

Skapat av

Eleonor Mörk, PLkvtvs

Ärendenummer

TRV 2025/57248

Dokumentdatum

2025-05-27

GNS möte nr 2 2025**Datum för mötet:** 27 maj, 2025. Start kl. 9 och avslut senast kl. 12**Plats:** Digitalt

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

Mötets öppnande

Maria Krafft 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.

Skapat av
Eleonor Mörk, PLkvtvs

Dokumentdatum
2025-05-27

Sveriges Trafiksäkerhetsdagar 2025

Magnus Granström, SAFER

Programmet för Sveriges Trafiksäkerhetsdagar den 21 oktober 2025 börjar ta form. SAFER som värd samverkar med Sveriges Kommuner och Regioner (SKR), Göteborg stad och Trafikverket kring formen och program. Dagarna syftar till att fylla tomrummet och efterfrågan på en fysisk mötesplats för kommuner, myndigheter, forskare, företag och ideella organisationer. Delar av programmet är föredagande men en viktig del är att deltagarna ska ges möjlighet att bidra och diskutera frågorna. Den preliminära agendan omfattar en inledning med en internationell utblick, läget för Sverige och kommuner/regioners roll. De parallella blocken på förslag är: Trafiksäkerhet i samhällsplaneringen tillsammans med andra mål, Digitala drivkrafter – teknikens roll i en hållbar och säker mobilitet, Gång- och cykelsäkert – när transportsystemet formas för aktiva människor, Trafiksäkra verksamheten genom hållbarhets- och arbetsmiljöarbete, Säkra fordon, Regelverk. Kul också att det redan är så många som hört av sig som vill vara med som utställare och sponsorer. Fast programmet inte är släppt än är det redan många anmälda. Göteborg stads kommunalråd, Karin Pleijel, kommer att inleda. Följt av att Trafikverket, Maria Krafft, som gör en internationell utblick och vidare till Sverigenivån. Programrådet har diskuterat hur politisk närvaro kan komma med. Trafikutskottet är kontaktade men inte återkopplat än. Här finns information om konferensen [Trafiksäkerhetskonferens](#).

Programgruppens ser att utifrån inkomna förslag så skulle lätt två dagar kunna fyllas. Områden för samhällsplanering kopplat till kommuner är övergripande stor del i programmet, vilket är mycket positivt. Att skapa interaktionen med deltagarna är målsättningen, och inte för mycket föredagande, men inte helt enkelt att veta vilken form som att kommer fungerar.

Se bilaga 1 Sveriges Trafiksäkerhetsdagar 2025

Rekommendation om aktiva skolresor

Maria Krafft, Trafikverket

Tidigare åldersrekommendationen för självständigt cyklande till skolan har brister i form av vetenskaplig grund och är skapad i en tid med andra värderingar och förutsättningar. Trafikverkets arbete med Nollvisionen har bl.a. lett till bättre trafikförutsättningar med fler och säkrare gång- och cykelvägar, säkrare överfarter och lägre hastigheter. Detta gör att åldersrekommendationer blir ett trubbigt instrument då trafikmiljöns komplexitet varierar från plats till plats. Framtagandet av rekommendationen initierades av Luleå Tekniska Universitet (LTU), som tillsammans med VTI har drivit arbetet. Trafikverket beslutade 2024 att ställa sig bakom förslaget om nationell rekommendation för aktiva skolresor. Här finns rekommendationen [Prövning och analys av barnets bästa när det gäller nationella rekommendationer för aktiva skolresor: en barnkonsekvensanalys](#)

Underlag till rekommendationen är:

[Varje rörelse räknas - hur skapar vi ett samhälle som främjar fysisk aktivitet? SOU 2023:29](#)

[Säkrare cykling för barn i tätort – vägledning för barns cykling till skolan](#)
[Cykling bland barn och unga En kunskapssammanställning, VTI rapport](#)
[Strategi för att stärka barnets rättigheter i Sverige](#)

Trafikverkets enkät för barns skolvägar visar att cykel uppnår sin lägsta andel sedan mätningarna inleddes och att skjuts med privat bil uppnår sin högsta andel sedan mätningarna inleddes. Hälften anser fortsatt att barnets skolväg är säker, men knappt hälften upplever det motsatta. Stora skillnader ses mellan större städer och landsbygden. Det är fortsatt bristande trafiksäkerhet och praktiska skäl som främst gör att föräldrarna skjutsar sina barn till skolan, och att behöva korsa vägar tillsammans med höga hastigheter är de största skälen till osäkerhet. Se länk till enkäten [här](#).

