

SVERIGES TRAFIKSÄKERHETSDAGAR 2025

20-21 OKTOBER - GÖTEBORG

En samlad bild av konferensen

Den 20-21 oktober 2025 anordnades Sveriges Trafiksäkerhetsdagar på Lindholmen Science Park i Göteborg med SAFER som värd och i samverkan med Trafikverket och Sveriges Kommuner och Regioner (SKR). En ny mötesplats för alla som arbetar för säker mobilitet, byggd på erfarenheter från tidigare framgångsrika initiativ. Konferensen samlade över 300 personer från kommuner, myndigheter, akademien, näringslivet och ideella organisationer.

Inspiration, insikter, lösningar, möten, samskapande. Alla har vi något att bidra med.

Karin Pleijel, kommunalråd med ansvar för miljö, klimat och stadsmiljö berättade om Göteborgs stads arbete. Hon poängterar att nollvisionen är en fantastisk ledstjärna i svenskt trafiksäkerhetsarbete. Att ha en vision spelar roll. Det är som att vara ute i en båt, man tappar inte sikten på horisonten.

Maria Krafft och Claes Tingvall poängterade att de lagar som krävs för att hålla arbetsgivaren ansvarig för arbetsmiljön i trafiken redan finns. Nästan alla länder har lagar som pekar på arbetsgivarens ansvar för prevention och att de ska göra allt de kan för att förhindra att någon dör eller skadas allvarligt. Det gäller såväl egna anställda som andra personer som kan påverkas av deras verksamhet.

MÅL OCH NULÄGE

Ingen ska dö eller skadas allvarligt i trafiken. År 2024 omkom 213 personer i vägtrafikolyckor. Det är färre än 2023 och 2022, men ändå långt över nivån för önskvärd utveckling för att nå etappmålet och EU-målet till 2030.

- Cirka 70 % av dödsolyckorna sker på statlig väg.
- Cirka 65 % av dödsolyckor med fotgängare och cyklister sker i tätort.
- Hastighetsefterlevnaden är alldeles för låg. Målet är 80 % till 2030 och vi ligger idag på 54 %.
- Utbyggnaden av mötesseparering på de statliga vägarna med en hastighetsgräns över 80 km/h går för långsamt och har dessutom planat ut de senaste åren.
- Runt 20 % av dödsolyckorna är alkohol- eller narkotikarelaterade.

Antalet allvarligt skadade i vägtrafikolyckor har ökat och är långt ifrån det nationella etappmålet för 2030. 2024 skadades cirka 4600 personer allvarligt, jämfört med målet om max 2800 personer år 2030. Även med hänsyn till att fler olyckor rapporteras idag så är utvecklingen negativ när det gäller allvarligt skadade. Den största gruppen allvarligt skadade är fallolyckor bland fotgängare i trafikmiljön. Andelen allvarligt skadade på cykel har ökat sedan 2021. Kraftigt tillskott av allvarligt skadade på elsparkcykel sedan 2020 - runt 700 personer 2024.

112 av 290 kommuner är klara och 49 har påbörjat arbetet med att sätta 30 och 40 km/h i tätort, 92 har inte börjat, av dem finns ett formellt beslut om att starta hos 16 (NTF, 2023).

Trafiksäkerhetsenkäter och aktörmätningar visar att det finns en stor acceptans för sänkt hastighet i anslutning till gång- och cykeltrafik. 90 % anser att det är oacceptabelt att köra bil eller MC i samband med att man druckit alkohol, motsvarande siffra för elsparkcykel är 86 % och 70 % anser att det är oacceptabelt att cykla i samband med att man druckit alkohol. Kvinnor anser i högre grad än män att det är helt oacceptabelt att köra när man druckit, förutom vid cykling där ingen skillnad råder cykelhjälmsanvändningen går långsamt uppåt och inställningen till att använda cykelhjälm har blivit mer positiv.

