

Stora vinster med att gå och cykla
– så vad är det som tar emot? Sid 4

Mikrosimulering
skapar bättre villkor
för cyklister. Sid 11

Trygghet viktigt vid val
av färdssätt. Sid 14 & 15



TEMA

Aktiv mobilitet

Cykling är större än att bara färdas



Tomas Svensson
Generaldirektör

Att cykla har alltid varit en viktig del av livet för mig. Jag minns när rundan framför föräldrahemmet asfalterades och såriga knän blev ett minne blott när vi kunde snurra varv efter varv på den jämna asfalten. Eller när vi satte smälare av papp i hjulen med hjälp av klädnypor. Cykeln gjorde det möjligt att börja sommarjobba i slottsparken en halvmil bort följt av jobb i de vidsträckta skogarna

kommande somrar. Med två barnstolar på cykeln blev transporter till dagis enkla och ungefär samtidigt började jag att cykla till jobbet året runt.

Cykeln är mer än ett nyttofordon. Att susa fram på landsvägen med en bra racercykel är en fantastisk upplevelse. Att ligga väl inbäddad i en snabb klunga som cyklar runt Vättern när Sverige är som vackrast är ännu bättre. Upplevelsecyklingen växer snabbt i Europa. Sveriges alla vägar och stigar erbjuder fantastiska möjligheter att cykla och upptäcka natur och kultur, och navigeringen är enkel med digitala kartor.

”Det jag vet med säkerhet är att jag kommer fortsätta cykla!”

Men alla som cyklar vet att kan det göras mycket mer för att förbättra förutsättningarna för cykling. Många av oss är cyklister, fotgängare, resenärer i kollektivtrafiken och bilister beroende på vilken resa det är som vi ska göra. Målbilden bör självfallet vara ett säkert och effektivt transportsystem som balanserar olika anspråk på ett så bra sätt som möjligt. Och som är baserat på ömsesidig respekt och förståelse för både medtrafikanter och regelverk.

Det är en bit kvar innan vi når dit och behovet av mer forskning och utveckling inom cykling och gång är fortsatt stort. Här presenteras en del av vad VTI gör och vi uppmärksammar också regeringens satsning på rörelseåret 2026, med cykling och gång som viktiga ur ett folkhälsoperspektiv.

Det här blir min sista ledare för VTI aktuellt. Efter nio år som generaldirektör upphör mitt förordnade sista juni. Jag vill tacka alla som läser vår tidning och som följer allt det spännande som händer inom transportforskningen och vid VTI. För mig börjar ett nytt skede i livet som jag ser fram emot att utforska. Det jag vet med säkerhet är att jag kommer fortsätta cykla!

vti

VTI aktuellt kommer ut fyra gånger per år. Varje nummer har ett tema som berör forskning inom transportsektorn. VTI är en statlig myndighet vars huvuduppgift är att bedriva forskning och utveckling kring infrastruktur, trafik och transporter.

UPPLAGA
4 000 ex
ISSN 0347-9382
TRYCK
Multiply Solutions
Sweden AB
E-POST vtiaktuellt@vti.se
DESIGN
Markus Reklambyrå
LAYOUT/ORIGINAL
Forma Viva, Linköping

ANSVARIG UTGIVARE
Eva Ankarberg
REDAKTÖR
Catharina Arvidsson
I REDAKTIONEN
Eva Ankarberg
Elsa Bolling Landtblom
Mikael Sönne

PRENUMERATION
www.vti.se/prenumerera
OMSLAGSBILD
Motiv: Malin Henriksson
och Anna Niska, båda på VTI.
Foto: Crelle

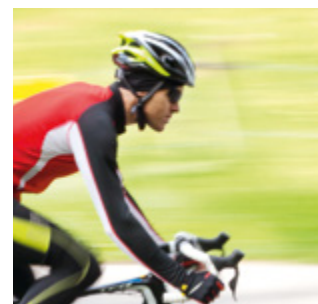
VTI, Statens väg- och transportforskningsinstitut
Huvudkontor Linköping
Telefon 013-20 40 00
www.vti.se
VTI finns även i Stockholm, Göteborg, Lund och Skellefteå.



Tema

Aktiv mobilitet

10



18



- 4 När vi går och cyklar mer påverkar det hela samhället
- 7 Rörelse som norm – ett gemensamt ansvar
- 8 Gångtrafiken ska öka och bli säkrare
- 10 Nya regler för omkörning kan få fler att cykla på landet
- 11 Bättre cykelplanering med mikrosimulering
- 12 Gång – ett lågprioriterat transportsätt
- 15 Tryggare tunnel mål för VR-projekt

- 14 Att cykla eller inte cykla – det är frågan
- 16 Färre cykelstölder med nationellt register
- 17 Fler projekt om aktiv mobilitet

- 18 En uppskattad generaldirektör lämnar sitt jobb
- 22 Från A-traktor till personbil – körkort, olyckor och förseelser

VTI-kollegorna Anna Niska och Malin Henriksson är verksamma inom olika forskningsområden, men forskar båda om aktiv mobilitet.

När vi går och cyklar mer påverkar det hela samhället

Att gå och cykla betyder bättre hälsa, frisk luft och starkare ben.

Men inte bara det. Aktiv mobilitet är också en avgörande del i omställningen till ett fossilfritt transportsystem.

Förr sade de flesta ”oskyddade trafikanter” men de senaste åren har ”aktiv mobilitet” etablerat sig som ett samlande begrepp för gång- och cykeltrafik. Det låter mer positivt och betonar de goda effekterna för hälsa och miljö. Det bryter också mot den dolda bilnormen i det gamla begreppet. Oskyddade mot vad? Jo, bilar förstås.

På VTI hänger forskningen om aktiv mobilitet nära ihop med det större arbetet kring omställningen av transportsektorn. Det menar två av de forskare på VTI som arbetar allra mest inom området – Anna Niska, föreståndare för Cykelcentrum VTI, och Malin Henriksson, tillförordnad chef för forskningsenheten MAP, Mobilitet, aktörer och planering.

– Ja, omställningsperspektivet är viktigt. Elektrifieringen löser inte allt, vi måste göra mycket annat också, konstaterar Anna Niska.

Som exempel nämner Malin Henriksson ramverket *Avoid-Shift-Improve*, ASI, där tre delar anses vara nödvändiga för att förverkliga framtidens fossilfria transporter. I första hand behöver vi undvika onödiga resor, i andra hand växla till mer klimatsmarta transportsätt och i sista hand förbättra tekniken genom elbilar och effektivisering.

– Hur ska det gå till, vilka hinder finns och hur påverkar allt detta samhället och människor? Det är viktiga frågor för oss och på min enhet jobbar vi mycket med två av de här tre benen, *avoid* och *shift*, säger Malin Henriksson.

Den som letar i VTI:s projektdatabas hittar bara några få projekt under rubriken ”aktiv mobilitet”. Forskningen döljer sig under andra namn. Inom ramen för Cykelcentrum VTI, där projekt som ofta även berör fotgängare inryms, bedrivs forskning om vägunderhåll, halkbekämpning av gång- och cykelvägar, trafiksäkerhet samt barns och ungas resande. För att ta några exempel.

På enheten MAP återfinns projekt om cykling bland låginkomsttagare och funktionshindrade, planeringsförutsättningar för att bryta bilberoendet och hur gång och cykling kan kombineras med kollektivtrafik. Också det som exempel.

Generellt är att forskningen inom aktiv mobilitet på VTI är bred, men att fokus främst ligger på vilka åtgärder som kan vidtas för att öka cykling och gång samt vilka effekter olika åtgärder får.

Vilka värderingar som styr människors resvanor är också ett viktigt forskningsområde.

”

Alla vet om fördelarna med att röra på sig. Men samtidigt som vi säger att det är bra att cykla, är det inte möjligt att göra avdrag för resor med cykel medan det är det för andra färdssätt. Och all planering går ut på att tiden är jätteviktig och att vi hela tiden måste ta oss fram så fort som möjligt. Mindre fokus på tidsvinster till förmån för andra värden skulle gynna gång och cykel liksom ett färdmedelsneutralt reseavdrag.