Skapat av
Eleonor Mörk, PLkvtvs

Dokumentdatum
2025-05-27

Erfarenheter från NTF:s projekt för säkra skolvägar visar att det nästan alltid för elever (särskilt i tätorter) finns en säker väg till skolan. Inte alltid för alla den mest gena men om en viss omväg kan accepteras finns det ofta en. Mariestads kommun är ett exempel på en kommun som har kommit ganska långt i att visa detta genom att kartlägga de säkra skolvägarna och informera om det.

Dialogen inom Trafikverket har varit ganska lång utifrån utgångspunkten att utformaren ansvarar för säkerheten. Initialt i arbetet med rekommendationen var mycket fokus på föräldraansvar som senare balanserats med rekommendationer för systemutformarna. Den övergripande signalen måste ändå vara att uppmuntra till att gå och cykla även om det inte finns säkra vägar för alla utan i många fall, samt att den generella stämpeln 12 år inte fungerar.

Se bilaga 2 Rekommendation aktiva skolresor

Trafiksäkerhet i åtgärdsplaneringen 2026 - 2037, fördjupning länsplaner och diskussion Nationell plan för säker vägtrafik 2026 – 2030

Christoffer von Bothmer, SKR

Övergripande viktiga beslut för transportinfrastrukturplaneringen är Infrastrukturproposition 2026-2037 [SKR - satsningar på infrastruktur välkomnas](#), Transeuropeiska transportnätet, TEN-T [reviderad förordning](#) (fastställd juni 2024), [uppdrag ta fram förslag till nationell plan 2026-2037 \(mars 2025\)](#), regeringens arbete med nationell plan [Nationell plan för transportinfrastruktur](#), Trafikverkets genomförandeplan 2024-2029 [översiktlig bild planerade åtgärder](#). Den sistnämnda får ofta oförkänt lite uppmärksamhet då denna ger en bra bild av vad som faktiskt blir gjort i planerna. För länsplanerna är utöver kostnadsökningar, framdrift och upparbetargraden genomgående problem. I många fall blir det därför svårt för länsplaneupprättarna att prioritera nya dyra namngivna investeringar som 2+1. Att istället göra många mindre åtgärder har andra utmaningar som relaterar till behov av annan genomförandeorganisation på Trafikverket.

Många höga krav i VGU ses som ett bidrag till problemen. Fördelar med VGU är att utformningarnas effekt är verifierad i tester och forskning, samt att den bidrar till en likartad utformning i hela landet. En för strikt hållning till VGU kan dock vara kostnadsdrivande eller att projektets genomförbarhet omöjliggörs. VGU ger möjlighet till olika nivåer men för exempelvis 2+1 är normen ofta nu extra allt. Trafikverket har dialogen igång om att det ska vara olika kravnivåer på utformningen avseende trafiksäkerhet beroende på t.ex. trafikflöden. Det är också viktigt att tydliggör vad som är trafiksäkerhet så inte allt bedöms vara.

Hur VGU fungerar är det ett tema för en diskussion på GNS? De större kommunerna har egen personal med mycket egen kunskap i utformning och vägteknik men många mindre kommuners tjänstepersoner förlitar sig på VGU, konsulter och entreprenörer. Vad är det gemensamma intresset för frågan i GNS eller bör det vara en konstellation med andra tjänstepersoner från Trafikverket, kommuner och regioner? SKR tar hem frågan till kommuner och regioner och återkoppla om forum och representanter, där frågan ses bäst behandlas.