En trafikolycka är den vanligaste dödsorsaken i arbetsplatsolyckor. Globalt omkommer varje år 400 000 personer i arbetsrelaterade trafikolyckor. I Sverige står arbetsrelaterade trafikolyckor för cirka 30 % av de omkomna. Det är alldeles för få arbetsgivare och transportköpare som ställer krav på trafiksäkerhet och följer upp dem idag.

Resan måste fortsätta. **Varken nollvisionen eller etappmålet kommer att nås om inte mer görs.**

HÅLLBARHET

Trafiksäkerhet är en hållbarhetsfråga och vi måste arbeta holistiskt för att nå nollvisionen och de globala hållbarhetsmålen, Agenda 2030. Trafiksäkerhet är både ett mål i sig och en möjliggörare för flera andra. Många nollor, mot samma mål. I Sverige har vi lång erfarenhet av samverkan i trafiksäkerhets-

arbetet mellan det offentliga, industrin och akademien, den så kallade triple helix. Samverkan möjliggör en djupare förståelse för de utmaningar som finns, ur olika perspektiv, och bidrar till att hitta effektiva lösningar. Även de ideella organisationerna spelar en viktig roll. De företräder ofta människorna i systemet.

Att integrera trafiksäkerhet som en del av hållbarhetsarbetet ger fler möjligheter och verktyg. Ett säkert trafiksystem är ett randvillkor för det hållbara resandet. Fler verksamheter blir inblandade, såsom HR och upphandling. Det har, och kommer fortsätta vara, tyngd i den fysiska utformningen och förvaltning, drift och underhåll har tillkommit och ser i många fall sin roll. HR och upphandling är många gånger svårare att få att integrera trafiksäkerhet i sitt arbete. Här är det viktigt att belysa samverkan i arbetet, att alla behövs. En utmaning är ägarskap av frågan.

Trafiksäkerhet kan vara en accelerator för hållbar mobilitet. Vi kommer inte resa hållbart om det inte är säkert.

Utebliven exponering leder till färre olyckor – men visar inte på det egentliga behovet/ efterfrågan. Om ingen vågar låta sina barn cykla längs en väg kommer ingen att skadas – men det betyder inte nödvändigtvis att ingen skulle gå eller cykla om det fanns ett säkert alternativ. Enbart olycksstatistik kan alltså inte vara grund för beslut om det ska göras en åtgärd eller inte.

Urban mobilitet måste vara människocentrerad och inte fordonscentrerad.

ARBETSMILJÖFRÅGAN

Trafiksäkerhet är en obligatorisk arbetsmiljöfråga. Enligt arbetsmiljölagen 3 kap. 2§ ska arbetsgivaren vidta alla åtgärder som behövs för att förebygga att arbetstagarna utsätts för ohälsa eller olycksfall, detta gäller även för de arbetstagare som har sin arbetsplats ute i trafiken. Enligt ISO 45001 ansvarar en organisation för hälsa och säkerhet för såväl sina arbetstagare som för alla andra personer som kan påverkas av dess verksamhet. Ansvaret gäller även utanför grindarna. Prevention kan minska dödligheten med hälften.



Stockholmsdeklarationen, från den 3:e globala ministerkonferensen för trafiksäkerhet 2020, lyfter det systematiska ansvar för trafiksäkerhet som delas av individ, systemutformare, fordonsutvecklingen och transport-köparen. FN:s generalförsamling har integrerat Stockholms deklarationen i sitt globala trafiksäkerhetsarbete.

Marrakeshdeklarationen, från den 4:e globala ministerkonferensen för trafiksäkerhet 2025, belyser starkt internationell samverkan, digitalisering, innovation och klimataspekter tillsammans med mobilitet för alla grupper. Den strävar även efter att säkra rättvisa och tillgängliga vägtransportsystem och stärker kopplingen mellan trafiksäkerhet och hållbar stadsutveckling.

Rekommendationerna som ligger till grund för båda deklarationerna togs fram av en internationell expertgrupp ledd av Claes Tingvall på uppdrag av Trafikverket.

