

FRÅGOR OCH SVAR

HASTIGHETSEFTERLEVNAD

Innehållsförteckning

Syfte och Principfrågor	2
Teknik och mätning	6
Redovisning	9
GDPR.....	11
Utvärdering.....	12

Syfte & Principfrågor

Är det inte Polisens uppgift att övervaka hastighetsefterlevnad?

Alla måste vara med och bidra. Vi på TRV arbetar mer *förebyggande* med krav i våra upphandlingar som verktyg och polisen har en mer *reaktiv roll (kontrollfunktion)*.

År 2019 var vi med i ett gemensamt upprop med en rad aktörer (stora transportköpare), bl.a. Polismyndigheten, som tog fram egna färdplaner. Tanken är att flera aktörer bidrar från olika håll. Det här handlar alltså inte bara om kontroll utan om ett förebyggande arbete där upphandlingar är ett viktigt verktyg.

TRV tog, liksom många andra aktörer, fram en egen färdplan för hastighetsefterlevnad, vilket var ett regeringsuppdrag. I vår färdplan så ska vi genom våra entreprenadupphandlingar påverka branschen och få till en kulturförändring.

Varför gör TRV detta?

Över hälften av all trafik kör för fort på det statliga vägnätet och ungefär 70 % av all tung trafik går för fort¹. Och det kostar liv.

När vi tittar på våra dödsolyckor som sker i vägtrafiken, då kan vi se att nästan hälften är arbetsrelaterade. Varje år dör närmare 100 människor (47%) i arbetsrelaterade trafikolyckor i Sverige. Det betyder att de skedde i tjänsten eller på väg till eller från arbetet. Det betyder också att det är den vanligaste arbetsplatsolyckan. Vid drygt en tredjedel av dödsolyckorna var en upphandlad transporttjänst inblandad.

¹ Hållbara hastigheter: [VTI rapport 1230](#)

För att minska antalet omkomna och skadade i trafiken behöver arbetsgivare ta ett större ansvar för att förebygga riskerna och konsekvenserna på ett mer effektivt sätt ².

Hastighet, Bältesanvändning och Nykterhet – tre centrala faktorer som handlar om liv och död i vägtrafiken – interagerar med varandra. Hastigheten den enskilt viktigaste faktorn för utgången av en olycka (krockvåldet)³.

Hållbara hastigheter är en del av Trafikverkets hållbarhetsarbete där både trafiksäkerhet och arbetsmiljö är viktiga delar⁴.

Trafikverket genomför årligen upphandlingar och beställningar för cirka 65–70 miljarder kronor för att utveckla och förvalta Sveriges transportsystem för väg- och järnvägstrafik. En betydande del av dessa upphandlingar avser entreprenader och tjänster relaterade till transportinfrastruktur. Det gör oss till en stor aktör, som kan påverka utvecklingen⁵.

TRV har liksom många andra aktörer tagit fram en egen färdplan för hastighetsefterlevnad, vilket är ett regeringsuppdrag.

Trafikverkets färdplan:

- **Första steget: nytt krav (instegs krav) som** infördes i våra entreprenadupphandlingar 2022. Det var krav på metoder, rutiner eller system för att säkerställa hastighetsefterlevnad i våra entreprenader. VTI har följt upp detta och Rapport är publicerad

² [Säkerhet i trafiken - Arbetsmiljöverket](#)

³ [Analys av trafiksäkerhetsutvecklingen 2024 : Målstyrning av trafiksäkerhetsarbetet mot etappmålen 2030](#)

⁴ [Färdplan för hållbara hastigheter - Bransch](#)

⁵ [Upphandling - Bransch](#)

- **Andra steget: att få erfarenhets- och kunskapsutbyte i ett antal genomförda pilotprojekt i landet under 2022–2024.** Piloterna testade krav *på mätning och redovisning av hastighetsefterlevnad (på aggregerad nivå)* och har utvärderats löpande under projekttiden samt följts upp av VTI. Slutrapport är publicerad.
- **Tredje steget: att senast 2025** införa krav på våra entreprenader att även kunna mäta och redovisa hastighetsefterlevnad på aggregerad nivå

Vad vill vi uppnå?

