

Hållbara hastigheter genom upphandling – en pilotstudie

Anna Vadeby, senior forskare i trafiksäkerhet på VTI

Christian Howard, Susanne Wallhagen, Jeanette Andersson

vti



Bakgrund

- Hastighetsefterlevnaden i Sverige är låg (ca 50 % statliga vägar).
- Våren 2022 införde Trafikverket ett s.k. instegskrav på metoder och rutiner för att säkerställa hastighetsefterlevnad för transporter i sina entreprenader (VTI PM 2024:3).
- Trafikverket har under 2022 – 2024 genomfört 6 pilotprojekt där man ställt krav på redovisning av hastighetsefterlevnad inom entreprenader.

Entreprenörens månatliga redovisning till Trafikverket ska innehålla:

- Total körsträcka kopplat till entreprenaden
- Del av körsträckan, uttryckt i procent, med hastighetsöverskridande mellan 0–5 km/tim, mellan 5–10 km/tim osv.



Syfte med forskningsprojektet

Att studera och utvärdera flera aspekter av kravet. Specifikt studeras:

1. Entreprenörernas och Trafikverkets projektledares syn på och erfarenheter av införandet av kravet
2. Tekniska system för hastighetsuppföljning och data om hastighetsöverträdelser från dessa system
3. Effektbedömning vad gäller trafiksäkerhet och miljö
4. Rättsliga aspekter och utmaningar.

Inhämtade erfarenheter kommer att bidra till beslutsunderlag inför implementeringen år 2025 i Trafikverkets färdplan mot Hållbara hastigheter.



Intervjuer med Trafikverket och entreprenörer (1)

- 13 intervjuer totalt.
- 2-18 fordon följdes upp per pilot, personbilar och tunga lastbilar.
- Området för uppföljning varierar mellan entreprenaderna, innefattar oftast både arbetsområdet och transportområden.
- Många (nya) krav att förhålla sig till. Inget större problem.
- En möjlighet att visa vilka värden man som myndighet står för.
- Upplever en viss otydlighet kring Trafikverkets syfte och förväntningar på entreprenören.
- Saknar ett kortfattat informationsmaterial.
- Kraven ökar administrations- och entreprenadkostnader, olika tolkningar om vad kravet kräver i resurser.



Intervjuer med Trafikverket och entreprenörer (2)

- Efter att entreprenören fått uppdraget insåg man problematik med GDPR och integritet.
- Man ansåg att Trafikverket borde klargjort om GDPR och rättsliga aspekter *innan* upphandlingen.
- Hur fånga hastighetsefterlevnad i arbetsområde med tillfälliga sänkningar? Stor brist att mäta mot NVDB.
- Vill få ner tredje mans hastigheter i arbetsområdet.
- Funderar över felmarginaler och toleransnivåer (viten).
- Den stödprocess som initierats i samband med pilotprojekten har uppskattats både av Trafikverkets kontaktpersoner och entreprenörerna – hur blir det sen?

