



VÄGLEDNING FÖR TRAFIKBESTÄLLARE:

Trafiksäkra persontransporter på väg

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

Dokumenttitel: Vägledning för trafikbeställare: Trafiksäkra persontransporter på väg

Utgivningsdatum: september 2025
Utgivare: Trafikverket

Framtagen av:
Hanna Wennberg, Trivector Traffic AB
Frida Odbacke, Trivector Traffic AB
PG Andersson, Trivector Traffic AB
Fredrik Gustafsson, Trafikverket
Anna Tunmarker, Trafikverket
Richard Wester, Arbetsmiljöverket

Kontaktperson: Fredrik Gustafsson

Publikationsnummer: 2023:169
ISBN: 978-91-8045-226-7




Foto: Johner bildbyrå, Mostphotos och Stellan Stephenson
Omslagsfoto: Thomas Harryson
Illustration: Trafikverket, Form och event

Hej Trafikbeställare!

Beställer er verksamhet persontransporter? Då är den här vägledningen för er. Den riktar sig till trafikbeställare och ger stöd för hur ni kan ställa krav så att transportererna blir så trafiksäkra som möjligt. Att arbeta för trafiksäkra persontransporter handlar både om kvalitets-säkring av leveranserna och är en väsentlig del i ert hållbarhetsarbete.

Vägledningen ger råd för persontransporter som exempelvis buss i linjetrafik och beställningstrafik, skolskjuts och serviceresor (till exempel färdtjänst och sjukresor). Råden rör persontransporter som utförs med bussar, taxibilar och specialfordon vid serviceresor.

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

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

Översikt

● ● ● VARFÖR STÄLLA KRAV PÅ TRAFIKSÄKERHET?

Många skäl att ställa krav på trafiksäkra persontransporter	5
Persontransporterna påverkar trafiksäkerheten	5
Branschen vill ha sjysta villkor	6
Beställare kan ställa krav och ge förutsättningar	6
Hållbart på alla sätt	7

● ● ● ALLMÄNT OM KRAV

Allmänt om krav	8
Krav kan ställas på olika persontransporter	8
Alla beställare har ansvar	9
Uppdragsgivares ansvar för arbetsmiljön	9
Offentlig upphandling	10
Bra att tänka på	11

● ● ● OMRÅDEN FÖR DIALOG, KRAV OCH UPPFÖLJNING

Systematiskt trafiksäkerhetsarbete och certifiering	13
Vikten av systematik och ledarskap	13
Förutsättningar för trafiksäkra persontransporter	17
Rutter och tidsplanering	17
Väder och väglag	18
Dialog med trafikutförare och väghållare	18
Fordonsflottan	20
Fordon och säkerhetssystem	20
Däck	24
Underhåll och kontroll av fordon	24
Körsätt och förare	25
Hastighetsefterlevnad	25
Alkohol- och drogpåverkan	27
Trötthet och distraktion	28
Bältesanvändning hos förare	29
Säker lastning	30
Utbildning	31
Resenärerna	32
Sittplats i buss	32
Bältesanvändning hos resenärer	32
Barn i buss	34
Barn i taxifordon	34
Skolskjuts	35
Särskilda behov	35
Källhänvisningar	36

Många skäl att ställa krav på trafiksäkra persontransporter

Persontransporterna påverkar trafiksäkerheten

Persontransporterna påverkar trafiksäkerheten för både förare och resenärer. En stor del av persontransporterna sker också i trafikmiljöer där påverkan på andra trafikanters säkerhet är påtaglig.

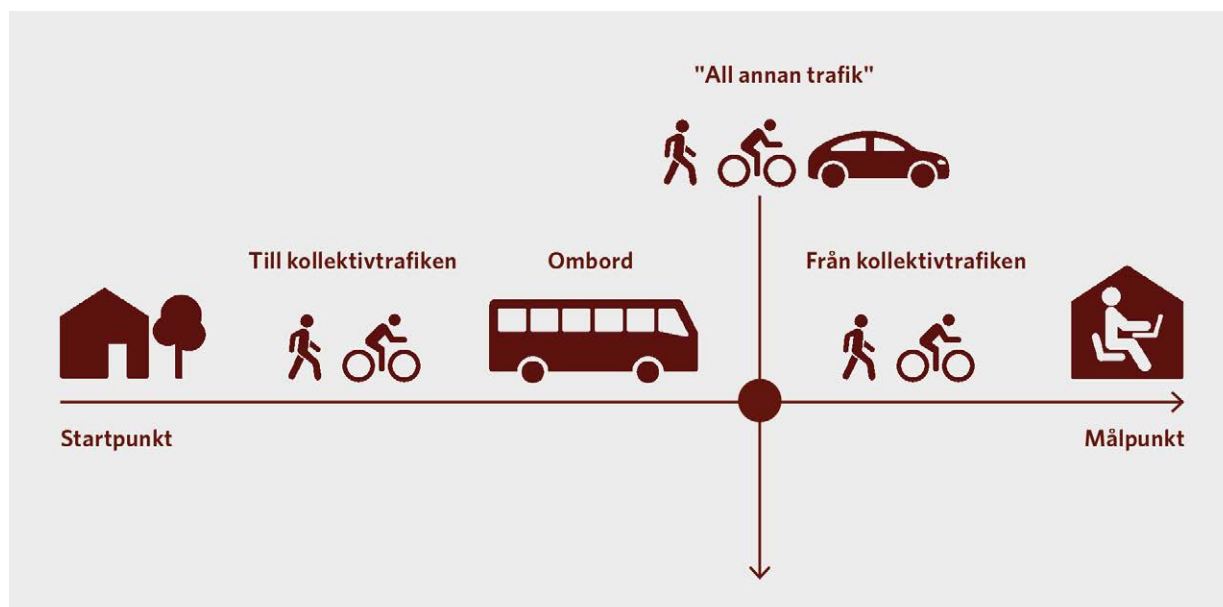
Trafiksäkra persontransporter är därför en viktig pusselbit i det gemensamma arbetet för **Nollvisionen** (se ruta till höger). Cirka 115 personer per år omkommer eller skadas svårt i olyckor där förare med taxilegitimation är inblandad. Motsvarande siffra för olyckor där en buss är inblandad är 62 personer per år [1]. Det finns i detta utmaningar vad gäller till exempel hastighetsefterlevnad och bältesanvändning bland resenärer.

För resenärerna är det självklart med ett **hela-resan-perspektiv**. Det innebär att flera aktörer behöver verka för ökad trafiksäkerhet i alla resans delar – från resenärens startpunkt till resenärens målpunkt. Det finns till exempel betydande olycksrisk på vägen till och från bussen, och resenärerna kan skadas allvarligt om de faller omkull ombord på bussen [2].



NOLLVISIONEN
TILLSAMMANS
RÄDDAR VI LIV

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



Persontransporterna påverkar trafiksäkerheten för förare, resenärer och andra trafikanter. För resenärer finns också ett hela-resan-perspektiv där olyckor kan ske på väg till och från fordonet eller hållplatsen.



Branschen vill ha sjysta villkor

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

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

Beställare kan ställa krav och ge förutsättningar

Företag, organisationer och myndigheter som köper persontransporter påverkar trafiksäkerheten. Drygt 90 procent av all busstrafik handlas upp av regionala kollektivtrafikmyndigheter, länstrafikbolag och kommuner [4]. Genom att ställa krav på hur transporterna utförs och på de fordon som används, kan transporterna göras mer trafiksäkra för förare, resenärer och samhället i stort.

Som beställare råder ni också ofta över förutsättningar för persontransporterna, som till exempel rutter och tidsplanering. Många beställare är inte tillräckligt medvetna om hur dessa förutsättningar faktiskt påverkar trafiksäkerheten. Dialogen med trafikutförare är därför viktig, både för att kunna ställa rimliga, ändamålsenliga krav och för att skapa förutsättning att också kunna leverera trafiksäkra persontransporter.

Denna vägledning ger råd för både kravställandet och förutsättningarna. Vägledningen har fokus på grundläggande faktorer som har stor betydelse för trafiksäkerheten såsom hastighetsefterlevnad, alkohol- och drogpåverkan, bältesanvändning hos förare och resenärer samt säkra fordon. En del av dessa faktorer är lagstadgade i trafikförordningen [5]. Erfarenheter visar dock att det inte räcker att ställa krav på att "gällande lagar och regler ska följas". Det behövs mer än så vad gäller efterfrågan och systematik.

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

Hållbart på alla sätt

Trafiksäkerhet är en hållbarhetsfråga, och ingår i de globala hållbarhetsmålen i **Agenda 2030** (se ruta nedan). Många verksamheter påverkar trafiksäkerheten och det gäller inte minst de som beställer persontransporter.

Betydelsen av att organisationer tar ansvar för sin påverkan på trafiksäkerheten pekas ut i deklARATIONER som undertecknats av världens länder, däribland Sverige. Att arbeta för trafiksäkra resor och transporter framhålls alltmer som en väsentlig del i organisationers arbetsmiljöarbete och/eller hållbarhetsarbete [6].

Ambitionen är att råden för ökad trafiksäkerhet som finns i denna vägledning ska inarbetas tillsammans med

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

Agenda 2030 [7] antogs av FN:s medlemsländer 2015 och innehåller sjutton globala mål för en hållbar utveckling som ska uppnås till år 2030.

Trafiksäkerhet är en del av mål 3 (God hälsa och välbefinnande) genom att delmål 3.6 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).



Det finns många positiva synergier mellan trafiksäkerhet och andra hållbarhetsaspekter, både ur ett samhällsperspektiv och ett verksamhetsperspektiv [8].

Allmänt om krav

Krav kan ställas på olika persontransporter

Det finns många olika former av persontransporter. Det innebär också olika förutsättningar och möjligheter för er som beställare att ställa krav på transporten. För offentliga upphandlare av busstrafik i linjetrafik, skolskjuts och serviceresor finns goda möjligheter att påverka trafiksäkerheten. Men även vid beställning av andra typer av buss- och taxiresor finns möjlighet att ställa krav på trafiksäkerhet.

För företagsavtalade taxiresor (taxiavtal) finns det råd i Vägledning för arbetsgivare: Trafiksäkra resor i tjänsten [9].

