

Trafikverket Västra regionen höll ett webinarium om trafiksäkerhet 22 oktober 2025. Nedanstående frågor skickades in via Menti under webinariet. Svaren har hämtats från respektive föreläsare eller annan sakkunnig på Trafikverket. Utvecklade svar och länkar till källor går att få – kontakta Trafikverket.

Nr	Fråga	Svar
1	Hur arbetar Göteborgs Stad med samverkan mellan projekt- och driftsorganisation när det gäller mindre och större åtgärder i samma stråk?	Vi har projektledare som har ett ansvar för de investeringsåtgärder som ska göras dvs helheten och i samband med det så kan det även genomföras driftsåtgärder. Det ingår i hur vi utformat våra arbetssätt. Men jag tror inte att det alltid fungerar fullt ut, exempelvis vad gäller röjning av växtlighet.
2	Hur ser TRV på att SEB premierar tidsvinster framför trafiksäkerheten? Samhällsekonomisk lönsamhet bygger ju på kortare restid. Vad är vägen framåt om man vill öka trafiksäkerheten?	Trafiksäkerhetsåtgärder har också höga värden i SEB. Däremot behöver vi bli bättre på att göra mer kostnadseffektiva trafiksäkerhetsåtgärder, så att vi påskyndar genomförandet av säkrare infrastruktur. Sedan kan inte tillgänglighetsåtgärder genomföras som försämrar trafiksäkerheten.
3	Vad hände 2019, väldigt låga och bra siffror? 2020 antar jag beror på Covid, men 2019 var ännu lägre ...	Inget särskilt utmärkte 2019. Det blir större fluktuationer av slump när vi studerar resultat på regional nivå, och det kan lätt gå upp eller ned ett enskilt år. Det stämmer att 2020 var påverkat av Covid, det gäller även 2021 och delar av 2022. I den här typen av analyser behöver vi studera den långsiktiga trenden.
4	Varför väljer man i en kommun att ha alla hastighetsgränser 30, 40, 50, 60, 70 ... Varför inte ha jämna eller ojämna?	I Mölndal har vi valt att endast använda oss av 30, 40 och 60, men det är en övergångsperiod där vissa områden fortfarande har 50 och 70 kvar. Det kommer även finnas en del vägar som inte är kommunens ansvar och kommer då fortsatt vara kvar.
5	Den statliga vägen genom Tidaholms tätort är ca 3,9 km. Kör man i 40 resp 50 km/h så är skillnaden 1 minut. Hur kan det påverka framkomligheten negativt?	Tillgängligheten för bilarna försämras i den punkt där en hastighetsdämpande åtgärd görs, men den tidsförlusten ska ses i förhållande till den totala restiden mellan målpunkterna. Framkomligheten för biltrafiken kan påverkas negativt om en hastighetsdämpande åtgärd utformas på ett sätt som försvårar framfarten för motorfordonen, exempelvis för tunga transporter att ta sig fram på ett smidigt sätt. Trafikverket kan acceptera en hastighets-sänkning och även fysiska åtgärder i denna typ av tätortsmiljöer, med hänsyn till förekomsten av oskyddade trafikanter.
6	Angående trafiksignaler så kan det vara svårt med detektering av cyklister. Då måste cyklister vänta på en bilist i samma riktning. Hur funkar det i Göteborg?	Jag kan inte svara på det. Jag vet att vi på vissa platser lagt in särskild detektering av cyklister i trafiksignaler.

7	Börjar inte suicidpreventionen redan i vården, där människor uppenbarligen inte får tillräcklig hjälp idag?	Suicidprevention börjar redan i våra medmänskliga relationer. Vi behöver alla bli bättre på att fånga lidande hos varandra. Självklart behöver man även inom vården bli bättre på att upptäcka och stödja personer med suicidala tankar.
