

Skapat av

Eleonor Mörk, PLkvtvs

Ärendenummer

TRV 2025/57248

Dokumentdatum

2025-04-02

GNS möte nr 1 2025**Datum för mötet:** 26 mars trafiksäkerhet i forskning och studiebesök, 27 mars GNS möte**Plats:** SAFER, Lindholmen Science Park (LSP)**Närvarande**

Agneta Berlin, NTF

Anders Kullgren, Folksam

Suzanne Falk, Göteborgs stad

Maria Lönegård, Polisen

Magnus Granström, SAFER

Christoffer von Bothmer, SKR

Catarina Nilsson, Stockholms stad

Niclas Nilsson, Transportstyrelsen (digitalt)

Marie Frostvinge, Umeå kommun (digitalt)

Mattias Landin, Region Värmland

Maria Prole, STR (digitalt)

Maria Krafft, Trafikverket, *ordförande*

Stefan Jonsson, Trafikverket

Johan Lindberg, Trafikverket (digitalt)

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

Malin Andersson, Drive Sweden

Rodrigue Alfahel, Closer

Magnus Brink, Stadsbyggnadsförvaltningen

Carl-Johan Carlsson, Stadsbyggnadsförvaltningen

Björn Bryngelsson, Stadsbyggnadsförvaltningen

Eric Jeansson, Stadsbyggnadsförvaltningen

David Palmqvist, Byggläda Trafik,

Charlotte Falke, exploateringsförvaltningen

Inbjudna dag 2:

Tomas Fredlund, Transportstyrelsen

Malin Rosén, Transportstyrelsen

Christian Howard, VTI

Anna Vadeby, VTI

Jessica Andersson, Trafikverket

Henrik Zetterquist, Trafikverket

Kunde ej närvara

Atefeh Dehghani, Richard Wester, Arbetsmiljöverket

Dharmesh Shah, Regeringskansliet

Trafiksäkerhet i forskning och studiebesök 26 mars**Programpunkter och föredragande:**

- Välkomna till Göteborg, Suzanne Falk
- SAFER, Magnus Granström, [Safer – fordons- och trafiksäkerhetscentrum](#)
- Drive Sweden, Malin Andersson, [Nya synsätt på mobilitet | Drive Sweden](#)
- CLOSER, Rodrigue Alfahel, [Tillsammans för ett transporteffektivt samhälle | Closer](#)
- Pågående stadsutveckling, Björn Bryngelsson Stadsbyggnadsförvaltningen
<https://goteborg.se/wps/portal/start/goteborg-vaxer>

Skapat av
Eleonor Mörk, PLkvtvs

Dokumentdatum
2025-04-02

- Ny spårväg i Lindholmsallén, byggskede med fokus på trafiksäkerhet, <https://goteborg.se/wps/portal/start/goteborg-vaxer/hitta-projekt/stadsomrade-hisingen/brunnsbo/brunnsbo---linn%C3%A9-via-lindholmen/Frihamnen---lindholmen>
- Göteborgs digitala tvilling, Eric Jeansson, Stadsbyggnadsförvaltningen
[Om Göteborgs digital tvilling - Göteborgs Stad](#)

Se bilaga 1 Göteborg Stad, SAFER, Drive Sweden, Closer

GNS möte 27 mars

Mötets öppnande

Maria Krafft, Trafikverket, förklarade mötet öppnat. Mötet inleddes med en reflektion från gårdens studiebesök. 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, och GNS inriktning 2026

Stefan Jonsson, Trafikverket

Årets resultatkonferens sänds digitalt fredagen den 25 april kl 10-12. Webbsändningen kommer bland annat att innehålla trafiksäkerhetsutvecklingen under förra året, analys av utvecklingen, läget för indikatorerna. Analysrapporten som blir offentlig i och med konferensen har vi tagit fram tillsammans med Transportstyrelsen. Av budgetsäl deltar enbart experter från Trafikverket och Transportstyrelsen, och ingen studio med GD eller minister som tidigare. Mer än vanligt om oskyddade samt om arbetsmiljöfrågan. Konferensen spelas in. Anmälan görs på [Resultatkonferens trafiksäkerhet väg 2025 - www.trafikverket.se](#). Frågor kan ställas via chatt och det är redan många anmälda. Analysrapporten för 2024 publiceras [här](#) samma dag.