Olika former av persontransporter

Upphandlad busstrafik i linjetrafik är den dominerande verksamheten i bussbranschen. Vid upphandling av buss i linjetrafik finns möjligheter att ställa krav på bland annat trafiksäkerheten. Därutöver finns **kommersiell buss i linjetrafik**. Den regionala kollektivtrafikmyndigheten i varje län, region eller kommunalförbund är ansvarig för kollektivtrafiken och beslutar om det regionala trafikförsörjningsprogrammet som ska beakta all befintlig kollektivtrafik, såväl upphandlad som kommersiell. Utförarna av upphandlad buss i linjetrafik är i regel större trafikföretag men det förekommer även olika konstellationer av samarbetande bussbolag, så kallade samverkansbolag.

Turist- och beställningstrafik körs av de flesta bussföretag och för många är det den huvudsakliga inriktningen på verksamheten. Det är en komplex verksamhet med många olika regelverk att förhålla sig till, särskilt vid

utlandstrafik och arrangerande av paketresor. För beställare av denna typ av bussresor finns möjlighet att ställa trafiksäkerhetskrav.

Skolskjuts beställs av en offentlig upphandlare, till exempel genom den regionala kollektivtrafikmyndigheten. Det finns också enskilda kommuner som upphandlar skolskjuts. Omkring 450 000 barn och ungdomar reser dagligen med skolskjuts i buss, taxi eller andra färdmedel. I upphandling av skolskjuts är det viktigt att ställa krav för hur trafiken ska utföras på ett trafiksäkert sätt.

Serviceresor är ett samlingsnamn för olika resor som helt eller delvis betalas av samhället. De vanligaste resorna är färdtjänstresor, men till serviceresorna hör vanligen också sjukresor och omsorgsresor av olika slag, till exempel till dagvård.



Foto: Eddie Löthman, Västtrafik

Alla beställare har ansvar

Alla beställare har möjligheter att ställa krav. Organisationer inom offentlig sektor måste förhålla sig till regler för offentlig upphandling, medan privata aktörer är friare i hur de kan förhandla och ställa krav. Både offentliga och privata beställare behöver dock förhålla sig till lagstadgade regler om beställaransvar.

Beställaransvar enligt yrkestrafiklagen

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

Som ett led i att komma till rätta med missförhållanden inom den yrkesmässiga trafiken finns det regler om beställaransvar. De gäller samtliga aktörer som i något led har avtalat om en transport. Dessutom finns en undersökningsplikt för den som ingått avtal för den faktiska transporten. Reglerna om beställaransvar innebär att den som har beställt en otillåten transport kan dömas för brott. Det är därför viktigt att undersöka och följa upp att trafikutföraren har trafiktillstånd i enlighet med yrkestrafiklagen. Mer information finns på Transportstyrelsens webbplats [10].

Det finns möjlighet att använda **Behörighetskontroll Yrkestrafik (BKY)** som är ett digitalt system för kontroll av förarbehörigheter och trafiktillstånd [11]. Systemet är utvecklat av Svenska Taxiförbundet och Transportstyrelsen i samarbete med Sveriges Bussföretag och Sveriges Åkeriföretag. Genom att trafikföretagen ansluter sig till tjänsten sköts kontrollen av förarbehörigheter och trafiktillstånd automatiskt.

Kom ihåg att yrkestrafiktillstånd inte behöver innebära att trafikutföraren bedriver ett systematiskt trafiksäkerhetsarbete, eftersom det inte ställs uttryckliga krav på det för att få yrkestrafiktillstånd.

Uppdragsgivares ansvar för arbetsmiljön

Trafiksäkerhet är en arbetsmiljöfråga för yrkesförare och alla andra som kör i tjänsten. Det är arbetsgivaren som har ansvar för arbetsmiljön, enligt arbetsmiljölagen. Om man som arbetsgivare har medarbetare som vistas eller färdas i trafiken under arbetstid så ska trafiksäkerhetsrisker hanteras inom ramen för det systematiska arbetsmiljöarbetet, precis som andra arbetsmiljörisker [12].

Beställare har generellt inget arbetsmiljöansvar kopplat till de transporter som utförs av trafikföretaget. Men genom att ställa krav kan ni bidra till en bättre arbetsmiljö och motverka osund konkurrens i arbetslivet. Det innebär också en möjlighet att motverka arbetslivskriminalitet [13]. 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 trafikutföraren arbeta med i olika sammanhang, inte minst som en del i arbetsmiljöarbetet. Information och stöd riktat till upphandlare finns också att få genom **Arbetsmiljöverket** [14]





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 finns fyra upphandlingslagar, men de flesta inköp och upphandlingar som rör transporter genomförs enligt lagen om offentlig upphandling (**LOU**) och lagen om upphandling inom områdena försörjningssektorerna (**LUF**). Mer information och stöd om offentlig upphandling finns att få genom **Upphandlingsmyndigheter** [15].

För att utveckla offentlig upphandling har en nationell upphandlingsstrategi med sju inriktningsmål tagits fram [16]. Dessa kan upphandlande myndigheter och enheter arbeta utifrån för att utveckla sitt strategiska arbete med offentliga inköp. Att arbeta med trafiksäkerhetskrav kan svara mot flera av dessa inriktningsmål, inte minst inriktningsmål 7 om att offentlig upphandling ska bidra till ett socialt hållbart samhälle.



Bra att tänka på

För er som beställer persontransporter finns det en del generella saker att tänka på. Det gäller framför allt offentliga beställare, men även privata beställare kan ta stöd i råden nedan. Råden har hämtats från Upphandlingsmyndigheten och Partnersamverkan för en förbättrad kollektivtrafik (se ruta på sidan 12).

Marknadsanalys och dialog med leverantörer

Kraven på persontransporternas trafiksäkerhet kan ställas utifrån er verksamhets behov och marknadens mognadsgrad. Ett bra sätt för er att ta reda på vilka krav som är rimliga att ställa är att göra en **marknadsanalys** och **föra dialog med leverantörerna**. Det är också bra för att förbereda marknaden 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 [17].

Under avtalstiden är det också viktigt att föra en dialog med trafikutföraren för att åstadkomma förändring, särskilt när förändring inte går att kravställa på ett rimligt sätt. Det är också viktigt med dialog om de övergripande förutsättningarna, se avsnittet **Förutsättningar för trafiksäkra persontransporter**.

Stegvist införande av krav

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

Olika krav som kan ställas

Det finns olika typer av krav på föremålet för upphandlingen [18].

- **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 [19].

- **Kvalificeringskrav** är lägsta krav för att komma vidare i en upphandling.
- **Utvärderingskrav** är krav som används vid anbudsutvärdering och tilldelning.
- **Särskilda kontraktsvillkor** är ett krav som leverantören ska uppfylla under kontraktstiden men som inte behöver vara uppfyllt när anbudet på upphandlingen lämnas in. Ofta förknippas det med arbetsrätt, miljökrav och andra hållbarhetskrav, men det kan även vara andra typer av krav. Till exempel kan det ge trafikutföraren möjlighet att utveckla sin fordonsflotta efterhand [20].

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

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

Uppföljning av kraven

Att ställa relevanta krav är bra, men det är minst lika viktigt att ni som trafikbeställare 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 vilka trafiksäkerhetskrav ni kan ställa och hur ni kan följa upp dem.

Det är viktigt att ni fastställer hur kraven ska följas upp redan när ni formulerar dem. Ni behöver också säkerställa att ni har de rutiner som krävs för uppföljningen. För att underlätta för uppföljningen kan ni komplettera med krav på vilka sammanställningar eller underlag som ska levereras och hur ofta.

Ni kan till exempel ställa krav på **avvikelse rapportering** för de persontransporter som genomförs. Det kan exempelvis vara för avvikelser mot gällande hastighetsbestämmelser. På så vis är det inte enbart kravställaren

som ska kontrollera att leveransen svarar mot beställningen. Det blir i stället ett delat ansvar, där leverantören ska rapportera eventuella avvikelser och redovisa vilken metod som används för att följa upp avvikelser.

Avvikelser och brister av olika slag under avtalstiden behöver hanteras av beställaren. **Sanktioner** vid avvikelser kan vara prisavdrag, viten eller uppsägning av avtal [21]. Ibland kan även **bonus och incitamentsbaserade ersättningsmodeller användas** [22]. 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 inte uppfylls 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.

Andra stöd för beställare av persontransporter

Partnersamverkan för en förbättrad kollektivtrafik [23] är en samverkansarena för aktörer inom kollektivtrafikbranschen i Sverige. Bakom Partnersamverkan står de nationella branschorganisationerna Svensk Kollektivtrafik, Sveriges Bussföretag, Tågföretagen, Sveriges Kommuner och Regioner (SKR), Svenska Taxiförbundet samt Jernhusen. Gemensamt drivs projekt och aktiviteter för att förbättra kollektivtrafiken, bland annat genom att kommunicera och följa upp branschmål och att utveckla avtalsprocessen.

Partnersamverkan tillhandahåller modellavtal och vägledningar för upphandling av kollektivtrafik med buss samt för serviceresor och skolskjutsupphandling. Genom Bus Nordic tillhandahåller man även en rekommenderad standard för bussar inom Norden med en gemensam uppsättning av funktionskrav. Trafiksäkerhet är till stor del inarbetat i dessa stöd.

Kollektivtrafikens Avtalskommitté (KollIA), som är en del av Partnersamverkan för en förbättrad kollektivtrafik, har tagit fram modellavtal och annan vägledning som ska fungera som stöd vid upphandling av skolskjuts [24].

Sveriges Kommuner och Regioner (SKR) har gett ut Skolskjutshandboken [25] med regler, riktlinjer och skyldigheter som rör skolskjuts samt stöd och vägledning för färdtjänst och andra särskilda persontransporter [26].

Sveriges Bussföretag ger stöd för beställare och utförare av bussresor. Fyra foldrar finns på webbsidan som rör turist- och beställningstrafiken [27]:

- Boka bra buss
- Bussresor för barn och ungdomar
- Checklista för turist- och beställningstrafik
- Checklistor för trygga idrottsresor

Svenska Taxiförbundet har gett ut ett stödmaterial om taxi för upphandling av samhällsbetalda resor [28].

