



TRAFIKVERKET

VÄGLEDNING FÖR UPPHANDLARE:

# Trafiksäkra resor i tjänsten

I SAMARBETE MED ARBETSMILJÖVERKET

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

Dokumenttitel: Vägledning för upphandlare: 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: 2023:106  
ISBN: 978-91-8045-186-4

Foto: Johner bildbyrå, Mostphotos och Stellan Stephenson

Illustration: Trafikverket, Form och event

# Hej Upphandlare!




Kör dina leverantörer i tjänsten? Eller förflyttar sig i trafiken på annat sätt? Då är den här vägledningen för dig. Den riktar sig till dig som är upphandlare och ger stöd för hur du kan ställa krav så att leverantörernas resor i tjänsten kan utföras på ett trafiksäkert sätt. Det handlar både om kvalitetssäkring av leveranserna och är en väsentlig del i ert hållbarhetsarbete.

Vägledningen är relevant för dig som upphandlar tjänster där leverantörens medarbetare kör, eller på annat sätt förflyttar sig, mellan olika arbetsställen, kunder och brukare. Det kan vara tjänster som till exempel hemtjänst och andra vård- och omsorgstjänster, entreprenader inom bygg, anläggning och drift och underhåll samt konsulttjänster som upphandlas eller köps in.

Det finns även en motsvarande vägledning riktad till arbetsgivare/utförare. Vägledningar finns på följande teman: resor i tjänsten, godstransporter och persontransporter.

Du hittar dem på [bransch.trafikverket.se/trafiksakra-verksamheten](https://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: <b>Trafiksäkra resor i tjänsten</b>	Vägledning för upphandlare: <b>Trafiksäkra resor i tjänsten</b>
Godstransporter 	
Vägledning för transportutförare: <b>Trafiksäkra transporter på väg</b>	Vägledning för transportköpare: <b>Trafiksäkra transporter på väg</b>
Persontransporter 	
Vägledning för trafikutförare: <b>Trafiksäkra persontransporter på väg</b>	Vägledning trafikbeställare: <b>Trafiksäkra persontransporter på väg</b>

# Översikt

## • • • VARFÖR STÄLLA KRAV PÅ TRAFIKSÄKERHET?

---

<b>Många skäl att ställa krav på trafiksäkerhet</b>	<b>5</b>
Dina leverantörer påverkar trafiksäkerheten	5
Branschen vill ha sjysta villkor	6
Upphandlare kan påverka och ge förutsättningar	6
Hållbart på alla sätt	7

---

## • • • ALLMÄNT OM KRAV

---

<b>Allmänt om krav</b>	<b>8</b>
Alla aktörer kan ställa krav	8
Upphandling och arbetsmiljö	8
Offentlig upphandling	9
Bra att tänka på	10

---

## • • • OMRÅDEN FÖR DIALOG, KRAV OCH UPPFÖLJNING

---

<b>Systematiskt trafiksäkerhets- och arbetsmiljöarbete</b>	<b>12</b>
Vikten av systematik och ledarskap	12

---

<b>Förutsättningar för resan</b>	<b>15</b>
Resa mindre?	15
Använda andra färdstätt?	16
Tidsscheman och liknande förutsättningar	17

---

<b>Gå</b>	<b>18</b>	<b>Kollektivtrafik</b>	<b>21</b>
Skor och halkskydd	18	Bälte under bussresan	21
Synas	18	Taxiresor	21

---

<b>Cykla</b>	<b>19</b>	<b>Bil</b>	<b>22</b>
Cykelhjälpm	19	Fordon och säkerhetssystem	22
Cykeln, däck och underhåll	20	Hastighetsefterlevnad	26
Säker lastning av cykeln	20	Alkohol- och drogpåverkan	28
		Bältesanvändning	29
		Trötthet och distraktion	30
		Säker lastning	30

---

<b>Källhänvisningar</b>	<b>31</b>
-------------------------	-----------

# Många skäl att ställa krav på trafiksäkerhet

## Dina leverantörer påverkar trafiksäkerheten

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. Det gäller även dina leverantörers medarbetare.

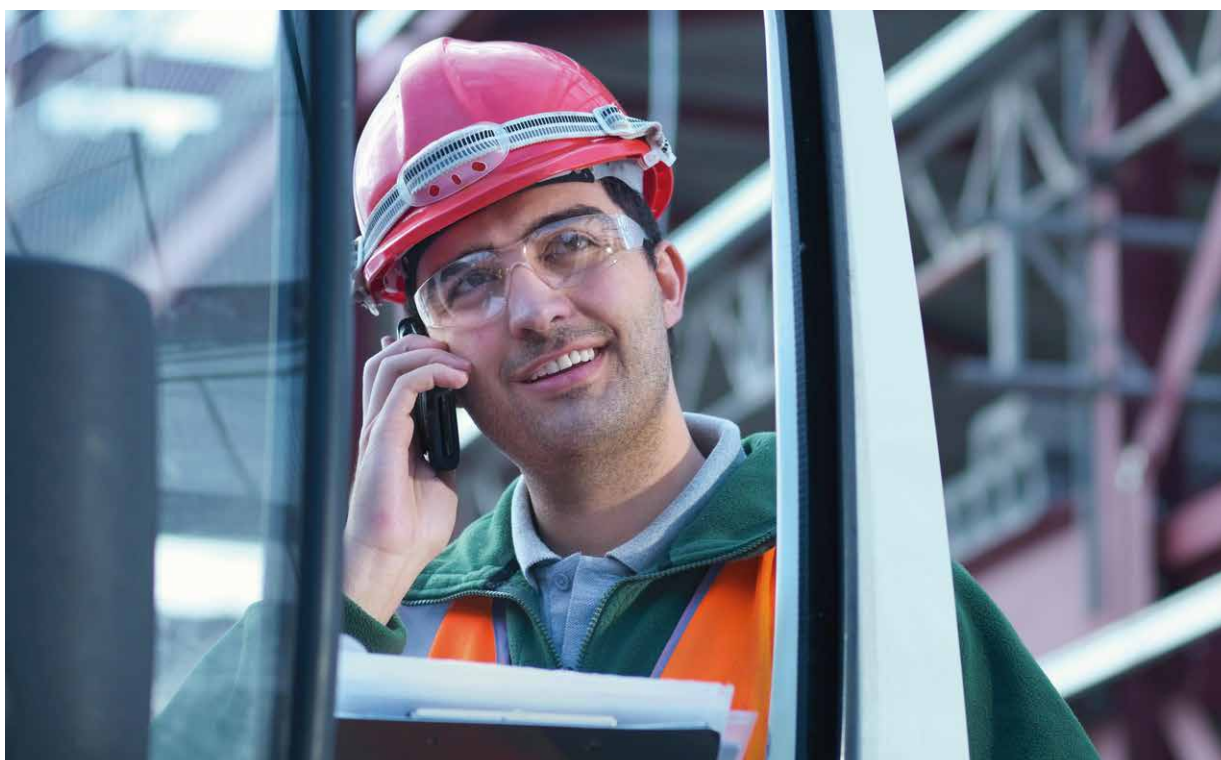
Visste du till exempel att personal inom hemtjänsten lägger 25 procent av sin arbetstid på att köra mellan brukare? [1] Även i många andra verksamheter är det vanligt att resa i tjänsten mellan den normala stationeringsplatsen och tillfälliga arbetsplatser. Det gäller till exempel för många inom byggbranschen,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

Resor som görs i tjänsten påverkar trafiksäkerheten, både för medarbetarna 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 ruta 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.



## Branschen vill ha sjysta villkor

Många företag, och deras branschorganisationer, arbetar redan i dag med trafiksäkerhet. Dels finns det lagar och regler som ställer krav på det, och dels gör det att verksamheten blir mer konkurrenskraftig, attraktivare som arbetsgivare och en sund och ansvarstagande samhällsaktör.

En viktig drivkraft för företagens eget trafiksäkerhetsarbete är att upphandlare av tjänsterna efterfrågar trafiksäkra resor och transporter. Att du som upphandlare 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 ökad trafiksäkerhet.

