

Skapat av

Eleonor Mörk, PLkvtvs

Ärendenummer

TRV 2026/52199

Dokumentdatum

2026-03-31

GNS möte nr 1 2026

Datum för mötet: 17 mars föredrag och studiebesök Trafikkontoret Stockholm Stad, 18 mars GNS möte

Plats: Trafikkontoret, Stockholm Stad, Fleminggatan 4

Närvarande

Anders Kullgren, Folksam

Annika Nilsson, Göteborgs stad

Maria Lönegård, Polisen

Magnus Granström, SAFER (länk)

Christoffer von Bothmer, SKR

Catarina Nilsson, Stockholms stad

Niclas Nilsson, Transportstyrelsen

Marie Frostvinge, Umeå kommun

Maria Prole, STR

Malin Lundberg, NTF (ersättare)

Maria Krafft, Trafikverket (dag 1),

Stefan Jonsson, Trafikverket *ordförande dag 2*

Johan Folkesson, Trafikverket (delvis dag 2)

Eleonor Mörk, Trafikverket, *sekreterare***Inbjudna dag 1:**

Sara Bergendorff, Stockholm Stad

Kristine Bull Sletholt, Stockholm Stad

Robin Billsjö, Stockholm Stad

Martina Arnell, Stockholm Stad

Jenny Carlsson, Stockholm Stad

Gabriella Canas, Stockholm Stad

Therese Sundström, Stockholm Stad

Inbjudna dag 2:

Johan Lindberg, Trafikverket

Kunde ej närvara

Richard Wester, Arbetsmiljöverket

Dharmesh Shah, Regeringskansliet

Agneta Berlin, NTF

Stefan Jonsson, Trafikverket (dag 1)

Maria Krafft, Trafikverket (dag 2)

Johan Folkesson, Trafikverket (dag 1 och delvis dag 2)

Trafiksäkerhet i forskning och studiebesök 17 mars**Programpunkter och föredragande:****Sara Bergendorff, hälsar välkommen****Det trafikstrategiska arbetet**

- Omställning av transportsystemet – Robin Billsjö 50 min
- Automatiserad mobilitet – Kristine Bull Sletholt 20 min

Skapat av
Eleonor Mörk, PLkvtvs

Dokumentdatum
2026-03-31

- STOLT (Stockholm Local Transitions) – Martina Arnell 25 min

Stadens framkomlighetssatsning

Framkomlighet och attraktivitet – Jenny Carlsson 40 min

Stadens arbete med olika hastigheter – 30 min

- ✓ Hastighetsplanerna
- ✓ Stadens hastighetsbegränsningar (30, 40, 60)
- ✓ Fler sommargångator och sommargångator blir permanenta gångator
- ✓ Låghastighetszoner 20 km/h
- ✓ Test med geofencing 15 km/h
- ✓ Cykelgator
- ✓ Stadsmiljözoner

Trafiksäkerhet i och runt skolor – Gabriella Canas

Elektrifierade entreprenader – Therese Sundström

GNS möte 18 mars

Mötets öppnande

Stefan Jonsson, Trafikverket, förklarade mötet öppnat. Förslag till dagordning som skickats ut 2 veckor före mötet presenterades.

Inventering av övriga frågor

Inga övriga frågor.

Godkännande av dagordning

Godkändes.

Godkännande av föregående mötes minnesanteckningar

Godkändes.

Information om årets resultatkonferens

Stefan Jonsson, Trafikverket

Årets resultatkonferens sänds digitalt måndagen den 4 maj kl 9-12. Bostads- och infrastrukturminister Andreas Carlsson deltar med ett inspelat inlägg och generaldirektörer från Arbetsmiljöverket, Transportstyrelsen, Trafikverket samt Rikspolischefen deltar i direktsändning i en paneldiskussion. Webbsändningen kommer bland annat att innehålla trafiksäkerhetsutvecklingen under förra året, analys av utvecklingen, läget för indikatorerna. Ett fördjupningsblock kommer hållas om 30 - 40 km/tim i tätort och gem-passager. Liksom ett temablock om ledarskap. Arbetsmiljöansvaret på väg, inklusive det rättsliga ramverket och hur det tillämpas i praktiken, är en central del av detta. Goda exempel från aktionsplanen kommer visa vikten av olika åtgärder och aktörer – från kommuner och myndigheter till näringsliv och civilsamhälle. Genom att sprida kunskap om framgångsrika insatser kan fler inspireras att arbeta systematiskt med trafiksäkerhet. Avslutningsvis läggs särskilt fokus på regionala och lokala nedbrytningar och jämförelser.

