



Rapport

Aktionsplan för säker vägtrafik 2026–2030

Trafikverket
E-post: trafikverket@trafikverket.se
Telefon: 0771-921 921

Dokumenttitel: Aktionsplan för säker vägtrafik 2026–2030
Författare: Elenor Mörk, Fredrik Gustafsson, Jörgen Persson, Kenneth Svensson,
Patrick Magnusson, Therese Malmström
Dokumentdatum: 2026-04-20
Version: 1.0
Kontaktperson: Therese Malmström, Trafikverket

Publikationsnummer: 2026:063
ISBN: 978-91-8045-569-5

Foto: Getty Images, Martin Stenmark, Kerstin Ericsson, Bildarkivet.se, Kasper Dudzik,
Trafikverket, SV Luma, Michael Erhardsson, Werner Nystrand, Roland Magnusson,
Olle Överby, Ulf Huett Nilsson, Arash Atri, Jens Lindström, Elin Gårdestig

Innehåll

1. Inledning	6
2. Målintegrering som en framgångsfaktor	9
3. Utmaningar för att nå trafiksäkerhetsmålen 2030	11
4. Ett 40-tal aktörer med ambition att vidta mer än 300 åtgärder	13
5. Åtgärder för rätt hastighet	14
6. Åtgärder för nykter trafik	21
7. Åtgärder för säker cykling	24
8. Åtgärder för säker gångtrafik	28
9. Åtgärder för att förebygga suicid	33
10. Åtgärder inom ledarskap för säker vägtrafik	36
11. Aktörernas åtgärder för en säker vägtrafik	42
Åtgärder - rätt hastighet.....	42
Åtgärder - nykter trafik.....	49
Åtgärder - säker cykling.....	54
Åtgärder - säker cykling/säker gångtrafik.....	59
Åtgärder - säker gångtrafik.....	63
Åtgärder - suicidprevention.....	66
Åtgärder - ledarskap för säker vägtrafik.....	69



Förord

För att vägtrafiken ska vara långsiktigt hållbar krävs att den är säker. Det framgår av riksdagens beslut om Nollvisionen, regeringens etappmål för trafiksäkerheten till år 2030 och flera delmål inom Agenda 2030. Målen visar att antalet omkomna och allvarligt skadade i vägtrafiken ska minska för alla trafikantgrupper, även om trafiken ökar. Detta sker genom att olika myndigheter och aktörer på olika sätt bidrar med att tillhandahålla ett säkert vägtransportsystem som svarar upp mot Nollvisionen.

Vi närmar oss måläret 2030 och just nu ser det ut att bli en utmaning att nå det av regeringen beslutade etappmålet för trafiksäkerhet på väg. Vi behöver därför tillsammans göra vad vi kan för att effektivt bidra till gällande 2030-mål. För att lyckas krävs inte bara ett ökat engagemang bland berörda myndigheter och aktörer, det krävs även ett proaktivt arbete som effektivt levererar trafiksäkerhetsnytta vid varje insats som görs, liten som stor.

Under Trafikverkets ledning har ett 40-tal myndigheter och andra aktörer beskrivit vad man avser att göra under de fem år som återstår till och med måläret 2030, vilket har resulterat i denna "Aktionsplan för säker vägtrafik 2026–2030". Aktionsplanen innehåller mer än 300 åtgärder som deltagande aktörer avser att genomföra under perioden. Åtgärderna adresserar följande sex prioriterade insatsområden: rätt hastighet, nykter trafik, säker cykling, säker gångtrafik, suicidprevention samt ledarskap för säker vägtrafik.

Som en extra satsning fram till måläret 2030 kommer Trafikverket bjuda in ytterligare aktörer att delta i ett antal samverkansinitiativ för en säker vägtrafik som löper parallellt med åtgärderna i aktionsplanen.

Styrkan med aktionsplanen är att vi som aktörer pekar på vad vi själva vill och kan bidra med de närmaste åren. Planen är ett viktigt skyltfönster för det svenska trafiksäkerhetsarbetet och den möjliggör för olika aktörer att hitta kopplingar mellan den egna verksamheten och andras.

Denna aktionsplan är den tredje upplagan av sitt slag sedan regeringen år 2016 beslutade om Nystart för Nollvisionen och samtidigt gav Trafikverket i uppdrag att leda samverkan av trafiksäkerhetsarbetet för vägtrafiken. Trafikverket är avsändare av aktionsplanen och ansvarar för rapportens innehåll och slutsatser. Varje myndighet och aktör ansvarar för genomförandet av sina egna åtgärder. De redovisade åtgärderna följs upp på årsbasis under Trafikverkets ledning.

Trafikverket vill rikta ett stort tack till alla aktörer för deras bidrag till aktionsplanen och för alla de åtgärder som vidtas för en säker vägtrafik. Tillsammans räddar vi liv och hälsa!

Roberto Maiorana

Generaldirektör Trafikverket

1. Inledning

Aktionsplanens bakgrund och syfte

Trafikverket har sedan 2016 regeringens uppdrag att leda övergripande samverkan i trafiksäkerhetsarbetet för vägtrafik. Uppdraget innebär att Trafikverket ska leda samverkan på ett sätt som skapar ett fortsatt och ökat engagemang och ansvarstagande hos berörda myndigheter och aktörer för att bidra till en säker vägtrafik där ingen dödas eller skadas allvarligt. En av aktiviteterna som genomförs som en del av detta uppdrag är att Trafikverket samlar ett brett urval av myndigheter, organisationer och aktörer som har möjlighet att bidra i detta arbete i en gemensam aktionsplan.

Syftet med aktionsplanen är att stärka och synliggöra bredden av åtgärder som genomförs av olika aktörer för att bidra till en säker vägtrafik. Planen synliggör också olika aktörers arbete inom de prioriterade insatsområden som aktionsplanen fokuserar på. Planen är även ett verktyg för att Trafikverket på ett effektivt och resultatriktat sätt ska kunna följa upp den bredd av insatser och åtgärder som sker i samhället för en säker vägtrafik.

Förhoppningen är att fler aktörer än de som deltar i aktionsplanen kan finna inspiration i de åtgärder som presenteras. Denna aktionsplan är den tredje i sitt slag och gäller för perioden 2026–2030.

Förutsättningar och avgränsning

För att nå gällande trafiksäkerhetsmål till år 2030 krävs ett brett engagemang och ansvarstagande hos aktörer och myndigheter som på olika sätt kan bidra till en säker vägtrafik. Aktionsplanen är ett verktyg för att skapa detta engagemang och synliggöra de åtgärder som genomförs inom ett antal utpekade, prioriterade insatsområden.

Förutsättningarna för framtagandet av aktionsplanen:

- Planen ska utgå från Nollvisionen.
- Planen ska ge stöd för att nå gällande trafiksäkerhetsmål till år 2030.
- Planen ska fokusera på de viktigaste frågorna mot bakgrund av den årliga analysrapporten och andra analyser av trafiksäkerhetsutvecklingen.
- Planen ska stärka det gemensamma och systematiska trafiksäkerhetsarbetet inom vägtrafiken.
- Planen ska göra det möjligt att följa upp delar av trafiksäkerhetsarbetet.
- Planen ska vara klar våren 2026 och presenteras på Resultatkonferens trafiksäkerhet väg.

Trafiksäkerhetsmålen är dels regeringens etappmål om en halvering av antalet omkomna till max 133 omkomna, och en 25-procentig minskning av antalet allvarligt skadade till år 2030, dels två aktörsgemensamma mål som tagits fram inom ramen för den nationella samverkan som sker i Gruppen för Nollvisionen i samverkan (GNS Väg)¹. De aktörsgemensamma målen anger att antalet suicid inom vägtransportområdet, inklusive hopp från bro, ska minska mellan år 2020 och 2030, och antalet allvarligt skadade till följd av fallolyckor inom vägtrafiken ska minska med minst 25 procent mellan år 2020 och 2030.

Mot bakgrund av de beslutade målen och utvecklingen av trafiksäkerhetsindikatorerna², som utgörs av ett antal tillstånd i vägtrafiksystemet som har ett verifierat samband med utvecklingen av antalet omkomna och allvarligt skadade, fokuserar aktionsplanen på sex prioriterade insatsområden. Områdena är rätt hastighet, nykter trafik, säker cykling, säker gångtrafik, suicidprevention samt ledarskap för säker vägtrafik.

I aktionsplanen beskriver deltagande aktörer åtgärder som de planerar att genomföra inom de prioriterade insatsområdena under 2026–2030. Aktionsplanen innehåller dock inte alla åtgärder som genomförs av de medverkande aktörerna och inte heller alla åtgärder som behöver genomföras för att nå målen för 2030. Dessutom vidtas många andra viktiga åtgärder av andra aktörer som inte deltar i arbetet med aktionsplanen.

Trafikverket står som avsändare av aktionsplanen och ansvarar för rapportens innehåll och slutsatser. Varje aktör ansvarar för sina åtgärder, vilka redovisas i avsnitt 11.

Deltagande aktörer

Nedan redovisas de 38 aktörer som deltar i Aktionsplan för säker vägtrafik 2026–2030. Urvalet av aktörer har gjorts med utgångspunkt i intresse från berörda myndigheter och organisationer, samt i en ambition att inkludera aktörer från olika samhällssektorer som på olika sätt bidrar till en säker vägtrafik. Trafikverket har vid varje framtagande av en ny aktionsplan bjudit in ytterligare aktörer att delta, vilket även har skett i detta arbete. I den första aktionsplanen deltog 13 aktörer och i den andra 33 aktörer³. Det har inte varit möjligt för Trafikverket att bjuda in alla potentiella deltagare i arbetet med denna aktionsplan för att kunna driva arbetet på ett ändamålsenligt sätt. I kommande arbete planeras olika initiativ för en säker vägtrafik, där ytterligare aktörer ges möjlighet att delta (avsnitt 4).

1 [Trafikverket, Gruppen för Nollvisionen i Samverkan, GNS](#)

2 [Trafikverket, Analys av trafiksäkerhetsutvecklingen 2024](#)

3 [Trafikverket, Aktionsplan för säker vägtrafik](#)

Deltagande aktörer i Aktionsplan för säker vägtrafik 2026–2030

Adda (företag inom SKR)	Polismyndigheten
Arbetsmiljöverket	Research Institutes of Sweden (RISE)
Boverket	SAFER
Cykelcentrum (VTI)	Sveriges Kommuner och Regioner (SKR)
Cykelfrämjandet	Stockholms stad
Dalatrafik	Svenska Taxiförbundet
Folkhälsomyndigheten	Sveriges Bussföretag
Folksam	Sveriges MotorCyklister (SMC)
Fotgängarnas förening (FOT)	Sveriges Trafikutbildares Riksförbund (STR)
Göteborgs stad	Sveriges Åkeriföretag
Håll Nollan	Svensk Trafikmedicinsk Förening (STMF)
Malmö stad	Trafikverket
Mobility Sweden	Transportföretagen
Motorförarnas Helnykterhetsförbund (MHF)	Transportstyrelsen
M Sverige	TRB Sverige
Myndigheten för civilt försvar (MCF) (fd MSB)	Umeå kommun
Nationellt Centrum för Suicid-forskning och Prevention (NASP)	Uppsala kommun
Nationella trafiksäkerhetsförbundet (NTF)	Statens väg- och transportforskningsinstitut (VTI)
Personskadeförbundet RTP	Västra Götalandsregionen

Uppföljning och översyn av aktionsplanen

Åtgärderna i aktionsplanen följs upp årligen genom att deltagande aktörer beskriver vad som har genomförts under det gångna året.⁴ Syftet är att få en samlad bild av framdriften av åtgärderna samt att få information om vad som händer inom trafiksäkerhetsområdet i Sverige. Aktionsplanen gäller under perioden 2026–2030. Under fem år kan förutsättningar förändras och planer revideras. För att hantera eventuella förändringar kan en halvtidsavstämning och mindre översyn av planen genomföras vid behov.

4 [Trafikverket, Aktionsplan för säker vägtrafik](#)

2. Målintegrering som en framgångsfaktor

Mål för trafiksäkerheten och för en hållbar utveckling

Trafiksäkerhet är en förutsättning för ett hållbart samhälle och är tydligt inkluderat i FN:s globala hållbarhetsmål Agenda 2030. Aktionsplanen och de åtgärder som finns i planen har fokus på trafiksäkerhet, men det är viktigt att trafiksäkerhet inte hanteras isolerat utan integreras i en bredare kontext för att maximera de positiva effekter och synergier som finns mot andra hållbarhetsmål.

Exempel på områden som trafiksäkerhet interagerar med:



Trafiksäkerhet är en del av hälsomålet och är en förutsättning för främjandet av aktivt resande som ger positiva hälsovinster, förebygger sjukdom och psykisk ohälsa. Genom att främja hållbara transportsätt som cykling, gång och kollektivtrafik och öka dess säkerhet minskar inte bara antalet skadade i trafiken, det minskar även utsläppen av växthusgaser och luftföroreningar och bidrar till minskat buller.



Trafiksäkerhet är en arbetsmiljöfråga. De flesta företag, organisationer och myndigheter genererar resor och transporter vilket innebär att många anställda dagligen utsätts för trafiksäkerhetsrelaterade risker i, eller på väg till eller från sitt arbete. Ett systematiskt trafiksäkerhetsarbete är avgörande för att minska olyckor och skapa en trygg arbetsmiljö.



Trafiksäkerhet är en del av målet Hållbara städer och samhällen, som bland annat handlar om att ge tillgång till säkra, ekonomiskt överkomliga, tillgängliga och hållbara transportsystem med fokus på behoven hos människor i utsatta situationer som exempelvis barn och äldre.



Trafiksäkerhet bör inkluderas i företags och organisationers hållbarhetsarbete och hållbarhetsredovisningar. Det bör också beaktas vid inköp och upphandling både inom offentlig och privat sektor, där hållbara och säkra transporter ska prioriteras för att främja långsiktigt hållbara värdekedjor.



Trafiksäkerhet är således en viktig komponent i Agenda 2030 som bör integreras med andra hållbarhetsmål. Genom att arbeta tvärsektoriellt skapas förutsättningar för ett mer hållbart samhälle för alla. Vikten av denna integrerade syn på trafiksäkerhet har också lyfts i internationella sammanhang, bland annat vid de globala ministerkonferenser för trafiksäkerhet som genomförts i Stockholm 2020⁵ och i Marrakech 2025⁶.

5 [Road safety conference – RoadSafetySweden](#)

6 [4th Global Ministerial Conference on Road Safety](#)

3. Utmaningar för att nå trafiksäkerhetsmålen 2030

Under 2025 omkom 203 personer i vägtrafikolyckor vilket ligger över den nödvändiga utveckling som krävs för att nå högst 133 omkomna år 2030. Antalet rapporterade allvarligt skadade (exklusive fotgängare i fallolyckor) var drygt 5000 personer. Även detta bedöms vara över den nivå som krävs för att nå 2030-målet.⁷

Utöver att Trafikverket följer utvecklingen av antal omkomna och allvarligt skadade i vägtrafik följs ett antal trafiksäkerhetsindikatorer i syfte att bedöma hur trafiksäkerheten utvecklas över tid. Indikatorerna beskriver områden eller tillstånd där det finns ett verifierat samband med utvecklingen av antalet omkomna och allvarligt skadade. Indikatorerna täcker in både tillstånd som rör infrastrukturen (systemindikatorer) och tillstånd som rör beteenden (användningsindikatorer). För varje indikator har en målnivå beslutats som behöver nås för att etappmålet för antalet omkomna och allvarligt skadade 2030 ska uppnås. Analysen av 2025 års utfall visar att trafiksäkerhetsindikatorerna inte utvecklas i den takt som krävs för att nå etappmålen.

Implementeringstakten av effektiva åtgärder behöver därmed öka, särskilt för indikatorer som kräver investeringar eller strukturella förändringar i systemet. Detta gäller bland annat mötesseparerade vägar, hastighetsanpassningar och ökad säkerhetsstandard i korsningar och i gång-, cykel- och mopedpassager (GCM-passager). Även sidoområdesåtgärder och ytterligare infrastrukturåtgärder i syfte att förhindra suicid behöver vidtas. Åtgärder behöver också genomföras som påverkar användningsindikatorerna, exempelvis för ökad hastighetsefterlevnad, cykelhjälm användning, bältesanvändning och för att öka andelen nykter trafik. Analyser har visat att den fordons tekniska utvecklingen spelar en viktig roll för trafiksäkerhetsutvecklingen, men genomslaget av den fordons tekniska utvecklingen som nu sker, väntas påverka trafiksäkerheten i en mer betydande omfattning först efter 2030.⁸

För allvarligt skadade är utmaningarna särskilt stora. Antalet allvarligt skadade cyklister har ökat markant, bland annat på grund av fler olyckor med elsparkcykel. Fallolyckor bland fotgängare är den vanligaste orsaken till allvarliga skador i vägtrafikområdet, ofta kopplade till brister i vinterväghållning och ojämna gångytor i tätort. Vi vill att fler går och cyklar, det

7 [Trafikverket, Analys av trafiksäkerhetsutvecklingen 2025: Målstyrning av trafiksäkerhetsarbetet mot etappmålen 2030 2026:076](#)

8 Trafikverket, Forecast of road safety development and scenarios to meet the targets for 2030 and 2050 - an update based on in-depth studies 2022, dnr TRV 2024/135147



är positivt för miljön, klimatet och för folkhälsan och är också en viktig del i omställningen till ett hållbart transportsystem. Det aktiva resandet måste dock vara säkert för att betraktas som långsiktigt hållbart vilket innebär att ytterligare trafiksäkerhetsåtgärder inom gång och cykel, behöver vidtas.

Utöver detta pekar analyser av dödsolyckor inom vägtrafiken på att arbetsgivare behöver ta ett större ansvar för trafiksäkerheten i de resor och transporter de genererar. Minst en tredjedel av dödsfallen i trafiken kan kopplas till arbetsrelaterade resor. Regelverk och stöd finns men tillämpningen behöver öka, vilket kräver ett tydligare ansvarstagande och stärkt styrning från arbetslivet.

Sammantaget visar analyserna att det krävs en påtagligt ökad takt i implementeringen av åtgärder som rör investeringar i säker infrastruktur. Utöver detta behöver kvaliteten på drift och underhåll förbättras, särskilt för oskyddade trafikanter och ytterligare steg 1- och 2-åtgärder enligt fyrstegsprincipen⁹ vidtas, exempelvis informations- och utbildningsinsatser, resfria möten, ökad hastighetsövervakning och anpassade hastighetsgränser, för att närma oss de beslutade trafiksäkerhetsmålen.

9 [Trafikverket Fyrstegsprincipen](#)

4. Ett 40-tal aktörer med ambition att vidta mer än 300 åtgärder

Arbetet med att skapa en säker vägtrafik där alla kan vistas och färdas utan att riskera att omkomma eller skadas allvarligt kräver ett engagemang och ansvarstagande hos alla berörda myndigheter och aktörer på både kort och lång sikt. I Aktionsplan för en säker vägtrafik 2026–2030, redovisas totalt 320 åtgärder som 38 myndigheter och andra aktörer har som ambition att genomföra under perioden för planen.

Utöver de aktörer som deltar i aktionsplanen finns ytterligare aktörer som både vill och bör engageras i trafiksäkerhetsarbetet. För att möjliggöra ett samlat engagemang i frågor där många olika aktörer behöver bidra avser Trafikverket att initiera ett antal samverkansinitiativ för ökad säkerhet i vägtrafiken. Initiativen genomförs parallellt med aktionsplanen och omfattar bland annat integrering av trafiksäkerhet i arbetsmiljöarbetet, förbättrad drift och underhåll för gående och cyklister, ökad säkerhet för gående och cyklister i tätort med fokus hastighetsgräns 30–40 km/tim, ökad cykelhjälmsanvändning samt hoppsskydd på broar för att förebygga suicid. Initiativen finns med bland åtgärderna i avsnitt 11. Genom att delta i denna typ av samverkansinitiativ får man ta del av erfarenheter och ny kunskap samt ges möjlighet att diskutera det aktuella området för att på så sätt kunna komma igång och stärka sitt trafiksäkerhetsarbete.

För vissa åtgärdsområden finns kända effektsamband som möjliggör beräkning av trafiksäkerhetseffekter, medan andra inte är direkt beräkningsbara. Åtgärder som bedöms ha stor effekt för trafiksäkerheten är exempelvis åtgärder som rör hastighetsanpassning, etablering av trafiksäkerhetskameror (ATK) och mötteseparering. Positiva effekter kan också beräknas för suicidpreventiva åtgärder, sänkta hastigheter i tätort, åtgärder för säkrare GCM-passager samt ökad cykelhjälmsanvändning. De mer förutsättningsskapande åtgärderna som exempelvis informations- och kunskapshöjande åtgärder, insatser som rör det systematiska arbetsmiljöarbetet och säkerställande av god kvalitet i olycks- och skadedata, är svåra och inte alltid relevanta att kvantifiera. Samtidigt är dessa insatser viktiga för att uppnå goda trafiksäkerhetseffekter på längre sikt.