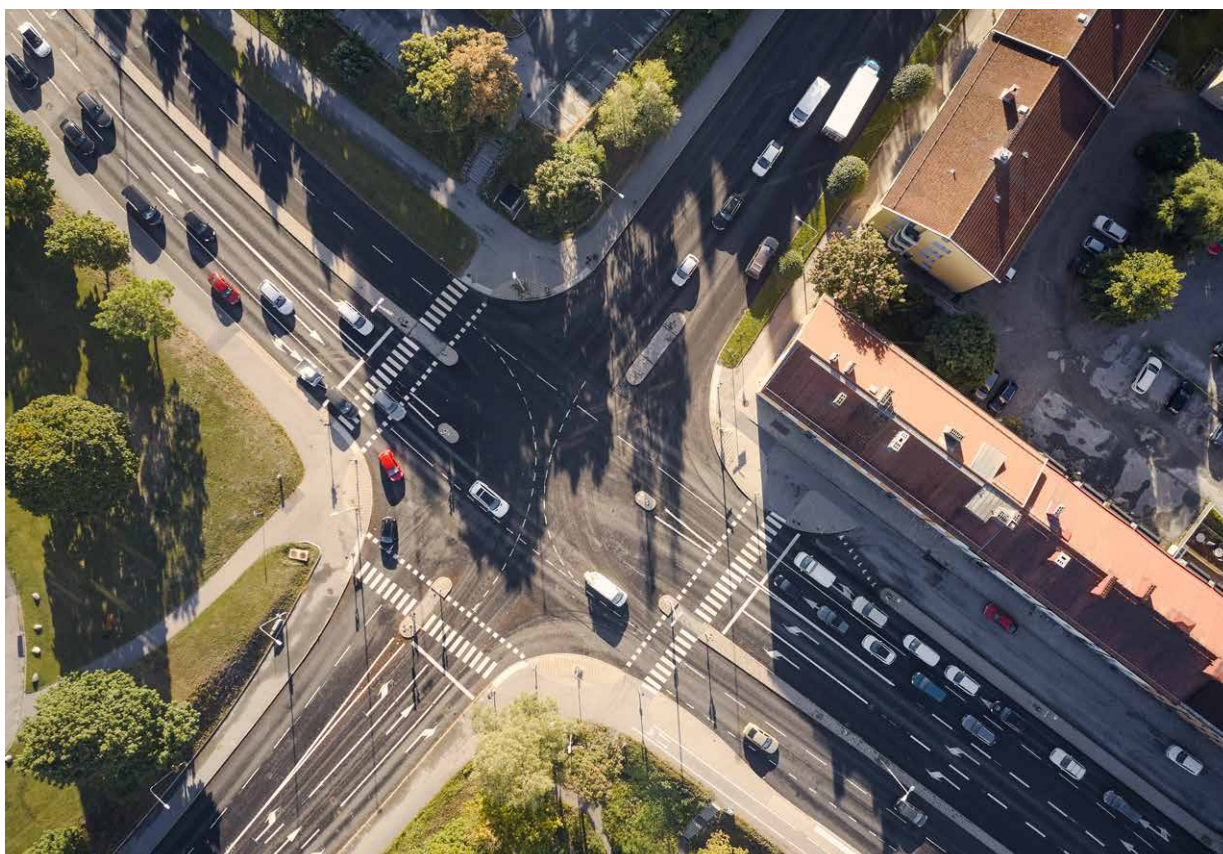
## Upphandlare kan påverka och ge förutsättningar

Genom att ställa trafiksäkerhetskrav på hur leverantörernas resor utförs och på de fordon som används, kan resorna göras mer trafiksäkra för både förare och samhället i stort. Upphandlares kravställande är i regel en viktig drivkraft för trafiksäkerhetsarbetet hos företagen.

Leverantörerna har som arbetsgivare ett ansvar för sina medarbetares arbetsmiljö enligt arbetsmiljölagen, och 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].

Även om trafiksäkerhet är en arbetsmiljöfråga, är det inte alltid som trafiksäkerhetsrisker hanteras i det systematiska arbetsmiljöarbetet. Genom att upphandlare ställer krav lyfts trafiksäkerhetsfrågan upp på agendan hos företagen.

Beställare råder också över en del övergripande förutsättningar som tidsscheman och liknande. Många är inte medvetna om hur dessa förutsättningar faktiskt påverkar trafiksäkerheten. Det är därför viktigt att ha en dialog med leverantörerna, både för att du som beställare ska kunna ställa rimliga och ändamålsenliga krav och för att leverantören ska få förutsättningar att kunna leverera tjänster med så god trafiksäkerhet som möjligt.



## Hållbart på alla sätt

Trafiksäkerhet är en hållbarhetsfråga och ingår i de globala hållbarhetsmålen i **Agenda 2030** (se ruta till 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 och inte var för sig. Trafiksäkerhetskrav är också generellt förenliga med många andra hållbarhetskrav. Till exempel får verksamheter som arbetar för minskad klimatpåverkan genom sparsam körning också trafiksäkerhetsvinster. Kostnader för drivmedel, underhåll och fordonsskador kan också minskas genom ett lugnare och mer trafiksäkert körsätt. Därtill förbättras arbetsmiljön genom minskad stress och färre olyckor i tjänsten. Trafiksäkerhet ger en bättre affär på alla sätt helt enkelt.



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

# Allmänt om krav

## Alla aktörer kan ställa krav

I denna vägledning ges exempel på krav som kan ställas för att se till att dina leverantörer arbetar för att medarbetarnas resor i tjänsten utförs på ett trafiksäkert sätt. Både privata och offentliga organisationer har möjligheter att ställa trafiksäkerhetskrav vid inköp och upphandling. Organisationer inom offentlig sektor måste förhålla sig till regler för offentlig upphandling, medan privata företag är friare i hur de kan förhandla och hur de kan ställa krav.

## Upphandling och arbetsmiljö

Trafiksäkerhet är en arbetsmiljöfråga för alla 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 därför hanteras inom ramen för det systematiska arbetsmiljöarbetet, precis som andra arbetsmiljörisker [8].

Beställare har generellt inget arbetsmiljöansvar för de resor som görs av leverantörens medarbetare, men genom att ställa krav kan du bidra till en bättre arbetsmiljö och motverka osund konkurrens i arbetslivet. Det innebär också en möjlighet att motverka arbetslivskriminalitet [9]. 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 leverantören arbeta med i olika sammanhang, inte minst som en del i arbetsmiljöarbetet. Information och stöd riktat till upphandlare finns också att få genom **Arbetsmiljöverket** [10].





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 om offentlig upphandling finns att få genom **Upphandlingsmyndigheten** [11].

För att utveckla offentlig upphandling har en nationell upphandlingsstrategi med sju inriktningsmål tagits fram [12]. 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.



## Bra att tänka på

### Dialog med leverantörer

Krav på trafiksäkerhet kan ställas utifrån verksamhetens behov och marknads mognadsgrad. Ett bra sätt för er att ta reda på vilka krav som är rimliga att ställa är att göra en **marknadsanalys** och föra en **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 [13].

Flera upphandlare arbetar aktivt med leverantörer inom hållbarhet genom till exempel uppsökande dialog och kunskapshöjande aktiviteter. Även under avtalstiden är 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 förutsättningarna för resorna, se avsnittet **Förutsättningar för resan**.

### 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 två år ska 50 procent av lätta transportbilar (skåpbilar) uppfylla högsta säkerhetsnivå enligt Euro NCAP och efter fyra år ska samtliga skåpbilar 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 [14].

- **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 [15].

- **Kvalificeringskrav** är lägsta krav för att komma vidare i en upphandling.
- **Utvärderingskrav** är krav som används vid anbudsutvärdering och tilldelning.
- **Särskilda kontraktsvillkor** är 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 trafikutföraren möjlighet att utveckla sin fordonsflotta efterhand [16].



### 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 företagen. Därför förespråkar leverantörerna generellt långa avtal. Som offentlig upphandlare är dock maximal avtalslängd till viss del styrd av upphandlingslagarna.

### Uppföljning av kraven

Att ställa relevanta krav på resorna är bra, men det är lika viktigt att du som upphandlare 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 du som upphandlare formulerar ett krav, är det viktigt att också formulera hur kravet ska följas upp under avtalstiden och säkerställa de rutiner som krävs för uppföljning. För att underlätta detta kan kraven kompletteras med krav på sammanställningar eller underlag som ska levereras, och med vilken frekvens, för att möjliggöra en ändamålsenlig uppföljning.

Som exempel kan du ställa krav på **avvikelse-rapportering** för de resor som genomförs. Det kan exempelvis vara för avvikelser mot gällande hastighetsbestämmelser. På så vis är det inte enbart du som kravställare som ska kontrollera att leveransen svarar mot beställningen. Det blir i stället ett delat ansvar, där leverantören rapporterar eventuella avvikelser och redovisar vilken metod som används för att följa upp avvikelser.