Transportfackens Yrkes- och Arbetsmiljönämnd (TYA) är ett samarbetsorgan mellan arbetsgivar- och arbetstagarorganisationer i transportsektorn. TYA ger kurser och tillhandahåller stödmaterial, till exempel har TYA tagit fram en branschnorm för taxi [29].

Systematiskt trafiksäkerhetsarbete och certifiering

Vikten av systematik och ledarskap

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

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

I kollektivtrafikbranschen arbetar man också med **trafikhändelserapportering (THR)** som en del i ett systematiskt trafiksäkerhetsarbete [30].

För att säkerställa att trafikutföraren bedriver ett systematiskt trafiksäkerhetsarbete kan ni ställa krav på **certifiering**. Genom att ställa krav på att trafikutföraren har ett systematiskt trafiksäkerhetsarbete i linje med ISO 39001, Säker Grön Taxi eller annan standard blir det lättare för er som trafikbeställare att veta att ni får en trafiksäker transport. Trafiksäkerhet ska för många verksamheter hanteras i arbetsmiljöarbetet och detta kan bedrivas i linje med ISO 45001. Läs mer om certifieringar för trafiksäkerhet i rutorna nedan.

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

Systematiskt trafiksäkerhetsarbete med ISO 39001



Sedan 2012 finns en ledningssystemstandard för vägtrafiksäkerhet som standardiserar och systematiserar arbetet med trafiksäkerhet, **ISO 39001** [31]. Standarden definierar inte något specifikt och slutgiltigt resultat som måste uppfyllas, utan baseras på ett arbetssätt för kontinuerlig förbättring och utveckling.

ISO 39001 utgår från ansvar, insikt och indikatorer.

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

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

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

Säker Grön Taxi



Säker Grön Taxi [32] är ett kvalitets- och miljöledningssystem som är utvecklat specifikt för taxi. Det följer grunderna för ISO 14001 och hjälper taxiföretag att styra transporterna mot en hög och jämn kvalitet med en minimal miljöpåverkan.

Systemet består av två delar: trafiksäkerhets- och kvalitetsdelen **Säker Taxi** och miljödelen **Grön Taxi**. Man kan också välja att arbeta med båda delarna samtidigt, det vill säga Säker Grön Taxi.

De som ansluter sig till systemet förbinder sig att göra en nulägesanalys, som ska utgöra underlag för upprättandet av en företagsanpassad verksamhetspolicy. Konkreta och mätbara mål för miljö- och kvalitetsarbetet ska sättas upp, och rutiner som säkrar att målen nås ska utarbetas.

Återkommande interna och externa revisioner säkerställer att problem i systemet rättas till och att miljö- och kvalitetsarbetet hålls levande. Den externa revisionen genomförs av en från Svenska Taxiförbundet fristående revisor.

FIA Road Safety Index

Med **FIA Road Safety Index** [33] kan organisationer mäta sitt fotavtryck när det gäller trafiksäkerhet på motsvarande vis som när koldioxidavtryck mäts (totala mängden utsläpp växthusgaser). Fotavtrycket kan användas för att sätta mål, formulera strategier och samla in nyckeltal till sin hållbarhetsredovisning.

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

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

Dessa steg behöver organisationen arbeta sig igenom för att skatta sitt index.

FIA RSI omfattar trafiksäkerhet för medarbetare, leverantörer och tredje part, det vill säga personer som drabbas av trafikolyckor som sker i företagets värdekedja.

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



Bildkälla: Afry/FIA Road Safety Index.

Krav och uppföljning

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

inte nödvändigtvis att konkreta åtgärder genomförs. Krav på certifiering bör därför kompletteras med mer specifika krav. Se nästföljande avsnitt i denna vägledning för förslag på krav på fordonen, hastighetsefterlevnad och andra trafiksäkerhetsfaktorer.

Exempel på krav och uppföljning



Trafiksäkerhetspolicy

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

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

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

Systematiskt trafiksäkerhetsarbete

Krav: Trafikutföraren ska för den verksamhet som berör uppdraget ha ett ledningssystem för vägtrafiksäkerhet som uppfyller kraven i ISO 39001 eller likvärdigt och som är certifierat av oberoende tredje part ackrediterat för certifiering enligt ISO 39001 eller likvärdigt. Ledningssystem för vägtrafiksäkerhet ska vara certifierat och i drift senast vid trafikstart.

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

Arbetsmiljöpolicy

Krav: En av trafikutföraren fastlagd arbetsmiljöpolicy ska finnas, vara kommunicerad och följas. Ledningen vid företaget ska ha kommunicerat den så att samtliga berörda anställda är väl bekant med den och känner till vad som gäller från arbetsmiljösynpunkt. En handlingsplan ska redovisa hur arbetsmiljöpolicyen följs upp och utvecklas.

Uppföljning: Trafikutföraren presenterar fastlagd arbetsmiljöpolicy och hur den tillämpas för beställaren under startmöte. Trafikutföraren ska årligen redovisa sin handlingsplan för beställaren och hur arbetsmiljöpolicyen följs upp och utvecklas.

Systematiskt arbetsmiljöarbete

Ett förebyggande systematiskt arbetsmiljöarbete främjar en bra och säker arbetsmiljö. Det skapar förutsättningar för en sund affärsrelation och för att kvaliteten i leverans av trafikuppdraget kan upprätthållas under kontraktstiden. Arbetsgivare ansvarar för att tillhandahålla en säker arbetsmiljö för medarbetarna enligt arbetsmiljölagen. Trafiksäkerhetsrisker ska därför, som andra arbetsmiljörisker, hanteras i det systematiska arbetsmiljöarbetet.

Krav: Trafikutföraren ska bedriva ett systematiskt arbetsmiljöarbete enligt Arbetsmiljöverkets föreskrifter för medarbetare som utför arbete inom uppdraget. Trafikutföraren ska ha en aktuell arbetsmiljöpolicy och fungerande arbetsätt och rutiner för ett systematiskt arbetsmiljöarbete.

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

Trafikhändelserapportering

Krav: Trafikutföraren ska ha ett system med rutiner för att undersöka, dokumentera och rapportera olyckor och tillbud. Rapporterade olyckor och tillbud ska återföras och hanteras i det systematiska trafiksäkerhetsarbetet och/eller arbetsmiljöarbetet. Samtliga trafikhändelser ska registreras i beställarens system för trafikhändelserapportering FRIDA eller liknande.

Uppföljning: Trafikutföraren ska varje månad rapportera en sammanställning över månadens avvikelser som rapporterats fördelade enligt de branschgemensamma kategorierna i FRIDA eller liknande.

Årlig trygghets- och säkerhetsredovisning

Krav: Trafikutföraren ska en gång per år för trafikbeställaren redovisa de policies, planer, handlingsprogram, rutiner och bestämmelser som företaget har i enlighet med krav. Syftet med redovisningen är att säkerställa kvaliteten på dokumenten/arbetet och att ge tillfälle för trafikbeställaren och trafikutföraren att gemensamt analysera och diskutera uppfyllelsen av de mål som finns fastlagda i dokumenten. **Uppföljning:** Årlig rapportering enligt krav.



Krav på standarder i offentlig upphandling

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

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

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

Ange i upphandlingsdokumenten att likvärdig märkning kommer godtas och att leverantören redan i anbudet ska presentera och motivera på vilket sätt den alternativa märkningen är likvärdig med den efterfrågade. Leverantören måste säkerställa att anbudet innehåller tillräcklig

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

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

På Upphandlingsmyndighetens webbplats finns mer information [34].

Förutsättningar för trafiksäkra persontransporter

Som trafikbeställare kan ni påverka förutsättningarna för trafiksäkra persontransporter. I detta avsnitt behandlas rutter och tidsplanering samt väder och vägslag. Dialogen med trafikutförare och väghållare är viktig för att hitta effektiva och trafiksäkra lösningar kring dessa förutsättningar.

Rutter och tidsplanering

Stressade situationer för föraren kan påverka trafiksäkerheten negativt. Till exempel kan en för snävt planerad tidtabell pressa föraren till att överskrida hastighetsbegränsningarna. En realistisk tidtabellplanering och planering av körningar är därför viktigt för att motverka stress.

I vissa fall finns ekonomiska incitament för punktlighet i avtalet mellan beställare och trafikutförare. Incitamenten skapar drivkrafter för att nå målsättningar, men det är samtidigt viktigt att incitamenten inte riskerar att bidra till en minskad trafiksäkerhet genom exempelvis hastighetsöverskridanden eller att pressa föraren till att ta ombord för många resenärer.

Ansvar för tidtabellplaneringen när det gäller upphandlad buss i linjetrafik ser olika ut. I vissa fall finns ett delat ansvar där beställaren planerar tidtabellen och trafikutföraren trafikeringen, men i många fall är det trafikutföraren som planerar både tidtabell och omlopp.

Även inom beställningstrafiken kan det förekomma tidspressade situationer. Exempelvis vid anslutningar

till färjetrafik eller vad gäller kör- och vilotider och förarbyten vid längre bussresor. För att motverka att denna typ av situationer uppkommer behöver det finnas en dialog mellan utförare och beställare samt en rutin för hur föraren ska agera om planeringen inte håller.

För taxitrafiken sätts ofta förutsättningarna för transporten genom beställningarna till beställningscentralen. Ansvar för beställningscentralen ser olika ut; ibland ligger ansvaret hos utföraren, ibland hos beställaren. Oavsett ligger ett stort ansvar hos personalen på beställningscentralen att inte skicka beställningar som ger bristande förutsättningar för en säker körning. Även valet av körvägar har betydelse. Det är också viktigt att taxiföretaget har tydliga riktlinjer för hastighetsefterlevnad och rutiner hur förarna ska agera om det exempelvis förekommer påtryckning från kunder om att köra in tid.

Vid färdtjänstresor ska föraren även hinna vara behjälplig vid på- och avstigning för resenärer med olika behov av stöd. Det kan bidra till att stressade situationer uppkommer.