Åtgärderna i aktionsplanen som listas i avsnitt 11 adresserar de sex prioriterade insatsområden som beskrivs i kommande avsnitt:

- Rätt hastighet
- Nykter trafik
- Säker cykling
- Säker gångtrafik
- Suicidprevention
- Ledarskap för säker vägtrafik.

5. Åtgärder för rätt hastighet

Säkra hastighetsnivåer är avgörande för att skapa en säker vägtrafik och minska antalet omkomna och allvarligt skadade. Det kan göras genom att anpassa hastighetsgränserna och genom att bygga om trafikmiljön. Det är också centralt att öka hastighetsefterlevnaden vilket kan göras både genom ökad övervakning och olika sätt att kontrollera och följa upp hastigheterna. Lägre hastigheter ger även minskade utsläpp, lägre trafikbuller och ökad trygghet. Vidare bidrar lägre hastigheter till mer attraktiva stads- och tätortsmiljöer samt ökad tillgänglighet för gående och cyklister. Lägre hastigheter bidrar också till ökad mobilitet och självständighet för barn, äldre och personer med funktionsnedsättning.

Vad behöver göras?

I detta kapitel beskrivs åtgärder inom det prioriterade insatsområdet rätt hastighet. Åtgärderna är indelade i sex områden:

- anpassade hastighetsgränser till vägarnas utformning och säkerhetsnivå
- infrastruktur – skadereducerande och hastighetsstödjande infrastruktur-utformning
- övervakning och kontroll av hastighetsefterlevnaden
- hastighetsstödjande tekniska stödsystem och digitalisering
- kunskapshöjande åtgärder och beteendepåverkan
- forskning och innovation.

Anpassade hastighetsgränser till vägarnas utformning och säkerhetsnivå

60/80 km/tim på landsbygd

Med utgångspunkt i Nollvisionen bör hastighetsgränserna vara anpassade utifrån vägens utformning och människans tolerans mot yttre våld. Det innebär bland annat en maximal hastighetsgräns på 80 km/tim på vägar som saknar mittseparering och har en måttlig trafikmängd. Trafikverket har arbetat systematiskt med att se över och anpassa hastighetsgränserna på vägar med hastighet över 80 km/tim. Även vägar med 70 km/tim och lägre behöver ses över.

30/40 km/tim i tätort

I den globala planen och Stockholmsdeklarationen¹⁰ uppmanas FN:s medlemsländer att begränsa hastigheten till 30 km/tim i områden där bilar,

¹⁰ [Stockholm Declaration – Third Global Ministerial Conference on Road Safety: Achieving Global Goals 2030](#)



gående och cyklister vistas tillsammans. Flertalet europeiska städer har sedan en tid tillbaka infört 30 km/tim. Även svenska städer genomför hastighetsöversyner där allt fler gator skyltas om till 30 och 40 km/tim.

Att som alternativ börja med att införa 40 km/tim i tätorter är ett viktigt första steg i riktning mot rätt hastighet i tätorter. Utöver detta behöver 30 km/tim säkras i områden där gående och cyklister blandas med biltrafik på ett frekvent och planerat sätt.

För att vi ska nå etappmålen 2030 behöver 99 procent av väglängden i tätort vara högst 40 km/tim, men helst 30 km/tim (av alla vägar med 30–50 km/tim) år 2030. Utfallet 2024 var 72 procent vilket inte anses vara i linje med nödvändig utveckling mot målet. Totalt beräknas drygt 1 200 mil tätortsvägar behöva ses över och justeras innan 2030.

Infrastruktur – skadereducerande och hastighetsstödjande infrastrukturutformning

Säkra vägar

Eftersom alla vägar inte kan få hastighetssänkningar behövs en skadereducerande och hastighetsstödjande infrastrukturutformning.

För att vi ska nå etappmålet 2030 behöver minst 96 procent av trafikarbetet, på vägar med en hastighetsgräns 90 km/tim eller högre, ske på vägar som är mötteseparerade med mitträcke. Utfallet för 2024 var 85 procent vilket innebär att utvecklingen inte sker i nödvändig takt. Även de högst trafikbelastade vägarna med hastighetsgräns 80 km/tim behöver möttesepareras. För vägar med en hastighetsgräns 80 – 120 km/tim behöver minst 70 procent av trafikarbetet ske på vägar som är mötteseparerade med mitträcke. Utfallet för 2024 var 66 procent vilket bedöms ligga i linje med nödvändig utveckling.¹¹

Säkrare korsningar med lägre hastighetsgränser och med en utformning som stödjer rätt hastighet behövs för att hantera krockvåldet som uppstår vid sidokollisioner. Det passiva krockskyddet i sidan på bilar är betydligt lägre än för frontalkollisioner. Korsningsolyckor orsakar varje år cirka 15 dödsolyckor.

Säkrare sidoområden behövs för att hantera krockvåldet som uppstår vid höga hastighetsnivåer. Ett plötsligt stopp mot ett fast hinder eller branta slänter som orsakar viltningar behöver åtgärdas. Den funktionalitet som det projekterats och byggts för behöver vidmakthållas genom en planerad drift och underhåll av sidoområdena så att de fortsätter fungera som tänkt över tid. Singelolyckor orsakar varje år drygt 60 dödsolyckor.

Åtgärder som mittseparering och sidoområdesåtgärder minskar även risken för suicid som beskrivs närmare i avsnitt 9.

Säkra GCM-passager

Förutom att hastighetsgränser ändras bör även hastighetsdämpande åtgärder genomföras på prioriterade platser bland annat vid gång-, cykel- och mopedpassager (GCM-passager). Säkra GCM-passager har bäring på såväl det prioriterade insatsområdet rätt hastighet, som på säker cykling och säker gångtrafik. Tätorternas trafikmiljöer behöver anpassas både till gåendes och cyklisters behov av säkerhet men också behovet av tillgänglighet för att främja den aktiva mobiliteten och för att skapa attraktiva miljöer.

Målet för indikatorn om andel säkra GCM-passager är att minst 80 procent av alla passager på det statliga huvudvägnätet ska ha god eller mindre god standard. Med huvudnät avses i denna indikator gator och vägar inom funktionell vägklass 0–5. Motsvarande nödvändigt tillstånd för kommunalt vägnät är 75 procent. En GCM-passager definieras som god trafiksäkerhetsstandard om den är planskild eller om 85 procent av bilisterna passerar

11 [Trafikverket, Analys av trafiksäkerhetsutvecklingen 2024](#)

i maximalt 30 km/tim. Det senare åstadkoms mest effektivt genom att ha någon form av fysiskt farthinder i anslutning till övergångsstället. För mindre god standard krävs hastighetsgräns 30 km/tim, 40 km/tim med signalreglering eller avsmalning inom 15 meter. Vid årsskiftet 2024/2025 beräknades andelen GCM-passager med god eller mindre god standard på statligt vägnät vara 63 procent och på det kommunala vägnätet 55 procent. Utfallet ligger inte i linje med nödvändig utveckling.

Övervakning och kontroll av hastighetsefterlevnaden

Utöver att hastighetsgränser bör anpassas behöver också hastighetsefterlevnaden öka både på det statliga och det kommunala vägnätet. Hastighetsefterlevnad är ett av de mer utmanande områdena för att nå etappmålen 2030. Nödvändigt tillstånd för indikatorn om hastighetsefterlevnad är att minst 80 procent av trafikarbetet på såväl statligt som kommunalt vägnät sker inom tillåten hastighet. Utfallet för indikatorn var 54 procent för statliga vägar (mätning genomförd 2024) och 63 procent på det kommunala vägnätet (mätning genomförd 2023). Detta är inte i linje med nödvändig utveckling mot målet till 2030.

För säker färd med motorcykel är hastighetsefterlevnaden särskilt viktig. Flera olika underlag som exempelvis basramsmätningar av hastigheter och automatiska trafiksäkerhetskontroller (ATK) (där MC registreras men inte rapporteras) samt djupstudier av dödsolyckor visar att överhastigheter är vanligt förekommande.

Polisens manuella hastighetsövervakning och ATK är effektiva verktyg för ökad hastighetsefterlevnad. ATK bedöms rädda cirka 20 liv per år och fler än 70 personer per år från att bli allvarligt skadade i trafiken. Om alla skulle följa hastighetsgränserna skulle cirka 50 liv räddas varje år.¹²

Många aktörer kan bidra till ökad hastighetsefterlevnad. Resor i, och för, arbetet och den yrkesmässiga trafiken utgör en stor andel av trafikarbetet och det är därför angeläget att denna trafik sker inom gällande hastighetsgräns. Ett sätt att bidra till det är att både beställare och utförare tar ett större ansvar för de transporter man upphandlar och genomför. Mer om detta beskrivs under avsnitt 10 Ledarskap för säker vägtrafik.

Hastighetsstödjande tekniska stödsystem och digitala tjänster

Avancerade förarstödsystem kan hjälpa föraren att undvika singelolyckor och mötesolyckor, de kan även anpassa hastigheten och bromsa fordonet för att undvika en upphinnandeolycka. Exempel på sådana stödsystem är ISA (Intelligent Speed Assistance), Lane Keeping Assist (LKA), adaptiv fart-hållare (ACC, Adaptive Cruise Control) och skyltavläsning. Sedan juli 2024

12 [VTI, Vad skulle hända om alla höll hastighetsgränsen? Effekter på antal omkomna, VTI 2021:10](#)

ska alla nya bilar som säljs i Europa vara utrustade med ISA-system enligt EU Förordning 2019/2144. I takt med att fordonsparken byts ut kommer dessa system att bli allt vanligare i trafiken. Förutsatt att systemen används kommer det innebära positiva effekter för trafiksäkerheten.

Genom geofencing (också kallat geostaket) kan fordon inom ett definierat geografiskt område begränsas, styras eller informeras utifrån exempelvis gällande hastighetsgräns, val av drivmedel för hybridfordon eller tillträde till områden. Geofencing har testats i olika pilotprojekt de senaste åren och har visat sig ha stor potential. Nu har tekniken börjat användas bredare och framförallt inom nyttotrafiken. För en mer storskalig implementering av geofencing bör därför fokus initialt vara på kollektivtrafik, taxi och gods-transporter. Transportköpare kan i upphandling ställa funktionskrav som innebär att geofencing ska användas för att reglera vissa villkor, till exempel hastighetsefterlevnad.

Avancerade förarstödsystem använder sig huvudsakligen av den befintliga fysiska infrastrukturen. Fordonets kameror läser vägmarkeringar för att förstå vägens utformning. För att detta stödsystem ska fungera på bästa sätt kan väghållaren eftersträva en standard på fysiska vägmarkeringar som även beaktar de positiva trafiksäkerhetseffekter som fordon med avancerade förarstödsystem kan ge. För att ISA ska fungera tillförlitligt krävs dock att



den fysiska och den digitala infrastrukturen är konsekvent och korrekt. Skyltning behöver vara tydlig och entydig, och hastighetsgränser måste vara korrekt representerade i nationella och kommersiella kartdatabaser. Brister i skyltning eller avvikelser mellan fysisk skyltning och digital information riskerar att minska systemets trovärdighet och därmed dess trafiksäkerhets-effekt. men skulle gynnas av förbättrad digital infrastruktur. Bättre geografisk information om vägar och förbättrade uppkopplingsmöjligheter skulle kunna öka systemens effektivitet och tillförlitlighet. Detta gäller exempelvis maskinläsbara trafikregler, där system som syftar till att öka hastighets-efterlevnaden skulle ha nytta av maskinläsbar information om hastighets-begränsningar för att öka redundansen och minska felkällor. Det skulle i sin tur kunna leda till ökad acceptans av systemen.

Även digitala tjänster riktade till uppkopplade fordon kan bidra till att vid behov sänka hastigheterna och öka hastighetefterlevnaden. Digitala tjänster fungerar generellt genom att förmedla statisk och dynamisk information, exempelvis om hastighetsbegränsningar, miljözoner eller vägarbeten genom navigationstjänster i fordon eller appar. Det kan också handla om olika typer av varningstjänster som har som syfte att öka säkerheten genom att varna förare för akuta eller potentiella faror på vägen, till exempel varning för vägarbete eller varning för halt väglag. Denna typ av varningar ska göra föraren mer uppmärksam och skapa möjligheter att anpassa körningen och hastigheten till den aktuella situationen.

För att digitala tjänster ska fungera behövs ett väl fungerande ekosystem, där flera typer av aktörer samverkar. Exempelvis är det i huvudsak tjänsteverantörer och fordonstillverkare som når ut med information till slutanvändaren.

Kunskapshöjande åtgärder och beteendepåverkan

Hastighetsdämpande åtgärder i infrastrukturen, hastighetsövervakning och tekniska stödsystem påverkar trafikanternas beteenden och hastighets-efterlevnad. I kombination med dessa åtgärder kan också olika informationsinsatser och kunskapshöjande åtgärder bidra till ökad hastighetsefterlevnad. Informationsinsatserna kan vända sig både till trafikanter, men också till företag och organisationer för att öka kunskapen om hur man utifrån sin roll som arbetsgivare och utförare och upphandlare av transporter kan bidra till en ökad hastighetsefterlevnad.

Det är viktigt att öka användandet av de hastighetsstödande system som finns i dagens moderna bilar och motorcyklar. Samtidig behöver systemen bli mer tillförlitliga och infrastrukturen behöver i högre grad stödja systemen. Enligt resultat från Trafiksäkerhetsenkäten är användningen av hastighetsstödande system närmare 40 procent bland alla trafikanter, men enbart en procent bland motorcyklister.¹³

13 [Trafikverket, Allmänhetens syn på trafiksäkerhet – Resultat från Trafiksäkerhetsenkäten 2024](#)

Forskning och innovation

Det finns fortsatt behov av forskning och innovation inom området rätt hastighet. Det handlar både om att utveckla sätt för påverkan av trafikanters regelfterlevnad och att utveckla hastighetsstödjande lösningar inom såväl infrastruktur, fordon som skyddssystem.

Många av trafiksäkerhetsproblemen finns på ett vägnät med lägre trafikflöde och sämre utformning och här behöver nya lösningar utvecklas exempelvis kring utformning av korsningar och lösningar motsvarande mötesfria statliga vägar i syfte att motverka olyckor i våldsnivåer som moderna bilar ännu inte klarar av att hantera. Det behövs även nya effektiva åtgärder för en säker utformning av gator och vägar som adresserar gående och cyklisters behov av ett säkert system. Det gäller både längs med och korsande gata/väg inom tätort och på landsbygd mellan såväl bil/ bil, bil/oskyddade som sinsemellan moped/ cykel/ gående. Fordonsutvecklingen med alltmer automatiserade bilar kan på sikt lösa många av dagens problem men det dröjer länge innan hela fordonsflottan är utbytt.

Ett annat exempel på område där ökad kunskap behövs är kring användandet av och acceptans för olika typer av stödsystem i fordonen då det är önskvärt att veta hur föraren uppfattar, litar på och använder dessa system.

I avsnitt 11 listas alla åtgärder från deltagande aktörer inom det prioriterade insatsområdet Rätt hastighet.

6. Åtgärder för nykter trafik

Åtgärder för en nykter trafik har en central betydelse för att färre ska omkomna och skadas allvarligt i vägtrafiken. Ungefär var fjärde dödsolycka är alkohol- eller narkotikarelaterad vilket innebär att det varje år omkommer cirka 50 personer i denna typ av olyckor. Under 2024 omkom 48 personer i olyckor som var alkohol- och narkotikarelaterade.¹⁴ Av dessa 48 var 35 enbart alkoholrelaterade, nio enbart narkotikarelaterade och i fyra fall förekom både alkohol och droger. Andelen onyktra skiljer sig åt mellan de olika trafikantgrupperna. Ungefär 30 procent av omkomna på mc var påverkade av alkohol eller narkotika. Motsvarande siffra för omkomna på fyrhjuling var nästan 90 procent och andelen onyktra på cykel cirka 15 procent. Målnivån för indikatorn Nykter trafik anger att 99,9 procent av trafikarbetet ska ske med nyktra förare. Modellen för beräkningen av indikatorn är dock i behov av en översyn och inga mätningar har därför genomförts under de senaste åren.

Vad behöver göras?

I detta kapitel beskrivs åtgärder inom det prioriterade insatsområdet nykter trafik. Åtgärderna är indelade i fem områden:

- nykterhetsstödjande teknik
- övervakning och kontroll
- kunskapshöjande åtgärder och beteendepåverkan
- samverkan mellan aktörer
- forskning och innovation.

Nykterhetsstödjande teknik

Alkolås har funnit på svenska marknaden sedan slutet av 90-talet och idag finns cirka 180 000 fordon som är utrustade med alkolås. Det finns en hög acceptans i samhället för teknik som gör att bilen inte kan startas eller köras under påverkan av alkohol och/eller narkotika. I 2024 års enkät "Allmänhetens syn på trafiksäkerhet", instämde 80 procent av medborgarna i åldern 16–74 år, att alla bilar borde vara utrustade med denna typ av teknik.¹⁵

Det är viktigt att säkerställa att yrkestrafiken använder fordon som är utrustade med alkolås eller annan nykterhetsstödjande teknik. Här krävs det att både beställare och utförare av resor och transporter, såväl inom företag

¹⁴ [Trafikverket, Analys av trafiksäkerhetsutvecklingen 2024](#)

¹⁵ [Trafikverket, Allmänhetens syn på trafiksäkerhet – Resultat från Trafiksäkerhetsenkäten 2024](#)

som hos organisationer och myndigheter, tar ett större ansvar. Denna typ av åtgärder kopplar även till det prioriterade insatsområdet Ledarskap för säker vägtrafik.

Utöver alkoholås finns andra typer av nykterhetsstödande teknik och utveckling pågår inom området. Exempelvis finns förarövervakningssystem som, utöver befintliga funktioner som övervakar trötthet och distraktion, kan detektera om föraren misstänks vara påverkad av alkohol eller droger.

Övervakning och kontroll

Polismyndighetens kontroller och alkoholutandningsprov har en central betydelse för att minska rattfylleriet. Det har dock länge varit ett bekymmer att det inte funnits samma möjligheter att slumpmässigt genomföra kontroller för att upptäcka narkotikapåverkan, som alkoholpåverkan, bland förare i trafiken. I november 2024 fattade dock riksdagen beslut om försöksverksamhet med rutinmässiga ögonundersökningar, även om det inte finns en misstanke om brott. Regleringen infördes på försök i en ny tidsbegränsad lag som trädde i kraft den 1 mars 2025 och gäller till och med utgången av februari 2030.

Nykterhet kan även kontrolleras genom automatiserade nykterhetskontroller. Sedan 2023 fördelar Trafikverket, på uppdrag av regeringen, bidrag för etablering av anläggningar för nykterhetskontroller i hamnar eller på andra ställen med anslutning till allmän trafik.¹⁶

Samverkan mellan aktörer

Att hantera förekomst av alkohol och narkotika i trafiken ger också synergier med andra mål som rör hälsa, trygghet, en god arbetsmiljö och förebyggande av andra drogrelaterade brott i samhället. Tidigare studier har visat att många som rapporteras för rattfylleri har alkohol- eller narkotikaproblem som de kan behöva hjälp med att ta sig ur. Ett bra förebyggande arbete kan vara ett sätt att identifiera och hjälpa människor med alkohol- och/eller narkotikarelaterade problem, och det kan också motverka drogrelaterad kriminalitet i samhället. Det är viktigt med samverkan mellan myndigheter och aktörer som var och en men även gemensamt kan bidra till att minska problemet med alkohol- och drograttfylleri.

Kunskapshöjande åtgärder och beteendepåverkan

I 2024 års undersökning "Allmänhetens syn på trafiksäkerhet", uppger sex procent av bilförarna att de kört bil i samband med att ha druckit alkohol det senaste året.¹⁷ Andelen är högre bland män än bland kvinnor, åtta jämfört med fyra procent. Sedan inledningen av 2000-talet har andelen som angett att de kört i samband med att ha druckit alkoholhaltiga drycker legat på en

¹⁶ [Trafikverket, Bidrag för etablering av anläggningar för nykterhetskontroller](#)

¹⁷ [Trafikverket, Allmänhetens syn på trafiksäkerhet – Resultat från Trafiksäkerhetsenkäten 2024](#)



stabil nivå. Fem procent anger att de åkt med en förare de misstänkt varit alkoholpåverkad. Andelen skiljer sig dock mycket åt mellan åldersgrupperna. Cirka 16 procent av 16–27 åringarna och cirka två procent av personer över 65 år, uppger att de åkt med en misstänkt påverkad förare. För att upprätthålla och även öka allmänhetens medvetenhet och kunskap om riskerna med alkohol och narkotika i trafiken bör informationsinsatser genomföras kontinuerligt. Sådana insatser kan även bidra till att öka eller upprätthålla en hög acceptans för teknik som främjar nykterhet, samtidigt som de stärker övervakningsarbetet.

Forskning och innovation

Det finns fortsatt behov av forskning och innovation inom området, bland annat kring tekniska stödsystem för att upptäcka och förhindra påverkade motorfordonsförare. Ytterligare forskning behövs även kring nykterhet i trafiken med fokus på andra trafikantgrupper såsom olika typer av cyklister.