Avvikelser och brister av olika slag under avtalstiden behöver hanteras av kravställaren. **Sanktioner** vid avvikelser kan vara prisavdrag, viten eller uppsägning av avtal [17]. Ibland kan även **bonus och incitamentsbaserade ersättningsmodeller** användas [18]. 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 trafiksäkerhets- och arbetsmiljöarbete

## Vikten av systematik och ledarskap

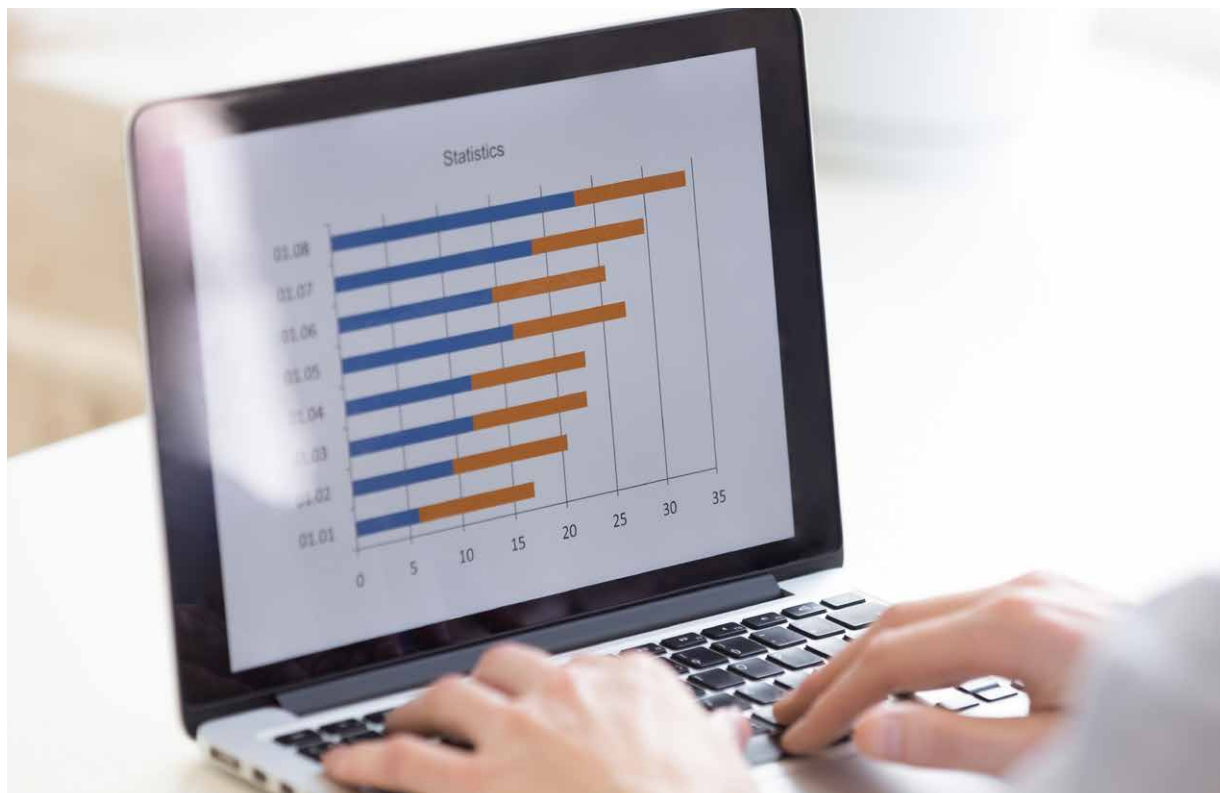
Du som upphandlare kan ställa krav på att leverantörerna har **policy och riktlinjer** för resor i tjänsten som täcker relevanta trafiksäkerhetsfaktorer, och att de har **rutiner** för hur policyn och riktlinjerna tillämpas i det dagliga arbetet. Dessa trafiksäkerhetsfaktorer kan hanteras i en arbetsmiljöpolicy eller i en separat trafiksäkerhetspolicy. Flera trafiksäkerhetsfaktorer kan också inkluderas i verksamhetens resepolicy. Utmaningen för upphandlare är att följa upp att policy och riktlinjer efterlevs i praktiken.

Ett framgångsrikt arbete med trafiksäkra resor i tjänsten bygger på **systematik**. Det innebär att ta fram policy, riktlinjer och handlingsplan. Ledningens viljeytring och engagemang för trafiksäkerhet 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, hastighets-

efterlevnad eller andra trafiksäkerhetsfaktorer. Detta arbete behöver integreras i verksamhetens arbetssätt och rutiner.

Som upphandlare kan du ställa krav på att leverantören arbetar systematiskt med trafiksäkerhet. Verksamheter kan arbeta systematiskt med trafiksäkerhet med hjälp av **ISO 39001** [19], en standard som gör det möjligt att arbeta in trafiksäkerhet i ledningssystemet tillsammans med kvalitet och miljö. Standarden används främst av transport- och trafikföretag. Trafiksäkerhet ska för många verksamheter hanteras i arbetsmiljöarbetet och detta kan bedrivas i linje med **ISO 45001** [20].

Kravställandet är en viktig del i även den upphandlande verksamhetens eget arbete med kvalitet och hållbarhet. Genom att ställa krav på leverantörerna, kan ni minska ert eget trafiksäkerhetsavtryck. Stöd för mäta och hantera sitt trafiksäkerhetsavtryck finns genom **FIA Road Safety Index** [21].



## Krav och uppföljning

Nedan ges exempel på krav som du som upphandlare kan ställa på leverantörer vad gäller ett systematiskt arbete för mer trafiksäkra resor i tjänsten.

### Exempel på krav och uppföljning



#### Policy och riktlinjer

**Krav:** Leverantören ska ha policy och riktlinjer för trafiksäkra resor i tjänsten (som del i en arbetsmiljöpolicy och/eller resepolicy – eller som en separat trafiksäkerhetspolicy).

Policy och riktlinjer ska vara kommunicerade av ledningen till samtliga berörda medarbetare och ska följas. En handlingsplan ska redovisa hur trafiksäkerhetspolicyen följs upp och utvecklas.

**Uppföljning:** Leverantören presenterar policy och riktlinjer samt hur dessa tillämpas för beställaren under startmöte. Leverantören ska årligen redovisa för beställaren hur policy och riktlinjer följs upp och utvecklas.

#### Systematiskt trafiksäkerhetsarbete /arbetsmiljöarbete

**Krav:** Leverantören ska arbeta aktivt med trafiksäkerhetsrisker inom ramen för trafiksäkerhetsarbete och/eller arbetsmiljöarbete. I det ingår att leverantören 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. Leverantören ska årligen redovisa trafiksäkerhetsarbetet och ge svar på eventuella frågor som beställaren har kopplat till innehållet.

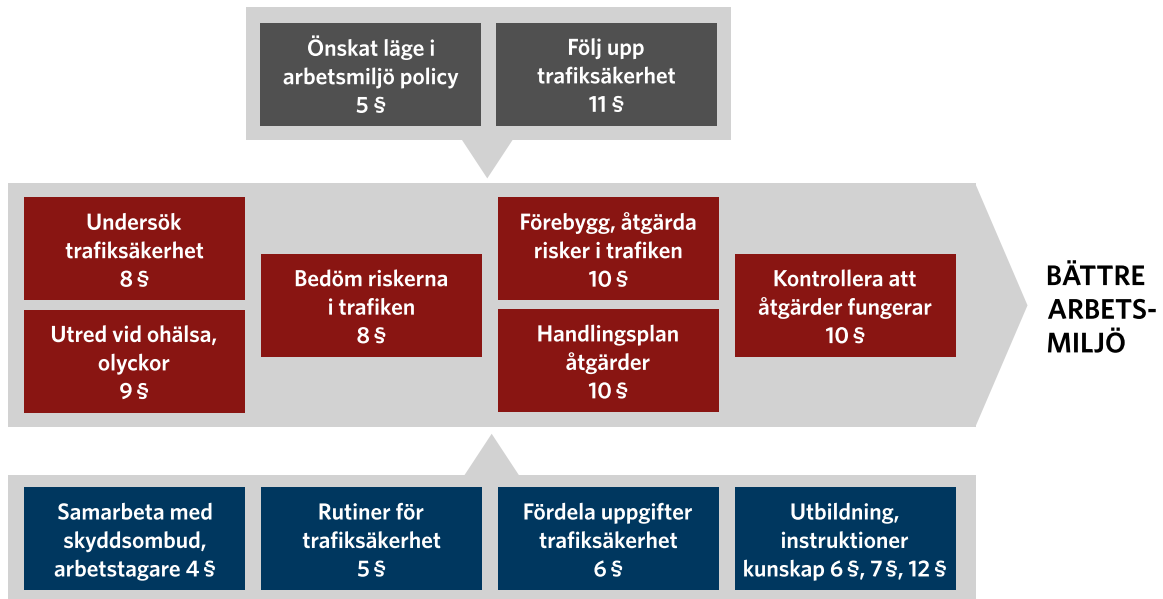
Observera att krav på policy och riktlinjer samt systematiskt arbete behöver kompletteras med krav på specifika trafiksäkerhetsfaktorer av relevans för uppdraget, till exempel cykelhjälmsanvändning, hastighets efterlevnad och alkohol- och drogpåverkan. I nästföljande avsnitt ges råd för krav på specifika trafiksäkerhetsfaktorer som lämpligen inkluderas.



