

Skapat av

Eleonor Mörk, PLgs

Ärendenummer

TRV 2026/52199

Dokumentdatum

2026-05-22

GNS möte nr 2 2026**Datum för mötet:** 22 maj**Plats:** Digitalt**Närvarande**

Anders Kullgren, Folksam

Annika Nilsson, Göteborgs stad

Maria Lönegård, Polisen

Magnus Granström, SAFER (del av mötet)

Christoffer von Bothmer, SKR

Jesper Danielsson, Transportstyrelsen (ersättare)

Maria Prole, STR

Richard Wester, Arbetsmiljöverket

Dharmesh Shah, Regeringskansliet (del av mötet)

Agneta Berlin, NTF

Maria Krafft, Trafikverket, *ordförande*

Therese Malmström, Trafikverket (ersättare)

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

Simon Sternlund, Trafikverket

Jörgen Persson, Trafikverket

Kunde ej närvara

Niclas Nilsson, Transportstyrelsen

Catarina Nilsson, Stockholms stad

Marie Frostvinge, Umeå kommun

Stefan Jonsson, Trafikverket

Johan Folkesson, Trafikverket

Mötets öppnande

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

Inventering av övriga frågor

Folksam – effekten av släckta bakljus

Godkännande av dagordning

Godkändes.

Godkännande av föregående mötes minnesanteckningar

Godkändes.

Skapat av
Eleonor Mörk, PLgs

Dokumentdatum
2026-05-22

Resumé Resultatkonferens och reflektioner från gruppen

Simon Sternlund, Trafikverket

2026 års resultatkonferens genomfördes digitalt den 4 maj. Bostads- och infrastrukturminister Andreas Carlsson deltog med ett inspelat inslag och generaldirektörer från Arbetsmiljöverket, Transportstyrelsen, Trafikverket samt Rikspolischefen deltog i direktsändning i en paneldiskussion. Goda exempel på effektiva åtgärder och arbetssätt lyftes, med särskilt fokus på säkra statliga vägar och kommunala gator samt arbetsmiljö i vägtrafiken. Sändningen finns att ta del av på Trafikverkets webbplats för Resultatkonferens trafiksäkerhet väg 2026¹.

Samma dag som resultatkonferensen hölls publicerades analysrapporten² som beskriver trafiksäkerhetsutvecklingen. 203 personer omkom i vägtrafikolyckor under 2025. Det är en minskning jämfört med 2024 då 213 personer omkom. Utfallet ligger över den nivå som krävs för att följa den nödvändiga utvecklingen mot etappmålet 2030. För 2025 beräknas antalet allvarligt skadade till cirka 5 000 personer, en ökning med omkring 5 procent jämfört med året innan och klart över nivån för att nå etappmålet 2030. Därtill skadades omkring 2 700 fotgängare allvarligt i fallolyckor i vägmiljön.

Utvecklingen är inte i linje med etappmålen till 2030 och den återstående tiden är begränsad. Antalet omkomna ligger över den nivå som krävs, och takten i genomförandet av åtgärder behöver öka kraftigt. Utvecklingen av antalet allvarligt skadade utgör samtidigt en särskilt stor utmaning, framför allt för oskyddade trafikanter, vilket kräver ett mer systematiskt arbete i gång- och cykelmiljöer.

Hastigheten är fortsatt en avgörande faktor. Utan rätt hastighetsnivåer begränsas effekten av andra åtgärder, vilket ställer krav på hastighetssäkrad utformning, anpassade hastighetsgränser och hög efterlevnad. Alkohol och droger utgör fortsatt ett betydande trafiksäkerhetsproblem.

Vidare kvarstår omfattande brister i vägsystemets utformning. Sträckor utan mötesseparering och korsningar med låg trafiksäkerhetsstandard innebär att krockvåldet ofta överstiger människans biomekaniska tålighet. För att närma sig ett säkert system krävs att dessa brister byggs bort i betydligt högre takt. Rapporten visar genom indikatorerna vilka tillstånd som krävs för att nå etappmålen. I flera fall innebär detta mycket höga genomförandetakter. I praktiken är en sådan takt svår att realisera, vilket innebär att gapet mellan nödvändig och faktisk utveckling riskerar att kvarstå.