Se bilaga 1 Resultatkonferens

GNS verksamhetsinriktning

Johan Lindberg, Trafikverket

GNS verksamhetsinriktning (GNS VP) brukar samrådas och förankras under våren och beslutats på GNS möte 2. VP:n är en koncentration av innehållet i Analysrapporten och Aktionsplanen. Alltså finns all fakta redan i andra dokument. Verksamhetsinriktningen för GNS har sitt ursprung innan samverkan fanns med aktörer inom ramen för Aktionsplanen. Med nya processer har GNS VP funktion ersatts i annan dokumentation och spridning. Under året kommer också en ny Aktionsplan med fler aktör ta form. Mot denna bakgrund föreslår Trafikverket att ingen uppdatering görs av förra årets GNS VP.

Gruppdiskussion:

GNS VP:n har en tydlighet i det övergripande viktiga och denna tydlighet kan vara av stor betydelse, i en del organisationer, för att nå ledning och få genomslag i utförande. Aktionsplanen uppfattas inte på samma sätt ha den skarpa inramningen på det allra

Skapat av
Eleonor Mörk, PLkvtvs

Dokumentdatum
2025-04-02

viktigaste. Den samlade uppfattningen från gruppen är ändå att pausa inriktningen enligt förslag, men med medskicket att vara noga i arbetet och dokumentationen för Aktionsplanen så att innehållet blir fokuserat och ger tydlighet i de övergripande prioriterade insatsområdena.

Rutinmässiga kontroller för att upptäcka narkotikapåverkade förare

Maria Lönegård, Polisen

Inför förslaget till ny lag om rutinmässiga kontroller för att upptäcka narkotikapåverkade förare genomförde Polisen ett pilotprojekt. Den nya lagen och lagändringarna börjar gälla från den 1 mars 2025 och fram till och med 28 februari 2030, för att senare utvärderas. Förfarandet med en lagsstiftning om försöksverksamhet är nytt. Med lagen ges en möjlighet att, på samma sätt som för alkohol, rutinmässigt genomföra sållningsprov för narkotika i trafiken. Metoden är en ögonundersökning som nu får göras även om det inte finns en misstanke om brott. Befogenheten att utföra är som vanligt polisman, tulltjänsteman eller kustbevakningstjänsteman.

Det har sedan lång tid varit accepterat att genomföra utandningsprov som rutin för att upptäcka alkoholpåverkade, men hittills har alltså drograttfylleri endast fått undersökas om det finns en misstanke. Att hitta lämplig teknik för att mäta droger som rutin är inte enkelt. Lagstiftarens krav om metoden och teknik är bland annat att det inte får ta för lång tid som t.ex. är ett problem med tops men även att det ska göra i munnen bedöms problematiskt. Det som lagstiftarna idag kunnat acceptera är en kontroll av ögonrörelsen som t.ex. med pupillometer eller penn-test. Det kan dock vara svårt att skilja mellan droger och mediciner av samma karaktär. Alkohol är kemiskt enklare relativt droger som har olika innehåll men också omfattar en större variation på hur det yttrar sig på olika personer. Jämfört med alkohol blir det osäkrare och mer subjektiv bedömning tills man kan göra själva blodprovsundersökningen.

Eftersom lagen (2024:1231) är en försöksverksamhet måste Polisen se till att skapa ett underlag för återrapportering. En noggrann och välgrundad återrapportering är avgörande för att kunna visa lagens effekt och behov, vilket i sin tur skapar möjligheter att göra den permanent. Med den initiala metoden går det inte, exportera information, antal ögonundersökningar så som ur en alkometer om utandningsprover. Därför håller Polisen på att upphandla tekniska hjälpmedel som kan läsa av ögonens rörelser – eye-scanning inklusive rapportsgenerering. Fältmässigt har det visat sig svårt att få tekniken att fungera överallt, framför allt har det kalla vädret varit en svårighet för internationella leverantörer. Ansökan till Etikmyndigheten har VTI hjälpt till med. Viss liknade teknik kan användas som finns i nya bilar för att detektera ”nästa” sovande personer. Ute vid vägkanten är det ”penn”-testen som gäller till upphandlingen är klar.