## Trafiksäkerhetsrisker i arbetsmiljöarbetet

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** [22] finns regler för hur arbetsgivare ska arbeta med arbetsmiljön. Reglerna består av ett antal aktiviteter som är förutsättningar för att du ska kunna bedriva och genomföra arbetsmiljöarbetet på bästa sätt, se bild nedan.



Mer information finns på Arbetsmiljöverkets webbplats [23].

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.

Arbetsgivaren är skyldig att rapportera olycksfall och allvarliga tillbud till Arbetsmiljöverket [24]. 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.

**Arbetsmiljöverket** tillhandahåller stöd för det förebyggande arbetet för ökad trafiksäkerhet på sin webbplats [25]. **Prevent**, en ideell organisation som ägs av Svenskt Näringsliv, LO och PTK, har checklistor för arbetsmiljöarbetet som rör trafiksäkerhet [26]. För arbetsplatser inom kommuner, regioner och kommunala företag finns också stöd att få genom **Suntarbetsliv** [27] som drivs av fackliga organisationer och arbetsgivarorganisationerna SKR och Sobona.

# Förutsättningar för resan

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

## Res 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 kostnader och många medarbetare upplever mindre stress.

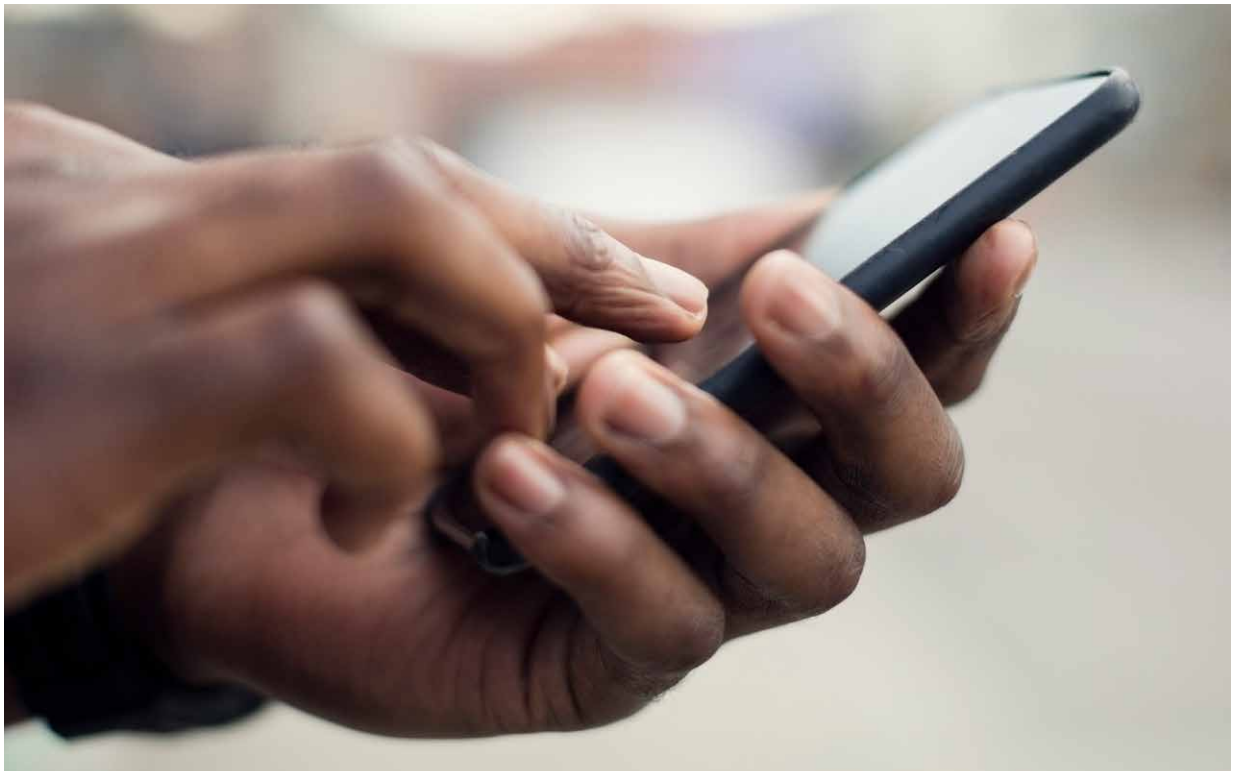
Många gånger är det nödvändigt att vi kör eller på annat sätt förflyttar oss i tjänsten. Trots det kan alla verksamheter ställa sig frågan om det går att utföra ärenden och arbetsuppgifter på annat sätt.

Digitala möten är för många yrkesgrupper en självklarhet och det finns olika tekniska applikationer att tillgå. Även för yrkesgrupper där det inte är lika

självlklart 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 **REMM (Resfria möten i myndigheter)** [28].

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.



## Använda andra färdssätt?

Ofta kan olika färdssätt användas vid resor i tjänsten. 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 [29].

Om cykel används för resor i tjänsten är det viktigt att du som upphandlare ställer krav på att exempelvis cykelhjälm används. Cykelhjälm och flera andra förutsättningar för säker cykling beskrivs i avsnittet **Cykla**.

### Helhetsperspektiv

Resor som görs påverkar inte bara trafiksäkerheten för leverantörens medarbetare. Resorna påverkar också andra trafikanters 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 [30]. Även elcykeln ger fysisk aktivitet. Ökad fysisk aktivitet och minskat stillasittande leder till friskare medarbetare och lägre sjukskrivningstal. För samhället finns betydande samhällsekonomiska vinster.



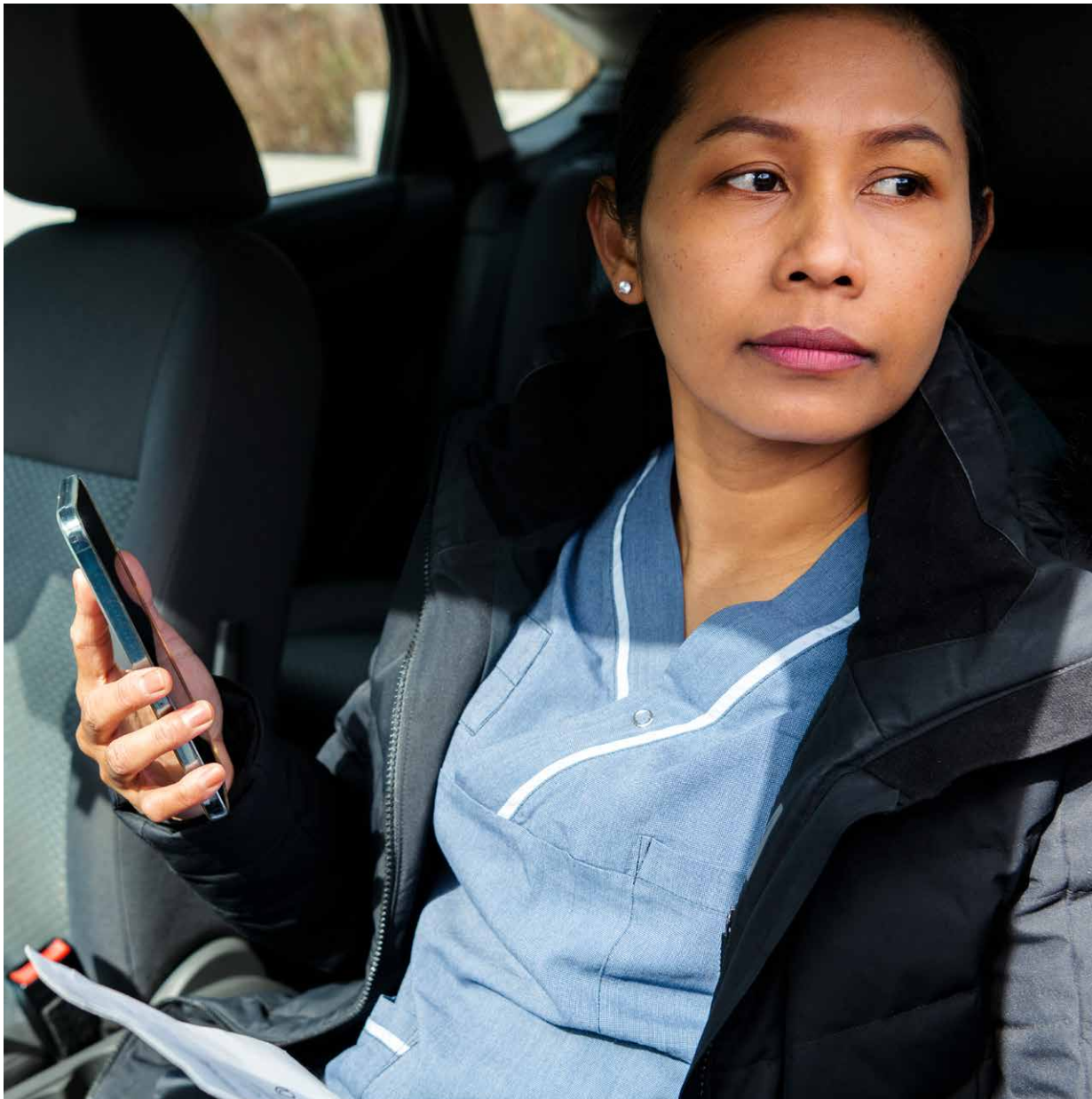
## Tidsscheman och liknande förutsättningar

