

10 20 30 I TÄTORT

En möjlig svensk hastighetsreform

SPACESCAPE

260616

SAMMANFATTNING

Frågan om lämplig hastighet inom tätbebyggt område har förändrats i takt med trafikplaneringens ideal. Efterkrigstidens bilorienterade planering etablerade 50 km/h som bashastighet i tätort. Därefter anpassades regleringen stegvis till gående och cyklister genom bland annat gångfartsområden och cykelgator, och senare till Nollvisionen och trafiksäkerhetsforskningen, där 30 km/h har gått från undantag till norm. Nu pågår ett fjärde skifte där gatan alltmer ses som livsmiljö och offentlig plats. I denna utveckling blir även 10 och 20 km/h relevanta nivåer för gator där vistelse, lek, gång, cykel och lokalt stadsliv väger tyngre än biltrafikens framkomlighet.

Internationellt har utvecklingen gått snabbare än i Sverige. Wales har beslutat om 20 mph, Spanien har infört ett differentierat system med 20 och 30 km/h, och Grekland är på väg mot 30 km/h som ny bashastighet i tätort. I Irland och Österrike har statliga riktlinjer och lagstiftning ändrats i samma riktning, ofta med stort ansvar för kommunerna. Samtidigt har städer som Paris, Amsterdam, Bilbao, Grenoble och Bryssel infört stadstäckande 30-zoner, medan tyska kommuner gemensamt har i kampanjen Tempo 30 fått större kommunal rådighet. Parallellt börjar 10 och 20 km/h normaliseras i internationella handböcker och på europeiska gator där människor vistas, trafikslag blandas och platskvaliteten är stark.

Analysen av svensk hastighetsreglering visar att genomslaget är ojämnt och begränsat. Trots att 30 km/h länge har rekommenderats där gående och cyklister blandas med motortrafik utgör 30-gatorna bara omkring en tredjedel av gatunätet i svenska tätorter. Skillnaderna mellan kommuner är stora: i vissa tätorter dominerar 30 km/h, medan andra i stort sett har behållit 50 km/h. Sammanhållna 30-zoner, som blivit vanliga i flera europeiska städer, förekommer knappt i Sverige. Dessutom har 30 km/h främst fått genomslag på villagator, medan tätare stadsmiljöer ofta fortsatt har högre hastighetsgränser.

Samtidigt har den svenska planeringspraktiken utvecklats snabbare än regelverket. Kommuner bygger och omvandlar allt oftare gator för gång, cykel, grönska, vistelse, lek och lokalt stadsliv, men saknar ett enkelt och tydligt sätt att hastighetsreglera dessa miljöer. Gångfartsområden och cykelgator är specialregleringar med särskilda villkor och otydlig hastighetsangivelse. De fungerar inte som fullvärdiga alternativ till ordinarie hastighetsgränser på 10 och 20 km/h.

Mot denna bakgrund föreslår rapporten en svensk 10-20-30-reform. Reformen bör först fullborda hastighetsskalan genom att införa 10 och 20 km/h som ordinarie skyltbara hastigheter. 10 km/h bör kunna användas där platskvaliteten dominerar, exempelvis i centrala stadsmiljöer, skolgator och lokala bostadsgator, som komplement till gångfartsområde. 20 km/h bör kunna användas på lokalgator och lågtrafikerade stadsgator med blandtrafik där gatan både är plats och skapar lokal tillgänglighet, som komplement till cykelgata. I nästa steg bör bashastigheten i tätort sänkas från 50 till 30 km/h, så att 30 km/h blir utgångspunkt och högre hastigheter motiverade undantag.

Reformen förutsätter både statligt och kommunalt ansvar. Staten behöver förändra regelverket genom att införa 10 och 20 km/h som skyltbara hastigheter och 30 km/h som bashastighet. Kommunerna behöver omsätta principerna i sin trarikplanering, bygga kunskap om genomförande, inspirera och synliggöra behovet av ett mer ändamålsenligt nationellt regelverk.

Slutrapporten är framtagen med ekonomiskt stöd från Skyltfonden, Trafikverket. Ståndpunkter, slutsatser och arbetsmetoder i rapporten reflekterar författaren och överensstämmer inte med nödvändighet Trafikverkets ståndpunkter, slutsatser och arbetsmetoder inom rapportens ämnesområde.

INNEHÅLLSFÖRTECKNING

Sammanfattning 02

INLEDNING 04

Bakgrund 05

Syfte 05

Metod 05

FORSKNINGEN OM HASTIGHETENS EFFEKTER 07

Trafiksäkerhet och trafikskada 08

Energi och klimat 10

Framkomlighet och restider 11

Hälsa och sociala värden 12

SVENSK HASTIGHETSREGLERINGS HISTORIA 15

Det första skiftet (1955–): Anpassning till bilen 17

Det andra skiftet (1994–): Anpassning till gående och cyklister 18

Det tredje skiftet (1998–): Anpassning till trafiksäkerhet 20

Det fjärde skiftet (2020–): Anpassning till stadsliv och livskvalitet 23

SVENSK HASTIGHETSREGLERING IDAG 33

Andel 30-gator i Sverige 34

Hastighetsreglering och olycksstatistik 37

FÖRSLAG TILL 10-20-30-REFORM 38

Statens prio 1: Fullborda hastighetsstegen med 10 och 20 km/h 40

Statens prio 2: Sänk bashastigheten till 30 km/h 41

Kommunernas prio 1: Planera för 10, 20 och 30 km/h 43

Kommunernas prio 2: Kampanja för 10, 20 och 30 km/h 43

Referenslista 45

MEDVERKANDE

Alexander Ståhle

(alexander.stahle@spacescape.se)

Vera Esaiasson

William Öman

Kristina Damperud

Klara Andén



INLEDNING

BAKGRUND

Hur gator och hastigheter regleras har stor betydelse för hur tätorter fungerar i praktiken. Hastighetsgränser påverkar inte bara trafiksäkerheten, utan också människors möjligheter att röra sig tryggt, barns självständighet, stadslivets kvalitet, bullernivåer, luftmiljö och förutsättningarna för ett mer hållbart transportsystem. Frågan om hastighet i tätort handlar därför inte enbart om trafik, utan också om vilken typ av livsmiljö som samhället vill skapa.

Under senare decennier har kunskapen om hastigheternas effekter ökat. Forskning och internationella erfarenheter visar att lägre hastigheter i urbana miljöer kan ge betydande vinster för såväl säkerhet som hälsa, miljö och attraktiv stadsmiljö. Samtidigt har många städer, i Sverige och internationellt, utvecklat nya ideal för hur gator ska utformas och användas. Gator ses i allt högre grad som offentliga rum med flera funktioner, där framkomlighet behöver vägas mot vistelse, trygghet och livskvalitet.

Trots denna utveckling är det svenska regelverket för hastigheter i tätort i stora delar uppbyggt utifrån äldre planeringsideal. Det har lett till en växande diskussion om huruvida dagens system ger kommuner tillräckliga möjligheter att anpassa hastighetsgränser till moderna stadsmiljöer och aktuella samhällsmål. Det finns därför ett behov av att samla kunskap om hur hastighetsfrågan har utvecklats, vilka effekter lägre hastigheter kan ge, hur andra länder har agerat och hur svenska kommuner ser på behovet av förändring.

Mot denna bakgrund har denna studie genomförts. Syftet är att skapa ett samlat underlag för att förstå behovet av en möjlig svensk hastighetsreform i tätort, med utgångspunkt i forskning, internationella erfarenheter och kommunal praktik. Studien ska bidra med kunskap om varför frågan är aktuell, vilka problem dagens ordning innebär och vilka möjligheter som finns att utveckla hastighetsregleringen i riktning mot säkrare, mer hållbara och mer attraktiva tätorter.

Med stöd av kunskapsläget i forskningen, lärdomar från andra länder, och en behovsundersökning riktad till planerare på svenska kommuner, kan följande rapport ses som ett underlag till en ny svensk hastighetsreform. Studien är genomförd med stöd av Trafikverkets forskningsfond Skyltfonden.

SYFTE

Frågan om hastigheter i tätort rymmer långt mer än trafikreglering i snäv mening. Den berör trafiksäkerhet, miljö, folkhälsa, barns självständighet och stadsmiljöns kvalitet. För att kunna bedöma behovet av en svensk hastighetsreform krävs därför både kunskap om forskningens resultat, förståelse för hur dagens regelverk har vuxit fram och inblick i hur andra länder och svenska kommuner har hanterat frågan i praktiken.

Denna studie syftar till att:

- sammanfatta kunskapsläget om fordonshastigheters effekter på människa och miljö
- analysera hur trafikregleringen har utvecklats parallellt med trafikplanering och stadsplanering
- dra lärdomar av andra länders erfarenheter kring införandet av lägre hastighetsgränser i tätort
- analysera hur dagens hastighetsreglering ser ut i svenska tätorter och vilka skillnader som finns mellan kommuner
- utarbeta ett förslag till en svensk hastighetsreform som kan bidra till säkrare, hälsosammare och mer attraktiva tätorter.

Studien är viktig eftersom den behandlar frågan om hastighetsreglering med utgångspunkt i den praktiska trafikplaneringen i svenska kommuner idag.

METOD

Studien bygger på en sammanställning av forskning, internationella exempel, svensk regleringshistorik, geografiska analyser av dagens hastighetsgränser samt en behovsundersökning riktad till kommunala planerare. Litteraturen har valts ut för att belysa hastigheters effekter på trafiksäkerhet, energi och klimat, framkomlighet, hälsa, trygghet, stadsliv och ekonomiska värden. Urvalet omfattar både vetenskapliga studier, internationella kunskapsöversikter och vägledningar från myndigheter och organisationer. Särskild vikt har lagts vid studier som behandlar tätortsmiljöer, låga hastigheter och effekter av hastighetssänkningar på nätverksnivå.

De internationella exemplen har valts för att visa olika sätt att förändra hastighetsregleringen i tätort. Fallstudierna omfattar länder där nationella regelverk eller riktlinjer har ändrats, såsom Wales, Spanien, Grekland, Irland och

Österrike, samt städer som genom lokala beslut har infört sammanhängande låghastighetszoner eller stadstäckande 30-reglering, däribland Paris, Amsterdam, Bilbao, Grenoble och Bryssel. Även den tyska kommunala Tempo 30-rörelsen ingår som exempel på hur lokala aktörer gemensamt kan påverka nationell reglering.

Analysen av dagens svenska hastighetsreglering bygger på data från Nationella vägdatabasen, NVDB. Gatulängder har analyserats inom SCB:s tätortsavgränsningar och delats in efter skyltad hastighetsgräns. Med gatulängd avses den sammanlagda längden av de väg- och gatulänkar som ingår i underlaget, vilket gör det möjligt att jämföra andelen gator med 30, 40, 50 km/h och högre hastigheter mellan olika tätorter och kommuner. Analysen omfattar både kommunala och statliga vägar inom tätort där dessa ingår i NVDB-underlaget. Resultaten bör därför tolkas som en bild av hastighetsregleringen i tätortens gatunät, snarare än som en analys av enbart kommunalt huvudmannaskap.

Sambandet mellan hastighetsreglering och olycksutfall har undersökts genom att jämföra andelen 30-gator i tätort med olycksstatistik från STRADA. Korrelationen har använts för att analysera om tätorter med större andel låghastighetsreglerade gator också uppvisar lägre olycks- eller skadenivåer. Analysen visar samband på övergripande nivå, men ska tolkas med försiktighet eftersom olycksutfall också påverkas av trafikvolymer, gatustruktur, bebyggelsetäthet, färdmedelsfördelning, rapporteringsgrad och lokala trafiksäkerhetsåtgärder.

Som komplement till litteratur- och dataanalysen har en behovsundersökning genomförts bland planerare i svenska kommuner. Undersökningen har använts för att fånga kommunernas erfarenheter av dagens hastighetsreglering, behovet av fler hastighetsnivåer, praktiska hinder i genomförandet och intresset för att kunna arbeta mer systematiskt med 10, 20 och 30 km/h i tätort. Studien gör inte anspråk på att ge en fullständig bild av alla svenska kommuners arbete, utan ska ses som ett kunskapsunderlag för att identifiera återkommande problem, möjligheter och reformbehov.



FORSKNINGEN OM HASTIGHETENS EFFEKTER

Det finns en omfattande forskning om hur fordonshastigheter påverkar trafiksäkerhet, energi och klimat, framkomlighet och restider samt hälsa och sociala värden. De positiva effekterna av låga eller sänkta hastigheter i stadsmiljö, särskilt vid 30 km/h och därunder, är väl belagda.

Forskningen visar bland annat på följande:

- färre döda och skadade i trafiken
- minskat buller
- minskade utsläpp och mindre luftföroreningar
- marginell påverkan på den totala restiden

Det finns också ett stort antal studier som belyser mer indirekta effekter av lägre hastigheter. Sambanden är här mer komplexa, och det är därför inte alltid möjligt att lika entydigt fastställa orsakssambanden. Den samlade forskningen pekar ändå på flera återkommande effekter:

- ökad trygghet och större rörelsefrihet för barn
- ökad fysisk aktivitet och därmed förbättrad folkhälsa
- minskad biltrafik och förbättrad framkomlighet
- ökade fastighetsvärden
- ökad omsättning i handeln

Sammantaget visar forskningen att hastighet är en av de mest grundläggande faktorerna för hur stadstrafik påverkar människor och miljö. Lägre hastigheter minskar risken för död och allvarlig skada men har också potential att leda till minskat buller, jämnare körmönster vilket leder till mindre utsläpp samt större trygghet och därmed ökad rörelsefrihet för barn. Restidseffekterna i tätort är samtidigt ofta begränsade eftersom stadstrafikens framkomlighet i hög grad styrs av andra faktorer än den skyltade hastigheten. Kunskapsläget ger därför starkt stöd för att hastighetsgränser i tätort bör bestämmas utifrån människors hälsa och livsmiljö – inte enbart motortrafikens framkomlighet.