I avsnitt 11 listas alla åtgärder från deltagande aktörer inom det prioriterade insatsområdet Nykter trafik.

7. Åtgärder för säker cykling

Vi önskar att fler ska välja ett aktivt resande eftersom det är bra för både miljö och folkhälsa. Vid ökat cyklande utan att säkerhetsåtgärder vidtas, riskerar fler cyklister att skadas eller dö i trafiken, det är därför ett viktigt och utmanande område att arbeta med.

Varje år omkommer omkring 25–30 cyklister i trafiken och cirka 2 500 skadas allvarligt. Antalet dödsfall minskar inte och de senaste åren har antalet allvarligt skadade ökat.¹⁸ En viktig orsak är att olyckor med elsparkcyklar har blivit vanligare. En del av ökningen kan också bero på att rapporteringen i olycksdatabasen Strada har blivit bättre. De flesta som omkommer på cykel är 65 år eller äldre och de största grupperna som skadas allvarligt är yngre eller äldre cyklister. Vi är fortfarande långt ifrån det nationella målet att halvera antalet döda och minska antalet allvarligt skadade med minst 25 procent till år 2030 – sett till cyklister.

Vad behöver göras?

I detta kapitel beskrivs åtgärder för att öka säkerheten för cyklister.

Åtgärderna är indelade i fem områden:

- infrastruktur – utformning och hastighet
- infrastruktur – drift och underhåll
- kunskap och beteendepåverkan
- säkrare fordon – både cyklar och bilar (personbilar, lastbilar och bussar)
- forskning och innovation.

Infrastruktur – utformning och hastighet

För att öka säkerheten för cyklister och andra oskyddade trafikanter är det viktigt att:

- anpassa hastigheterna där olika trafikslag blandas (t ex bilar, cyklister och gående)
- separera cykel- och gångtrafik från biltrafik – om det inte är möjligt att låta bilarna anpassa sig till de oskyddades villkor
- skapa säkra passager för gående, cyklister och mopedister (GCM-passager)
- skapa säker infrastruktur för cyklisterna genom till exempel jämna och hinderfria cykelytor med tillräcklig bredd och utan farliga kanter.

18 [Trafikverket, Allmänhetens syn på trafiksäkerhet – Resultat från Trafiksäkerhetsenkäten 2024](#)



Dessa åtgärder gör det säkrare att cykla och bidrar samtidigt till ökad trygghet, tillgänglighet och attraktivitet för cyklister. Åtgärderna gynnar inte minst grupper, som till exempel barn, äldre och personer med funktionsnedsättning. Åtgärderna bidrar således också till en mer jämställd trafikmiljö.

Infrastruktur - drift och underhåll

Ungefär 80 procent av alla cyklister som skadats allvarligt och hälften av de som omkommer, gör det i en singelolycka. För att minska sådana olyckor är det mycket viktigt att cykelvägar är välskötta, både på kommunala och statliga vägar. Drift och underhåll av god kvalitet behövs året runt för att cykeln ska kunna ersätta fler bilresor.

Elektriska cyklar ökar möjligheterna för att fler ska kunna cykla, till exempel äldre personer. Elcyklar gör det också möjligt att cykla längre och längst mer kuperade sträckor. Elcyklarnas högre hastigheter ställer dock ökade krav på väl utformad och underhållen infrastruktur.

I VTI-rapport "Oskyddade trafikanters inblandning i olyckor och deras skadeutfall" framgår att cirka 30 procent av alla cyklister som skadades allvarligt inträffade när halka rådde, vanligen på grund av snö/is eller löst grus.

Mer än varannan av de allvarligt skadade har angett att halka var en orsak under perioden november till februari. Halka på grund av löst grus var vanligast under mars till april.¹⁹

Att ställa tydliga krav på underhållet av GCM-vägar och att också följa upp att dessa krav uppfylls är av central betydelse. Dessutom är det viktigt att förstå och anpassa underhållet efter cyklisternas behov.

Kunskap och beteendepåverkan

För att kunna cykla säkert behöver även cyklisten bidra till exempel genom att:

- använda hjälm
- ha fungerande belysning och reflexer
- använda vinterdäck när det är halt
- inte trimma elcykeln eller elsparkcykeln
- följa trafikreglerna.

Även om olyckor inte alltid kan förhindras, går det att minska risken för allvarliga skador. Cykelhjälmen är särskilt viktig då den minskar risken för dödlig huvudskada med cirka 50 procent, och för allvarlig huvudskada med omkring 65 procent. Därför är det viktigt att fler använder hjälm – både barn och vuxna. År 2023 använde 47 procent hjälm, vilket bara är en liten ökning jämfört med 2021. För att nå trafiksäkerhetsmålet till 2030 bedöms minst 80 procent behöva använda hjälm.

Flera aktörer har tagit fram material för att stödja insatser för ett säkert aktivt resande. Trafikverket har tagit fram underlag som stöd till kommuner, regioner och organisationer som arbetar med beteendepåverkan för ökat säkert aktivt resande riktad till medborgare och trafikanter. Materialet innehåller en idéskrift²⁰ med goda exempel och viktiga framgångsfaktorer, samt en handbok²¹ för planering och genomförande av kommunikationsinsatser.

Många arbetsgivare uppmuntrar till cykling i tjänsten eftersom det är bra för både ekonomi, hälsa och miljö, men det medför också ett ansvar. Enligt arbetsmiljölagen behöver arbetsgivaren bedöma risker och förebygga dem. Att cykla i tjänsten är en sådan risk. Det är därför viktigt att arbetsgivaren ser till att cyklingen sker säkert. Cyklarna behöver servas med jämna mellanrum och vara rätt utrustade med till exempel belysning, reflexer och vid behov vinterdäck. Arbetsgivaren kan också kravställa hjälmanvändning. Detta beskrivs även under avsnitt Ledarskap för säker vägtrafik.

19 [VTI, Oskyddade trafikanters inblandning i olyckor och deras skadeutfall: en jämförande studie mellan fotgängare, cyklister, mopedister och motorcyklister, VTI 1133 \(2022\)](#)

20 [Trafikverket, Uppmuntra till säkert aktivt resande, 2024:156](#)

21 [Trafikverket, Kommunera om säkert aktivt resande, 2025:098](#)

Säkrare fordon – både cyklar och bilar

Allt fler cyklar och fordon i trafiken är eldrivna, vilket gör att nya användare och fordonstyper, som elcyklar och elsparkcyklar, blir vanligare. Det skapar nya trafiksäkerhetsutmaningar. Under perioden 2022–2024 omkom i genomsnitt 26 cyklister per år. Under samma period omkom fyra personer på elcykel och fyra på elsparkcykel. Under 2024 skadades omkring 700 personer allvarligt på elsparkcykel av totalt cirka 2 500 allvarligt skadade cyklister.

För att öka säkerheten räcker det inte med väl utformade och väl underhållna cykelvägar samt att cyklisten betar sig säkert – själva cykeln och motorfordonen behöver också ha hög säkerhet.

Exempel på vad som behöver förbättras:

- Utveckling och användning av vinterdäck och utrustning för att bättre kunna se och synas behöver fortgå.
- Bromsar behöver utvecklas för att kunna bidra till effektiva och stabila inbromsningar utan att cyklisten faller omkull. Elektrifieringen öppnar möjligheten för till exempel låsningsfria bromssystem på cyklar.
- Säkerhetsutvecklingen för bilar (personbilar, lastbilar och bussar) är även viktig för säkerheten för oskyddade trafikanter till exempel genom förbättrade möjligheter till detektion, autobroms samt mer förlåtande fordonsfronter. Annan viktig utrustning är den som kan förhindra skador på cyklister och fotgängare i samband med svängande tunga fordon. Krav på dessa system behöver fortsatt utvecklas och bör beaktas i samband med upphandling av fordon i verksamheten. Tester och krav utvecklas exempelvis inom EuroNCAP som konsumenttestar bilars egenskaper.
- Det behöver säkerställas att elcyklar och elsparkcyklar bara kan framföras i lagliga hastigheter.

Forskning och innovation

Det finns fortsatt behov av forskning och innovation inom området säkert aktivt resande. Det krävs bland annat utveckling av nya, effektiva åtgärder som säkerställer en säker utformning och skötsel av gator och vägar. Samtidigt behövs mer kunskap om hur användning kan öka utan att säkerheten äventyras. Det är också viktigt att vidareutveckla kunskap och innovation kring effektiva, attraktiva och smarta skydd. Dessutom behöver utvecklingen av säkra fordon, både bilar och cyklar, fortsätta. Centralt för området är också tillförlitliga och användbara data för att kunna följa och utvärdera effekterna av olika åtgärder.

I avsnitt 11 listas åtgärder från deltagande aktörer inom det prioriterade insatsområdet Säker cykling. Fotgängare och cyklister har dock flera gemensamma behov och rör sig ofta i samma miljöer, vilket gör att vissa åtgärder tydligt adresserar båda färdsetten. Åtgärder som förbättrar säkerheten för båda grupperna redovisas därför under ett gemensamt avsnitt ”Åtgärder – säker cykling/säker gångtrafik”.

8. Åtgärder för säker gångtrafik

Aktivt resande och i synnerhet gång ger omfattande fördelar både på en samhällelig och individuell nivå. Folkhälsan förbättras i direkt mening genom ökad fysisk aktivitet och vidare indirekt genom minskning av luft- och bullerföroreningar, trängsel och koldioxidutsläpp.

Även om den övergripande effekten av ökad gång är positiv både vad gäller hälsa och ekonomi, leder en ökning av gång också till större exponering för potentiella olyckor. Vid ökad gångtrafik utan att säkerhetsåtgärder vidtas, riskerar alltså fler gående att skadas eller omkomma i trafiken, det är därför ett viktigt och utmanande område att arbeta med.

Varje år omkommer cirka 30 fotgängare i vägtrafiken (exklusive suicid). Antalet allvarligt skadade fotgängare rapporterade till sjukvården är cirka 3 500 personer. Cirka 95 procent av de allvarliga personskadorna bland fotgängare sker i samband med fallolyckor vilket definieras som en skadehändelse där gående halkat, snubblat eller ramlat omkull i vägtransportområdet och skadat sig, utan att något fordon i rörelse varit inblandat. Den höga andelen skadade gör att beskrivningen av insatsområdet fokuserar på skador i samband med fallolyckor. Olyckstypen ingår inte i de olyckor som enligt officiell statistik definieras som vägtrafikolycka men är alltså i särklass den största trafikantgrupp som skadas allvarligt i vägmiljön.

Sedan 2020 finns ett mål som tagits fram inom ramen för den nationella samverkan som sker i *Gruppen för Nollvisionen i samverkan* (GNS Väg) som anger att antalet allvarligt skadade till följd av fallolyckor inom vägtrafiken ska minska med 25 procent mellan år 2020 och 2030. Kvinnor är överrepresenterade i dessa olyckor och vid 50 års ålder är det dubbelt så många allvarligt skadade kvinnor som män, vidare ökar andelen skadade kvinnor ytterligare med stigande ålder.²² Med en succesivt ökad andel äldre i befolkningen är det således en mycket viktig åtgärd att göra miljöer säkrare och tryggare för gående så att antalet allvarligt skadade samtidigt kan minska, så som skett inom biltrafiken.

22 [VTI, Oskyddade trafikanters inblandning i olyckor och deras skadeutfall: en jämförande studie mellan fotgängare, cyklister, mopedister och motorcyklister, VTI 1133 \(2022\)](#)



Vad behöver göras?

I detta kapitel beskrivs åtgärder för att öka säkerheten för gående. Åtgärderna är indelade i fem områden:

- infrastruktur – utformning och hastighet
- infrastruktur – drift och underhåll
- kunskap och beteendepåverkan
- säkrare fordon
- forskning och innovation.

Infrastruktur – utformning och hastighet

Av de cirka 30 gående som omkommer i trafikolyckor varje år, sker de flesta dödsfall i kollisionolyckor med biltrafik. Hastigheten och storleken på fordonet är de mest betydelsefulla faktorerna för risken för olyckor och skador vid påkörningar. Påbackningsolyckor vid parkeringsplatser står också för en betydande andel.²³ För att förebygga kollisionolyckor mellan gående och fordon behövs förändringar i väg- och gatumiljön. Exempel på åtgärder är att anpassa hastigheterna, begränsa trafiken eller separera färdsetten.

23 [Amin, K. Reversing accidents involving pedestrians: an epidemiological investigation and cluster analysis using a novel database derived from Swedish National Register data \(2024\)](#)

Gaturummet kan med fördel disponeras om, då kan mer utrymme ges till de aktiva färdställen. Trafiksäkra utformningar av gångpassager som upphöjt övergångsställe eller planskildhet är viktiga åtgärder. En hastighetsgräns på 30 km/tim kan vara lämplig åtgärd eller att utöka nätet av gånggator, gångfartsområden eller andra typer av gator med låga hastigheter.

Flera åtgärder som oftast genomförs som tillgänglighetsåtgärder för personer med funktionsnedsättning har potential att bidra till minskat antal fallolyckor. Det gäller exempelvis kontrastmarkeringar vid trappor och andra nivåskillnader, väl utformade handledare i trappor, sittplatser för möjlighet till vila samt ramper.

Infrastruktur – drift och underhåll

Fallolyckor är ett tydligt urbant trafiksäkerhetsproblem i Sverige och 80 procent av alla fallolyckor sker på enbart 5 procent av vägnätet.²⁴ I Sverige är risken att falla ungefär tre gånger högre under vintern och isiga och snöiga förhållanden bedöms vara en orsakande faktor bakom drygt 50 procent av alla skador bland fotgängare. Det är alltså en betydande del av fallolyckorna som beror på snö/is-halka. Siffran skiljer sig dock åt över landet. Kostnaden för fallolyckor uppgår till 21,8 miljarder kronor årligen baserat på ASEK, 2017 års prisnivå och Strada-sjukvård.²⁵ Kostnaderna för vinterväghållning för fotgängare är svårt att få uppgifter om men väsentligt lägre än skadekostnaden och uppskattas, utifrån den data som finns, vara mindre än en tjugondel.

Snöröjning och halkbekämpning bör i första hand prioriteras på gångbanor och gångstråk med mest gångtrafik, samt på vägar som leder till kollektivtrafik, daglig service, vårdinrättningar och skolor. Det är viktigt att snön röjs snabbt efter ett snöfall för att förhindra packad snö och isbildning. Att sanda och salta gångytor före halka uppstår, särskilt vid väderomslag, minskar risken för fallolyckor. Effektiv vinterdrift kräver rätt utrustning för gångytor samt att maskinförarna har utbildning och kunskap om gångtrafikanternas behov, och inte minst ett uppföljningssystem samt system för felanmälan. Till detta hör även tydlig information och klara ansvarsförhållanden mellan kommun, fastighetsägare och Trafikverket.

Teknik för vägväderstationer som hittills mest använts utmed bilvägnätet har blivit billigare. Fler vägväderstationer även utmed gång- och cykelbanor kan bidra till att halkbekämpningen blir bättre även för fotgängare och cyklister. De kan också användas för att identifiera de enstaka dagar på året med förhållanden då majoriteten av fallolyckorna sker enligt skadedata, och varningar kan vara aktuellt. Ett annat sätt att minska halkrelaterade fallolyckor som ger stor nytta är att bygga in värmeslingor på platser där många rör sig.

24 [Ceccato, V., Patterns of Traffic Accidents Among Elderly Pedestrians in Sweden \(2019\)](#)

25 [VTI, Kunskapsöversikt om fotgängare Fokus på kostnader för vinterväghållning och skadade samt automatiserad räkning, 2024:4](#)

Beläggingsmaterialet har betydelse samt dess lutning och dränerande egenskaper påverkar risken för stående vatten som kan bli isfläckar. När våren kommer är det viktigt att ta upp sand och grus tidigt för att minska risken för halka, men också för att undvika att det under torra vårdagar bildas höga halter av partiklar (PM10). Det är också viktigt att snabbt åtgärda sprickor, lösa plattor, sättningar och håligheter. Bra belysning kan även ha betydelse både för att fotgängare ska synas men också att de ska se hinder.

Flertalet av dessa åtgärder är också viktiga för att öka säkerheten för cyklister som beskrivs i avsnitt 7 Åtgärder för säker cykling.

Kunskap och beteendepåverkan

Fallolyckor vintertid kan minskas genom att trafikanterna i högre utsträckning använder greppvänliga vinterskor och broddar. I 2024 års enkät "Allmänhetens syn på trafiksäkerhet"²⁶, svarar 11 procent att de alltid eller nästan alltid använder broddar eller skor med dobbor om det förekommer halka när de går. Användningen ökar med stigande ålder och uppgår som högst till 35 procent bland medborgare i åldern 75–84 år. Skillnaderna märks även tydligt mellan kvinnor och män där användandet av broddar eller skor med dobbor används mer frekvent av kvinnor.

Det finns en svensk standard för testning av skosulors grepp på is. Testmetoden mäter effekten av sulans material, mönster och design på konventionella sulor utan spikar, metalldubbar eller liknande. Branschen använder ordet greppvänlig eftersom det inte går att helt garantera att man aldrig halkar med de säkrare sulorna. Skotillverkare kan testa och märka sina produkter enligt SS 657177. Syftet är att branschen på så sätt ska kunna utveckla bra skosulor för vinterväglag. Metoden gör det också möjligt för exempelvis försäkringsbolag och aktörer inom konsumentvägledning att genomföra konsumenttester.

Ungefär hälften av alla gångtrafikanter omkommer i gryning, skymning eller mörker. I enkätsvaren i samma undersökning angav en större andel att de har reflexer vid promenad på ej belyst väg än på belyst väg, 39 procent jämfört med 22 procent, och svaren indikerar att det är dubbelt så vanligt att kvinnor använder reflexer. Många olyckor med gående i mörker inträffar i tätbebyggda områden med tänd gatubelysning. Gatubelysningen räcker alltså inte för att man ska synas. Det är också viktigt att gående och cyklister använder reflex.

Många aktörer kan hjälpas åt med förebyggande information till medborgare men också till beslutsfattare om den samlade kostnaden och hur samhället kan bidra. Trafikverket har tagit fram underlag som stöd till kommuner, regioner och organisationer som arbetar med beteendepåverkan för ökat säkert aktivt

²⁶ [Trafikverket, Allmänhetens syn på trafiksäkerhet – Resultat från Trafiksäkerhetsenkäten 2024](#)

resande riktad till medborgare och trafikanter. Materialet innehåller en idéskrift²⁷ med goda exempel och viktiga framgångsfaktorer, samt en handbok²⁸ för planering och genomförande av kommunikationsinsatser.

Säkrare fordon

Säkerhetsutvecklingen för bilar (personbilar, lastbilar och bussar) är viktig för säkerheten för oskyddade trafikanter till exempel genom förbättrade möjligheter till detektion, autobroms samt mer förlåtande fordonsfronter. Annan viktig utrustning är den som kan förhindra skador på cyklister och fotgängare i samband med kollision med svängande tunga fordon. Det är också viktigt att kunna förhindra olyckor i samband med backande fordon. Krav på dessa system behöver fortsatt utvecklas och bör beaktas i samband med upphandling av fordon i verksamheten. Tester och krav utvecklas exempelvis inom EuroNCAP som konsumenttestar bilars egenskaper.

Forskning och innovation

Fotgångarolyckor, och i synnerhet fallolyckor, är ett fält som bör uppmärksammas tydligare. Det behövs bland annat mer kunskap om hur fall sker och hur fotgängare beter sig innan ett fall. Det behövs också ett större helhetstänk kring skadepreventionsstrategier och hur stadens offentliga miljöer bör utformas samt driftas och underhållas. Nya effektiva åtgärder behöver utvecklas. I dagsläget ligger fokus i stor utsträckning på mindre justeringar, i stället för att först utgå från fotgängares behov i planeringen och därefter anpassa för motorfordon. Kunskapen behöver också öka om hur utformningen av beläggingsmaterial, möblering och belysning kan utvecklas så att den både uppfyller höga krav på stadens gestaltning och samtidigt säkerställer god säkerhet, tillgänglighet och trygghet för cyklister och gående.

I avsnitt 11 listas åtgärder från deltagande aktörer inom det prioriterade insatsområdet Säker gångtrafik. Fotgängare och cyklister har flera gemensamma behov och rör sig ofta i samma miljöer, vilket gör att vissa åtgärder tydligt adresserar båda färdssätten. Åtgärder som förbättrar säkerheten för båda grupperna redovisas därför under ett gemensamt avsnitt ”Åtgärder – säker cykling/säker gångtrafik”.

27 [Trafikverket, Uppmuntra till säkert aktivt resande, 2024:156](#)

28 [Trafikverket, Kommunera om säkert aktivt resande, 2025:098](#)

9. Åtgärder för att förebygga suicid

I januari 2025 lanserade regeringen en ny nationell strategi inom området psykisk hälsa och suicidprevention som heter ”Det handlar om livet”.²⁹ Den nationella strategin ska ge en långsiktig inriktning för arbetet under perioden 2025 till 2034, grundat på en tvärssektoriell ansats som skapar förutsättningar för en gemensam riktning för hela samhället i arbetet med psykisk hälsa och suicidprevention. I samband med lanseringen gavs uppdrag till Folkhälso-myndigheten och Socialstyrelsen att samordna, stödja och följa upp den nationella strategin. Trafikverket fick tillsammans med ytterligare myndig-heter i uppdrag att medverka i arbetet bland annat genom att ta fram en myndighetsgemensam handlingsplan.