Geofencing som verktyg för ökad trafiksäkerhet

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

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

Geofencing används i olika sammanhang och har stor potential, framförallt inom nyttotrafiken såsom kollektiv-

trafik, taxi och godstransporter. Upphandlare kan ställa funktionskrav i upphandling som innebär att geofencing ska användas för att reglera vissa villkor, till exempel hastighetsefterlevnad.



Väder och väglag

Särskilt besvärliga väderförhållanden och väglag, till exempel under stormar samt vid halka och snöoväder, innebär en ökad risk för olyckor. Vid varningar från SMHI bör det därför övervägas att sänka hastigheten eller att begränsa eller ställa in trafiken. Trafikföretaget behöver ha riktlinjer för att hantera sådana situationer med rutiner för samråd och beslut med trafikbeställaren. För upphandlad anropsstyrd trafik behöver även riktlinjer finnas fastlagda om ruttplanering och körtider för väder- och väglagsrelaterade situationer. Dessa riktlinjer bör tas fram i samråd mellan trafikutföraren och trafikbeställaren. Vite till följd av att trafik ställs in under svåra väderförhållanden ska inte förekomma.

Dialog med trafikutförare och väghållare

I grunden gäller att trafikbeställare inte ska beställa trafik som inte går att utföra på ett trafiksäkert sätt. Som beställare råder ni över många förutsättningar för att trafikföretaget ska kunna utföra persontransporterna på ett trafiksäkert sätt. Det är därför viktigt att ni har en dialog med trafikutföraren, och det behövs i förväg fastställda rutiner för dialog under avtalstiden eller uppdraget.

Dialog kan också behöva föras med väghållare. Efter som trafikutförarna hela tiden vistas i trafikmiljön är det ofta utförarna som har förstahandsinformation om situationen i trafiken. Det är värdefullt för väghållaren att ta del av information om brister i underhåll och utformning, och om dålig sikt eller riskfyllda trafikmiljöer, för att kunna genomföra lämpliga åtgärder. Trafikutförare och beställare bör också etablera direkta kommunikationskanaler sinsemellan om vägunderhållsbrister och störningar i trafiken.

För att ni som beställare ska kunna följa upp tillståndet och situationen i trafiken måste ni få rapporter om händelser som rör trafiken och trafiksäkerheten från trafikutförarna genom ett system för trafikhandelrapportering, se avsnittet **Systematiskt trafiksäkerhetsarbete och certifiering**.

Väghållaren har också ansvar för att hela kollektivtrafikresan ska vara trafiksäker, det vill säga att anslutande gång- och cykelvägar, passager, hållplatser och vägsträckor ska vara trafiksäkra för alla trafikantgrupper. Åtgärder på stråk som används av busstrafik behöver genomföras på ett sätt som både ger god trafiksäkerhet och möjliggör tillräcklig framkomlighet för busstrafiken och god arbetsmiljö för bussförare.



Krav och uppföljning

Som beställare kan ni skapa förutsättningar för ökad trafiksäkerhet. Det kan ni göra både genom att ställa krav som ökar trafiksäkerheten och genom att inte ställa krav som försvårar trafiksäkerhetsarbetet, till exempel vad gäller punktlighet eller viten vid förse- ningar under vissa omständigheter.

Till stor del är de övergripande förutsättningarna för trafiksäkra persontransporterna en fråga om löpande dialog mellan trafikutförare och beställare. Nedan ges två exempel på krav som rör förutsättningar i form av väder och väglag samt gemensamma utvecklings- projekt som kan utforska nya lösningar.

Exempel på krav och uppföljning



Svåra väderförhållanden och väglag

Krav: Trafikutföraren ska ha bestämmelser om trafik under svåra väderförhållanden och väglag. Under särskilt besvärliga väderförhållanden och väglag, till exempel under stormar och snöoväder då SMHI gått ut med en klass 1, 2 eller 3 varning för det geografiska området, bör det övervägas att ställa in eller begränsa trafiken då det annars innebär stora risker för resenärerna och trafikföretagens egen personal. Trafikutföraren ska ha bestämmelser för dylika situationer som inkluderar rutiner för beslut och samråd med trafikbeställaren. För upphandlad anropsstyrd trafik ska det även finnas bestämmelser om ruttplanering och körtider för ovannämnda situationer. De ska vara fastlagda i samråd mellan trafikföretaget och trafikbeställaren. Vite till följd av att trafik ställs in under sådana situationer ska inte komma i fråga.

Uppföljning: Dokumentation av bestämmelser och rutiner för beslut och samråd.

Gemensamma utvecklingsprojekt

Krav: Trafikutföraren ska delta i gemensamma utvecklingsprojekt. De kan handla om nya trafik-, fordons- och tekniklösningar. Beställaren förutsätter att trafikutföraren deltar i sådana projekt med rätt kompetens och gott engagemang. Beställaren ersätter trafikutföraren för eventuella merkostnader i samband med projekt.

Uppföljning: Ingen särskild uppföljning krävs.



Fordonsflottan

Krav som ställs på de fordon som används för persontransporterna har stor betydelse för trafiksäkerheten för förare, resenärer och medtrafikanter. I detta avsnitt ges förslag på krav som kan ställas på bussar och fordon för taxi- och serviceresor. Val av däck samt underhåll och kontroll av fordon behandlas översiktligt.

Fordon och säkerhetssystem

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

Det viktigt att fordonen som används för persontransporter har kollisionundvikande och kollisionslindrande system. I detta avsnitt ges stöd för val av bussar respektive fordon för taxi- och serviceresor utifrån denna aspekt. Förare behöver också uppmuntras att använda de säkerhetssystem som finns och utbildas i hur de fungerar.

Samhället ställer också skarpare krav på fordonen framöver. Enligt EU-direktiv [35] ställs krav på en rad säkerhetssystem i alla nya fordonmodeller från den 1 maj 2022 och i existerande modellserier från maj 2024.

Detta gäller även bussar. Kraven innebär att flera säkerhetssystem blir obligatoriska, så som hastighetsstödjande ISA-system, system som bromsar automatiskt vid risk för kollision (autobroms), filhållningssystem, trötthetsvarnare, backvarnare, en "svart låda" som registrerar uppgifter om fordonet om en krock sker och möjlighet att lättare installera alkoholås. Kraven på "svart låda" gäller dock inte buss, och krav för autobroms och filhållning finns redan tidigare för buss.

Trafiksäkerhetskrav hanteras vanligen tillsammans med miljökrav i verksamhetens fordonspolicy. Trafiksäkerhet hanteras som ramvillkor, det vill säga att miljöfordon köps in som uppfyller kraven på trafiksäkerhet. Att införa krav på verksamhetens fordon i en fordonspolicy är en stegvis process, och den behöver matchas mot utbudet på marknaden. Kraven kan sedan skärpas allteftersom utbudet ökar.

Buss

Det finns särskilda bestämmelser för hur busstyper klassificeras och vilka funktionella och tekniska krav som gäller för bussar inom respektive klass.

Bus Nordic [36] är en uppsättning funktionskrav för bussar inom Norden och fungerar som en rekommenderad standard. Den är framtagen i ett samarbete mellan nationella branschorganisationer för kollektivtrafik i de nordiska länderna. I Bus Nordic ingår även krav och rekommendationer för trafiksäkerhet, till exempel vad gäller alkolås, säkerhetsbälten och audiovisuella bältespåminnare samt siktanordning och backkamera.

För krav som handlar om hur fordon ska vara utformade för att bli godkända finns europeiska föreskrifter i reglementet **ECE R 107** [37]. Dessa omfattar tekniska krav som måste uppfyllas och handlar exempelvis om material, dimensioner och laster. Föreskrifterna är till viss del integrerade i Bus Nordic.

Vissa av kraven i Bus Nordic skiljer sig åt beroende på vilken fordonsklass (A, B, I, II och III) som avses enligt reglementet R107. Fordonsklass A och B avser endast fordon med maximalt 22 passagerare, medan fordonsklass I, II och III är fordon avsedda för fler än 22 passagerare. För fordonsklass B och III ska endast sittande passagerare förekomma eftersom fordonet saknar utrymme för ståplatspassagerare.

Fordon för taxi- och serviceresor

Fordon som används vid taxi- och serviceresor ska vara säkra. Vid taxiresor används ofta personbilar i olika storlekar inklusive minibussar (stortaxibilar). Den högsta säkerhetsklassen för personbilar innebär **fem stjärnor enligt Euro NCAP** [38]. Om ett sådant säkerhetsintyg inte har utfärdats, ska fordonet ha motsvarande krockskydds- och kollisionundvikande egenskaper enligt intyg från tillverkare. I Euro NCAP finns också säkerhetsbetyg för personbilar i form av minibussar.

För serviceresor används ofta specialanpassade fordon. Genom den branschgemensamma samverkansarenan Partnersamverkan för en förbättrad kollektivtrafik finns stöd för **funktions- och utrustningskrav för specialfordon** [39].

Det är också viktigt att ställa krav på alkolås samt systemstöd för hastighetsefterlevnad (till exempel ISA-system) och hastighetsuppföljning, se även avsnittet **Körsätt och förare**.

Krav och uppföljning

Nedan ges exempel på krav som kan ställas på de fordon som trafikutföraren använder. Vilka krav som är rimliga att ställa bör baseras på en marknadsanalys och dialog med leverantörer. Kraven kan också trappas upp under kontraktets gång – läs mer om särskilda kontaktvillkor i avsnittet **Allmänt om krav**.

Exempel på krav och uppföljning



Bussar

Krav: Bussar som används inom uppdraget ska hålla en säkerhetsnivå i linje med branschens gemensamma krav i Bus Nordic. Vid nyansaffning av fordon under avtalstiden ska, efter att en ny version av branschens gemensamma funktionella busskrav fastställts (Bus Nordic eller motsvarande), samråd ske med beställaren för att gemensamt besluta om tillkommande fordon (och beroende av kravställning även existerande fordon) ska uppfylla kraven enligt den uppdaterade versionen.

I enlighet med Bus Nordic ska bussar vara utrustade med följande säkerhetssystem och säkerhetsutrustning:

- **Alkolås** – se specifik kravformulering nedan.
- **Trepunktsbälte, bältespåminnare och krockkuddar** på förarplats
- **Säkerhetsbälten** på samtliga passagerarplatser för bussar i klass B, II och III. Bus Nordic godkänner både två- och trepunktsbälten.