Enligt direktivet ska länsplanerna redovisa särskilt om vad som avsätts till trafiksäkerhetsåtgärder. Länsplanerna har fått mer medel men inte mer andel av total ekonomiska planen och tittar man 10 år tillbaka så har andelen t.o.m. minskat. En poäng i detta är att dödsolyckorna dominera numer på det regionala vägnätet som också totalt sett är 10 ggr längre. Länsplanerna hanterar utveckling/investering och därmed beror

Skapat av
Eleonor Mörk, PLkvtvs

Dokumentdatum
2025-05-27

också möjligheterna till åtgärder på gränsdragningen om vad som ingår i ekonomiska medlen för vidmakthållande respektive utveckling. Vidmakthållarpotten för väg har ökat kraftigt och hanterar såväl regionalt som nationellt vägnät. Samtidigt som åtgärder inom vidmakthållande genomförs kan det vara kostnadseffektivt att passa på att göra enklare trimningsåtgärder. För att exemplifiera frågan lyftes om kompletterande suicidräcken på befintliga broar ingår i potten vidmakthållande eller om det är en utvecklingsåtgärd? Eller om aktuell budgetpott också kan beror på förhållanden på platsen?

Se bilaga 3 Trafiksäkerhet i åtgärdsplaneringen 2026 - 2037

Trafikverkets återrapporering 2024 av trafiksäkerhetsarbetet till departementet

Jens Lager, Trafikverket

Trafikverket har i regeringsuppdrag att leda övergripande samverkan i trafik-säkerhetsarbetet för vägtrafik samt att genomföra medborgar- och trafikantinformation för ökad trafiksäkerhet i vägtrafiken.

Flera olika forum och aktiviteter utgör grunden för *nationell samverkan* där GNS är ett sådant forum. I aktionsplan för säker vägtrafik 2022–2025 medverkar ett 30-tal aktörer, organisationer och myndigheter med sammanlagt 250 åtgärder. Arbetet med att ta fram Sveriges tredje aktionsplan har påbörjats, och planen kommer att gälla 2026-2030. Därutöver genomförs löpande samverkan med flera aktörer, till exempel med Polismyndigheten vad gäller automatisk trafiksäkerhetskontroll (ATK) och Folkhälsomyndigheten vad gäller nykter trafik. Den *regionala samverkan* sker genom Trafikverkets regioner som för dialog med kommuner, de regionala planeupprättarna och Polisen regionalt. Trafikverkets *internationella samverkan* koordineras genom Vision Zero Academy. Under året har VZA mottagit drygt 70 förfrågningar från omkring 50 länder runt om världen om att delta i aktiviteter om Nollvisionen och trafiksäkerhet. Information om aktiviteter inom Trafikverkets internationella samverkan finns att läsa i Vision Zero Academy's Annual Report.

Inom uppdraget att genomföra medborgar- och trafikantinformation för ökad trafiksäkerhet i vägtrafiken har arbete under det senaste året bedrivits inom områdena säkert aktivt resande, med målgrupp kommuner och regioner samt "Trafiksäkra verksamheten" med målgrupp arbetsgivare, transportutförare och transportköpare/-beställare. Inom alkohol och narkotika i trafiken har skolmaterial fortsatt tillhandahållits till högstadiet och gymnasiet samt löpande marknadsförts till skolläring, lärare och elevhälsa.

I återrapporeringens till Regeringskansliet sista del lyfter Trafikverket frågor som berörda myndigheter och aktörer inte har rådighet över eller saknar ett tydligt uppdrag för. Vid förra GNS mötet presenterades förra årets förslag och med möjlighet för GNS att inkomma med synpunkter och förslag. Förslag på viktiga frågor med motiv för vidare utredning som Trafikverket lämnat in i år är:

- Stärk trafiksäkerhetsarbetet på organisatorisk nivå
- Statliga myndigheters och statliga bolags trafiksäkerhetsavtryck
- Förordning (2020:486) om miljö- och trafiksäkerhetskrav för myndigheters bilar
- Myndighetsgemensam utredning om beslutanderätten för hastighetsreglering i Trafikförordningen
- Utredning om höjda bötesbelopp och gränser för körkortsindragning
- Ny huvudman för SMADIT
- Underlätta för 30 och 40 km/h i tätort
- Ny regelgivning för att effektivt bidra till en säker cykeltrafik
- Regioners åtkomst till Strada
- Data från fordonens Event Data Recorder (EDR)
- Fordonslag 2002:574 för tillträde till fordon i samband med haveriutredning

Skapat av
Eleonor Mörk, PLkvtvs

Dokumentdatum
2025-05-27

Se vidare [2025 års redovisning av trafiksäkerhetsarbetet](#).