Varje år dör omkring 1 500 personer i suicid i Sverige³⁰. Nära 10 procent av dessa dödsfall inträffar i transportsystemet och inkluderar hopp från broar. Ungefär var tionde dödsfall i vägtrafiken beror på suicid, vilket innebär cirka 30 dödsfall per år. Utöver detta inträffar cirka 20 dödsfall årligen till följd av hopp från broar.

Suicid i transportsystemet är en viktig fråga ur ett folkhälsoperspektiv. Utöver lidande för individer som plågas av suicidtankar medför varje suicid ett lidande för närstående. Det påverkar också grupper som ofrivilligt blir en del av andras suicid, exempelvis yrkesförare, polis och räddningstjänst. Det förekommer även att andra trafikanter förolyckas eller skadas i suicidala fordonskollisioner, utöver personer som dör genom suicid. Suicid ger även samhällsekonomiska konsekvenser och en betydande påverkan på transport-systemet.

Sedan 2020 finns ett aktörsgemensamt mål framtaget inom ramen för den nationella samverkan som sker i Gruppen för Nollvisionen i samverkan (GNS Väg) om att antalet suicid inom vägtransportområdet, inklusive hopp från bro, ska minska mellan år 2020 och 2030. Målet är för närvarande inte kvantifierat, men kommer att följas upp med samma systematik som regeringens etappmål för dödsfall till följd av olyckor inom vägtrafiken.

29 [Regeringen, Det handlar om livet - nationell strategi inom området psykisk hälsa och suicidprevention \(2024\)](#)

30 Siffran inkluderar säkra och osäkra suicid. Säkra självmord de fall där inget tvivel råder om att avsikten varit att ta sitt liv, medan klassificeringen osäkra självmord används när man är osäker på uppsåtet bakom dödsfallet. Man får en underrapportering av självmord om man väljer att räkna bara säkra diagnoser. Ca 70–75 procent av de osäkra självmorden har efter psykologiska undersökningar skattats som självmord. Därtill finns det en underrapportering av självmord som istället rubriceras som olycksfall eller sjukdom. År 2024 inträffade 1230 säkra suicid och 223 osäkra. (Källa: Nationellt centrum för suicidforskning och prevention samt Socialstyrelsens dödsorsaksregister)

Vad behöver göras?

I detta kapitel beskrivs åtgärder för att minska antalet suicid i vägtransport-systemet. Åtgärderna är indelade i tre områden:

- infrastrukturåtgärder
- kunskapshöjande åtgärder och samverkan mellan aktörer
- utredning och forskning.

Infrastrukturåtgärder

Tre kollisionstyper utmärker sig när det gäller suicid inom vägtrafiken: singelkollisioner, möteskollisioner och kollisioner mellan fotgängare och motorfordon. En stor del av suicidfallen med fotgängare inträffar inom tätort eller tätortsnära områden på vägar med hastighetsbegränsningen 80 km/tim eller högre, oftast på motorvägar eller 2+1-vägar med relativt höga trafikflöden.

Hopp från broar sker framför allt i tätort eller tätortsnära områden. Höga broar är särskilt utsatta men även broar över vägar med höga hastigheter och höga trafikflöden. För de senare är det vanligtvis inte fallhöjden som orsakat de dödliga skadorna utan de efterföljande påkörningarna av fordon.



Det finns effektiva åtgärder för att förhindra och försvåra suicid i vägtrafikmiljö. Ett bra utformat hoppsskydd på en bro tar bort i stort sett alla dödsfall. Att sätta upp intrångsskydd i form av stängsel eller bullerskydd längs vägar förhindrar fotgängare att ta sig ut i vägen. Åtgärder som främst är till för att minska antalet olycksfall inom vägtrafiken bidrar även till att förhindra suicid, till exempel mitträcken och rensning av fasta objekt i vägarnas sidoområden eller uppsättning av vägräcken. Denna typ av åtgärder beskrivs i avsnitt 5 Åtgärder för rätt hastighet.

Kunskapshöjande åtgärder och samverkan mellan aktörer

En ökning av den psykiska ohälsan och andra bakomliggande riskfaktorer i samhället skulle sannolikt leda till fler suicid inom transportsystemet om inga åtgärder vidtogs. Det är en utmaning att inkludera suicidprevention i ordinarie trafiksäkerhetsarbete. Suicidprevention är för många aktörer ett relativt nytt och komplext område där man har svårt att se på vilket sätt man kan bidra. Kunskapen inom området behöver öka hos berörda myndigheter och aktörer. Det är till exempel angeläget att kommunerna blir medvetna om suicidproblematiken och hur de genom åtgärder i trafikmiljön kan bidra till att förhindra suicid. Samverkan inom kommunens olika ansvarsområden blir viktig i detta sammanhang. Även samverkan mellan aktörer är betydelsefull. Det kan exempelvis handla om hur man ska hantera personer som återkommande söker sig till transportsystemet och uttrycker suicidavsikt, eller om att redan i tidiga skeden av stadsplaneringen säkerställa att nya riskmiljöer för suicid inte byggs in i systemet.

Forskning och innovation

Det finns ett fortsatt behov av ny kunskap och forskning om suicidprevention och metoder för att förebygga suicid i transportsystemet. Det innebär att forskning kan behöva initieras och utvärderas. Befintliga nationella och internationella forskningsresultat kan behöva implementeras. Omvärldsbevakning är nödvändigt för att fånga upp forskningsbehov och -resultat.

I avsnitt 11 listas alla åtgärder från deltagande aktörer inom det prioriterade insatsområdet Suicidprevention.

10. Åtgärder inom ledarskap för säker vägtrafik

Ansvar för att trafiksäkra sina verksamheter åligger ledarskapet utifrån både ett arbetsmiljö- och ett hållbarhetsansvar.

De flesta företag, organisationer och myndigheter genererar resor och transporter. Det innebär att verksamheterna också påverkar trafiksäkerheten – för de egna medarbetarna, för kunder och leverantörer och för samhället i stort. Trafiksäkerhet är en hållbarhetsfråga och ingår i de globala hållbarhetsmålen Agenda 2030.

Arbetsgivare har också ett lagstadgat ansvar enligt Arbetsmiljölagen (AML) (1977:1160) att systematiskt förebygga och följa upp skador och olyckor, inte bara ”innanför grindarna” utan även ute på vägarna. Det handlar inte bara om yrkeschaufförer, utan om alla som oavsett färdmedel förflyttar sig i tjänsten, till exempel hantverkare eller anställda inom hemtjänsten. För att minska antalet omkomna och skadade i trafiken behöver arbetsgivare ta ett större ansvar och förebygga riskerna på ett mer systematiskt sätt.

Varje år omkommer ca 60–70 personer i arbetsrelaterade trafikolyckor i Sverige vilket är nästan en tredjedel av dödsfallen i vägtrafiken. I denna siffra inkluderas tredje part dvs dödsolyckor där en privatperson kolliderar med exempelvis en tung lastbil. Inkluderas resor till och från arbetet blir siffran ännu högre.

Trafiksäkerhet som en arbetsmiljöfråga lyfts även på den internationella agendan. I deklARATIONEN från den globala ministerkonferensen om trafiksäkerhet i Marocko 2025³¹, lyfts organisationers ansvar för trafiksäkerheten tydligt när det gäller arbetsgivaransvaret, men också när det gäller att integrera trafiksäkerhet som en naturlig del i deras värdekedjor.

Övergripande åtgärder som relaterar till flera av de prioriterade insatsområdena, eller är av förutsättningsskapande karaktär, har sorterats in under detta område, exempelvis åtgärder som rör regelgivning, forskning, utveckling och fordonssäkerhet.

31 [4th Global Ministerial Conference on Road Safety](#)

Vad behöver göras?

I detta kapitel beskrivs åtgärder inom det prioriterade insatsområdet ledarskap för en säker vägtrafik. Åtgärderna är indelade i fyra områden:

- trafiksäkra fordon, resor och transporter
- kunskapshöjande åtgärder och beteendepåverkan
- samverkan mellan och inom aktörer
- forskning och innovation.

Trafiksäkra fordon, resor och transporter

Det är arbetsgivarens ansvar att skapa förutsättningar för att trafikregler kan följas, att anställda till exempel är bältade och följer hastighetsgränser samt upprätthåller en nolltoleranspolicy för alkohol och droger. Arbetsgivaren ska också säkerställa att såkrast möjliga fordon används, att åtgärder följs och förbättringar genomförs. I de fall som anställda cyklar i tjänsten ska arbetsgivaren se till att cyklingen sker säkert. Detta innebär bland annat att cyklarna behöver servas med jämna mellanrum och vara utrustade med rätt belysning, reflexer och vid behov vinterdäck. Arbetsgivaren kan också krävställa hjälm-användning. Arbetstagaren har också ett ansvar att följa både trafikregler och de instruktioner och regler som arbetsgivaren tar fram.

Beställare har ofta inflytande över flera förutsättningar för hur resor och transporter planeras och genomförs, exempelvis vad gäller leveranstider, tidsfönster och planeringshorisont. Därför är det också centralt att säkerställa att uppställda krav följs upp på ett strukturerat och konsekvent sätt.

Fordons krockssäkerhet är en parameter som ökar chansen att överleva en trafikolycka och är något som bör finnas med i arbetsgivarens åtgärder för att förebygga risker i trafiken. Cirka 60 procent av personbilarna köps av juridiska personer, och därför är det viktigt att påverka dessa inköp genom att ställa krav på säkra fordon. Genom ny teknik kan fordonsindustrin i större utsträckning tillhandahålla fordon som stödjer att förarna följer trafikreglerna, exempelvis genom geofencingteknik där fordonen inte överskrider hastighetsgränserna.

Det är även viktigt att säkerställa att den yrkesmässiga trafiken använder fordon som är utrustade med nykterhetsstödande teknik, vilket även beskrivs i avsnitt 6 Åtgärder för nykter trafik. Både beställare och utförare av resor och transporter behöver ta ett större ansvar för att säkerställa detta. Att införa alkoholås eller annat nykterhetsstödande system är både ett led i verksamhetens trafiksäkerhetsarbete och i arbetsmiljöarbetet. Allt fler organisationer ställer krav på alkoholås vid upphandling av transporter, persontrafik eller entreprenader. Utöver alkoholås finns även möjligheten att arbeta med alkoskåp eller med alkobommar.

Det går för fort i trafiken och hastighetsefterlevnaden är därför central. Att kollidera mot ett tyngre fordon utgör en större risk, därför är ökad



hastighetsefterlevnad för den tunga trafiken särskilt viktig. Genom både kravställande vid upphandling och uppföljning av transporter kan aktörer bidra till ökad hastighetsefterlevnad och därmed ökad trafiksäkerhet. Utöver att ökad hastighetsefterlevnad bidrar till en bättre arbetsmiljö för de som har trafiken som arbetsplats, bidrar det också till minskade utsläpp, minskat buller, ökad trygghet för oskyddade trafikanter och minskade drivmedelskostnader.

I föreskrifterna om systematiskt arbetsmiljöarbete (AFS 2023:1) finns regler för hur arbetsgivare ska arbeta med arbetsmiljön. När trafiksäkerhet är en arbetsmiljörisk ska den behandlas som en sådan. Detta innebär att arbetsgivaren, i sin arbetsmiljöpolicy, behöver göra klart hur arbetet ska gå till för att åstadkomma en så god trafiksäkerhet som möjligt. Dessa åtgärder bör vara konkreta och lätta att följa upp. Ett systematiskt trafiksäkerhetsarbete innebär långsiktiga förbättringar genom analys, planering, åtgärder och uppföljning. Det kan baseras på standarder som ISO 39001, hållbarhetscertifieringen Fair Transport för tung trafik eller Säker Grön Taxi.

Kunskapshöjande åtgärder och beteendepåverkan

Allt fler arbetsgivare och organisationer har under senaste åren initierat ett arbete för att trafiksäkra sin verksamhet, exempelvis genom att använda Trafiksäkerhetslyftet³² som är ett stödmaterial framtaget av Sveriges Kommuner och Regioner (SKR) för kommuners systematiska trafiksäkerhetsarbete och FIA Road Safety index³³ som är ett verktyg för att mäta och rapportera organisationers trafiksäkerhetsarbete.

Trafikverket har tagit fram vägledningar³⁴ för arbetsgivare och beställare som stöd för hur man kan arbeta för att trafiksäkra sin verksamhet, som bland annat innehåller förslag till kunskapshöjande åtgärder och hur man kan få till beteendeförändringar.

Det är viktigt att öka medvetenheten hos företag, organisationer och myndigheter om att trafiksäkerhet är en central arbetsmiljöfråga. Alla aktörer som genererar resor och transporter har ett delat ansvar att bidra till förbättrad trafiksäkerhet, både för sina egna medarbetare, kunder och leverantörer samt för samhället i stort. Det organisatoriska ledarskapet har därmed en central roll för att främja trafiksäkerhet – särskilt inom verksamheter där medarbetare kör i tjänsten eller där transporter är en integrerad del av arbetsmiljön.

Ledningen spelar en avgörande roll för att främja trafiksäkerhet inom en organisation. Genom att tydligt visa att trafiksäkerhet är en prioriterad fråga – inte bara i policydokument utan även i vardagliga beslut – kan ledningen påverka och forma organisationens kultur i rätt riktning. Ett systematiskt trafiksäkerhetsarbete, som inkluderar införande och uppföljning av rutiner såsom körpolicyer, riskbedömningar, återkoppling på kördata samt användning av säkerhetsutrustning, är centralt för att minska trafikrelaterade risker. Dessutom är det viktigt att ledare stimulerar en öppen och lärande kultur, vilket skapar bättre förutsättningar för att hantera risker, rapportera tillbud och utveckla säkrare arbetsmetoder. Chefer och arbetsledare har också en viktig symbolisk funktion som förebilder – när de själva följer säkerhetsrutiner och visar respekt för trafikregler, bidrar de till att forma medarbetares beteenden på ett positivt sätt.

Samverkan mellan och inom aktörer

En integrerad och samordnad insats på olika nivåer är nödvändig för att säkerställa ett effektivt, långsiktigt hållbart och anpassat trafiksäkerhetsarbete som stödjer både globala mål och lokala förhållanden. Även Stockholmsdeklarationen betonar vikten av samverkan mellan offentlig sektor, näringsliv, akademi och andra aktörer för att främja en positiv utveckling.

32 [Trafiksäkerhetslyftet via SKR](#)

33 [FIA ROAD SAFETY INDEX – Federation Internationale de l'Automobile](#)

34 [Trafikverket, Så trafiksäkras ni verksamheten](#)

Samverkan är viktig på flera nivåer för att effektivt förbättra trafiksäkerheten. På internationell nivå möjliggör samarbeten kunskapsutbyte, forskning och utveckling av beprövade metoder samt harmonisering av standarder, samtidigt som de stöder globala initiativ som FN:s hållbarhetsmål och Stockholmsdeklarationen³⁵.

På nationell nivå är samordning mellan myndigheter, branschorganisationer och näringsliv avgörande för att skapa enhetliga strategier, lagstiftning, regelverk och för att säkerställa uppföljning.

Regional nivå ansvarar för att anpassa nationella strategier efter lokala förutsättningar och genomföra riktade insatser mot specifika trafikutmaningar. Slutligen på lokal nivå, är samverkan mellan kommuner, arbetsgivare, trafikanter och civilsamhälle central för att implementera och följa upp trafiksäkerhetsåtgärder, där lokal förankring bidrar till ökad acceptans och engagemang.

Forskning och innovation

Det finns ett fortsatt behov av ny kunskap och forskning om ledarskap inom vägtrafiken men även nya metoder för att öka kunskapen hur ledarskapet på bästa sätt kan bidra i vägtransportsystemet. Det krävs också kunskap om samhällets olika processer och hur samhällets olika aktörer verkar och interagerar med varandra i syfte att nå hållbarhetsmål generellt och mer specifikt Nollvisionen.

I avsnitt 11 listas alla åtgärder från deltagande aktörer inom det prioriterade insatsområdet Ledarskap för säker vägtrafik.

35 [Stockholm Declaration - Regeringen.se](https://www.regeringen.se/stockholm-deklaration/)



11. Aktörernas åtgärder för en säker vägtrafik

I detta avsnitt redovisas de deltagande aktörernas åtgärder. Dessa har kategoriserats utifrån de sex prioriterade insatsområdena. Varje insatsområde delas i sin tur in i de åtgärdsområden som beskrivs i avsnitt 5-10. Notera att många åtgärder berör flera insatsområden, men att de endast redovisas under ett av dem.

Fotgängare och cyklister har flera gemensamma behov och rör sig ofta i samma miljöer vilket gör att vissa åtgärder tydligt adresserar båda färdssätten. Åtgärder som förbättra säkerheten för både cyklister och gående redovisas därför under ett gemensamt avsnitt "Åtgärder - säker cykling/säker gångtrafik".

Åtgärder - rätt hastighet

Här listas åtgärder för rätt hastighet. Observera att många åtgärder rör flera insatsområden men är bara beskriven under ett insatsområde. Ett tips är att använda "sökfunktionen" för att hitta fler åtgärder som berör det du är intresserad av.

Anpassade hastighetsgränser

Kommuner och regioner

1. Göteborgs stad ställer om och sänker hastighetsgränserna från 50 till 30 och 40 km/tim inom tätbebyggt område. Nya hastighetsgränser bidrar till ökad trafiksäkerhet, minskat buller, trevligare gaturum, bättre förutsättningar för god gestaltning och grönska i planeringsprojekt. Dessutom möjliggör sänkta hastigheter för fler att gå och cykla vilket även kan leda till minskat vägtrafikarbete som i sin tur ökar trafiksäkerheten om färre fordon rör sig på gatorna.

2. Göteborgs stad genomför hastighetsbegränsning 30 km/tim vid skolor i samverkan med Program för nya hastighetsgränser. Samtidigt ses den fysiska gatumiljön över för att stödja låg hastighet.

3. Stockholms stad fortsätter arbetet med hastighetsöversynen och inför 30, 40, 60 och 80 km/tim på stadens huvudvägnät fram till år 2027.

4. Västra Götalandsregionen har initierat en ÄVS/utredning kopplat till Rätt hastighet i tätort. Andelen säkra statliga regionala gator i tätbebyggt områden inom Västra Götaland är endast 35 procent jämfört med Sverigesnittet på 51 procent. Utredningen syftar till att hitta åtgärder för att förbättra trafiksäkerheten i mindre tätorter, framförallt för gående och cyklister.

Infrastruktur - skadereducerande och hastighetsstödjande utformning

Myndigheter

5. Trafikverket fortsätter med utbyggnaden av mötesseparerade vägar inom det nationella stamvägnätet. Preliminärt beräknas ca 25 mil väg förses med mittseparering under 2026–2028.

6. Trafikverket genomför trimningsåtgärder i form av riktade trafiksäkerhetsåtgärder inom det nationella stamvägnätet, bland annat räckesåtgärder, sidoområdesåtgärder, mitträffling och korsningsåtgärder. Trafikverket kommer även att arbeta med att utveckla skräddarsydda trafiksäkerhetsåtgärder och effektivare arbetssätt i syfte att öka säkerheten på statliga vägar. I Trafikverkets förslag till nationell plan för transportinfrastruktur för 2026–2037 föreslås 12 miljarder kronor till trimningsåtgärder i form av riktade trafiksäkerhetsåtgärder inom väg.

Kommuner och regioner

7. Malmö stad genomför hastighetsdämpande åtgärder vid övergångsställen och cykelöverfarter på huvudgatunätet och på skolvägar. Cirka 10 platser per år. (Åtgärden berör även *Säker cykling/säker gångtrafik.*)

8. Malmö stad testar att införa tätortsportar på två platser under 2026 genom olika typer av fysiska ombyggnader samt en regleringsåtgärd. Syftet är att tydligare uppmärksamma trafikanter på att hastighetsgränsen sänks. Före- och eftermätningar av hastigheterna kommer att göras för att utvärdera effekten av tätortsportarna.

9. Stockholms stad fortsätter att anpassa utvalda gator och platsers utformning och hastighetsgräns till oskyddade trafikanters behov, i syfte att öka platsens attraktivitet, säkerhet och trygghet.

10. Stockholms stad fortsätter att genomföra hastighetsdämpande och hastighetsreducerande åtgärder på prioriterade platser. Åtgärderna sker främst i samband med arbetet med förändrade hastighetsgränser, säkra skolvägar samt förbättrad infrastruktur för gående och cyklister.

11. Stockholms stad kommer att göra en översyn kring vägmålning som omfattar; arbetsrutiner, arbetsmetoder samt vägmålningens utformning och hållbarhet. Arbetet inleds med målning av nötta 30-symboler utanför skolor. Fokus kommer även ligga på underhållsmålning av övergångsställen.