Gruppdiskussion:

Indikator för Systematiskt arbete för säker gång- och cykeltrafik hur har den följts upp? Vi har haft mätningar vart annat år. Mätningarna visar inte på någon förbättring. Undersökningen är av sådan karaktär att svaren kan påverkas av vem och vilken del i kommunens organisation som besvarat mellan gångerna. Det som konstaterats generellt emellertid är att värdet är lågt och långt ifrån målet.

Fördjupning omkomna cyklister 2019 – 2024

Jörgen Persson, Trafikverket

Av de drygt 200 omkomna per år är cirka 50 % i en personbil. Dessa olyckor har över tid minskat kraftigt. En viss minskning syns också för omkomna fotgängare, medans det under en femtonårsperiod för cyklister varit oförändrad utveckling för omkomna. Avseende antalet allvarligt skadade står cyklister för drygt hälften av alla allvarligt skadade och de har de senaste åren ökat markant. Elsparkcyklar fick ett stort genomslag i flera svenska städer några år före pandemin och i takt med att antalet ökat har också

¹ [Resultatkonferens trafiksäkerhet väg 2026](#)

² [Analys av trafiksäkerhetsutvecklingen 2025](#)

Skapat av
Eleonor Mörk, PLgs

Dokumentdatum
2026-05-22

antalet allvarligt skadade elsparkcyklister ökat kontinuerligt. För cyklister är singelolyckor den vanligaste olyckstypen och utgör cirka 80 % av olyckorna.

Gruppen barn 10 - 15 år respektive 50 - 65 år är överrepresenterade bland allvarligt skadade. Bland omkomna har 1 av 3 haft en elektrifierad cykel. De som färdats på vanlig cykel omkommer oftare i en kollision medans för de elektrifierade är det vanligare i en singelolycka. 21% av omkomna cyklister var alkoholpåverkade (baserat på fall med kända uppgifter). Andelen för vanliga cyklister var 14%, elcyklister 30% och elsparkcyklister 46 %. Få omkom i samband med andra droger än alkohol.

I jämförelse mellan hyrda elsparkcyklar och privatägda färdades 2 av 3 omkomna på en privat elsparkcykel. 4 av 10 elsparkcyklar som kunnat undersökas var trimmade, och samtliga trimmade elsparkcyklar var privatägda. 6 av 10 omkomna på vanlig cykel och elcykel använde inte hjälm. 12 av 13 omkomna på elsparkcykel använde inte hjälm.

Nästan 2 av 3 cyklister omkom på det kommunala vägnätet. På kommunalt vägnät omkom nästan hälften i singelolyckor. På det statliga vägnätet omkom 4 av 5 i kollisionsoolyckor. I kollisionsoolyckor på kommunal väg omkom flest cyklister vid korsningar och överfarter. I kollisionsoolyckor på statlig väg omkom flest cyklister vid korsningar och i samband med upphinnande.

Gruppdiskussion:

Göteborg påtalar att det är ett nattförbud fredag och lördag på hyrsystemen för elsparkcyklarna. Hur var fördelningen för de alkoholpåverkade mellan hyrsystemen och de privatägda elsparkcyklarna? 5 av de 6 hade en privatägd elsparkcykel. Kan det finnas bortfall ibland djupstudierna för omkomna? Dödsolyckorna är nära det sanna utfallet men i undantagsfall kan det förekomma bortfall.

