

Skapat av

Eleonor Mörk, PLkvtvs

Ärendenummer

TRV 2025/57248

Dokumentdatum

2025-09-24

GNS möte nr 3 2025**Datum för mötet:** 24 september, 2025. Start kl. 10 och avslut senast kl. 16**Plats:** Digitalt

Närvarande Agneta Berlin, NTF Catarina Nilsson, Stockholms stad Christoffer von Bothmer, SKR Ursula Edström, Polisen (ersättare) Magnus Granström, SAFER Rikard Wester, Arbetsmiljöverket Mattias Landin, Region Värmland Niclas Nilsson, Transportstyrelsen Maria Prole, STR Marie Frostvinge, Umeå kommun (digitalt) Therese Malmström, Trafikverket (ersättare för Johan F) Suzanne Falk, Göteborgs stad Stefan Jonsson, Trafikverket <i>ordförande</i> Eleonor Mörk, Trafikverket, <i>sekreterare</i>	
Inbjudna Alfredo Marchesich, Trafikverket, <i>punkter på agenda</i> Fredrik Gustafsson, Trafikverket, <i>punkter på agenda</i> Britt Lisra, Trafikverket, <i>punkter på agenda</i>	
Kunde ej närvara Maria Krafft, Trafikverket Dharmesh Shah, Regeringskansliet Anders Kullgren, Folksam Maria Lönegård, Polisen	

Mötets öppnande

Ordinarie ordförande Maria Krafft har meddelat förhinder och med Stefan Jonsson som ersättare. Stefan förklarade mötet öppnat. Ursula Edström från Polisen ersätter Maria Lönegård på detta möte. Therese Malmström är ny representant från Trafikverket och ersätter Johan Lindberg. För Suzanne Falk och Mattias Landin är det sista fysiska mötet med GNS. Suzanne blir pensionär och Mattias byter tjänst inom regionen. Mötet inleddes med en presentationsrunda och förslag till dagordning som skickats ut 2 veckor före mötet presenterades.

Inventering av övriga frågor

Inga övriga frågor.

Godkännande av dagordning

Godkändes.

Skapat av
Eleonor Mörk, PLkvtvs

Dokumentdatum
2025-09-24

Godkännande av föregående mötes minnesanteckningar

Godkändes.

Exempelfall från djupstudierna för omkomna

Alfredo Marchesich, Trafikverket

Tre olika olyckstyper redovisades.

1. Olyckan inträffa i tät stadsmiljö vid lunchtid i en korsning där vägarbete pågår med en körfil avstängd. En man i Toyota bedöms accelererat och tappat kontrollen i ett "ofrivilligt gaspådrag" d.v.s. av misstag gasat istället för att bromsa. Detta får till följd att tre fotgängare på en gångbana blir påkörda. En kvinna omkommer och två män skadas svårt. Vägmarken, stentrappa och en TMA-bil träffas också innan bilen stannar. Föraren oskadd. I EDR uttaget, "svarta lådan", kan man tillsammans med skador på platsen och tidpunkter för när olika system aktiverats bilda sig en uppfattning om förloppet. Trots 100 % gaspådrag är hastigheten som högst 30 km/tim men i huvudsak under 20 km/h från det att bilen träffar första vägmarkert till att den stannar. Detta indikerar att bilen varit utrustad med systemet "Acceleration Suppression Function" som förstår om föraren gasar hårt medvetet eller om det sker av misstag. Detta undersöks nu med Toyota.
2. Tung lastbil med tungt släp från 2022 och bruttovikt ca 50,5 ton kör genom vägräcke och faller från ca 13 meters höjd ner i en å. Lastbilen är utrustad med aktiv skyddsutrustningen Lane change support/on one side. Lane change support förhindrar fordonet att sidoförflyttas om objekt finns till höger om fordonets färdriktning. Troligtvis blir föraren överraskad av att bilen styr undan automatiskt och väjningen blir så kraftig att lastbilen sladdar. Räcket är rostet och har förlorat funktionen, men det finns heller inga räcken av den här typen som är dimensionerade för att hålla emot denna tyngd i aktuell vinkel. Krockkudde fram på förarplats finns men är inte utlöst. Förare har använt bilbältet och får skada på nackkota och flera benbrott.
3. Förare i personbil klass 2, husbilårsmodell 2018 somnar och kolliderar med mitträcke och anslutande broräcke blir som en ramp. Öppningen mellan de parallella broarna är 3,4 meter och husbilen faller mellan dessa och landar 7,5 meter ner. Båda krockkuddarna fram utlösta, inga övriga krockkuddar finns eller andra aktiva säkerhetssystem. Förare har använt bilbältet, kliver ur bilen själv och har endast fått en lindrig skada på ena örat.