12. Umeå kommun arbetar för att öka säkerheten och tryggheten för barn på väg till skolan, bl a genom hastighetsdämpning vid skolor och förbättrat gång- och cykelvägnät. Genom dialog och enkäter med elever och rektorer inhämtas barnens perspektiv, vilket ger värdefull kunskap för tryggare skolvägar. (Åtgärden berör även *Säker cykling/säker gångtrafik.*)

13. Västra Götalandsregionen finansierar via den regionala infrastrukturplanen mötesseparering av det statligt regionala vägnätet med cirka 1 500 miljoner kronor under perioden 2026–2030. Fram till 2030 kommer cirka 18 kilometer mötesfri väg att färdigställas och öppnas för trafik.

14. Västra Götalandsregionen finansierar via den regionala infrastrukturplanen trimning och effektivisering i det statligt regionala vägnätet. Till trafiksäkerhetshöjande åtgärder avsätts cirka 900 miljoner kronor under perioden 2026–2030, exempelvis korsningsåtgärder, passager för gående och cyklister, kurvvrättning och säkring av sidoområden.

Övervakning och kontroll

Myndigheter

15. Polismyndigheten kommer fortsätta att regelmässigt rapportera hastighetsöverträdelser.

16. Polismyndigheten avser att fortsätta genomföra insatser inom vägtrafiksäkerhetsområdet med fokus på hastighetsefterlevnad.

17. Trafikverket fortsätter etableringen av ATK (automatisk trafiksäkerhetskontroll) på minst 50 mil per år under perioden för aktionsplanen.

Hastighetsstödjande tekniska stödsystem och digitalisering

Myndigheter

18. Trafikverket kommer under perioden för aktionsplanen att arbeta för att möjliggöra realtidsinformation om pågående vägarbeten i syfte att sänka hastigheten i samband med arbete på väg, minska risken för allvarliga upphinnandelyckor och minska antalet påkörningar av TMA-skydd.

19. Trafikverket arbetar för att skapa förutsättningar för användning av digitala tjänster som ett verktyg för att skapa ett hållbart och säkert vägtransportsystem där anpassning av hastigheter är av central betydelse.

20. Transportstyrelsen och Trafikverket arbetar gemensamt för att skapa förutsättningar för maskinläsbara trafikregler som är en förutsättning för avancerade förarstödsystem och självkörande funktioner i fordon. Med trafikregler i maskinläsbart format kommer fordon kunna tolka och följa gällande regler på ett korrekt sätt vilket minskar risken för missförstånd och regelbrott i trafiken, vilket i sin tur bidrar till ökad trafiksäkerhet för alla trafikanter. Respektive myndighet ansvarar för att genomföra sina aktiviteter enligt uppdragets genomförandeplan (*Åtgärden berör även Ledarskap för säker vägtrafik.*)

Kommuner och regioner

21. Dalatrafik använder geofencing efter vissa vägsträckor och skolområden för hastighets-säkring. Ambitionen är att tillsammans med leverantörer öka antalet platser där geofencing används för hastighetssäkring.

22. Göteborgs stad samverkar med Renova samt Kretslopp och vatten för att bevaka utvecklingen och användarfall kopplat till geofencing. Målsättningen är att dela kunskap och korta ner ledtiden från projektidé till genomförande.

23. Malmö stad testar multisensorer i två korsningar på Bergsgatan för att bland annat mäta hastigheter och buller. Detta för att få en djupare kunskap om typer av fordon som överskrider hastighetsgränsen samt som står för störande ljud. Testet görs från hösten 2025 till hösten 2026.

24. Västra Götalandsregionen/Västtrafik uppmanar sina anlitade trafikföretag i kollektivtrafiken att använda tekniska hjälpmedel för att följa upp hastighetsöverträdelser, t.ex. GPS-baserad övervakning. Geofencing kan användas för att ge förarstöd att hålla gällande hastighetsgränser. (*Åtgärden berör även Ledarskap för säker vägtrafik.*)

Branschorganisationer

25. Mobility Sweden kommer under perioden att arbeta pådrivande för att utveckla internationella lagkrav kopplade till tekniska stödsystem som bl a syftar till ökad hastighetsefterlevnad.

Samverkan mellan aktörer

Myndigheter

26. Trafikverket fortsätter samverka med regioner samt bistår med stöd och underlag om behovet av trafiksäkerhetshöjande åtgärder inom vägtrafiken. (*Åtgärden berör även Säker cykling/säker gångtrafik.*)

27. Trafikverket för dialog och träffar vid behov överenskommelser med Polisen regionalt i syfte att utveckla, effektivisera och samordna arbetet för att bidra till ökad trafik-säkerhet inom det prioriterade insatsområdet hastighetsefterlevnad.

28. Trafikverket har för avsikt att genom samverkan med relevanta aktörer, öka fokus på ökad och säker gång- och cykeltrafik i tätortsmiljö med särskild inriktning på hastighetsbegränsning 30/40 km/tim. Målet är att få fler aktörer att engagera sig i frågan om att öka säkerheten för gående och cyklister. Preliminär start 2028–2030. (*Åtgärden berör även Säker cykling/säker gångtrafik.*)

Kunskapshöjande åtgärder och beteendepåverkan

Myndigheter

29. Polismyndigheten kommer att kombinera övervakningsinsatser med informationskampanjer för att öka effekten av övervakningen. Syftet är att få förare av motordrivna fordon följa hastighetsbegränsningarna.

30. Trafikverket bjuder in externa aktörer till kunskapshöjande webinarium om rätt hastighet.

31. Trafikverket erbjuder utbildningen "Nollvisionen och säkra hastigheter" som finns på Trafikverkets Lärplattform.

35. Umeå kommun använder hastighetsdisplayer och radarutrustning för att mäta hastighet och trafikflöden. Mätningarna sker både på permanenta platser och på platser som varierar utifrån inkomna synpunkter och behov. Resultaten används som underlag för att prioritera och genomföra hastighetsdämpande åtgärder.

36. Uppsala kommun avser att genomföra uppföljning av hastighetsefterlevnad via TomTom-data, samverkan med Polis, samt via slangmätning i syfte att identifiera bristande hastighetsefterlevnad och vidta lämpliga åtgärder.

Kommuner och regioner

32. Dalatrafik ställer krav på system för sparsam körning och löpande utbildning av personal, inklusive förarcertifiering, där trafiksäkerhet och sparsam körning är prioriterade områden.

33. Stockholms stad kommer analysera och dra lärdom från de mätningar och uppföljningar som genomförts inom stadens arbete med hastighetsplanerna samt i olika forum sprida kunskapen.

34. Umeå kommun genomför årligen trafikmätningar på huvudvägnät och lokalvägnät. Resultatet ligger till grund för prioriteringar och genomförande av hastighetsdämpande åtgärder.

37. Västra Götalandsregionen/Västtrafik ställer krav på att alla förare i kollektivtrafiken ska följa gällande hastighetsgräns. Hastigheten ska även anpassas vid särskilda förhållanden såsom dålig sikt, halt väglag, tät trafik eller när resenärer med särskilda behov transporteras. Hastighetsdata ska analyseras regelbundet och ligga till grund för förbättringsåtgärder. (*Åtgärden berör även Ledarskap för säker vägtrafik.*)

Ideella organisationer

38. Cykelfrämjandet kommer att driva frågan om att bashastigheten i svenska tätorter ska sänkas till 30 km/tim. Frågan kommer regelbundet att lyftas i opinionsbildningsarbetet - särskilt kopplat till att skapa bättre förutsättningar för att barn ska kunna cykla säkert. *(Åtgärden berör även Säker cykling.)*

39. M Sverige kommer att genomföra återkommande mätningar av motorfordons hastighetsefterlevnad vid skolor. Resultaten av mätningarna kommer att användas för att uppmärksamma vikten av ökad hastighetsefterlevnad särskilt vid skolor och i det pådrivande arbetet för att nödvändiga åtgärder vidtas såväl lokalt som nationellt. Under perioden för aktionsplanen kommer dessa mätningar/undersökningar att utvecklas.

40. MHF kommer att driva opinionsbildning för ökad användning av ISA i syfte att öka hastighetsefterlevnaden.

41. MHF träffar ungdomar för att informera och utbilda om vikten av rätt hastighet, bältesanvändning och rattfylleri, med fokus på ungdomar som kör A-traktorer. I samband med träffarna belyses även vikten av rätt hastighetsefterlevnad för alla fordonstyper, inklusive mc.

42. MHF genomför, tillsammans med andra aktörer, kommunikationsinsatser i syfte att öka bältesanvändningen och hastighetsefterlevnaden inom kollektivtrafiken.

43. MHF genomför, i samverkan med andra aktörer, hastighetsmätningar i syfte att öka hastighetsefterlevnaden hos olika trafikantgrupper.

44. NTF genomför årligen kommunikationsinsatser för ökad kunskap om hastighetens betydelse för trafiksäkerhet.

45. NTF engagerar sig aktivt i samhällsdebatten om hastighetsanpassning i olika trafikmiljöer, med särskilt fokus på att främja 30 km/tim som standard i tätortsområden.

46. NTF ger via webbsidan NTF Konsument information om säkra hastigheter.

47. SMC arbetar aktivt med att öka kunskapen om hastighetens betydelse och dess påverkan på trafiksäkerheten. Genom certifierade fortbildningskurser erbjuder SMC motorcyklister en strukturerad och kvalitetssäkrad vidareutbildning som stärker både riskmedvetenhet och körteknisk kompetens. Utöver detta informerar SMC löpande genom medlemstidning, webbplats och sociala medier för att främja ett ansvarsfullt körbeteende och välgrundade beslut i trafiken.

Forskningscentrum

48. Folksam kommer under 2026 att fortsatt driva projekt Rätt hastighet som startade 2025. I projektet tas ett underlag fram för att hjälpa kommuner att sätta säkra hastighetsgränser i tätbebyggda områden med mixade trafikantslag.

49. Folksam mäter årligen hastighetsefterlevnaden hos yrkestrafiken i ett antal svenska städer. *(Åtgärden berör även Ledarskap för säker vägtrafik.)*

Branschorganisationer

50. Håll Nollan kommer att genomföra hastighetsmätningar förbi vägarbetsplatser och kommunicera resultatet.

51. Svenska Taxiförbundet uppmantrar sina medlemsföretag att bidra till trafiksäkra resor genom att hålla rätt hastighet, i enlighet med de principiella riktlinjerna God taxitradition. *(Åtgärden berör även Ledarskap för säker vägtrafik.)*

52. Svenska Taxiförbundet fortsätter arbetet med att säkerställa att kraven för förbundets certifiering Säker Grön Taxi är i linje med senaste rön och rekommendationer för hastighetsefterlevnad. *(Åtgärden berör även Ledarskap för säker vägtrafik.)*

53. Sveriges trafikutbildares riksförbund (STR), ska, i samverkan med andra aktörer (bl a inom moped, mc, lastbil, buss) påverka beteende, t ex hastighetsefterlevnad och säkerhetsmarginaler, hos alla förare, både under och efter utbildning. *(Åtgärden berör även Ledarskap för säker vägtrafik.)*

54. Sveriges Åkeriföretag har kampanjen Rätt fart vid vägarbeten, med syfte att öka trafik-säkerheten vid vägarbeten och främja en bättre arbetsmiljö för de som arbetar vid och vistas på våra vägar. (*Åtgärden berör även Ledarskap för säker vägtrafik.*)

55. TRBs delägare satsar på trafiksäkerhetsmätningar och beteendepåverkan genom återkommande hastighetsmätningar. Hastighetsmätningarna utförs både genom gps med kontroller i data samt hastighetsmätningar ute i fält.

Forskning och innovation

Myndigheter

56. Transportstyrelsens körkortsavdelning genomför en studie avseende effekterna av myndighetens beslut om körkortsåterkallelse och varningar.

57. VTI har som mål att under perioden 2026-2030 öka antalet forskningsprojekt inom området hållbara hastigheter.

58. VTI verkar för att öka andelen forskningsprojekt som identifierar de åtgärder som har störst potential att uppnå målen om rätt hastighet. Angreppssättet innefattar forskningsbaserade utvärderingar och analyser av befintliga åtgärder (t ex ATK och hastighetsgränser) samt studier om hur nya åtgärder, som ännu inte finns på marknaden i större skala, påverkar hastigheten (t ex geofencing och upphandlingskrav på hastighetsefterlevnad.)

Kommuner och regioner

59. Uppsala kommun avser att följa upp hastighetsefterlevnad för kommunens fordon via elektroniska körjournaler inom forskningsprojektet Hastighetsuppföljning i verksamheter - datadrivet projekt utifrån kommunperspektiv (VTI). (*Åtgärden berör även Ledarskap för säker vägtrafik.*)

Forskningscentrum

60. SAFER Med hjälp av SAFER-plattformen initieras och samordnas forsknings- och samarbetsprojekt som kombinerar tekniska stöd-system, infrastrukturåtgärder och beteendepåverkan för att öka hastighetsefterlevnaden och stödja införandet av rätt hastighetsnivåer i hela transportsystemet.



Åtgärder - nykter trafik

Här listas åtgärder för nykter trafik. Observera att många åtgärder rör flera insatsområden men är bara beskriven under ett insatsområde. Ett tips är att använda ”sökfunktionen” för att hitta fler åtgärder som berör det du är intresserad av.

Nykterhetsstödande teknik

Myndigheter

61. Trafikverket ska genom sitt deltagande i Euro NCAP verka för ett införande av striktare krav för förarövervakningssystem i sina säkerhetsbedömningar. Dessa uppdateringar syftar till att inkludera detektering av förarens påverkan av alkohol och droger, utöver befintliga funktioner som övervakar trötthet och distraktion.

62. Trafikverket fördelar bidrag till aktörer som vill upprätta anläggningar för nykterhetskontroll i hamnar eller på andra ställen i anslutning till allmän trafik. Ansökningar tas emot löpande och statsbidrag beviljas så länge det finns pengar kvar för ändamålet.

Kommuner och regioner

63. Dalatrafik ställer krav på alkohol i alla fordon. Utandningsprov genomförs före start samt efter en rast längre än 30 minuter, alkoholiset nollställs inför varje förarbyte.

64. Stockholms stad fortsätter att ställa krav på att alkohol ska finnas i stadens egna fordon och i fordon som staden upphandlat för transport av personer med särskilda behov. Stockholms stad avser dessutom att se över möjligheterna att fler av stadens upphandlade resor och transporter ska inkludera nykterhets stödande teknik. (*Åtgärden berör även Ledarskap för säker vägtrafik.*)

65. Umeå kommun ställer höga trafik-säkerhetskrav på sina tjänstebilar och i avtal med exempelvis färdtjänst och skolskjuts. Alla personbilar har alkohol och fem stjärnor i Euro NCAP. Av kommunens cirka 700 fordon är omkring 400 uppkopplade mot ett system som följer körbeteende och körjournaler. Inom bland annat hemsjukvården och hemtjänsten är det rutin att personalen kör på halkbana, vilket bidrar till säkrare körning. (*Åtgärden berör även Ledarskap för säker vägtrafik.*)

66. Västra Götalandsregionens samtliga egna personbilar och lätta lastbilar utrustas med alkohol, totalt cirka 1400 fordon. Vid upphandlade transporter ställs krav på alkohol. (*Åtgärden berör även Ledarskap för säker vägtrafik.*)

Ideella organisationer

67. MHF är engagerade i arbetet med automatiserade nykterhetskontroller för att underlätta implementeringen av effektiva system för nykterhetskontroller som är personaleffektiva och rättssäkra.

Övervakning och kontroll

Myndigheter

68. Polismyndigheten avser att fortsätta genomföra insatser inom vägtrafiksäkerhetsområdet med fokus på nykterhet.

69. Polismyndigheten kommer vid varje kontrollkontakt med förare av motordrivna fordon att göra alkoholutandningsprov och bedöma eventuella symptom på drogpåverkan hos föraren.

70. Polismyndigheten avser att utföra alkoholutandningsprov på platser utspridda i tid och rum, och därigenom höja den upplevda upptäcktsrisken, för att en allmänpreventiv effekt ska uppnås.

71. Polismyndigheten genomför riktade kontroller och insatser vid specifika platser och tider där det finns ökad risk för att det förekommer onyktra förare.

Regioner

72. Västra Götalandsregionen/Västtrafik ställer krav på sina anlidade trafikföretag i kollektivtrafiken att ha en alkohol- och drog-policy som tillämpas i det dagliga arbetet. Trafikföretagen ska genomföra drogtester omfattande minst 10 procent av förarna årligen. Drogtesterna ska vara slumpvisa och oannonserade. Alla fordon som används ska vara utrustade med alkolås och all personal som framför ett fordon inom kollektivtrafik ska utföra ett andningsprov innan körning. (Åtgärden berör även Ledarskap för säker vägtrafik.)

Branschorganisationer

73. STR:s medlemsföretag utför alkoholkontroller riktat mot kunder vid varje utbildningstillfälle. (Åtgärden berör även Ledarskap för säker vägtrafik.)

74. STR avser att utreda möjligheter och förutsättningar för att genomföra narkotikakontroller riktat mot kunder vid utbildningstillfället. Ambitionen är att införa kontrollerna så snart detta är juridiskt, tekniskt, praktiskt och ekonomiskt möjligt. (Åtgärden berör även Ledarskap för säker vägtrafik.)

75. Svenska Taxiförbundet uppmanar sina medlemsföretag att ha tydliga rutiner för att säkerställa nykterheten hos sina förare. (Åtgärden berör även Ledarskap för säker vägtrafik.)

76. Sveriges Åkeriföretag uppmanar sina medlemsföretag att ha rutiner för hur de säkerställer nykterheten hos sina förare. (Åtgärden berör även Ledarskap för säker vägtrafik.)

Kunskapshöjande åtgärder och beteendepåverkan

Myndigheter

77. Polismyndigheten kommer att kombinera övervakningsinsatser med informationskampanjer för att öka effekten av övervakningen. Syftet är att få förare av motordrivna fordon att avstå från att köra onyktra på grund av risken att ertappas.

78. Trafikverket bjuder in externa aktörer till kunskapshöjande webinarium om nykter trafik samt tillhandahåller material till högstadie- och gymnasieskolor att använda i ordinarie verksamhet i syfte att motverka alkohol och narkotika i trafiken.

Kommuner och regioner

79. Dalatrafik ställer krav på att alla förare ska vara helt drogfria. Det säkerställs genom ett systematiskt förebyggande arbete som omfattar kontinuerlig utbildning och en tydlig drogpolicy. Slumpvisa alkohol- och drogtester genomförs på 25 procent av personalen per år.

80. Uppsala kommun avser att se till att ungdomar i grundskolan (åk 7-9) samt gymnasiet får ta del av Trafikverkets skolmaterial om alkohol och narkotika i trafiken.

Ideella organisationer

81. M Sverige planerar för att initiera en kampanj i syfte att påverka beslutsfattare och öka allmänhetens medvetenhet om riskerna med att blanda alkohol, droger och vissa läkemedel med bilkörning. Under perioden kommer arbetet att utvecklas.

82. MHF verkar för att kommuner och regionala upphandlare ställer krav på alkolås, eller motsvarande stödsystem för främjandet av nykter trafik vid upphandling av resor och transporter. (Åtgärden berör även Ledarskap för säker vägtrafik.)

83. MHF avser att genomföra olika kommunikationsinsatser för nykter trafik, bland annat Trafiknykterhetens dag och Ta Paus. MHF avser även att sprida budskapet inom egna kanaler så som TV-programmet Trafikdax samt information vid motorträffar och till unga som går trafikutbildningar. Särskilt fokus på trafiknykterhet för A-traktorer, motorcyklister samt övriga fordon.

84. MHF arbetar med kontinuerlig konsumentinformation till allmänheten samt upphandlingsstöd till myndigheter och företag när det gäller alkoholås, alkoholmätare och andra stödsystem som kan förhindra rattfylleri.

85. MHF verkar för en lagstiftning och rättspraxis som verkar förebyggande för rattfylleribrott. Det sker genom att stödja forskning på området via MHF:s trafiksäkerhetsfond och genom opinionsbildning i viktiga rättsfrågor, till exempel om straffansvar vid så kallad "eftersupning".

86. MHF verkar för att trafiknykterhet får en ökad prioritet inom folkhälsoarbetet. Att fler alkotester görs och att uppföljning görs för vidare vård och rehabilitering som kan förebygga rattfylleri.

87. MHF vill verka för att införa promillegräns för elsparkcyklar, detta finns redan i alla länder i Norden.

88. NTF sprider kunskap om riskerna med alkohol och droger i trafiken både i mötet med förtroendevalda, yrkesverksamma, ungdomar och äldre.

89. NTF ger via webbsidan NTF Konsument information om alkohol och droger i trafiken.

90. SMC samlar och sprider statistik baserat på dödade och svårt skadade på tvåhjulig motorcykel utifrån körkortsinnehav. SMC:s statistik visar att majoriteten av de påverkade som dödas på motorcykel saknar körkort och att en hög andel kör olagliga fordon.