Strada status

Jesper Danielsson, Transportstyrelsen

Data om skador och olyckor inom vägtransportssystemet Strada (Swedish Traffic Accident Data Acquisition) bygger på ett unikt samarbete mellan sjukvården, Polisen, Kustbevakningen och Transportstyrelsen. Inom sjukvården rapporterar cirka 200 personer från 75 akutmottagningar och sjukhus till Strada. Varje år registreras omkring 45 000 sjukvårdsrapporter. Vi uppskattar att 2–3 procent av alla akutbesök är relaterade till en händelse som är av intresse för Strada. Polisen har cirka 60 rapportörer för drygt 10 000 rapporter per år. Efterfrågan på Stradas olycksdata är stor och kommer från bland annat kommuner, myndigheter, forskare, industrin och media. Uttagsanvändarna i Strada är cirka 750 personer. 221 kommuner är registrerade idag. Informationen utgör ett viktigt underlag för analyser, forskning, planering och utveckling av åtgärder som bidrar till ett säkrare transportsystem.

Införandet av Lag (2021:319) om Transportstyrelsens olycksdatabas har inneburit ganska stora förändringar. Datainsamling och rapportering till Strada förändrades som en följd av den nya lagen. Lagen var nödvändig med hänsyn till att databasen hanterar känsliga personuppgifter och Dataskyddsförordningen kräver att det förtydligas i lag vad som får registreras, av vem och för vilka syften samt vem som ska få ha tillgång till informationen. Införandet av lagen innebar utökad rapporteringsskyldighet för vårdgivare som ger akutsjukvård, polisen och kustbevakningen. Samtidigt innebar lagen att direktåtkomst begränsades till ett antal utpekade myndigheter.

Före lagen krävdes samtycke från patienten vilket gavs genom en ifylld trafikskadejournal. I och med att lagen trädde i kraft kunde sjukvården återuppta rapportering av dödsfall. Antalet registrerade allvarligt skadade har ökat och

Skapat av
Eleonor Mörk, PLgs

Dokumentdatum
2026-05-22

könsfördelningen har jämnats ut. Samtidigt har antalet rapporter med bristfälliga uppgifter om olycksplatser ökat oroväckande mycket, vilket är en oönskad bieffekt. Även registreringstiden har ökat markant.

Lagen har inte lett till en ökad rapportering av vägtrafikolyckor från Polisen. Polisens nya inrapporteringsapplikation Trafo har samtidigt implementerats successivt. Detta har påverkat kvaliteten i olika avseenden, både positivt och negativt, men är inte en direkt följd av lagen.

En tydlig effekt av lagen är den begränsade direktåtkomsten till olycksdata. Begränsningen har inneburit att vissa organisationer anser sig inte få tillräcklig information om olycksdata för sina behov.

Gruppdiskussion:

Är era aktiviteter framöver enligt Färdplanen? Ja det är det.

Det har framkommit att det pågår diskussioner om att Polisens skisser inte ska ingå i rapporteringen. Eftersom skisserna innehåller viktig information bör kostnaden för det momentet i rapporteringen vägas mot forskningsbehovet. Rutinen med skissen ses över med hänsyn till att Polisen strävar efter automation. En stor del av skisserna rättas dessutom upp av Strada handläggare d.v.s. av någon som inte varit plats, vilket kan innebära en del brister i kvalitén. Transportstyrelsen gör just nu ett arbete för att sammanställa vilken kvalitet som hålls.

Trafikverkets återrapportering 2026 av trafiksäkerhetsarbetet till departementet

Eleonor Mörk, Trafikverket

Trafikverket har två regeringsuppdrag för trafiksäkerhet i vägtrafik, dels att leda övergripande samverkan (N2016/05493/TS), dels att genomföra medborgar- och trafikantinformation (N2019/01343/TIF). Båda uppdragen ska senast den 31 maj redovisa till Regeringskansliet vad som genomförts sedan förra årets redovisning.

Beslut i ärendet har fattats av generaldirektör Roberto Maiorana. Ärendet har föredragits verksamhetsområdeschef Planering, Ulrika Geeraedts. I den slutliga handläggningen av ärendet har avdelningschef Samhällsplanering och genomförande, Sandra Nordahl, måldirektör Maria Krafft samt enhetscheferna Johan Folkesson och Stefan Jonsson, deltagit.

