

Fördjupningsspår: Frågor som Sverige behöver lösa tillsammans

Under konferensens andra dag fördjupar vi oss i ett antal utvalda viktiga frågor där flera aktörer behöver kroka arm för att trafiksäkerhetsarbetet ska ta nästa steg.

Varje fördjupningsblock inleds med korta, skarpa inspel som sätter scenen och ger en gemensam bild av utmaningen. Med inspelen som startpunkt ringar deltagarna tillsammans in vad som bromsar utvecklingen, vilka idéer och arbetssätt som kan föra området framåt och vilka aktörer som behöver agera.

Detta är inte ett traditionellt seminariepass, utan en möjlighet att bidra med erfarenhet, perspektiv och konkreta medskick i frågor som är centrala för trafiksäkerheten mot 2030. **Du väljer det spår där du själv vill fördjupa dig, bidra och påverka riktningen framåt.**

Resultaten från varje spår sammanställs och blir underlag för en gemensam brief efter konferensen. Målet är att deltagarnas kunskap och diskussioner ska tas vidare, inte stanna i rummet.

Våra fördjupningsspår

1. Arbetsrelaterad trafiksäkerhet: Så kan företag, myndigheter och organisationer arbeta med trafiksäkerhet i sina verksamheter

Många resor och transporter som påverkar trafiksäkerheten uppstår i arbetslivet. Trafiksäkerhet hamnar ändå ofta mellan stolarna, även om det är en fråga för arbetsmiljöarbete, upphandling, hållbarhetsarbete, fordonshantering, tidsplaneringen och andra förutsättningar på arbetsplatsen, ledarskapet och uppföljning i stort. I detta fördjupningsblock undersöker vi vad som krävs för att göra arbetsrelaterad trafiksäkerhet till en verksamhetsfråga. Fokus ligger på sådant som arbetsgivare och beställare faktiskt kan påverka vad gäller medarbetarnas resor i tjänsten och transporter i egen och upphandlad verksamhet. Vi tar avstamp i behovet att omsätta kunskap till praktiskt genomförande i olika typer av organisationer.

Spåret leds av Hanna Wennberg, Lund Universitet/Trivector Mobility.

2. Levande landsbygd: hur skapar vi säker och tillgänglig mobilitet utanför staden?

Utanför städerna måste mobiliteten fungera för arbete, skola, vård, socialt liv och företagande, samtidigt som riskbilden ofta är allvarigare än i städerna. Trafikverket visar tydliga regionala skillnader, där mer glesbefolkade län har betydligt högre antal omkomna per invånare än storstadslänen. Samtidigt sker merparten av dödsfallen på det statliga vägnätet, och den växande andelen äldre i befolkningen gör att tillgänglighet, sårbarhet och säker utformning blir ännu viktigare. Individens mobilitet i en säker, trygg och förutsättningsskapande trafikmiljö är grunden för att andra tjänster ska kunna utvecklas och etableras. I detta spår diskuterar vi därför inte

landsbygden som "restkategori", utan som en egen mobilitetsfråga där säkerheten är central. Fokus ligger på landsbygdens särskilda villkor och behov: långa avstånd, högt bilberoende, säkra skolresor, barn och ungas behov av säker och självständig mobilitet, äldre trafikanter, drift och underhåll, hastigheter, kollektivtrafikens roll och vilka lösningar som faktiskt går att skala upp.

Spåret leds av Ellen Grumert och Anna Vadeby, VTI.

3. Från val till verkstad: så skapar politik och förvaltning resultat tillsammans

Valet 2026 innebär nya politiska prioriteringar, nya mandat och nya möjligheter att sätta riktning för trafiksäkerhetsutvecklingen nationellt, regionalt och lokal. För att nå långsiktiga mål inom trafiksäkerhet och hållbar mobilitet krävs både politisk vilja och ett systematiskt genomförande i vardagen. I detta spår fokuserar vi på samspelet mellan politik och förvaltning och hur ambitioner kan omsättas till konkreta resultat. Vi lyfter fram arbetssätt som hjälper organisationer att prioritera trafiksäkerhetsfrågorna i en tid av många konkurrerande behov och visar hur metodstöd och verktyg, så som Trafiksäkerhetslyftet, kan användas för att skapa struktur, engagemang och framdrift i det lokala arbetet.

Spåret leds av Christoffer von Bothmer, Sveriges Kommuner och Regioner (SKR).

4. Säkrare elsparkcykling - vad behöver vi göra nu?

Elsparkcykeln har gått från nyhet till vardag, men också blivit en tydlig del av Sveriges nya skadebild. Trafikverket beskriver hur ökningen av allvarligt skadade i vägtrafikmiljön i hög grad drivs av cyklister och elsparkcyklister, särskilt bland unga. Under 2025 ökade antalet allvarligt skadade elsparkcyklister med nästan 28 procent, och kollisionsolyckor mellan elsparkcykel och fotgängare ökade med 55 procent. Hjälpmanvändningen är samtidigt låg, särskilt bland vuxna användare. I det här spåret flyttar vi fokus från allmän debatt till konkreta åtgärder. Vi kommer att ge en bild av Sveriges nuläge, men också jämföra med hur det ser ut i våra grannländer. Därefter fokuserar vi på vilka åtgärder som kan komma att krävas för att minska antalet olyckor. Utmaningarna är flera; hastighet, parkering, nattkörning, onykterhet, unga förare och låg hjälpmanvändning. Vi kommer att diskutera olika lösningar och vi ska också tillsammans prioritera vilka av de möjliga lösningarna som är viktigast att genomföra i närtid.

Spåret leds av Malin Lundgren, NTF Väst.

5. När vi möts i trafiken: beteende, normer och samspel

Alla vet att trafiksäkerhet inte bara avgörs av teknik och infrastruktur. Den avgörs också i mötet mellan människor: när bilister passerar ett övergångsställe, när cyklister och fotgängare delar yta, när någon chansar, anpassar sig, visar hänsyn

eller låter bli. Samtidigt visar Trafikverket att hastighetsefterlevnaden fortfarande är en av de största utmaningarna och att konflikter mellan oskyddade trafikanter ökar i takt med att fler delar samma trafikrum. I det här spåret tittar vi närmare på vad beteende, normer och samspel betyder i praktiken: varför vissa regler får genomslag och andra inte, hur risk normaliseras i vardagen, och hur utformning, kommunikation och tillsyn kan användas för att skapa mer förutsägbara och säkra möten i trafiken.

Spåret leds av Pontus Wallgren och Helena Strömberg, Chalmers

6. Alkohol och droger i trafiken: från kunskap till efterlevnad och åtgärd

Kunskapen om alkohol och droger som trafiksäkerhetsproblem är stor, men frågan är vad som faktiskt krävs för bättre efterlevnad. Trafikverket visar att 35 personer omkom i alkohol- eller narkotikarelaterade olyckor 2025, motsvarande 17 procent av alla omkomna det året. Samtidigt saknas aktuell mätning för indikatorn nykter trafik, vilket försvårar uppföljningen, och självrapporterade data visar att en inte obetydlig andel fortfarande uppger att de kört bil i samband med alkoholkonsumtion. I detta spår går vi därför från problembeskrivning till åtgärder: screening, kontroll, teknik, arbetsgivarroll, alkoholås, kommunikation, samverkan och hur olika aktörer kan bidra till att göra nykter trafik till något mer än ett mål på papper. Det här är ett spår för dig som vill diskutera vad Sverige faktiskt bör prioritera nu.

Spåret leds av MHF.