Gruppdiskussion:

GNS ser lagen och möjligheten som mycket positiv. Ingår elsparkcyklar? Nej det motortrafik på väg och de ingår inte i den definitionen utan tillhör cykeltrafik. Finns några krav om ”hit rate”. Nej, inte med att det nya syftar till rutinmässigt. Våra grannländer gör på olika sätt. Mentaliteten i Finland är mer sådan att invånarna gör som polisen säger vilket underlättar hanteringen. Polisen har banat vägen för alkomätning och nu testar körskolor alla innan lektion, så när kan körskolorna få in även detta som ett pedagogiskt verktyg? Basen för ett välfungerat system är att många personer testa ut till underlag för AI. Olika företag äger sina olika algoritmer. EuroNCAP testar inte droger än, utan trötthet och plötsliga sjukdomar. I första hand viktigt att få in den tekniken i lastbilar.

Se bilaga 3 Rutinmässiga narkotikakontroller

Skapat av
Eleonor Mörk, PLkvtvs

Dokumentdatum
2025-04-02

Expertgruppens rekommendationer och eko från ministerkonferensen

Maria Krafft, Trafikverket

Över 2000 delegater från drygt 150 länder, bestående av ministrar, representanter för trafiksäkerhetsmyndigheter och FN-systemet, parlamentariker, experter, civilsamhälle, näringsliv och akademi, samlades den 18–20 februari i Marrakech för att diskutera trafiksäkerhetsutvecklingen och påskynda arbetet mot de globala målen. Konferensen, den 4:e i ordningen och en fortsättning på den senast som var i Stockholm 2020. 2020 var fokus trafiksäkerhet som en del i hållbarheten. Det övergripande nya denna gång var att lyfta den privata sektorns ansvar och de var också på plats som exempelvis VD:arna för Amazon, Uber och Shell. Vårt budskap var att det inte bara är en del av hållbarheten utan faktiskt ett krav enligt arbetsmiljölagstiftningen. Arbetsmiljölagen säger ungefär samma sak i alla länder. Det som är en risk måste följas upp och lika mycket utanför företagens "grindar".

Trafikverkets bidrag till konferensen är den rapport som en internationell akademisk expertgrupp (AEG) har tagit fram: "[Saving Lives Beyond 2025 – Taking Further Steps](#)". Rapporten lanserades under konferensens första plenarsession av infrastrukturminister Andreas Carlson. Rapporten visar att omkring 400 000 människor förlorar livet i arbetsrelaterade olyckor på vägarna varje år, vilket utgör en tredjedel av alla dödsfall i trafiken globalt sett. Det finns redan idag verktyg som avsevärt kan minska antalet omkomna på vägarna och de är en naturlig del av arbetsmiljöansvaret. Rapporten lyfter fram rätten till säkra arbetsplatser och beskriver hur organisationer kan minska sitt trafiksäkerhetsavtryck och hur de kan vara ett gott föredöme för andra. Genom att integrera trafiksäkerhetsansvar i organisationers uppdrag och verksamhet, samt att stora arbetsgivare med omfattande transportkedjor i låg- och medelinkomstländer tar ansvar för sin värdekedja, finns möjlighet att öka trafiksäkerheten globalt.

Gruppdiskussion:

Finns nåt du saknade? Diskussionerna hamnar ofta i hur vi ska lära människorna att göra rätt. Arbetsmiljöfrågan är en öppen dörr. Så hur får vi mer upp det på agendan? Koncept för arbetsmiljölagstiftningen är förebyggande. Lagen och ledningssystemen finns men ledningssystemen måste förtydligas så uppföljningen för trafiksäkerhetsarbetet blir mätbart. Finansiella sektorn viktig och i GRI system behöver trafiksäkerhet komma in som en parameter. Upphandling ett är ett starkt verktyg. Fordonsbranschen viktig del där bälte, nykterhet, hastighet är de allra viktigaste stödsystemen. Kommunerna efterfrågar hjälp? Just nu har vi [vägledning](#) för både arbetsgivare och beställare, samt idéskriften: [Trafiksäkra verksamheten, så kan man arbeta med systematik och säkerhetskultur för ökad trafiksäkerhet](#). GD:arna för Trafikverket och Arbetsmiljöverket har ett gemensamt budskap. SKR tar med informationen till trafiksäkerhetsnätverket.