I årets rapportering har avsnittet om "frågor för vidare utredning" utgått med hänsyn till att frågorna är av olika karaktär och lämpliga att hanteras på olika sätt i samverkan med berörda parter eller mer formellt i en framställan. Om det finns någon eller några av frågorna som kan arbetas vidare gemensamt som tema inom ramen för GNS lyft gärna sådana förslag.

Nedan är ett sammanfattande urval av de redovisade aktiviteterna under året.

Arbetet för säker vägtrafik bedriver Trafikverket i samverkan regionalt, nationellt och internationellt. Trafikverkets årliga resultatkonferens³ där analysrapportens slutsatser presenteras är en viktig del i målstyrningen och GNS (Gruppen för Nollvisionen i samverkan)⁴ utgör arena för samverkan mellan myndigheter och aktörer och syftar till att

³ [Resultatkonferens trafiksäkerhet väg 2026](#)

⁴ [GNS \(Gruppen för Nollvisionen i Samverkan\)](#)

Skapat av
Eleonor Mörk, PLgs

Dokumentdatum
2026-05-22

höja den gemensamma förmågan. Vidare i Aktionsplan för säker vägtrafik 2026 - 2030⁵ medverkar 38 aktörer genom sammanlagt 300 åtgärder.

För ökad hastighetsefterlevnad samverkar Trafikverket med Polisen kring ATK (automatisk trafiksäkerhetskontroll) och inom färdplan för Hållbara hastigheter har det under året införts krav i Trafikverkets entreprenadupphandlingar att entreprenörer och underleverantörer ska mäta och redovisa hastighetsefterlevnad på aggregerad nivå.

Trafikverket har etablerat samverkan med kommuner och regioner i samhällsplaneringen. SKR:s verktyg för kommuners trafiksäkerhetsarbete, Trafiksäkerhetslyftet⁶, är ett av de underlag som lyfts fram i Trafikverkets dialog med kommuner. Samverkan med de regionala planupprättarna sker från tidiga skeden till genomförande.

Vision Zero Academy (VZA) har fortsatt bidragit aktivt till internationell kapacitetsutveckling och kunskapsuppyggnad i ett flertal sammanhang, i linje med det svenska åtagandet vid den fjärde globala ministerkonferensen 2025. I Vision Zero Academys årsrapport⁷ för 2025 finns fördjupad information om aktiviteter och resultat. Tillsammans med nio andra länder i Europa driver Trafikverket, genom Euro NCAP, fordonsutvecklingen till säkerhetsnivåer högt över lagkrav. Sedan några år tillbaka görs lastbilstester och i pressmeddelandet, Trafikverket rekommenderar femstjärnigt – det räddar liv⁸, finns information om detta och hur lastbilstillverkarna börjat agera.

Inom uppdraget medborgar- och trafikantinformation ingår att öka medborgares och trafikanters långvariga medvetenhet, kunskap, acceptans och förståelse för trafiksäkerhet. Arbetet har huvudsakligen bedrivits inom följande områden: alkohol och narkotika i trafiken, säkert aktivt resande, ökad cykelhjälm användning samt Trafiksäkra verksamheten.

I syfte att ge stöd till kommuner, regioner och organisationer som arbetar med beteendepåverkan för säkert aktivt resande riktad till medborgare har Trafikverket tagit fram en idéskrift och en handbok. Under cykelsäsongen år 2025 och 2026 spreds filmer för ökad hjälmanvändning via Trafikverkets sociala medier. Ytterligare kommunikationsmaterial för ökad hjälmanvändning är framtaget och ska spridas under sommar och höst. Materialet kan användas såväl av Trafikverket som av andra aktörer, och är bland annat kopplat till den kraftsamling för ökad cykelhjälm användning som NTF driver under 2026 - 2027.