Gruppen diskuterar bakgrundsfrågor som kopplar till arbetsmiljöfrågor som vilotider, typ av färdskrivare. I många företag byter förarna mellan olika fordon med olika utrustning. De vet alltså ofta inte vilka funktioner som finns, har ingen vana/utbildning kring dem och blir då överraskade när de träder in. Inga förare har varit påverkade och inga överhastigheter verka ha förekommit. Räckesutformningen är en viktig fråga ur infrastrukturhänseende.

Aktörsundersökningar inom trafiksäkerhet väg

Fredrik Gustafsson, Trafikverket

Kommuner och företag behöver ta ett större ansvar för säkrare transporter och leveranser. En undersökning har därför genomförts som syftar till att mäta nuläge, följa förändringar, förstå förutsättningar, behov och drivkrafter. Det som mäts uppmärksammas vilket i sig förväntas vara åtgärdsdrivande. 126 kommuner har tillfrågats och 94 har svarat på enkäten. 300 privata bolag och 30 statligt ägda bolag har tillfrågats och 109 har svarat på enkäten.

Kommuners svar på resor i tjänsten och transporter i egen regi

- 63 % av kommunerna har policy/riktlinjer som anger arbetsgivarens krav på trafiksäkerhet för resor i tjänsten.

Skapat av
Eleonor Mörk, PLkvtvs

Dokumentdatum
2025-09-24

- Nästan hälften har policy för transporter som medarbetare utför i kommunens regi. Vanliga krav är köra nykter, val av färdväg och bilbälte.
- 71 % har rutiner för att informera medarbetare om policyerna, men uppföljning, dialog och utbildning är ofta begränsad.
- Hastighetsefterlevnad följs i regel inte upp – men några gör det!
- Arbetssätt för att inkludera trafiksäkerhetsrisker i arbetsmiljöarbetet varierar, men nästan alla har rutiner för att rapportera olyckor/tillbud. 30 - 40% känner till Trafikverkets stödmaterial för trafiksäkra verksamheter.

Kommuners egna fordon

- Krav på personbilar och lätta transportfordon ställs i hög grad, som 5 stjärnor i Euro NCAP och alkoholås, medans för lastbilar i knappt hälften av fallen.
- Drygt tre av fem kommuner använder Addas ramavtal vid köp av fordon.

Kommunernas upphandlade transporter

- Kommunens serviceresor upphandlas oftast av regionen, utan att kommunen ställer krav. Skolskjuts och gods-/varutransporter upphandlas oftast av kommunen själv.
- Krav på leverantörer på dokumentation olyckor/tillbud är vanligt för skolskjuts och serviceresor, men sällan för gods-/varutransporter. Alkoholåskrav för skolskjuts (90 %), serviceresor (100 %), och gods-/varutransporter (70 %).