Sändningen finns att ta del av på Trafikverkets webbplats för [Resultatkonferens trafiksäkerhet väg 2026](#). Frågor kan ställas via chatt. Analysrapporten för 2025 och Aktionsplan för säker vägtrafik 2026 - 2030 publiceras [här](#) samma dag.

Skapat av
Eleonor Mörk, PLkvtvs

Dokumentdatum
2026-03-31

Gruppdiskussion:

Vilka indikatorer kommer brytas ner regionalt och kommunalt? Det är önskvärt men också svårt i vissa delar och Trafikverket är medveten om detta. Det blir vissa indikatorer och mer i syfte att visa tillstånd och jämföra utveckling. SKR ser det som särskilt viktigt att beskriva skillnader mellan statliga stamvägar och statliga regionala vägar. Detta med hänsyn till att detta blir en budgetfråga då investeringarna ska belasta statliga finansieringsramar enligt tilldelning för de respektive 21 regionerna och nationella planen för stamvägnät. En kommunal synpunkt är att Resultatkonferensen ofta domineras av rekommendationer för det statliga vägarna i jämförelse med de kommunala. För Trafikverket är det svårare att uttala sig om det kommunala gatunätet då Trafikverket inte i samma omfattning som för det statliga har till uppgift att mäta tillståndet. Jämförelsen med Europa är också intressant att ha med så som visades för ett antal år sedan. Trafikverket tackar för bra synpunkter, tar tillbaka dem till de som planerar konferensen samt arbetsgruppen för analysrapporten.

Ställningstaganden gällande övergripande regelmodell för automatiserade fordon

Niclas Nilsson, Transportstyrelsen

Den trafiklegala vägen för att möjliggöra automatiserade vägtransporter i Sverige befinner sig i ett avgörande skede. Redan idag finns helautomatiserade fordon i kommersiell drift, exempelvis Waymos robottaxi i Phoenix, vilket visar att tekniken inte längre är framtid utan nutid. Samtidigt krävs ett omfattande utvecklingssteg där dagens regelverk inom områden som trafik, behörigheter, trafikmedicin, infrastruktur, teknik och yrkestrafik måste anpassas. Målet är att Sverige till år 2027 ska kunna etablera ett fullt fungerande automatiserat vägtransportsystem (AVTS), som stödjer samhällsnytta, affärsmodeller, teknisk innovation och garanterar trafiksäkerheten.

Arbetet utgår från internationella regelverk, såsom de som utvecklas inom UNECE, särskilt inom WP.1 och WP.29, samt inom EU. Dessa regelverk utgör grunden för hur nationell lagstiftning kan utvecklas. De juridiska instrument som används är bland de mest kraftfulla verktygen och inkluderar bindande dokument såsom konventioner, protokoll, globala tekniska regler (GTR), överenskommelser och standarder. Därutöver finns rådgivande instrument med viss juridisk tyngd, såsom resolutioner, rekommendationer och handböcker.

Trafikregler och tekniska regler spelar olika men kompletterande roller. Trafikregler gäller alla trafikanter och omfattar både väg och terräng, där terräng definieras som allt som inte är väg. De svenska trafikreglerna bygger i stor utsträckning på internationella överenskommelser, särskilt en FN-konvention från 1968. Tekniska regler däremot riktar sig mot fordonssektorn och behandlar säkerhets- och miljöprestanda. Efter typgodkännande får fordon sättas på marknaden och användas, men själva användningen regleras inte fullt ut.

Avsaknaden av tydliga trafikregler för automatiserade fordon medför flera konsekvenser. Det finns idag inget som tydligt reglerar ansvar och skyldigheter vid körning med typgodkända automatiserade fordon. Samtidigt är dessa fordon inte förbjudna att användas i Sverige, och de kan till och med fjärrövervakas från andra länder. Detta skapar ett behov av reglering, inte minst för att möjliggöra kommersialisering av tekniken, stärka Sveriges innovationskraft och bidra till utvecklingen av nya affärsmodeller och tjänster. Reglering behövs också för att säkerställa kontroll, både nationellt och internationellt, samt för att styra utvecklingen genom lagstiftning snarare än rättspraxis.