Leverantören har möjlighet att skapa förutsättningar för trafiksäkra resor i tjänsten, till exempel för att medarbetarna ska kunna hålla hastigheten vid de bilresor som görs. 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.

Genom att ställa krav kan upphandlare påverka leverantörernas trafiksäkerhetsarbete. Både den upphandlande verksamheten och leverantören råder ofta också 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 [31].

Dialogen med leverantörerna är viktig, både för att kunna ställa rimliga och ändamålsenliga krav och för att skapa förutsättningar för leverantören att leverera tjänster med så god trafiksäkerhet som möjligt.



## Gå

Att förflytta sig till fots ingår i de flesta resor i tjänsten – som eget färdssätt eller på väg till och från kollektivtrafiken eller bilen. I detta avsnitt ges förslag på krav som kan ställas för att för säker förflyttning till fots i tjänsten för leverantörernas medarbetare.

### 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 [32]. 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 upphandlare kan du ställa krav på att leverantörens 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.

### Krav och uppföljning

Nedan ges exempel på trafiksäkerhetskrav som du som upphandlare kan ställa på de resor i tjänsten som leverantörens medarbetare gör till fots.

#### Exempel på krav och uppföljning



##### Policy och riktlinjer

**Krav:** Leverantören har policy och riktlinjer för resor i tjänsten där det tydligt framgår att tjänsteresor till fots ska genomföras på ett trafiksäkert sätt genom användning av för uppdraget lämplig skyddsutrustning (lämpliga skor, halkskydd, reflekterande kläder, reflexer etc.). Det finns också rutiner för att regelbundet informera medarbetarna om vikten av detta.

**Uppföljning:** Uppvisande av policy och beskrivning av rutiner.



# 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 [33]. 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 förslag på krav som kan ställas för säker cykling i tjänsten för leverantörens medarbetare.

## Cykelhjälm

Cykelhjälm är en huvudsak, brukar man säga. En grundläggande insats för ökad trafiksäkerhet är att du som upphandlare ställer krav på att leverantörernas medarbetare använder cykelhjälm när de cyklar i tjänsten, och att företaget tillhandahåller cykelhjälm till de tjänstecyklar som används, gärna personlig hjälm.

Den vanligaste typen av skada som orsakar dödsfall hos cyklister är huvudskador. Nästan hälften av alla cyklister som skadas mycket allvarligt har huvudskador. Cykelhjälm minskar risken för huvud-

skador med minst 50 procent, och två av tre allvarliga huvudskador kan undvikas om cyklisten använder hjälm. Om alla använde cykelhjälm skulle antalet cyklister som omkommer i trafiken kunna minska med 25 procent.

Cykelhjälm 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 [33].



## Cykeln, däck och underhåll

För säker cykling i tjänst är det viktigt att företaget ser till att tillhandahålla bra och ändamålsenliga cyklar som uppfyller EU-standarder. Cyklarna ska vara stabila med effektiva bromsar (gärna med ABS [34]), bra däck för säsongen, kedjeskydd, ringklocka, fungerande belysning fram och bak samt reflexer [35]. Enligt lagen ska en cykel alltid ha ringklocka och broms samt vid färd i mörker ska belysning och reflexer finnas [36].

För resor i tjänsten med cykel används ibland lastcykel. Ofta skiljer man på två- eller trehjuliga lastcyklar. Tvåhjulingar har en mer "normal" cykelkänsla. De kan köras snabbare, lutas i kurvor och är smidigare på trånga cykelbanor. Trehjulingar är bredare och tyngre. De tre hjulen ger mer stabilitet vid stillastående och i låga hastigheter, men de kan också ge en falsk känsla av stabilitet då hård kurvtagning kan sluta med att cykeln tippas [37].

Det är också viktigt att tjänstecyklarna förser med bra och anpassade däck utifrån det aktuella behovet. Genom att använda dubbäck på vintern förbättras greppet avsevärt. Rutinen bör vara att i samband med service av cyklarna, före och efter vintersäsongen, också vid behov byta däck.

Regelbunden service av cyklar som används i tjänsten är också viktigt. En rutin där tjänstecyklar ses över två gånger om året, före och efter vintersäsongen, bör vara ett minimikrav. Däremellan behövs rutiner för att kontrollera att utrustningen är hel och fungerar och att däcken har rätt lufttryck.

## Säker lastning av cykeln

I leverantörernas policy och riktlinjer för resor i tjänsten bör det framgå att cyklar ska lastas på rätt sätt. För standardcyklar innebär det att inte behöva hänga påsar eller väskor på styret. Arbetsgivaren bör förse cyklarna med lämplig utrustning för säker lastning, till exempel korgar eller väskor. För en lastcykel är det viktigt att inte lasta för mycket fram så att sikten skymms eller så att cykeln blir felbalanserad.

## Krav och uppföljning

Nedan ges exempel på trafiksäkerhetskrav som du som upphandlare kan ställa på de resor i tjänsten som leverantörens medarbetare gör med cykel.

### Exempel på krav och uppföljning



#### Policy och riktlinjer

**Krav:** Leverantören har policy och riktlinjer för resor i tjänsten där det tydligt framgår att tjänstesor med cykel ska ske på ett trafiksäkert sätt genom användning av cykelhjälm och för uppdraget lämpligt fordon och utrustning. Det finns rutiner för att regelbundet informera medarbetarna om vikten av detta.

**Uppföljning:** Uppvisande av policy och beskrivning av rutiner.

#### Cykelhjälm

**Krav:** Leverantören tillhandahåller cykelhjälm till de tjänstecyklar som används vid resor i tjänsten. Cykelhjälm ska vara testade och godkända enligt Konsumentverkets CE-normer och EU:s krav, EN1078. Hjälmar bör också ha MIPS-system (Multi-directional Impact Protection System).

Leverantören har riktlinjer och rutiner som säkerställer att medarbetare som cyklar i tjänsten använder cykelhjälm och annan skyddsutrustning.

**Uppföljning:** Uppvisande av riktlinjer och beskrivning av rutiner. Stickprovskontroller och/eller medarbetarundersökning kan göras för att följa upp medarbetarnas användning av hjälmarna.

#### Vinterdäck, utrustning och service på cyklar

**Krav:** De cyklar som används av leverantörens medarbetare i tjänsten ska ha vinterdäck när det råder vinterväglag och alltid fungerande utrustning som belysning och reflexer. Leverantören ska ha riktlinjer och rutiner som säkerställer kontinuerlig service av tjänstecyklar och säsongbyten av däck.

**Uppföljning:** Uppvisande av riktlinjer och beskrivning av rutiner. Eventuella stickprovskontroller.

#### Säker lastning av cykeln

**Krav:** Leverantören har riktlinjer och rutiner för säker lastning av cyklar, till exempel för hur man fördelar lasten rätt och inte överlastar. Det är exempelvis viktigt att lastlådor framför föraren inte blir för stora eftersom det begränsar förarens överblick i trafiken och orsakar stabilitetsproblem.

**Uppföljning:** Uppvisande av riktlinjer och beskrivning av rutiner.

# 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 är det 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 trafiksäkerhetskrav.

## Bälte under bussresan

Under bussresan är det viktigt att använda bälte. Resenärer som färdas i en buss som har sittplatser 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 rese-policy eller liknande styrande dokument för resor i tjänsten.