Det **primära syftet är att öka trafiksäkerheten och spara liv** – färre omkomna och allvarligt skadade i vägtrafiken.

Med *upphandlingar* som verktyg vill vi tillsammans med våra entreprenörer och andra aktörer få till en **beteende-och kulturförändring** i branschen. Vi vill visa att det är en viktig **arbetsmiljöfråga** och att vi tillsammans måste ta ansvar i alla led.

Förutom det primära syftet (Ökad Trafiksäkerhet) så är syftet också **minskade utsläpp, minskat buller och ökad trygghet.**

- Vi vill sprida budskapet att trafiksäkerhet är en arbetsmiljöfråga och en hållbarhetsfråga och därmed en del av ett företagens och andra aktörers hållbarhetsarbete.
- Vi vill få till en beteendeförändring, och på sikt en kulturförändring i branschen.
- Vi vill bidra till ökad förståelse och acceptans för krav på hastighetsefterlevnad i Trafikverkets entreprenader.
- Vi vill att entreprenörer, transportköpare och transportutförare ska se nytta med insatserna och själva engagera sig.

Vad ser vi för effekter?

- Hastighetssänkning (medelhastighet) räddar liv.
- Yrkestrafiken sätter tonen i vägtrafiken.
- Säkrare arbetsmiljö för de med trafiken som arbetsplats
- Minskade utsläpp
- Minskat buller
- Ökad trygghet
- Minskade drivmedelskostnader.

Hur kan Trafiksäkerhet vara en arbetsmiljöfråga och Hållbarhetsfråga?

För personer som utför transporter eller kör i tjänsten är vägen och trafiken en del av arbetsplatsen, och därför är *trafiksäkerhet också en arbetsmiljöfråga*. När vi tittar på våra dödsolyckor som sker i vägtrafiken, då kan vi se att nästan hälften är arbetsrelaterade. Särskilt lastbilsförare är en utsatt yrkesgrupp när det gäller arbetsolycksfall med dödlig utgång.

Att *trafiksäkerhet är en hållbarhetsfråga* beror på att en lägre hastighet är en mer *hållbar* hastighet. Får vi ner hastigheterna på våra vägar så påverkas inte bara trafiksäkerheten, utan även utsläpp, trygghet och buller.

Arbetsmiljö ligger under området hållbarhet. Trafiksäkerhet är således både är en hållbarhets- och arbetsmiljöfråga.

Varför är vissa delar i organisationen undantagna kravet?

Flera avgränsningar har gjorts för att begränsa antalet projekt och fordon som omfattas initialt, tanken är att det skarpare kravet kommer att trappas upp successivt. Det är exempelvis valbart för kontrakt under 50 mnkr inom investeringsverksamheten samt för bas vägkontrakt på VO Underhåll som har väldigt många fordon igång.

Även fler avgränsningar har gjorts initialt för att våra entreprenörer ska ha möjlighet att ytterligare rigga för omställningen och därmed få en "mjukstart".

Kommer TRV att följa upp det här i sina egna fordon? Varför börjar vi inte med våra egna fordon?

Tanken är att ta upp det arbete som gjordes kring våra egna fordon på Vägverkstiden. För att få till en beteende- och kulturförändring behöver vi samarbeta med våra entreprenörer och jobba *externt*. Det hjälper inte att vi börjar internt och blir bäst i klassen om vi vill få till en förändring.

Vi är först ut i Sverige, och kanske i världen. Det här är ett unikt regeringsuppdrag där vi verkligen kan vara med och påverka.

Teknik och Mätning

Vad finns det för teknik/utrustning

För att uppnå en systematisk uppföljning av kravet om hastighetsefterlevnad krävs tekniska lösningar som sammanfogar information om hastighet med trafikregeldata om hastighetsbegränsningar. Det som använts och testats i Trafikverkets pilotprojekt har varit GPS-baserade system i form av "puckar" som installerats.

Både Fleet Management och ISA-system kan användas.