– Anna Niska



– Bilnormen sitter väldigt hårt. På 40- och 50-talen var drömmen om egen bil en del av det framväxande välfärdssamhället. Jag tror att mycket av det finns kvar. En fin bil är ett tecken på att man har lyckats. Körkort och egen bil är en del av vuxenblivandet, säger Malin Henriksson.

– Alla vet om fördelarna med att röra på sig. Men samtidigt som vi säger att det är bra att cykla, är det inte möjligt att göra avdrag för resor med cykel medan det är det för andra färdssätt. Och all planering går ut på att tiden är jätteviktig och att vi hela tiden måste ta oss fram så fort som möjligt. Mindre fokus på tidsvinster till förmån för andra värden skulle gynna gång och cykel liksom ett färdmedelsneutralt reseavdrag, säger Anna Niska. ►►

Omställningen handlar mycket om hur människor faktiskt vill leva. Aktivt och med korta avstånd till jobb, service och fritid, säger Malin Henriksson.



Så vad är det största hindret för att vi ska gå och cykla mer? Är det värderingar, infrastruktur, ekonomi eller något annat?

– Det är alltihop. Även om vi fick en normförändring skulle brister i infrastrukturen göra att alla ändå inte började cykla. Och även om vi fick en perfekt infrastruktur skulle normer ändå bidra till att alla ändå inte började cykla. Allt det här hänger ihop, säger Malin Henriksson.

VTI-forskarna enas om att det borde vara svårt att göra fel. Och lätt att göra rätt.

– I dag krävs det en stark personlig övertygelse för att göra bra val. Själv ska jag resa till norra Sverige under påsklovet och hela familjen vill resa klimatsmart. Men det är både dyrare, krångligare och tar längre tid än flyget, säger Anna Niska.

Kanske kan det så kallade Rörelseåret både förändra attityder och innebära verkliga förändringar. Nyligen presenterade regeringen och en rad myndigheter initiativet som ska främja ökad rörelse för hela befolkningen. Bland annat innebär satsningar på ökad simkunnighet, fler idrottshallar, idrott för funktionshindrade och fritidskort för barn.*

Transportstyrelsen har också fått i uppdrag att se över regelverket för cykeltrafik, bland annat avståndsregler för omkörning av cyklister. Det är en fråga som tidigare utretts av VTI.

Så vad blir nästa steg i forskningen om aktiv mobilitet? Anna Niska säger att hon önskar fler tvärvetenskapliga projekt på VTI. Malin Henriksson vill forska om så kallade omsorgsresor, där den resande samtidigt tar hand om någon annan. Vilken kompetens krävs till exempel egentligen för att cykla med barn?

”

Även om vi fick en normförändring skulle brister i infrastrukturen göra att alla ändå inte började cykla. Och även om vi fick en perfekt infrastruktur skulle normer ändå bidra till att alla ändå inte började cykla. Allt det här hänger ihop.

– Malin Henriksson



Det är synd att vi så ofta talar om omställningen som en uppoffring. I stället är det ju en vinst, både för klimatet, samhället och mig som individ, säger Anna Niska.

MER INFORMATION
Malin Henriksson,
malin.henriksson@vti.se

Anna Niska,
anna.niska@vti.se

Text: Mikael Sönne
Foto: Crelle

Rörelse som norm – ett gemensamt ansvar

Regeringen har utlyst 2026 till ett nationellt rörelseår, med målet att få fler att röra sig mer i vardagen. Folkhälsomyndigheten, Fohm, samordnar satsningen. Projektledaren Kajsa Mickelsson beskriver ett arbete som spänner över hela samhället – från individ till infrastruktur.

– Rörelseåret 2026 handlar om att höja medvetenheten om vardagsrörelsens betydelse och skapa bättre förutsättningar för den, säger hon.

Kärnan i uppdraget är att närma sig ett rörelsefrämjande samhälle. Fohm ska stötta och samordna genom att ge verksamheter och beslutsfattare kunskap, verktyg och goda exempel samt skapa arenor för erfarenhetsutbyte. Samtidigt betonas allas ansvar – målet är att rörelse ska bli normen.

Bakgrunden är tydlig. Stillasittandet är omfattande och påverkar hälsan negativt. I dag sitter vi stilla omkring 70 procent av vår vakna tid, vilket ökar risken för bland annat hjärt- och kärlsjukdomar, typ 2-diabetes och vissa cancerformer. Samtidigt har den lågintensiva vardagsrörelsen minskat.

– Utmaningen är att få balans mellan stillasittande och rörelse i vardagen, säger Kajsa Mickelsson.

Skillnaden i fysisk aktivitet är stor mellan olika grupper. Personer med funktionsnedsättning eller låg utbildning rör sig generellt mindre. Även bland unga som tränar regelbundet är stillasittandet omfattande mellan passen.

TRANSPORTSYSTEMET EN NYCKEL

En stor del av vardagsrörelsen sker i samband med resor och här spelar transportsystemet en central roll. Hur vi planerar våra städer och transporter påverkar möjligheten att gå, cykla och använda kollektivtrafik.

– Det handlar om tillgänglighet och attraktivitet. Infrastruktur, drift och underhåll måste fungera, men också helheten, som möjligheten att ta med

cykel i kollektivtrafiken eller att det finns cykel-parkering, säger Kajsa Mickelsson.

För att lyckas krävs samverkan mellan flera sektorer, som transportplanering, stadsutveckling, skola och arbetsliv. Fohm ska stödja dialogen och bidra till att olika aktörer drar åt samma håll.

Samarbeten med aktörer som VTI och Cykelcentrum har fördjupats, bland annat inom det nationella nätverket för fysisk aktivitet SWHEPA. Anna Niska, forskningsledare och föreståndare för Cykelcentrum, välkomnar satsningen.

– Det finns mycket i vår samhällsstruktur som främjar stillasittande. Därför behövs en kraftsamling. Att välja cykeln i stället för bilen när det är möjligt är ett enkelt sätt att få in daglig rörelse, säger hon.

När Rörelseåret 2026 summeras är målet att fler aktörer prioriterar frågan och att rörelse ges större utrymme i samhället.

– Alla kan göra skillnad, från individ till beslutsfattare. Vi bygger normen tillsammans, avslutar Kajsa Mickelsson.

MER INFORMATION
Kajsa Mickelsson,
kajsa.mickelsson@folkhalsomyndigheten.se

Text: Christina Karlsson
Foto: Vincent von Sydow



Kajsa Mickelsson på Folkhälsomyndigheten är projektledare för Rörelseåret 2026.

”Utmaningen är att få balans mellan stillasittande och rörelse i vardagen.”

*Läs mer om Rörelseåret på sidan 7.

Studenter på Luleå tekniska universitet. Att gå tillsammans är inte bara ett sätt att förflytta sig, utan även att umgås.

Gångtrafiken ska öka och bli säkrare

VTI är en av parterna i det nystartade forskningsprogrammet Planering för gång. Programmet ska stärka kunskapen om hur man kan öka gångtrafiken och göra den säkrare.

– Det ska resultera i vetenskapliga artiklar, seminarier och publikationer som ska vara åtkomliga för alla. Vi ska ta fram kunskap och sprida den till folk i branschen, till exempel kommuner, myndigheter, universitet, högskolor och innovationsföre-

tag, säger Charlotta Johansson, biträdande professor på Institutionen för samhällsbyggnad och naturresurser vid Luleå tekniska universitet, LTU. Hon leder forskningsprogrammet som ska pågå från 2025 till 2030.



Charlotta Johansson, biträdande professor vid LTU, leder forskningsprogrammet Planering för gång.

Vad är gångtrafik? Det är inte helt enkelt att definiera. Man kan gå av många olika anledningar, till affären, för att rasta hunden eller som ett sätt att umgås.

– Vi har en bred ansats när det gäller betydelsen av att "färdas till fots" och behandlar det som ett transportsätt.