## Taxiresor

Trafiksäkerhetskrav kan också ställas på taxiresor som görs av leverantörernas medarbetare. 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 hastighetsefterlevnad. Exempel på sådan krav presenteras i avsnitt **Bil**.

## Krav och uppföljning

Nedan ges exempel på trafiksäkerhetskrav som du som upphandlare kan ställa på de resor i tjänsten som leverantörens medarbetare gör med buss eller taxi.

### Exempel på krav och uppföljning



#### Policy och riktlinjer

**Krav:** Leverantören har policy och riktlinjer för resor i tjänsten där det framgår att bälte ska användas vid resor med buss och taxi då detta är tillämpligt. Det finns rutiner för att regelbundet informera medarbetarna om vikten av detta. Vid taxiresor ska organisationens taxiavtal användas.

**Uppföljning:** Uppvisande av policy och beskrivning av rutiner.

#### Taxiavtal

**Krav:** Leverantören har taxiavtal som inkluderar trafiksäkerhetskrav på de fordon som används av taxibolagen och på hur fordonen framförs vad gäller hastighetsefterlevnad, bältesanvändning och andra relevanta trafiksäkerhetsfaktorer.\* Det finns rutiner för att följa upp efterlevnaden av taxiavtalet.

**Uppföljning:** Uppvisande av avtalsvillkor och beskrivning av rutiner.

\*) För mer information om fordonskrav och krav på relevanta trafiksäkerhetsfaktorer, se avsnittet **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

För resor i tjänsten med bil kan krav ställas på fordonen som används. Kraven i denna vägledning avser personbilar och lätta transportbilar (skåpbilar). Råd ges även för krav som kan ställas vad gäller hastighetsefterlevnad, alkohol- och drogpåverkan, bältesanvändning, trötthet och distraktion samt säker lastning. Dessa faktorer ska ingå i leverantörernas policy och riktlinjer för resor i tjänsten med tillhörande rutiner.

## Fordon och säkerhetssystem

### Personbilar och lätta transportbilar (skåpbilar)

Fordon som används i tjänsten ska vara säkra, både för föraren och för andra trafikanter. I regel hanteras miljö- och trafiksäkerhetskrav samlat, och inte var för sig, i verksamhetens fordonspolicy. Trafiksäkerhet bör hanteras som 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) [38] – eller ha motsvarande krockskydds- och kollisionundvikande 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. Skåpbilarna 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 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 [39]. 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 transportbilarna under 3,5 ton [40]. 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 leverantörernas verksamheter ska vara klassade som säkra (nivå platinum) enligt Euro NCAP för bästa säkerhetsstandard. Foto: Euro NCAP.

## Mer om fordonskrav

För personbilar och lätta transportbilar (skåpbilar) finns krav. **Förordningen (2020:486) om miljö- och trafiksäkerhetskrav för myndigheters bilar** [41] är styrande för statliga myndigheter, men även andra aktörer kan ta stöd i förordningen. Förordningen innebär att fordon som myndigheter köper in eller leasing ska ha alkohol- samt krockskydd och kollisionsundvikande system utifrån Euro NCAP (minst fem stjärnor). Förordningen avser även krav vid upphandling av bilhyra och taxiresor.

För kommuner och regioner finns ramavtal för fordon genom **Adda Inköpscentral** (ett företag inom SKR) [42]. Avtalet omfattar personbilar och transportfordon och ställer krav på både miljö och trafiksäkerhet.

**EU-direktiv** [43] ställer skarpa krav på en rad säkerhetssystem i fordon för alla nya fordonsmodeller från den 1 maj 2022 och även i existerande modellserier från maj 2024. Kraven innebär att flera säkerhetssystem blir obligatoriska, som hastighetsstödande ISA-system, system som bromsar automatiskt vid risk för kollision (autobroms), kurshållningssystem, trötthetsvarnare, en "svart låda" som registrerar uppgifter om fordonet om en krock sker samt möjlighet att lättare installera alkohol.

## 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 fordonsflotta 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.



Eldrivna arbetsfordon blir allt vanligare men det är svårt att ställa trafiksäkerhetskrav på dessa.

## Däck och underhåll

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.

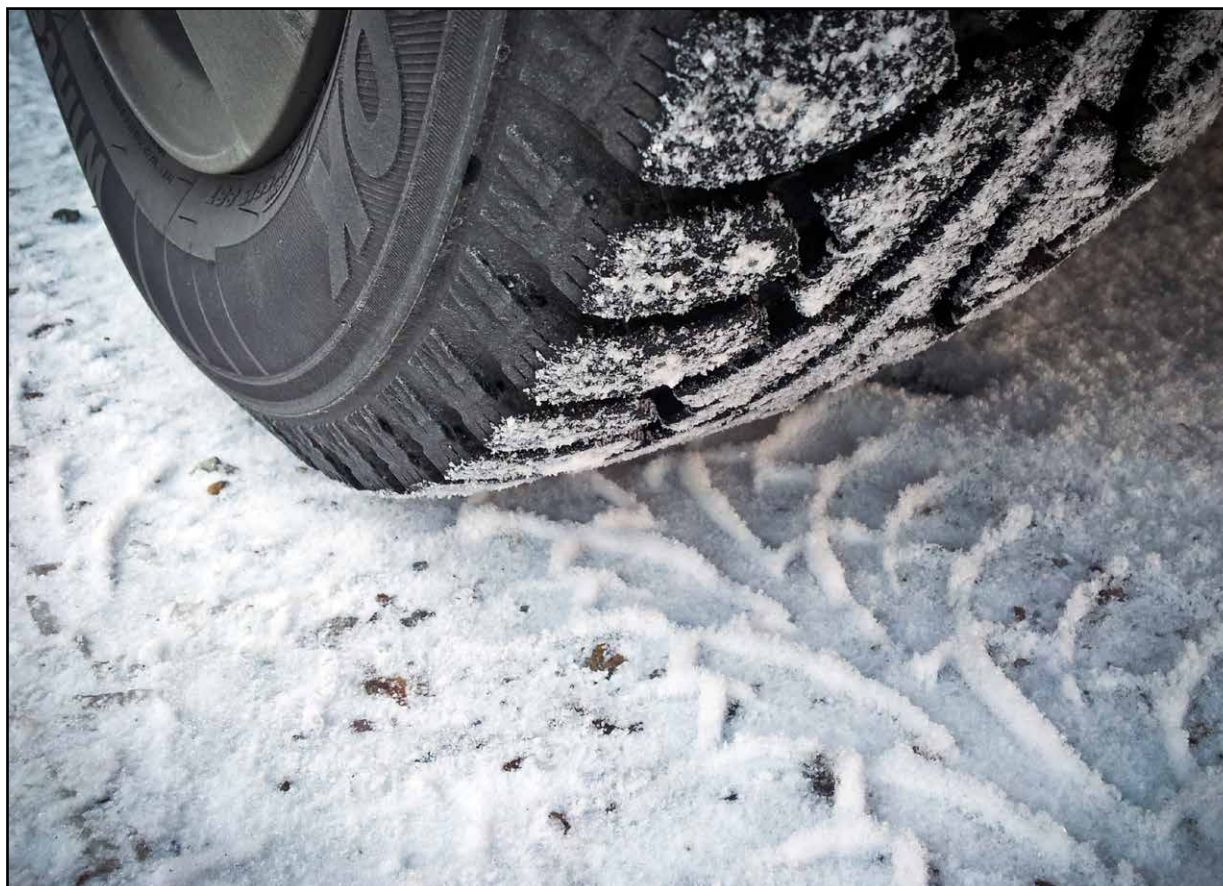
Under perioden 1 december–31 mars måste vinterdäck användas vid vinterväglag enligt lag. Generellt kan man säga att en bil utrustad med antisladdsystem (ESC) och dubbfria vinterdäck av nordisk modell har en bra säkerhet, oavsett var man kör i landet [44]. Mer detaljerade rekommendationer finns i tabellen nedan.

Rekommendationer enligt Folksam för val av vinterdäck utifrån bilens egenskaper (med eller utan antisladdsystem) och beroende på var i landet man främst kör [45].

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

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

Leverantören behöver ha rutiner för besiktning, underhåll och skötsel av fordonen. Regelbunden kontroll behöver göras av fordonen invändigt och utvändigt inklusive av fordonens säkerhetssystem. Därutöver är det också viktigt att medarbetarna har kunskap i bilens säkerhetssystem och om säker lastning så att fordonen och dess utrustning används på rätt sätt.