TRAFIKSÄKERHET OCH TRAFIKSKADA

Sänkta fordonshastigheter framstår entydigt som den mest avgörande faktorn för ökad trafiksäkerhet; lägre hastighet minskar sannolikheten för kollisioner och, i ännu högre grad, skadornas allvarlighetsgrad och dödlighet. Den fysiska förklaringen ligger i krockvåldets relation till hastighet: den energi som måste absorberas vid en kollision ökar snabbare än hastigheten, vilket innebär att även måttliga minskningar i genomsnittshastighet ger stora minskningar i allvarliga skador och dödsfall. I praktiken innebär detta att trafiksäkerhetsarbetet bör riktas mot de åtgärder som mest effektivt sänker genomsnittshastigheten.

Enbart omreglering har generellt sett begränsad effekt. För att få stor effekt på enskilda platser krävs ofta fysiska åtgärder som understödjer lämpligt körsätt. Åtgärder som ökad korsningstäthet och konnektivitet i gatunätet, smalare körfält och fysiska trafikdämpande element verkar i praktiken genom att sänka körhastigheter (Stavroulaki & Berghauser Pont 2020; Marshall & Garrick 2011; Kiec, Tracz & Gaca 2012). Effekten blir då både direkt - genom lägre krockenergi, och indirekt - genom att ökad komplexitet och visuell stimulans i gaturummet ökar uppmärksamheten.

Täta stadsmiljöer som attraherar fler gående och cyklister följer ofta en paradox: antalet interaktioner mellan olika trafikslag kan öka, vilket i sig kan leda till fler registrerade incidenter. Eftersom dessa interaktioner emellertid sker vid lägre hastigheter resulterar de oftare i lindrigare skador, vilket gör att analyser som bara mäter olycksfrekvens kan underskatta säkerhetsvinsterna (Marshall & Garrick 2011; MacLeod, Sanders, Griffin, Cooper & Ragland 2018; Stavroulaki & Berghauser Pont 2020). Därför rekommenderas att utvärderingar av hastighetssänkningar inkluderar både frekvens och skadegrad – antal olyckor tillsammans med indikatorer på skadans allvar ger en mer rättvisande bild av effekterna.

WHO betonar att 30 km/h-städer särskilt skyddar barn och andra sårbara trafikanter, och att låga hastigheter är avgörande där människor och motortrafik blandas (WHO, 2021). Världsbanken lyfter på liknande sätt fram att 30 km/h bör vara norm i miljöer där barn rör sig, eftersom det är en hastighetsnivå som bättre svarar mot människokroppens tålighet och mot stadens sociala funktion (World Bank, 2024).

En annan viktig princip är att hastighetssänkning inte bara fungerar som en isolerad säkerhetsåtgärd utan också som en förutsättning för att andra trafikintegrerade och mångfunktionella designprinciper ska fungera. Studier av shared

space-lösningar visar på att interaktionen där styrs mer av sociala regler – ögonkontakt, artighet och ömsesidig tolkning – än av formell trafikreglering, vilket kräver mycket låga hastigheter.

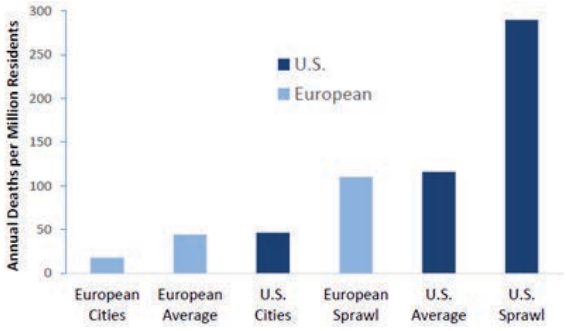
Kostnaden utgör ett betydande hinder för genomförandet av sänkt hastighet som trafiksäkerhetsåtgärd. För fysiska hastighetsdämpande åtgärder är kostnaden direkt kopplad till gatans längd eller områdets storlek. Samtidigt är administrativa hastighetssänkningar, genom enbart omreglering, relativt kostnadseffektiva. De kan dessutom, när de införs i större skala, uppväga begränsade effekter på enskilda gator genom ökad trafiksäkerhet på aggregerad nivå (King & Semylen 2016).

En studie från 2018 i Bristol visar att antalet trafikskador minskar även om hastigheterna inte når hela vägen ner till 30 km/h (20 miles per hour). Framgång handlar alltså inte om att alla kör högst 30 km/h, utan om att sänka hastigheterna närmare denna nivå och jämföra effekterna med hur det såg ut innan hastighetsgränsen sänktes (Davis 2018). Genomförandet av stadsövergripande hastighetsbegränsningar på 30 km/h i europeiska städer visade i genomsnitt en minskning med runt 15 % färre trafikolyckor (Ambros, Šípek, Křivánek, Jurewicz, Turner, Elvik & Valentová 2026), med störst effekt på de dödliga och allvarliga olyckorna. (Yannis & Michelaraki 2024)

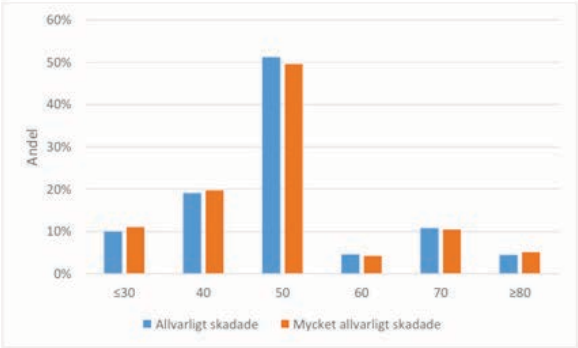
Omregleringar är kostnadseffektivt men behöver planeras på nätverksnivå för att ge effekt på trafiksäkerheten. Policy och reglering bör allt eftersom kompletteras med fysiska åtgärder i gaturummet som stödjer den skyltade hastigheten för att öka regelefterlevnaden. Om tillräckliga medel saknas för omfattande åtgärder kan temporära eller semipermanenta lösningar användas som ett första steg, i väntan på mer varaktiga ombyggnationer.

En ny undersökning från Eurocities stärker bilden av att sänkta hastigheter ger positiva effekter i europeiska städer. Undersökningen bygger på svar från 38 städer i 19 länder och visar att 75 procent av städerna rapporterar färre dödade och skadade efter införande av lägre hastighetsgränser. Samtidigt uppger 91 procent minst en positiv effekt på stadslivet, till exempel färre olyckor, minskade luft- och bullerstörningar eller ökad aktiv mobilitet. Resultaten visar också att genomförandet ofta sker stegvis och riktat, till exempel i bostadsområden, historiska stadskärnor och skolzoner, och att städerna inte rapporterar några övergripande negativa effekter på trängsel, trafikvolymer eller restider. Undersökningen visar därmed både att sänkta hastigheter kan ge mätbara trafiksäkerhetsvinster och att motstånd ofta minskar efter genomförande när effekterna blir synliga (Eurocities, 2026).

Sammanfattningsvis är hastighetssänkningar en av de mest kostnadseffektiva och genomgripande åtgärderna för att minska svåra trafikskador och dödsfall. När låg hastighet blir norm i miljöer med många oskyddade trafikanter skapas bättre förutsättningar för säkrare, mer inkluderande och levande stadsrum (Stavroulaki & Berghauser Pont 2020; van den Dool et al. 2017).



Antal personer dödade i trafiken årligen per miljoner invånare. Täta, multimodala stadsdelar har omkring en femtedel så höga trafikdödlighetstal som utspridda, bilberoende områden. (Litman 2017)



Beräknad andel allvarligt skadade och mycket allvarligt skadade inom tättbebyggt område (medel 2014 – 2016) fördelat på hastighetsgräns. Gående singel och cykel singel exkluderat. (Vadeby, Forsman, Ekström & Gustafsson 2017).

ENERGI OCH KLIMAT

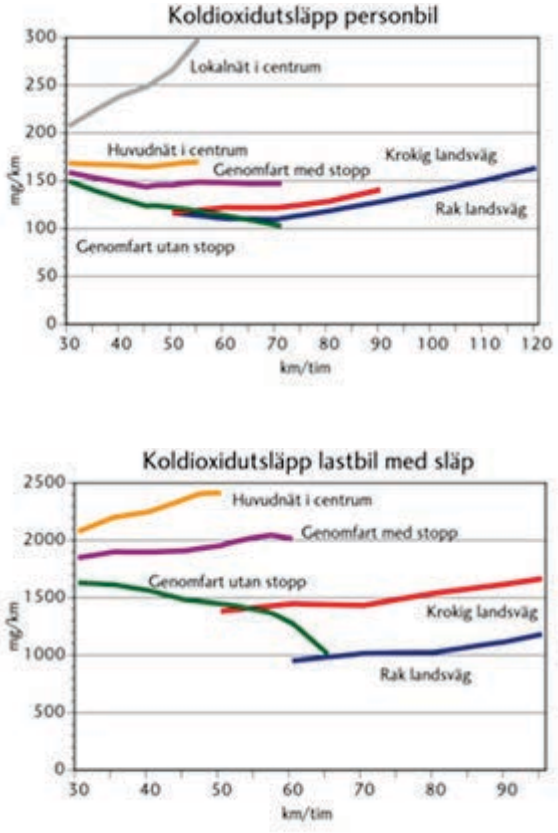
Hastigheten på gator och vägar påverkar inte bara trafiksäkerheten utan också bränsleförbrukningen. Enligt Trafikverket orsakar hastighetsöverträdelser utsläpp på omkring 300 000 ton koldioxid per år (Trafikverket, 2022). I en studie genomförd av Haworth och Symmons vid Monash University Accident Research Centre framkom att både sänkta hastighetsgränser och ett mjukare körsätt förbättrar bränsleekonomin samtidigt som de minskar utsläppen och risken för olyckor. I deras analys minskade bränsleförbrukningen med 11 procent när hastigheten sänktes och körstilen anpassades därefter (Haworth och Symmons, 2001). Denna bild bekräftas av Litman, som beräknade att en sänkning av hastigheten från 50 km/h till 30 km/h leder till omkring 7 procent lägre bränsleförbrukning. Resultaten visar att energieffektiviteten ökar när fordon framförs i lägre och jämnare hastigheter, vilket samtidigt minskar utsläppen av både växthusgaser och lokala luftföroreningar (Litman, 2004).

Ytterligare stöd kommer från en studie av Rowland och McLeod, genomförd för Nya Zeelands transportmyndighet. De fann att en sänkning av högsta hastigheten från 50 km/h till 40 km/h, det vill säga en minskning med 20 procent, reducerade bränsleförbrukningen med 3,4 procent. Studien visar att även relativt små hastighetssänkningar kan ge mätbara energibesparingar när de införs över ett större vägnät (Rowland och McLeod, 2017).

Även svenska myndigheter lyfter fram hastighet som en del av transportsektorns klimatomställning. Naturvårdsverket betonar behovet av energieffektiva fordon, hållbara drivmedel och begränsade trafikvolymer, medan Transportstyrelsen framhåller att körsättet har stor betydelse för både utsläpp och buller och att sparsam körning bland annat innebär att hålla hastighetsgränserna (Naturvårdsverket, 2025; Transportstyrelsen, 2025).

En sänkning av hastigheten leder också till mindre hastighetsvariation, eftersom accelerationssträckorna vid korsningar och övergångsställen blir kortare. Det bidrar i sin tur till minskad drivmedelsförbrukning och därmed lägre utsläpp av växthusgaser från fordon med förbränningsmotor (Trafikverket, 2016). Vissa studier från städer i Västeuropa och Australasien visar dessutom att jämnare trafikflöden kan uppväga de ökningar i utsläpp som annars kan uppstå när förbränningsmotorer är mindre effektiva vid 30 km/h än vid 50 km/h (Rowland och McLeod, 2017; Litman, 2004).

Sammantaget visar forskningen att lägre hastigheter kan bidra till minskad energianvändning och lägre utsläpp, framför allt när de leder till jämnare körning, färre kraftiga accelerationer och mindre hastighetsvariation (Haworth och Symmons, 2001; Litman, 2004; Trafikverket, 2016). Effekten är dock beroende av gatans utformning, trafikflöde, fordonsflotta och efterlevnad, vilket innebär att hastighetssänkningar bör ses som en del av ett bredare paket av åtgärder för minskad klimat- och miljöpåverkan.



Utsläpp för personbil och lastbil med släp 2010 (Trafikverket 2016).

FRAMKOMLIGHET OCH RESTIDER

Leder högre hastighetsgränser till kortare restider? För att så ska vara fallet krävs först och främst att fordonen kan köra fritt och i huvudsak endast begränsas av den skyltade hastigheten. Det kan stämma på landsvägar och motorvägar under perioder då belastningsgraden ligger väl under vägens kapacitet. Tidsvinsten per mil vid en ökning med 10 km/h brukar då uppskattas till ungefär en halv till en minut. I stadstrafik är situationen en annan. Där påverkas restiden i hög grad av korsningar, gupp, signalreglering och köbildning, snarare än av den skyltade hastigheten i sig (Archer et al., 2008). Sammantaget innebär detta att en hastighetssänkning inom tätort inte får samma direkta effekt på restiden som på motorväg. Under rusningstid, när köer och trängsel redan begränsar framkomligheten, är hastighetsgränsens påverkan på den faktiska körhastigheten sannolikt som minst. För att bedöma vad en sänkt hastighetsgräns innebär för restiden i tätort krävs därför kunskap om den faktiska fordonshastigheten på sträckan, inte bara om den skyltade nivån.