Har Trafikverket någonsin haft tillåtelse att hämta data från EDR? Det har Trafikverket aldrig haft. Det har varit uppe även på EU nivå för försäkringsbranschen. Det är inte heller fordonsägaren som äger data utan det är biltillverkaren. Lagmässigt är det bara Polisen och Åklagare som kan begära. Trafikverket har läsare för att ta ut data och kan göra det i så fall utifrån begäran och samarbete med Polisen. Frågan är uppe på bordet inom EU om ägandet bör flyttas från biltillverkare till fordonsägare. Statens Haverikommission har förmodligen rätt till detta om de skulle utreda en olycka. Det kan vara intressant att uppmärksamma regeringen på att det finns befogenheter hos andra myndigheter inför en eventuell uppdragsformulering.

Hur ser processen ut vidare för återrapporteringen? Dragning för Trafikverkets GD var 26 maj. Rapporteringen skickas sista maj till regeringskansliet. För Trafikverkets muntliga presentation finns inget datum än med regeringskansliet.

Se bilaga 4 Återrapportering RK och viktiga frågor för utredning

Resumé Resultatkonferens och reflektioner från gruppen

Peter Larsson, Trafikverket

2025 års resultatkonferens genomfördes digitalt den 25 april. Sändningen finns att ta del av via [Trafikverkets webbplats](#), [Resultatkonferens trafiksäkerhet väg 2025](#). Under konferensen presenterades Trafikverkets och Transportstyrelsens analys av trafiksäkerhetsutvecklingen. I "[Analys av trafiksäkerhetsutvecklingen 2024 – Målstyrning av trafiksäkerhetsarbetet mot etappmålen 2030](#)" presenteras utfallet för antalet omkomna, skadade och indikatorer. Rapporten är framtagen av en analysgrupp som består av analytiker från Transportstyrelsen och Trafikverket.

Under 2024 omkom 213 personer i vägtrafikolyckor. Det är en minskning jämfört med 2023 då 229 omkom. Antalet omkomna ligger över linjen för nödvändig utveckling till 2030 (max 199 omkomna 2023). Under 2024 skedde 21 suicid i vägtrafiken, vilket kan jämföras med 28 suicid 2023. Trots Strada-lagen finns fortfarande variationer i rapporteringsgrad mellan olika sjukhus. Därför har ett kompletterande index för allvarligt skadade tagits fram. För 2024 beräknas antalet allvarligt skadade till cirka 4 600, där cyklister står för nästan 60 procent. Det innebär att antalet allvarligt skadade ökat markant från 2020 till 2024 och utvecklingen går åt fel håll. Utfallet för allvarligt skadade ligger en bra bit över linjen för nödvändig utveckling för att nå målet till 2030.

Några slutsatser i rapporten:

- Förbättrad infrastruktur och säkrare bilar bakom nedgång av omkomna personbilar över tid.
- Hastighetsefterlevnaden förbättras men inte i tillräcklig takt.
- Fortsätt anpassa hastighetsgränsen efter vägens säkerhetsnivå.
- Allvarligt skadade ökar bland cyklister, där elsparkcyklar blivit vanligare.
- Fallolyckor bland fotgängare är den vanligaste orsaken till allvarliga skador.
- Förbättra drift och underhåll på gång- och cykelbanor och öka användningen av cykelhjälpm.
- Fortsätt införa 40 km/tim i tätorter och 30 km/tim i områden där oskyddade trafikanter blandas med biltrafik.
- Öka takten på åtgärder som mötesseparering och säkra korsningar
- Trafiksäkerhet är ett gemensamt ansvar, arbetsgivarna kan göra mer och var tredje dödsfall i trafiken kan relateras till en arbetsresa.

SKR ser att de här rapporterna skulle bli än mer användbar om analyserna delades upp på stamvägnät och regionala vägnätet. På samma sätt behöver dödsolyckorna på kommunala gatunätet visas tydligare. Polisen vill gärna ha analysrapporten på engelska. Detta för att

Skapat av
Eleonor Mörk, PLkvtvs

Dokumentdatum
2025-05-27

alla ska använda samma begrepp internationellt från olika organisationer. Det är tyvärr inte möjligt just nu att ta fram då Trafikverkets aktuella budget för uppgiften är mycket återhållsam.

Norge och Sverige arbetar väldigt lika men Norge har kommit längre, lägre hastigheter, högre hastighetsefterlevnad, högre hjälmanvändning. Vi skulle därför behöva djupa mer i vilka skillnaderna ändå är.