8	Det finns många exempel där boende utmed en väg vill sänka hastigheten från 70 km/h till 50 km/h på kortare sträckor med tätortsliknande miljö. Ofta går det inte ens att köra i 70 km/h, men de får avslag – varför?	Det är svårt att ge ett entydigt svar utifrån en så generellt ställd fråga, eftersom ansvar och beslutsrätt för hastighetsgränser skiljer sig åt beroende på vem som är väghållare – det vill säga om vägen är statlig, kommunal eller enskild. Syftet är att hastighetsgränsen ska vara trafiksäker, förståelig, miljömässigt rimlig och bidra till ett välfungerande transportsystem. I vissa fall där det upplevs som svårt att hålla skyltad hastighet kan det i stället bli aktuellt med andra åtgärder – till exempel förbättrad belysning, hastighetsdämpande utformning eller säkrare passager – eftersom dessa ofta ger större effekt på trafiksäkerheten än enbart en sänkt hastighetsgräns.
9	Det verkar finnas en uppfattning i Trafikverket att Nollvisionen inte matchar de transportpolitiska målen och att vi därmed inte kan följa visionen i vårt val av åtgärder. Kan Maria kommentera?	Den uppfattningen känner jag inte till. Nollvisionen finns med som utgångspunkt i de transportpolitiska målen. Regeringen har satt etappmål för år 2030 och Trafikverket sätter mål för vad Trafikverket ska bidra med år för år. Trafikverket har regeringsuppdrag att leda trafiksäkerhetsarbetet för väg i Sverige, för det behövs insatser från flera aktörer i samhället så att målet kan nås. Det räcker inte med åtgärder i infrastrukturen.
10	Det är svårt att få Trafikverket att sänka hastigheter. Är det så att framkomlighet premieras före trafiksäkerhet?	Vi ska jobba både med tillgänglighetsmål och hänsynsmål, ibland står de emot varandra och då får en värdering av nytta kontra olägenhet göras. En faktor blir då till exempel om det är på det utpekade vägnätet.
11	En suicidmotiverad person går väl inte att hindra med staket?	Sju av tio som gör ett suicidförsök gör inte om det. Det är i krisen som man har övervägande tankar om att ta sitt liv, och det finns ett handlingsfönster på ca 10 minuter. Att hindra möjligheten vid en enskild plats gör därför nytta. Ett väl utformat suicidskydd på broar förhindrar 9 av 10 suicid.
12	Finns det någon nationell samordning av hur Trafikverkets sex regioner prioriterar säkerhet vs framkomlighet?	Nej, men det skulle vara bra att redovisa hur regionerna ligger till för de tillståndsindikatorer som vi följer på årsbasis. Bra tänkt.
13	Finns det samverkansavtal mellan räddningstjänst, polis och ambulans vid larm om suicid? Som Jönköpings lösning.	Räddningstjänsten arbetar enligt konceptet AOSP (akut omhändertagande av suicidal person), men vi har inget skriftligt avtal mellan oss.

14	Folk skyller väl gärna sin olycka på något annat än sitt eget beteende. Hur stort mörkertal finns i Strada?	Rent allmänt kan man säga att många har svårt att inse att de gjort något fel och då lägger skulden på någon eller något annat. Men utifrån genomläsningar av de olyckor som registrerats i Strada så framgår inte detta. Istället tar cyklister på sig ansvaret för olyckorna. Mörkertalet beror på att sjukvården inte rapporterar in, av olika anledningar, det har inte med svarsvägran från patienter att göra, utan oftast tidsbrist.
15	FPV: varför väljer man att använda begreppet tillgänglighet när det låter som att man menar framkomlighet?	Tillgänglighet ger en bredare bild av att ha lätt att nå sin målpunkt, än framkomlighet. Framkomlighet fokuserar på restid, medan begreppet tillgänglighet omfattar även annat, såsom komforten att färdas på vägen (koppling exempelvis till förekomsten av farthinder).
16	Om någon hoppat från en bro som inte har ett suicidskydd, sätts ett skydd då upp efter ett suicidförsök eller suicid. Om inte; varför?	Trafikverket arbetar med en sammanställning av riskbroar, som underlag för prioritering av suicidskydd. Inträffade suicid är ett kriterium. Andra kriterier är närhet till tätort, om bron har gång- och cykelbana samt om bron är hög. Brons konstruktion kan också påverka förutsättningar för utformning av suicidskydd. Det är viktigt med kontakter med blåljusmyndigheter för att få information om händelsen är isolerad eller om det finns många larm om hot om suicid från samma bro. Det kan tänkas att andra broar är mer angelägna att åtgärda. Åtgärden måste även vägas mot andra trafiksäkerhetshöjande åtgärder för att bedöma vad som är mest kostnadseffektiv för att rädda liv.