## Krav och uppföljning

Nedan ges exempel på krav som du som upphandlare kan ställa på fordonen som leverantörens medarbetare använder för resor i tjänsten.

Kraven som är rimliga att ställa på fordon och säkerhetssystem bör baseras på en marknadsanalys

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

### Exempel på krav och uppföljning



#### Personbilar

**Krav:** Personbilar som används av leverantörens medarbetare ska hålla högsta säkerhetsnivå, det vill säga kravnivån fem stjärnor enligt Euro NCAP. Om sådant säkerhetsintyg inte har utfärdats, ska personbilarna ha motsvarande krockskydds- och kollisionssundvikande egenskaper enligt intyg från tillverkare. Säkerhetsintyget får inte vara utfärdat längre tid tillbaka än 5 år.

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

#### Lätta transportbilar (skåpbilar)

**Krav:** Lätta transportbilar (skåpbilar) som används av leverantörens medarbetare ska vara klassade som säkra (nivå platinum) enligt Euro NCAP Commercial Van Ratings i senaste testomgången.

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

#### Systemstöd för hastighetsefterlevnad

**Krav:** Fordon som används av leverantörens medarbetare 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:** Fordon som används av leverantörens medarbetare 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 **Hastighetsefterlevnad**.

#### Alkolås

**Krav:** Fordon som används av leverantörens medarbetare 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:** Leverantören tillhandahåller alltid handsfree-utrustning till förarna genom personlig utrustning eller fordonsutrustning.

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

#### 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 redovisas under kontraktstiden. EU:s däckmärkningsstandard kan användas för att påvisa våtgreppsklass A-B och att vinterdäck är märkta "lämplig för snö- och istäckt väglag".

#### 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 redovisas under kontraktstiden.

## Hastighets- efterlevnad

Den som kör i tjänsten påverkar trafik-  
säkerheten 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 [46].

Hastigheten har stor betydelse för  
trafiksäkerheten. Olycksrisken ökar  
ju högre hastigheten är eftersom  
förarens möjlighet att reagera och  
avvärja olyckan minskar. Konsekvensen  
av en olycka är också starkt beroende  
av hastigheten. Nio av tio fotgängare  
överlever att bli påkörda i 30 km/tim,  
men vid 50 km/tim överlever endast  
två av tio.

Om alla höll hastigheten skulle cirka  
40 liv kunna sparas varje år i Sverige,  
och hundratals allvarliga skador kunna  
undvika [47]. Rätt hastighet och ett bra  
körsätt minskar också bränslekostnader  
och klimatavtryck.

## Krav och uppföljning

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

### Exempel på krav och uppföljning



#### Policy och riktlinjer

**Krav:** Leverantören har policy och riktlinjer för resor i tjänsten där  
det tydligt framgår att gällande hastighetsbestämmelser inte ska  
överskridas. Det finns rutiner för att informera förarna om vikten  
av hastighetsefterlevnad, och leverantören har en handlingsplan  
för hur hastighetsefterlevnaden ska förbättras över tid.

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

#### Hastighetsredovisning

**Krav:** Leverantören 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 ska medfölja för hantering av avvikelser.

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



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 den aktuella hastighetsgränsen eller begränsar hastigheten utifrån hastighetsgränsen. Ibland används **geofencing-baserade system** 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 hastighetsefterlevnaden under förutsättning att dataskyddsförordningen efterlevs. Genom att följa upp hastighetsefterlevnaden på aggregerad nivå skapas underlag för dialog om trafiksäkerhet. Det ger också underlag för uppföljning av insatser som görs i verksamheten 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 personskador i trafiken är det dock mer relevant att följa upp nyckeltal som rör 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 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)** [48], inte minst med hänsyn till **artikel 10** [49] 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 därför 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 [50].

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 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 olyckor i vägtrafiken. 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 [51].

Du som upphandlare kan ställa krav på att de fordon som används av dina leverantörer 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 [52].

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 nybiltillverkning. väntas ny nykterhetsstödande kamera-baserad teknik finnas i nyproducerade fordon från 2026.

Dina leverantörer ska i egenskap av arbetsgivare, också klargöra vilka interna regler och rutiner som



gäller om arbetstagare uppträder påverkade av alkohol eller andra berusningsmedel i arbetet. I en **alkohol- och drogpolicy** [53] 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 alkoholmissbruk. 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 **Fordon och säkerhetssystem**.

#### Exempel på krav och uppföljning



##### Alkohol- och drogpolicy

**Krav:** Leverantören ska ha en alkohol- och drogpolicy (separat eller som del i annan policy) som tillämpas i det dagliga arbetet. Leverantören ska ha metoder för att säkerställa att alkohol och droger inte förekommer i arbetet.

**Uppföljning:** Uppvisande av policy och beskrivning av metoder.

##### Alkolås

**Krav:** Fordon som används av leverantörens medarbetare 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.

## 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.

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.

Bältesanvändning är en fråga att inkludera i leverantörens resepolicy eller liknande styrande dokument som rör 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).

## Krav och uppföljning

Nedan ges exempel på krav som kan ställas för att öka användningen av bälte hos leverantörernas medarbetare vid resor i tjänsten.

### Exempel på krav och uppföljning



#### Policy och riktlinjer

**Krav:** Leverantören har policy och riktlinjer för resor i tjänsten där det tydligt framgår att bälte ska användas vid bilkörning. Det finns också rutiner för att regelbundet informera förarna om vikten av bältesanvändning.

**Uppföljning:** Uppvisande av policy och beskrivning av rutiner.

#### Uppföljning av bältesanvändning

**Krav:** Leverantören ska ha metoder för att regelbundet följa upp att förarna använder bälte vid bilkörning.

**Uppföljning:** Beskrivning av metoder.



## Trötthet och distraktion

Trötthet som olycksorsak uppmärksammas allt mer. Enligt lag får man inte köra om man på grund av trötthet inte kan framföra fordonet på ett betryggande sätt [54].

Även distraktion kan leda till trafikolyckor. Omkring 20–30 procent av dödsolyckorna i vägtrafiken är relaterade till trötthet 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 [55].

Upphandlare kan ställa krav på att verksamheten har policy och riktlinjer för hantering av mobiltelefonsamtal och andra uppgifter i fordonet. Medarbetare behöver också informeras och påminnas.

De fordon som används bör stödja trafik-säkra beteenden, till exempel med handsfree-utrustning. Verksamheten 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 på att bilen ska kunna detektera och varna eller ingripa vid distraktion och trötthet. På sikt kommer dessa krav även omfatta skåpbilar och tunga lastbilar.

## Krav och uppföljning

Nedan ges exempel på krav som du som upphandlare kan ställa för att minska risken för trötthet och distraktion i trafiken under leverantörens resor i tjänsten. Krav som rör teknikstöd i fordonen finns även i avsnittet **Fordon och säkerhetssystem**.

### Exempel på krav och uppföljning



#### Policy och riktlinjer

**Krav:** Leverantören har policy och riktlinjer för resor i tjänsten där det tydligt framgår att förare inte ska använda mobiltelefon eller annan handhållen utrustning under körning. Det finns också rutiner för att informera förarna om vikten av detta.

**Uppföljning:** Uppvisande av policy och beskrivning av rutiner.

#### Handsfree-utrustning i fordon

**Krav:** Leverantören tillhandahåller handsfree-utrustning till förarna genom personlig utrustning eller fordonsutrustning.

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

## Säker lastning

I både personbilar och skåpbilar är det viktigt att förankra lasten för att inte lasten ska utgöra en fara vid kraftig inbromsning eller kollision [56]. Yrkesgrupper som exempelvis hantverkare lastar ofta saker som är tunga, vassa och ibland även explosiva (gasflaskor) i skåpbilen. Säker lastning blir då extra viktigt. På Folksam's webbplats [57] finns information och råd om säker lastning av hantverksbilar.

## Krav och uppföljning

Nedan ges exempel på krav som kan ställas vad gäller säker lastning av de fordon som används av leverantörens medarbetare för resor i tjänsten.

### Exempel på krav och uppföljning



#### Säker lastning

**Krav:** Leverantören ska ha riktlinjer och rutiner för säker lastning av de fordon som medarbetarna använder i tjänsten.