Företagens insatser

- HR och Transportupphandling upplever stor möjlighet att påverka medarbetares säkerhet, men delade meningar för leverantörer, kunder och övriga trafikanter. Transportansvariga anser i högre grad än HR att företaget kan påverka.
- Företagen anser att ansvar för olyckor främst ligger hos medarbetaren snarare än hos organisationen.
- Cirka hälften av företagen har policy/riktlinjer, främst för medarbetares tjänsteresor. Vanliga krav är nykterhet, hastighetsgränser och bilbälte.
- Rutiner för att informera medarbetare finns ofta, men dialog, utbildning och uppföljning varierar. Drygt var fjärde känner till Trafikverkets stödmaterial för trafiksäkra verksamheter.
- De flesta företag ställer krav på köpta/leasade bilar, främst på hastighetsuppföljning och Euro NCAP-standard. Bland de som har lastbilar är det vanligt att krav ställs på fordonen och att de följs upp.
- Många företag uppger att de till viss del ställer krav på leverantörer, främst trafiksäkerhetspolicy och att risker är inkluderade i arbetsmiljöarbetet. Vanliga krav är nykterhetspolicy, bältesanvändning och säkra körningsrutiner.
- Få ställer krav på att leverantören är certifierad.
- De flesta har krav på att leverantören ska uppfylla god trafiksäkerhetsstandard för lätta och tunga lastbilar.

Se vidare rapport för [Kommunundersökningen](#) och [Företagsundersökningen](#)

Gruppen framförde att det är en brist att de mindre kommunerna inte är representerade. Andelsmässigt ingår dock större delen av befolkningen och speglar därmed effekter tillräckligt. Kommunernas erfarenhet är att det är svårt att få gehör i organisationen vid upphandling av egna fordon om att ställa krav på system som följer upp hastigheten. Anledningen enligt kommunens juridikavdelning är hanteringen av information innehållande brottsligt datamaterial. Alkoholås fungerar därför bättre. Det som redan är lag behöver man inte ställa krav på är ett annan vanlig argumentation mot. Det skulle vara intressant att veta vad medborgarna svarar på samma frågor som organisationerna t.ex. i trafiksäkerhetsenkäten. Det är en differens mellan policy och vad organisationen tillhandahåller. Även inom samma organisation kan svaren vara olika t.ex. för en region mellan områden som sjukvård, räddningstjänst och kollektivtrafik. Ur

Skapat av
Eleonor Mörk, PLkvtvs

Dokumentdatum
2025-09-24

arbetsmiljösynpunkter måste alla inkluderas som vistas i vägmiljö och inte bara yrkesförare.

Strategiska rekommendationer för förbättrad trafiksäkerhet genom ökat medborgarperspektiv

Tania D. Willstrand, Agneta Berlin, NTF, Magnus Granström, SAFER

Inom SAFER-plattformen har projektet [Strategiska rekommendationer för förbättrad trafiksäkerhet genom ökat medborgarperspektiv](#) genomförts med finansiering från Skyltfonden. Tania Dukic Willstrand presenterade resultatet av projektet där specifikt förutsättningarna för Nationella trafiksäkerhetsförbundet NTF har undersökts.

NTF är tacksamma för att projektet har genomförts och har börjat ta sig an de slutsatser som presenteras i projektrapporten. En av de framgångsfaktorer som beskrivs i rapporten är att NTF bygger starka allianser och strategisk samverkan. Magnus Granström, SAFER och Agneta Berlin, NTF höll i en workshop för att arbeta med frågan hur organisationerna i GNS skulle kunna bidra till att NTF kan ta en ännu tydligare roll som representant för trafikantperspektivet. Resultatet blev följande input från GNS;

- NTF skulle kunna erbjuda tjänster, som inte är konsultnära, till kommunerna som är kopplade till beteende och utbildning.
- Polisen ser att man skulle kunna samarbeta kring analyser av platser/områden där det delas ut många böter. Polisen hänvisar ofta till NTF:s sammanställning av lagar och regler.
- STR ser att man kan samarbeta kring utbildningsfrågor och i rollen som pådrivare.
- Arbetsmiljöverket vill gärna få återkoppling på material kring att trafiksäkra verksamheten för att kunna analysera om AMV behöver ta fram nya riktlinjer.
- Hitta unika områden t ex trafiksäkerhet för barn och unga i skolan.
- NTF skulle kunna ta en större roll för t ex elever på sportgymnasier där arbetsmiljöfrågor bör finnas med.

Som sammanfattning ser många NTF som ett bra bollplank, där man är både bärare och mottagare av kunskap. Organisationerna i GNS ser också en möjlighet att bidra med sina nätverk och koppla samman aktörer.