17	Utifrån statistiken som visade att majoriteten av självmord görs genom hängning och förgiftning, hur prioriterar ni kommunens resurser mest effektivt för bästa suicidprevention? Tex om samma kommunala pengar skulle kunna rädda många fler liv preventivt hos socialförvaltningen än med ett räcke?	Räddningstjänsten lyfter endast förslag utifrån förutsättningar som vi har uppmärksammat i den fysiska miljön. I övrigt arbetar vi för att komma in och arbeta i de mjuka frågorna. Notering: hur ekonomiska medel och resurser fördelas i en kommun är en politisk fråga. För dessa mentifrågor har vi begränsat oss till att fråga representanter som deltog vid webinariet.
18	Går det att säga något om hur lång tid efteråt en kampanj har effekt? Exempelvis en kampanj om att använda cykelhjälm.	Så här beskrivs detta i en manual om utveckling av kampanjer: "Most of the time, a single campaign is not sufficient to bring about large, lasting changes in behaviour. The effect of a campaign will decrease rather quickly once the campaign is over. As in commercial marketing, the issues treated in road safety campaigns need to be kept in front of the public in order to remain 'on the agenda'. This is the only way to achieve a substantial, permanent change in behaviour. If the issue moves out of the public eye, the risk of a relapse into old (undesirable) behaviours is always present."

19	Har Marco Dozza också studerat elsparkcyklister. Vad ser han då?	Elsparkcyklister uppvisar ovanliga asociala beteenden och orsakar medvetet krascher och nästan-krascher. Bland de krascher och nästan-krascher som <i>inte</i> orsakas medvetet ökar risken för olycka avsevärt vid körning med en hand, användning av mobiltelefon, färd i grupp och brist på erfarenhet. Mer information finns i artikeln nedan: https://www.sciencedirect.com/science/article/pii/S001457524003841 Jämförelsen mellan elsparkcyklar och elcyklar från uthyrningsföretag visade att elsparkcykling är säkrare än elcykling, möjligen på grund av olika användargrupper eller andra faktorer som vi inte kunde identifiera. Mer information finns här: http://sciencedirect.com/science/article/pii/S0022437525000878
20	Har Trafikverket en ensad syn på när man generellt bör använda 30 km/h och 40 km/h?	Trafikverket har nationella riktlinjer som utgår från vägens funktion, trafiksäkerhet och omgivande miljö. Dessa riktlinjer används som underlag, men beslut om lokala hastigheter görs av den ansvariga väghållaren. Kommunen beslutar om lokala trafikföreskrifter inom tätbebyggt område. Här används ofta 30 km/h i områden med hög andel oskyddade trafikanter, skolor och bostäder, medan 40 km/h kan vara aktuellt på gator med lite högre trafikflöde men fortfarande tätbebyggd miljö.
21	Hur går målet om 99 % 30/40 km/h inom tätbebyggt område ihop med Transportstyrelsens praxisdomar, som i stort håller fast vid att bashastigheten är 50 km/h och det är den hastighet vi ska utgå från?	Städerna bestämmer själva hastighetsgränser i tätbebyggt område. Det är få fall som Transportstyrelsen stoppat. 2024 hade 72 % av städerna 30-40 km/h, vilket talar för att kommunerna har kommit en bra bit på väg och har goda möjligheter att fortsätta arbetet.
22	Hur kan plankorsningar med järnväg inom tätorter undvikas – finns det pengar för att göra åtgärder ex tunnel eller vad har man för plan för åtgärder?	Vi har över 6000 plankorsningar i landet, det är inte rimligt att tro att vi kommer bygga bort alla dessa. I tätorter är det ofta väldigt utrymmeskrävande att hitta planskilda lösningar, vilket också drar kostnader. Vi bygger bort ett antal korsningar varje år.
23	Hur kan vi få en ökad framdrift i att separera gång och cykel ifrån bilvägar på statligt vägnät utanför tätort? Vanligt exempel är att länkar är högt prioriterat i kommunens cykelplan och budget.	Pengar till GC-väg är idag avsatta i regional plan och vi bygger ut de sträckor som ligger i vårt uppdrag. Kommunen lyfter sina önskemål till kommunalförbunden som i sin tur gör en prioritering till VGR.