Skapat av
Eleonor Mörk, PLkvtvs

Dokumentdatum
2026-03-31

Det finns redan färdigberedda förslag som kan ligga till grund för en första lagstiftning, bland annat statliga utredningar om självkörande fordon och ansvarsfrågor vid automatiserad körning. Samtidigt krävs ett helhetsperspektiv där en komplex systemekvation behöver lösas. Samhällsnyttan är beroende av en kombination av ansvarsfördelning, trafikregler och användning, typgodkännande, testregler, infrastruktur, behörighet och trafikmedicin, yrkestrafik samt andra relevanta faktorer.

Internationella exempel visar möjliga vägar framåt. Den franska regleringen delar exempelvis in användningen i två huvudfall: dels där det alltid finns en förare i fordonet, dels där ingen förare finns, vilket ställer krav på systemvalidering och fjärrövervakning med möjlighet att ingripa på distans. Detta sker inom ramen för ett reglerat automatiserat vägtransportsystem.

För att börja bygga ett svenskt AVTS krävs flera steg. Först behöver en tydlig säkerhetsambition fastställas. Därefter måste ansvarsfrågan regleras, följt av ett säkerhetsramverk för driftsättning och användning. Slutligen krävs en systemsyn där hela affärsmodellen analyseras, frågor besvaras, regelkoncept utvecklas och implementeras i lagstiftning.

Avgörande för framgång är det som kan sammanfattas i fem S: systemsyn, samsyn, samverkan, strukturering och prioritering samt samordning både nationellt och internationellt. Utan dessa komponenter riskerar affärsmodellerna att inte utvecklas bortom dagens begränsade tillämpningar.

Läs mer om detta i [Förslag till en nationell trafikplaneringsmodell för att möjliggöra en säker användning av automatiserande fordon, TSV 2025/12812](#).

Gruppdiskussion:

Det pågår mycket internationellt och även i Sverige. Ett projekt som kan vara intressant för gruppen att titta på är Drive Swedens ”Transformationskarta för autonom mobilitet”: [Transformationskarta AV - Hur skapar vi förutsättningar för införande av automatiserad mobilitet i Sverige? | Drive Sweden](#)

Gäller detta kommersiell eller privat användning? Än så länge finns inga begränsningar. Var i ligger affären för den nya tekniken? Privatanvändningen ligger förmodligen ganska långt bort med hänsyn till kostnader.

Rättssystem och ansvarsfrågan är viktig. Det kan vara riskfyllt att ha affärsmodeller som utgångspunkt i de internationella diskussionerna om man inte innan analyserat alla stegen. VTI och RISE har uppdrag att analysera juridiska frågeställningar. Det finns stora möjligheter för länderna att bestämma egna regler för användningen genom beslut i förordningar.

Uppdrag om regelutveckling för cykeltrafik

Niclas Nilsson, Transportstyrelsen

Transportstyrelsens har i regleringsbrev 2026 fått ett uppdrag om regelutveckling för cykeltrafik. Uppdraget ska redovisas 31 augusti.

Uppdraget innebär att:

- Transportstyrelsen ska utreda hur en minimiavståndsregel, tydligare riktlinje eller utmärkning för motorfordon vid omkörning av cyklister kan införas utan att försämra trafiksäkerheten i andra delar av trafiken eller påtagligt minska framkomligheten för motorfordon, samtidigt som den samspekar med övriga regler för cykling.

Skapat av
Eleonor Mörk, PLkvtvs

Dokumentdatum
2026-03-31

- Inom ramen för uppdraget ska Transportstyrelsen genomföra en analys av trafiksäkerhetseffekter, internationella erfarenheter och skillnader mellan tätort och landsväg.
- Uppdraget ska redovisas till Regeringskansliet (Landsbygds- och infrastrukturdepartementet) senast den 30 augusti 2026.

Idag finns följande trafikregler i Trafikförordningen (1998:1276) som rör uppdraget:

- 3 kap. 32 § En förare får köra om endast om det kan ske utan fara. Omkörning får inte ske om föraren av bakomvarande fordon har påbörjat en omkörning. Omkörning får inte ske till vänster om föraren av framförvarande fordon givit tecken som visar att han eller hon har för avsikt att köra om ett annat fordon eller av andra skäl föra sitt fordon åt vänster.
- 3 kap. 33 § Den förare som kör om skall lämna ett betryggande avstånd i sidled mellan sitt fordon och det fordon som körs om.