91. Svensk Trafikmedicinsk Förening (STMF) anordnar återkommande utbildningar för läkare med särskild inriktning mot frågor av trafiksäkerhetsmässig betydelse som uppkommer i mötet mellan läkare och patient. Hit hör frågor om användning av alkohol, droger och vissa läkemedel samt funktionell påverkan pga sjukdom eller funktionsvariation.

92. Svensk Trafikmedicinsk Förening (STMF) bistår inom ramen för sina resurser med vetenskaplig expertis i frågor rörande alkohol, droger, läkemedel, sjukdom och funktionsvariation i relation till trafiksäkerhet.

Branschorganisationer

93. Svenska Taxiförbundet fortsätter verka för utökade nykterhetskontroller för förare vid Arlanda flygplats. (*Åtgärden berör även Ledarskap för säker vägtrafik.*)

94. TRBs delägare arbetar med olika insatser kring nykter trafik genom alkoholås och nykterhetskontroller.

Samverkan mellan aktörer

Myndigheter

95. Folkhälsomyndigheten har regeringens uppdrag att verka för nationell samordning inom ANDTS-området. Samordningen ska bland annat bidra till att minska skador av alkohol och narkotika där trafik är en arena.

96. Polismyndigheten bidrar till att påverka risken för återfall i rattfylleribrott genom att använda SMADIT-metoden.

97. Trafikverket för dialog och träffar vid behov överenskommelser med Polisen regionalt i syfte att utveckla, effektivisera och samordna arbetet för att bidra till ökad trafiksäkerhet inom det prioriterade insatsområdet nykter trafik.

Forskning och innovation

Myndigheter

98. Trafikverket genomför en kartläggning internt om Trafikverkets hantering av alkoholåkrav mot leverantörer/utförare avseende dispenser och eventuella avsteg inom dess verksamhet. Målet är att öka transparensen, säkerställa rättvisa, samt förbättra och utveckla befintligt krav och förenkla hanteringen. Resultatet kommer även användas i dialog med aktörer i syfte att stödja deras motsvarande arbete.

99. VTI har som mål att fortsätta vara en viktig forskningsaktör inom området Nykter trafik genom att bidra med kunskap som leder till förbättrade åtgärder för att förebygga och minska konsekvenserna av alkohol och droger i vägtrafiken.

100. VTI kommer under perioden för aktionsplanen att verka för att få forskningsfinansierade projekt som syftar till att kartlägga och följa upp problemets omfattning och konsekvenser för olika trafikantgrupper, utvärdera befintliga åtgärder och bidra med kunskap om hur detektionssystem för påverkade förare kan implementeras för att förebygga rattfylleri.

101. VTI vill under perioden 2026–2030 fokusera på hur olyckor med påverkade elsparkcyklister kan förebyggas samt utveckla metoder för datainsamling av påverkade bilförare (alkohol och droger) vilket behövs som underlag för att utveckla förarövervakningssystem. (*Åtgärden berör även Säker cykling.*)

Ideella organisationer

102. MHF arbetar för bättre verktyg för behöriga myndigheters kontroller av drog- påverkade förare, i form av snabbdrogtester. MHF leder SIS-arbetet med standarder för testutrustningarna. En standard för snabbtester tillsammans med guidelines är i framtagande. Denna skall sedan implementeras och tillämpas på ett effektivt sätt

103. Svensk Trafikmedicinsk Förening (STMF) stöder trafikmedicinsk forskning via sin forskningsfond. Årligen utdelas ett antal bidrag, huvudsakligen till yngre forskare.

Forskningscentrum

104. SAFER:s partners kan bidra genom att initiera och driva forsknings- och innovationsprojekt som utvecklar, testar och utvärderar tekniska lösningar och metoder för att upptäcka och förebygga alkohol- och drogpåverkan i trafiken, samt genom att skapa kunskap som stärker samverkan mellan aktörer för en nykter vägtrafik.



Åtgärder – säker cykling

Här listas åtgärder för säker cykling. Åtgärder som förbättra säkerheten för både cyklister och gående redovisas under ett gemensamt avsnitt ”Åtgärder – säker cykling/säker gångtrafik”.

Observera att många åtgärder rör flera insatsområden men är bara beskriven under ett insatsområde. Ett tips är att använda ”sökfunktionen” för att hitta fler åtgärder som berör det du är intresserad av.

Infrastruktur – utformning

Kommuner och regioner

105. Malmö stad genomför kapacitetshöjande åtgärder i cykelvägnätet och i synnerhet signal-korsningar för att öka framkomlighet och trafik-säkerhet för cyklister. Cirka 2-3 platser utreds och genomförs årligen.

106. Malmö stad inventerar övriga cykelbara passager för att på sikt ta fram förslag på åtgärdstyper.

107. Malmö stad kommer under perioden för aktionsplanen att bygga cykelgator på Södra Förstadsgatan Engelbrektskatan. En cykelgata är en gata där både cyklar och bilar är tillåtna men trafiken sker på cyklisternas villkor. Första byggstart sker under 2026. (Åtgärden berör även *Säker gångtrafik*.)

108. Stockholms stad fortsätter med utbyggnaden och upprustningen av stadens cykelvägnät, i syfte att öka säkerhet, trygghet och framkomlighet för alla cyklister.

109. Stockholms stad ska vidareutveckla sitt arbete med att förebygga olyckor mellan högersvängande motorfordon och cyklister. (Åtgärden berör även *Ledarskap för säker vägtrafik*.)

110. Stockholms stad ska inom ett pilotprojekt testa att använda AI-baserad inventering för att hitta brister i cykelvägnätet.

111. Umeå kommun arbetar för att öka andelen cykelvägar i huvudvägnätet som är separerade från biltrafik och fotgängartrafik. Målet 2030 är att 13000 meter cykelväg ska vara separerad från biltrafik och fotgängare.

112. Uppsala kommun avser att bygga ut och skapa ett mer finmaskigt cykelvägnät genom att bland annat anlägga fler separata cykelvägar, 1-2 platser per år.

Infrastruktur – drift och underhåll

Kommuner och regioner

113. Stockholms stad ska säkerställa att cyklisters behov säkras vid vägarbeten genom att ställa tydligare krav vid godkännande av trafikplaneringsplaner.

114. Stockholm stad sopsaltar nästan 27 mil cykelbana och ska utöka antalet sopsaltade primära cykelstråk i kommande upphandlingar.

115. Stockholms stad kommer att avsätta medel för reinvesteringsåtgärder på cykelbanor. Merparten av de avsatta medlen kommer att användas till beläggningsåtgärder.

116. Stockholms stad ska stärka stadens anlitade entreprenörers kunskap kring cyklisters behov.

Ideella organisationer

117. Cykelfrämjandet kommer att arbeta för att svenska väghållare ska bygga ut och bättre underhålla cykelinfrastrukturen runt om i Sverige. Detta kommer att ske genom att uppmuntra föreningens lokalkretsar att genomföra cykelvägsanalyser. (Åtgärden berör även säker gångtrafik.)

118. Cykelfrämjandet kommer under 2026, 2028 och 2030 att genomföra Cyklistvelometern – en granskning och jämförelse av hur cyklister upplever kommunen de cyklar i. (Åtgärden berör även säker gångtrafik.)

119. Cykelfrämjandet kommer under perioden årligen att genomföra Kommunvelometern – en granskning och jämförelse av kommuners satsningar på ökad, säker och attraktiv cykling. (Åtgärden berör även säker gångtrafik.)

Kunskapshöjande åtgärder och beteendepåverkan

Myndigheter

120. Folkhälsomyndigheten samverkar med transportmyndigheterna för att få fler att cykla på ett säkert sätt. Genom informationsinsatser uppmuntras fler att välja cykel och att cykla säkert, vilket minskar risken för allvarliga skador. Arbetet görs inom myndighetens uppdrag om Kraftsamling för mer rörelse 2026 samt upprättande av myndigheten Nationella kompetenscenter för fysisk aktivitet.

121. Trafikverket ansvarar för det Nationella cykelrådet inom vilket ett cykelbokslut arbetas fram vartannat år. Ett cykelbokslut tas fram under 2026. I cykelbokslutet ingår indikatorer och mått för ökad och säker cykling.

122. Trafikverket stödjer Kraftsamling för ökad cykelhjälsanvändning som samordnas av NTF. Syftet med kraftsamlingen är att få fler aktörer att engagera sig i frågan i syfte att öka säkerheten för cyklister. Kraftsamlingen planeras pågå 2026–2027.

Kommuner och regioner

123. Stockholm stad ska genomföra Cykelskola vid 15–20 skolor per år.

124. Stockholms stad ska påverka och informera invånare och aktörer om säker cykling samt cyklingens möjligheter genom kampanjer, samarbeten och samverkan.

125. Västra Götalandsregionen/Västtrafik driver projektet Vintercyklist som syftar till att göra det säkrare och enklare att cykla året runt. Projektet erbjuder årligen cirka 400 vinterdäck till deltagare från hela länet samt reflexväst för ökad synbarhet.

126. Västra Götalandsregionen uppmuntrar cykelhjälsanvändning vid all cykling i tjänsten. Hjälmar finns tillgängliga vid bokning av tjänstecykel. (Åtgärden berör även Ledarskap för säker vägtrafik.)

Ideella organisationer

127. Cykelfrämjandet kommer att anordna nybörjarkurser i cykling för personer som vill lära sig att cykla. Utöver att lära sig att cykla undervisas deltagarna i trafikregler, val av säker och lämplig cykel, val av säker och lämplig cykelhjälm och cyklingens miljö- och hälsofördelar.

128. Cykelfrämjandet kommer fortsätta arbetet med [Cykelvänlig skola](#). Verksamheten stöttar skolor, kommuner, regioner och vårdnadshavare/ansvariga vuxna och lärare med verktyg, kriterier, aktiviteter och inspiration på olika sätt genom cykelvänligskola.se. Cykelvänlig skola genomförs i samarbete med Svenska Cykelstäder och startades tillsammans med försäkringsbolaget IF och organisationen Svensk Cykling.

129. Cykelfrämjandet genomför årligen informationskampanjer och inspirerande kampanjer som syftar till att stötta människor i att fortsätta och cykla mer därmed öka deras aktivitet i vardagen, säkerhet och vilja att cykla.

130. Cykelfrämjandet har tagit fram checklistor för granskning av vägplaner från Trafikverket med syftet att säkerställa att cykeltrafiken beaktas i olika processer från översiktsplaner till åtgärdsplaner.

131. FOT avser att inkomma med en ansökan till Skyltfonden för att närmare studera säkerhet för elsparkcyklar. Syftet är att ta fram ett underlag vilket i sin tur kan öka kommunernas möjlighet att genomföra ytterligare åtgärder för att öka trafiksäkerheten.

132. MHF utför utbildning för säker cykling och säker elsparkcykling. Målgruppen är primärt barn och ungdomar i mellanstadie-åldern. I utbildningen lyfts regelefterlevnad, hjälmanvändning, skyddsutrustning och betydelsen av nykter trafik

133. NTF genomför årligen kommunikationsinsatser och utbildningsaktiviteter för att öka cykelhjälmsanvändningen.

134. NTF identifierar och lyfter vikten av en säker trafikmiljö för ökad säker cykling året runt i dialog med kommuner.

135. NTF ger via webbsidan NTF Konsument vägledning för ökad säkerhet på cykel.

136. NTF samordnar Kraftsamling för ökad cykelhjälmsanvändning. Syftet med kraftsamlingen är att få fler aktörer att genomföra åtgärder i syfte att öka säkerheten för cyklister. Kraftsamlingen planeras pågå 2026–2027.

137. NTF genomför en mätning av cykelhjälmsanvändningen i 290 kommuner inom ramen för Kraftsamling för ökad cykelhjälmsanvändning. Mätningen av cykelhjälmsanvändningen genomförs 2026.

138. Personskadeförbundet RTP kommer att regelbundet under vår, sommar och höst att lyfta de filmer som tagits fram inom projektet "Ökat säkerhetstänk vid framförande av eldrivna enpersonsfordon och elcykel". Filmerna kommer

att lyftas på framförallt förbundets sociala media kanaler Instagram, Tiktok och Facebook samt hemsidan minst en gång i månaden.

139. Personskadeförbundet RTP kommer att på Hjultorget (hjälpmedelsmässan) den 12–13 maj 2026 uppmärksamma vikten av att använda hjälm och att välja säker hjälm. Hjälarna som förbundet planerar att använda på mässan ska ha fått höga betyg i oberoende tester som t ex Folksamns test av cykelhjälm.

140. Personskadeförbundet RTP kommer som ett led i det skadeförebyggande arbetet uppmärksamma vikten av ändamålsenligt underhåll av infrastrukturen för att minska antalet allvarliga olyckor och dödsfall med elsparkcyklar och elfordon. Dialog kommer att ske med olika aktörer på området.

141. Personskadeförbundet RTP avser att söka medel/bidrag för att genomföra projektet "Rätt hjälm och rätt användande!".

Forskningscentrum

142. Folksam genomför konsumenttester av cykelhjälms säkerhet i syfte att vägleda konsumenter och påverka hjälm tillverkare och standarder. Tester utförs kontinuerligt under perioden för aktionsplanen.

143. Folksam kommer att tillsammans med MHF genomföra mätningar av hjälmanvändning hos elsparkcyklister med uppdelning på privata och hyr-cyklar samt åldersintervall. Resultaten ska användas i syfte att öka hjälmanvändningen.

144. VTI kraftsamlar för att ytterligare stärka cykelforskningen vid institutet genom att fortsätta driva **Cykelcentrum**. Cykelcentrums mål är att höja kunskapen i samhället om åtgärder för ökad och säker cykling genom att samla forskningsresultat, arrangera webinarier och regelbundet ge ut nyhetsbrev med information om aktuell forskning, kurser, konferenser och seminarier.

Säkrare fordon – cyklar och bilar

Kommuner och regioner

145. Västra Götalandsregionen tillgängliggör och uppmuntrar dubbdäck på tjänstecyklar som används på vintern. (*Åtgärden berör även Ledarskap för säker vägtrafik.*)

Trafiksäkra fordon, resor och transporter

Kommuner och regioner

146. Uppsala kommun avser att göra arbetsvardagen för kommunanställda mer trafiksäker för de som cyklar i tjänsten genom att öka hjälm-användningen. (*Åtgärden berör även Ledarskap för säker vägtrafik.*)

Forskning och innovation

Forskningscentrum

147. Folksam följer utvecklingen av olyckor med elsparkscyklar baserat på Strada och skador rapporterade till Folksam.

148. SAFER-plattformen används för att stimulera och, genom sina partners, bedriva forskning för att utveckla och utvärdera effektiva åtgärder för att öka cyklisters säkerhet. Fokus ligger på hjälmanvändning, säkert beteende, samspelet med övriga trafikanter och tekniska innovationer för skadeförebyggande skydd. Arbetet omfattar även tekniköverföring och kunskapsutbyte från fordonsindustrin, exempelvis hur skyddssystem för bilar kan anpassas för cyklar, samt insamling och analys av data om cyklisters beteende och incidenter som grund för utformning av säkra vägmiljöer och fordon.

149. SAFERs partners deltar i forskning om hur trafikanter kan motiveras till mer aktivt och hållbart resande – såsom att välja cykel framför bil – och till ett säkrare trafikbeteende i stort. (*Åtgärden berör även Säker gångtrafik.*)

150. VTI har som mål att under perioden 2026–2030 öka antalet forskningsprojekt om cykling och cykelinfrastruktur. Ökad säkerhet vid cykling längs landsväg genom förbättrat samspel mellan fordonsförare och cyklister är i särskilt fokus vid VTI under den aktuella perioden. Ett annat område är forskning om drift och underhåll för ökad och säker cykling.

151. VTI och **Cykelcentrum** kommer under perioden för aktionsplanen att bidra till långsiktig kompetensuppbyggnad genom att i samverkan med universiteten stärka forskarutbildningar med relevans för cykling och bygga upp tekniska resurser för att kunna bedriva innovativ och framgångsrik forskning.



Åtgärder - säker cykling/säker gångtrafik

Fotgängare och cyklister har flera gemensamma behov och rör sig ofta i samma miljöer vilket gör att vissa åtgärder tydligt adresserar båda färdssätten. Åtgärder som förbättra säkerheten för både cyklister och gående redovisas därför under detta gemensamma avsnitt "Åtgärder - säker cykling/säker gångtrafik".

Observera att många åtgärder rör flera insatsområden men är bara beskriven under ett insatsområde. Ett tips är att använda "sökfunktionen" för att hitta fler åtgärder som berör det du är intresserad av.

Infrastruktur - utformning

Myndigheter

152. Folkhälsomyndigheten, Healthy Cities och **SKR** kommer tillsammans att under maj-oktober 2026 arrangera ett lärprojekt för tjänstepersoner på kommuner där deltagarna får arbeta praktiskt med Platskompassen. Platskompassen är ett strukturerat dialogverktyg som synliggör sambandet mellan sociala och fysiska kvaliteter i en plats, där bl a säkerhet och tillgänglighet kopplat till transport och trafik lyfts. Genom att använda verktyget tillsammans med barn och unga skapas bättre beslutsunderlag och mer inkluderande miljöer där till exempel trafikmiljöer som upplevs som osäkra synliggörs. Platskompassen är en svensk översättning av The Place Standard Tool som Folkhälsomyndigheten har tagit fram tillsammans med nätverket Healthy Cities.

153. Folkhälsomyndigheten tar i samverkan med sex andra myndigheter fram stödmaterial till kommuner och regioner för att integrera en god och jämlik hälsa som ett centralt och systematiskt perspektiv i planering, utformning och förvaltning av den fysiska miljön. Materialet belyser även trafiksäkerhet och kunskapsstöd om barns skolvägar.

154. Trafikverket fortsätter arbetet med att hastighetssäkra statliga GCM-passager och tillhandahåller och utvecklar kartverktyget över klassning av GCM-passager för alla väghållare. Utfallet följs upp genom den årliga analysrapporten av trafiksäkerhetsutvecklingen.

155. Trafikverket tar fram en ny version av krav och råd för utformning av vägar och gator (VGU). Preliminärt klart i januari 2027. Fortsatta förbättringar till ökad och säker gång och cykel inarbetas i denna version. Som komplement till krav och råd i VGU ska även en trafiksäkerhets-handbok tas fram.

156. Trafikverket fortsätter att planera och bygga säkra gång- och cykelvägar längs det nationella stamvägnätet. Utfallet av säkra gång- och cykelvägar följs upp årligen.

Kommuner och regioner

157. Göteborgs stad arbetar för bilfria zoner vid skolor. De bilfria zonerna är tänkta att tydliggöra barnens prioritet och plats i gaturummet intill skolan genom ökad trafiksäkerhet, trevligare gaturum, fler barn som går och cyklar och föräldrar som vågar låta sina barn gå och cykla själva till grundskolan.

158. Göteborgs stad genomför åtgärder för ökad trafiksäkerhet och framkomlighet i gång- och cykelkorsningar. Omfattar åtgärder såsom genomgående gång- och cykelbanor, cykelöverfarter, förhöjda övergångsställen, hastighetssäkrade passager samt säkra gång- och cykelkorsningar och inkluderar även utfasning av cykelpassager. Åtgärderna ska ge ökad framkomlighet och tillgänglighet samt trafikmiljöer som skapar trafiksäkra och trygga samspel mellan trafikanter.

159. Malmö stad arbetar successivt med att förstärka gatubelysning vid övergångsställen och cykelöverfarter.

160. Malmö stad prioriterar och åtgärdar årligen ett femtiotal platser med målade cykelsymboler för en ökad tydlighet oskyddade trafikanter emellan.

161. Umeå kommun arbetar för att separera oskyddade trafikanter från biltrafik. Fullständig separering är inte alltid möjlig, men på vissa sträckor kan det bli aktuellt, medan andra platser kan behöva alternativa åtgärder, t ex att utforma och reglera en väg som cykelgata.

162. Umeå kommun arbetar för att öka andelen hastighetssäkrade GC-passager och övergångsställen i huvudvägnätet för gång och cykel där de korsar huvudvägnätet för bil och/eller stomstråk för kollektivtrafiken. (*Åtgärden berör även Säker hastighet.*)

163. Uppsala kommun avser att införa trafik-säkra zoner vid förskolor, skolor samt fritidsanläggningar. På 2–5 platser per år begränsas biltrafiken till förmån för oskyddade trafikanter. Mer information finns på [uppsala.se/skolzon](https://www.uppsala.se/skolzon).

164. Västra Götalandsregionen finansierar via den regionala infrastrukturplanen utbyggnad av GCM-vägar längs med det statligt regionala vägnätet med cirka 325 miljoner kronor under perioden 2026–2030.

165. Västra Götalandsregionen finansierar genom statlig medfinans från den regionala infrastrukturplanen utbyggnad av GCM-vägar längs det kommunala vägnätet med cirka 250 miljoner kronor under perioden 2026–2030.

Infrastruktur – drift och underhåll

Myndigheter

166. Trafikverket arbetar för att statliga gång- och cykelbanor ska ha en trafiksäker underhållsstandard. Detta görs bland annat genom ett framtaget beslut om funktionella krav för basunderhållet på cykelväg samt genom regelbunden översyn de krav som ställs i Standardbeskrivning för basunderhåll väg (SBV).