Inledningsvis har man haft kontakt med 130 forskare och praktiker som arbetar med planering för gång. Genom dem har man fått fram sex punkter som forskningen bör fokusera på (se faktaruta).

UTVÄRDERA GÅNGDATA

Inom ramen för programmet ska man starta ett antal forskningsprojekt och några är redan i gång. Jenny Eriksson, utredare på VTI, arbetar med Gångbokslut – datakvalitet från olika källor, där hon ska sammanställa och utvärdera styrkor och svagheter med den gångdata som finns i Sverige, till exempel skadedata, rörelsedata och socioekonomi.

– Vi vill veta vad vi har för tillgängliga data och vad som är tillräckligt bra för att använda, säger Charlotta Johansson.

Ett annat forskningsprojekt, Utformning, vinterdrift och fallolyckor bland fotgängare, drivs av RISE tillsammans med Chalmers industriteknik, CIT. Där ska forskarna sammanställa kunskap om samhällets interventioner mot halka och hur olika vinterdriftmetoder, som till exempel sandning eller sopsaltning, relaterar till olyckor. Fokus ligger på fallskador och fallprevention. Man ska studera an-

Det här är ett komplicerat område. Kostnaden för vinterdriften ligger på kommunerna men kostnaderna för när människor skadar sig hamnar hos regionerna.

– Charlotta Johansson

svar, organisation och arbetssätt samt samhälls-ekonomiska effekter.

– Det här är ett komplicerat område. Kostnaden för vinterdriften ligger på kommunerna men kostnaderna för när människor skadar sig hamnar hos regionerna.

På LTU pågår en studie för att öka den kvalitativa förståelsen av gång med fokus på social hållbarhet och jämställdhet. Där ska man också granska alla de rapporter som görs av kommuner, organisationer, verk och konsultfirmor.

LTU är programledare för Planering för gång och sekretariatet finansieras av Trafikverket. Övriga parter är VTI, RISE, Lunds universitet, Högskolan i Gävle, Chalmers industriteknik och Gymnastik- och idrottshögskolan.

OM PLANERING FÖR GÅNG

I forskningsprogrammet Planering för gång ska man fokusera på sex forskningsområden:

- Trafiksäkerhet, med fokus på fallprevention och skadeprevention
- Data och indikatorer för uppföljning
- Ansvar, organisation och arbetssätt
- Sociala hållbarhetsperspektiv och jämställdhet
- Samhällsekonomiska effekter
- Samhällelig och rumslig analys och planering

MER INFORMATION

Charlotta Johansson,
charlotta.m.johansson@ltu.se

Text: Johan Sievers/Redakta
Foto: Petra Älvstrand/LTU,
Tomas Bergman/LTU

Nya regler för omkörning kan få fler att cykla på landet

Att öka säkerheten för cyklister som blir omkörda på landsväg är delmålet i ett pågående VTI-projekt där slutmålet är att fler ska våga cykla. ”Cyklister bör ges maximalt utrymme vid omkörning”, säger projektledare Katja Kircher.

Hon är forskningsledare och leder det aktuella projektet som kallas ComCy. Bakgrunden är att cyklister ofta upplever obehag när de blir omkörda på landsväg och målet att förändra bilisternas beteende.

– Vi vill testa åtgärder som kan öka tryggheten men måste först skaffa en bild av hur det faktiskt ser ut, eftersom det finns väldigt lite data kring omkörning av cyklister.

Det är dock sannolikt att känslan av otrygghet, som många upplever vid landsvägscyklning, är befogad, menar Katja Kircher. Det beror bland annat på att moderna bilar är större och kräver mer plats, liksom att däckbredden har ökat och fordonen därför låter mer.

Den pågående studien ska bland annat undersöka hur bilförare påverkas av ett skyltat budskap om ökat avstånd vid omkörning. Försöket sker på tre ställen i landet under en månad och jämförs med en referensmätning utan skyltning. Även en utbildningsinsats med målet att ändra bilisters beteende vid omkörning genomförs.

– Bland annat får förare på testbana köra om en cyklist och uppskatta avståndet till cyklisten för att sedan själv sitta på cykeln och utsätta sig för en omkörning på det uppskattade avståndet.

Detta följs upp med en enkät där bilisterna får frågor om de har ändrat sitt beteende.



I en annan enkätstudie, som genomförs av försäkringsbolaget IF, kartläggs hur bilister ser på att dela vägen med cyklande. Till exempel ska bilförarna svara på och resonera kring hur de genomför omkörningar.

Det är bra om studien kan leda till ökad tydlighet kring hur omkörningar ska göras, menar Katja Kircher.

– I dag säger regelverket att omkörning rent generellt ska ske på betryggande avstånd, men utan närmare precisering. Vår forskning visar att ett helt filbyte krävs av den som kör om, för att även de som idag inte vågar cykla på landsväg ska känna sig trygga.

För cyklisters trygghet och säkerhet är det viktigt att detta klargörs i regelverket, menar hon.

– Det bästa skulle vara om reglerna sa att bilisten ska sänka hastigheten och göra ett fullständigt körfältsbyte vid omkörning. Det betyder att cyklisten har större möjlighet att välja sin position i sidled.

För att uppnå större jämlikhet mellan trafikslagen krävs systemförändringar men även beteendeförändringar hos bilisterna, anser Katja Kircher.

– Det är ett långsiktigt, inte helt enkelt arbete, men vi får komma ihåg att vägen i slutändan är en allmän plats där alla har rätt att färdas och känna sig trygga.

Projektet ComCy finansieras av Vinnova och avslutas 2027.



MER INFORMATION

Katja Kircher,
katja.kircher@vti.se

Text: Johan Granath/
Redakta

Foto: Katja Kircher/
Mostphotos.com

Bättre cykelplanering med mikrosimulering

I sin avhandling visar VTI-forskaren Guillermo Pérez Castro hur mikrosimulering kan förbättra planeringen av cykeltrafik.

– Hittills har det varit svårt att fånga det som är unikt med cykling vid simulering. Min forskning bidrar till att förbättra läget, säger Guillermo Pérez Castro.

Bakgrunden är att aktörer, till exempel den svenska staten och många kommuner, vill se en större andel persontransporter med cykel, vilket bland annat bidrar till minskad klimat- och miljöpåverkan.

– Här kommer mikrosimulering in i bilden för att säkerställa att cykling fungerar bra, även vid höga flöden och med hänsyn till cyklisternas olika behov.

Mikrosimulering handlar om att beskriva enskilda trafikanters preferenser, till exempel hur de samspelar med varandra och med infrastrukturen. En effekt av bättre simulering är mer verklighetsnära planeringsverktyg. Guillermo Pérez Castro har därför tagit fram data kring individuella cyklisters egenskaper och preferenser, bland annat hastighet och hinder i infrastrukturen under en resa.

– Det kan ge ett bättre stöd när man skapar riktlinjer för cykelinfrastruktur, men även konkret bidra till att visa vad bredd och utrymme gör för flöden och framkomlighet i infrastrukturen.

För att få en bild av hur enskilda cyklister fungerar och agerar i trafiken har han använt data från sensorer monterade på cyklar, liksom filmat material. Datamaterialet har använts för utveckling och utvärdering av matematiska modeller som bidrar till mer noggrann mikroskopisk simulering av cykeltrafik.

De modeller som tidigare använts för cykelsimulering har utgått från något som närmast liknat en bilist.

– Det har gjort det svårt att få korrekta resultat, eftersom cyklister är en betydligt mer heterogen grupp, där bland annat fysisk förmåga spelar en



Cyklister på cykelbanan från Slussen ut på Skeppsbron i Stockholm i morgontrafik.



Guillermo Pérez Castro, till höger i bild, är forskare på VTI och blev klar med sin avhandling om mikrosimulering av cykeltrafik i mars i år. Här förbereder han spikningen av sin avhandling tillsammans med forskningschef Magnus Berglund.

stor roll för olika preferenser, till exempel hastighet. Även beteenden skiljer sig mer inom gruppen cyklister, jämfört med fotgängare och bilister.