Gruppdiskussion:

Det står inte om utan hur det kan genomföras vilket gör att det kan tolkas som en förväntan på ett implementerbart underlag. Transporter är en av de sektorer som ingår i det nya uppdrag som Folkhälsomyndigheten leder och det finns en överenskommelse mellan myndigheter och departement som kan vara en bakgrund till uppdraget. Uppdragen innehåller en del begrepp som är ovanliga i dessa sammanhang så det krävs lite annan tolkning. Har hastighet en betydelse angående distinktionen tätort och landsbygd? Vägbredder och trafikmängder ger ofta skilda praktiska möjligheter till omkörningsavstånd i tätort respektive landsbygd, och förslag på avstånd skulle kunna vara olika för tätort och landsbygd. Det pågår mycket internationellt och även i Sverige. I de internationella diskussionerna finns inte några skarpa effekter förmedlade. Det som framför allt framförts är att det har haft ett viktigt signalvärde.

Biltrafiklugnande åtgärder i Umeå

Marie Frostvinge, Umeå kommun

Ringleden i Umeå har öppnats med direkta positiva effekter för kommunen och för stadens möjlighet till utveckling. Detta har inneburit betydande trafikminskning för vissa gator när Norra länken öppnades och vidare nu när Västra länken också är klar. Den 1 september 2025 tog kommunen över vägarna innanför ringleden, vilket innebär att omvandlingen av de gamla europavägarna kan påbörjas. De statliga vägar som kommunen tar över innanför Ringleden ska omvandlas till stadsgator och anpassas till gång- och cykeltrafiken, samt minskad biltrafik. Västra Esplanaden är först ut i gatuomvandlingen som kommer att ske i olika etapper och beräknas pågå under flera år. Längre fram genomförs ytterligare åtgärder.

I september stängdes också delar av Storgatan och Skolgatan i Umeå av för biltrafik under rusningstrafik. Genom att reglera trafiken under rusningstid har vi provat att styra trafiken till gator som tål mer trafik med målet att förbättra för stora flertalet. Detta för att etablera nya vägval för biltrafiken då ringleden har öppnats och nya förutsättningar finns. Trafiken medför buller och luftföroreningar som påverkar boendemiljön, särskilt i äldre hus där bullret lätt tar sig in och ventilationen drar in föroreningar. Trafiken skapar också otrygghet, särskilt för barn och äldre som rör sig längs gatan. Mätningar visar att en del tar andra kommunala gator men också att nästan hälften av biltrafikerörelserna försvunnit. Det betyder att de använt Ringleden eller använt andra färdvägar. Trots detta har beslutet hävts p.g.a. omfattande synpunkter från medborgare. Exempel på

Skapat av
Eleonor Mörk, PLkvtvs

Dokumentdatum
2026-03-31

permanent åtgärd är genomfartsförbudet med bussgatan förbi hållplats Universum som infördes 2022 för att lösa framkomlighetsproblemet genom universitetsområdet.

Gruppdiskussion:

Är det känt för allmänheten att regleringarna på Väst på stan dras tillbaka? Ja det har varit ganska stort medialt. Det hade varit intressant att få göra de mer omfattande mätningarna för det större systemet, så synd att den kunskapen inte först kunde fått samlas in.

Projekt Bygatan – Förflyttad rättspraxis för bl.a. hastighetsbeslut

Johan Lindberg, Trafikverket

Trafikverket har konstaterat ett behov av att stärka arbetet med livsmiljöfrågor för byar och mindre samhällen med genomfartstrafik. "Bygatan" är ett samlingsnamn för Trafikverkets utvecklingsarbete med trafikmiljöer i byar och mindre samhällen som en del av Trafikverkets arbete inom ramen för innovationsprogrammet ShiftSweden och där Trafikverket deltar i tre projekt. Trafikverket krokar arm med externa samarbetspartners för att bidra till bättre livsmiljöer för de som bor och verkar i samhällen med statliga genomfarter. Ambitionen är att Trafikverket ska kunna implementera ett utvecklat arbetssätt för dessa frågor under 2027.

En viktig del av arbetet är att, tillsammans med våra samarbetspartners, åstadkomma en långsiktig norm- och kulturförflyttning för hela Trafikverket i hur vi förstår, värderar och hanterar trafikmiljöer i byar och mindre samhällen. Trafikverket ser därför över myndighetens inställning till bland annat lägre hastigheter och möjligheten att i en större skala kunna vidta lågkostnadsåtgärder på statliga genomfarter i dessa tätortsmiljöer.