167. Trafikverket har för avsikt att genom samverkan med relevanta aktörer öka fokus på bättre drift och underhåll för gående och cyklister. Målet är att få fler aktörer att engagera sig för att öka säkerheten för gående och cyklister. Preliminär start 2028–2030.

Kommuner och regioner

168. Göteborgs stad genomför åtgärder för ökad trafiksäkerhet och framkomlighet i gång- och cykelkorsningar i samband med underhållsbeläggningar. Åtgärderna ska ge ökad framkomlighet och tillgänglighet samt trafikmiljöer som skapar trafiksäkra och trygga samspel mellan trafikanter.

169. Malmö stad gör årliga uppföljningar av arbetet med lövupptagning under höst och vinter för att förhindra lövhalka. Det gäller främst på stora gång- och cykelstråk.

170. Stockholms stad ska utveckla konceptet "Förutsägbar Framkomlighet" och arbeta in konceptet i kommande upphandlingar. Det handlar om ett AI-baserat arbetssätt där insatser görs i "rätt tid" och där saltanvändning och andra halkbekämpningsmaterial minskar till faktiskt behov.

171. Stockholms stad kommer genom Cykeljouren arbeta för ökad framkomlighet och säkerhet på stadens cykelbanor. Cykeljouren åtgärdar, kontrollerar och inventerar cykelbanor och intilliggande gångbanor.

172. Umeå kommun arbetar för att öka den andel av befolkningen i Umeå tätort som når huvudvägnätet för gång och cykel inom 200 meter. Huvudvägnätet har en högre driftstandard än det övriga GC-nätet.

173. Umeå kommun använder statistik över halkolyckor som en del i arbetet med trafik-säkerhet. Den ger en överblick över varför och hur fotgängare och cyklister ramlar och skadar sig, och när data finns kan man även se om vissa områden är extra riskfyllda.

174. Umeå kommun genomför kontroller av gator och cykelvägar året om, både för barmark och vinterväghållning. Kontrollerna följer fastställda rutiner och görs både vid felanmälningar och som en del av återkommande, planerade inspektioner.

175. Umeå kommun genomför åtgärder för att omhänderta enkelt avhjälpta hinder. Åtgärderna kan omfatta bättre framkomlighet och trafik-säkerhet för fotgängare och cyklister.

Kunskapshöjande åtgärder och beteendepåverkan

Myndigheter

176. Boverket sprider vägledningen "Barnkonventionen och fysisk planering" via myndighetens webbplats i syfte att öka kunskapen om hur barnrättsperspektivet kan tillföras och tillgodoses genom hela planeringskedjan, bland annat kopplat till säker gång- och cykeltrafik ur ett barnrättsperspektiv.

177. Folkhälsomyndigheten, i samverkan med Trafikverket och Boverket, stödjer regioner och kommuner att främja säkert aktivt resande.

178. Folkhälsomyndigheten stödjer implementering av aktiva skoltransporter, för att få fler barn att gå och cykla till skolan på ett säkert sätt.

179. Trafikverket genomför informations- och kunskapshöjande åtgärder, bl a webinarier för externa aktörer, som bidrar till säkert aktivt resande.

Kommuner och regioner

180. Stockholms stad kommer utveckla trafik-säkerhetsarbetet runt skolorna genom att inkludera fler hållbarhetsaspekter som exempelvis trygghet, luftkvalitet och buller samt arbeta med hur leveranserna kan göras säkrare.

181. Västra Götalandsregionen/Västtrafik driver projektet På egna ben som syftar till att uppmuntra barn i årskurs 4–6 att på egen hand gå eller cykla till skolan. Effekten är bland annat minskat bilskjutsande och säkrare närmiljö kring skolan.

Ideella organisationer

182. FOT avser att skriva debattartiklar som belyser den stora problematiken kring bristande snö- och halkbekämpning. Artiklar skickas till media, SKR och Infrastrukturstyrningen.

183. MHF informerar om vikten av att alltid vara synlig i trafiken och sprider reflexer för cyklister, elsparkcyklister och fotgängare i stor omfattning.

184. NTF arbetar för att öka det säkra och aktiva resandet genom dialog med tjänstemän och förtroendevalda i kommuner samt framtagande och spridning av utbildningsmaterial till skolpersonal, föräldrar och elever.

185. Personskadeförbundet RTP kommer att i samband med Personskadedagen lyfta vikten av att använda hjälm samt genomföra reflexutdelning.

Säkrare fordon – cyklar och bilar

Myndigheter

186. Trafikverket deltar aktivt i Euro NCAP och bidrar därigenom till en fordonsutveckling som ger ökad säkerhet för bland annat oskyddade trafikanter.

Forskning och innovation

Myndigheter

187. Trafikverket leder och deltar i projekt som rör omvandling av trafikmiljöer i mindre städer och samhällen genom ett omställningslabb inom innovationsprogrammet ShiftSweden. Resultatet av dessa projekt avses att implementeras brett i hela Trafikverkets verksamhet för att bidra till bland annat säker hastighet, säker cykling och säker gångtrafik. (*Åtgärden berör även Rätt hastighet.*)

Forskningscentrum

188. Folksam deltar i projekt VERDAS som leds av RISE där testscenarior ska tas fram för att åstadkomma robustare autobromssystem för fotgängare, cyklister och elsparkcyklister. Resultaten ska överföras till Euro NCAP. Projektet startade 2024 och fortsätter under 2026–2028.

189. RISE ska initiera och delta i projektansökningar för att utveckla metodiken, initiera piloter och kartlägga och eliminera hinder för implementering för en fallvänlig asfalt som ett alternativ vid anläggning av gång och eller cykelbanor.



Åtgärder – säker gångtrafik

Här listas åtgärder för säker gångtrafik. Åtgärder som förbättra säkerheten för både gående och cyklister redovisas under ett gemensamt avsnitt ”Åtgärder – säker cykling/säker gångtrafik”.

Observera att många åtgärder rör flera insatsområden men är bara beskriven under ett insatsområde. Ett tips är att använda ”sökfunktionen” för att hitta fler åtgärder som berör det du är intresserad av.

Infrastruktur – utformning

Kommuner och regioner

190. Göteborgs stad underhåller och bygger ut markvärmeanläggningar under gångstråk i centrala staden och vid några större kollektivtrafikhållplatser.

191. Stockholms stad fortsätter med utbyggnaden och upprustningen av stadens gångvägnät i syfte att öka säkerheten, tryggheten och framkomligheten för alla gående.

Infrastruktur – drift och underhåll

Kommuner och regioner

192. Stockholms stad ska säkerställa att gåendes behov säkras vid vägarbeten genom att ställa tydligare krav vid godkännande av trafikordningsplaner.

193. Stockholms stad ska utveckla effektiva metoder för snöröjning för fotgängare och dessa ska inkluderas i ordinarie driftverksamhet. Stockholm stad sopsaltar drygt 26 mil gångbana och ska utöka antalet sopsaltade primära gångstråk i kommande upphandlingar.

194. Stockholms stad kommer att avsätta medel för reinvesteringsåtgärder på gångbanor. De avsatta medlen kommer att användas till att förebygga fallolyckor som exempelvis; kontrastmarkeringar, räcke och beläggningsåtgärder.

195. Stockholms stad ska stärka stadens anlitade entreprenörers kunskap kring gåendes behov.

196. Uppsala kommun avser att etablera ett huvudnät för gångtrafik där vinterväghållning och barmarksunderhåll har hög prioritet.

Kunskapshöjande åtgärder och beteendepåverkan

Kommuner och regioner

197. Stockholms stad ska inom arbetet för åldersvänlig stad verka för ökad användning av broddar eller skor lämpliga för vinterväglag samt ökad kunskap hos äldre om hur man själv kan minska risken för att falla.

198. Uppsala kommun avser att ta fram ett kartmaterial över fallolyckor som ajourhålls och uppdateras årligen. Syftet är att enklare upptäcka platser och sträckor med återkommande olyckor och tillgängliggöra lämplig information om fallolyckor för alla som arbetar inom kommunen.

Ideella organisationer

199. FOT arbetar för en implementering av en dialogplattform för regioner och tillhörande kommuner om halkolyckor. FOT fortsätter dialogen med de kommunala myndigheterna för att förbättra halkbekämpningen genom bl a sopsaltning av gångbanor.

200. FOT avser att inkomma med en ansökan till Skyltfonden med titeln: Variationen av halkolyckor mellan kommuner och variationens orsaker. I studien kommer 100 av landets största kommuner som svarar för ca 80 procent av fallolyckorna att ingå.

201. NTF genomför årligen kommunikationsinsatser för ökad säkerhet för gående.

202. NTF informerar beslutsfattare i kommunerna om hur säkra GCM-passager och säker trafikmiljö för gångtrafikanter kan minska antalet fallolyckor.

203. NTF informerar beslutsfattare i kommunerna om vikten av god kvalitet på drift och underhåll på GC-vägar och hur det bidrar till att minska antalet fallolyckor.

204. NTF ger via webbsidan NTF Konsument vägledning för ökad säkerhet som gångtrafikanter.

205. Personskadeförbundet RTP kommer ge förbundets lokalföreningar möjlighet att beställa reflexer att dela ut vid trafiksäkerhetsrelaterade aktiviteter. Syftet är att påminna om vikten av synbarhet i trafiken.

206. Personskadeförbundet RTP kommer via digitala kanaler regelbundet under åren uppmärksamma fallolyckor/halkolyckor bland fotgängare och lyfta vikten av att använda broddar eller skor med bra grepp.

Forskning och innovation

Myndigheter

207. Trafikverket finansierar ett nytt forskningsprogram för färdstättet gång samt ett sekretariat för samordning och spridning av resultat. Programmet ska verka för att öka det tvärvetenskapliga samarbetet utifrån de övergripande målen om hur gångtrafiken kan öka och bli säker. Trafikverket ingår i styrgruppen tillsammans med forskningsutförarna.

208. Trafikverket verkar för utveckling av testmetoden för vinterskors halkegenskaper och modellen för konsumentinformationen.

209. VTI verkar för att öka forskningen inom området Säker gångtrafik genom nya och existerande forskningsprojekt. Projektens fokus är att förstå mer om när och hur vi faller i transportsystemet och föreslå förebyggande åtgärder för att minska antalet fallolyckor.

210. VTI är delaktiga i det nystartade initiativet Gångcentrum och bidrar på så sätt till att stärka kompetensen och utveckla forskningen för säkrare och mer attraktiv gångtrafik.

Forskningscentrum

211. RISE ska initiera och delta i projektansökningar för att utveckla en metodik samt att ta fram ett erbjudandet för en testmetod för höftskydd som kan erbjudas marknaden.

212. Inom SAFER, bland annat genom arbetsgruppen för säker infrastruktur, utvecklar och utvärderar partnerna lösningar som ökar gångtrafikanterns säkerhet genom beteende- och interaktionsforskning mellan förare och gående samt genom tekniska, utformnings- och driftåtgärder i gångmiljöer.



Åtgärder – suicidprevention

Här listas åtgärder för att förebygga suicid.

Infrastrukturåtgärder

Myndigheter

213. Trafikverket monterar hoppskydd på minst 15 höga broar och på 15 viadukter över mötesseparerade vägar (i eller nära tätorter), på det statliga vägnätet under 2026–2030.

214. Trafikverket identifierar sträckor på det statliga vägnätet där suicidpreventiva åtgärder i form av intrångsskydd kan vara lämpliga, och inleder arbetet med att genomföra insatser på utvalda platser för att skapa goda exempel.

Kommuner och regioner

215. Umeå kommun åtgärdar kommunala broar som identifierats i handlingsplanen med hoppskydd enligt investeringsplanens tidplan.

216. Uppsala kommun avser att åtgärda utsatta broar med hoppskydd.

217. Västra Götalandsregionen finansierar via den regionala infrastrukturplanen suicidskydd av Tjörnbron med cirka 100 miljoner kronor. Under perioden 2008–2021 har nio personer omkommit till följd av suicid. Åtgärden planeras vara färdigställd år 2028.

Kunskapshöjande åtgärder och beteendepåverkan

Myndigheter

218. Boverket kommer att identifiera och sprida nyckelkunskap och verktyg till berörda aktörer för att planera, bygga och förvalta fysiska miljöer som förebygger psykisk ohälsa och suicid.

219. Boverket kommer i samverkan med Trafikverket och med utgångspunkt i SKR:s skrift "Suicidprevention i den fysiska miljön – en vägledning för den kommunala organisationen", sprida exempel på god gestaltning utifrån detta perspektiv.

220. Trafikverket tillhandahåller stöd och kunskap till samhällsaktörer om suicidprevention i transportsystemet, bland annat genom att bjuda in externa aktörer till kunskapshöjande webinarium om suicidprevention.

221. Transportstyrelsen bidrar med kunskap i expertgruppen för klassning av suicid i vägtrafiken.

Kommuner och regioner

222. SKR reviderar och sprider handboken "Suicidprevention i den fysiska miljön – en vägledning för den kommunala organisationen".

Ideella organisationer

223. NTF informerar beslutsfattare och tjänstemän i kommuner om hur utformning av trafikmiljön kan förebygga suicid.

Forskningscentrum

224. Nationellt centrum för suicidforskning och prevention (NASP) kommer under aktionsplanens period att erbjuda föredrag och konsultation med fokus på suicidprevention i transportsystemet.

225. Nationellt centrum för suicidforskning och prevention (NASP) kommer att tillhandahålla webbplatsen meansrestriction.org med

vägledning om hur effektiva och ändamålsenliga suicidskydd på broar kan utformas med hänsyn till både funktion och gestaltning. Webbplatsen innehåller bl a en databas med fotografier och dokumentation av olika typer av suicidskydd från Sverige och utlandet.

226. Nationellt centrum för suicidforskning och prevention (NASP) erbjuder utbildningen Akut omhändertagande av självmordsnära person, "AOSP-Trafik", riktad till trafikpersonal samt annan personal som arbetar i trafiknära miljöer och offentliga utemiljöer.

Samverkan mellan aktörer

Myndigheter

227. Folkhälsomyndigheten ska samordna det suicidpreventiva arbetet på nationell nivå och följa utvecklingen på området samt i samverkan med andra aktörer som Trafikverket, utveckla och sprida kunskap som stöd till regionala och lokala suicidförebyggande insatser.

228. Myndigheten för civilt försvar (MCF) stödjer genomförandet av den nationella strategin för psykisk hälsa och suicidprevention. Arbetet kommer att ske för att utveckla webb-utbildning och praktiska insatsövningar för kommunal räddningstjänst i både långsiktig och akut suicidprevention. Detta kommer att bidra till suicidprevention inom vägtransportssystemet.

229. Trafikverket har för avsikt att genom samverkan med relevanta aktörer öka fokus på vikten av hoppskydd på broar för att förhindra suicid. Målet är att få fler aktörer att vidta åtgärder för att förhindra hopp från broar. Preliminär start 2028–2030.

230. Trafikverket förbättrar samverkan med blåljusmyndigheter vid hot om suicid i transport-systemet, inklusive broar.

Kommuner och regioner

231. Stockholms stad ska återuppta arbetet med suicidprevention och planerar att etablera en arbetsgrupp, genomföra kunskapshöjande insatser samt kartlägga och påbörja arbetet med att åtgärda eventuella risk eller utsatta platser.

Ideella organisationer

232. NTF avser att i samverkan med andra aktörer ta fram ett material om hur kommuner kan arbeta för att förebygga suicid i trafikmiljön.

Forskning och innovation

Myndigheter

233. Myndigheten för civilt försvar (MCF) kommer att utveckla logiken i den kommunala räddningstjänstens rapportering av suicidhändelser. Genom att förbättra rapporteringen från räddningstjänsten kommer MCF att kunna ta fram mer användbar statistik kring suicidhändelser som räddningstjänsten larmas till. Detta möjliggör bättre kunskap och uppföljning kring suicidhändelser i vägtransportssystemet.

234. Trafikverket initierar, utvärderar och implementerar forskning samt omvärldsbevakning om suicid och suicidprevention i transportsystemet.

Forskningscentrum

235. Nationellt centrum för suicidforskning och prevention (NASP) kommer, förutsatt extern finansiering, att under aktionsplanens period bedriva forskning och utveckla metoder för att förebygga självmord i transportsystemet under aktionsplanens period.



Åtgärder - ledarskap för säker vägtrafik

Här listas åtgärder inom området Ledarskap för säker vägtrafik. Observera att många åtgärder rör flera insatsområden men är bara beskriven under ett insatsområde. Ett tips är att använda "sökfunktionen" för att hitta fler åtgärder som berör det du är intresserad av.

Trafiksäkra fordon, resor och transporter

Myndigheter

236. Polismyndigheten kommer att fortsätta sitt arbete med kontroller av den yrkesmässiga trafiken.

237. Trafikverket ställer sedan 2025 krav på redovisning av hastighetsefterlevnad i sina entreprenader. Erfarenheterna kommer att ge förutsättningar för ett breddat införande inom myndigheten. Trafikverkets erfarenheter kan stödja andra aktörer i deras arbete med uppföljning av hastighetsefterlevnad. (*Åtgärden berör även Rätt hastighet.*)

238. Trafikverket avser att ta fram vägledande rekommendationer för generella trafiksäkerhetskrav vid Trafikverkets upphandlingar och inköp. Rekommendationerna bör inkludera krav på säkra fordon, framförandet av fordon och systematiskt trafiksäkerhet-/arbetsmiljöarbete.

Kommuner och regioner

239. Addas uppdrag är att stötta och avlasta Sveriges kommuner och regioner bland annat genom att upphandla nationella ramavtal. Ramavtalen ger tillgång till produkter och tjänster som påverkar trafiksäkerheten i flera led, till exempel beläggning, fordonshinder, vägmärken, avstängningsmaterial och vinterväghållning, samt de personbilar och transportfordon som används i den dagliga verksamheten. I upphandlingarna ställs krav som bidrar till ökad trafiksäkerhet, kvalitet och hållbarhet. (*Åtgärden berör även Säker cykling/säker gångtrafik, Rätt hastighet, Nykter trafik.*)

240. Dalatrafik trafiksätter 2026 totalt 48 nya bussar med varierande nivåer av modern trafiksäkerhetsteknik, såsom systemstöd för hastighet, autobroms, fotgängarskydd och filövervakning.

Samtliga bussar har två integrerade Sitsafe-barnstolar, 29 bussar är dessutom utrustade med Isofixfästen.

241. Dalatrafik ställer krav på att alla bältesförsedda bussar ska vara utrustade med justerbara eller anpassningsbara trepunktsbälten senast 2028.

242. Göteborgs stads Leasing fortsätter att upphandla fordon utifrån Göteborgs stads regel för miljö- och trafiksäkerhetskrav för lätta och tunga fordon. Trafiksäkerhetskraven omfattar alkohol och ISA för både personbilar och lastbilar, samt krocksäkerhet motsvarande 5 stjärnor i Euro NCAP för personbilar. För lastbilar finns ytterligare krav på teknisk utrustning i avsaknad av Euro NCAP-testning när regeln fastställdes. ISA blir alltmer relevant när hastighetsgränserna ställs om och sänks i staden och ger möjlighet till ökad hastighetsefterlevnad i stadens egen verksamhet.

243. Stockholms stad ska arbeta med möjligheterna att inkludera trafiksäkerhet i arbetsmiljöarbetet.

244. Stockholms stad kommer som drivkraft för ökad trafiksäkerhet att utreda möjligheten att ställa och följa upp trafiksäkerhetskrav i exempelvis upphandlingar och tillståndsgivning.

245. Västra Götalandsregionen/Västtrafik ställer krav på att samtliga fordon i kollektivtrafiken som har bälten ska ha tydlig skyltning och ljud/ljusindikatorer som påminner om bältesanvändning. Förare ska informera resenärer om skyldigheten att använda bälte där sådana finns tillgängliga. Trafikföretagen ska ha rutiner för att kontrollera att bälten fungerar och rapportera eventuella brister.

246. Västra Götalandsregionen upphandlar fordon via Addas ramavtal för fordon (SKR), där höga krav ställs på trafiksäkerhet. Säkerhetskraven utgår ifrån Euro NCAP:s säkerhetsbetyg och ställs inom tre olika säkerhetsområden; skydd av vuxna, oskyddade trafikanter och förarstödsystem.

Branschorganisationer

247. Svenska Taxiförbundet ger sina medlemmar möjligheten att ansöka om certifieringen Säker Grön Taxi, ett ledningssystem för bl a trafiksäkerhet som hjälper företag att dokumentera, följa upp och förbättra körning och rutiner. Förbundet uppmuntrar sina medlemmar att ansöka om denna certifiering.

248. Svenska Taxiförbundet fortsätter arbetet med att säkerställa att kraven för förbundets certifiering Säker Grön Taxi är i linje med senaste rön och rekommendationer för säker vägtrafik.

249. Sveriges Bussföretag avser att under perioden för aktionsplanen arbeta för att det utvecklas ett för bussar anpassat reglemente på FN-nivå (internationellt reglemente) avseende förstärkt kollisionsskydd för föraren. Här bedriver Sveriges Bussföretag och Transportföretagen ett aktivt påverkansarbete genom sina medlemskap i de båda internationella organisationerna IRU och UITP.