24	Hur resonerar TRV om EPA-traktorer och att de i praktiken blir mobila, hastighetsdämpande åtgärder? Jämfört med gupp/refuger som dämpar hastigheten till 30 km/h och samhällsekonomin för framkomligheten.	"EPA-traktorer", cyklar, arbetsmaskiner etc. har alla rätt att trafikera allmän väg. Att dessa fordon tillfälligt och lokalt sänker hastigheten har inget att göra med strategisk hastighetssäkring. För en sådan fordras som regel en fysisk utformning av vägmiljön.
25	Hur ser statistiken ut idag när vi fått en sån stor ökning av elsparkcyklar?	Under 2024 omkom i Sverige 4 personer och närmare 700 skadades allvarligt, inom kategorin elsparkcyklister. På Sverigenivå har de börjat följa utvecklingen av den gruppen sedan 2017, och de ser kontinuerligt en ökning sedan dess. Källa: Analys av trafiksäkerhetsutvecklingen 2024
26	Hur sprids goda exempel på en kommunal åtgärd vad avser suicidprevention till övriga kommuner i landet?	Suicidprevention är en del i aktionsplanen för säker vägtrafik. I aktionsplanen deltar flera kommuner. Trafikverket lyfter upp goda exempel i samband med kunskapshöjande webinarier om suicidprevention. Därtill har SKR tagit fram en skrift om förebyggande av suicid i fysisk miljö, med flera goda exempel. Förebygga suicid i fysisk miljö SKR Webbfamilj SKR (skriften är under revidering)
27	Hur säkras samordningen mellan Trafikverket och kommuner gällande omledningsvägar för lastbilar med farligt gods?	Normalt sker den dialogen i de möten som vi har med kommunerna, om en rad frågor om samhällsplanering i tidiga skeden – frågor om GC-vägar, BK4, omledning etc.
28	Intressant att kommunerna jobbar så aktivt med att göra hastighetsöversyner, men gör Trafikverket någon översyn på sitt vägnät?	Trafikverket genomför kontinuerligt hastighetsöversyner på det statliga vägnätet, framför allt när det sker förändringar i trafiken, vid större planerade åtgärder eller vid nybyggnationer. Utöver detta har Trafikverket under många år arbetat med Regionala Hastighetsanalyser (RHA). Syftet med arbetet är att skapa en tydlig helhet där trafiksäkerhet, framkomlighet och vägens funktion vägs samman.
29	Jutta sa att flödena av oskyddade är låga på landsbygd, så där bör man prioritera framkomlighet före motorfordon. Att det är låga flöden av oskyddade på landsbygden kan ju bero på att man inte vågar gå/cykla på de vägarna!	Absolut, så kan det vara. Samtidigt är trafikflöden av oskyddade trafikanter generellt lägre på landsbygdsvägar som ingår i FPV, än på tätortsvägar, till följd av ett litet befolkningsunderlag.
30	Jutta sa att det är viktigt att ha koll på trafikflöden vid val av åtgärder. Har Trafikverket koll på flöden av oskyddade trafikanter?	Ja, i viss mån. Det finns idag schablonvärden som kan användas för att räkna om enstaka mätningar till helårsflöde, men det saknas som regel information om antalet gående och cyklister på en faktisk plats. Arbeta pågår med utveckling av mätning av flöden av oskyddade trafikanter.

31	Kan Göteborgs Stad vara ännu tuffare mot biltrafiken och skapa mer utrymme för cyklister?	Ja. Vi har fått tydliga politiska uppdrag att aktivt minska det motoriserade vägtrafikarbetet och arbeta för att öka det hållbara resandet inklusive cykel. Det ligger också i linje med vår trafikstrategi. Det innebär att vi behöver ställa om yta för biltrafik till gång, cykel, grönska, vistelse mm.
32	Man pratar här som att det är Trafikverket som kan sänka hastigheten. Men det är ju kommunen som beslutar inom tätbebyggt område och Länsstyrelsen utanför tbo. Har dessa myndigheter samma syn på sänkt hastigheter?	Det stämmer att det är kommunen som beslutar om hastigheter inom tätbebyggt område och Länsstyrelsen som fattar beslut utanför tätbebyggt område, där staten är väghållare. I de flesta fall har Trafikverket, kommunen och Länsstyrelsen en gemensam syn. I de fall där bedömningarna skiljer sig åt förs dialog mellan parterna för att nå samsyn. Skulle det ändå fattas beslut som Trafikverket inte delar uppfattning om, kan vi överklaga, men det sker relativt sällan.