- **Audiovisuella bältespåminnare** som på ett bra sätt informerar passagerarna om obligatorisk användning av säkerhetsbälten. Gäller endast bussar i klass B, II och III enligt Bus Nordic.
- **Säten och passagerarutrymme** ska utformas enligt föreskrifter i Bus Nordic. Buss i klass II och III ska ha åtminstone två barnsäten för barn under 3 år. Dessa säten måste uppfylla kraven i ECE R44.03 eller senare version.
- **Siktanordning** som enligt Bus Nordic kan utgöras av spegel eller Realtidskamera så att föraren kan övervaka området utanför bussen intill avstigningsdörrarna, oavsett om dörrarna är öppna eller stängda. Därutöver föreskriver Bus Nordic extra siktanordning för att ge föraren överblick över cyklister eller andra trafikanter på bussens högra sida.
- **Backkamera** om enligt Bus Nordic innebär att alla bussar ska vara utrustade med en backkamera som aktiveras automatiskt och i realtid övervakar området bakom bussen, oberoende av bussens vinkel.

Exempel på krav och uppföljning (forts.)



- **Backvarnare** som enligt Bus Nordic innebär att alla bussar ska ha en automatisk ljudsignal vid backning.
- **Parkeringsbromsvarning** som varnar föraren om bussen lämnas utan att föraren har aktiverat parkeringsbromsen. Enligt Bus Nordic ska tre oberoende system finnas.

Därutöver ska bussar även vara utrustade med följande:

- **Systemstöd för hastighetsefterlevnad och hastighetsuppföljning** – se specifik kravformulering nedan.
- **Handsfree-utrustning** – se även specifik kravformulering nedan.
- **Trötthetsvarnare** – se specifik kravformulering nedan.
- **Automatisk nödbroms** (autobroms) som bromsar fordonet automatiskt när kollisionen är oundviklig.
- **Antisladdsystem** (Electronic Stability Programme, ESP) som bidrar till fordonets stabilitet och väghållning genom att hjälpa föraren att undvika och ordna upp en sladd.
- **Filhållningsassistanssystem** (Lane Keeping Assist, LKA) som hjälper till att korrigera kursen på ett fordon som gradvis lämnar sitt körfält. Ofta ges en varning till föraren, men det finns även system med en liten styråtgärd för att hindra fordonet från att lämna sitt körfält.

Uppföljning: Uppgifter om säkerhetssystem och säkerhetsutrustning inkluderas i fordonslistor över samtliga fordon som används för uppdraget. Avtalsuppföljning som avser fordonskrav sker i fordonsdatabasen FRIDA eller liknande.

Fordon för taxi- och serviceresor (personbilar och stortaxibilar)

Krav: Personbilar och stortaxibilar (minibussar) som används inom uppdraget ska hålla högsta säkerhetsnivå, det vill säga kravnivån fem stjärnor enligt Euro NCAP. Om sådant säkerhetsintyg inte har utfärdats, ska bilarna ha motsvarande krockskydds- och kollisionsundvikande 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.

Systemstöd för hastighetsefterlevnad

Krav: Trafikutförarens fordon som används för uppdraget 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: Trafikutförarens fordon som används för uppdraget ska vara utrustade med system för hastighetsuppföljning*.

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

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

Alkolås

Krav: Trafikutförarens fordon som används för uppdraget ska vara utrustade med alkolås. Alkolås ska vara testade och godkända enligt gällande standarder (SS EN 50436-2, utg 2:2014). För alkolåsen krävs godkänt provningsintyg från ett opartiskt och för uppgiften ackrediterat laboratorium. *Nämnd standard är giltig fram till den 19 juni 2026 och ersätts därefter med standarden SS-EN 50436-1:2024.*

Uppföljning: Uppgifter om alkolås ska inkluderas i fordonslistor över samtliga fordon som används för uppdraget. Godkänt provningsintyg från ett opartiskt och för uppgiften ackrediterat laboratorium ska redovisas.

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

Handsfree-utrustning i fordon

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

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

Trötthetsvarnare i fordon

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

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

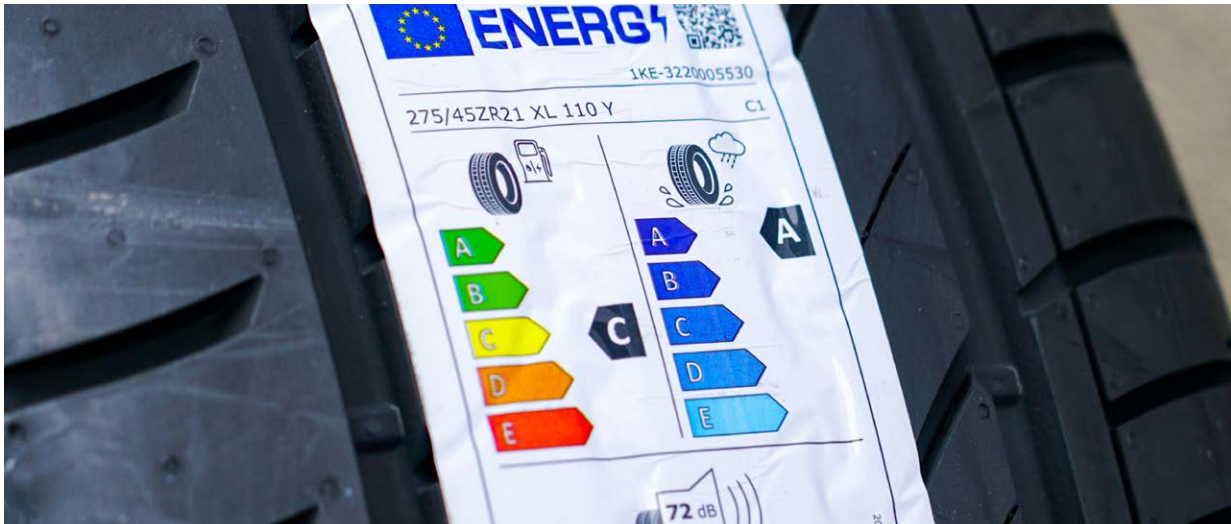


Systemstöd för hastighetsefterlevnad och hastighetsuppföljning

För att stötta förare till bättre hastighetsefterlevnad finns det många olika tekniska systemstöd. De system som rör persontransporter är följande [40]:

- **Traditionell hastighetsregulator** begränsar ett fordon maximala hastighet. Enligt lag måste detta finnas i bussar som begränsar hastigheten till som högst 100 km/tim. Någon liknande lag finns inte för taxifordon.
- **ISA (intelligent stöd för anpassning av hastighet)** är ett samlingsnamn för olika tekniska system som antingen ger information om aktuell hastighetsgräns eller begränsar hastigheten utifrån gällande hastighetsgräns. ISA-system är också krav i ovan nämnda EU-direktiv.
- **Geofencing-baserade system** innebär att anslutna fordon styrs efter specifika regler inom digitalt definierade geografiska områden. Exempelvis kan fordon begränsas till max 30 km/tim när de befinner sig vid ett skolområde.
- **Digital färdskrivare**, där kör- och vilotider registreras digitalt i en fordonsenhet och på ett förarkort, kan också användas för hastighetsuppföljning.

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



EU:s däckmärkning sedan 2021.

Däck

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

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

Under perioden 1 december–31 mars måste vinterdäck användas när vinterväglag råder. För tunga fordon (totalvikt över 3500 kg) gäller att däcken ska vara märkta med alptopp/snöflinga i EU:s däckmärkningssystem eller vara märkta med POR (Professional Off Road) eller vara dubbade.

Krav och uppföljning

Exempel på krav och uppföljning

Däck

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

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

Underhåll och kontroll av fordon

Trafikutföraren behöver ha rutiner för besiktning, service, underhåll och skötsel av fordonen. Beställaren kan ställa krav på rutiner för regelbunden kontroll av fordonen (både invändigt och utvändigt) och för fordonens säkerhetssystem. I det ingår att kontrollera bromsar och däck. Extra bromskontroll mellan kontrollbesiktningarna rekommenderas generellt för bussar och andra fordon som används för persontransporter.

Krav och uppföljning

Exempel på krav och uppföljning

Underhåll och kontroll av fordon

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

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



Körsätt och förare

Förare av buss, taxi och andra persontransportfordon påverkar både trafiksäkerheten för sin egen del och för resenärer och medtrafikanter. I detta avsnitt ges förslag på krav som rör hastighetsefterlevnad, alkohol- och drogpåverkan, trötthet och distraktion, bältesanvändning och säker lastning. Dessa faktorer ska ingå i trafikutförarens trafiksäkerhetspolicy med tillhörande rutiner.

Hastighetsefterlevnad

Många i yrkestrafiken kör för fort. Enligt stickprovsmätningar kör 80–90 procent av förare av taxi och färdtjänst för fort. Inom busstrafiken är hastighetsefterlevnaden något bättre, men det är ändå drygt 50 procent av bussförarna som kör för fort [41].

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

Om alla höll hastigheten skulle cirka 40 liv kunna sparas varje år i Sverige, och hundratals allvarliga skador skulle kunna undvikas [42]. Rätt hastighet och ett bra körsätt minskar också bränslekostnaderna och klimatpåverkan.

Krav och uppföljning

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

Exempel på krav och uppföljning



Trafiksäkerhetspolicy

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

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

Hastighetsredovisning

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

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



Att tänka på vid hastighetsuppföljning

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

Hastighetsuppföljning måste göras utifrån **dataskyddsförordningen (GDPR)** [43], inte minst med hänsyn till **artikel 10** [44] som rör behandling av personuppgifter rörande lagöverträdelser som innefattar brott. I korthet kan sägas att iakttagelser och passiv registrering av körsätt är förenligt med dataskyddsförordningen, men att uppgifter om individers hastighetsöverträdelser (som är en lagöverträdelse) generellt inte får registreras.

Hastighetsuppföljning måste således göras på ett sätt som innebär att hastighetsöverträdelserna identifieras för en medarbetargrupp som helhet, och inte för enskilda individer eller på ett sätt som gör att hastighetsöverträdelserna kan kopplas till enskilda individer. Generellt behövs tillstånd genom **Integritetsskyddsmyndigheten** för att få behandla personuppgifter om lagöverträdelser [45].