Se bilaga 4 Globala ministerkonferensen och Sveriges bidrag

2025 års redovisning av trafiksäkerhetsarbetet 2024 till departementet

Jens Lager, Trafikverket

Trafikverket har två regeringsuppdrag angående trafiksäkerhet att redovisa till regeringen för 2024:

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

Återrapporten 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 bedriv nationellt, regionalt och internationellt

Skapat av
Eleonor Mörk, PLkvtvs

Dokumentdatum
2025-04-02

och återrapportering innehåller just detta, dvs en återrapportering kring den samverkan som skett under året.

Exempel på nationell samverkan är Resultatkonferensen, Aktionsplanen och Trafiksäkra verksamheten på organisationsnivå. Färdplan för hållbara hastigheter med syftet att ställa krav på hastighetsefterlevnad i entreprenader har nått viktig milstolpe. Mellan 2022 och 2024 har sex vägprojekt testat och utvärderat krav. Erfarenheterna i pilotprojekten har varit avgörande för att utforma det kommande kravet och ger en stark grund för implementeringen. Under våren 2025 inför Trafikverket ett skärpt krav som innebär att entreprenören även ska redovisa hastighetsefterlevnaden, och då på aggregerad nivå, vilket kräver att fordonen har tekniska lösningar för att registrera hastighetsdata under körning.

För den regionala samverkan ansvarar Trafikverkets regioner för att föra dialog med främst tre prioriterade aktörer: Kommuner, Planupprättande regioner och Polisen regionalt. En gemensam inriktning för det regionala arbetet inom Leda Samverkan har tagits fram och Trafikverkets regioner arbetar fortsatt med att ta fram egna regionala handlingsplaner utifrån denna gemensamma inriktning, specifika regionalt viktiga områden och den från 2024 nya geografiska indelningen i Trafikverket.

Trafikverkets Internationella samverkan koordineras genom Vision Zero Academy (VZA). Sedan april 2024 har VZA mottagit ett stort antal förfrågningar från länder runt om i världen om att delta i olika aktiviteter kopplat till Nollvisionen och trafiksäkerhet och under 2024 tog VZA bland annat emot delegationer från Chile, Colombia, Turkiet, Malaysia, Australien och Singapore. En veckolång kurs i trafiksäkerhetskunskap och nollvisionen hålls även varje år, för internationella deltagare och ett stort antal filmer har spelats in med trafiksäkerhetsexperten under 2024 och 2025.

I redovisningsrapporten ges även förslag på viktiga initiativ som Regeringskansliet kan ta för att bidra till att etappmålet nås. Flera av förslagen fanns även med i Trafikverkets förslag till inriktningsunderlag för infrastrukturplaneringen 2026–2037. Förslag från GNS representanter på nya eller justeringar av förra årets initiativ behöver skickas till Trafikverket inom en vecka, länk till [2024 års redovisning av trafiksäkerhetsarbetet](#) distribueras till alla under morgondagen.

Diskussion

Förra året redovisades en bred palett då politiken var ny. För de initiativ som var samma i förslag till inriktningsplanering finns remissvar från myndigheter och andra aktörer att beakta. För otydliga beskrivningar kan också generera många frågor till andra myndigheter, samt ge intrycket av att myndighetssamverkan inte riktigt fungerat.

Se bilaga 5 Återrapportering 2024 och förra årets initiativ

Urbana knutpunkter enligt reviderad TEN-T förordning

Henrik Zetterquist, Trafikverket

I TEN-T för Sverige ingår 645 mil väg, 585 mil järnväg, 18 urbana knutpunkter, 26 flygplatser, 26 kusthamnar, 5 inlandshamnar, 12 järnvägs- och vägterminaler. För att ingå som urban knutpunkt är huvudregeln minst 100 000 invånare och de urbana knutpunkterna i Sverige är Borås, Eskilstuna, Gävle, Göteborg, Halmstad, Helsingborg, Jönköping, Linköping, Lund, Malmö, Norrköping, Örebro, Södertälje, Stockholm, Sundsvall, Umeå, Uppsala, och Västerås.