Se bilaga 5 Resultatkonferensen

Laget runt.

Magnus Granström

- Mycket fokus på trafiksäkerhetsdagarna. För SAFER övergripande så har vi en strategidag imorgon för att sätta hur vi ska jobba 2026 – 2028. Strävar efter att få lite mer långsiktig planering än vad som varit de senaste åren. Det är tuffa tider dock för fordonsbranschen så det kan vara svårt att sätta projekt framöver och få deltagare Personbilensbranschen är under stor press med varsel men tunga sidan går bättre.

Maria Lönegård

- En uppföljning från förra GNS angående rutinmässiga kontroller för att upptäcka narkotikapåverkade förare är att det kommer göras en upphandling för ett instrument till hösten. Kravställningen är viktig för tekniken så att den fungerar ute vid "vägkanten".
- Finns nu 10 nya ATK- mätvagnar. Tidigare hade vi 15 stycken. Totalt sett kommer Polisen att ha 25 stycken, med bättre funktion samt spridning över landet än tidigare.
- Polisbilar utrustade med den nya radartekniken kommer att börja användas i höst.

Niclas Nilsson, Transportstyrelsen

- Aktuell fråga inom trafiksäkerhet som det pågår mycket diskussioner kring är Transportstyrelsens körkortsåterkallelse utifrån höga PETH-värden. Mer info finns här:
[Cirka 40 körkortsåterkallelser under 2024 - Transportstyrelsen](#)
[Frågor och svar om PETH-tester - Transportstyrelsen](#)

Rikard Wester

- Arbetsmiljöverket arbetar med att sprida vägledning för att trafiksäkra verksamheten t. ex kan det tas med vid inspektioner eller om en allvarlig händelse har inträffat som ett underlag till hjälp för förbättringar i företagets rutiner, så att det inte inträffar igen. Lagen är tydlig så det är en pedagogisk fråga att få med detta i den omfattning som lagstiftningen syftar till. Trafikmiljön omfattas i arbetsmiljön så det är också arbetsgivarens ansvar att identifiera de riskerna. En annan kopplad fråga är arbetsmiljö ur perspektivet jämställdhet. Det finns skillnader på trafiksäkerhetsområdet även inom samma arbetsgivare som exempelvis kommuner beroende förvaltning som tekniska kontra hemtjänstvård. Det handlar också om fler delar än fordon som exempelvis stress och halka vid gång.

Dharmesh Shah

- Senaste högnivåmötet, där alla medlemsstaterna i EU samlas för att utbyta erfarenhet inom trafiksäkerhet, var i Polen. Polen har mycket fokus på polisiära insatser. Deltagare fick prova deras instrument för att identifiera alkohol- och drogpåverkan med saliv. Instrumenten kan identifiera 25 olika varianter av droger. Polen har nyss infört en ny trafikövervakningsenhet med civila polisbilar med avancerad teknik. Belgien har infört en riksåklagare för bara trafikbrott.

Skapat av
Eleonor Mörk, PLkvtvs

Dokumentdatum
2025-05-27

Nederländerna bedriver större kampanjer för att uppmana alla att använda cykelhjälm. Kommissionen arbetar med halvtidsöversyn av målen 2030 och målen kan komma att ändras av den nya kommissionen. På internationella möten förekommer det att städer som har noll döda fotgängare och cyklister lyfter detta. Sådana exempel finns i Sverige och även för större städer vissa år. Det är också en möjlighet att sprida sådan information.

Anders Kullgren, Folksam

- Den årliga rapporteringen om hur säker bilen är, en konsumentguide, kommer ut i dagarna. Innan sommaren redovisas också en lista för familjebilar och därefter kommer en för hantverksbilar.

Agneta Berlin, NTF

- NTF ingår i SAFER:s projekt "Strategiska rekommendationer för förbättrad trafiksäkerhet genom ökat medborgarperspektiv". Detta projekt ser NTF är ett viktigt bidrag för att beskriva den resa NTF vill göra för att bli en större aktör inom trafiksäkerhetsarbetet.
- Vid mötet med Trafikutskottet för två veckor sedan berättade NTF om organisationen, vad de vill och kan göra med ökade resurser.
- Nordiska trafiksäkerhetsrådet har träffats och NTF lär sig mycket i detta sammanhang. Norges motsvarighet har organisationsbidrag på 70 miljoner så det skiljer sig mycket i möjligheter till verksamhet. Hösten 2026 är NTF värd för Nordiska trafiksäkerhetsrådets konferens.
- Formulerar åtgärder till Aktionsplanen.