**Uppföljning:** Uppvisande av policy och beskrivning av rutiner.

# 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). Verksamheters 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 ] Arbetsmiljöverkets webbsida om säkerhet i trafiken:  
<https://www.av.se/halsa-och-sakerhet/sakerhet-i-trafiken/>
- [ 9 ] Arbetsmiljöverkets webbsida om arbetslivskriminalitet:  
<https://www.av.se/arbetsmiljoarbete-och-inspektioner/arbetslivskriminalitet/>
- [ 10 ] Arbetsmiljöverkets webbsida om upphandling och arbetsmiljö:  
<https://www.av.se/arbetsmiljoarbete-och-inspektioner/arbetsgivarens-ansvar-for-arbetsmiljon/upphandling-och-arbetsmiljo/>
- [ 11 ] Upphandlingsmyndighetens webbsida om offentlig upphandling:  
<https://www.upphandlingsmyndigheten.se/om-offentlig-upphandling/>
- [ 12 ] Nationella upphandlingsstrategin:  
<https://www.upphandlingsmyndigheten.se/styra-och-leda-inkopsverksamhet/nationella-upphandlingsstrategin>
- [ 13 ] Upphandlingsmyndighetens webbsida om att förbereda upphandling:  
<https://www.upphandlingsmyndigheten.se/inkopsprocessen/forbered-upphandling/>
- [ 14 ] Om olika typer av krav:  
<https://www.upphandlingsmyndigheten.se/inkopsprocessen/genomfor-upphandlingen/krav-pa-foremalet-for-upphandlingen/>
- [ 15 ] Om olika sätt att hantera kravställandet:  
<https://www.upphandlingsmyndigheten.se/inkopsprocessen/genomfor-upphandlingen/>
- [ 16 ] Om särskilda kontraktsvillkor:  
<https://www.upphandlingsmyndigheten.se/inkopsprocessen/genomfor-upphandlingen/sarskilda-kontraktsvillkor/>
- [ 17 ] Om sanktioner:  
<https://www.upphandlingsmyndigheten.se/inkopsprocessen/realisera-avtalet/genomfor-uppfoljningen/>
- [ 18 ] 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/>
- [ 19 ] ISO 39001:  
<https://www.sis.se/produkter/foretagsorganisation/foretagsorganisation-och-foretagsledning-ledningssystem/ledningssystem/ssiso390012012/>
- [ 20 ] ISO 45001:  
<https://www.sis.se/produkter/miljo-och-halsoskydd-sakerhet/arbetsplatsakerhet-industrihygien/ss-en-iso-450012023>
- [ 21 ] FIA Road Safety Index:  
<https://www.fia.com/fia-road-safety-index>
- [ 22 ] Föreskrifterna om systematiskt arbetsmiljöarbete:  
<https://www.av.se/arbetsmiljoarbete-och-inspektioner/arbets-med-arbetsmiljon/systematiskt-arbetsmiljoarbete>
- [ 23 ] Arbetsmiljöverkets webbplats:  
<https://www.av.se>
- [ 24 ] 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/>
- [ 25 ] Arbetsmiljöverkets webbsida om säkerhet i trafiken:  
<https://www.av.se/halsa-och-sakerhet/sakerhet-i-trafiken/>
- [ 26 ] Checklistor på Prevents webbplats:  
<https://www.prevent.se/jobba-med-arbetsmiljo/checklistor/>
- [ 27 ] Suntarbetsliv:  
<https://www.suntarbetsliv.se/>

## Källhänvisningar fortsättning

- [28] REMM (Resfria möten i myndigheter):  
<https://www.remm.se/>
- [29] Brolin, K. (2022). Cykelolyckor i arbetslivet. KB Science AB.  
<http://trafikverket.diva-portal.org/smash/record.jsf?pid=diva2:1838324>
- [30] 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/>
- [31] 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>
- [32] Trafikverket Publikation 2017:102. Gemensam inriktning för säker gångtrafik 1.0.  
<https://trafikverket.diva-portal.org/smash/record.jsf?pid=diva2%3A1363685&dswid=1486>
- [33] 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=-2498>
- [34] Information om låsningsfria bromsar (ABS) finns på  
<https://www.bosch.com/de/stories/ebike-abs/> och <https://www.crescent.se/teknologi>
- [35] NTF:s konsumentupplysning om cyklar:  
<https://ntf.se/konsumentupplysning/cyklar/>
- [36] Transportstyrelsens webbsida om fordonsregler för cyklar:  
<https://www.transportstyrelsen.se/sv/vagtrafik/Fordon/Fordonsregler/Cykel/>
- [37] Lastcykelguiden:  
<https://renaresan.projektetfossilfritt2030.se/lastcykelguiden/>
- [38] Euro NCAP:s webbplats:  
<https://www.euroncap.com/>
- [39] Euro NCAP:s säkerhetsbetyg för skåpbilar:  
<https://www.euroncap.com/en/truck-van-safety/commercial-van-ratings>
- [40] Folksam transportbilslista:  
<https://www.folksam.se/forsakringar/bilforsakring/kopa-bil/folksam-transportbillista>
- [41] 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/](https://www.riksdagen.se/sv/dokument-och-lagar/dokument/svensk-forfattningssamling/forordning-2020486-om-miljo--och_sfs-2020-486/)
- [42] Adda Inköpscentral:  
<https://www.adda.se/upphandling-och-ramavtal/ramavtal-och-avtalskategorier/fordon/>
- [43] EU-direktiv för säkerhetsstandard hos fordon:  
[https://ec.europa.eu/commission/presscorner/api/files/document/print/en/ip\\_22\\_4312/IP\\_22\\_4312\\_EN.pdf](https://ec.europa.eu/commission/presscorner/api/files/document/print/en/ip_22_4312/IP_22_4312_EN.pdf)
- [44] Trafikverkets webbsida om däck:  
<https://www.trafikverket.se/resa-och-trafik/trafiksakerhet/sakerhet-pa-vag/dack/>
- [45] Folksam webbsida om att välja rätt vinterdäck:  
<https://www.folksam.se/forsakringar/bilforsakring/undvik-skador/valja-ratt-vinterdack>
- [46] Folksam Forskning (2022). Yrkestrafikens hastighetsefterlevnad 2022.  
<https://mb.cision.com/Main/17679/3615821/1615980.pdf>
- [47] Trafikverkets webbsida om hastighet och krockvåld:  
<https://www.trafikverket.se/resa-och-trafik/trafiksakerhet/sakerhet-pa-vag/hastighetsgranser-pa-vag/hastighet-och-krockvald/>
- [48] Dataskyddsförordningen (GDPR) på svenska:  
<https://www.imy.se/verksamhet/dataskydd/det-har-galler-enligt-gdpr/introduktion-till-gdpr/dataskyddsförordningen-i-fulltext/>
- [49] Integritetsskyddsmyndighetens ställningstagande rörande artikel 10 i dataskyddsförordningen:  
<https://www.imy.se/publikationer/rattsligt-stallningstagande-imyrs-20211/>
- [50] Integritetsskyddsmyndighetens webbsida för ärenden avseende personuppgifter som rör lagöverträdelser:  
<https://www.imy.se/verksamhet/dataskydd/det-har-galler-enligt-gdpr/personuppgifter-som-ror-lagovertradelser>
- [51] Trafikverkets webbsida om alkohol och narkotika i trafiken:  
<https://www.trafikverket.se/resa-och-trafik/trafiksakerhet/sakerhet-pa-vag/alkohol-och-narkotika-i-vagtrafiken>
- [52] MHF:s handbok för införande av alkohol och alkoholkontroller i arbetslivet:  
<https://www.mhf.se/handbok-alkolas/>
- [53] Prevents webbsida om alkohol- och drogpolicy:  
<https://www.prevent.se/jobba-med-arbetsmiljo/osa/alkohol-och-andra-droger/>
- [54] 3 kap. 1 § Trafikförordningen (1998:1276)  
[https://www.riksdagen.se/sv/dokument-och-lagar/dokument/svensk-forfattningssamling/trafikforordning-19981276\\_sfs-1998-1276/](https://www.riksdagen.se/sv/dokument-och-lagar/dokument/svensk-forfattningssamling/trafikforordning-19981276_sfs-1998-1276/)
- [55] 4 kap. 10 e § Trafikförordning (1998:1276).  
[https://www.riksdagen.se/sv/dokument-och-lagar/dokument/svensk-forfattningssamling/trafikforordning-19981276\\_sfs-1998-1276/](https://www.riksdagen.se/sv/dokument-och-lagar/dokument/svensk-forfattningssamling/trafikforordning-19981276_sfs-1998-1276/)
- [56] Trafikverkets webbsida om säker lastning av bilen:  
<https://www.trafikverket.se/resa-och-trafik/trafiksakerhet/sakerhet-pa-vag/sakerhet-i-bil/lasta-bilen-sakert/>
- [57] Folksam information och råd för säker lastning av hantverksbilar:  
<https://www.folksam.se/forsakringar/bilforsakring/trafikforskning/hantverksbilar-krocktest>



I SAMARBETE MED



ARBETSMILJÖ  
VERKET



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