I avhandlingen föreslår Guillermo Pérez Castro också simuleringsmodeller för hur infrastrukturen kan påverka under en cykeltur. Till exempel förhållanden som kurvor, lutning och vind, som ju inte påverkar bilister nämnvärt.

Han menar att avhandlingens resultat kan bidra till förbättrad cykelsimulering och att modellen ska kunna integreras i befintliga programvaror. Det kommer dock att dröja innan cykeltrafik kan simuleras på den detaljnivå som är fallet med biltrafik.

– Min forskning är ett steg framåt men begränsningarna är ännu ganska många. Bland annat därför att cykling har varit marginaliserat inom trafikplaneringen i årtionden. Det innebär att det finns mycket mindre data och kunskap om cykeltrafikens dynamik.

Guillermo Pérez Castro disputerade vid Linköpings universitet i mars 2026.

MER INFORMATION

Guillermo Pérez Castro,
guillermo.perez.castro@vti.se

Läs avhandlingen här:

Text: Johan Granath/Redakta

Foto: Guillermo Pérez Castro/
VTI, Julia Fyhrman/VTI





Gång

– ett lågprioriterat transportsätt

Gång är alltid en del av en resa. Ändå prioriteras inte gång jämfört med andra sätt att förflytta sig på. Tvärtom. Gång prioriteras lägst av alla transportslag, menar Jenny Eriksson, utredare på VTI.

– Gång tas bara för givet, konstaterar Jenny Eriksson. Själv tycker jag att det är märkligt eftersom gång är en sådan väsentlig del av allt transporterande. Du måste ju gå för att ta dig till bilen, bussen, tåget och andra färdmedel. Möjligen går du inte så långt om du cyklar, för med cykel kan du kanske oftare ta dig från dörr till dörr. Men att gång för det mesta är en viktig del av en resa kommer man inte undan.

Jenny Eriksson är statistiker i grunden och har arbetat på VTI i många år. Hon har framför allt varit, och är, involverad i många forskningsprojekt med fokus på gång och cykel. Ett projekt som nyligen avslutats handlar om vädervarningar för fotgängare. Finns det något samband mellan halk-

olyckor och väderhändelser, och kan dessa i så fall prognostiseras?

Många fotgängare som skadas i trafikmiljö skadas för att de faller. Enligt en studie från 2022 står dessa fallolyckor för en tredjedel av alla skadade totalt.

– Och tio procent av alla allvarligt skadade fotgängare faller på eller vid en parkering, ofta när det är halt, berättar Jenny Eriksson.



För att minska antalet fallolyckor är det därför viktigt att minska antalet halkolyckor.

Mellan 270 och 550 miljoner kronor läggs på drift och underhåll av gång- och cykelvägar, torg, villagator, med mera, varje år. Det är en stor summa pengar. Men de totala kostnaderna för fallolyckor på grund av is och snö beräknas uppgå till 21,8 miljarder per år, en ofantligt mycket större summa.

I det nuvarande etappmålet för trafiksäkerhet, beslutat av regeringen, ska antalet allvarligt skadade fotgängare till följd av fallolyckor minska med minst 25 procent mellan 2020 och 2030.

– Projektet om exklusiva vädervarningar för fotgängare var en förstudie. Det finns vädervarningar om ishalka i dag, men de riktar sig till bilisterna, och förutsättningarna för bilar och fotgängare är olika. Värmen från bilars hjul gör till exempel att isen på en bilväg smälter, men is under fotgängare smälter inte, den packas samman. Finland är exempel på ett land som har ett vädervarningssystem för fotgängare. På det här området har de kommit längre än vi. Vi sneglar på dem och söker nu pengar för att kunna fortsätta att forska vidare om ett vädervarningssystem för gångtrafikanter.

Största riskgruppen när det gäller halkolyckor är kvinnor som är 50 år eller äldre. Kvinnor går generellt mer än män, men inte så mycket mer att det förklarar den stora skillnaden mellan män och kvinnor i olyckssammanhang.

– Vi vet inte varför kvinnor skadas i större utsträckning, men det finns olika hypoteser. En har med kvinnors skor att göra, att de generellt inte är lika greppvänliga som mäns skor. Sedan vet vi ju att kvinnor blir skörare och skörare efter

Många tänker förmodligen inte ens på gång som ett transportslag. Gång tas bara för givet. En anledning kan vara att gång tar tid, och i exempelvis samhällsekonomiska kalkyler värderas tid väldigt högt.



Ett vädervarningssystem som varnar fotgängare när risken för halka är stor skulle kunna minska antalet halkolyckor. Men det behövs mer forskning och mer kunskap.

klimakteriet och med stigande ålder. Skörheten gör att risken att skadas svårt vid en halkolycka hela tiden ökar.

Eftersom de flesta halkolyckor inträffar på infrastruktur som kommunen är väghållare för har kommunerna ett stort ansvar när det gäller vinterdriften. Men vidtas rätt åtgärder vid rätt tillfälle?

– Och går det i så fall att ”styra om” med samma mängd resurser? Jag tror det, men detta är något jag tycker att vi forskare borde studera närmare.

Ett annat projekt Jenny Eriksson är engagerad i handlar om belysning av gång- och cykelvägar utanför tätort.

Trafikverkets grundprincip är att det ska finnas god belysning på gång- och cykelvägar. Dock ska uppförandet av belysning vägas mot miljöhänsyn och samhällsekonomisk nytta. Tyvärr finns det begränsad kunskap om hur belysning, eller avsaknad av belysning, påverkar val av färdssätt, känsla av trygghet, upplevelse av kvalitet, med mera, påpekar Jenny Eriksson.

I brist på bra beslutsunderlag i tidiga skeden av planeringsprocessen händer det att beslut tas i fel skede och på subjektiva grunder.

– Förhoppningen är att beslut ska kunna fattas utifrån ett kunskapsbaserat underlag, säger Jenny Eriksson.



MER INFORMATION

Jenny Eriksson,
jenny.eriksson@vti.se

Text: Catarina Gisby/Redakta
Foto: Qunica.com-StockAdobe.com,
Wideshuts-StockAdobe.com,
Diy13-StockAdobe.com

Att cykla eller inte cykla – det är frågan

Om man vill öka cyklingen räcker det inte med att bygga bra infrastruktur. Faktorer som trygghet, fysiskt krävande arbete och identitet har betydelse för människors val att cykla – eller inte cykla. Det visar en studie från VTI.

Tidigare studier har visat att låginkomsttagare cyklar mindre än människor i högre inkomstgrupper. Det kan tyckas paradoxalt eftersom cykling är ett billigt färdmedel. De bakomliggande orsakerna är till stor del okända. I forskningsprojektet Varför cyklar låginkomsttagare i mindre utsträckning än andra grupper? har forskare på VTI sökt svar.

Låginkomsttagare är en heterogen grupp. För att på djupet förstå hur olika låginkomsttagare resonerar gjorde man djupintervjuer med 21 personer med olika yrken, bland annat lokalvårdare, bussförare och anställda inom vård och omsorg. Några av dem cyklade till jobbet, andra inte. De hade olika ålder och kön.

Forskarna identifierade ett antal olika faktorer som har betydelse för benägenheten att cykla, eller inte cykla. Arbetsvillkor är en av dem.

– Om man har oregelbundna arbetstider och kanske måste i väg tidigt på morgnarna är det inte så lockande att cykla. Det gäller även människor som har fysiskt krävande jobb, de vill hellre sätta sig i bilen eller ta bussen efter en tröttnande arbetsdag, säger projektledaren Elisabeth Lång, senior forskare på VTI.

Trygghet är en annan faktor. Om man bor i ett otryggt område så vill man ogärna cykla där på morgnar och sena kvällar. Cykelstöld är ytterligare en orsak till att en del väljer att färdas på något annat sätt. Är man osäker på var man vågar ställa cykeln är det lätt att man lämnar den hemma i stället.

– Normer och identitet spelar också in. En del uppgav att de ser cyklister som en hälsomedveten grupp som man inte känner sig som en del av.

Studien visar att om man vill få fler människor att cykla så räcker det inte med att bara satsa på bättre cykelinfrastruktur. Det finns många andra faktorer som också har betydelse.