Region Värmlands cykelstrategi Trafikverkets

Mattias Landin, Region Värmland

Den regionala cykelplanen för Värmland är ett samlat dokument för utveckling av en ökad och säker cykling i länet. Syftet med cykelplanen är att utifrån visioner och mål få en samsyn bland berörda intressenter om vilka prioriteringar som är viktiga för att åstadkomma detta. Mål som den regionala cykelplanen för Värmland huvudsakligen förhåller sig till är mål som redan är beslutade för Värmland i regionfullmäktige. I [Regionalt trafikförsörjningsprogram Värmland 2022–2026](#) är det beslutat att 40 procent (kollektivtrafik, cykel och gång) av resorna i länet ska vara hållbara år 2040.

Fem strategiska områden pekar ut en riktning för utvecklingen; Samhällsplanering/fysisk planering, ökad vardagscykling, hela resan-perspektivet, cykling för rekreation och turism och godscykeltransporter. I planen prioriteras regionala cykelkopplingar på kort, medellång och lång sikt genom en prioriteringslista och ett utpekat huvudcykelnät. Förutsättningar för byten mellan kollektivtrafik och cykel ska också förbättras genom cykelparkeringar samt att kollektivtrafiken kompletterar cykelnätet genom möjlighet att ta med cykeln på buss och tåg.

Skapat av
Eleonor Mörk, PLkvtvs

Dokumentdatum
2025-09-24

Planen innehåller principer för hur länsplanemedel ska fördelas mellan olika cykelåtgärder. På så vis är planen styrande och kopplad till genomförandet av Länsplanen för regional transportinfrastruktur för Värmland, men i övrigt vägledande och syftar till att sprida kunskap, inspiration samt råd om cykling. Konsultföretaget WSP har hjälp till med kostnadsbedömningar till förslag om totalt 54 km fördelat på 21 sträckor nya gång- och cykelvägar i länet. I 2021 prisnivå beräknas kostnaden till 502 - 677 mnkr. Med kännedom utifrån dagens medelstilldelning kan knappt hälften av totala sträckan genomföras till 2040.

Region Värmland samordnar arbetet med samtliga strategiska områden. Region Värmland ska verka för informationsutbyte i cykelfrågor med aktörer på lokal, regional och nationell nivå. Deltar i samverkansforum för att sprida information till övriga aktörer, samt kallar till dialogmöten vid behov. Region Värmland tar med hjälp av underlag från kommunerna ärligen fram ett regionalt cykelbokslut.

Gruppen diskuterar den höga kostnaden och tidshorisonten för genomförande av ny gång- och cykelinfrastruktur. Flera i gruppen lyfter att medel och resurser för påverkansåtgärder för t.ex. ökad cykelanvändning mot medborgare hade varit positivt om det också ingått.

Kommunicera om säkert aktivt resande

Britt Lisra, Trafikverket

Trafikverket har nyligen publicerat en handbok för planering och genomförande av kommunikationsinsatser, som syftar till att vara ett komplement till "Idéskriften om säkert aktivt resande, så kan man arbeta med beteendepåverkan för ökad trafiksäkerhet i olika sammanhang". Den har titeln "Kommunicera om säkert aktivt resande, Handbok i kommunikationsinsatser för ökad trafiksäkerhet i olika sammanhang". Handboken är framtagen som ett stöd för dem som vill påbörja kommunikationsarbete för att öka trafiksäkerheten vid aktivt resande. Likt idéskriften riktar den sig till kommuner, regioner och organisationer som arbetar med beteendepåverkan för att främja säkert aktivt resande bland medborgare och trafikanter.

Handboken tydliggör varför kommunikationsinsatser är viktiga för att främja säkert aktivt resande och erbjuder både vägledning och inspiration kring vilka budskap som kan kommuniceras. Exempel som lyfts fram är för cykelhjälmansvändning, cykelutrustning, synbarhet, samspel, broddar och vinterskor. Handboken beskriver även när kommunikation bör ske, med exempel på hur ett årshjul kan användas kopplat till årstidernas variationer. Den täcker relevanta sammanhang och ger stöd i hur man kan etablera rutiner för kommunikationsinsatser. Dessutom erbjuder handboken inspiration kring var och hur kommunikationen kan bedrivas.