Catarina Nilsson, Stockholms stad

- Kunskapsinhämtning till förvaltningen om suicid kopplat till fysiska miljön och genom att kartlägga platser.
- Skolprojekten fortsätter. Utformning med mindre parkering, mindre söktrafik, större ytor för vistelse. samt att samordnat lyfta flera perspektiv för tillgänglighet, trafiksäkerhet, luft, buller et c.
- Ny cykelsamordnare har rekryterats som ska arbeta mycket med kommunikation.
- Stort engagemang från Drift och underhåll inom flera utvecklingsprojekt för gång- och cykeltrafik.

Suzanne Falk

- Varje år sammanställs rapporten Trafik- och resandeutveckling, som beskriver hur trafiken och resandet i Göteborg förändras över tid. Rapporten redovisar utvecklingen för olika färdstätt, restider samt upplevelsen av stadsmiljön. Den belyser även trafiksäkerhet och andra faktorer som påverkar resandet och trafiken. Den senaste rapporten, Trafik- och resandeutveckling 2024, publicerades i april 2025 och finns här [Trafik- och resandeutveckling - Göteborgs Stad](#).
- En handlingsplan har tagits fram utifrån att snabba på mål för trafik- och resandeutveckling. Huvudområden som antagits av politiken är hastighet, parkering, omDispositionering av yta, styrning och kommunikation.
- Konferenser som planeras är Trafiksäkerhetsdagarna och Barn, Liv och Trafik.
- Göteborg stad ska genomföra Trafiksäkerhetslyftet med hjälp med Trivector.

Marie Frostvinge, Umeå kommun

- Uppdatering av Trafiksäkerhetsprogram pågår och ett arbete med att ta fram en Mobilitetsplan har inletts.

Skapat av
Eleonor Mörk, PLkvtvs

Dokumentdatum
2025-05-27

- Umeå har tagit fram ett eget trafikaltringsverktyg som följts upp med fordonsmätningar. Umeås verktyg stämmer bättre i Umeå än Trafikverkets trafikaltringsverktyg. Trafikverkets verktyg visar för låg alstring.
- Inventerar broar avseende VGU krav för suicidåtgärder som underlag till åtaganden i Aktionsplanen.
- Västra länken i Umeå har öppnats med direkta positiva effekter för kommunen och för stadens möjlighet till utveckling. Statliga vägar centralt kommer övertas och omdanas av kommunen. Den tunga trafiken genom Umeå har minskat med 42 % och personbilstrafiken med 21 % sedan förbifarten öppnades. Mer info om bakgrund och förbifartens öppnande finns här: [Nu är hela Västra länken öppen, faktiskt - www.trafikverket.se](#)

Christoffer von Bothmer, SKR

- SKR:s ekonomirapport har släppts och finns här [Ekonomirapporten, maj 2025 | SKR](#).
- Cykelkonferensen kommer hållas 17 - 18 september i Trollhättan, se [här](#).
- Infrastruktur och Trafik 2025 – mötesplats för politiker och tjänstepersoner är 5 - 6 november. Info finns [här](#).
- Från Trafikverket finns nya intressanta rapporter utifrån tidigare TRAST - materialet publicerat här [Rapporter om trafikstrategiskt arbete - Bransch](#) samt ett nytt FoI projekt igång om Trafiksäkerhetslyftet.

Therese Malmström, Trafikverket

- Trafikverket genomgår en omorganisation för nationella avdelningar inom verksamhetsområdet planering. Två trafiksäkerhetsenheter blir en och sex personer från enheten Trafiksäkerhet Samverkan kommer tillhöra en enhet kallad Samhällsplanering och samverkan med ytterligare medarbetare från tidigare enheter för Samhällsplanering och Personresor. Rekrytering av chefer pågår och vilka det blir kommer informeras om under juni. Den nya organisationen träder ikraft 1 juli.
- Uppstartsmöte för Aktionsplanen med aktörer hölls 7 maj.

Mötets avslutande

Maria Krafft informerade om höstens möte, tackade alla deltagare, önskade trevlig sommar och avslutade mötet.