– Vi har sökt pengar för att fortsätta forskningen i en större skala. Då vill vi jämföra faktorerna för att se vilka som spelar störst roll. Resultaten ska kunna användas för planering av transportsystemet och för att öka den sociala hållbarheten och skapa ett jämlikt transportsystem, säger Elisabeth Lång.

Projektet har genomförts av VTI i samarbete med Trivector Mobility och finansierats av Trafikverket. Utöver Elisabeth Lång har ytterligare två personer på VTI deltagit i projektet: Malin Henriksson, tillförordnad forskningschef och forskningsassistent Johanna Larsson.



MER INFORMATION
Elisabeth Lång,
elisabeth.lang@vti.se

Text: Johan Sievers/Redakta
Foto: Gamma-Man/
Mostphotos

Att cykla hem från arbetet sent på kvällen kan kännas otryggt.



Tryggare tunnel mål för VR-projekt

VTI försöker ta reda på hur en gång- och cykeltunnel ska vara utformad för att den ska vara så trygg som möjligt. Med hjälp av forskningsinstitutets VR-utrustning* i fotgängarmiljö har ett antal försökspersoner fått bedöma sina upplevelser.

– Vi törs inte säga något ännu om resultaten. Studien kommer att publiceras i en VTI-rapport nu i maj. Först då kan vi offentliggöra våra slutsatser, säger forskaren Sara Nygårdhs.

Hon har projektlett studien i samarbete med utvecklingsledare Florian Fischer, utredare Jonas Ihlström, forskningsingenjör Linus Hilding, ingenjör Pelle Wredenberg och forskningsassistent Per Henriksson.

I studien deltog 28 personer bestående av en grupp med personer mellan 18 och 29 år, en grupp med personer över 65 år och en grupp med fyra rullstolsburna personer. Alla grupper innehöll en blandning av kvinnor och män. Detta urval har skett med syftet att ge spridning av deltagare med olika erfarenheter och förutsättningar snarare än att dra slutsatser per grupp. Utformningen av gång- och cykeltunneln ska ju fungera för alla. Innan rekryteringen skedde en etikprövning vilket krävs när studier innefattar försöksdeltagare.

Projektet inleddes med en halvtimmes intervjufrågor. Därefter var det dags för VR-simulatorn. Varje person fick testa tio olika scenarier totalt, det innebar fem olika tunnlar i såväl dagtid som mör-

ker, dock alltid med belysning i tunnarna. Det handlade om att uppleva miljön utanför tunneln, vid tunnelns mynning och tio meter in i tunneln.

Testpersonerna fick sedan svara på sex frågor där de fick göra en värdering av sina upplevelser i VR-studien. Det gällde bland annat om hur otrygg och obehaglig upplevelsen var, om tunneln kändes instängd eller luftig, samt vilken roll ljuset hade. De fick även värdera höjd och bredd och sätta det i relation till upplevd trygghet.

Något som inte testades i VR-studien men som framkom vid intervjuerna var att andra personers närvaro också har betydelse på olika sätt. Denna kunde vara både positiv och negativ.

– Vad som är trygghet – det fick försöksdeltagarna avgöra själva. En del tänker på grus, en del har hört att det kan ske brott. Det är lite olika, säger Sara Nygårdhs.

Forskningsrapporten ska komma till användning när Trafikverket reviderar sina rekommendationer i Vägars och gators utformning (VGU), allt för att ta in aspekten social hållbarhet genom att öka tryggheten i gång- och cykeltunnlar.

På VTI finns även en VR-miljö anpassad för cyklister, det vill säga en cykelsimulator. Detta projekt har haft fokus på fotgängare, men cykelsimulatorn möjliggör att göra motsvarande studier med cyklister i framtida projekt.

*VR, virtual reality eller datorsimulerad verklighet



MER INFORMATION

Sara Nygårdhs,
sara.nygardhs@vti.se

Text: Gunilla Rech
Foto: Sara Nygårdhs/VTI

Läs mer om VGU
(Trafikverket):



Färre cykelstölder med nationellt register

Ett nationellt register för cyklar kan bli ett viktigt verktyg för att minska cykelstölder och stärka tryggheten på andrahandsmarknaden. Det visar en ny förstudie från VTI, som fått stor uppmärksamhet både bland politiker och i media.

Cykelstölder har länge varit ett stort problem i Sverige. Varje år stjäls hundratusentals cyklar, men endast en mindre del anmäls. För många påverkar risken för stöld viljan att cykla, och en betydande del av dem som drabbas slutar helt. Detta får konsekvenser både för folkhälsa och möjligheterna att nå mål om hållbar mobilitet.

I rapporten *Nationellt cykelregister. Potentiell åtgärd för minskade cykelstölder – en förstudie* undersöker VTI vad ett nationellt register skulle innebära, hur det kan utformas och vilka aktörer som behöver involveras. Arbetet baseras på litteraturstudier, internationella exempel och intervjuer.

Ett nationellt register kan enligt studien ha flera funktioner. Synlig märkning, kombinerad med möjlighet att enkelt kontrollera om en cykel är stulen, kan minska anonymiteten på andrahandsmarknaden och förbättra möjligheten att upptäcka stöldgods. Den kan också underlätta polisens arbete och öka chansen att stulna cyklar återböras till sina ägare.

– Mycket talar för att den största nyttan med ett centralt register är att förebygga brott och göra det svårare att sälja stulna cyklar vidare. Det minskar incitamenten för stölder, ökar upptäcktsrisken och stärker tryggheten för både köpare och ägare, säger rapportförfattaren Johan Egeskog, forskningsingenjör på VTI.



Utanför riksdagen. VTI-utredarna Johan Egeskog och Jones Karlström tillsammans med Karolina Skog, vd för Svensk cykling, som arrangerade riksdagsseminariet där rapporten presenterades.

I flera länder finns redan nationella eller certifierade register. Frankrike har infört obligatorisk registrering av alla cyklar som säljs via handlare, medan Belgien erbjuder en kostnadsfri och frivillig myndighetsdriven lösning.

Förstudien pekar också på praktiska frågor som behöver lösas inför ett svenskt införande. Det handlar bland annat om huruvida registret ska vara obligatoriskt eller frivilligt, hur registreringen av cyklar ska gå till, vilken aktör som bör ansvara för driften och hur ägaruppgifter ska hanteras på ett rättssäkert sätt.

Efter publiceringen har Johan Egeskog presenterat rapporten för politikerna i riksdagens cykelnätverk och för cykelbranschen. En rad medier har också uppmärksammat studien.

– Mottagandet har varit positivt och jag upplever att intresset är stort. Vi får se vad som händer, men alla verkar vara överens om att cykelstölderna är ett allvarligt problem som behöver lösas, säger han.

Rapporten rekommenderar i första hand ett statligt och obligatoriskt register. Ett alternativ kan vara ett frivilligt register som stöds av cykelbranschen och administreras av en oberoende aktör.

MER INFORMATION

Johan Egeskog,
johan.egeskog@vti.se

Text: Mikael Sönne
Foto: Jones Karlström/VTI

Läs rapporten:



Fler projekt om aktiv mobilitet

Här nedan visas ett urval av pågående projekt om aktiv mobilitet som VTI deltar i. Fler projekt finns att läsa om på sidorna 4–16.

Alternativa kemiska halkbekämpningsmedel på gång- och cykelväg och trottoarer (ALT-salt)

I detta projekt jämförs effekt och varaktighet av fyra olika halkbekämpningsmedel, som redan idag används på cykelbanor, trottoarer respektive flygplatser. Dessutom specialstuderas möjligheten att använda så kallat cirkulärt salt utvunnet från flygaska. Kontakt på VTI är forskningsledare Anna Niska. Finansiär är Trafikverket och projektet pågår 2022–2026.