Förutsättningen är att enheten använder uppdaterade digitala kartor och ej statiska kartor. Att använda system som kombinerar GNSS och digitala hastighetskartor rekommenderas för att möta framtida krav såsom RWW (Road Work Warning). Det är en stor fördel om

systemet är modulärt och öppet för framtida utbyggnad för att möta ytterligare framtida krav.

Varför kan inte TRV välja den teknik som ska användas?

Vi får inte låsa våra entreprenörer till en särskild teknisk lösning. I kravet står det att "Mätningen ska baseras på teknisk lösning motsvarande ISA system (Intelligent Stöd för Anpassning av hastighet) eller likvärdigt. Teknisk lösning kan vara eftermonterad, fordonsmonterad eller baseras på befintlig utrustning som redan används för annan rapportering till beställaren".

Det viktiga är att redovisningsformatet är det samma för att få till en enhetlig uppföljning.

Hur frekvent ska mätningen göras?

Inget vi styr på nu, men så frekvent som möjligt, minst var 5:e sekund.

Måste varje fordon vara utrustad med utrustning för mätning?

Nej, inte nödvändigtvis, det skulle kunna vara en teknisk lösning i form av en applikation som inte är fordonsmonterad.

Hur mycket kostar tekniken?

Kostnaden för en GPS-puck ligger mellan 80–300 kr/fordon och månad beroende på företag och beroende på upplägg för sammanställningen och delning av data. Till det tillkommer en hårdvarukostnad på mellan 1000–2000 kr per enhet. En installationskostnad på mellan 1000–3000 kr kan förekomma. Enligt

några pilotprojekt som testat detta så har det varit enkelt att installera av den egna personalen.

Vilka fordon ska tas med i mätningen?

Våra entreprenörer väljer själva ut vilka fordon som ska ingå i mätningen (antalet framgår av kravtexten). Rimligtvis tas inte långsamtgående arbetsmaskiner med.

Vad avses med "lätta" och "tung" fordon i kravtexten?

Lätta och **tunga fordon** är juridiska och tekniska kategorier som används för att klassificera motorfordon baserat på deras totalvikt. I svensk lag regleras detta bland annat i Trafikförordningen och Fordonslagen⁶.

Lätta fordon

Ett fordon klassificeras som lätt om dess **totalvikt** inte överstiger **3,5 ton**. Detta inkluderar:

- **Lätta personbilar (klass I och II).**
- **Lätta lastbilar** (fordon för godstransport med totalvikt ≤ 3,5 ton).
- **Lätta släpvagnar** (släpfordon med totalvikt ≤ 3,5 ton).

Tunga fordon

Fordon med en **totalvikt över 3,5 ton** räknas som tunga. Exempel:

- **Tunga lastbilar** (fordon avsedda för godstransport, totalvikt > 3,5 ton).
- **Tunga bussar** (fordon avsedda för persontransport med fler än åtta passagerare, totalvikt > 3,5 ton).

⁶ [Lag \(2001:559\) om vägtrafikdefinitioner | Sveriges riksdag](#)

- **Tunga släpvagnar** (släpfordon med totalvikt > 3,5 ton).

Sammanfattning av skillnader:

Typ av fordon

Totalvikt

Exempel

Lätta fordon

≤ 3,5 ton

Personbilar, lätta lastbilar, små släp

Tunga fordon

> 3,5 ton

Lastbilar, bussar, stora släp

Användning i entreprenadprojekt:

- **Lätta fordon** används ofta för persontransporter och mindre materialtransporter.
- **Tunga fordon** används för stora transporter, maskiner eller byggmaterial och spelar en central roll i entreprenadprojekt.

Redovisning

Hur kommer det att följas upp på TRV?

Det primära syftet är att genom upphandlingar som verktyg, få till en beteende-och kulturförändring i branschen för att nå ökad trafiksäkerhet, och spara liv. Vi visar att det är en viktig arbetsmiljöfråga och att vi tillsammans måste ta ansvar och i alla led.