I en studie från Edinburgh, där hastigheten stegvis sänktes till 20 mph (cirka 32 km/h) mellan 2016 och 2018, fann forskarna att genomsnittshastigheten minskade med cirka 5,7 procent och trafikvolymen med cirka 2,4 procent, även om volymminskningen inte var statistiskt säkerställd (Nightingale et al., 2021). I Bryssel, där en generell 30 km/h-gräns infördes, konstaterades att restiderna inte förändrades (Tennøy och George, 2024). I Bilbao rapporterades att grupper som initialt varit mest kritiska, såsom handlare, bud- och taxiförare, efter införandet upplevde att trafikflödet förbättrades och att den lägre hastighetsgränsen inte skapade några större problem. Samtidigt observerades en liten minskning av trafikvolymen, omkring 2 procent, efter införandet av 30 km/h i staden (Yannis och Michelaraki, 2024). I Grenoble minskade antalet lätta motorfordon med cirka 9 procent och tunga fordon med omkring 20 procent efter införandet av 30 km/h-zoner i hela stadens kommunala område. Där noterades också en restidsökning på 3–5 procent (Yannis och Michelaraki, 2024).

I en amerikansk studie visar Langdon (2018) att en hastighetssänkning från 70 km/h till 40 km/h i innerstadsmiljö ger en fördröjning på knappt 50 sekunder per kilometer. Det är en begränsad tidsförlust i förhållande till den totala restiden för pendlare, särskilt eftersom merparten av resvägen till och från arbetet vanligen ligger utanför stadskärnan.

I Sverige studerades sänkta hastighetsgränsers påverkan på restider i samband med införandet av 40 och 60 km/h (Hydén, Jonsson, Linderholm & Towliat 2008). Slutsatsen från den tidiga utvärderingen 2008 var att de mest sannolika restidsökningen hamnar mellan 2 och 5 %, vilket innebar att det nya systemet förlängde en femkilometersresa med mellan 10 och 24 sekunder.

Forskningen visar också att restidsförluster till följd av sänkt hastighet delvis kan kompenseras av ett jämnare trafikflöde. I den australiska staden Unley infördes en generell hastighetsgräns på 40 km/h. Restiderna ökade då något, men inte i proportion till sänkningen av den skyltade hastigheten. Ett förbättrat trafikflöde angavs som en möjlig förklaring (Dyson et al., 2001).

En annan företeelse som ofta lyfts fram i sammanhanget är intelligent hastighetsanpassning, så kallad ISA (Intelligent Speed Assistance). Ett av huvudargumenten för tekniken är just dess positiva effekter på trafikflödet. Om sänkta hastigheter delvis kan kompenseras av ett jämnare flöde, borde ISA-system i princip kunna ge liknande resultat. I ett svenskt test noterade Hjälmdahl (2004) att ISA ledde till både något lägre medelhastigheter och en mycket liten, men övergripande, minskning av restiderna, omkring 0,6 procent. En trolig förklaring var jämnare körning och lägre topphastigheter, vilket i sin tur gav färre stopp och mindre väntan vid trafikljus.

En modelleringsstudie av ISA-system indikerar också att restiderna kan hållas relativt oförändrade trots att medelhastigheten sänks (Carsten et al., 2006). Att ett förbättrat flöde kan uppstå vid lägre hastigheter kan förklaras av att korsande trafik lättare vävs samman, att en jämn framåtrörelse underlättas och att lägre hastighet möjliggör kortare avstånd mellan fordon, vilket gör att fler fordon ryms på samma yta (The European Federation for Transport and Environment, 2001). Europeiska kommissionen framhåller också att sänkta hastighetsgränser har en tydligt positiv effekt på säkerheten, medan förlusten i restid ofta är liten och i praktiken mindre än vad förare själva upplever (European Commission, 2018).

När en eventuell hastighetssänkning i tätort diskuteras är det också viktigt att beakta hur kollektivtrafiken påverkas. Precis som för biltrafik beror effekten inte bara på den skyltade hastigheten, utan också på den faktiska medelhastigheten. För stadsbussar spelar bland annat antalet hållplatser och tidsförluster vid hållplats stor roll. I flera studier konstateras att bussar sällan når upp till de skyltade hastigheterna på grund av sina många stopp, och att medelhastigheten ofta ligger runt 20 km/h (Jönsson och Karlsson, 2011; Stockholms stad, 2020; Petersson et al., 2010). Därmed blir effekten av en hastighetssänkning vanligtvis mindre för bussar än för bilar på samma sträcka. Samtidigt kan även små restidsförändringar få betydelse i kollektivtrafiken, eftersom en buss kör långa sträckor och en liten fördröjning per omlopp multipliceras många gånger under en dag.

Analyser av Umeås nya hastighetsplan visade att fördröjningarna för kollektivtrafiken skulle bli mycket små, i genomsnitt 0,5 respektive 0,8 minuter per omlopp beroende på mätmetod och typ av hastighetssänkning (Petersson et al., 2010). En studie av tre fiktiva hastighetsplaner i Karlstad visade samtidigt att en sänkning från 50 till 30 km/h kan få en betydande inverkan på bussarnas omloppstid, till skillnad från en sänkning till 40 km/h (Kingstedt och Yngve, 2013). Inverkan på medelhastighet och restid vid en sänkning från 40 till 30 km/h kan därmed antas ligga i ungefär samma storleksordning.

Det finns dock flera åtgärder som kan kompensera för en eventuell försämrad framkomlighet för busstrafiken. I en rapport om busstrafiken i Stockholm lyfts bland annat optimering av trafiksignaler för bussarnas framkomlighet, bättre planering och samordning av gatuarbeten samt åtgärder mot felparkering i busskörfält och vid hållplatser fram som viktiga verktyg (Keolis, 2017). Sådana åtgärder kan med fördel kombineras med förändrade hastighetsgränser.

Den centrala slutsatsen är därför att restidsförluster av sänkta hastigheter i tätort ofta blir mindre än vad skillnaden i skyltad hastighet antyder. I stadstrafik har köbildning och korsningars täthet och utformning stor betydelse.

HÄLSA OCH SOCIALA VÄRDEN

Sänkta hastigheter i tätort motiveras ofta med trafiksäkerhet, men effekterna sträcker sig långt utöver antalet olyckor. När 30 km/h blir norm i stadsmiljöer där människor vistas förändras också villkoren för buller, luftkvalitet, barns rörelsefrihet, fysisk aktivitet och gatans sociala och ekonomiska funktion. Den internationella forskningen och de senaste årens europeiska erfarenheter pekar sammantaget på att låga hastigheter inte bara gör staden säkrare, utan också mer hälsosam, trygg och attraktiv att leva i (World Bank, 2024; WHO, 2021; Yannis och Michelaraki, 2024).

Lägre hastigheter i stadstrafik kan bidra till minskade utsläpp genom att trafiken blir jämnare, med färre kraftiga accelerationer och inbromsningar. Världsbanken lyfter i sin vägledning för säkra hastigheter fram att lägre hastigheter kan minska både luftföroreningar och buller, särskilt i täta stadsmiljöer där många människor exponeras samtidigt (World Bank, 2024). I den europeiska metastudien av Yannis och Michelaraki, som sammanfattar erfarenheter från ett stort antal städer med generell 30 km/h-reglering, redovisas i genomsnitt 18 procent lägre utsläpp av luftföroreningar, cirka 2,5 dB lägre bullernivå och omkring 7 procent lägre bränsleförbrukning efter införandet av 30 km/h-zoner (Yannis och Michelaraki, 2024).

Det betyder inte att varje enskild gata automatiskt får bättre luft så fort hastigheten sänks. Effekten beror på trafikmängd, gatans utformning, fordonsflotta och hur väl regleringen efterlevs. Även om 30 km/h är en viktig brytpunkt för buller då friktionsljud från däcken börjar dominera över motorljud, vilket har särskilt stor betydelse i en framtid med allt fler elbilar, är sambanden mellan 30-zoner och buller respektive utsläpp är inte lika välbelagda som trafiksäkerhetseffekterna (Ambros, Šípek, Křivánek, Jurewicz, Turner, Elvik & Valentová 2026) men den samlade forskningen visar ändå att 30 km/h ofta samverkar med andra positiva förändringar: lugnare körsätt, mindre genomfartstrafik och bättre förutsättningar att omfördela gatans ytor till gång, cykel och grönska. Därför är lägre hastigheter i praktiken ofta en del av ett bredare paket som förbättrar den lokala miljökvaliteten.

Vid sidan av direkta, mätbara effekter är hastighet en fråga om vardaglig frihet. När biltrafiken går långsammare minskar barriäreffekterna i stadsrummet. Gatan blir lättare att korsa, föräldrar upplever miljön som mindre hotfull och barn får större möjlighet att röra sig självständigt mellan hem, skola, vänner och fritidsaktiviteter. WHO

framhåller uttryckligen att 30 km/h-gator främjar fysisk aktivitet eftersom människor går och cyklar mer när trafikmiljön känns trygg (WHO, 2021). Samma koppling betonas av Världsbanken, som beskriver säkra hastigheter som ett verktyg inte bara för att minska skador utan också för att stödja ett mer aktivt och hälsosamt vardagsresande (World Bank, 2024). En studie av barns trygghet i trafiken bekräftar bilden (Spacescape 2022). Resultatet visar att otrygghet kan leda till att färre barn går och cyklar, vilket i sin tur påverkar deras fysiska aktivitet och hälsa.

Folkhälsoeffekten uppstår därmed på flera nivåer samtidigt. Dels minskar risken för död och svår skada i trafiken. Dels skapas bättre villkor för vardagsmotion, social kontakt och vistelse i det offentliga rummet. I förlängningen kan detta bidra till minskad fysisk inaktivitet, bättre psykiskt välbefinnande och starkare lokalsamhällen. Sambanden är mer indirekta än vid rena olycksdata, men den samlade evidensen pekar i samma riktning: säkra och lågtrafikerade gator gör det lättare att välja aktiva färdmedel i vardagen (WHO, 2021; World Bank, 2024; WHO, 2021b).

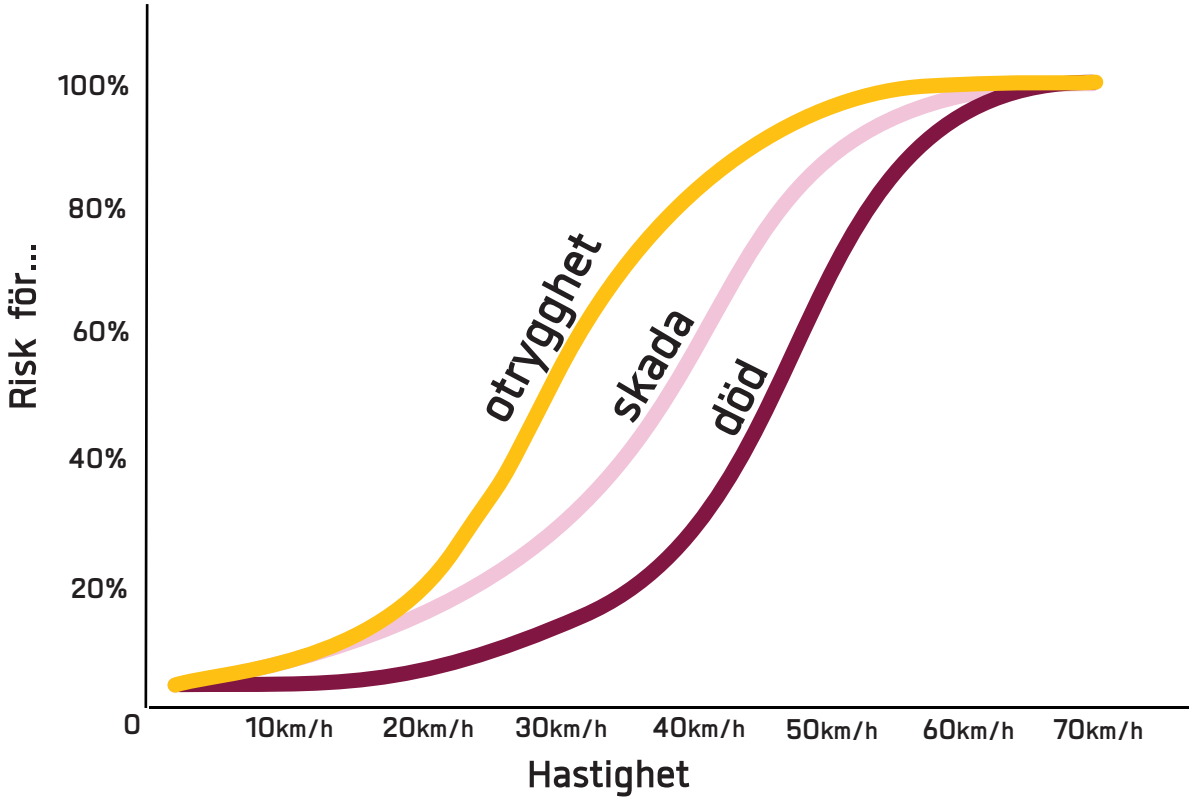
Sambandet mellan låga hastigheter och fastighetsvärden är mer indirekt än sambandet mellan hastighet och olycksrisk, men det finns stark forskning som visar att trafikbuller och trafikdominerade miljöer pressar bostadsvärden. Studier av bostadsmarknaden visar att trafikbuller kapitaliseras i lägre fastighetspriser, medan bullerdämpande åtgärder kan höja värdet på bostäder i utsatta lägen. Lindgren visar till exempel att bullerreducerande åtgärder höjde fastighetspriserna med omkring 10–12 procent i det undersökta området, vilket illustrerar hur starkt boendemarknaden reagerar på minskad störning från trafik (Lindgren, 2021). Blanco och Flindell visar på liknande sätt att vägtrafikbuller har en tydlig negativ effekt på bostadspriser (Blanco och Flindell, 2011).