För att visa efterlevnad med arbetsmiljölagstiftningen skulle följande krav kunna användas:

- En hastighetsefterlevnad på minimum 97%, detta tar höjd för viss felskyltning och mätfel.
- Ingen körning över lagliga gränser för alkohol och droger, nolltolerans är den enda vägen.
- Minimum 99 % användning av bilbälte
- Alla nyanskaffningar av fordon är Euro-NCAP 5 stjärnor, att köpa in arbetsutrustning som inte är bevisat säker är inte förenligt med ett systematiskt arbetsmiljöarbete
- Organisationen ska kunna visa sitt “Safety Footprint”, det inkluderar tredje part. För att ändra något måste du veta var du står idag.

Den offentliga sektorn måste stärka insikten om trafiken som arbetsmiljöfråga och den lagstiftning som ska tillämpas. Kommuner och regioner är mycket stora arbetsgivare. Den offentliga sektorn upphandlar för 1 000 miljarder kronor per år. Upphandling är ett starkt verktyg att använda.

Trafikverket är en av Sveriges största beställare och ställer i sina upphandlingar krav på att deras leverantörer ska kunna visa upp resultat avseende trafiksäkerhet. De har gjort ett antal piloter som visar att det inte måste kosta att följa upp och leva upp till ställda krav. Trafikverket har tagit fram handledningar som andra kan använda sig av.

TRANSPORTER	VÄRDEKEDJA
INKÖP OCH UPPHANDLINGAR	PRIVATA SEKTORN

Fordonssektorn har ett särskilt ansvar för att stödja högsta säkerhet i arbetslivet genom rapportering, teknik och genom att säkra sina leveranskedjor.

Under den 3:e ministeriekonferensen i Stockholm lyftes att det saknas verktyg för att följa upp hur transportköpare och arbetsgivare arbetar med trafiksäkerhet. Det ledde till utvecklandet av FIA Road Safety Index. Via FIA Road Safety Index, som idag används av företag och organisationer globalt, har ett antal stora företag reviderats utifrån sitt trafiksäkerhetsarbete. Revisorerna är imponerade av företagen som visar att vill man så kan man. Exempelvis visar TotalEnergies på en 80% nedgång av dödligheten inom en tioårsperiod.

Hur kan man påskynda arbetet i samhället? Vi behöver öka förståelsen för att frågorna är integrerade. Idag kan ett företag få en bot för att de inte använt korrekt säkerhetsutrustning inom grindarna och det är möjligt även i trafiken. Det är viktigt att vi slutar lägga allt ansvaret på den enskilda föraren.

Trafikverket och Arbetsmiljöverket ska fortsätta samarbeta. SKR och Arbetsmiljöverket ska hjälpas åt att nå in i nya mötesrum.

Arbetsmiljöverket inför rutiner för att tydliggöra sina krav på hur trafiksäkerhet ska beaktas i arbetsgivarnas systematiska arbetsmiljöarbete.

FORDONSSEKTORN LEVERERAR ARBETSREDSKAPET

Av expertgruppens sex rekommendationer står en ut lite extra och den är riktad till fordonssektorn som levererar arbetsredskapet, fordonet. Dels är fordonssektorn en stor arbetsgivare i sig, men det är också viktigt att den följer upp att fordonen används på rätt sätt. Det är i fordonssektorns värdekedjor som flest personer dör.

Sedan Euro NCAP for Trucks lanserades för ett år sedan har det skett en stor förskjutning i vad lastbilarna har för trafiksäkerhetsapplikationer. Tekniken fanns redan, men det krävs att den efterfrågas och att det följs upp att den används.

Samverkan är en nyckel. Nollvisionen är viktig för att få alla att sträva mot samma mål och vi måste jobba för att fortsätta vara konkurrenskraftiga som land inom trafiksäkerhet. För det krävs att trafiksäkerhet är något som efterfrågas, exempelvis i de offentliga upphandlingarna. Det finns mycket som görs och som är gjort men det finns fortfarande mycket utveckling kvar att göra. Här är den i Sverige välanvända triple helix-modellen viktig. Den innebär att offentlig sektor, näringsliv och forskning samarbetar, gärna tillsammans med civilsamhället för att fånga behoven, lösa dem och sedan köpa lösningarna.