Breddad roll för regionala kollektivtrafikmyndigheter: Mot en systematisk integrering av kollektivtrafik och cykel

Projektets syfte är att understödja skiftet från regionala kollektivtrafikmyndigheter till regionala mobilitetsmyndigheter. Målen är att utveckla, testa, validera och sprida organisationsmodeller som främjar systematisk integrering av kollektivtrafik och cykel på bred front. Kontakt på VTI är senior forskare Karin Thoreson. Finansiär är Vinnova och projektet pågår 2025–2028.

Effektsamband av belysning på gång- och cykelvägar utanför tätort

Syftet med projektet är att undersöka vilka faktorer som har relevant betydelse för om en gång-, cykel och mopedväg ska vara belyst eller inte och att därefter undersöka storleksordningen i påverkan och den samhällsekonomiska nyttan för dessa faktorer. Kontakt på VTI är utredare Jenny Eriksson. Finansiär är Trafikverket och projektet pågår 2024–2026.

Förbättrat beslutsstöd för underhåll av cykelvägar. Del 2

Det främsta syftet med projektet är att bidra till en ökad kunskap om de processer som leder till nedbrytning av cykelvägar för att kunna planera underhållet, men också för att anpassa konstruktionen. Kontakt på VTI är Anna Niska. Finansiär är RISE och projektet pågår 2024–2028.

Hälsa på hjul: tillförlitliga cykeldata för värdering och beräkning av cyklingens folkhälsoeffekter

Huvudforskningsfrågan i detta projekt är: Hur kan en vetenskapligt baserad och praktiskt användbar metod för värdering av folkhälsoeffekter av cykling utvecklas för trafik- och samhällsplanering? Kontakt på VTI är professor Henrik Andersson. Finansiär är Trafikverket och projektet pågår 2025–2027.

Indirekta trafiksäkerhetsindikatorer för cyklisters singelolyckor

En metod ska tas fram för att utifrån videoupptagningar bedöma riskerna för singelolyckor för en studerad infrastrukturdessign. Genom att få detaljerad information om vilka typer av olyckor som bedöms som troliga går det att koppla dem till hur designen är utformad. Kontakt på VTI är forskningsledare Mattias Hjort. Finansiär är Trafikverket och projektet pågår 2024–2026.

STIG – smart teknik för innovativ datainsamling och analys för gång- och cykelvägar

Projektet syftar till att utveckla en AI-baserad metod för effektiv datainsamling och analys av gång- och cykelvägar. Kontakt på VTI är forskningsledare Daniel Rudmark. Finansiär är Vinnova via det strategiska innovationsprogrammet Drive Sweden och projektet pågår 2024–2026.

Validering av mätutrustning för cykeldata

Projektets syfte är att validera mätutrustning för cykelflödesmätningar genom tester i kontrollerad miljö samt att, tillsammans med Trafikverket, regioner och kommuner, identifiera behov av cykeldata. Kontakt på VTI är forskningsledare Åsa Forsman. Finansiär är Trafikverket och projektet pågår 2025–2026.



Läs mer om VTI:s cykelforskning:



Text: Catharina Arvidsson
Foto: Lightfield/ Mostphotos.com

Tomas Svensson började som forskare på VTI 1999 och har genom åren fått allt större ansvar och högre chefspositioner. Visst har det funnits utmaningar genom åren, men VTI har hela tiden varit en öppen och trevlig arbetsplats.



En uppskattad generaldirektör lämnar sitt jobb

Tillgänglig, trevlig och jordnära. Lätt att samarbeta med och med en dörr som alltid står öppen. Ungefär så beskriver medarbetarna generaldirektör Tomas Svensson. Nu gör han sina sista veckor på VTI.

Efter nio år som högsta chef och sammanlagt 27 år på VTI är det dags för generaldirektör Tomas Svensson att lämna VTI den sista juni. Vad har egentligen hänt under åren som ytterst ansvarig? Han tar fram en liten fuskklapp och en sak råder det i alla fall ingen tvekan om - VTI och transportforskningen har vuxit kraftigt.

Se här: mellan 2016 och 2025 har antalet anställda stigit från 200 till 249, basanslaget ökat från 48 till 90 miljoner kronor och omsättningen stigit från 207 till 315 miljoner. Samtidigt har antalet doktorander nästan fördubblats från 21 till 40, antalet disputerade medarbetare gått upp från 86 till 114 och antalet vetenskapliga publikationer stigit från 63 till 151. Som exempel.

Tomas Svensson säger att han varit inriktad på att bygga upp och utveckla, oavsett om det handlat om nya enheter, kontor eller forskningsområden. Under pandemin sänktes tempot, men för det mesta har det varit full fart framåt.

– Det är inget självändamål att växa och bli större, men efterfrågan på kvalificerad transportforskning har vuxit kraftigt under de här åren. Och vi har varit duktiga på att möta det behovet, säger han och tillägger att VTI:s samverkan med samhället också utvecklats snabbt.

”

Transporterna är samhällets blodomlopp och VTI har massor av kunskap om hur de ska fungera på bästa sätt.”

– Tomas Svensson

Vad är du mest nöjd med?

– Förutom att vi vuxit och gör mer viktig forskning, tycker jag att vi har en mycket bättre organisationskultur på VTI än tidigare. Vi har en öppnare dialog och jobbar tillsammans på ett bättre sätt än när jag började. Vi har också ett helt annat samarbete mellan kärnverksamheten och de olika stödfunktionerna.

– I dag är vi ett bättre lag med ett bra spelsystem och bra coacher, säger Tomas Svensson.

Och vad har varit mest utmanande?

– Forskningsfinansieringen är alltid en utmaning. Basanslaget skapar trygghet och ger en grund, medan den externa finansieringen tvingar oss att vara relevanta och lyhörda för samhällets behov. Vi behöver båda, men fortfarande är balansen lite skev. Att söka extern finansiering har också blivit mer komplext och resurskrävande. Där försvinner alldeles för mycket värdefull forskartid.

Tomas Svensson försäkrar att inget varit tråkigt med gd-jobbet, även om det förstås förekommit problem ibland. Men glädjeämnena har varit betydligt fler. Några tydliga höjdpunkter, inte bara från gd-tiden, är samverkansavtalet med Linköpings universitet manifesterat i forskningsplattformen Ride the future, etableringen av K2 – Nationellt centrum för kollektiv mobilitet, Cykelcentrum, utvecklingen av Transportforum och utökad geografisk närvaro med fyra nya kontor åt alla väderstreck.

Ett oväntat regeringsbeslut 2021 var också en höjdare.

– Då höjdes basanslaget med 35 miljoner kronor. Visst hade vi pläderat för det i många år, men just då kom det helt oväntat. Det var mycket välkommet och innebar att vi kunde genomföra flera av våra strategiska satsningar, bland annat på forskning om hållbart flyg.



Den kraftiga utbyggnaden har inneburit både att forskningen fördjupats, till exempel genom fler professorer, och att den breddats till nya områden. Forskningen om hållbarhet, elektrifiering, digitalisering, autonoma fordon och transportsystemets omställning har vuxit. Under senare tid har även resiliens, beredskap och totalförsvar blivit allt viktigare.

– Det blir också en avgörande fråga för framtiden, om jag ska säga något om den. Beredskap handlar inte bara om drönare och ny teknik, utan om hela transportsystemet. Transporterna är samhällets blodomlopp och VTI har massor av kunskap om hur de ska fungera på bästa sätt.

Och framtiden för egen del? I alla fall när den här intervjun görs (mitten av april) är den högst osäker. Tomas Svensson säger att han aldrig aktivt har letat efter nya jobb, och följaktligen har han inte planerat för tiden efter VTI heller. Det kan bli fortsatt arbete i statsförvaltningen, egen firma som konsult eller inte så mycket jobb alls.

En medarbetare tror att det blir svårare att lämna VTI än att kliva ner från gd-stolen.

– Ja, det stämmer nog. Jag började här 1999 och kände direkt att jag trivdes väldigt bra. Det har jag fortsatt att göra. VTI är en stor del av mitt yrkesliv så årligt talat känns det lite märkligt att sluta.

En rejäl semester utan en massa jobb i huvudet, blir det i alla fall. Och långa cykelturer i det östgötska landskapet. Sen får vi se.