Till högstadie och gymnasie tillhandahåller Trafikverket lektioner om alkohol och narkotika i trafiken kostnadsfritt via Gratis i skolan⁹. Samverkan med Arbetsmiljöverket i ”Trafiksäkra verksamheten” har resulterat i att vägledning, checklistor och den nya idéskriften används vid Arbetsmiljöverkets inspektionsverksamhet och för branschorganisationernas interna träffar. Andra exempel på direkt medborgar- och trafikantinformation är gravidas bältesanvändning¹⁰ i spridningssamverkan med

⁵ [Aktionsplan för säker vägtrafik 2026-2030](#)

⁶ [Trafiksäkerhetslyftet](#)

⁷ [Vision Zero Academys årsrapport](#)

⁸ [Trafikverket rekommenderar femstjärnigt – det räddar liv](#)

⁹ [Gratis i skolan](#)

¹⁰ [Medborgar- och trafikantinformation om gravidas bältesanvändning](#)

Skapat av
Eleonor Mörk, PLgs

Dokumentdatum
2026-05-22

konsumentverket till mödravårdscentraler, och testresultat för isgryppvänliga vardags- och arbetsskor¹¹ samordnat med Testfakta.

2026 rapportering finns att ta del av här: [2026 års redovisning av regeringsuppdrag om vägtrafiksäkerhet](#)

Diskussion

Gruppen ser det som angeläget att frågor för vidare utredning på något sätt får fortsätta att "synas". Det som publicerats i tidigare rapportering finns kvar och frågorna för vidare utredning från förra årets rapportering finns här: [Rapport 2025 års redovisning av trafiksäkerhetsarbetet inom vägtrafiken](#). Inom GNS kan vi också hålla listan levande och värdera potential och i vilket läge frågan befinner sig löpande. Om det finns någon eller några av frågorna som kan arbetas vidare gemensamt som tema inom ramen för GNS så lyft gärna sådana förslag inför kommande planering av GNS mötena. En annan kanal att lyfta den här sortens behov är också vid inriktningsplaneringen.

Säkerhetsutveckling fordon

Anders Kullgren, Folksam

Statistiken baseras på Strada data. Dödsrisken har sedan 80-talet minskat med 85 % genom bilarnas krocksäkerhetsutveckling. Även i en jämförelse mellan nu och tidigt 2000-tal är det stora nedgångar. Risken för invaliditet har också minskat mycket men inte lika mycket som för död. Fordonsutvecklingens bidrag är också att en hel del olyckor undviks helt. Euro NCAP testerna har haft stor påverkan på utvecklingen av säkerhetssystemen vilket gynnat de små bilarna. Skillnaderna mellan stora och små bilar i säkerhet har därmed minskat över tid och är idag inte så stora.

De allra flesta skadorna är ytliga och leder sällan till bestående men. En tredjedel av alla rapporterade olyckor gäller nacke vilka också bedöms leda till en invaliditetsgrad i flest fall, 45%, följt av ländrygg 12 % och arm 11 %. För huvudskador leder 5 % till en invaliditetsgrad och det är här många av de höga invaliditetsgraderna finns.

Olika skyddssystem i bil har sedan början av 1990-talet introducerats i följande ordning: krockkuddar, antisladd, bältespåminnare, dödvinkelvarnare, autobroms bil, backvarnare och kamera, autobroms oskyddade, filhållningssystem, autobroms backning.

Några exempel på hur mycket olika skyddssystem minskar risken för att skadas är krockkuddar för frontalkollisioner 60 - 70%, sidokrockkuddar thorax inklusive gardin 40%, och whiplashskydd ger 40%. Bältespåminnare leder till nära 100% bältade så den är riktigt effektiv.

De olika autobromssystem minskar risken att krocka enligt följande: autobroms mot bil 40%, autobroms för fotgängare och cyklister 20 - 25%, AEB-rear inklusive kamera och varnare 80%.

Risken att krocka med backningssystemen minskar 5% med backvarnare, 20% med backningskamera och 80 % med AEB inklusive backkamera- och varnare.