Redovisningen ska göras varje månad, på aggregerad nivå (vi vill alltså inte se data per fordon utan totalt för alla), där man ser total körsträcka och andel där hastigheten överskrids i olika intervall.

I dagsläget finns det inget "PULS-mått" för detta, men vi kommer att följa upp detta löpande ändå på Trafikverket. Dels för att få en baseline (utgångsläge) så att vi kan mäta förflyttningen. Men också för att utveckla själva rapporteringen så att den blir så smidig som möjligt. På sikt ska vi även kunna mäta effekterna i form av sparade liv.

Vilken data vill ni ha från systemet?

Total körsträcka och andel där hastigheten överskrids i olika intervall.

Hur ska rapporteringen göras till TRV och vem är mottagaren?

Redovisningen ska göras varje månad (tio dagar efter månadsskiftet) och lämnas över till projektledaren enligt det format som finns på webbsidan (Excel eller CSV-fil). Det ska vara på aggregerad nivå (vi vill alltså inte se data per fordon utan totalt för alla), där man ser total körsträcka och andel där hastigheten överskrids i olika intervall.

Filerna läggs in i Projektportalen.

Har TRV något system för det här?

TRV har inget systemstöd för redovisningen i nuläget. Det blir en rapportering i Excelformat enligt den mall som vi kommer att lägga upp på branschwebben samt projektportalen. Vi undersöker huruvida det finns befintliga eller nya system för rapporteringen.

Vad händer om entreprenören inte levererar efterfrågade underlag?

Det är inte något vitesgrundat krav till en början men kan bli det så småningom.

Är det kopplat till viten/bonus?

Inte i nuläget. Vi tänker att det kan bli viten men även **bonus** på sikt. Det kan också vara kopplat till mervärdesupphandling.

Är det här ett stort problem hos våra entreprenörer idag?

Vi vet inte hur stort problemet är idag hos just våra entreprenörer och vi behöver därför få till en "baseline" för mätningen så att vi kan mäta förflyttningen.

Varför mätning inom arbetsområdet?

Man skulle nog kunna hävda att problemet borde vara mindre inom arbetsområdet än till och från arbetsområdet där man kan komma upp i högre hastigheter. Å andra sidan är det kanske inom arbetsområdet som entreprenören känner ett tydligare ansvar, därför vore det kanske märkligt att inte ta med mätningen inom arbetsområdet också. Vidare har många kontrakt på underhåll inget tydligt arbetsområde (vinterunderhåll och beläggning bl.a.) vilket skulle göra det svårt att avgränsa mätningen till utanför arbetsområdet.

Utifrån detta har vi i kravtexten att mätningen ska göras för "transporter, leveranser och arbeten till, från och inom arbetsområdet i entreprenaden" för att få helheten.

GDPR

Finns det andra juridiska aspekter att ta hänsyn till? Hur säkerställer man att mätningen inte strider mot GDPR?

För att beakta integritetsfrågor kopplade till GDPR rekommenderas Integritetsstegen som ett informationsstöd. Integritetsstegen vänder sig till entreprenören (Integritetsstegen) och finns på Trafikverket webbplats. Länk:

Det finns även en lathund för att hantera GDPR-frågor (Lathund GDPR) på Trafikverkets Webbplats.

Utvärdering

Har detta testats innan?

Under 2022–2024 har kravet på mätning och redovisning av hastighetsefterlevnad testats i praktiken i sex vägprojekt, fem på VO Investering och ett på VO Underhåll.

Har piloterna utvärderats?

De är avslutade och slutrapporterade och längs resans gång har vi haft ett forskningsprojekt tillsammans med VTI (Statens Väg- och transportforskningsinstitut) som intervjuat och utvärderat piloterna samt tagit fram en slutrapport⁷. Så här har vi även ett forskningsprojekt i ryggen.

Kommer TRV att göra utvärdering av det skarpare kravet så småningom?

Det är mycket möjligt och mätningarna behövs för att få en baseline (ett utgångsläge) så att vi kan mäta förflyttningen. På sikt ska vi även kunna mäta effekterna i form av sparade liv.

⁷ Hållbara hastigheter: [VTI rapport 1230](#)