För ökad cykelhjälmansvändning har fem kortfilmer för sociala medier tagits fram av Trafikverkets kommunikationsavdelning, med syfte att väcka intresset för cykelhjälm. Filmerna kommer att spridas i Trafikverkets sociala kanaler och är avsedda att uppmuntra till ökad hjälmanvändning. Filmerna är planerade att publiceras i våra egna kanaler, men kan även delas vidare av berörda aktörer.

Vi har publicerat en film inför sommarledigheten, och en efter sommar i samband med skol- och jobbstart, på Instagram och Facebook. Ytterligare inlägg kommer göras efter hand. Det här är en första satsning för att lyfta cykelhjälmfrågan.

Bägge skrifterna finns att ladda ner på Trafikverkets hemsida [Cykel i samhällsplaneringen](#).

Gruppen hjälps åt att sprida materialet. Arbetsmiljöverket tycker det är intressant att använda i deras arbete och hjälper dem att kommunicera förebyggande åtgärder med företag och offentliga organisationer.

Skapat av
Eleonor Mörk, PLkvtvs

Dokumentdatum
2025-09-24

Kampanjen syftar till att lyfta hjälmen, men det är också synd att det inte gått att inkludera en mer positiv framtoning av cykling och andra åtgärder samtidigt.

Sveriges Trafiksäkerhetsdagar 2025

Magnus Granström, SAFER

Sveriges Trafiksäkerhetsdagar den 21 oktober 2025 närmar sig. Dagen syftar till att fylla tomrummet och efterfrågan på en fysisk mötesplats för kommuner, myndigheter, forskare, företag och ideella organisationer. Intresset har också visat sig stort. Många anmälda deltagare (275), men också många utställare (cirka 50) och sponsorer (cirka 20), och med en stor bredd på olika aktörer från företag, akademi, intresseorganisationer, myndigheter och kommuner. Sammantaget visar detta på en stark potential till att vara ett efterfrågat återkommande forum. Programmet finns att ta del av här:

[Trafiksäkerhetskonferens](#).

Forskningsprogram planering för gång

Eleonor Mörk, Trafikverket

Under 2022 - 2024 har trafikverket finansierat två forskningsprojekt som underlag till att starta ett forskningsprogram planering för gång. Programmet har nu startat med utgångspunkt från förstudie- respektive etableringsprojektet. Den övergripande bakgrunden är behovet av ett kunskapscentrum inom gångtrafik, liknande befintliga för kollektivtrafik "K2" (2012) och cykeltrafik "Cykelcentrum" (2018), med en sammanhållen aktör/konstellation för att stärka forskningsfältet - "gång som färd sätt". Behovet gäller både att sammanställa befintlig forskning och bedriva ny forskning. De frågor som behöver mer forskning är mångvetenskapliga. Forskare inom fältet "gång som färd sätt" är relativt isolerade inom sin organisation. Det finns också ett behov av att bryta invanda forsknings- och utvecklingsspår. Att organisatoriskt placera forskningsprogrammet på ett lärosäte skapar en långsiktig stabilitet. Syftet med forskningsprogrammet är att öka kunskapen samt aktivt främja insatser om (1) hur gångtrafiken kan öka och (2) hur gångtrafiken kan bli säker.

Under 2025 har en avsiktsförklaring om samarbetet upprättas mellan parterna; Luleå tekniska universitet (LTU), Statens väg- och transportforskningsinstitut (VTI), Lunds tekniska högskola (LTH), RISE, Stiftelsen Chalmers Industriteknik (CIT), Högskolan i Gävle, (HIG), Gymnastik- och idrottshögskolan, (GIH), och Trafikverket.