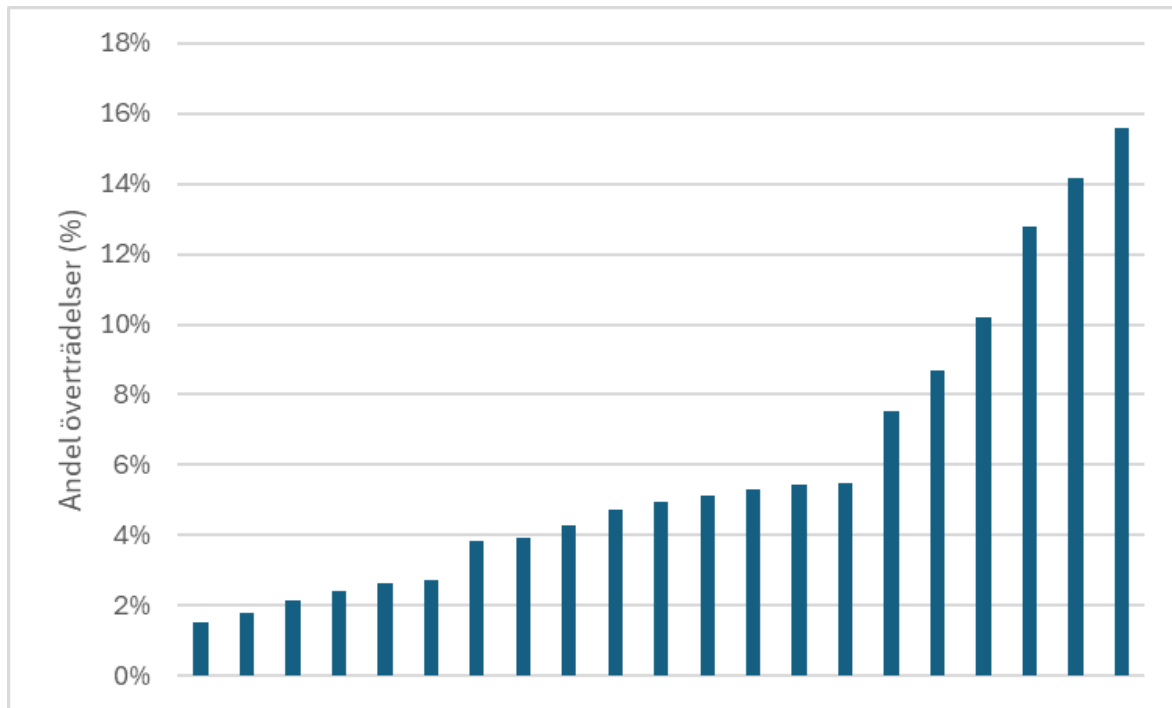


Teknik för hastighetsefterlevnad

- Alla piloter använde eftermonterade GPS-puckar.
- Mäter med GPS och mot digitala kartor i hög utsträckning baserade på information i NVDB.
- Både GPS och kartor har felkällor.
- En puckleverantör har kommit långt med att anpassa sammanställning och redovisning till kraven.
- En annan anger att fokus varit på körjournaler, krävs handpåläggning för att beräkna efterlevnaden.
- Små kostnader i förhållande till hela entreprenaden.
- Det krävs en hög kvalitet på den digitala infrastrukturen gällande hastighetsbegränsningar för korrekt uppföljning.

Hastighetsdata från piloterna

Andel överträdelser ordnade i storleksordning för olika månader och entreprenörer.



Andelen hastighetsöverträdelser varierar mellan ca 2% och 16%.

I genomsnitt är hastighetsefterlevnaden 94%



Potential på trafiksäkerhet och miljö

Inga möjligheter att göra effektberäkningar (före-data saknas). Vi vet att hastighetsefterlevnaden är låg nationellt.

3 scenarier studeras för att grovt uppskatta potentialen på

- antalet dödade och allvarligt skadade
- bränsleförbrukning och CO₂-utsläpp

Scenarier: Trafiken uppnår hastighetsefterlevnad som

1. i genomsnitt i piloterna
2. i piloten med sämst efterlevnad
3. i piloten med bäst efterlevnad



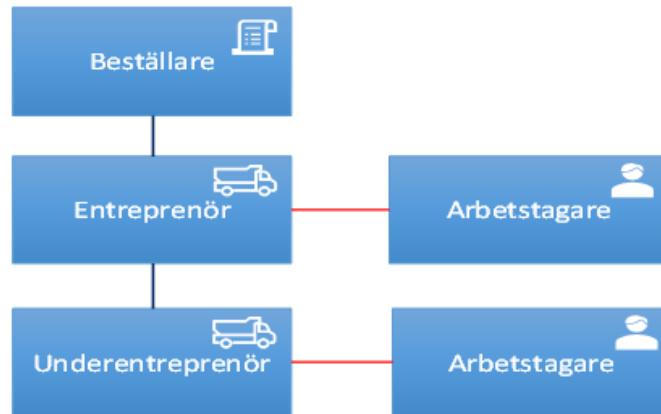
Skattningar från scenarierna

Utgår från att hastighetsefterlevnaden ökar från 50% till 94%, 84% respektive 98%.