Vidare fördes resonemang om rättspraxis och möjligheten till extensiv tolkning av gällande rätt. Rättspraxis utgör vägledande rättsavgöranden och är en stark rättskälla. Samtidigt är den inte bindande, vilket innebär att den kan förändras över tid. Det kan uppstå behov av att förändra rättspraxis om den befintliga tillämpningen leder till problem eller inte längre framstår som rimlig eller ändamålsenlig, exempelvis till följd av nya samhällsvärderingar eller förändringar i samhällsutvecklingen. Nya avgöranden kan därför leda till att rättspraxis utvecklas, till exempel genom en mer extensiv tolkning av gällande rätt. En extensiv tolkning innebär att en regel ges en vidare innebörd så att den omfattar fler situationer än tidigare eller än vad som ursprungligen avsågs vid regelns tillkomst.

En extensiv tolkning av gällande rätt kan exempelvis motivera en enklare sänkning av hastighetsgränser till 30 eller 40 km/tim på statliga vägar. Hastigheten 50 km/tim är varken normerande eller den vanligaste hastighetsgränsen inom tätbebyggt område (TBO), och det bör vara tillräckligt att blandtrafik förekommer för att motivera lägre hastigheter. Samhällsutveckling och forskning pekar dessutom på att aktivt resande, såsom gång och cykling, bör ges bättre förutsättningar.

Vidare bör vägghållaren kunna införa hastighetsgränser om 30 eller 40 km/tim även om vägens utformning inte är fullt anpassad. Att vägmärken och vägutformning samspelar önskvärt, men kan också då bedömas som särskilt viktigt att den skyltade hastigheten ger tydlig vägledning när sådant samspel saknas. Slutligen kan en utvidgad tolkning även omfatta begreppet tätbebyggt område (TBO), där sträckor utan direkt bebyggelse kan inkluderas, förutsatt att det finns ett funktionellt samband med en närliggande målpunkt.

Det som presenterats nu är arbetsmaterial, inte färdigtänkt, utan för att samla in kunskap och reflektioner.

Skapat av
Eleonor Mörk, PLkvtvs

Dokumentdatum
2026-03-31

Gruppdiskussion:

Kommer det vara möjligt att hastighetssäkra t.ex. med gupp även om det inte är reglerat som övergångsställe? Just den diskussionen pågår nu på Trafikverket och är inte besvarad.

Hur kommer finansiering fördelas om det är regional statlig väg respektive stamvägnät? Finansiering kan vara delad från regional plan, nationell plan eller från medel för att vidmakthålla. Kan även vara medfinansiering från kommuner och en del regioner har också andra regionala utvecklingsmedel. Glöm inte heller att det kan finnas andra stora behov som skolbusshållplatser - det ena bör inte ställs mot det andra. Det kommer även vidare vara regionerna som prioriterar potter för ändamål i de regionala planerna. Finns det kartmaterial för var dessa miljöer finns och vad som krävs av olika regioner och deras möjligheter att hantera detta ekonomiskt? Nej inte än.

En tydlig målkonflikt är funktionellt prioriterat vägnät och särskilt den för godstrafik. Det kan därför initialt vara lämpligt att välja åtgärder på andra sträckor.

Vägutformning kan ta väldigt lång tid att ändra så rimligt att åtminstone vägmärket visar vilken hastighetsgräns som är rätt. När fordon blir mer autonoma och geostaketen utvecklas kommer regleringen vara viktigare än utformningen. Det är viktigt att ha en bred samverkan redan nu för att förebygga konflikt och vändningar i senare skeden. Även olika formuleringar i nollvisionspropositionen kan vara viktiga att bota i.

Kartläggning suicid i fysiska miljön

Catarina Nilsson, Stockholm stad

Stockholms stad arbetar med att motverka suicid genom att delta i samarbetsgruppen SPIS (Statistik och självmordstäta platser), samt genom att ta del av och följa suicidstatistiken för att kunna utvärdera och identifiera hotspots, och vid behov ta fram lösningar (2022–2025). Staden planerar även att återuppta arbetet med suicidprevention under perioden 2026–2030 genom att etablera en arbetsgrupp, genomföra kunskaphöjande insatser samt kartlägga och påbörja åtgärder för eventuella risk- eller utsatta platser.

Nationellt centrum för suicidforskning och prevention (NASP) har kartlagt miljöer inom Stockholms stad där det finns en förhöjd suicidrisk och på ett övergripande plan föreslå proportionerliga, verkningfulla och kostnadseffektiva åtgärder för att minska dessa risker. Arbetet ska fungera som ett kunskapsunderlag för strategisk planering och prioritering av suicidpreventiva åtgärder, beslut om investeringar, ombyggnationer och anpassningar i offentliga miljöer, effektiv samverkan med regionala och statliga aktörer samt fortsatt utveckling av ett långsiktigt och strukturerat suicidpreventivt arbete.