Programperioden är 250630 – 300630. Den sammanhållande parten för programmet är LTU med Charlotta Johansson som programledare. Styrgruppens representanter är; Charlotta Johansson (LTU), Jenny Eriksson (VTI), Aliaksei Laureshyn (LTH), Viveca Wallqvist (RISE), Katrin Lättman (HIG), Anna Carlsson (CIT), Rui Wang (GIH), Ulrika Wennergren och Johan Lindberg (Trafikverket).

Till programmet kommer en referensgrupp kopplas med representanter från bl.a. Boverket, några kommuner, Transportstyrelsen, Klimatkommunerna.

Överlämningen från programmet kommer vara 1 filosofie doktor, aktivt universitet-, företags- myndighets- och intresseorganisationsnätverk, 6 - 8 seniorprojekt, 4 - 6 specifika projekt, 10 - 12 vetenskapliga artiklar i internationella tidskrifter på hög nivå, 6 "arbetsdokument" om planering för färd sättet gång baserat på färdiga doktorsavhandlingar och vetenskapliga artiklar, onlineforum 'Nätverk för Gångplanering i Sverige'.

Gruppen positiva till en samlad satsning på FoI som fokuserar på fotgängargruppen och särskilt kommunerna ser det som viktigt att programmet nu kunnat starta.

Skapat av
Eleonor Mörk, PLkvtvs

Dokumentdatum
2025-09-24

Summering och information om pågående arbeten bland aktörerna

Stefan Jonsson visar den övergripande organisationen inom Trafikverket. Vidare en fördjupning av verksamhetsområde Planering. Planeringsdirektör är Ulrika Geeraedts. Trafikverksregionerna är sex stycken. De nationella avdelningarna inom verksamhetsområde planering är Transportsystemutveckling, Samhällsplanering och genomförande, Järnvägsplanering och Kund och informationshantering. Enhet Trafiksäkerhet med Stefan Jonsson som chef finns på avdelning Samhällsplanering och genomförande med Sandra Norddahl som chef. Enhet Trafiksäkerhet samverkan finns inte i den nya organisationen och flertalet handläggarna från den enheten är nu på enhet Samhällsplanering och samverkan på samma avdelning som enhet Trafiksäkerhet.

Polisen berättar om olika insatser under olika veckor som bl.a. Nationella trafikveckan som nyss varit; [Fler hastighetskontroller i hela landet | Polismyndigheten](#)

Malin Rosen har avslutat sin tjänst på Transportstyrelsen, men arbetet enligt "färdplan för utveckling av STRADA 2025 – 2031" som presenterades på GNS i mars ska inte påverkas av det. Transportstyrelsens föreskrifter för körkortsåterkallelse utifrån höga PETH-värden kommer att behöva justeras. Under de närmaste åren kommer ett stort arbete genomföras som syftar till att föreslå en övergripande inriktning för en svensk regelmodell anpassad till den tekniska utvecklingen inom automatiserade fordon (AV). Inriktningen ska fungera som ett strategiskt underlag för att identifiera och initiera framtida behov av nya eller ändrade lagar, förordningar, föreskrifter och andra bestämmelser. Uppdraget omfattar att visualisera, beskriva och föreslå inriktningen för en svensk trafikregleringsmodell som möjliggör en säker och effektiv introduktion av AV i Sverige och för att möjliggöra automatiseringens samhällsnytta och affärsmodeller.

SKR flaggar för att Den nationella planen för transportinfrastruktur presenteras om några dagar: [Nationell plan 2026-2037 - Bransch](#)

Trafikverket ser att många intressanta åtgärder har kommit in från aktörer till Aktionsplanen och påminner om tidplanen för att lämna in ambitionerna. Under november arrangeras workshops där aktörerna får möjlighet att inspireras av varandra.

Kommunerna berättar om ambitionerna i Aktionsplanen och om den interna förankringen. Göteborgs stad har handlat upp kurs inom Trafiksäkerhetslyftet.

Slutligen diskuterades A-traktorer avseende bland annat AM-utbildningen och behovet om krav på att föräldrar involveras.

Mötets avslutande

Stefan Jonsson, tackade alla deltagare och avslutade mötet.