Medlemsstaterna ska säkerställa att varje urban knutpunkt ska anta och övervaka en plan för hållbar mobilitet i städer (Sustainable Urban Mobility Plan, förkortat SUMP) senast 31 december 2027. Planen ska enligt förordningen bland annat inbegripa "åtgärder för att integrera de olika transportsätten och övergå till hållbar mobilitet, främja effektiv

Skapat av
Eleonor Mörk, PLkvtvs

Dokumentdatum
2025-04-02

utsläppsfri och utsläppssnål mobilitet, stadslogistik, och minska luft- och bullerföroreningarna och tillgängligheten för användaren. Benämningarna skiljer sig åt (trafikstrategi, trafikprogram, trafikplan, mobilitetsplan mm) och även innehållet varierar något. Enligt en undersökning Trafikverket genomfört 2024 har 16 av de 18 kommunerna en trafikstrategi. De resterande två avser att fastställas under våren 2025. Trafikverkets bedömning är att kommunen bör vara upprättare av en SUMP. För att säkerställa att hänsyn tas till det funktionella stadsområdet bör kommunen vid framtagande av SUMP i tidigt skede samverka med region, grannkommuner och/eller andra aktörer som kommunen bedömer relevanta.

Angående leverans för trafiksäkerhet handlar det om att leverera skadedata.

Medlemsstaterna ska säkerställa att varje urban knutpunkt också har:

- Senast den 31 december 2030: utbyggnad av multimodala knutpunkter för persontrafik för att underlätta förbindelser för "första och sista kilometern", inbegripet underlättande av tillgång till infrastruktur för kollektivtrafik och aktiva transportsätt, och som är utrustade med minst en laddningsstation enligt definitionen.
- Senast den 31 december 2040: inrättande, förutsatt att detta bekräftas i en samhällsekonomisk kostnads-nyttoanalys, av minst en multimodal godsterminal, om det inte redan finns en sådan terminal, som möjliggör tillräcklig omlastningskapacitet inom den urbana knutpunkten eller i dess närområde.

Regeringen kommer se till att Sverige har ett fungerande kansli, och förmodligen kommer EU medel ge stöd till detta.

Se bilaga 6 Urbana knutpunkter TEN T

Innovationsprogram ShiftSweden

Jessica Andersson, Trafikverket

ShiftSweden är ett innovationsprogram inom Impact Innovation, Sveriges innovationssatsning för 2030-talet. Programmet är ett initiativ av Energimyndigheten, Formas och Vinnova. Här möts näringsliv, offentlig sektor, akademi och civilsamhälle för att utbyta kunskap och identifiera gemensamma utmaningar för att ställa om Sverige, till fossilfritt och resursmedvetet, och till attraktiva och tillgängliga livsmiljöer för alla. Det behövs tre stora skiften inom samhällsbyggnad och mobilitet för att en omställning ska vara möjlig:

- Från resurskrävande linjära byggprocesser till hållbara och värdeskapande cirkulära affärsmodeller.
- Från ohållbara transporter till en ny frihetsreform med konkurrenskraftiga alternativ till enskilt bilresande.
- Från planering, utveckling, produktion och drift i silos till ny innovativ mark genom att integrera byggd miljö och mobilitet i ett ekosystem.

Nästan 40% av den totala bebyggda ytan i Sverige används för transporter. Dessa trafikmiljöer har i stor utsträckning formats utifrån bilens behov. Minst utrymme ges till dem som går och cyklar. Behov av att skapa mer trygga och attraktiva vistelsemiljöer för gående och cyklande, samt ökad framkomlighet för kollektivtrafik och annan delad mobilitet. Stor potential och behov också i mindre städer och samhällen. Vägtrafiken tar mycket plats på sätt som bland annat kan skapa barriärer och förhindra centrumutveckling i mindre samhällen. Vilket ger behov av att omvandla ytor för motortrafik till ytor för hållbara trafikslag, öka säkerheten och tillgängligheten till hållbara trafikslag eller omvandla trafikytor till andra ändamål, införa trafiklugnande åtgärder för hela samhällen eller delar av städer (exempelvis hastighetsbegränsningar, temporära eller permanenta genomfarts- och infarts-begränsningar).

Skapat av
Eleonor Mörk, PLkvtvs

Dokumentdatum
2025-04-02

ShiftSweden är det enda innovationsprogram med en tydlig utgångspunkt i en platsbaserad ansats, med plats(er) och geografier i centrum. Under 2025 startar vi två labb kring platstyper och två labb kring systemutmaningar genom en utlysning hos Vinnova.