Arbetet omfattar hela stadens geografiska område, med undantag för stationer och spår för tunnelbana. Underlaget inkluderar data från SOS Alarm (2015–2024) med koordinatsatta larm och insatser kopplade till suicidrelaterade händelser i offentliga miljöer, såsom suicid, suicidförsök och larm om personer med möjlig suicidrisk. Det innefattar även inventering av järnvägssträckor samt platsbesök vid identifierade riskplatser, där en översiktlig inventering av befintliga skydd, barriärer och deras status har genomförts. Dessutom används kompletterande statistik för broar, baserad på data över fullbordade suicid inom kommunen enligt rapporten *Skadehändelser från broar i Sverige år 2008–2020*.

Skapat av
Eleonor Mörk, PLkvtvs

Dokumentdatum
2026-03-31

Totalt har 12 riskplatser identifierats kopplade till väg, varav 10 avser höjd inklusive 9 broar, en avser strömmande vatten och en omfattar flera riskfaktorer. För järnväg har 64 brister identifierats, bland annat i form av broar, låg bygghöjd, hål och skador i staket.

NASP kan också hjälpa till med ansvarsfördelning och tips om hur medel söks.

Diskussion

Det behöver finnas en prioritering av var och vad som ska göras. En annan viktig del att utveckla är åtgärderna. De som finns idag är kostsamma så vi behöver hitta mer kostnadseffektiva lösningar. Exempelvis är såväl vertikalt som horisontellt suicidskydd på broar kostsamma. Det är inte helt lätt att avgöra vilken finans som ska ta kostnaderna. Så även detta område kan belasta länsplanerna mycket.

2026 års redovisning av trafiksäkerhetsarbetet till departementet

Eleonor Mörk, Trafikverket

Trafikverket har två regeringsuppdrag angående trafiksäkerhet att redovisa till regeringen för 2025/26:

- Uppdrag att leda övergripande samverkan i trafiksäkerhetsarbetet för vägtrafik
- Uppdrag att genomföra medborgar- och trafikantinformation för ökad trafiksäkerhet i vägtrafiken

Åtterrapporten redovisar vad som skett inom ramen för uppdragen under året och rapporten kommer precis som tidigare år att levereras sista maj, till Landsbygds- och infrastrukturdepartementet. Samverkan bedrivs nationellt, regionalt och internationellt och åiterrapportering innehåller just detta, dvs en åiterrapportering kring den samverkan som skett under året.

Genomförda aktiviteter inom uppdrag att leda övergripande samverkan av trafiksäkerhetsarbetet är:

- Analysrapport trafiksäkerhetutveckling 2025, resultatkonferens 2026, GNS (gruppen för nollvisionen i samverkan)
- Aktionsplan för säker vägtrafik 2026 - 2030
- Samverkan för säkerhet i organisationer tillsammans med Arbetsmiljöverket
- Myndighetssamverkan med Polisen, Transportstyrelsen, Folkhälsomyndigheten
- Internationell samverkan genom Vision Zero Academy (VZA) och Euro NCAP
- Ytterligare nationell, regional, och kommunal samverkan

Genomförda aktiviteter inom uppdraget att genomföra medborgar- och trafikantinformation för ökad trafiksäkerhet är:

- Stödmaterial och idéskrift för att arbeta systematiskt med trafiksäkerhet och säkerhetskultur inom organisationer
- Idéskrift och Handbok i kommunikationsinsatser för att stärka kommuner och regioner i arbetet med att föra dialog med medborgare om säkert aktivt resande.
- Kommunikation för ökad cykelhjälsanvändning riktad till föräldrar, pendlare/cyklist och seniorer.
- Skolmaterial för högstadie och gymnasie mot alkohol och narkotika i trafiken.
- Ett exempel på direkt medborgar- och trafikantinformation är gravidas bältesanvändning i spridningssamverkan med konsumentverket till mödravårdscentraler, och ett annat testresultat för isgreppvänliga vardags- och arbetsskor samordnat med Testfakta.