Risken att krocka med olika filhållningssystem och dödvinkelvarnare minskar med 30% med avdriftsvarning (LDW), 30% med kurshållningsassistent (LKA/ELK) och 8% med dödvinkelvarnare.

Diskussion

Lätta lastbilar vad är gjort kring dem? De ligger efter i implementeringen av säkerhetssystemen men det positiva är att bland de verkliga olyckorna är de inte

¹¹ [Medborgar- och trafikantinformation om isgryppvänliga vardags- och arbetsskor](#)

Skapat av
Eleonor Mörk, PLgs

Dokumentdatum
2026-05-22

överrepresenterade. Det borde bero på att de körs på annat sätt. Att veta vilka system som är effektiva är till stor hjälp för den som ska upphandla fordon. Det vore bra om vi ännu mer kunde synliggöra att många av systemen som visat sig effektiva inte kostar mer än sådana som inte ger så mycket säkerhet.

Användning av hjälm hos barn

Anders Kullgren, Folksam

Studien bygger på frågor om hjälmanvändning för 0 - 10 år och för många olika aktiviteter (cyklat, åkt pulka/skridskor/skidor, elsparkcykel, skjutsad på cykel av vuxen, trehjuling, sparkcykel, skjutsad av vuxen på elsparkcykel).

Högst andel hjälmanvändning är vid skridskoåkning men även cykelhjälm är högt. Generellt är hjälmanvändningen hög men inom vissa kategorier är det inte så många barn i underlaget. Bland cykelaktiviteterna är cykelhjelmsanvändningen i genomsnitt 95% bortsett från tillfället då barnet blivit skjutsad av vuxen på elsparkcykel där endast 68% angav att hjälm alltid användes.

Andel som har hjälm med grönt spänne visar på en trend med allt färre som har, 66% 2022 och 56% 2026. Flest har det på lekhjälmen 70% följt av cykelhjälm 61%. Om hjälmen har rotationsskydd (MIPS) är det hela 43% som svarar att de inte vet. 34% anger att den har och störst andel är för cykelhjälm, 39%.

Diskussion

Finns det någon studie som visar på skillnader i olycksutfall beroende på om hjälmen har rotationsskydd eller ej? Nej det är väldigt svårt att göra då data för det inte är tillräckligt tillförlitlig om hjälmen haft eller inte. Alla våra skadereglerare ska rapportera in detta nu så förhoppningen är att vi så småningom kan utvärdera frågan. Hjälmtesterna visar dock att det ska vara effektivt.

Max 30 i tätort

Anders Kullgren, Folksam

Fordonets hastighet vid påkörning är den enskilt viktigaste faktorn för att undvika allvarliga personskador. Att ha en lägre hastighet där olika trafikanttyper möts är därför väsentligt. I ett projekt med stöd från Skyllfonden har Folksam sammanställt forskning som speglar risken att skadas i tätort liksom intervjuat kommuner för att kartlägga utmaningarna och förutsättningar för att ändra till lägre hastigheter.

Rekommendationer baserat på forskningsresultat är:

- Inför max 30 km/h i alla tätorter - undantag för större genomfartsleder med separerad gång- och cykeltrafik
- Komplettera med gatuutformning som stödjer lägre hastigheter
- Följ upp effekten av hastighetssänkning genom att analysera olycks- och skadedata

Stockholm, Göteborg, Malmö, Umeå, Borås, Gävle, Kalmar, Enköping och Hudiksvall har besvarat följande frågor: Hur jobbar ni med hastighet idag? Hur tänker ni kring 30 km/h? Vad krävs för en hastighetsförändring? Hur säkras GCM upp? Vad saknar du kunskap om? Hur tillgänglig är information om trafiksäkerhet? Hur vill du som kommun jobba med dessa frågor?