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

Alkohol- och drogpåverkan

Varje år omkommer omkring 50 personer i alkohol- och drogrelaterade vägtrafikolyckor. Det omfattar både illegala droger och legala droger, som till exempel receptbelagda läkemedel som kan medföra risker i trafiken vid överdosering. Nyktra förare och hastighetsefterlevnad är två av de viktigaste åtgärderna för att minska antalet dödade och skadade i vägtrafiken [46].

Som beställare kan ni ställa krav på att de fordon som används för persontransporterna har **alkolås**. Alkolås bygger på en teknik som gör att fordonet 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 [47].

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.

Trafikutföraren 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.



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

I en **alkohol- och drogpolicy** [48] kan det anges vad som händer om en förare ertappas med att ha druckit alkohol eller vara drogpåverkad. Det kan handla om allt från rutiner för det akuta problemet till mer långsiktiga åtgärder som att erbjuda stöd via företagshälsovården för att bryta ett alkohol- eller narkotikamissbruk. Det är särskilt viktigt att policyn tar upp hur man ska förhålla sig till om ett bruk av narkotika uppdragas eftersom detekterande teknik i fordon ännu inte finns (utveckling pågår dock). Det är också möjligt i vissa fall för arbetsgivaren att genomföra slumpvisa eller oannonserade drogtester.

Krav och uppföljning

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

Exempel på krav och uppföljning



Alkohol- och drogpolicy

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

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

Alkolås

Krav: Trafikutförarens fordon som används för uppdraget ska vara utrustade med alkolås. Alkolås ska vara testade och godkända enligt gällande standarder (SS EN 50436-2, utg 2:2014). För alkolåsen krävs godkänt provningsintyg från ett opartiskt och för uppgiften ackrediterat laboratorium. *Nämnd 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. Godkänt provningsintyg från ett opartiskt och för uppgiften ackrediterat laboratorium ska redovisas.

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

Drogtester

Krav: Trafikutföraren ska genomföra drogtester omfattande minst 10 procent av förarna årligen. Drogtesterna ska vara slumpvisa och oannonserade.

Uppföljning: Redovisning av utfallet av mätningarna på aggregerad nivå. Uppgifterna ska inkluderas i en årlig trygghets- och säkerhetsredovisning eller liknande.



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 [49]. För yrkesförare finns också regler för kör- och vilotider [50].

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

Användning av smartphones och annan handhållen informationsutrustning är en bidragande orsak till distraktion. Enligt lag är det inte tillåtet att använda telefonen under körning om du håller den i handen [51]. Forskning visar att aktiviteter som kräver både visuell och motorisk uppmärksamhet, som att skriva sms eller slå ett telefonnummer, försämrar förarens prestationsförmåga väsentligt.

Krav och uppföljning

Nedan ges exempel på krav som trafikbeställare kan ställa för att minska risken för trötthet och distraktion hos de förare som utför persontransporterna. Krav som rör teknikstöd i fordonen finns även i avsnittet **Fordonsflottan**.

Exempel på krav och uppföljning



Trafiksäkerhetspolicy

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

Uppföljning: Uppvisande av trafiksäkerhetspolicy och beskrivning av rutiner.

Handsfree-utrustning i fordon

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

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

Kör- och vilotider

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

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

Trötthetsvarnare i fordon

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

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

Bältesanvändning hos förare

Säkerhetsbältet är en viktig säkerhetsutrustning i fordonet. Trepunktsbälte halverar risken att skadas svårt vid en kollision. Bältet minskar bland annat risken för att slå emot fordonets interiör, samtidigt som effekten av krockkuddar förbättras. Säkerhetsbälte ska användas av förare i buss och taxifordon enligt lag [52].

Det är också viktigt att arbeta för att resenärerna ska använda bälte, för deras säkerhets skull. Detta behandlas närmare i avsnittet **Resenärerna**. Att resenärerna använder bälte påverkar även säkerheten för förare av taxifordon och liknande fordon.

Krav och uppföljning

Nedan ges exempel på krav som trafikbeställare kan ställa för att öka användningen av bälte hos de förare som utför persontransporterna.

Exempel på krav och uppföljning



Trafiksäkerhetspolicy

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

Uppföljning: Uppvisande av trafiksäkerhetspolicy och beskrivning av rutiner.

Uppföljning av bältesanvändning

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

Uppföljning: Beskrivning av metoder.





Säker lastning

Dåligt förankrad last kan orsaka personskador. I beställningstrafik eller under längre bussresor i linjetrafik behövs rutiner för lastsäkring, då det under dessa resor kan förekomma att resenärer har en större mängd bagage eller inköpta varor. I dessa bussar finns generellt särskilda lastutrymmen, men det är även viktigt att förhindra att last ombord i passagerarutrymmet inte utgör en risk för att någon skadas vid exempelvis en kraftig inbromsning eller svängning.

Att lastsäkra korrekt är inte helt enkelt. Fordonen behöver vara utrustade med ändamålsenlig lastsäkringsutrustning och förarna behöver stöttning i vad som gäller för lastsäkring, och hur det ska hanteras i det dagliga arbetet. Riktlinjer för lastsäkring har tagits fram inom EU och implementerats i Sverige genom Transportstyrelsens föreskrifter och allmänna råd om lastsäkring och kontroll av lastsäkring på och i fordon (TSFS 2017:25) [53].

I den ordinarie kollektivtrafiken räknas i regel hopfällbar cykel, elsparkcykel, kickbike eller liknande som handbagage om de är maximalt hopfällade under resan. Det är då viktigt att dessa placeras på ett säkert sätt i bussen, till exempel under sätet. Vanliga cyklar förvaras i regel bak på bussen eller i lastutrymme.

Krav och uppföljning

Nedan ges exempel på krav som trafikbeställare kan ställa för att säkerställa säker lastning.

Exempel på krav och uppföljning



Överlast

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

Uppföljning: Beskrivning av metoder.

Lastsäkring

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

Uppföljning: Uppvisande av policy och beskrivning av rutiner.

Utbildning

Att förare har rätt kunskap och kompetens är av stor vikt för trafiksäkra persontransporter. Bussförare ska enligt lag ha ett giltigt **yrkeskompetensbevis (YKB)**. Beviset gäller i fem år. Därefter behöver föraren gå en fortbildning för att förnya beviset. För att få arbeta som taxiförare måste man ha **taxiförarlegitimation (TFL)**.

Det är också lämpligt att utbilda förare utöver de lagstadgade kraven, till exempel genom att ordna mer frekventa utbildningsinsatser. Det behövs i regel också utbildning inom särskilda områden, till exempel vad gäller behov och förutsättningar hos barn, äldre och personer med funktionsnedsättning och om bemötande i allmänhet.

Som beställare kan ni ställa krav på att trafikutföraren säkerställer att alla som arbetar inom uppdraget har den kunskap och kompetens som krävs. Många trafikutförare och trafikbeställare ställer också krav utöver de lagstadgade kraven och tillhandahåller utbildningsmaterial. Många använder också så kallad förarcertifiering som ska genomgå årligen. Det finns utbildningskoncept för **förarcertifiering för buss och serviceresor** genom Svensk Kollektivtrafik [54].

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

Krav och uppföljning

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

Exempel på krav och uppföljning



Förarcertifiering

Krav: Alla förare ska vara förarcertifierade och ha genomgått ett prov (förarcertifiering), som bygger på beställarens utbildningsmaterial. Förarcertifieringen ska genomföras kontinuerligt. Samtliga förare ska vara förarcertifierade senast 12 månader efter trafikstart. All förarpersonal som nyanställs efter första trafikåret ska senast 3 månader efter påbörjad tjänstgöring vara förarcertifierade. Förare får max genomföra tre icke godkända prov. Därefter stängs föraren av från att köra trafik som ingår i avtalet med beställaren tills en åtgärdsplan tagits fram och provet är godkänt. Förarcertifikatet ska bäras väl synligt på uniformen.

Uppföljning: Uppgifter om förarcertifiering (med datering för godkänt prov) inkluderas i listor för personal som arbetar inom uppdraget

Informationsmaterial om trafiksäkerhet

Krav: Trafikutföraren tillhandahåller relevant informationsmaterial om trafiksäkerhet till förarna och har rutiner för att hålla materialet uppdaterat.

Uppföljning: Beskrivning av underlag och rutiner.





Resenärerna

Att erbjuda resenärerna i persontrafiken en trafiksäker resa är centralt. Detta avsnitt handlar om resenärernas säkerhet ombord: sittplats i buss, bältesanvändning hos resenärer, barn i buss- och taxifordon samt resenärer med särskilda behov.

Sittplats i buss

Enligt lag ska sittplats och bälte användas när det finns tillgängligt (med undantag för bussar i tätortstrafik) [55]. I annat fall kan bussen ha stående resenärer, om den är godkänd för detta. I dag utformas bussar ofta för ett definierat antal sittande resenärer och stående resenärer. Så länge det högsta tillåtna antalet sittande respektive stående resenärer inte överskrider är det sedan tillåtet att framföra bussen i hastigheter upp till den maximala tillåtna hastigheten. Det är viktigt att se till att antalet stående inte överskrider det godkända antalet. Trafikutföraren behöver ha rutiner för hur förare ska agera när bussen inte bör släppa på fler resenärer. Se även Bus Nordic för mer information om sittplats och komfort i bussar.

Bältesanvändning hos resenärer

Alla resenärer i buss- och taxitrafiken som är över tre år gamla ska använda säkerhetsbälte enligt lag. Resenärerna ska informeras om skyldigheten att använda bälte. Föraren ansvarar för att resenärer som är under 15 år använder bälte eller annan skyddsanordning.

I taxifordon måste alla använda bilbälte, både i framsätet och i baksätet. Att passagerarna i taxifordonet använder bälte påverkar också förarens säkerhet.

För bussar gäller bälteskravet om det finns en plats med säkerhetsbälte tillgänglig. I bussar som är godkända för stående resenärer finns det inget bälteskrav för resenärer [55]. Det är generellt säkert att åka buss,

men i de olyckor som ändå skett har det varit tydligt att bältet räddar liv och minskar risken för allvarliga personskador.