Text: Mikael Sönne
Foto: Crelle

OM TOMAS SVENSSON

Aktuell: Slutar som generaldirektör för VTI vid halvårsskiftet.

Familj: Gift med Marie, tre vuxna barn, tre barnbarn.

Ålder: Fyller 63 år i oktober.

Bor: Radhus i Blästad i Linköping sedan 1991, då huset byggdes.

Intressen: Träning, har åkt både Vasaloppet, Vätternrundan och sprungit Lidingöloppet genom åren, nu för tiden blir det mest cykling och styrketräning. Tillbringar mycket tid i familjens fritidshus i Loftahammar.

Roligast med jobbet: Uppdraget i sig. Att jobba med forskning och utveckling och att leda en forskningsorganisation är ett stort privilegium, att få vara med och bidra till en positiv samhällsutveckling och att den kommer så många som möjligt till del.



Foto: Elsa Bolling Landthom/VTI

Forskningschef Ellen Grumert är VTI:s kontaktperson för kompetenscentret SAFER och branschorganisationen ITS Sweden.

Förnyat samarbete med SAFER och ITS Sweden

VTI är en av ett femtiotal partner i SAFER, ett kompetenscentrum som samverkar och forskar för fordons- och trafiksäkerhet. Centret, som koordineras av Chalmers, har nu gått in i en ny fas där en styrgrupp ersätter den tidigare styrelsen.

Forskningschef Ellen Grumert är sedan årsskiftet ny representant för VTI i styrgruppen och ersätter avdelningschef Jonas Jansson som tidigare var en del av styrelsen.

– SAFER är, och har varit, en viktig plattform för att mötas, dela erfarenheter och driva trafiksäkerhetsfrågor framåt. Jag ser fram emot att få bidra till att forma den framtida inriktningen, så att SAFER även fortsättningsvis utgör en relevant och värdeskapande plattform inom trafiksäkerhetsområdet, säger Ellen Grumert.

Arbetet inom SAFER är indelat i elva ämnesområden. Maytheewat Aramrattana, senior forskare på VTI, leder tillsammans med Victor Fabricius, forskare på RISE, området Remote Operations.

VTI har dessutom gått in som samverkanspartner i ITS Sweden, en branschorganisation som arbetar för att driva och utveckla intelligenta transportsystem (ITS). ITS Sweden verkar nationellt men har även en internationell närvaro genom samarbeten med andra organisationer inom ITS. Ellen Grumert är kontaktperson på VTI.

MER INFORMATION

Ellen Grumert,
ellen.grumert@vti.se

Läs mer
om SAFER:



Läs mer
om ITS
Sweden:



HÅLL DIG UPPDATERAD

– på ett enkelt sätt!

Följ vår forskning via sociala medier
och våra kostnadsfria nyhetsbrev!



Prenumerera på våra nyhetsbrev eller digitalversionen av VTI aktuellt.

@vtisweden

@vtisweden

@vtisweden

vti

SAFER Idea Development Award

Under SAFER Vehicle and Traffic Safety Centre at Chalmers 20-årsjubileum tilldelades Maytheewat Aramrattana, senior forskare på VTI, tillsammans med Sanna Eveby från Guidance to Zero utmärkelsen SAFER Idea Development Award, som uppmärksammar personer som bidrar med nytänkande idéer och utveckling inom trafiksäkerhet.

Priset delas ut till personer som visat särskilt engagemang för idéutveckling inom SAFER, bland annat genom att aktivt bidra till och delta i SAFER Exploration Program. I detta fall lyfts Maytheewat Aramrattana och Sanna Eveby fram för sitt stora engagemang, båda har skickat in flest ansökningar till programmet och därigenom bidragit till att driva utvecklingen av nya idéer.

– Jag är glad och tacksam över att ha fått priset och för att jag har kunnat bidra till möjligheten att öka kunskapen om ett säkrare transportsystem. Jag vill än en gång tacka SAFER för erkännandet, säger Maytheewat Aramrattana.



Foto: Victor Fabricius/RISE

Maytheewat Aramrattana, senior forskare på VTI, tar emot SAFER Idea Development Award.

MER INFORMATION

Maytheewat Aramrattana,
maytheewat.aramrattana@vti.se



Foto: Yury Brykaylo/Mosphotos.com

VegDim dimensionerar vägar i Norge

Nu går Statens vegvesen i Norge vidare med införandet av VegDim – ett dimensioneringsverktyg för nya vägar. VegDim bygger på dimensioneringsverktyget ERAPave PP som har utvecklats av senior forskare Abubeker Ahmed och professor Sigurdur Erlingsson på VTI på uppdrag av Trafikverket.

Genom att knappa in uppgifter om körfält, hastighetsbegränsningar, trafikmängd, tunga fordon, dubbdäcksandel, klimat-, mark- och tjälförhållanden kan det digitala systemet räkna ut hur vägen kommer att påverkas över tid. Det förutser också hur olika lagertjocklekar och material i vägöverbyggnaden kan förändra detta.

– Det är roligt att normmännen är med och finansierar projektet och att de har öppnat upp det för webbaserad användning. De har lagt ner mycket arbete på att göra det tillgängligt, säger Sigurdur Erlingsson.

Det norska systemet är webbaserat och är redan nu öppet för användning.

MER INFORMATION

Sigurdur Erlingsson,
sigurdur.erlingsson@vti.se

Abubeker Ahmed,
abubeker.ahmed@vti.se

Läs mer
om VegDim:



Call for Abstracts

Välkommen med ditt konferensbidrag
mellan den 22 juni och 30 augusti!



Läs mer

Transportforum | vti

Med forskningsperspektiv till Almedalen

Den 22–26 juni arrangeras Almedalsveckan i Visby – en arena där angelägena samhällsutmaningar adresseras och lösningar diskuteras med aktörer från alla delar av samhället. VTI är på plats för att bidra med forskningsperspektivet i samtal om transporter, mobilitet och infrastruktur. Bland annat finns en av VTI:s självkörande bussar med som arena för kunskapsutbyte om automatiserade fordon.

Kommer du att vara i Almedalen och vill prata om hur transportforskningen kan bidra till samhällsutvecklingen? Eller vill du stärka en programpunkt med forskningsperspektiv? Hör av dig – vi finns på plats för just det.

MER INFORMATION

Eva Ankarberg,
eva.ankarberg@vti.se

Från A-traktor till personbil – körkort, olyckor och förseelser

Ungdomar som kör A-traktor, mopedbil eller moped klarar ofta förarproven för vanlig personbil bättre än unga utan AM-körkort. Samtidigt visar statistiken att vissa riskbeteenden, i synnerhet för A-traktorförare, ofta följer med in i vuxenlivet.

Unga som tar AM-körkort vid 15 års ålder och därmed kan börja köra moped, mopedbil eller A-traktor, klarar generellt både kunskaps- och körprov för B-körkort något bättre än andra 18-åringar. Det är ett av resultaten i två nya registerstudier från VTI.

Studierna omfattar nära 180 000 ungdomar som tog AM-körkort vid 15 års ålder och B-körkort när de fyllt 18. Dessa jämförs med en kontrollgrupp på drygt 240 000 personer som inte tagit AM-körkort men tog B-körkort vid 18 års ålder.

– Det är viktigt att komma ihåg att resultaten inte visar orsakssamband, men vi ser ändå flera mönster som är intressanta ur ett trafiksäkerhetsperspektiv, säger Åsa Forsman, forskningsledare och huvudförfattare till de båda rapporterna.

Studien *Från AM- till B-körkort: En registerstudie om resultat vid förarprov* visar att 87–89 procent av de med AM-körkort klarade kunskapsprovet för B-körkort på första försöket, jämfört med 80 procent i kontrollgruppen. Även körprovet gick bättre för AM-gruppen (76–82 procent godkända jämfört med 71 procent i kontrollgruppen). De som haft tillgång till fyrhjulinga AM-fordon, som A-traktor eller mopedbil, klarade körprovet bäst.