Det innebär inte att enbart en ny skylt automatiskt höjer bostadspriserna. Däremot finns goda skäl att anta att 30 km/h, när det leder till lägre buller, tryggare gaturum och bättre vistelsekvaliteter, också förbättrar den boendemiljö som marknaden värderar. På så sätt kan lägre hastigheter bidra till högre attraktivitet och i vissa fall till högre bostads- och fastighetsvärden, särskilt i täta urbana lägen där trafikstörningar annars är stora (Blanco och Flindell, 2011; Lindgren, 2021).

Även svenska beräkningar pekar på att sänkta hastigheter kan ha betydande ekonomiska värden på bostadsmarknaden. Inom forskningsprojektet Smarta gator uppskattas att omkring 70 procent av gatunätet i svenska tätorter idag är reglerat till 50 km/h, och att en övergång från 50 till 30 km/h på dessa gator, i kombination med hastighetsdämpande åtgärder och förbättrad gatumiljö, skulle kunna ge ett mervärde på bostadsmarknaden. Med utgångspunkt i studier från Skåne och Uppsala, där bostäder vid 30-gator visat högre värden än bostäder vid 50-gator, görs en försiktig uppskattning om en genomsnittlig värdeökning på 5 procent. Översatt till svenska tätorter som helhet motsvarar detta ett potentiellt tillskott på drygt 300 miljarder kronor i samlade bostadsvärden. Författarna framhåller samtidigt att beräkningen ska ses som en illustration av storleksordningen snarare än som en exakt prognos, och att värdeökningen förutsätter att omskyltning kombineras med faktiska förbättringar av gatans utformning och vistelsekvaliteter.

Ett vanligt argument mot sänkta hastigheter och trafikdämpning är att handel och service skulle förlora kunder om biltrafiken går långsammare eller får mindre utrymme. Forskningen ger dock en mer nyanserad bild. Redan Hass-Klau visade i sin översikt av erfarenheter från Tyskland och Storbritannien att trafikdämpning ofta varit positiva för handeln som helhet, särskilt när åtgärderna gjort stadsmiljön mer attraktiv för gående (Hass-Klau, 1993). Nyare forskning bekräftar detta mönster. Yoshimura med flera visar i en studie av spanska städer att pedestrianisering hade positiva effekter på omsättningen i omkringliggande handel, särskilt i centrala urbana miljöer där förbättrad gångbarhet lockade fler besökare (Yoshimura et al., 2022). Även erfarenheter från trafikstyrning i Stockholm visar att minskad biltrafik inte nödvändigtvis skadar detaljhandeln (Daunfeldt et al., 2009).

Förklaringen är att handel i täta stadsmiljöer sällan enbart är beroende av snabb bilframkomlighet. Attraktiva gator med låg hastighet, mindre buller och bättre villkor för vistelse kan i stället öka antalet gående, förlänga besökstider och stärka den lokala platsens attraktivitet. Effekterna varierar mellan olika lägen och branscher, men forskningen ger inget stöd för att sänkta hastigheter generellt skulle vara skadliga för handeln. Tvärtom tyder mycket på att lågtrafikerade och mer gångvänliga stadsgator ofta gynnar den typ av handel som är beroende av stadsliv och spontana besök (Hass-Klau, 1993; Yoshimura et al., 2022).



Hastighetsregleringen påverkar även tryggheten. Förhållandet mellan den upplevda och faktiska risken baseras på en studie av trygghet i trafiken. (Spacescape 2022)

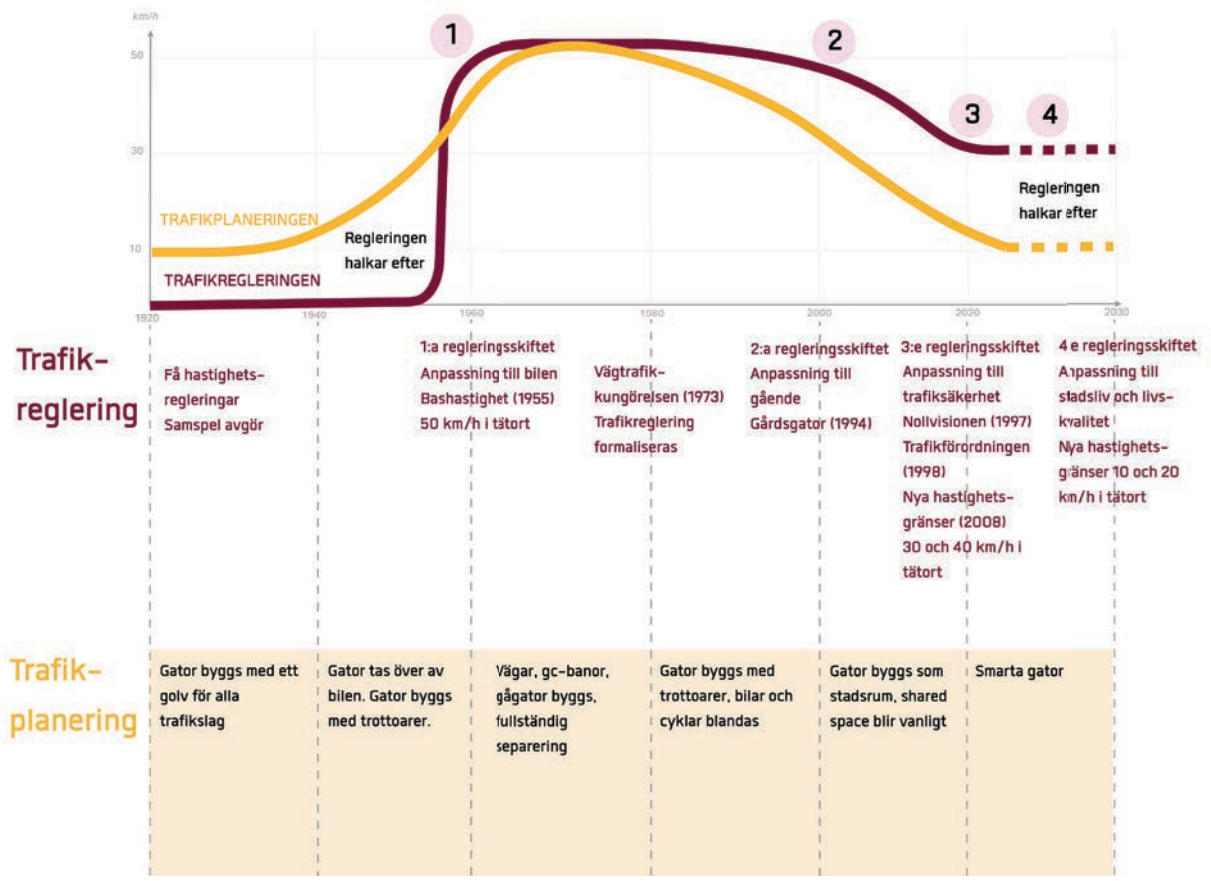


SVENSK HASTIGHETS-REGLERINGS HISTORIA

Hur hastigheter har reglerats genom historien hänger nära samman med bilens roll i planeringen. I följande kapitel beskrivs hur synen på hastighet har förändrats under de senaste hundra åren, och hur det har påverkat regleringen av densamma i svenska tätorter.

Genomgången spänner över de senaste hundra åren, från att gator utgjorde ett gemensamt golv för alla trafikslag, via fyra skiften i de dominerande trafikplaneringsidealen, fram till modern tids planeringsprinciper. Dagens syn på gator påminner på många sätt om gaturummets ursprungliga funktion: ett sammanhållet rum för rörelse, vistelse och socialt liv. Gemensamt för samtliga fyra skiften är att planeringen har gått först och att regler och lagar kring hastighet har anpassats i efterhand.

Genomgången nedan visar att hastighetsregleringen har förändrats i takt med trafikplaneringens ideal. När bilen blev norm etablerades 50 km/h som bashastighet i tätort. När gående, cyklister och trafiksäkerhet därefter fick större betydelse infördes nya regleringsformer och större möjligheter att använda 30 km/h. I dag pågår ett nytt skifte där gatan allt oftare förstås som livsmiljö och offentlig plats, men där regelverket ännu inte fullt ut har anpassats till denna utveckling. Historien visar därmed att hastighetsregleringen inte är statisk, utan återkommande har reformerats när synen på stadens gator har förändrats.



Svensk trafikplanerings dominerande ideal har genomgått fyra stora skiften under de senaste 100 åren. Hastighetsregleringen har anpassats därefter.

DET FÖRSTA SKIFTET (1955–): ANPASSNING TILL BILEN

Under mycket lång tid byggdes gator som ett sammanhängande rum där alla trafikanter samsades om utrymmet. I takt med 1900-talets utveckling av motordrivna fordon uppstod ett allt större behov av att reglera fordonshastigheten, inte minst på grund av de många och allt allvarligare trafikolyckor som bilarna gav upphov till. Den föränderliga trafikmiljön gav upphov till en rad försök med olika lagar och regler. Under mitten på 50-talet mynnade de ut i en hastighetsreglering som ligger kvar än idag.

BASHASTIGHET 50 KM/H INFÖRS 1955

År 1906 infördes hastighetsgränser för första gången i Sverige. I tätort var den högsta tillåtna hastigheten 15 km/h dagtid och 10 km/h efter mörkrets inbrott. År 1923 höjdes hastighetsgränsen till 35 km/h, för att sedan avskaffas helt 1936. Antalet trafikolyckor ökade därefter lavinartat. 1955 skedde det som kan betraktas som det första skiftet i hastighetsregleringens historia: Sverige införde den ännu rådande bashastigheten på 50 km/h inom tätort.

Tilltron till bilen som framtidens fortskaffningsmedel gav upphov till en ny planeringsprincip baserad på rumsseparering. SCAFT-principen, som den kom att kallas i Sverige, byggde på att biltrafik skulle hållas åtskild från gång- och cykeltrafik genom hierarkiska gatunät. Fokus låg på att säkerställa god framkomlighet, likställt med hög hastighet, för motorfordon. Gående och cyklister började benämnas ”oskyddade trafikanter” vilka främst skulle skyddas från skador.

Under samma period lades grunden för svensk hastighetsreglering. Försök med periodiserade hastighetsbegränsningar genomfördes under 1960-talet och ledde så småningom fram till att hela vägnätet hade hastighetsbegränsats med 50, 70, 90 och 110 km/h i slutet av 1970-talet. År 1972 fastslogs i den nya, samlade trafiklagstiftningen Vägtrafikkungörelsen att 50 km/h fortsatt skulle gälla som bashastighet men att kommuner fick rätt att införa hastighetsbegränsning på 30 km/h genom lokala trafikföreskrifter.

Ungefär samtidigt undertecknade stora delar av Europa Wienkonventionen i syfte att likrikta ländernas trafikreglering. Ansvarsfördelningen inom hastighetsreglering känns därför igen i många europeiska länder: den statliga nivån beslutar om vilka bashastigheter som gäller, medan kommuner tillåts, om än med olika frihetsgrad, att införa undantag med högre och lägre hastighetsgränser. I de allra flesta länder ansågs, precis som i Sverige, 50 km/h vara en lämplig grundhastighet i städer.

Kort därefter började den kraftigt utbyggda trafikseparingen och bilens dominerande ställning i planeringen att väcka motstånd i både Sverige och övriga Europa. Stadsmiljön blev gles, funktionsuppdelad, farlig och högljudd. I de centrala delarna uppstod konflikter mellan handel, vistelse och genomfartstrafik när gående, cyklister och stadslivet trycktes undan.



Trafikplaneringen utgick under 1960–1980-talen från hastighetsgräns 50 km/h och principen om att gående och cyklister skulle separeras från motortrafiken.

Gågator var ett av de första regleringsmässiga svaren på kritiken. I Sverige infördes trafikregleringen gågata år 1974. Det är värt att notera att lösningen att eliminera biltrafiken på vissa specifika gator låg helt i linje med dåtidens planeringsideal om rumsseparering, innan hastighetsreglering började användas som ett verktyg för att hantera konflikter mellan olika trafikslag.



Figur 1 Storgatan i Piteå, en av Sveriges första gågator. Foto: Leif Lidmans samlingar

DET ANDRA SKIFTET (1994–): ANPASSNING TILL GÅENDE OCH CYKLISTER

Under slutet av 1900-talet började trafikplaneringen stegvis röra sig bort från den starkt bilorienterade ordning som hade präglat efterkrigstiden. Införandet av en bilfokuserad hastighetsreglering följdes på 1990-talet av ett andra skifte då regleringen anpassades till gående och cyklisters villkor. Det markeras av att trafikplaneringen breddade synen på gatans funktion till att handla om mer än framkomlighet samt att hastighet började användas som styrmedel för gatans rumsliga funktion.

GÅNGFARTSOMRÅDEN INFÖRS 1994

Gågatan utvecklades för den mest centrala stadskärnans handelsgator. När det blev tydligt att liknande trafikproblem även gällde vanliga bostads- och lokalgator uppstod behovet av en mindre restriktiv regleringsform. Svaret blev gångfartsområde, en anpassning av hastighetsregleringen i riktning mot hur gator fungerade före bilens intåg. Genom att begränsa hastigheten till gåendes takt möjliggjordes för alla trafikslag att samsas om ytan.

Nederländerna var den viktigaste förebilden i denna utveckling. Redan i början av 1970-talet började man där anlägga bostadsgator utifrån idén om att tillåta biltrafik men prioritera gående och lek genom mycket låg hastighet. I avsaknad av hastighetsreglering uppnåddes detta i stället genom utformning - smala gaturum utan tydlig körbana omöjliggjorde rent fysiskt högre hastigheter än gångfart. Planeringen gav upphov till regleringen Woonerf vilken spreds vidare i Europa under olika namn under 80- och 90-talet.