Bältesanvändningen på bussar är trots detta relativt låg. Det kan bero på otydliga regler för när det är ett krav att använda bälte, och på att resenärer upplever att risken för olyckor är mycket liten. Men även bältenas utformning spelar roll, och stress vid avstigning kan också påverka användningen [56]. Den sociala normen för att använda bälte under bussresor är betydligt svagare än för bilresor.

Som beställare kan ni ställa krav på att trafikutföraren ger information om bältesregler på ett sätt som når fram till resenärerna. Informationen ska enligt lag ges av föraren eller gruppleddare vid exempelvis beställningsresor. På bussar ska informationen också finnas på skyltar ombord, och en ökad medvetenhet skulle kunna uppnås med information på exempelvis skärmar eller andra medier. Enligt lag ska särskilda åtgärder vidtas för att informera barn under 15 år (och äldre än 3 år) om bälteskravet.

Som hjälp till föraren i en buss kan tekniska system användas för att upplysa föraren om resenärerna är obältade. Enligt Bus Nordic ska bussar i klass B, II och III dessutom vara utrustade med audiovisuella bältespåminnare som på ett bra sätt informerar passagerarna om obligatorisk användning av säkerhetsbälten.

Informationskampanjer för att öka bussresenärers bältesanvändning

För att öka resenärernas användning av bälte kan man arbeta med informationskampanjer. Det är ofta ett bra komplement till regler om bältesanvändning och tekniska stödsystem som bältespåminnare.

I Norge har Statens vegvesen genomfört flera kampanjer för ökad bältesanvändning i buss. Elefant-analogier har använts med budskapet "utan bälte kan du träffa andra resenärer med vikten av en elefant". Under 2023 initierades kampanjen "Alla ska ha svart bälte i buss". Det finns även exempel på kampanjer i Sverige som lyckats öka bältesanvändningen hos bussresenärerna [57].

Sveriges Bussföretag har tagit fram en informationsfilm om säkerhet ombord. Filmen tar bland annat upp säker förvaring av bagage och bältesanvändning [58].



Bältesanvändning på bussen är en fråga som tas upp i Sveriges Bussföretags informationsfilm.

Foto: Sveriges Bussföretag



Integrerat barnsäte på Skånetrafikens regionbussar.

Foto: Skånetrafiken

Barn i buss

Enligt lag ska särskilda skyddsanordningar för barn under 3 år användas när de finns tillgängliga på bussen [55]. I dag finns inga krav på att den skyddsanordningen ska finnas på bussar, men det finns tekniska lösningar exempelvis i form av en integrerad bakåtvänd barnstol. Rekommendationerna i Bus Nordic är att bussar i klass II och III ska vara utrustade med åtminstone två barnsäten för barn under tre år. Dessa säten måste uppfylla kraven i standarden ECE R44.03.

I de fall barn färdas i barnvagn ombord på bussen bör denna fästas i fästeanordningar på bussen. Bus Nordic rekommenderar att en buss ska vara utrustad med minst tre fästeanordningar som fungerar som vältsäkring. Det bör också finnas information om att barnvagnar bör fästas och om hur man använder fästeanordningen

Barn i taxifordon

Barn som är yngre än tre år får inte färdas i ett fordon där det inte har möjlighet att använda särskild skyddsanordning för barn, annat än vid tillfällig färd i taxi under korta sträckor. I sådant fall får barnet dock inte färdas i framsätet. Föraren ansvarar för att passagerare som är under 15 år använder bilbälte eller annan skyddsanordning.

I personbilar (inklusive minibussar/stortaxibilar) ska barn som är kortare än 135 cm använda en särskild skyddsanordning, det vill säga babyskydd, bilbarnstol, bältesstol eller bälteskudde i stället för eller tillsammans med bilbältet [55]. I många fall går det att få tillgång till bilbarnstol eller babyskydd vid beställning av en taxiresa. Det är då också viktigt att det finns förare som har utbildning för att köra barn.

Skolskjuts

I all slags skolskjutsverksamhet måste hela resan ske på ett säkert och tryggt sätt för barnet. De flesta olyckor vid skolskjuts sker vid på- och avstigningsplatserna. Det är därför viktigt att föraren är extra uppmärksam på de platserna och vid passager där barnen rör sig i stor utsträckning. Föraren behöver vara beredd på att barn inte är fullt utvecklade för att kunna bete sig trafiksäkert i alla situationer. Därför behöver föraren vara utbildad och ha kunskap om de särskilda förutsättningarna som gäller.

Under färden med skolskjutsen är det viktigt barnen är bältade. Föraren ansvarar för att resenärer som är under 15 år använder bälte eller annan skyddsanordning. I fråga om skyldighet att använda bälte vid skolskjutsning finns särskilda bestämmelser i förordningen (1970:340) om skolskjutsning.

Barn som är kortare än 135 centimeter ska använda bilbarnstol, bälteskudde eller annan särskild skyddsanordning tillsammans med bilbälte. Detta gäller då skolskjuts utförs med personbil, och det är en rekommendation även vid resor med buss.

Som stöd vid upphandling av skolskjuts har **Kollektivtrafikens Avtalskommitté (KollA)** tagit fram modellavtal och vägledning [24]. Genom SKR finns även en **skolskjutshandbok** [59] med information om regler,

riktlinjer och skyldigheter för utförare av skolskjutsstrafik. Det finns också informationsmaterial på **skolskjutsen.se** [60] som vänder sig till barn mellan 6 och 12 år som ska börja åka skolskjuts. Materialet är framtaget av Svensk Kollektivtrafik, Svenska Taxiförbundet, Sveriges Bussföretag och Trygg-Hansa.

Särskilda behov

En resa ska vara tillgänglig för alla resenärer. Som trafikutförare är det viktigt att anpassa förutsättningarna för resenärer med funktionsnedsättning eller som på annat sätt behöver extra stöd och hjälp. Det kan handla om körsätt, om rutiner för när resenärer använder rullstol eller andra hjälpmedel och om hur fordonen är utrustade, se avsnittet **Fordonsflottan**. Det handlar också om bemötande, se avsnittet **Utbildning**

När det gäller serviceresor finns särskilda krav att ta hänsyn till. Stöd och vägledning för färdtjänst och andra serviceresor finns genom SKR [61] och Svensk kollektivtrafik [62] som är en vägledning i hur lagstiftningen kan tillämpas och vilka krav som gäller för färdtjänst.

Krav och uppföljning

Nedan ges exempel på krav som trafikbeställare kan ställa för att öka resenärernas säkerhet vid resor med buss, taxi och andra former av persontransporter.

Exempel på krav och uppföljning



Säten och passagerarutrymme

Krav: Säten och passagerarutrymme ska utformas enligt föreskrifter i Bus Nordic. Buss i klass II och III ska ha åtminstone två barnsäten för barn under 3 år. Dessa säten måste uppfylla kraven i ECE R44.03 eller senare version.

Uppföljning: Uppgifter enligt krav inkluderas i fordonslistor över samtliga fordon som används för uppdraget.

Säkerhetsbälten för bussresenärer

Krav: Säkerhetsbälten ska finnas på samtliga passagerarplatser för bussar i klass B, II och III. Bus Nordic godkänner både två- och trepunktsbälten.

Uppföljning: Uppgifter enligt krav inkluderas i fordonslistor över samtliga fordon som används för uppdraget.

Audiovisuella bältespåminnare

Krav: Bussar som används för uppdraget ska ha audiovisuella bältespåminnare som på ett bra sätt informerar

passagerarna om obligatorisk användning av säkerhetsbälten. Gäller endast bussar i klass B, II och III enligt Bus Nordic.

Uppföljning: Uppgifter enligt krav inkluderas i fordonslistor över samtliga fordon som används för uppdraget.

Information till resenärer

Krav: Såväl trafikföretaget som trafikbeställaren ska ha rutiner för att lämna information till resenärerna som är viktig från trygghets- och säkerhetssynpunkt. Trafikföretaget ska ha fastlagda rutiner för vilken information som ska lämnas till resenärerna, till exempel beträffande bältesanvändning, förseningar och störningar i trafiken samt vid skador på fordonen. För trafikbeställaren kan det vara aktuellt att lämna information till exempel på terminaler, hållplatser med mera och via media.

Uppföljning: Rutiner ska beskrivas för beställaren under startmöte. Trafikutföraren ska årligen redovisa tillämpning och utveckling av rutiner och ge svar på eventuella frågor som beställaren har kopplat till innehållet.