Slutsatser från intervjuerna:

- Samstämmighet saknas om basala begrepp som vad karaktäriserar en 30-, 40-, 50- respektive 60-gata

Skapat av
Eleonor Mörk, PLgs

Dokumentdatum
2026-05-22

- Nationella stödstrukturer behöver stärkas för att undvika ojämn trafiksäkerhet i landet
- Ansvarsfördelningen är oklar och skapar ineffektivitet och frustration

Finns tydliga riktlinjer och stöd:

- Beslut i riksdagen, 1996/97:137 – Nollvisionen och det trafiksäkra samhället, som innebär att 30 km/h är den långsiktigt önskvärda hastigheten i planerad blandtrafik, 50 km/h kvarstår som bashastighet av administrativa skäl
- Lagändring 1998 (Trafikförordningen 1998:1276)
- Stockholm deklarationen 2020 samt FN:s resolution 2020 fastslår att 30 km/h i tätort gäller globalt
- Världsbankens "Guide for safe speeds" 2024 ger bra riktlinjer:
 - 30 km/h vid behov av korsande trafik mellan oskyddade och biltrafik
 - 40 km/h om det inte finns behov av passage tvärs vägen

Kravet på att kommunala beslut om 30 km/h ska avse "avvikande förhållanden":

- saknar uttryckligt stöd i trafikförordningen
- saknar stöd i förarbetena
- motverkar riksdagens uttalade inriktning mot 30 km/h vid blandad trafik
- innebär ett förhöjt beviskrav som inte beslutats av lagstiftaren

Diskussion

Kommunen har rådighet från 1990-talet att ändra hastigheten. Väldigt sällan går kommunens förslag till en överprövning som gör att kommunen behöver ändra sitt förslag. Det är väldigt lätt att vi titta på de där det blivit ett nej men det är egentligen en mycket liten andel där det skett. Däremot har det i Sverige funnit en norm och även bland trafiksäkerhetsexperter om att 40 km/tim är tillräckligt mot en bakgrund att fordonen skulle bli så bra. Krocksäkerhetssystemen har dock inte utvecklats så väl som vi bedömde att de skulle.

Vilken gång har överklaganden av kommunala hastighetsbeslut? Länsstyrelsen prövar ärendet. Avslår länsstyrelsen överklagandet kan den överklagas ytterligare till Transportstyrelsen. Transportstyrelsen beslut är slutgiltigt och kan inte överklagas vidare. Om Trafikverket som statlig väghållningsmyndighet överklagar, sker prövningen direkt av Transportstyrelsen. Bashastigheten är sällan avgörande för att kunna sätta lägre hastighet än bashastighet men det hade troligtvis varit lättare för båda tjänstepersoner och politiker att föreslå, besluta och genomföra om det gick att hänvisa till en lägre sådan.

Laget runt

Annika Nilsson, Göteborg stad

- Vi har fått ett yrkande om att se över hur vi vinterväghåller.
- Första cykelgatorna har införts genom att befintliga cykelfartgator modifierats.
- Påbörjat arbetet med SUMP – Sustainable Urban Mobility Plan (Trafik- och mobilitetsplan)
- Hastighetsuppdraget rullar på, se Nya hastighetsgränser
- Vi arbetar med Skolgator, se Trygg väg till skolan
- Besök av European Transport Safety Council i augusti/september

Jesper Danielsson, Transportstyrelsen

- Mycket nytt och lärorikt för mig. Uppfattar att det finns mycket att vinna på att lyssna på varandra och att samverka.

Skapat av
Eleonor Mörk, PLgs

Dokumentdatum
2026-05-22

Christoffer von Bothmer

- I Cykelkonferensen, 26 - 27 augusti, finns det en del trafiksäkerhetpass t.ex. anordnar Guidens to Zero workshop om lokala trafiksäkerhetsinitiativ, Trafiksäkerhetslyftet. Se vidare [Nationella Cykelkonferensen 2026](#)
- Med fastställandet av nationell plan och länsplaner uppkom några frågeställningar, samt att vi väntar på några kompletterande uppdrag till Trafikverket.