En utmaning framåt är hur industri och forskning kan stötta förarna ännu bättre, så att de inte hamnar i riskfyllda situationer, och samtidigt bli bättre på att skydda fotgängare, cyklister och motorcyklister. Ett exempel på innovation är tätare samarbete med klädbranschen där det skapas nya, attraktiva skyddskläder. Ett annat är information om riskerna med att använda dubbfria vinterdäck under sommarhalvåret, då det ger ett betydligt sämre grepp vid högre temperaturer.

Vi har i det närmaste unika möjligheter i Sverige med kombinationen av ledande fordonstillverkare, leverantörer, forskare och nära dialog med myndigheter och civilsamhälle, låt oss ta vara på det!

NORMER OCH BETEENDE

Beteende är något som är situationsbundet. Om många kör för fort för att följa trafikrytmen, är det lätt att haka på och bli en del av den. Sammanhanget påverkar också, du kan ha ett beteende som privatperson och ett annat på jobbet.

Normerna styr beteendet men numera ser forskningen att det är en iterativ relation där en liten förändring i beteende kan påverka normen som i sin tur ger en större beteendeförändring och det blir en ny vana som sätter en ny norm. Här är systematik och ledarskap en viktig nyckel.

TRAFIKSÄKERHETSLYFTET

Trafiksäkerhetslyftet är ett stödmaterial, framtaget av SKR, för kommuner och regioner att arbeta systematiskt med sitt trafiksäkerhetsarbete. I Trafiksäkerhetslyftet ingår ett formulär för självbedömning, en handledning för dialogbaserad genomförandeprocess och åtta olika teman med tillhörande förslag på hjälpande aktiviteter.



Exempel på systematiskt trafiksäkerhetsarbete i två kommuner:

I Malmö stad har kommunen en trafiksäkerhetsgrupp med personer som arbetar med allt från strategiskt arbete till utformning, reglering och drift och underhåll. Alla ska kunna ta del av det staden har att erbjuda och stort fokus läggs på barn, äldre och personer med funktionsnedsättningar. Kommunens Trafik- och mobilitetsplan, TROMP, beskriver hur en progressiv och holistisk trafikplanering kan bidra till att skapa ökad livskvalitet för fler Malmöbor, besökare och verksamma. Trafiksäkerhet ingår i de tio riktlinjerna inom planen. Malmö stad har ett systematiskt arbete med olycksanalyser och framtagande av åtgärdsförslag. Framgångsfaktorer är timing (ta tillfället i akt), relationsbyggande samt förståelse och lyhördhet.

Singelolyckor för gående och cyklister är en av de stora utmaningarna i Stockholm stad och ett prioriterat område i stadens trafiksäkerhetsplan. Stockholm har gång- och cykelplaner med prioriterade nät och har nu tagit fram en underhållsstrategi som ska antas i november 2025. Stockholms stad har och kommer att vara med i Trafikverkets Aktionsplan för säker vägtrafik för att säkerställa att trafiksäkerhetsarbetet är en viktig fråga för hela organisationen och att alla känner ett ägandeskap för frågorna och återrappporterar på sina delar. Idag sopsaltar Stockholms stad lika mycket gångbanor som cykelbanor, de flesta ligger längs med cykelbanorna. Det pågår både tester av saltets sammansättning för mindre miljöpåverkan och vädersensorer och annan teknik för att kunna få ut rätt insatser i rätt tid, och inte göra saker för sent eller i onödan. Staden kräver att alla som ska göra arbeten på stadens mark har gått utbildningen "Trafikanordningar och markarbeten i offentlig mark".



