

# Rätt hastighet på vägen räddar liv

Trafikverket har infört nya hastighetsgränser för att rädda liv och minska påverkan på klimatet. Flera av landets kommuner ser nu över hastigheten på kommunala gator och vägar med ambitionen att nå ökad trygghet och trafiksäkerhet i städer, byar och mindre samhällen.

Trafikverket anpassade 2008 och 2009 de rådande hastighetsgränserna utifrån dagens förutsättningar vad gäller trygghet, trafiksäkerhet, miljö, vägstandard och fordonsutveckling. Ett mer flexibelt tiostegssystem har införts; de tidigare hastighetsgränserna har kompletterats med 40, 60, 80, 100 och 120 km/tim. Förändringarna ger stora samhällsekonomiska vinster.

## Respektera hastighetsgränserna

Vägens standard och säkerhet tillsammans med kunskap om hur mycket våld människokroppen tål vid krock avgör vilken hastighet en väg ska ha. Dagens hastighetsystem har fokus på vägarnas säkerhetsstandard och tar samtidigt hänsyn till klimatpåverkan, buller och luftkvalitet. Flera faktorer är viktiga; trafiksäkerhet, miljö, tillgänglighet, framkomlighet, positiv regional utveckling och jämställdhet.



Om alla respekterar hastighetsgränserna och inte överskrider skyltad hastighet kan antalet döda och skadade i trafiken minska. Foto: TRONS.

### Rätt hastighet ger stora samhällsekonomiska vinster

#### Rätt hastighet på de större vägarna leder bland annat till att :

- koldioxidutsläppen minskar
- buller minskar och luftkvaliteten förbättras
- restiderna för personbilar och bussar ökar med mindre än 1 procent per år
- restiden för tung lastbilstrafik förblir oförändrad.

#### Effekter av hastighetsförändringarna på de statliga vägarna 2008-2009:

- ca 14 färre dödade per år.
- Minskade koldioxidutsläpp med ca 32 000 ton per år.
- Ökad restid ca 3 miljoner tim/år, dock små restidsförändringar för tung trafik.
- Samhällsekonomisk nytta ca 115 miljoner kronor/år.

#### Effekter av hastighetsförändringar på de kommunala vägarna och gatorna:

För det kommunala vägnätet beror effekterna helt på i vilken utsträckning kommunerna justerar hastighetsgränserna. Om alla landets kommuner genomför ett system med 30, 40 och 60 km/tim i tätorterna kan 15-20 liv per år räddas. Restiderna skulle öka med 3-4 procent, men för de allra flesta resrutterna med personbil skulle tidsför längningen bli under en minut.

#### Rätt hastighet på kommunala gator och vägar kan ha positiva effekter på

- stadens karaktär
- tillgänglighet
- trygghet
- trafiksäkerhet
- miljö och hälsa.

## Hinner du stanna?

Det kan ta tid att få stopp på bilen när du behöver göra en häftig inbromsning, till exempel om ett barn springer ut från en trottoar. Även med riktigt bra bromsar har bilen en viss bromssträcka. Samtidigt har vi som människor en begränsad reaktionsförmåga, som ytterligare förlänger den totala stoppsträckan.

Som trafikant tar du ditt ansvar genom att inte överskrida skyltad hastighet. Om alla respekterar hastighetsgränserna kan antalet omkomna och allvarligt skadade i trafiken minska.

## När och hur används hastighetsgränserna?

Hastighetsgränserna sätts framförallt utifrån vägens säkerhetsstandard och hur mycket våld människokroppen tål vid krock. Inom tätbebyggt område beslutar kommunen om hastighetsgränser. Bedömningen är att 30, 40 och 60 km/tim bli allt vanligare i tätorterna. Grundprinciperna enligt handboken *Rätt fart staden* för olika hastigheter är:

**30 km/tim** Vägar med blandtrafik, bostadsgator, centrumgator och vid skolor.

**40 km/tim** Gator i huvudsak inom huvudnätet, med gångbanor samt gator med cyklar på körbanan.

**60 km/tim** Trafikleder, vägar med stora korsningsavstånd samt vägar där gång- och cykelbana är separerad längs vägen.

**80 km/tim** 90-vägar som klassas som mindre säkra får hastigheten 80 km/tim. Det handlar om vägar som saknar mitträcke eller har farligt sidoområde.

**100 km/tim** Generell hastighetsgräns för vägar med mitträcke. Till dessa vägar räknas 2+1 vägar, 2+2 vägar och 1+1 vägar med mitträcke.

**120 km/tim** En mindre del av motorvägarna. Det rör vägar med mycket hög säkerhet och förhållandevis lite trafik.

En olycka på vägen kan bero på olika faktorer, men hastigheten har den största betydelsen för hur allvariga följer en trafikolycka får. En krock i 60 km/tim motsvarar till exempel ett fall från fjärde våningen i ett hus och en krock i 80 km/tim ett fall från åttonde våningen.

80 km/tim = 8 våningar

60 km/tim = 4 våningar

40 km/tim = 2 våningar

30 km/tim = 1 våning

## Stor förändring

Införandet av nya hastighetsgränser är den största förändringen av hastighetssystemet sedan början av 1970-talet. Det system med hastighetsgränser som gällde i Sverige fram till 2009 har gällt sedan 1971 utanför tätbebyggt område och sedan 1955 inom tätbebyggt område.

## Påverkas din resa?

Att ha bråttom är en vanlig anledning till att man kör för fort, men restiden påverkas enbart marginellt. Kör du en mil i 100 km/tim på en väg som är skyltad med 90 km/tim så vinner du bara cirka 40 sekunder. På tio mil har du alltså bara sparat knappt sju minuter. Samtidigt har du mer än dubblat risken att dö om det händer en olycka, ökat ditt utsläpp av koldioxid och dessutom ökat bränslekostnaden.

### Restid, 1 mil i olika hastigheter\*

70 km/tim	8 min 34 sek
80 km/tim	7 min 30 sek
90 km/tim	6 min 40 sek
100 km/tim	6 min
110 km/tim	5 min 27 sek
120 km/tim	5 min

\* Beräkningarna avser en helt jämn reshastighet, vilket är svårt att ha i praktiken på grund av trafikljus, tätorter med mera, men de ger en signal om hur lite tid man trots allt vinner på att köra för fort.

På [www.trafikverket.se](http://www.trafikverket.se) kan du räkna ut hur din restid påverkas av hastigheten med hjälp av en digital hastighetssnurra.



## Rätt hastighet – för en attraktiv kommun



Trafikverket  
871 89 Borlänge  
Telefon: 0771- 921 921  
[www.trafikverket.se](http://www.trafikverket.se)

**Redaktion**  
Faktablad 2010  
Citera gärna men ange källan

Ansvarig utgivare:  
Jenny Appelgren och Anneli Nilsson  
Kommunikationsansvariga Nya hastighetsgränser, Trafikverket

Redaktörer:  
Anneli Nilsson och Jenny Appelgren

**Projektledare Nya hastighetsgränser:**  
Stefan Bertilsson, Trafikverket