33	Hur ska vi få cyklister att inte begå regelbrott? Vi kan omöjligt bygga bort alla konfliktpunkter i gatunätet.	Det är en polisiär fråga. Jag upplever dock att bristfällig infrastruktur och cykelförutsättningar är en stor orsak till många regelbrott. Så att skapa rimliga och enkla cykelförutsättningar skulle med största sannolikhet minska regelbrotten.
34	Trafikförordningen lägger ansvaret på individen. Hur går det ihop med Nollvisionen?	Vi förväntas ha ett kompletterande synsätt/tolkning, som Trafikverket själva rör över, där trafikförordningen kompletteras med Nollvisionens principer som är antagna av riksdagen.
35	Varför satsar inte Trafikverket, som ett komplement till andra åtgärder, på att informera trafikanter om regler?	Kunskapsbrist om olika trafikregler är sällan ett problem, även om det finns, t ex hur och var man får köra elsparkcykel. En betydligt större utmaning är att påverka normer, dvs man vet reglerna men gör ändå något annat, som att t ex köra för fort. Då är det mer effektivt att införa åtgärder som stöttar ett bra beteende, t ex bältespåminnare, filhållningssystem, gupp och ISA. Det är betydligt mer kostnadseffektivt.
36	Mellan Torrekullamotet och Gamla riksvägen (i Källered) är det 70, med en hel del olyckor i utfarter och mycket vilt. Kommer ni sänka hastigheten där för att höja säkerheten?	Den korta sträckan som är kvar har förslag på en sänkning till 60 km/h.
37	Många tätorter ligger inte med i föreskrifter om tätbebyggt område, vilket innebär att bashastighet 70 km/h gäller. Vem initierar översyn av tätbebyggt område?	Det är kommunen som har ansvar att uppdatera trafikföreskriften om tätbebyggt område. Det sker exempelvis då ny bebyggelse tillkommit. Trafikverket initierar för de delar som ligger längs statliga vägar. Ofta sker arbetet i nära samverkan mellan kommunen och Trafikverket.
38	När ska TRV se över hastigheterna på sina vägar med 70 km/tim och nedåt?	Det sker en kontinuerlig dialog med kommunerna för att hitta samsyn kring hastighetsanpassningar. Det finns ingen framtagna tidplan för en sådan justering.

39	Pratar man något om psykologisk hierarki mellan trafikslagen? T ex att gående har lägst status och att cyklister ser sig som överordnade och därmed inte anpassar hastigheter eller respekterar andra.	Jag känner inte till någon studie som undersökt detta. Däremot finns det studier som visar att bil har högre status än cykel, i varje fall utifrån bilistens perspektiv. I en VTI-rapport dras en slutsats: "It could therefore be argued that a car not only provides the driver with power but also status (), and drivers could become provoked by cyclists if they view the road as a space for cars. In this case the cyclist can be perceived as an intruder who blocks the driver's movement."
40	Sprider ni era erfarenheter och arbetssätt om t ex detaljplanering till andra kommuner? Vet ni om fler kommuner beaktar suicidrisk i samhällsplaneringen på liknande sätt?	Vid förfrågan delar vi gärna med oss av vårt arbete och erfarenheter. Vi är bara glada för att få sprida vårt arbete inom området. Vi vet att Jönköping och kommunerna däromkring aktivt arbetar med ämnet.
41	Suicidstaket på broar hindrar inte en motiverad person, de går att klättra på enklare än t ex bullerskärmar i plexiglas.	Forskningen har visat att många suicidala personer upplever ambivalens och har en kortare suicidal fas, som kan uppgå till 10-20 minuter. Därefter minskar den och personen är inte beredd att genomföra handlingen. Ett exempel från USA visar att uppsättande av skydd på en bro reducerat antalet suicid på den aktuella bron, men inte lett till någon ökning av suicid på en närbelägen bro utan suicidskydd. Suicidskydd ska vara tillräckligt hindrande, så att en person inte ens försöker klättra över dem eller avbryter om man påbörjar ett försök. Därmed kan impulsiva försök avvägras genom tidsfördröjning och den suicidala fasen kan klinga av.