1994 infördes gårdsgata, senare gångfartsområde, i Sverige. Den skiljer sig från ordinarie hastighetsreglering på två sätt: Den saknar strikt hastighetsgräns samt kommer med ett utformningskrav. Fordon ska anpassa hastigheten till ”gångfart” och regleringen får endast införas om ”området är utformat så att det framgår att gående nyttjar hela ytan samt att det inte är lämpligt att föra fordon med högre hastighet än gångfart”.









Gångfartsområden införs både i korsningar och längs gator – såväl centrala shoppingsstråk som lugna bostadsgator. De utformas ofta med ett gemensamt, plattlagt golv för att följa regelkraven om att utformningen ska uppmana till gångfart. Bilder från Norrtälje, Malmö och Eskilstuna.

CYKELGATA INFÖRS 2020

Efter bostadsgatorna riktades uppmärksamheten mot trafikmiljön på bostadsområdenas huvudgator och andra lokala stadsgator. Bakgrunden var att regelverket innebar lägsta möjliga hastighetsgräns 30 km/h och bilprioritet, oavsett hur stort cykelflödet var. Även om Tyskland var föregångsland har lösningen blivit starkt förknippad med Nederländerna. Den starka cykelkulturen har där gjort cykelgatan till en välfungerande hastighetsregleringsform i många städer.



Gångfartsområdesreglering kompletterad med informationstavla för att förtydliga hastighetsbegränsningen.

I Sverige infördes cykelgata 2020 för att ge cykeltrafiken en starkare ställning på blandtrafikgator. Fordon får inte föras snabbare än 30 km/h och förare av motordrivna fordon ska anpassa hastigheten till cykeltrafiken. Precis som gångfartsområde är cykelgata inte en vanlig strikt hastighetsgräns. Den formella hastighetsgränsen är fortsatt 30 km/h men kompletterat med ett krav på att bilister ska anpassa hastigheten till cykeltrafiken.



Cykelgata, fietsstraat, i Nederländerna.





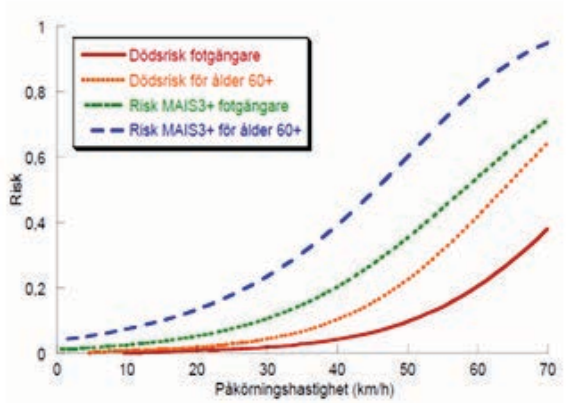




Cykelgator är ett relativt nytt inslag i svensk hastighetsreglering och varierar mycket i utformning. Här exempel från bland annat Uppsala, Varberg och Stockholm.

DET TREDJE SKIFTET (1998–): ANPASSNING TILL TRAFIKSÄKERHET

Under slutet av 1990-talet hade separeringsprinciperna lämnats och gator där gående och cyklister blandades med biltrafik hade återigen blivit norm. I takt med att forskning om krockvåld gav ökade kunskaper om hastighetens betydelse för dödsrisk och allvarliga skador började 30 km/h ses som en nödvändighet snarare än ett undantag. Det tredje skiftet handlar om hur trafiksäkerheten stegvis kom att sättas i centrum för hastighetsregleringen och att en ny dimension av den rådande hastighetsregleringen började ifrågasättas: bashastighet 50 km/h i tätort.



Krockvåldskurvor över sambandet mellan hastighet och risk för skada och död som Trafikverket utgår från. (Trafikverket)

30 KM/H GÅR FRÅN UNDANTAG TILL NORM

I Sverige hamnade trafiksäkerhet högt upp på den politiska agendan redan 1997 när den då banbrytande Nollvisionen antogs. I fråga om hastighetsreglering togs ett viktigt steg 1998, då Vägtrafikkungörelsen ersattes av den mer flexibla och trafiksäkerhetsinriktade trafikförordningen. Den gav kommunerna större frihet att införa 30 km/h genom lokala undantag från bashastigheten 50 km/h.



Under 2010-talet blev trafiksäkerhet en allt viktigare fråga globalt och Vision Zero är idag ett väletablerat begrepp. Framför allt har hastighetens betydelse för trafiksäkerheten fått stort internationellt genomslag. Världsbankens Guide for Safe Speeds lyfter fram hastighetsstyrning som ett grundläggande verktyg i arbetet för säkra städer. WHO:s och FN:s Global Plan for the Decade of Action for Road Safety 2021–2030 slår fast att 30 km/h bör vara norm i blandade stadsmiljöer där människor vistas. Vid Third Global Ministerial Conference on Road Safety: Achieving Global Goals 2030 antogs The Stockholm Declaration med rekommendationen att världens länder bör ha en maxhastighet på 30 km/h i tätorter, särskilt där fotgängare och cyklister blandas med motortrafik.

I Europa sänker flera länder bashastigheten till 30 km/h

Till skillnad från i Sverige har trafiksäkerhetsforskningens slutsatser lett till mer långtgående beslut än att underlätta för undantag från 50 km/h. De senaste åren har hastigheten sänkts på bred front i flera städer. Spanien, Wales och Grekland har alla infört en ny nationell bashastighet på 30 km/h.

I Spanien hade diskussionen pågått länge. Bakgrunden var en utveckling där andelen omkomna fotgängare och cyklister ökade, samtidigt som olyckorna mellan biltrafikanter minskade i stadsmiljöer. Flera städer, däribland Bilbao, Zaragoza och Pontevedra, hade redan infört omfattande 30-nät med positiva resultat, vilket gav regeringen konkreta exempel att hänvisa till. År 2020 genomfördes därför en nationell reform där 30 km/h blev huvudregel på dubbelriktade stadsgator och 20 km/h på enkelriktade gator där gångbana och körbana ligger i samma nivå.

Grekland har en liknande bakgrund. Landet hade länge legat högt i EU:s dödsstatistik och frågan om hastigheter växte fram som en del av en bredare diskussion om säkerheten på landets vägar. År 2025 godkändes lanserades en helt ny trafiksäkerhetsreform av regeringen och landets transportmyndighet. I reformen ingår 30 km/h som hastighetsgräns på alla stadsgator med ett körfält i vardera riktningen.

I Wales har den nya nationella bashastigheten på 30 km/h mött betydligt större politiskt motstånd. År 2023 trädde reformen i kraft. En pilotstudie hade dessförinnan genomförts i åtta frivilliga kommuner men i samband med den fullständiga

implementeringen växte det lokala motståndet. Delar av oppositionen, framför allt de walesiska konservativa, framställde reformen som en symbol för ett bilfientligt och centralstyrt styre. Skyltar vandaliserades, protestaktioner organiserades och starkt formulerade debattartiklar blev vanliga. Trots detta har regeringen och den nationella transportmyndigheten stått fast vid beslutet. De framhåller att reformen vilar på ett gediget kunskapsunderlag, fem års förberedelser och ett korrekt genomfört beslutsförfarande. Regeringen poängterar även kommuners möjligheter att göra lokala undantag.

I Österrike och Irland har statliga myndigheter och beslutsfattare resonerat i liknande banor men valt en mindre definitiv strategi. Där har riktlinjer ändrats i riktning mot att göra 30 km/h till norm snarare än undantag men ansvaret för genomförandet har i större utsträckning lämnats till kommunerna för att underlätta lokala anpassningar.

FLERA STÄDER INFÖR 30 KM/H PÅ LOKAL NIVÅ

Vid sidan av nationella regeländringar har många städer på egen hand frångått bashastigheten genom lokala hastighetsreformer drivna som politiska kampanjer. Under namn som Cittá 30 och Ville 30 har Paris, Amsterdam, Bilbao och Grenoble blivit så gott som fullständiga 30-zoner på senare år. Förändringarna har i flera fall väckt stark kritik bland grupper som oroat sig över minskad framkomligheten för bilar. Utvärderingar i kombination med uthållighet och anpassningar av genomförda förändringar har emellertid lett till att motståndet tenderat att övergå i acceptans över tid.

Flera metastudier visar att införandet av en stadsövergripande 30 km/h-gräns har blivit en konsekvent framgångsrik åtgärd för att förbättra trafiksäkerheten och ju större området är desto bättre blir effekten. (Tennøy & George 2024, Yannis & Michelaraki 2024, Ambros, Šípek, Křivánek, Jurewicz, Turner, Elvik & Valentová 2026)





I Wien har 30-nätet byggts ut succesivt, gata för gata.

Stad	Andel 30-gator	Införande år	Invånare
Graz	80 %	1992	305 000
Pontevedra	100 %	2010	84 000
Grenoble	80 %	2016	158 000
Bilbao	100 %	2018 – 2020	346 000
Lille	88 %	2021	236 000
Bryssel	85 %	2021	195 000
Paris	90 %	2021	2 100 000
Lyon	84 %	2022	525 000
Amsterdam	80 %	2023	930 000
Bologna	90 %	2024	395 000

Sammanställning av andel gata reglerad med 30 km/h i europeiska städer (Yannis & Michelaraki 2024). Andel i Paris, Bryssel och Pontevedra är uppskattningar.

I Tyskland har kommuner i stället gått samman för att driva på utvecklingen mot lägre hastigheter på nationell nivå genom kampanjen Tempo 30. Kampanjen startades 2021 av Aachen, Augsburg, Freiburg, Hannover, Leipzig, Münster och Ulm i syfte att samla kommuner bakom kravet att de skulle få ökat självbestämmande över var 30 km/h ska införas. 2025 hade över 1 100 kommuner ställt sig bakom initiativet genom att skicka in ett formulär undertecknat av en politiskt ansvarig företrädare, till exempel borgmästare, eller via ett formellt beslut i kommunfullmäktige. Utfallet blev en reform av det nationella regelverket som gav kommunerna större handlingsutrymme att införa 30 km/h. Däremot har man ännu inte nått den fulla frihet som kampanjen hade efterfrågat.

I SVERIGE SAKTAR REFORMTAKTEN IN

Sverige har än så länge valt att behålla systemet med bashastighet 50 km/h i tätort. 2008 kompletterades hastighetsskalan med 40 km/h och blev en jämn stege från 30 till 110 km/h. Samtidigt uppmanades kommuner att genomföra hastighetsplaner i syfte att införa avsteg från bashastighet för att bättre anpassa hastighetsgränserna efter gators olika funktion och utformning inom tätort. Som stöd utgavs metodboken Rätt fart i staden (SKR & Trafikverket 2008). Hastighetsbestämningen utgår från en indelning av gator i fem så kallade livsrum: frirum, integrerat frirum, mjuktrafikrum, integrerat mjuktrafikrum och transportrum. Dessa kopplas dock inte till någon konkret hastighetsgräns.

I Sverige tillsattes 2017 en statlig utredning om sänkt bashastighet i tätort. Slutsatsen var att en sänkning till 40 km/h bör genomföras. Ingen regering har sedan dess vidtagit någon åtgärd. Även om frågan återkommer i debatten med jämna mellanrum har frågan låg prioritet på nationell nivå (Ivansson, Wennberg & Svensson Smith 2026, Kvandal 2021).

Genomslaget för det tredje skiftets hastighetsregleringen anpassad till trafiksäkerhet bygger således på kommunalt förändringsarbete med statligt stöd i form av vägledning. Skiftet har inneburit att 30-gator har införts i mycket varierande utsträckning i olika kommuner. Statistik över andel 30-gator i svenska tätorter finns redovisas i denna rapport.



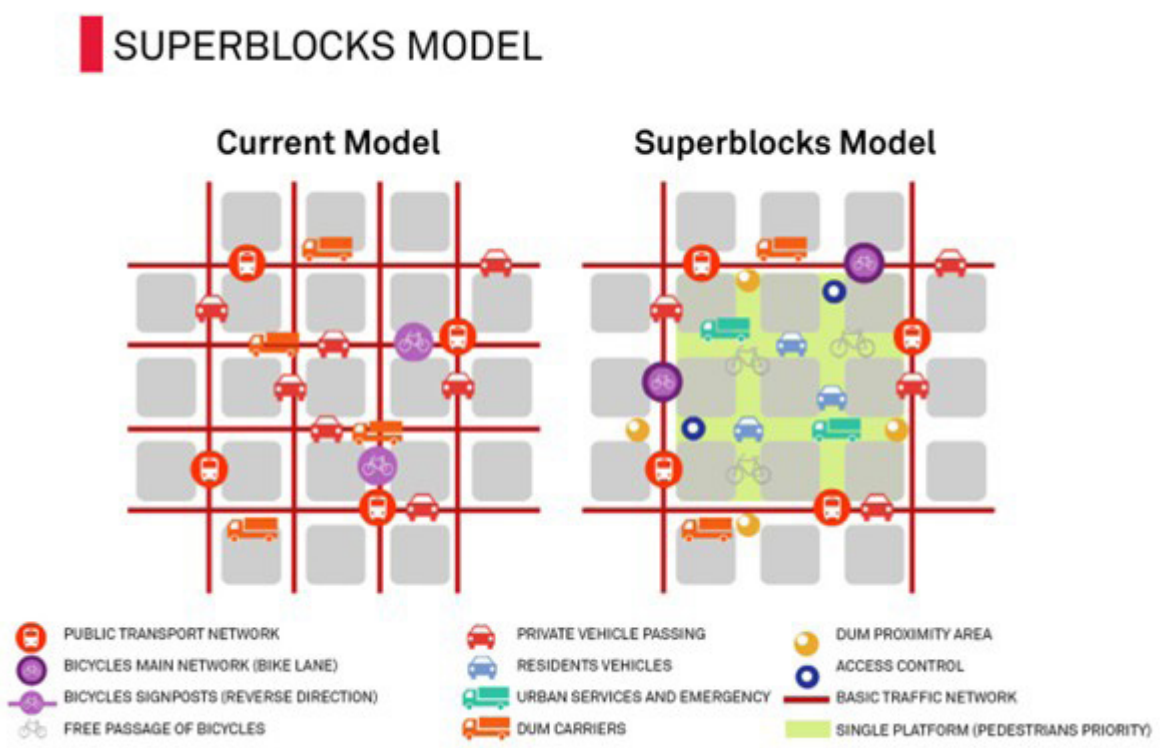
Livsrumsmodellen är utgångspunkt i dagens nationella riktlinjer för hastighetsbestämning. (Trafikverket)

DET FJÄRDE SKIFTET (2020–): ANPASSNING TILL STADSLIV OCH LIVSKVALITET

Under de senaste åren på 2020-talet har värderingar inom trafikplaneringen skiftat än en gång. Från att ha haft som mål att undvika skada och död har planeringen under 2020-talet tagit ett kliv mot ett mer proaktivt främjande av livskvalitet och stadsliv. Det innefattar en förskjutning av vad som räknas som lågt tempo i tätbebyggda områden, där 10 och 20 km/h introduceras som nya hastighetsgränser.