Källhänvisningar



- [1] SOU 2021:31. Kontroller på väg.
<https://www.regeringen.se/rattsliga-dokument/statens-offentliga-utredningar/2021/04/sou-2021-31>
- [2] Berntman, M., Holmberg, B., Wretstrand, A. (2012). Hur säkra är bussen? Skador och risker i samband med bussresor i tätort. Bulletin 274. Institutionen för Teknik och samhälle, Lunds universitet (LTH).
<https://www.lunduniversity.lu.se/lup/publication/7103b59b-bf80-47d5-a611-d2527dde3b8d>
- [3] Tillsammans för Nollvisionen på Trafikverkets webbplats:
<https://bransch.trafikverket.se/nollvisionen>
- [4] Sveriges Bussföretags webbsidor om branschfrågor:
<https://www.transportforetagen.se/om-oss/sveriges-bussforetag/branschfragor/upphandlad-linjetrafik>
- [5] Trafikförordning (1998:1276):
https://www.riksdagen.se/sv/dokument-lagar/dokument/svensk-forfattningssamling/trafikforordning-19981276_sfs-1998-1276
- [6] Saving Lives Beyond 2025: Taking Further Steps. Recommendations of the Academic Expert Group for the 4th Global Ministerial Conference on Road Safety.
<https://trafikverket.diva-portal.org/smash/record.jsf?pid=diva2:1936696>
- [7] Agenda 2030:
<https://www.globalamalen.se>
- [8] Wennberg, H., Odbacke, F., Hyllenius Mattisson, P., Lundgren, M. (2022). Verksamhetens trafiksäkerhetspåverkan som en del i hållbarhetsarbetet. Trivektor Rapport 2022:137. Trivektor Traffic AB: Lund, Sverige.
<https://fudinfo.trafikverket.se/fudinfoexternwebb/pages/PublikationVisa.aspx?PublikationId=6194>
- [9] Vägledning för arbetsgivare: Trafiksäkra resor i tjänsten:
<https://bransch.trafikverket.se/trafiksakra-verksamheten>
- [10] Om beställansvar på Transportstyrelsens webbplats:
<https://www.transportstyrelsen.se/sv/vagtrafik/Yrkestrafik/Bestallansvar>
- [11] Behörighetskontroll Yrkestrafik (BKY):
<https://www.bky.se>
- [12] Arbetsmiljöverkets webbsida om säkerhet i trafiken:
<https://www.av.se/halsa-och-sakerhet/sakerhet-i-trafiken>
- [13] Arbetsmiljöverkets webbsida om arbetslivskriminalitet:
<https://www.av.se/arbetsmiljoarbete-och-inspektioner/arbetslivskriminalitet/>
- [14] Arbetsmiljöverkets webbsida om upphandling och arbetsmiljö:
<https://www.av.se/arbetsmiljoarbete-och-inspektioner/arbetsgivarens-ansvar-for-arbetsmiljon/upphandling-och-arbetsmiljo/>
- [15] Upphandlingsmyndighetens webbsida om offentlig upphandling:
<https://www.upphandlingsmyndigheten.se/om-offentlig-upphandling/>
- [16] Nationella upphandlingsstrategin:
<https://www.upphandlingsmyndigheten.se/styra-och-leda-inkopsverksamhet/nationella-upphandlingsstrategin>
- [17] Upphandlingsmyndighetens webbsida om att förbereda upphandling:
<https://www.upphandlingsmyndigheten.se/inkopsprocessen/forbered-upphandling>
- [18] Om olika typer av krav:
<https://www.upphandlingsmyndigheten.se/inkopsprocessen/genomfor-upphandlingen/krav-pa-foremalet-for-upphandlingen>
- [19] Om olika sätt att hantera kravställandet:
<https://www.upphandlingsmyndigheten.se/inkopsprocessen/genomfor-upphandlingen>
- [20] Om särskilda kontraktsvillkor:
<https://www.upphandlingsmyndigheten.se/inkopsprocessen/genomfor-upphandlingen/sarskilda-kontraktsvillkor>
- [21] Om sanktioner:
<https://www.upphandlingsmyndigheten.se/inkopsprocessen/realisera-avtalet/genomfor-uppfoljningen>
- [22] Om bonus och incitamentsbaserade ersättningsystem:
<https://www.upphandlingsmyndigheten.se/om-hallbar-upphandling/socialt-hallbar-upphandling/upphandling-med-mal-att-oka-sysselsattningen/upphandling-organisationsstod-vid-sysselsattningskrav/tillampning-kontraktsvillkor-for-bonus>
- [23] Partnersamverkan för en förbättrad kollektivtrafik:
<https://partnersamverkan.se>
- [24] Modellavtal och annan vägledning för upphandling av skolskjuts:
<https://partnersamverkan.se/modellavtal-bilagor/skolskjutsupphandling>
- [25] SKR:s Skolskjutshandbok:
<https://skr.se/skr/tjanster/rapporterochskrifter/publikationer/skolskjutshandbokentryggsakraochkostnadseffektivaelevresor.65530.html>
- [26] SKR:s webbsida om färdtjänst:
<https://skr.se/trafikochinfrastruktur/trafik/kollektivtrafikochpersontransporter.8201.html>
- [27] Sveriges Bussföretags stöd för beställning av bussresor:
<https://www.transportforetagen.se/om-oss/sveriges-bussforetag/branschfragor/turist-och-bestallningstrafik/stod-for-bestallare-och-utforare-av-bussresor>
- [28] Svenska Taxiförbundets stödmaterial om taxi för upphandling av samhällsbetalda resor:
<https://www.taxiforbundet.se/politik/rapporter>
- [29] Transportfackens Yrkes- och Arbetsmiljönämnd (TYA):
<https://www.tya.se>
- [30] Vägledning Trafikhändelserapportering THR:
<https://partnersamverkan.se/app/uploads/sites/2/2024/07/Vagledning-THR-2017.pdf>



- [31] ISO 39001:
<https://www.sis.se/produkter/foretagsorganisation/foretagsorganisation-och-foretagsledning-ledningssystem/ledningssystem/ssiso390012012>
- [32] Säker Grön taxi:
<https://www.taxiforbundet.se/om-oss/saker-gron-taxi>
- [33] FIA Road Safety Index:
<https://www.fia.com/fia-road-safety-index>
- [34] Om krav på standarder i offentlig upphandling:
<https://www.upphandlingsmyndigheten.se/om-hallbar-upphandling/stall-hallbarhetskrav/anvandning-av-markning>
- [35] 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
- [36] Bus Nordic – Gemensamma nordiska krav vid upphandling av bussar:
<https://partnersamverkan.se/bus-nordic>
- [37] ECE R 107:
<https://unece.org/sites/default/files/2021-05/R107r7e.pdf>
- [38] Euro NCAP:s webbplats:
<https://www.euroncap.com/en>
- [39] Funktions- och utrustningskrav för specialfordon:
<https://partnersamverkan.se/modellavtal-bilagor/handlingar-modellavtal>
- [40] Habibovic, A., Amanuel, M., Chen, L. (2019). Teknikstöd för hastighetsefterlevnad hos yrkestrafiken. RISE Research Institute of Sweden.
<https://urn.kb.se/resolve?urn=urn:nbn:se:trafikverket:diva-12036>
- [41] Folksam Forskning (2022). Yrkestrafikens hastighetsefterlevnad 2022.
<https://mb.cision.com/Main/17679/3615821/1615980.pdf>
- [42] Trafikverkets webbsida om hastighet och krockvåld:
<https://www.trafikverket.se/resa-och-trafik/trafiksakerhet/sakerhet-pa-vag/hastighetsgranser-pa-vag/hastighet-och-krockvald>
- [43] Dataskyddsförordningen (GDPR) på svenska:
<https://www.imy.se/verksamhet/dataskydd/det-har-galler-enligt-gdpr/introduktion-till-gdpr/dataskyddsförordningen-i-fulltext>
- [44] Integritetsskyddsmyndighetens ställningstagande rörande artikel 10 i dataskyddsförordningen:
<https://www.imy.se/publikationer/rattsligt-stallningstagande-imyrs-20211>
- [45] Integritetsskyddsmyndighetens webbsida för ärenden avseende personuppgifter som rör lagöverträdelse:
<https://www.imy.se/verksamhet/dataskydd/det-har-galler-enligt-gdpr/personuppgifter-som-ror-lagovertradelser>
- [46] Trafikverkets webbsida om alkohol och narkotika i trafiken:
<https://www.trafikverket.se/resa-och-trafik/trafiksakerhet/sakerhet-pa-vag/alkohol-och-narkotika-i-vagtrafiken>
- [47] MHF:s handbok för införande av alkohol och alkoholkontroller i arbetslivet:
<https://www.mhf.se/alltomalkolas/handbok-for-inforande-av-alkolas>
- [48] Prevents webbsida om alkohol- och drogpolicy:
<https://www.prevent.se/jobba-med-arbetsmiljo/osa/alkohol-och-andra-droger>
- [49] 3 kap. 1 § Trafikförordningen (1998:1276):
https://www.riksdagen.se/sv/dokument-lagar/dokument/svensk-forfattningssamling/trafikforordning-19981276_sfs-1998-1276
- [50] Transportstyrelsens webbsida om kör- och vilotider:
<https://www.transportstyrelsen.se/sv/vagtrafik/Yrkestrafik/Kor-och-vilotider>
- [51] 4 kap. 10 e § Trafikförordning (1998:1276):
https://www.riksdagen.se/sv/dokument-lagar/dokument/svensk-forfattningssamling/trafikforordning-19981276_sfs-1998-1276
- [52] 4 kap. 10 § Trafikförordning (1998:1276):
https://www.riksdagen.se/sv/dokument-lagar/dokument/svensk-forfattningssamling/trafikforordning-19981276_sfs-1998-1276
- [53] Transportstyrelsens föreskrifter och allmänna råd om lastsäkring och kontroll av lastsäkring på och i fordon (TSFS 2017:25):
https://www.transportstyrelsen.se/TSFS/TSFS%202017_25.pdf
- [54] Förarcertifiering buss och serviceresor:
<https://svenskkollektivtrafik.se/utbildning-karriar/forarcertifieringar>
- [55] 4 kap. 10 a § Trafikförordning (1998:1276):
https://www.riksdagen.se/sv/dokument-lagar/dokument/svensk-forfattningssamling/trafikforordning-19981276_sfs-1998-1276
- [56] Anund, A., Ihlström, J., Stave, C., Nybom, P. (2018). Bälte i buss: Observationsstudie av användande och resenärs perspektiv. VTI notat 16-2018.
<https://urn.kb.se/resolve?urn=urn:nbn:se:vti:diva-13266>
- [57] Kampanj i Värmlandstrafiken för ökad bältesanvändning i buss:
<https://varmland.ntf.se/nyheter/framgangsrik-kampanj-for-okad-baltesanvandning-i-buss>
- [58] Informationsfilm om säkerhet ombord av Sveriges Bussföretag:
<https://www.youtube.com/watch?v=kxieA8AAyUU>
- [59] SKR:s skolskjutshandbok:
<https://skr.se/skr/samhallsplaneringinfrastruktur/trafikinfrastruktur/kollektivtrafikpersontransporter/sarskildapersontransporter/skolskjuts.2919.html>
- [60] Information för en säkrare skolskjuts:
<https://skolskjutsen.se>
- [61] SKR:s webbsida om färdtjänst:
<https://skr.se/trafikochinfrastruktur/trafik/kollektivtrafikochpersontransporter.8201.html>
- [62] Svensk kollektivtrafiks webbsida om serviceresor:
<https://svenskkollektivtrafik.se/fakta-statistik/serviceresor>

I SAMARBETE MED



ARBETSMILJÖ
VERKET



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