Fram till 2025 rapporterade Trafikverket ”frågor för vidare utredning”. Från och med 2026 kommer utredningar samverkas och informeras med berörda parter. Frågorna är av olika karaktär och lämpliga att hanteras på olika sätt i samverkan med berörda parter

Skapat av
Eleonor Mörk, PLkvtvs

Dokumentdatum
2026-03-31

eller mer formellt i en framställan som också skulle kunna vara myndighetsgemensam. Syftet är att hitta andra former än att lämna över förslagen på detta sätt igen.

Diskussion

GNS ser det som angeläget att frågor för vidare utredning på något sätt får fortsätta att "synas". Trafikverket tar hem frågan om utredningsfrågorna kan läggas i en bilaga vid åiterrapporteringen till departementet. I det fallet skulle frågorna kunna omformuleras och mer vara förklarande vilket underlag Trafikverket och andra aktörer skulle kunna utveckla. Ifall bedömningen görs att de inte ska ingå beskrivningar i årets rapportering så finns de fortsatt här att ta del av: [Rapport 2025 års redovisning av trafiksäkerhetsarbetet inom vägtrafiken](#)

Laget runt

Anders Kullgren, Folksam

Pågår olika studier

- Max 30 i tätort, intervjuer med 9 kommuner
- De årliga hastighetsmätningarna kommer genomföras
- Användning av hjälm för elsparkcyklar samt hyrd eller privat, ålder
- A-traktorolyckor om de nya reglerna 2023/2024 påverkat

Annika Nilsson, Göteborg stad

- NTF-konferensen Barn, Liv och Trafik 4/3 - 2026 i Göteborg - genomförd/lyckad
- Påbörjar arbetet med SUMP – Sustainable Urban Mobility Plan (Trafik- och mobilitetsplan)
- Den årliga rapporten Trafik- och resandeutveckling är klar och ska upp i 3 nämnder, se här Rapporten Trafik- och resandeutveckling
- Hastighetsuppdraget rullar på, se Nya hastighetsgränser
- Vi arbetar med Skolgator, se Trygg väg till skolan
- Första cykelgatan införs i vår
- Besök av European Transport Safety Council i augusti/september

Marie Prole, STR

- I regeringens proposition 2025/26:127 förslås att kravet på introduktionsutbildningen ska tas bort för den som övningskör privat och för handledare. [Slopas krav på introduktionsutbildning för övningskörning](#). STR m.fl. har fört debatt i media om förslaget:
 - Maria Prole intervjuades i [P1 morgon](#) den 25/2.
 - En replik, skriven av Maria Prole och Sonja Forward (VTI), publicerades i [Dagens Nyheter](#) den 3/3.
 - Ministerns replik 4/3 i [Expressen](#).
 - En slutreplik, skriven av Maria Prole och Sonja Forward (VTI), publicerades i [Expressen](#) den 6/3.
 - Imorgon ska jag träffa trafikutskottet i frågan.

Catarina Nilsson, Stockholms stad

- Samlar in information till uppföljningen av Aktionsplan 2022-2025, samt för vår egen Trafikutvecklingsuppföljningsrapport.

Marie Frostvinge, Umeå kommun

- Deltar i Trafiksäkerhetslyftet. Umeå har valt ut fokusområdena Organisation, styrning och samverkan, Drift och underhåll, Trafiksäkerhet i inköp och upphandling. 37 tjänstepersoner är involverade.

Skapat av
Eleonor Mörk, PLkvtvs

Dokumentdatum
2026-03-31

- Arbetet med att ta fram en ny Mobilitetsplan har startat och kommer omfatta alla hållbara färdssätt, trafiksäkerhet, parkering och gods.

Johan Folkesson, Trafikverket

- Tillförordnad chef på den nya enheten Samhällsplanering och samverkan där vissa delar av trafiksäkerhetsuppgifterna nu är placerade. Tidigare tjänst som Trafikverkets chefsarkitekt.
- Tackar för förslag på den nya Aktionsplanen och påminner om uppföljning på den tidigare.

Christoffer von Bothmer

- I slutet av 2025 lanserades den första versionen av plattformen DELA som gör det enklare för kommuner och regioner att dela och skala beprövade arbetssätt, lösningar och innovationer inom välfärdssektorn. Har du en lösning eller tips om en lösning som borde delas kontakta [Dela en lösning](#). Vi ska försöka få in ett gott trafiksäkerhetsexempel, och som vi just nu diskuterar med Trafikverket och Arbetsmiljöverket.
- Cykelkonferensen i augusti i Stockholm.