250. Sveriges Bussföretag har tillsammans med Riksidrottsförbundet lanserat checklistor med konkreta tips till idrottsrörelsen för att boka och resa med buss, med målet att bidra till ett tryggare resande. Under

aktionsplaneperioden är målet att 10 bussföretag per år aktivt använder checklistorna i kontakter med nya och befintliga kunder. Avsikten är att dessa i sin tur når 50 nya föreningar per år. Detta ger under fyraårsperioden att 40 bussföretag och 200 lokala föreningar använder dessa under aktionsplaneperioden.

251. Sverige Bussföretag arbetar för att göra den säkra bussresan ännu säkrare genom att bidra till ökad bältesanvändning hos resenärerna i busstrafiken i Sverige. Detta sker genom att genomföra ett pilotprojekt där ett aktivt bältespåminnersystem testas och utvärdera såväl funktionalitet som effekt på bältesanvändningen.

252. Sveriges trafikutbildares riksförbund (STR) avser att baserat på de erfarenheter som STR gjort av Eco Driving, verka för att ett modernt, effektivt och attraktivt utbildningskoncept utvecklas för att stödja arbetsgivarens arbetsmiljöansvar i samband med egna resor och transporter.

253. Sveriges Åkeriföretag verkar för fler och mer tillgängliga rast- och uppställningsplatser för att motverka stress hos yrkesförare.

Forskningscentrum

254. Folksam reviderar årligen sin policy för fordon som används i tjänst, och som omfattar säkerhet- och miljökrav. Listan med bilar som uppfyller policyn används även av andra företag och kommuner vid upphandling av bilflottor.

Kunskapshöjande åtgärder och beteendepåverkan

Myndigheter

255. Arbetsmiljöverket använder Trafikverkets- och Arbetsmiljöverkets material om att "trafiksäkra verksamheten" i inspektionsverksamheten. Målsättningen är att vid varje inspektionstillfälle där frågan är relevant tillfråga arbetsgivaren om hen har arbetstagare som rör sig i trafikmiljöer, och om trafiksäkerhet i så fall finns med som en del i det systematiska arbetsmiljöarbetet. Information om var arbetsgivaren kan hitta materialet

"trafiksäkra verksamheten" lämnas i anslutning till alla inspektioner där det är relevant.

256. Myndigheten för civilt försvar (MCF) kommer vid behov att uppdatera vägledningen Säkerhet i vägtrafikmiljö. Vägledningen, som tagits fram i samverkan med bland annat Trafikverket, syftar till att öka säkerheten vid utryckningskörning och räddningsinsatser i samband med trafikolyckor. Den befintliga webbkursen Säkerhet i vägtrafikmiljö kommer att revideras.

257. Myndigheten för civilt försvar (MCF) stödjer initiativ för säker utryckningskörning. MCF stödjer utbildningsinsatser samt bidrar med erfarenheter från olyckor och övrigt kunskapsunderlag. MCF kommer att ta fram en ny webbkurs i utryckningskörning för räddningspersonal.

258. Myndigheten för civilt försvar (MCF) vill, tillsammans med Trafikverket och andra berörda aktörer, utveckla information till trafikanter för att underlätta fri väg för utryckningsfordon. Genom förbättrat trafikantbeteende ges utryckningsfordon bättre möjligheter att snabbt komma fram till skadedrabbade vid trafikolyckor.

259. Trafikverket tillhandahåller kunskapsstöd till arbetsgivare och transportköpare genom materialet Trafiksäkra verksamheten. Trafikverket kommer även att verka för att Trafiksäkra verksamhetens stödmaterial sprids och nyttjas av deltagande aktörer i "Samverkansdialog hållbara hastigheter". Trafikverket bjuder även in externa aktörer till kunskapshöjande webinarium inom området ledarskap för säker vägtrafik.

260. Trafikverket avser att fortsätta tillhandahålla och sprida utbildningen "Säkra resor i arbetet" som finns på Trafikverkets Lärplattform.

261. Trafikverket verkar för att landets kommuner använder SKR:s metodstöd "Trafiksäkerhetslyftet" i syfte att bidra till ett systematiskt trafiksäkerhetsarbete i kommunen. I samverkan med SKR sprider Trafikverket kunskap om Trafiksäkerhetslyftet.

Kommuner och regioner

262. SKR arbetar vidare med och sprider - själva och i samverkan med Trafikverket och andra aktörer - kunskap och information om Trafiksäkerhetslyftet. Åtgärden bidrar till att fler kommuner arbetar strategiskt med trafiksäkerhet inom områdena rätt hastighet, säker cykling och säker gångtrafik med flera.

263. SKR har tillsammans med Trafikverket aktiviteter inom trafikstrategiskt arbete, företrädesvis webinarier. Inom trafiksäkerhet finns bland annat kopplingar till områdena rätt hastighet, säker cykling, säker gångtrafik och suicidprevention.

264. Umeå kommun genomför informationsinsatser och kunskapshöjande åtgärder till medborgare såsom olika kampanjer, events, aktiviteter med bl a polisen, skolor och arbetsplatser. Informationsinsatser görs även som ett komplement till fysiska åtgärder i kommunen.

265. Umeå kommun tar årligen fram aktuell skadestatistik och följer upp nationella och kommunala mål. Med jämna mellanrum presenteras den i en rapport som används som underlag för kommande prioriteringar av trafiksäkerhetsåtgärder.

266. Umeå kommun kommer att ta in synpunkter från medborgare via exempelvis felanmälan/synpunkter och mejl till Gatorochparker@umea.se. Synpunkterna kan efter utredning ligga till grund för åtgärder. Syftet är att identifiera lokala trafiksäkerhetsbrister.

267. Västra Götalandsregionen/Västtrafik genomför kampanjer som syftar till att öka bältesanvändning inom kollektivtrafiken via Västtrafiks kanaler och system.

Ideella organisationer

268. Cykelfrämjandet kommer fortsätta arbeta med att göra arbetsplatser mer cykelvänliga och medvetna cyklister i partnerskap med kommuner, regioner och utvalda företag. Verksamheten stöttar arbetsplatser och kommuner med verktyg, kriterier, aktiviteter och inspiration på olika sätt. Cykelvänlig arbetsplats genomförs också i samarbete med Svenska Cykelstäder. (Åtgärden berör även Säker cykling)

269. M Sverige kommer under varje sommar 2026-2030 att genom de så kallade vägombuden, möta trafikanter längs Sveriges vägar. Syftet med vägombuden är att sprida information, föra dialog och genomföra undersökningar i syfte att bidra till att höja säkerheten på vägarna.

270. MHF arbetar för att sprida Trafikverkets webbutbildning Säkra resor i arbetet till sina medarbetare och målgrupper.

271. NTF sprider kunskap om Nollvisionen bland kommunala och regionala beslutsfattare.

272. NTF sprider kunskap till arbetsgivare om att trafiksäkra resor i tjänsten är en arbetsmiljöfråga.

273. SMC Academy erbjuder gratis webb-baserade kurser (smc-academy.se) för motorcyklister i syfte att höja tryggheten och kompetensen i MC-körning. Under perioden för aktionsplanen kommer kurserna att marknadsföras/spridas till målgruppen. SMC rapporterar/följer årligen antalet utbildningsdeltagare. (*Åtgärden berör även Rätt hastighet.*)

274. SMC Ung är SMCs satsning på att stärka trafiksäkerheten bland unga motorcyklister och främja ett ansvarsfullt, tryggt och engagerande förhållningssätt till motorcykelkörning. SMC Ung ska under perioden för aktionsplanen arrangera utbildningar, workshops och köraktiviteter med fokus på riskmedvetenhet, beteende, säkerhetsutrustning och körteknik. SMC rapporterar årligen antalet utbildningsdeltagare via SMC Academy och värderar kursens effekt på olycksrisker i MC-trafiken. (*Åtgärden berör även Rätt hastighet.*)

275. Svensk Trafikmedicinsk Förening (STMF) bistår inom ramen för sina resurser med vetenskaplig expertis i frågor om systematiskt säkerhetsarbete inom näringsliv och förvaltning. Detta gäller särskilt frågor som rör säkerställande av körkortsmedicinsk lämplighet inom yrkestrafik och motsvarande krav som kan behöva beaktas i samband med upphandling.

Branschorganisationer

276. Håll Nollan avser att arbeta för att statistik för "vägarbetsolyckor" tas fram för att analysera och använda i skadeförebyggande arbete.

277. Håll Nollan kommer att samla en "vägtrafiksida" under kunskap på hallnollan.se med länkar till information kring hur man som arbetsgivare kan arbeta förebyggande för att förhindra och mildra konsekvenser av vägtrafikolyckor i sin egen verksamhet.

278. Mobility Sweden kommer under aktionsplansperioden att arrangera seminarier med fokus på fordonsrelaterade trafiksäkerhetsfrågor. Medlemmar, akademi, berörda politiker, tjänstemän och myndigheter bjuds in i syfte att utbilda och påverka. Därutöver delas Trafikverkets arbete via nyhetsbrev till medlemmar.

279. Svenska Taxiförbundet uppmuntrar sina medlemsföretag att hålla både fordon och resor trafiksäkra, i enlighet med de principiella riktlinjerna God taxitradition.

280. Svenska Taxiförbundet fortsätter ge sina medlemmar möjligheten att låta sina förare kostnadsfritt syncertifieras för att öka trafiksäkerheten.

281. Sveriges Åkeriföretag verkar för att deras medlemmar ska ha tydliga rutiner för sina anställda om att följa hastigheten och bidra med ökad kunskap och sprida goda exempel. (*Åtgärden berör även Rätt hastighet.*)

282. Sveriges Åkeriföretag har kampanjen Händerna på ratten, som innebär att yrkesförare gör och synliggör personliga ställningstaganden om att vara föredömen i trafiken genom att hålla händerna på ratten och inte rattsurfa.

283. Sveriges Åkeriföretag arbetar med att sprida kunskap om vikten av att Hållbarhetscertifieringen Fair Transport för att få god ordning och kontroll.

284. Sveriges Åkeriföretag och Transportföretagen arbetar för att få fler transportköpare att upphandla Fair Transport och att öka andelen certifierade åkeriföretag. Detta följs löpande upp genom barometrar som finns publicerade på fairtransport.se.

285. Transportföretagen arbetar för att sprida Trafikverkets webbutbildning Säkra resor i arbetet till sina medarbetare och målgrupper där utgångspunkt tas i den trafiksäkerhetspolicy som ligger till grund för medarbetarnas resor. Webbutbildningen presenteras vid sammanhang som introduktion av nyanställda, vid personalkonferenser och liknande.

286. Genom **TRB:s** Klimatprotokoll uppmuntras TRB-bolagen och deras underleverantörer att ansluta sig till Fair Transport och arbeta i linje med dess principer för trafiksäkerhetsarbetet och för att främja en hållbar transportsektor.

287. TRB:s delägare genomför återkommande kommunikationsinsatser kring trafiksäkerhetsarbete. Bl a genomförs Trafiksäkerhetsdagar där TRBs delägare möter underleverantörer. TRB använder bl a det material som Trafikverket

tillsammans med Arbetsmiljöverket tagit fram för hur man kan arbeta för att trafiksäkra sin verksamhet.

288. TRB:s delägare driver kunskapshöjande arbete genom information och material som sprids både via anordnade trafiksäkerhetsdagar eller genom utskick. Utöver detta delar TRB-bolagen goda exempel för att stärka trafiksäkerheten, med särskilt fokus på att motverka distraktion vid körning.

Forskningscentrum

289. Folksam analyserar bilars säkerhetsutveckling och vägleder bilköpare genom rapporten "Hur säker är bilen?" som ges ut vartannat år.

290. Folksam kommer att utvidga arbetet med att minska Folksams trafiksäkerhetsavtryck genom arbete med FIA Road Safety Index. Under 2027–2028 planeras hela Folksams verksamhet vara inkluderad.

291. SAFER driver, i samverkan med NTF Väst Liv och Trafikpodden, där berättelser, forskning och insikter delas från hela trafiksäkerhetsområdet. Podden lyfter aktuella utmaningar och innovativa lösningar, och fungerar som en lättillgänglig plattform för att sprida kunskap, inspirera till samverkan och engagera fler i arbetet för ett säkrare vägtransportsystem.

292. SAFER driver arbetsgruppen Long-term Impairment där kunskap och kraft samlas kring långtidsskador från trafikmiljörelaterade olyckor som inte är livshotande, men som kan påverka människor för resten av livet. Genom att engagera forskare, praktiker och hela trafiksäkerhetsgemenskapen ska förståelsen öka för dessa skador, deras konsekvenser och hur man kan förebygga att de uppstår.

293. SAFER avser bidra genom att, i samverkan inom arbetsgruppen för ledarskap och hållbarhetsintegrerad trafiksäkerhet, utveckla och sprida kunskap, metoder och verktyg som stödjer företag och organisationer i att integrera trafiksäkerhet i sin hållbarhetsagenda och värdekedja.

294. SAFER sprider kunskap om pågående och genomförd forskning, bland annat genom publikationer, seminarier, nyhetsbrev, sociala medier och workshoppar.

295. SAFER verkar för att den nationella mötesplatsen Trafiksäkerhetsdagarna ska fortsätta utvecklas till en inspirerande och dynamisk arena där aktörer från olika sektorer möts, utbyter kunskap och tillsammans driver utvecklingen mot ett säkrare vägtransportsystem.

Samverkan mellan aktörer

Myndigheter

296. Trafikverket kommer i samverkan med **Arbetsmiljöverket**, initiera en kraftsamling om ledarskap för säker vägtrafik. Syftet med initiativet är bland annat att öka förståelsen för att trafiksäkerhet är en arbetsmiljöfråga, och därmed behöver hanteras i det vardagliga arbetsmiljöarbetet. Utöver det vill initiativet lyfta arbetsmiljöfrågan och trafiksäkerhet i ett upphandlingsperspektiv. Målet är att fler aktörer ska engagera sig i området. Kraftsamlingen planeras pågå 2026–2027.

297. Transportstyrelsen avser att under perioden för aktionsplanen samverka med berörda branschorganisationer i syfte att öka regelefterlevnaden inom trafiksäkerhetsområdet av den yrkesmässiga trafiken.

Kommuner och regioner

298. Dalatrafik kommer att tillsammans med berörda aktörer, t ex leverantörer, kommuner och myndigheter arbeta vidare för att förbättra trafiksäkerheten och tillgänglighet i kollektivtrafikens miljöer, särskilt kring hållplatser.

299. I Västra Götalandsregionens trafikförsörjningsprogram (kollektivtrafikstrategi) för perioden 2026–2029 är en prioriterad åtgärd att utveckla och samverka kring trafiksäkerhet och brottsförebyggande arbete. Arbetet med trafiksäkerhet fokuserar på kollektivtrafikens hastighetsefterlevnad och att kollektivtrafikens miljöer utformas på ett trafiksäkert sätt.

Branschorganisationer

300. Mobility Sweden bidrar till att utveckla nationella lagkrav inom automatiserad körning i samverkan med det offentliga och med samarbetspartners.

Forskningscentrum

301. SAFER stimulerar och underlättar för fler aktörer att delta i och ta del av centrumets aktiviteter, med syfte att bredda det tvärvetenskapliga kunnandet och skapa nya perspektiv på trafiksäkerhetsutmaningar. Genom samverkan i forskningsprojekt, seminarier och arbetsgrupper främjas kunskapsutbyte och utveckling av innovativa lösningar.

Forskning och innovation

Myndigheter

302. Trafikverket ska genom sitt deltagande i Euro NCAP verka för ökad trafiksäkerhet för tunga lastbilar. Målen är att under 2028 inkludera tester av system för förardistraktion och trötthet. Till 2029 är målet att testmetoder och krav ska utvecklats för eftergivliga lastbilsfronter och att krocktester av tunga lastbilar införs i EuroNCAP under 2031. Vidare ska Trafikverket verka för att de testprotokoll som börjar gälla för personbilar 2029, även ska gälla för skåpbilar och lastbilar.

303. Trafikverket kommer genom FOI, Skyltfonden och stöd till ideella organisationer att stödja nya, innovativa förslag inom de prioriterade insatsområdena (rätt hastighet, säker cykling, säker gångtrafik, nykter trafik, suicidprevention och ledarskap för säker vägtrafik).

304. Transportstyrelsen avser att tillsammans med Folksam söka pengar till och genomföra projekt som syftar till att förbättra uppskattning av antalet allvarligt skadade i trafiken. Detta görs genom att uppdatera de riskvärden som används för att beräkna antalet allvarligt skadade. Projektets genomförande förutsätter beviljande av medel.

305. VTI har som mål att fokusera på yrkestrafiken och dess villkor för säker körning. Speciellt fokus läggs på nya, ej traditionsenliga grupper så som omsorgens personal och olika typer av hantverkare. Dessa kör många mil som en del i sitt tjänsteutövande, men ryms inte inom regelverken för yrkestrafiken.

306. VTI ämnar bidra till implementering och utvärdering av redan känd kunskap samt ny kunskap genom forskning för att bidra till säker arbetsmiljö för personer som vistas i transportsystemet som en del i sin tjänst.

307. VTI vill fokusera på (1) hur företag bäst utvecklar metoder för säker förankring av gods i samtliga fordonstyper, samt planering och schemaläggning för att minska stress. (2) Hur man uppnår en bra arbetsmiljö för cyklade personal i t ex vården genom att fokusera på bra cyklar, infrastruktur för underhåll av cyklar, vinterdäck och praktisk träning för ny personal. Det senare gäller även för förare av fordon. (Åtgärden berör även *Säker cykling*.)

Kommuner och regioner

308. Stockholms Stad kommer fortsätta utforska hur förarstödssystem, automatisering och uppkopplade fordon kan bidra till stadens trafiksäkerhetsmål. (Åtgärden berör även *Rätt hastighet, Säker cykling/säker gångtrafik*.)

309. Umeå kommun deltar i Trafiksäkerhetslyftet, ett forskningsprojekt avseende trafiksäkerhet, som syftar till att uppnå ett systematiskt arbetssätt för att skapa säkra och hållbara trafikmiljöer med ett breddat perspektiv (arbetsmiljö, upphandling).

Forskningscentrum

310. Folksam kommer att granska användning av olika förarstödsystem samt olycksreducerande effekter av dessa förarstödsystem samt av nödbromssystem.

311. Folksam kommer årligen granska säkerhetsnivån på lätta transportbilar (hantverkarbilar).

312. SAFER ska genom arbetsgruppen Road Accident Statistics säkerställa att relevant, tillförlitlig och jämförbar data finns tillgänglig för forskning och beslutsfattande. Genom avancerad analys av olyckstyper, frekvenser och effekter av åtgärder utvecklas metoder, rapporter och samarbeten som ger beslutsfattare och forskare den kunskapsbas som krävs för att driva trafiksäkerhetsarbetet framåt – både nationellt och globalt.

Förutsättningsskapande arbete

Myndigheter

313. Transportstyrelsen föreskriver infrastrukturregler för vägghållaren om säkra vägars utformning. Det innebär att vägen ska vara säker att använda, exempelvis genom krav på minsta friktion och att man som vägghållare ska minimera skadekonsekvenser vid olycka.

314. Transportstyrelsen genomför återkommande tillståndsmätningar på gods, buss och taxi. Tillsammans med bland annat Polisen kontrolleras lastsäkring, tillstånd, hastigheter och alkohol- och drogpåverkan. Resultaten presenteras i en rapport, via pressmeddelande och möten med branschen. (*Åtgärden berör även Nykter trafik.*)

315. Transportstyrelsen kommer under de närmaste åren att genomföra ett arbete 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.

316. Transportstyrelsen arbetar, genom regelbunden uppföljning och dialog, för att bortfallet i olycksrapporteringen till Strada från Polisen ska minska samt att det inte ska finnas några sjukhus som får längre avbrott i sin rapportering.

317. Transportstyrelsen gör ett omfattande arbete för att införa EU:s fjärde körkortsdirektiv som bland annat har som syfte att öka trafiksäkerheten. Införandet innebär bland annat uppdateringar av ett 30-tal gällande föreskrifter samt framtagande av nya föreskrifter.

318. VTI samarbetar med **Transportstyrelsen** för att höja kvaliteten i Strada, något som är centralt för att bättre kunna identifiera var insatser behövs för att öka trafiksäkerheten och minska förlusten av liv och hälsa i transportsystemet. De två myndigheterna har som mål att samarbeta i minst ett projekt som syftar till att öka kunskapen om bortfallet av olyckor och inrapporteringsgraden. Projektet planeras att genomföras under förutsättning att projektmedel beviljas.

Kommuner och regioner

319. Göteborgs stad avser att arbeta in den övergripande styrningen av trafiksäkerhet i översiktsplanen till 2027. Mål och fokusområden för trafiksäkerhet integreras med övriga målområden i översiktsplanen.

320. Umeå kommun tar fram en ny trafiksäkerhetsplan som inarbetas i kommunens mobilitetsplan.