Platstyper:

1. Omvandling av trafikmiljöer i mindre städer och samhällen.
2. Framtidssäkra storskaliga flerbostadshusområden.

Systemutmaningar:

1. Utvecklad marknad och logistik för återbruk.
2. Breddad roll för kollektivtrafik.

Se bilaga 7 ShiftSweden

STRADA

Malin Rosén och Tomas Fredlund, Transportstyrelsen

Christian Howard, VTI och Maria Lönegård, Polisen

Kungörelse (1965:561) om statistiska uppgifter angående vägtrafikolyckor ersattes 2022 av lagen (SFS 2021:319) om Transportstyrelsens olycksdatabas. Strada är unik och mycket fungerar bra men det finns utmaningar bl.a. i inrapportering från sjukhus och Polisen, hanteringen av personer med skyddad identitet, direktåtkomst till data för de 21 regionerna/viss forskning/industri. Lagen omfattar bl.a. registreringsskyldighet i Strada för sjukvård och polis. 1:e mars 2025 trädde även en ny föreskrift ikraft (TSFS 2025:2) med syfte att bl.a. säkerställa att de uppgifter som lämnas i databasen är aktuella och av en så god kvalitet som möjligt. Tidigare har det inte varit tydligt hur och när uppgifter ska rapporteras in till Transportstyrelsen. Nu pågår en granskning av lagens påverkan på inrapporteringen som ska vara klar innan sommaren. Några slutsatser från den är att rapporteringen från sjukvården har ökat efter år 2021, men lagändringen har också gett upphov till (förväntade) kvalitetsbrister i rapporterna samt att tiden för inrapportering generellt ökar. Det går numer att registerna en olycka utan en trafikskadejournal som patienten fyller i. Polisens rapportering har minskat generellt, och med regionala skillnader i kvaliteten. Trafo har förbättrat angivelsen av position och kortat tiden för inskickad rapport men också lett till större variation i datakvaliteten och fler olyckor som inte rapporterats fast att sjukvårdsrapporten säger att polis varit på plats.

Transportstyrelsen jobbar nu med att ta fram en målsättning för utvecklingen av Strada till 2031, "färdplan för utveckling av STRADA 2025 - 2031". Genom det arbete som Transportstyrelsen och övriga aktörer kommer genomföra fram till 2031 kommer Stradas begränsningar och möjligheter vara utredda. Transportstyrelsens arbete kommer prioritera insatser inom inrapportering av data, ökad datakvalitet och ökat användande av data. Det kommer vara känt vilken kvalitet som kan uppnås i Strada och vilket bortfall som kan betraktas som normalt. Faktorer som påverkar tolkningen av data kommer vara framtaget så korrekta slutsatser kan dras. Transportstyrelsen återkommer med ett förslag till GNS för att inhämta synpunkter på färdplanen.

Diskussion:

Kommun uppskattar att platsen/koordinaterna saknas på ca 30 % av rapporterna. Om resultat väljs ut som ett uttag på area ser Stockholm stad att det blir mycket fel i sällningen. Täckningsgraden har ökat för kommunen. Polisen har en lägre rapportering än tidigare. Av de 193 anslutna kommunerna som kan göra uttag ur Strada är endast 85 kommuner aktiva användare. Trafo är Polisens applikation som de utvecklat för att slippa papper samtidigt har det varit svårt att rita i karta på en telefon. Polisens PKC tar emot mycket samtal från allmänheten men det är ju mer en hörsågen, men det blir också en rapportering till Strada. "Web Samla" är ett annat system som det dokumenteras i. Polisens målbild är att allt det Polisen samlar ska föras över till Transportstyrelsens

Skapat av
Eleonor Mörk, PLkvtvs

Dokumentdatum
2025-04-02

system automatiskt. Polisen prioritera det som mer sannolikt kan falla ut som ett brott. Singelolyckor bedöms i fler fall inte som brott och därför åker Polisen, i mindre utsträckning, på dem. Polisen får ingen ersättning för sin rapportering. Platsinfon skiljer sig ofta mycket mellan polis och sjukvård? Det beror på att sjukvården inte är på plats. Det skiljer sig en hel del också mellan rapporteringen döda från Polisen och Trafikverkets djupstudier då ett stort antal dödsolyckor inte rapporteras av polisen. Det har fått till följd att exempelvis antalet omkomna enligt "Underlag till officiell statistik i Strada" ett visst år aldrig kommer att nå upp till motsvarande antalet omkomna enligt den officiella statistik som sedan ges ut av myndigheten Trafikanalys. Skillnaden kan vara så stor som 25 färre omkomna än den fastlagda officiella statistiken.