STÄDER BÖRJAR PLANERAS FÖR 10 OCH 20 KM/H

Flera europeiska städer har under senare år utvecklat planeringsmodeller som i praktiken bygger på mycket låga hastigheter, begränsad framkomlighet för biltrafiken och en omprioritering av gatans funktion. Barcelona introducerade greppet med storkvarter där genomfartstrafiken leds runt så kallade ”Superblocks”, medan de inre gatorna reserveras för lokal trafik, vistelse och lek. I Wien har liknande principer utvecklats genom Supergrätzl där trafikdämpning, grönska och minskad genomfart används för att skapa tryggare och mer levande kvarter. I Gent har en cirkulationsplan införts som stoppar biltrafikens genomfart i innerstaden och i stället prioriterar gång, cykel och kollektivtrafik. Oslo har genom satsningen Bilfritt byliv stegvis omformat centrum till en mer stadslivspräglad fotgängar- och cykelvänlig miljö. Köpenhamn är ett tidigare exempel på samma utveckling, där gågator, bilfria stråk och trafikdämpade stadsmiljöer successivt har byggts ut under lång tid. Paris har satsat på att stänga av eller kraftigt begränsa biltrafiken i centrum och utanför skolor för att ge mer plats åt barn och vistelse. Samtliga exempel är uttryck för det fjärde skiftets trafikplanering där gatan i första hand ses som livsmiljö och i andra hand ett transportrum. Konsekvensen är en underliggande normförskjutning kring vad en rimlig hastighet i stadsmiljö är.



Barcelonas Superblocks-modell har fått stort genomslag runt om i världen. De gröna inre lokalgatorna är reglerade till 10 km/h.









Temporära omvandlingar av gator från transportrum till platser för stadsliv och vistelse i Oslo, Stockholm och Wien. De utgör starten på det fjärde skiftet inom trafikplanering.

Utvecklingen går nu från enstaka pilotprojekt och temporära åtgärder till att nya, lägre hastighetsgränser börjar implementeras även i det ordinarie hastighetsregleringssystemet. Där 30 km/h tidigare var den utbredda lågfartsgränsen för stadsgator blir nu hastighetsgränserna 10 och 20 km/h allt vanligare runt om i Europa. Vanliga lokalgator skyltas med 20 km/h medan stråk där platsfunktionen dominerar får 10 km/h. Regleringen stöttar på så vis fysiska anpassningar av gaturummets körbanor, markbeläggning, möblering och grönska till stadslivets villkor.

I exempelvis Frankrike och Spanien kan både 20 km/h och 10 km/h vara rättsligt bindande hastighetsgränser i särskilda stadsmiljöer. I Frankrike är 20 km/h den tydligt lagreglerade nivån i zone de rencontre, där fotgängare har prioritet och fordon måste framföras med mycket låg hastighet. Lägre gränser, exempelvis 10 km/h, kan förekomma genom särskilda lokala trafikbeslut om de beslutas av behörig myndighet och skyltas korrekt. I Spanien gäller 20 km/h generellt på stadsgator där körbana och gångytor ligger i samma nivå, och kommuner kan besluta om ännu lägre hastigheter på platser med särskilda trafiksäkerhets- eller stadsmiljöskäl, till exempel i historiska stadskärnor, vid skolor eller i gångintensiva shared-space-miljöer. En skylt med 10 eller 20 km/h är således en bindande lokal hastighetsgräns i dessa länder som polis eller kommunal kontrollmyndighet har rättsligt stöd att sanktionera, vilket inte är fallet i Sverige.









Exempel på skyltade 20-gator i franska och spanska städer.









Exempel på skyltade 10-gator i franska och spanska städer.





Tidiga exempel på svenska gator utformade för stadsliv och vistelse i form av gångfartsområden.

I Sverige togs de första stegen mot gator som satte stadsliv och livskvalitet i första rum i början av 2000-talet genom experimentella och nydanande områden som Bo01 och staden. Stadsdelarna domineras av gångfartsområden men har en påkostad och särpräglad gatudesign för att gå lagstiftningen till mötes.

Under 2010-talet har de nya trafikplaneringsidealen fått fäste på allvar och många nya stadsdelar utformas nu som lågfartsområden med en enklare och mer traditionell gatudesign. I områden som Lomma Strandstad, Tullinge trädgårdsstad, Norra Djurgårdsstaden i Stockholm och Nyhamnen i Malmö är gatorna mycket lika de gator som byggdes innan den bilcentrerade planeringen fick genomslag.













Moderna och äldre bostadsgator utformade för 10 och 20 km/h. (Google Streetview)

PLANERINGEN FORMALISERAS I NYA DESIGNGUIDER

Förskjutningen från trafiksäkerhet som ensam huvudfråga till en bredare diskussion om stadens attraktivitet och människors livsmiljöer märks även i de senaste årens globala policydokument och designguider. Vinster kopplat till frågor som buller, barriärer och barnvänlighet lyfts likväl som luftkvalitet och klimatförändringar i rapporten som Global Street Design Guide (GDCI 2016), Guide for Safe Speeds (World Bank 2023) och Designing for Safe Speeds (GDCI 2025). Här är 10 och 20 km/h en naturlig del av hastighetsskalan.



Utdrag från handboken Designing for Safe Speeds (GDCI 2025)

Handboken Trafik för en attraktiv stad – TRAST (2015) kan sägas vara ett försök från Trafikverket, Boverket och SKR att formulera trafik som inte bara en transportfråga utan även stadens attraktivitet men den fick i praktiken relativt liten effekt på gatornas reglering och utformning. 2022 ersattes den av Handbok för trafikstrategiskt arbete som visserligen lyfter att gående och cyklister ska prioriteras högst men fortfarande bygger på den diffusa livsrumsmodellen. Med inspiration av internationella guideböcker och trender kring boulevardisering av genomfartsleder, temporära omvandlingar och lågfartszoner startades 2018 forskningsprojektet Smarta gator (www.smartagator.se) med följeprojektet Snabba gator.

Ur behovet av att anpassa svensk gatustandard och trafikplanering till trender och moderna förhållanden har projekten resulterat i Designguide för smarta gator (2022) och Designguide för snabba gator (2024). Hastighet är det mest centrala begreppet.

Designguidernas fyra gatutyper följer den nya synen på lämplig hastighet i städer:

- Gångfartsgator (5-10 km/h)

Gator med hög plats- och låg transportfunktion. Återfinns i de mest avskilda delarna samt mest centrala delarna av gatunätet. Utformas som ett delat gaturum vilket skapar utrymme för lek och stadsliv. Företrädesvis enkelriktade.

- Lågfartsgator (20-30 km/h)

Gator med likvärdig plats- och transportfunktion. Utgörs av lokala huvudgator. Motortrafik och cyklister delar körbana medan gående separeras.

- Flerfartsgator (20-50 km/h)

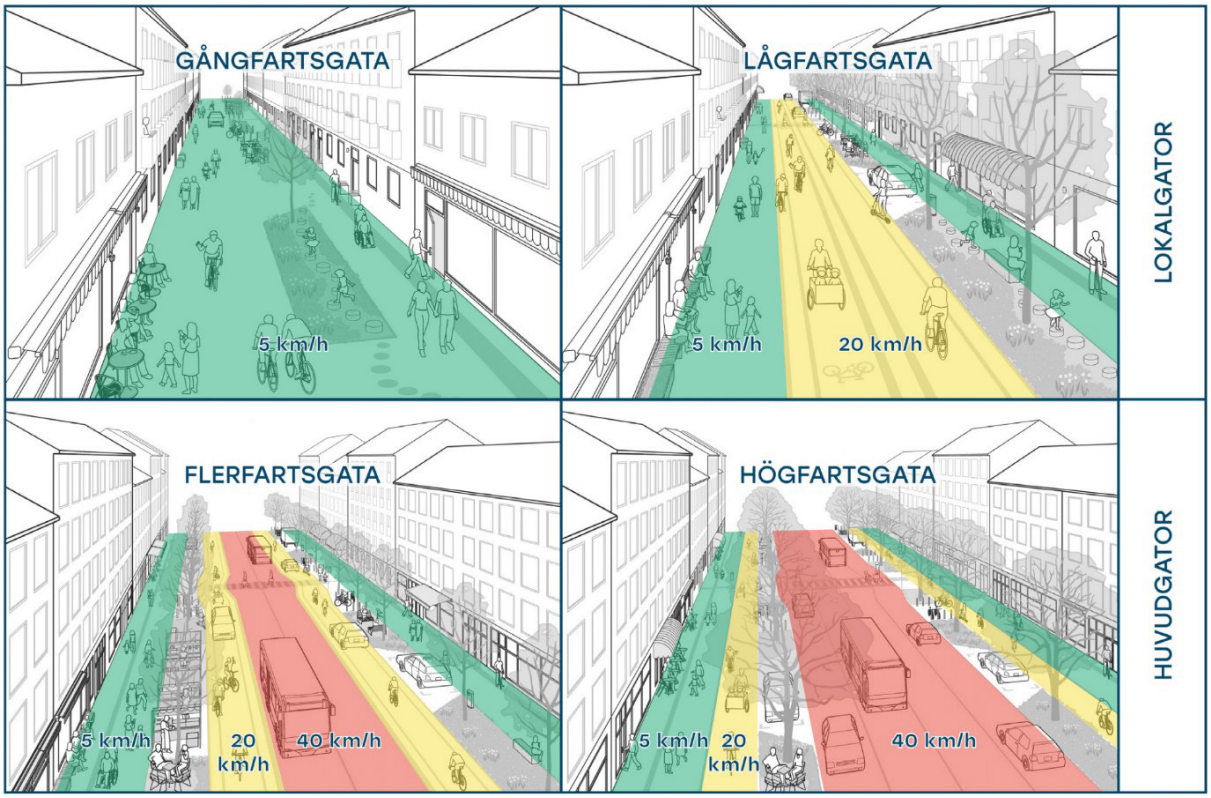
Gator där kollektivtrafiken går med högre hastighet centralt i gatan och bil och cykel blandas på lokala förfält i gatans ytterkant.

- Högfartsgator (40-50 km/h)

Gator med låg plats- och hög transportfunktion. Utgörs av centrala huvudgator. Säkerställer hög framkomlighet för samtliga trafikslag genom att motortrafik, cyklister och gående separeras helt. Egna körfält även för kollektivtrafiken eftersträvas.

Kategoriseringen syftar till att ersätta Livsrumsmodellens utformningsbaserade indelning med en modell som låter läge och funktion bestämma gatutyp. I stället för hastighetsplaner appliceras modellen genom gatuutvecklingsplaner som ser till gatans multifunktionalitet. Planerna inkluderar även en stegvis genomförandeprocess som bygger på tester och temporära omvandlingar.

Smarta gator-modellen har fått stort genomslag i svenska kommuner och bidragit till arbete med gatuutvecklingsplaner i Gävle, Trelleborg, Sundbyberg, Jönköping och Göteborg samt en ny teknisk handbok för Göteborgs stad. I februari 2026 antogs den första gatuutvecklingsplanen politisk i Sundbybergs stad.