I den andra studien, *Från AM-körkort till första åren med B-körkort: En registerstudie om trafikolyckor, trafikbrott och trafikförseelser*, följs samma grupper vidare i trafiken. Här syns inga större skillnader i antalet skadehändelser och trafikbrott mellan dem med och utan AM-körkort generellt. Däremot sticker A-traktorförarna ut med fler olyckor och trafikbrott och betydligt fler trafikförseelser – både före och efter övergången till personbil.

För mopedbilsförare och förare av tvåhjuling moped är mönstret annorlunda. Sedan de tagit B-körkort har de generellt lägre risknivåer, och i vissa fall till och med lägre än kontrollgruppen utan tidigare AM-körkort.



Resultaten i projektet Från "EPA" till personbil ska bidra till det pågående arbetet med att förstå riskmönster och utveckla regelverk och utbildning för unga trafikanter.

– Våra analyser visar att A-traktorförare utmärker sig, medan mopedbilsförarna i stället ligger under genomsnittet. Men skillnaderna kan också bero på hur mycket och var man kör. I studien har vi inte kunnat ta hänsyn till körsträckor, säger Åsa Forsman.

Tidigare forskning har visat att mopedbilar främst används som ett transportmedel medan A-traktorer i högre grad förknippas med en social ungdomskultur och mer riskfyllda beteenden. Det kan vara en förklaring till skillnaderna.

Projektet Från "EPA" till personbil – en longitudinell studie av trafiksäkerhet och körbeteende finansieras av Trafikverket och avslutas i november 2028.



MER INFORMATION
Åsa Forsman,
asa.forsman@vti.se

Text: Mikael Sönne
Foto: Johan Bjurer/
Mostphotos.com

Läs rapporterna här:



Nya publiceringar

VTI RAPPORTER

Reser elbilsturer annorlunda?: Verkligt resbeteende som underlag för att styra mot transporteffektivitet: slutrapport.

VTI rapport 1258.

Emeli Adell, Elisabeth Lång, Lena Winslott Hiselius.

Projektledares förutsättningar och incitament för kostnadskontroll: En intervjustudie om den operativa investeringsverksamheten vid Trafikverket.

VTI rapport 1257.

Karin Thoresson, Jacob Witzell.

VTI RESULTAT

Akutsjukhusens rapportering till olycksdatabasen Strada: en intervjustudie.

VTI resultat 2026:6.

Susanne Wallhagen, Helena Selander.

Nulägesbeskrivning av automatiserad persontransport på landsbygden. Living Lab Tavelsjö och Rödåbygden.

VTI resultat 2026:5.

Cilli Sobiech, Nicolas Albiz, Linn Alexandersson, Tor Björkstrand, Mårten Edberg, Karolina Filipsson, Pernilla Schuber, Lizette Strandberg, Göran Sundqvist, Anna Wadström, Per Ödling.

Samplanering av trafikpåverkande åtgärder och trafikflöden för stråkplanering: SATT-SP: metoder, verktyg och fallstudier.

VTI resultat 2026:3.

Tomas Lidén, Filip Kristofersson, Abderrahman Ait-Ali.

TIDSKRIFTSARTIKLAR

Price signals and load flexibility in public transport: A cost analysis of electric bus charging. **Findings.** (2026), Epub ahead of print. Gabriella Grenander, David Daniels.

Analysing road user behaviour at roadwork zones using large-scale trajectory data.

European Transport Research Review. 18(2026): 10. Ellen Grumert, Viktor Bernhardsson.

A review on temporary roads and portable matting systems improving traffic resilience and disaster mobility.

Journal of Disaster Science and Management. 2(2026): 5.

Dina Kuttah.

A simulation heuristic for traveler- and vehicle-discrete dynamic traffic assignment.

Transportation Research Part B: Methodological. 206(2026): 103406. Gunnar Flötteröd.

Chemical and rheological characterization of bituminous binders extended with tall oil pitch. **Roads and Bridges – Drog i Mosty.** 25(2026), s. 37-46.

Jiqing Zhu, Abubeker W. Ahmed, Yared Dinegda.

Exploring false warnings and modalities for emergency vehicle alerts and their impact on driver behaviour.

Human Factors. (2026): 00187208261436744.

Kajsa Weibull, Marius Brudvik Norell, Birgitta Thorslund, Björn Lidestam.



Under 2025 ökade antalet laddbara bilar med 18 procent och de utgör i dag cirka 16 procent av bilflottan. (VTI rapport 1258)



Automatiserad och anropsstyrd persontrafik kan förändra förutsättningarna för delade transporter, särskilt i landsbygdsområden. (VTI resultat 2026:5)



LADDA NED VTI-PUBLIKATIONER

Publikationer laddas ned via QR-koden eller VTI:s webbplats: www.vti.se/publikationer

Cykling är bra för hälsan, och det är roligt också

Jag brukar säga att min dagliga cykling är mitt livselixir. Det får mig att vakna på morgonen på väg till jobbet och rensa hjärnan på vägen hem. I dagens uppkopplade samhälle är de tillfällen där tankarna får flöda fritt sällsynta och därför extra välbehövliga. Dessutom är det ett oslagbart sätt att få sin dagliga motion utan någon närmare eftertanke – jag får det på köpet under resan.

Att den dagliga cyklingen hade så stor betydelse för mitt eget mående blev jag varse först under covid-19-pandemin. Jag var inte en person som utnyttjade tillfället att blir mer aktiv och börja träna, utan blev sittande alldeles för länge framför skärmen. Det kändes ganska snart i både kroppen och knoppen. Man kan tycka att det är märkligt att jag som jobbat med cykelfrågor i så många år, och är väl medveten om hälsovinster, ändå inte riktigt hade förstått hur stor betydelse cyklingen verkligen hade. Men så var det.

Tänk om fler kunde upptäcka fördelarna! Men hur förmedlar man det positiva med att låta bilen stå till förmån för cykel eller gång, utan att låta präktig eller "pekpinnig"? Det är något jag ofta brottas med i min roll som föreståndare för Cykelcentrum. Vi ska vara bron mellan forskning och praktik och sprida kunskap, till stöd för ökad och säker cykling – och intresset är glädjande nog stort för det vi gör. En svårighet är dock att nå utanför "cykelbubblan", till de som inte redan "är frälsta". Med kraftsamlingen för ökad rörelse som Folkhälsomyndigheten driver i år, när vi kanske nya grupper och cyklingen kan få ett uppsving när hälsofördelarna lyfts. Under många år har annars miljöargumen-

ten varit de centrala. Och visst är de fortsatt viktiga. Den tekniska utvecklingen kommer inte att lösa transportsektorns miljöproblem, utan vi behöver också göra mer miljösmarta val. Kort sagt, vi behöver alla bli bättre på att "källsortera våra resor" och bara ta bilen när den verkligen behövs. Men miljöargumenten är för många mer en positiv bieffekt än den egentliga orsaken till att välja cykeln framför bilen. De främsta skälen är mer personliga: att det är enkelt och effektivt, ger en känsla av frihet och att det är roligt.

För vissa fungerar små förändringar bäst, som att byta ut en resa i veckan, medan andra lyckas bättre med en total förändring. Men det är inte bara ett personligt ansvar. Incitament behövs som påverkar i rätt riktning: en ändamålsenlig infrastruktur, styrmedel och arbetsgivare som uppmuntrar och skapar goda förutsättningar. Även på samhällslevelig nivå går det att göra snabba förändringar – det är städer som Gent och Paris goda exempel på. Men det gäller att ta tillfällen i akt, såsom många städer gjorde under pandemin när de gav utrymme från bilen till förmån för gång och cykel. Nu har vi skenande bränslepriser, vilket skulle kunna vara ytterligare ett tillfälle att med rätt incitament uppnå det önskade skiftet. Forskningen är tydlig i att det behövs en kombination av morötter och piskor. Här har VTI en viktig roll att spela, i att bygga och förmedla kunskap!



Anna Niska
Forskningsledare på VTI

KONTAKT
anna.niska@vti.se

"Men hur förmedlar man det positiva utan att låta präktig eller 'pekpinnig'?"