Marie Prole, STR

- Nu på våren är det högtryck till proven och köerna till proven är ett problem.
- Funderar på om och hur i så fall STR ska delta på Trafiksäkerhetsdagarna 1 - 2 december.

Maria Lönegård, Polisen

- Stort fokus på att rulla ut och får godkänt den nya radarn i polisbilarna. Testerna går jättebra men detta måste göras "by the book" så att det är lättanvänt, säkert m.m.
- Utveckling av sällningsinstrument för droger fortsätter men där finns mycket mer regelverk som vi måste följa och det går därför inte lika snabbt som utrullning av radarn.

Anders Kullgren, Folksam

- Slutför ett Skyttfondenprojekt där vi också tittar på egenskaper för den som kör på och inte bara den som skadas.

Agneta Berlin, NTF

- Inom projektet "Kraftsamling för ökad cykelhjälm användning" arbetar vi med att marknadsföra bland kommuner, företag och andra organisationer att delta. Två av sex stycken "onboarding"-möten genomförda med 65 deltagare. 35 aktörer har sagt att de vill delta. I september planeras en kickoff tillsammans med Safer som syftar till att få aktörerna att komma igång. I projektet ingår också cykelhjälm mätning i alla Sveriges kommuner och resultatet tror vi finns klart i juni. Se vidare [Om Kraftsamling för ökad cykelhjälm användning | Kraftsamling Cykelhjälm](#)

Richard Wester, Arbetsmiljöverket

- Resultatkonferensen har spridits internt genom en nyhet på Arbetsmiljöverkets intranät. Positivt att Arbetsmiljöverkets GD bjöds in att medverka i panelen.
- Trafiksäkra verksamheten materialet efterfrågas fortsatt internt av fler. Vi tror att det kan vara inspektörer som nu uppfattat att detta gäller även de som rör sig i vägmiljön som cyklist eller fotgängare och som jobbar mer mot kvinnodominerade branscher.
- Vi har ingen lagstiftning som kopplar arbetsmiljökrav mot upphandling men vi måste arbeta för det.

Magnus Granström

- Flyttar in i nya lokaler i Kuggen.
- Trafiksäkerhetsdagarna kommer genomföras 1 - 2 december, 2026, i Göteborg. SKR, Christoffer ingår i programgruppen.
- Nyss hemkommen från konferensen TRA i Budapest. Många diskussioner gällde det nya ramprogrammet för forskning och innovation Horizon Europe 2028 - 2034. Mycket ska rymmas inom ramen och Safer var där för att bevaka att trafiksäkerhetsområdet inte hamnar i skymundan. Se mer om [TRA 2026](#).

Skapat av
Eleonor Mörk, PLgs

Dokumentdatum
2026-05-22

Therese Malmström

- Nästa webinarium är om rätt hastighet, [Webbinarium inom trafiksäkerhet väg – Tema: Rätt hastighet - www.trafikverket.se](#) och den som varit om säker cykling kan ses i efterhand här [Kunskapshöjande webinarium - Säker cykling 2026](#)
- Aktionsplan 2026 - 2030 som har varit publicerad i två veckor nu har 900 nedladdning. Aktionsplan 2022 - 2025 hade 8000 nedladdningar totalt.

Eleonor Mörk, Trafikverket

- Skickar ppt:erna från idag till alla. Nästa möte är hos Trafikverket, Solna Strand den 23 september. Inkom med agendaförslag gärna en månad före mötet men även närmare inpå mötet - idéer är alltid välkomna!

Övrig punkt

Vilken påverkan har det haft att krav på bakljus under dagen togs bort 2011? Är det en fråga som drivs? Transportstyrelsen (Jesper) tar med frågan hem och återkommer med information till minnesanteckningar eller till nästa GNS möte. VTI studier visar att det är viktigt att ha [Bakljus i dagsljus : effekter på trafiksäkerhet](#).

Mötets avslutande

Maria Krafft tackade alla deltagare och avslutade mötet.