42	Hur ser Trafikverket på gångpassager i tätort jämfört med övergångsställen, är det en lämplig och trafiksäker åtgärd?	Det som gör en passage säker, vare sig det är en gångpassage eller övergångsställe, är att övergången är hastighetssäkrad (max 30). Det är det som betyder mest.
43	För att få regelefterlevnad på de gator där ni sänker hastigheten, kommer ni att på något sätt anpassa trafikmiljön därefter? Trafikmiljön ska ju spegla hastighetsgränsen.	I Mölndal har vi tänkt göra en utvärdering efter ett år och se om det krävs en åtgärd eller inte. I Tidaholm kommer vi att se över och vid behov anpassa utformningen av gatorna som fått en sänkt hastighetsbegränsning. Åtgärder prioriteras utifrån faktorer som trafikmängd, trafikmätningar, olycksstatistik och gaturummets funktion.
44	Trafikverket använder ASEK för att värdera nyttan av tillgänglighet och trafiksäkerhet, där tillgänglighet står för den största nyttan. Hur hänger det ihop med att med att prioritera trafiksäkerhet?	Trafiksäkerhetsåtgärder har också höga ASEK-värden, däremot behöver vi bli bättre på att göra mer kostnadseffektiva trafiksäkerhetsåtgärder, så att vi påskyndar genomförandet av säkrare infrastruktur. Sedan kan inte tillgänglighetsåtgärder genomföras som försämrar trafiksäkerheten.
45	Var kan man hitta de filmer ni visat?	Filmen om krocktestet köptes från SVT. De andra hittades här: Startsida Filmarkivet.se — Hundra år i rörliga bilder

46	Varför har man inte totalt omkörningsförbud för lastbilar och bussar på vägar med hastighet över 90 km/h, speciellt på 100/110/120-vägar?	Det här är främst en tillgänglighetsfråga och inte ett trafiksäkerhetsproblem. Lastbilar med släp får inte köra fortare än 80 km/h.
47	Varför separerar man sällan gång- och cykeltrafik vid vägarbeten i staden? Det känns som en låg prioritet av cyklister jämfört med biltrafiken.	Jag håller med, men kan inte svara för dessa prioriteringar.
48	Varför sänks det hastigheter på vägar i Dalsland, i stället för att bibehålla standard på vägnätet eller förbättra och höja hastigheten?	Hastigheter har sänkts från 90 till 80 km/h på stora delar av det statliga vägnätet, utifrån behovet av att minska krockvåldet i samband med frontalkollisioner. Det finns inte tillräckligt mycket pengar avsatta i nationell eller regional plan för att åtgärda alla berörda vägar i närtid.
49	Trafikverket får synpunkter från kommuner om att suicidskydd är för fula. Både tjänstemän och politiker vill inte ha skydden. Hör Räddningstjänsten samma sak?	Ja, det hör vi. Vi försöker dock belysa vikten av åtgärd och inte se problemet.
50	Vilken trafiklösning anser ni är mer trafiksäker inom ett centrum i mindre kommun; en signalreglerad fyrvägs korsning eller en cirkulationsplats?	Cirkulationsplatser medför lägre hastigheter, färre konfliktpunkter och det sker färre allvarliga olyckor jämfört med signalreglerade korsningar. När gång- och cykelpassager i anslutning till cirkulationsplatsen utformas med refuger, god sikt, eventuella hastighetssäkrande åtgärder skapas det en tryggare miljö för oskyddade trafikanter. Det beror på trafikflödena, men på de flesta platser bedöms en cirkulationsplats vara den mest trafiksäkra lösningen.
51	Även på järnväg verkar Trafikverket fastnat i att framkomligheten är viktigare än säkerhet. Hur kommer det sig att kapaciteten alltid får trumfa alla andra mål?	Säkerhetskriterierna gäller och är skyddade genom vårt tillstånd från Transportstyrelsen. Dessa spelregler behöver vi följa och visa hur vi följer upp och hanterar eventuella avvikelser enligt regelverket. Däremot är det viktigt att vi håller säkerhetskulturen levande så att det inte "genas i kurvorna".