Ett stort behov för allvarligt skadade är att hitta ett urval på nationell nivå där vi kan jämföra över tid, ett kompletterande "index". Nu har vi inte haft med allvarligt skadade i Analysrapporten under flera år för det är så svårt att jämföra mellan år och hur utveckling är.

Se bilaga 8 STRADA

Utvärdering hållbara hastigheter

Anna Vadeby, VTI

Hastighetsefterlevnaden i Sverige är låg ca 50 %. År 2021 fattade Trafikverkets generaldirektör beslut om [en färdplan](#), för införande av krav på hastighetsefterlevnad i entreprenader. År 2022 infördes det första instegskravet i inköpsmallarna. Steg två var att genomföra pilotprojekt, och det sista steget implementering av det skarpare kravet om att kunna mäta och redovisa hastighetsefterlevnad på en aggregerad nivå. Under 2022 - 2024 har kravet på mätning och redovisning av hastighetsefterlevnad testats i praktiken i sex vägprojekt. De har även utvärderats i olika etapper av piloterna själva och VTI. I sista etappen har ett FoI-projekt med VTI som utförare studerat hur kravställningen fungerat i pilotprojekten utifrån intervjuer, kartläggning av tillgänglig teknik, juridisk analys, analys av hastighetsdata, samt vidare potentialen för en bredare implementering.

Resultaten visar att tillvägagångssättet generellt fungerat bra. På en övergripande nivå finns det stora möjligheter att minska antalet omkomna och allvarligt skadade i trafiken. Ökad hastighetsefterlevnad och lägre hastigheter leder även till minskad bränsleförbrukning och lägre utsläpp. Utmaningar finns främst inom den juridiska sfären med avseende på GDPR och integritetsfrågor, men även avseende teknikens mognad. Trots vissa osäkerheter och brister så är tekniken mogen för den här typen av kravställningar. Den här typen av krav kan påskynda teknikutvecklingen. Se vidare [VTI rapport 1230 Hållbara hastigheter](#) och utvärderingen av instegskraven i [VTI PM 2024:3](#).

Se bilaga 9 Hållbara hastigheter

Information om Aktionsplansuppföljning och planering för den nya, och årets webinarium

Therese Malmström, Trafikverket

Trafikverket följer årligen upp framdriften av Aktionsplanens åtgärder genom att respektive myndighet och aktör beskriver vad som gjorts under föregående år kopplat till var och en av de 250 åtgärderna samt status för respektive åtgärd. Sammantaget visar uppföljningen för 2024 års arbete, att majoriteten av åtgärderna, 84%, fortlöper enligt plan, vilket är en högre andel än tidigare år. Så tack för era uppföljningstexter och de ger en bra överblick av vad som händer inom svenskt trafiksäkerhetsarbete, samt öppnar upp för nya tankar och idéer både kring åtgärder och möjliga samarbeten.

Skapat av
Eleonor Mörk, PLkvtvs

Dokumentdatum
2025-04-02

Uppstartsmöte för nästa Aktionsplan för säker vägtrafik 2026 - 2030 är den 7 maj. Under sommaren och hösten lämnar deltagande aktörer in sina åtgärder samt anmäler sig till områdena för kraftsamling. Rapportskrivning och förankring under hösten. Intentionen är att i samband med resultatkonferens i april 2026 publicera Aktionsplan 2026-2030.

Information om årets kunskapswebbinarier uppdateras på nedan länkar och för att diskutera idéer och önskemål om innehåll eller bidrag kontakta therese.malmstrom@trafikverket.se

Datum	Tid kl 9.00-10.30	Sista anmälningdag
Ledarskap för säker vägtrafik och nykter trafik	22 maj	20 maj
Säker cykling	17 juni	13 juni
Säker gångtrafik (fokus fallolyckor)	23 september	19 september
Rätt hastighet	13 november	11 november
Suicidprevention	4 december	2 december

Diskussion:

Regionerna skulle behöva en beskrivning om vad det innebär att förbinda sig till åtaganden i planen. Trafikverket ser funktionen infrastrukturplanering inom regionerna som en viktig del men också folkhälsa. Polisen och Folkhälsomyndigheten har avsat sig ansvar för SMADIT.

Mötets avslutande

Maria Krafft tackade alla deltagare och avslutade mötet.