Smarta gators hastighetsbaserade gatutyper. (Spacescape 2022)



Principer för stegvis omvandling till smart gångfartsgata (10 km/h). Utdrag ur Gävle och Sundbybergs gatuutvecklingsplaner. (Spacescape)



Principer för stegvis omvandling till smart lågfartsgata (20 km/h). Utdrag ur Gävle och Sundbybergs gatuutvecklingsplaner. (Spacescape)





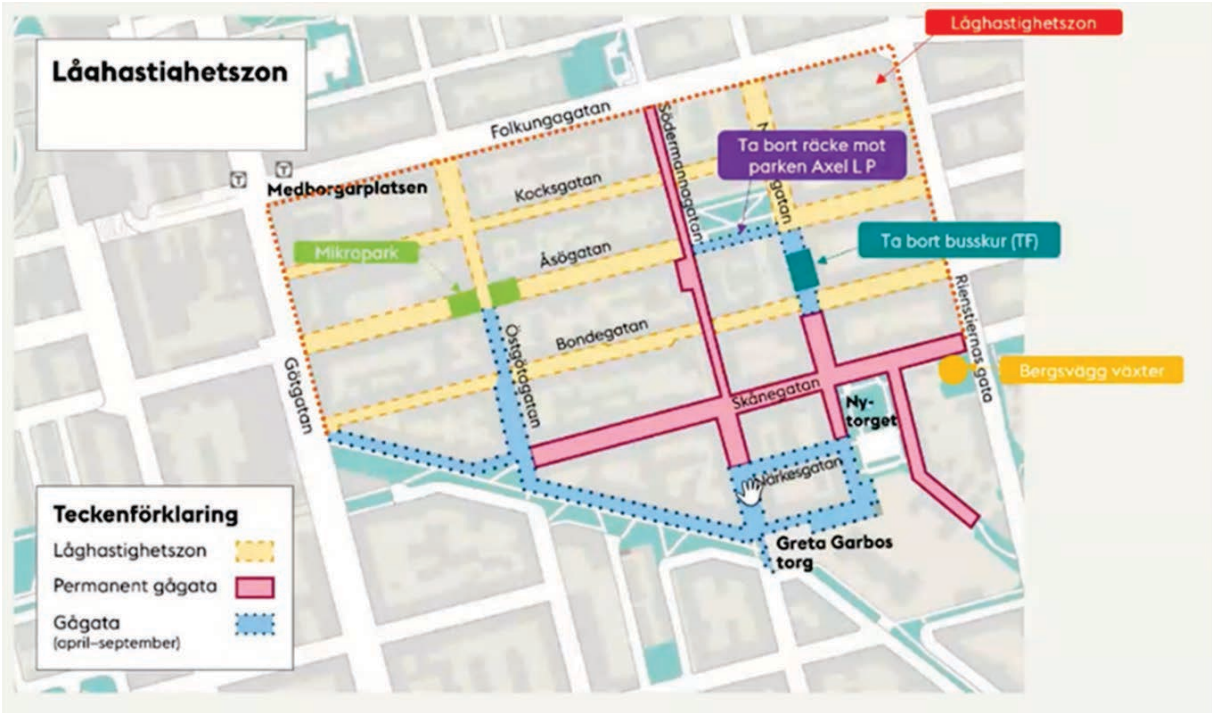
Principer för stegvis omvandling till smart högfartsgata (30 km/h). Utdrag ur Gävle och Sundbybergs gatuutvecklingsplaner. (Spacescape)



Gatuutvecklingsplan för Centrala Sundbyberg (Riktlinjer för gatuutveckling i centrala Sundbyberg, 2026).

Sundbybergs stads gatuutvecklingsplan (bild ovan) antogs 2026 politiskt och markerar att det fjärde skiftet är i full gång hos kommunerna, inte bara hos planerarna utan även inom politiken.

I Stockholm infördes 2026 20 km/h i hela Södermalms stadsmiljözon (bild nedan). I Sverige saknas dock ännu möjligheten att reglera gator lägre än 30 km/h. I brist på adekvat lagstiftning används rekommenderad hastighet.



Stadsmiljözon Södermalm som 2026 får hastighetsgräns 20 km/h. (Stockholms stad 2026)



Rekommenderade 20- och 10-gator i Malmö, Stockholm och Uppsala.



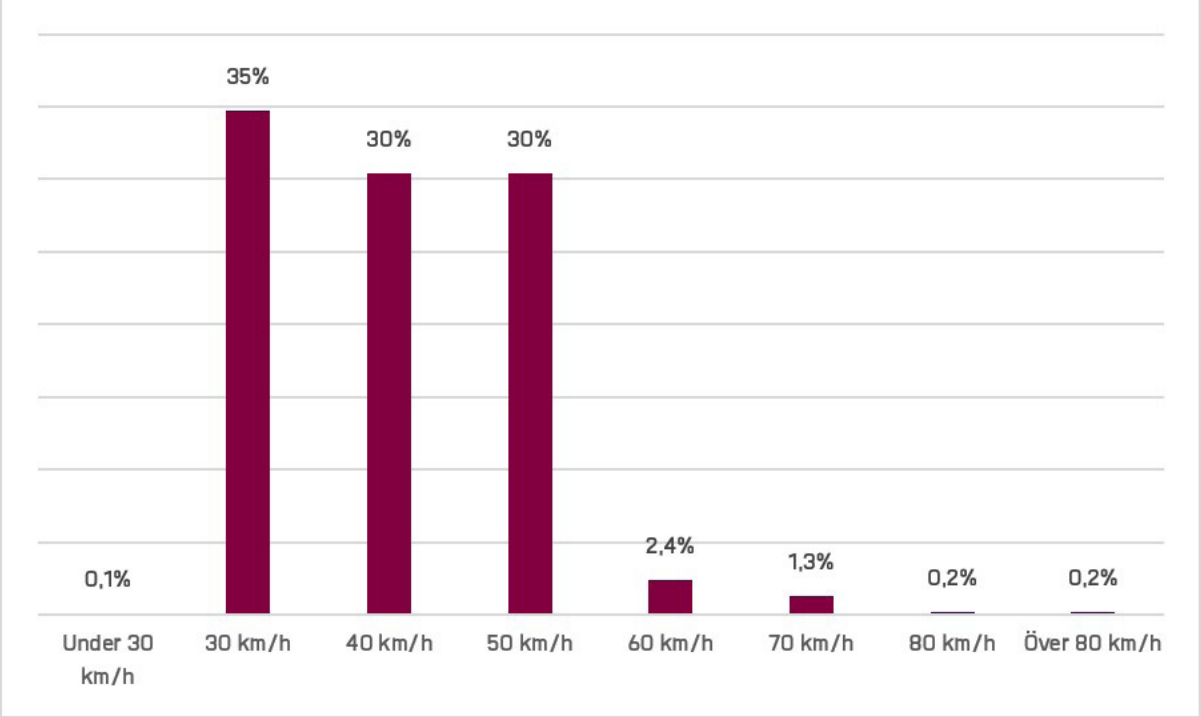
SVENSK HASTIGHETS-REGLERING IDAG

Med geodata från NVDB (Trafikverket 2024) har statistik för hur hastighetsregleringen ser ut i samtliga svenska tätorter tagits fram. Här undersöks vilka som har mest respektive minst andel 30-gator. Denna statistik har sedan korrelerats med olycksdata från STRADA för att identifiera samband mellan hastighetsreglering och trafikolyckor.

ANDEL 30-GATOR I SVERIGE

50 km/h gäller som bashastighet på gator inom svenskt tättbebyggt område. Kommuner kan genom lokala trafikföreskrifter besluta om lägre hastigheter, framför allt 40 eller 30 km/h, där det är motiverat av hänsyn till trafiksäkerhet, framkomlighet eller miljö. Till stöd för hastighetssättningen finns bland annat Handbok för trafikstrategiskt arbete och Livsrumsmodellen, där 30 km/h rekommenderas i miljöer där fotgängare och cyklister blandas med motorfordon (Trafikverket 2022).

För att undersöka vilket genomslag dessa regler och riktlinjer har fått har hastighetsgränser i svenska tätorter analyserats med hjälp av data från Nationella vägdatabasen, NVDB. Analysen omfattar väg- och gatulänkar inom SCB:s tätortsavgränsningar. Varje länk har klassificerats efter skyltad hastighetsgräns, och andelen 30-gator har beräknats som längden gator med 30 km/h i förhållande till den totala gatulängden inom respektive tätort och kommun. Resultaten visar alltså hur stor del av det reglerade gatunätet i tätort som har 30 km/h, 40 km/h respektive 50 km/h eller högre hastigheter. Analysen bör tolkas som en övergripande bild av hastighetsregleringen i tätort, eftersom den bygger på registrerad hastighetsgräns i NVDB och gatulängd, inte på faktisk körhastighet, trafikvolym eller gatans exakta utformning.



Svenska tätorter, deras andel gator med 30 km/h och allvarligt skadade och dödade gående och cyklister per 100 000 invånare per år.

	Små tätorter *1 000 – 10 000 invånare*		**Mellanstora tätorter** *10 000 – 100 000 invånare*		**Stora tätorter** *Fler än 100 000 invånare*	
1	Älvsbyn	79%	Öckerö	91%	Halmstad	69%
2	Älvkarleby	63%	Danderyd	84%	Nacka	69%
3	Surahammar	59%	Hammarö	82%	Huddinge	69%
4	Degerfors	50%	Trosa	80%	Örebro	64%
5	Vadstena	50%	Täby	77%	Stockholm	62%
6	Dals-Ed	49%	Lomma	76%	Linköping	61%
7	Skinnskatteberg	47%	Sundbyberg	76%	Gävle	61%
8	Norberg	33%	Österåker	76%	Uppsala	61%
9	Munkfors	30%	Säter	75%	Lund	60%
10	Sotenäs	25%	Sollentuna	75%	Eskilstuna	60%

Sveriges tio små, mellanstora och stora tätorter med högst andel 30-gator (NVDB, Trafikverket 2025)

	Små tätorter *1 000 – 10 000 invånare*		**Mellanstora tätorter** *10 000 – 100 000 invånare*		**Stora tätorter** *Fler än 100 000 invånare*	
1	Nordmaling	0%	Eksjö	1%	Jönköping	2%
2	Ragunda	0%	Sävsjö	1%	Borås	5%
3	Bjurholm	0%	Gislaved	1%	Göteborg	9%
4	Gnosjö	0%	Vara	1%	Helsingborg	9%
5	Pajala	0%	Smedjebacken	1%	Malmö	10%
6	Dorotea	1%	Vetlanda	1%	Umeå	44%
7	Malå	1%	Ludvika	1%	Västerås	49%
8	Norsjö	1%	Katrineholm	1%	Haninge	52%
9	Högsby	1%	Värnamo	1%	Södertälje	54%
10	Ydre	1%	Sjöbo	1%	Norrköping	57%

Sveriges tio små, mellanstora och stora tätorter med lägst andel 30-gator (NVDB, Trafikverket 2025).

Tio-i-topp-listorna över andelen 30-gator redovisas efter tätortsstorlek utifrån antagandet att invånarantal kan vara en viktig förklaring till hur långt kommunerna har kommit i hastighetsregleringen. Analysen visar dock att sambandet bara är delvis tydligt. Storlek verkar spela viss roll, men förklarar inte ensam varför vissa kommuner har infört 30 km/h i stor omfattning medan andra i stort sett har behållit 50 km/h.

Mindre tätorter - I mindre tätorter och landsbygdsorter är andelen 30-gator generellt låg. Ungefär hälften av kommunerna har behållit bashastigheten 50 km/h i hela tätorten, medan en ungefär lika stor andel har sänkt hastigheten till 40 km/h på delar av gatunätet. Endast ett fåtal mindre kommuner har infört 30 km/h i större utsträckning. Det kan bero på att många mindre tätorter har ett mer vägdominerat gatunät, där färre gator motsvarar Livsrumsmodellens beskrivning av mjuktrafikrum. Det kan också vara en resursfråga. Omskyltning, inventering och administration av lokala trafikföreskrifter kan utgöra en betydande kostnad för små kommuner med begränsade planeringsresurser.

Mellanstora tätorter - Bland de mellanstora tätorterna är variationen större. I 25 tätorter, till exempel Norrtälje, Åmål och Uddevalla, har bashastigheten 50 km/h i princip inte sänkts alls. I många andra mellanstora tätorter har däremot stora delar av gatunätet reglerats till 30 eller 40 km/h. Bland de mellanstora tätorterna har omkring en tredjedel av kommunerna infört 30 km/h på minst hälften av gatorna. I tio-i-topp-listan återfinns framför allt villadominerade kommuner, vilket tyder på att 30 km/h hittills har varit lättare att införa i lokala bostadsgator än i tätare och mer funktionsblandade stadsmiljöer.

Stora tätorter - Bland Sveriges 20 största tätorter har flera kommuner reglerat minst hälften av gatunätet till 30 km/h. Samtidigt finns tydliga undantag. Jönköping, Helsingborg och Malmö har i högre grad valt 40 km/h, medan Borås och Göteborg i stort sett har behållit 50 km/h i hela nätet. Skillnaderna visar att tätortsstorlek i sig inte avgör hastighetssättningen. Lokala planeringsideal, politiska prioriteringar, gatunätets karaktär och

kommunens arbetssätt verkar ha stor betydelse.

Sammanhållna 30-zoner av den typ som blivit vanlig i flera europeiska städer förekommer i princip inte i Sverige. Några svenska tätorter ligger ändå nära de europeiska 30-städerna sett till andel 30-reglerad gatulängd, med nivåer omkring 80 procent. Dessa är dock i regel inte täta stadskärnor, utan mellanstora och villadominerade kommuner som Öckerö, Danderyd, Täby, Lomma och Österåker. Även bland de större tätorterna är det framför allt villadominerade kommuner, som Halmstad, Nacka och Huddinge, som har de mest utbyggda 30-näten.

En slutsats är att dagens regelverk och riktlinjer främst har lett till stort genomslag för 30 km/h på villagator, medan gator i tätare stadsmiljöer ofta fortsatt har högre hastighetsgränser. En annan slutsats är att systemet har skapat mycket stora variationer mellan kommuner. Många kommuner har ännu inte genomfört den hastighetsanpassning som krävs för att gatunätet ska motsvara nationella trafiksäkerhetsmål och moderna mål om stadsliv, trygghet och livskvalitet.





50 km/h i nybyggt bostadsområde Norrtälje och centrala Göteborg.