AKTIONSPLAN FÖR SÄKER VÄGTRAFIK

Inom ramen för Trafikverkets regeringsuppdrag att leda övergripande samverkan i trafiksäkerhetsarbetet tas Aktionsplan för säker vägtrafik fram. Den syftar till att bidra till dialog och möjliggöra erfarenhetsutbyte och samverkan mellan olika aktörer och är ett verktyg för att följa upp delar av trafiksäkerhetsarbetet inom vägtrafiken. Aktionsplanen samlar ett stort antal aktörer men är också till för att inspirera fler. Aktionsplanen kompletteras med ett antal kraftsamlingar för ökad trafiksäkerhet.

- Ökad cykelhjälmsanvändning
- Inkludering av trafiksäkerhet i arbetsmiljöarbetet för att bidra till trafiksäkra resor och transporter
- Ökad och säker gång- och cykeltrafik i tätort (fokus på 30 och 40 km/h)
- Bättre drift och underhåll för gående och cyklister
- Fler broar åtgärdas med hoppskydd för att förhindra suicid
- Upphandling (i samarbete med Arbetsmiljöverket)

Då flera arbetar tillsammans med en fråga är det ofta roligare och alla får en push och kan dela goda exempel.

Visst vill du engagera dig i kraftsamlingarna! Hör av dig till: therese.malmstrom@trafikverket.se

I ett nyss påbörjat FOI-projekt ska 12 kommuner använda trafiksäkerhetslyftet och forskare ska studera vad som händer med säkerhetskulturen. I projektet ingår en seminarieserie som är öppen för alla.

RÄTT HASTIGHET

30 km/h är en förutsättning för livskvaliteten i våra städer. Många städer och flera länder i Europa har sänkt sin bashastighet i tätort. Borde inte Sverige göra samma sak?

Trafiksäkerhet är prioriterat inom EU och Kristian Schmidt, EU-kommissionens trafiksäkerhetssamordnare, trycker på att lägre hastigheter räddar liv och att 30 km/h ska vara bashastigheten i urbana miljöer. Det handlar inte om att begränsa utan om att möjliggöra.

'All elements of the safe system principle are important. Human error does occur, both infrastructure and vehicle should help prevent death. Making mobility safe and sustainable for all.'

Yrkesförare kör för fort utanför skolor, 53 % av alla transporter gör det vid endast skyltning och 16 % vid platser med stärkt

fysisk utformning. Autobromssystemen som finns idag ger en olycksreducering på som bäst 20 % (Amin, Kullgren och Tingvall 2024). 40 km/h bygger på att de systemen ska vara effektiva, vilket de inte är.

Enligt studier genomförda av Folksam skadas 20-30 % av fotgängare allvarligt vid en påkörning i 30 km/h. Detta pekar på att **vi skulle behöva en lägre hastighet än 30 km/h i tätort**. Folksam har vidare gjort krocktester med cyklister (2022). Slutsatsen är att man inte vill bli påkörd i 40 km/h.

30 km/h ger ökad trafiksäkerhet, räddar liv, förbättrar trygghet, miljö och klimat, trivsel och stadsmiljö, ökad folkhälsa. Barn är ute även efter skoltid, vilket talar emot tidsbegränsade hastighetsbegränsningar. Det har visat sig att trafiken blir jämnare vid 30 km/h, vilket gör att busstrafiken inte förlorar så mycket tid. Rätt hastighet ger även träff på bullerproblematiken, vi får fler som går och cyklar och vi stärker folkhälsan.

Kommunerna efterfrågar ett regelverk som stödjer deras behov.

Malmö införde först 40 km/h som bashastighet i hela staden. Sedan många år arbetar de med att sänka till 30 km/h runt alla skolor samt gatuomvandling av flera större gator.

Göteborg började med åtgärderna och väntade in en nationell sänkt bashastighet. Men då den aldrig kom ser nu Göteborg över sina hastigheter för att sänka till 30-40 km/h. En av drivkrafterna, utöver trafiksäkerhet, är att Göteborg har som mål att vara en ekologiskt hållbar stad. Där är sänkt hastighet en nyckel för att minska biltrafikarbetet och öka det hållbara resandet genom att skapa säkerhet för fotgängare och cyklister. Lägre hastigheter ger trevligare bostads- och vistelsemiljöer. Och möjliggör för vistelseytor nära resandeytorna.