- Antalet dödade kan minska med mellan 14 och 20 % beroende på scenario.
- Antalet allvarligt skadade kan minska med mellan 11 och 15 % beroende på scenario.
- Bränsleförbrukningen och CO₂-utsläppen för personbilar minskar med mellan 0,9% och 1,3%
- Resultaten ovan ska enbart ses som en grov uppskattning av storleksordning vid en bredare implementering i större skala.

Rättsliga aspekter och utmaningar

- Den rättsliga strukturen bygger på flera olika avtalsrelationer
- Entreprenören har som arbetsgivare en rätt att vidta vissa kontrollåtgärder gentemot förarna (arbetsledningsrätt). Men rätten är begränsad med hänvisning till förarnas personliga integritet och får inte stå i strid med lag eller god sed på arbetsmarknaden.
- Både entreprenörens rätt att vidta kontrollåtgärder och arbetstagarnas rätt till skydd för den personliga integriteten måste beaktas.





INTEGRITETSSTEGEN

Beaktande av integritetsaspekter inom dataskyddsregleringen

—
Ett rättsligt informationsstöd vid upphandlingskrav på
hastighetsredovisning i entreprenader

Integritetsstegen

- Informationsstöd och en introduktion i arbetet med att beakta frågor om de anställdas integritet utifrån den dataskyddsrättsliga regleringen.
- Riktar sig främst till entreprenörer
- Integritetsstegen tar sikte på personuppgiftsbehandling med intresseavvägning som rättslig grund.
- Det dataskyddsrättsliga integritetsarbetet beskrivs steg för steg utifrån sex teman.
- Utöver dataskyddsrättsliga krav behöver entreprenören, i sin egenskap av arbetsgivare, också beakta relevanta arbetsrättsliga krav.

Slutsatser 1(2)

- Genomförandet har fungerat bra i dess nuvarande upplägg.
- Samlat många erfarenheter och belyst viktiga frågor
- På en övergripande nivå finns det stora möjligheter att minska antalet omkomna och allvarligt skadade i trafiken.
- Genom att följa upp hastighetsefterlevnaden bidrar man även till att förbättra arbetsmiljön och skapa god säkerhetskultur.
- Utmaningarna främst inom den juridiska sfären med avseende på GDPR och integritetsfrågor, men även avseende teknikens mognad.
- Viktigt att TrV formulerar ett tydligt syfte med kravet
- Behov av kortfattat informationsmaterial
- Trots vissa osäkerheter och brister så är tekniken mogen för den här typen av kravställningar
- Den här typen av krav kan påskynda teknikutvecklingen



Slutsatser 2(2)

- För att beakta integritetsfrågor kopplade till den dataskyddsrättsliga regleringen rekommenderas Integritetsstegen som ett informationsstöd.
- Behandling av personuppgifter rörande lagöverträdelser för icke-myndigheter kan vara tillåtet utifrån två situationer.
 1. Organisationen (entreprenören) i det enskilda fallet ansöker om och beviljas tillstånd hos IMY.
 2. IMY beviljar ett generellt undantag utifrån sin föreskriftsrätt. Här kan Trafikverket i sin samverkansroll ta initiativ till dialog med IMY för att medvetandegöra och betona hastighetsåtgärders betydelse för att minska arbetsrelaterade trafikolyckor.
- IMY har i ett fall meddelat tillstånd till ett kollektivtrafikbolag att behandla personuppgifter om lagöverträdelser inom ramen för behandling av hastighetsmätning.
- OBS: tillståndsprövningen är alltid en individuell bedömning och varje enskilt fall behöver prövas utifrån verksamheten i det enskilda fallet.



Tack!

Läs mer i VTI-rapport 1230

anna.vadeby@vti.se

Hållbara hastigheter

Utvärdering av Trafikverkets upphandlingskrav
på redovisning av hastighetsefterlevnad
i entreprenader

vti

Anna Vadeby
Christian Howard
Susanne Wallhagen
Jeanette Andersson

Foto: Valentin Agosti, Morephotos.com

VTI rapport 1230
Utgivningsår 2025
vti.se/publikationer