsf?pid=diva2%3A1363685&dswid=8291>
- [13] Trafikverket Publikation 2018:159 Gemensam inriktning för säker trafik med cykel och moped 2018.
<https://trafikverket.diva-portal.org/smash/record.jsf?pid=diva2%3A1363695&dswid=-6227>
- [14] Folksams råd om cykelhjälm: <https://www.folksam.se/tester-och-goda-rad/vara-tester/cykelhjalmar-for-vuxna>
- [15] Information om låsningsfria bromsar (ABS) finns på <https://www.bosch.com/de/stories/ebike-abs/> och <https://www.crescent.se/teknologi>
- [16] NTF:s konsumentupplysning om cyklar:
<https://ntf.se/konsumentupplysning/cyklar/>
- [17] Transportstyrelsens webbsida om fordonsregler för cyklar:
<https://www.transportstyrelsen.se/sv/vagtrafik/fordon/fordonsregler/regler-for-olika-fordonslag/cykel/>
- [18] Lastcykelguiden:
<https://renaresan.projektetfossilfritt2030.se/lastcykelguiden/>
- [19] NTF:s konsumentupplysning om vinterdäck för cykel:
<https://ntf.se/konsumentupplysning/cyklar/host-och-vintercykling/vinterdack-for-cykel/>
- [20] Transportstyrelsens webbsida om trafikregler för cyklister:
<https://www.transportstyrelsen.se/sv/vagtrafik/trafikregler-och-vagmarken/trafikregler/trafikregler-for-dig-som-cyklar/>
- [21] Euro NCAP:s webbplats:
<https://www.euroncap.com/en>
- [22] Euro NCAP:s säkerhetsbetyg för skåpbilar:
<https://www.euroncap.com/en/ratings-rewards/commercial-van-ratings>
- [23] Folksams transportbilista:
<https://www.folksam.se/forsakringar/bilforsakring/kopa-bil/folksams-transportbilista>
- [24] Förordning (2020:486) om miljö- och trafiksäkerhetskrav för myndigheters bilar:
https://www.riksdagen.se/sv/dokument-och-lagar/dokument/svensk-forfattningssamling/forordning-2020486-om-miljo--och_sfs-2020-486/
- [25] Adda Inköpscentral:
<https://www.adda.se/upphandling-och-ramavtal/ramavtal-och-avtalskategorier/fordon/>

- [26] 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
- [27] Trafikverkets webbsida om däck:
<https://www.trafikverket.se/resa-och-trafik/trafiksakerhet/sakerhet-pa-vag/dack/>
- [28] Folksam webbsida om att välja rätt vinterdäck:
<https://www.folksam.se/forsakringar/bilforsakring/undvik-skador/valja-ratt-vinterdack>
- [29] Folksam Forskning (2022). Yrkestrafikens hastighetsefterlevnad 2022.
<https://mb.cision.com/Main/17679/3615821/1615980.pdf>
- [30] Trafikverkets webbsida om hastighet och krockvård:
<https://www.trafikverket.se/resa-och-trafik/trafiksakerhet/sakerhet-pa-vag/hastighetsgranser-pa-vag/hastighet-och-krockvård/>
- [31] Dataskyddsförordningen (GDPR) på svenska:
<https://www.imy.se/verksamhet/dataskydd/det-har-galler-enligt-gdpr/introduktion-till-gdpr/dataskyddsförordningen-i-fulltext/>
- [32] Integritetsskyddsmyndighetens ställningstagande rörande artikel 10 i dataskyddsförordningen:
<https://www.imy.se/publikationer/rattsligt-stallningstagande-imyrs-2021/>
- [33] Integritetsskyddsmyndighetens webbsida för ärenden avseende personuppgifter som rör lagöverträdelse:
<https://www.imy.se/verksamhet/dataskydd/det-har-galler-enligt-gdpr/personuppgifter-som-ror-lagovertradelser/>
- [34] Trafikverkets webbsida om alkohol och narkotika i trafiken:
<https://www.trafikverket.se/resa-och-trafik/trafiksakerhet/sakerhet-pa-vag/alkohol-och-narkotika-i-vagtrafiken/>
- [35] MHF:s handbok för införande av alkohol och alkoholkontroller i arbetslivet:
<https://www.mhf.se/handbok-alkolas/>
- [36] Prevents webbsida om alkohol- och drogpolicy:
<https://www.prevent.se/jobba-med-arbetsmiljo/osa/alkohol-och-andra-droger/>
- [37] 3 kap. 1 § Trafikförordningen (1998:1276).
https://www.riksdagen.se/sv/dokument-och-lagar/dokument/svensk-forfattningssamling/trafikforordning-19981276_sfs-1998-1276/
- [38] 4 kap. 10 e § Trafikförordning (1998:1276).
https://www.riksdagen.se/sv/dokument-och-lagar/dokument/svensk-forfattningssamling/trafikforordning-19981276_sfs-1998-1276/
- [39] Trafikverkets webbsida om säker lastning av bilen:
<https://www.trafikverket.se/resa-och-trafik/trafiksakerhet/sakerhet-pa-vag/sakerhet-i-bil/lasta-bilen-sakert/>
- [40] Folksam information och råd för säker lastning av hantverksbilar:
<https://www.folksam.se/forsakringar/bilforsakring/trafikforskning/hantverksbilar-krocktest>
- [41] ISO 45001:
<https://www.sis.se/produkter/miljo-och-halsoskydd-sakerhet/arbetsplatsakerhet-industrihygien/ss-en-iso-450012023>
- [42] FIA Road Safety Index:
<https://www.fia.com/fia-road-safety-index>
- [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] Trafiksäkra verksamheten: Så kan man arbeta med systematik och säkerhetskultur för ökad trafiksäkerhet.
<https://bransch.trafikverket.se/trafiksakra-verksamheten>
- [48] Arbetsmiljöverkets webbsida om säkerhet i trafiken:
<https://www.av.se/halsa-och-sakerhet/sakerhet-i-trafiken/>
- [49] Checklistor på Prevents webbplats:
<https://www.prevent.se/jobba-med-arbetsmiljo/checklistor/>
- [50] Suntarbetsliv:
<https://www.suntarbetsliv.se/>
- [51] Arbetsmiljöverkets webbplats:
<https://www.av.se>

I SAMARBETE MED



ARBETSMILJÖ
VERKET



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