DIGITALISERING

Digitalisering av fordon och infrastruktur måste ske i samverkan. Fordonssektorn ser att tekniken och tjänsterna finns på plats sedan flera år nu, de fungerar och hjälper till att nå våra mål. Ett exempel är Geofencing 3DAI. Det är dock sällan tekniken efterfrågas i upphandlingar, beställarkompetensen måste öka.

Låt oss aldrig sluta med lärandeperspektivet.

VAD KOSTAR DET?

Vi behöver räkna mera. Även på vad det kostar att **inte** arbeta med trafiksäkerhet. Det finns till exempel stora ekonomiska incitament för regioner och kommuner att samverka för att minska antalet fallolyckor.

Den finansiella sektorn vill investera i bolag som har låga risker och måste börja efterfråga data kopplat till trafiksäkerhet.

KOMMUNIKATION OCH SAMVERKAN

Det är viktigt att vi kommunicerar med de som inte är insatta och inte redan ser trafiksäkerhet som sin fråga. Hur når vi de som inte redan är här, de som inte redan är frälsta?

Nollvisionen är viktig för att få alla att sträva mot samma mål. Vi måste fortsätta arbeta för att vi som land ska vara konkurrenskraftiga som inom trafiksäkerhet och även fortsättningsvis vara några att se upp till. För att uppnå detta måste vi bygga, hålla liv i, stärka och utveckla våra nätverk och stötta varandra i att både fånga systemperspektivet och i att få en systematik i arbetet.

Det finns både krav och verktyg, för offentlig och privat verksamhet, men ingen klara det själv. Här är samverkan en nyckel. Det är även viktigt att prata med de utanför den egna kretsen, att nå nya målgrupper och sprida kunskapen.

Håll nollan vid horisonten, tappa aldrig siktet på nollan. En dag ska vi nå dit.

OM 2 ÅR HAR VI:

- 30 km/h i tätort och på andra ställen där fotgängare och cyklister möter bilar.
- 30 km/h som bashastighet.
- Säkrare infrastruktur; färre vägar med en hastighet över 80 km/h som inte är mötteseparerade, fler hastighetssäkrade GCM-passager, fler gång- och cykelvägar längs statliga vägar, etcetera.
- Arbetsgivare som förstår sitt ansvar och arbetar med att förebygga de risker som finns.
- Lagkrav på alkolås.
- Ny gemensam slogan.

VAD PRATAR VI OM PÅ TRAFIKSÄKERHETSDAGARNA 2027?

- Representanter och ansvariga för exempelvis HR, upphandling och hållbarhet är här.
- Retrospekt – Nollvisionen 30 år.
- Utställning med goda exempel.
- Arbetsmiljöverket och polisen redogör för sitt arbete med arbetsmiljö(brott).
- Regionernas roll samt om samarbetet mellan regioner, kommuner, Trafikverket med flera för att med hjälp av satsningar i en budget spara i en annan.
- Framgångsfaktorer hos de små kommunerna.
- Resurser, vad behövs i kompetens, personal och pengar? Vilken styrning behövs?
- Fallolyckor samt äldre och olyckor .
- A-traktorer; vad blev effekten av 15 år och 45 km/h?
- Transportstyrelsens roll: trafiksäkerhetsgranskningar, körprov, STRADA.
- Lagkrav på cykelhjälm för alla.
- Fokus framåt.

HASTIGHET	AKTIV RESANDE	NORMER	UNDERHÅLL	TEKNISK UTVECKLING
TIMING			ARBETSMILJÖ	ENGAGEMANG

Den samlade bilden är författad av Sanna Eveby, Maria Håkansson & Anne-Hélène Mai, Guidance to Zero.