Magnus Granström

- En intressant EU utlysning för området som stänger i oktober är: [8. Climate, Energy and Mobility](#)
- Trafiksäkerhetsdagarna kommer genomföras 1 - 2 december, 2026, i Göteborg.
- Safer har nu ett 3-årsavtal som gäller både finansiering och upplägg.

Malin Lundgren, NTF

- Trafiksäkerhetskonferensen Barn, Liv och Trafik, som arrangeras i samarbete med SAFER och Göteborgs Stad, genomfördes den 4 mars i Göteborg och var välbesökt med deltagare från hela landet. Andreas Carlson inledningstalade. Barn och ungas vardagsrörlighet, Norges arbete med "hertesoner" och den ökade användningen av elsparkcykel bland barn några av de ämnen som lyftes.
- Kraftsamlingen för ökad cykelhjälmsanvändning har nu inletts och det finns nu en ny hemsida uppe, se <https://kraftsamlingcykelhjalms.se>. SAFER har bidragit med en forskningssammanställning. NTF kommer bjuda in kommuner, regioner, företag och andra organisationer att gå med och engagera sig i frågan. Avstämningar sker löpande med Trafikverket.
- "Potten" avseende Trafikverkets projektbidrag till ideella organisationer har halverats, vilket innebär att NTF har fått en betydande minskning av projektmedel jämfört med föregående år. Detta påverkar NTF-förbunden runt om i landet då ekonomin redan är ansträngd för flera förbund och det råder en stor oro för framtiden. Påverkansarbete pågår, NTF kommunicerar både med infrastrukturministern och Trafikutskottet.
- De projektansökningar som har beviljats medel för att genomföras av NTF under 2026 är:
 - ✓ Kör ditt barn elsparkcykel säkert och lagligt?
 - ✓ Samverkan för säker cykeltrafik i kommuner
 - ✓ Trafiksäkerhet i varje upphandling
 - ✓ NTF Konsument
 - ✓ Trafiksäkra resor i tjänsten på cykel

Niclas Nilsson, Transportstyrelsen

- 4:e körkortsdirektivet som kommer eller redan kommit i vissa delar, innebär nya forskrifter som kommer att påverka utbildning, prov och körkortsinnehav.
- Transportstyrelsen uppdaterar löpande äldre föreskrifter som har meddelats av andra myndigheter. När myndigheter går upp i andra myndigheter så är det ofta

Skapat av
Eleonor Mörk, PLkvtvs

Dokumentdatum
2026-03-31

så att den gamla myndighetens författningssamling ligger kvar i den tidigare myndigheten. Det finns exempelvis föreskrifter från Trafiksäkerhetsverket som fortfarande gäller och som Transportstyrelsen har ansvar för men heter Trafiksäkerhetsverket och ligger i Trafikverkets författningssamling. Detta gör det otydligt för den oinvigde och arbete pågår med att antingen justera eller skriva över dem i samma lydelse till Transportstyrelsen.

- RU till [Transportstyrelsen att utreda skillnader i vilka kriterier som tillämpas vid tillståndsgivning till färdtjänst av ansvariga myndigheter](#). Fallolyckor skulle kunna ha en koppling.

Dharmesh Shah hälsar genom mail till Eleonor Mörk

- Kommissionen har fattat beslut om att det kommande EU-programmet *Road Safety Exchange* kommer att omfatta även kommuner och regioner. Det innebär att de får möjlighet att söka stöd för utbyte och samarbete med andra EU-länder, regioner eller städer.
[EU Road Safety Exchange - ETSC](#)
[Why the EU Road Safety Exchange is turning local - ETSC](#)
[Europe launches new phase of EU Road Safety Exchange programme to accelerate life-saving reforms in cities and countries - ETSC](#)

Stefan Jonsson

- Pågår halvtidsavstämningsarbete för etappmålet 2030 och eventuellt förslag på nya indikatorer.
- Det har bildats en fokusgrupp för hastighetsanpassning och "skräddarsydda" trafiksäkerhetsåtgärder för att minska kostnader. Detta görs i samverkan med VGR och syftar till en paketering av åtgärder och att kommunicera på annat sätt.
- Pågår diskussioner om en ytterligare klass för gcm-passager.
- Troligtvis blir det en högnivåskonferens 2027 som Trafikverkets anordnar.

Eleonor Mörk, Trafikverket

Skicka gärna länkar till underlag eller för era laget runt punkter. Inför nästa möte den 22 maj återkom gärna till mig med förslag till programpunkter.

Mötets avslutande

Stefan Jonsson tackade alla deltagare och avslutade mötet.