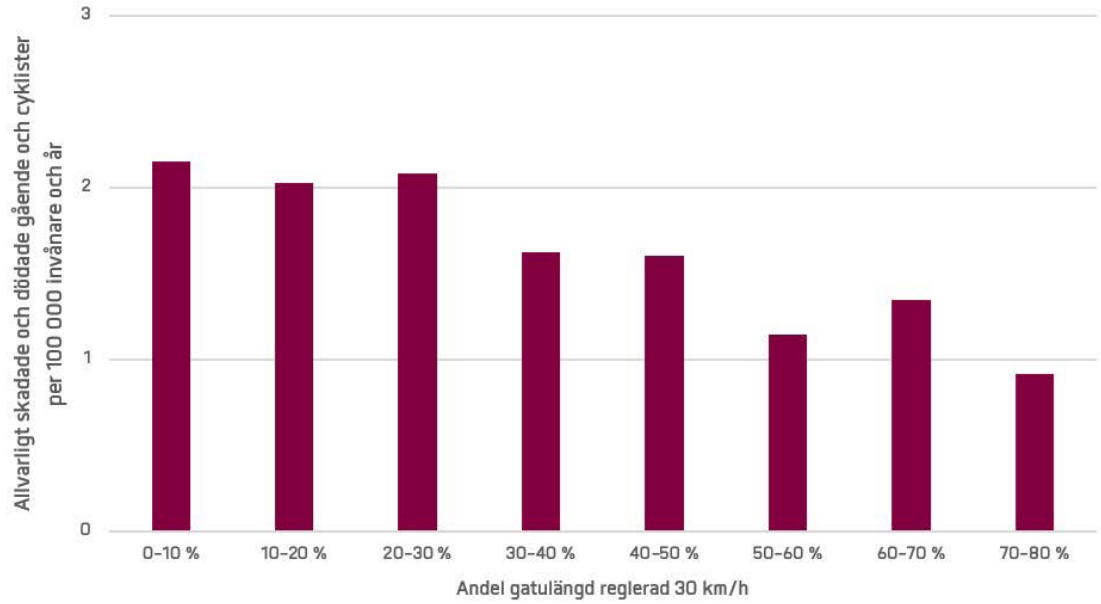
HASTIGHETSREGLERING OCH OLYCKSSTATISTIK

För att undersöka sambandet mellan hastighetsreglering och trafiksäkerhet på lokal nivå har andelen 30-gator i svenska tätorter jämförts med olycksdata för gående och cyklister. Analysen bygger på data från Nationella vägdatabasen, NVDB, där gatulängder inom SCB:s tätortsavgränsningar har sammanställts efter skyltad hastighetsgräns. Andelen 30-gator har beräknats som den del av den totala gatulängden i respektive tätort som är reglerad till 30 km/h. Därefter har tätorterna grupperats i intervall efter andel 30-reglerad gatulängd, från 0–10 procent till 70–80 procent. Olycksutfallet har hämtats från STRADA och omfattar allvarligt skadade och dödade gående och cyklister. För att göra tätorter jämförbara har utfallet räknats om till antal allvarligt skadade och dödade per 100 000 invånare och år.

När parametrarna ställs mot varandra framkommer ett tydligt samband. Tätorter där en större del av gatulängden är reglerad till 30 km/h har generellt färre allvarligt skadade och dödade gående och cyklister per invånare. I tätorter där 0–30 procent av gatulängden är reglerad till 30 km/h ligger skade- och dödstalen på omkring två personer per 100 000 invånare och år. I tätorter där 50–80 procent av gatulängden är reglerad till 30 km/h är det ungefär hälften så många olyckor. Analysen visar därmed att en högre andel 30-gator samvarierar med bättre trafiksäkerhet för oskyddade trafikanter.

Resultatet ligger i linje med forskningens slutsatser om hastighetens betydelse för trafiksäkerheten. Lägre hastigheter minskar både risken för kollisioner och, framför allt, risken för att en olycka leder till allvarlig skada eller död. När 30 km/h används på en större del av gatunätet skapas därför bättre grundförutsättningar för säkra rörelser till fots och med cykel, särskilt i miljöer där oskyddade trafikanter blandas med motortrafik. Analysen tyder därmed på att en mer sammanhängande användning av 30 km/h kan ge betydande trafiksäkerhetsvinster på tätortsnivå.

Sambandet bör samtidigt tolkas som ett statistiskt samband, inte som ett isolerat orsakssamband. Olycksutfallet påverkas även av trafikvolymer, gatustruktur, bebyggelsetäthet, socioekonomiska förhållanden, rapporteringsgrad, andelen gående och cyklister samt andra trafiksäkerhetsåtgärder. Tätorter med hög andel 30-gator kan också skilja sig från andra tätorter genom mer sammanhållen trafikplanering, fler fysiska hastighetsdämpande åtgärder eller andra investeringar i gång- och cykelmiljöer. Trots dessa begränsningar är mönstret tydligt: där 30 km/h har fått större genomslag i gatunätet är antalet allvarligt skadade och dödade gående och cyklister lägre.



En ökad andel 30-gator leder till betydande trafiksäkerhetsvinster i form av färre allvarligt skadade och dödade gående och cyklister.



FÖRSLAG TILL 10-20-30-REFORM

Analysen av dagens hastighetsreglering visar att det nuvarande systemet har haft ett ojämnt genomslag. Trots att 30 km/h länge har rekommenderats i blandtrafikmiljöer är stora delar av tätorternas gatunät fortfarande reglerade till 40 eller 50 km/h och skillnaderna mellan kommuner är mycket stora. Resultatet tyder på att dagens modell, där kommunerna själva förväntas göra lokala avsteg från bashastigheten, inte har varit tillräcklig för att skapa en sammanhållen och trafiksäker hastighetsnorm i tätort. Om Sverige ska närma sig forskningsläget, internationella rekommendationer och kommunernas moderna planeringspraktik krävs därför en tydligare nationell reform.

REGELVERKET ÄR BYGGT FÖR EN ÄLDRE SYN PÅ GATAN

Det svenska systemet för hastighetsreglering i tätort är otillräckligt för de krav som moderna stadsmiljöer ställer. Regelverket bygger fortfarande på en ordning där 50 km/h är utgångspunkt och 30 km/h är den lägsta ordinarie hastighetsgränsen, med vissa få exempel på gångfartsgator och cykelgator. Strukturen formades i en tid då gator byggdes som vägar och hastighetsregleringen inom tätort syftade till att maximera framkomligheten för biltrafik. Idag ligger fokus i stället på hastighetens betydelse för trafiksäkerhet, buller, luftmiljö, barns rörelsefrihet, stadsliv och folkhälsa. Gator förväntas inte bara ge framkomlighet, utan också fungera som trygga, attraktiva och mångfunktionella offentliga rum.

HASTIGHETSSKALAN SAKNAR DE LÄGSTA STEGEN

30 km/h har varit den lägsta möjliga hastighetsgränsen sedan Sverige fick sin första samlade trafiklagstiftning 1972. 2008 infördes 40 km/h för att komplettera steget mellan 30 och 50 km/h. Idag finns glappet i stället upp till hastighetsstegens lägsta nivå 30 km/h. Kommunerna har alltför trubbiga verktyg just där behovet är som störst: på bostadsgator, lokalgator och skolgator med många människor som rör sig till fots eller med cykel, och där gatans platsfunktion väger tungt i förhållande till dess transportfunktion.

GÅNGFARTSOMRÅDEN ÄR INGET FULLVÄRDIGT ALTERNATIV

Ett skäl är att regleringen gångfartsområde har praktiska begränsningar. Det är utformningsmässigt svårt att säkerställa gångfart och samtidigt garantera framkomlighet för räddningstjänst och andra samhällsviktiga funktioner. Kostnaden för att bygga bort trottoarer och omforma gaturummet är därtill hög. Det har lett till att gångfartsområden används relativt sparsamt i Sverige idag. Att gångfartsområden skyltas med blå påbudsskyltar ger därtill ett annat signalvärde än hastighetsgränsers gulröda förbudsskyltar. Eftersom både skyltning och regler avviker från vanliga hastighetsbegränsningar kompletteras de inte sällan med förklarande informationsskyltar.

CYKELGATOR FUNGERAR BARA I VISSA TRAFIKMILJÖER

Regleringen cykelgata har liknande problem. Hastighetsgränsen är 30 km/h, men regleringen bygger samtidigt på att motordrivna fordon ska anpassa hastigheten till cykeltrafiken, som vanligtvis är 15-20 km/h. Det gör regleringen beroende av trafikflöden och trafikanternas tolkning av situationen. I Nederländerna är tumregeln att cykelflödet bör vara minst 1 000 cyklar per dygn och större än bilflödet samt att bilflödet bör vara högst 2 500 bilar per dygn för att en cykelgata ska fungera väl. Den typen av trafikförhållanden är mycket ovanliga i Sverige.

30 KM/H HAR FRÄMST FÅTT GENOMSLAG DÄR BEHOVET VARIT ENKLAST ATT HANTERA

Vår analys visar även på ett strukturellt problem med dagens hastighetsregleringssystem. Såväl svenska som internationella måldokument lyfter fram vikten av att låta 30 km/h vara den dominerande hastighetsgränsen. Ändå är andelen 30-gator låg i svenska städer jämfört med europeiska förebilder. Omkring en tredjedel av gatunätet i tätort har hastighetsgräns 30 km/h, och variationen mellan kommuner är stor. Sänkningen har dessutom fått störst genomslag på villagator, men inte i täta stadsmiljöer där det rör sig fler gående. Den ojämna fördelningen visar

att dagens system inte räcker för att skapa ett jämlikt transportsystem där gator är trafiksäkra och attraktiva livsmiljöer i hela landet, oavsett kommunstorlek. Principen att överlåta ansvaret för hastighetssänkningar till kommunerna har inte varit tillräcklig för att nå vare sig Nollvisionen eller den moderna stadsplaneringens mål om levande och attraktiva stadsmiljöer.

EN 10-20-30-REFORM KRÄVER ÄNDRINGAR I NATIONELLT REGELVERK

Mot denna bakgrund behövs en svensk hastighetsreform. 10-20-30-reformen handlar om att skapa ett regelverk som bättre motsvarar Nollvisionens logik, internationella rekommendationer och den planeringsutveckling mot mer attraktiva livsmiljöer som redan pågår. Reformen kräver förändringar på flera nivåer i det nationella regelverket. För det första behöver trafikförordningen ändras så att 10 och 20 km/h kan användas som ordinarie skyltbara hastighetsgränser, och så att 30 km/h kan ges en tydligare roll som bashastighet inom tättbebyggt område. För det andra behöver Transportstyrelsens föreskrifter och allmänna råd om lokala trafikföreskrifter uppdateras, eftersom de styr hur kommuner och andra väghållare formulerar och beslutar om lokala hastighetsföreskrifter. TSFS 2015:60 är särskilt relevant, eftersom den reglerar utformningen av lokala trafikföreskrifter och innehåller exempel för 30 och 40 km/h inom tättbebyggt område. För det tredje kan reformen kräva kompletteringar i vägmärkesregleringen och i statligt stödmaterial, så att nya hastighetsnivåer får tydliga skyltar, tillämpningsprinciper och vägledning för hur de ska användas i olika typer av tätortsgator.

En svensk 10-20-30-reform skulle innebära att hastighetsregleringen anpassas till dagens kunskap och den utveckling som redan pågår i städerna. Genom att införa 10 och 20 km/h som ordinarie skyltbara hastigheter får kommunerna verktyg för att reglera gator där stadsliv och livskvalitet är viktigare än biltrafikens framkomlighet. Genom att samtidigt sänka bashastigheten i tätort till 30 km/h skapas en ny normalnivå som bättre motsvarar Nollvisionen, internationella rekommendationer och moderna stadsmiljömål. Reformen skulle därmed inte innebära ett avsteg från svensk hastighetsreglerings utveckling, utan nästa steg i en lång historisk anpassning av trafikreglerna till samhällets syn på stadens gator.

Här följer våra rekommendationer till staten och kommunerna.

STATENS PRIO 1: FULLBORDA HASTIGHETSSTEGEN MED 10 OCH 20 KM/H

Idag lyder trafikförordningens bestämmelse om avsteg från bashastigheten i tätort: ”Om det är motiverat av hänsyn till trafiksäkerheten, framkomligheten eller miljön får kommunen meddela föreskrifter om att den högsta tillåtna hastigheten inom ett tättbebyggt område eller del av ett sådant område ska vara 30 eller 40 kilometer i timmen.” Genom att komplettera hastighetsstegen med 10 och 20 km/h skulle regelverket möjliggöra en tydlig och mer ändamålsenlig hastighetsreglering av lokalgator, utan att kommuner först behöver genomföra dyra och klimatbelastande ombyggnationer.

Införandet av 10 och 20 km/h beslutas av regeringen genom ett tillägg i trafikförordningen, exempelvis med: ”Om det är motiverat av hänsyn till trafiksäkerheten, framkomligheten eller miljön får kommunen meddela föreskrifter om att den högsta tillåtna hastigheten inom ett tättbebyggt område eller del av ett sådant område ska vara 10, 20, 30 eller 40 kilometer i timmen.” Parallellt behöver regeringen komplettera vägmärkesförordningen så att vägmärke C31, hastighetsbegränsning, kan användas med 10 och 20 km/h som ordinarie hastighetsgränser. Transportstyrelsen behöver därefter uppdatera sina föreskrifter och allmänna råd om lokala trafikföreskrifter, så att kommuner och andra väghållare får tydliga regler för hur de nya hastigheterna ska beslutas, formuleras och registreras. Eftersom TSFS 2015:60 reglerar utformningen av lokala trafikföreskrifter och innehåller exempel för 30 och 40 km/h inom tättbebyggt område, bör den uppdateras med motsvarande stöd för 10 och 20 km/h.

Trafikverket bör samtidigt uppdatera relevanta handböcker, kunskapsunderlag och stöd för hastighetsplanering i tätort, så att de nya hastighetsnivåerna kan användas konsekvent i planering, trafiksäkerhetsarbete och statlig vägledning. Länsstyrelserna behöver ges tydlig vägledning för sin roll i granskning, tillsyn och överprövning av lokala trafikföreskrifter, så att tolkningen av de nya hastighetsnivåerna blir likartad i landet. Polismyndigheten bör involveras i arbetet med tillämpning och regelefterlevnad, särskilt för att säkerställa att 10 och 20 km/h kan hanteras tydligt i kontroll, kommunikation och uppföljning. Även NVDB och andra nationella

databaser behöver anpassas så att de nya hastighetsgränserna kan registreras, följas upp och analyseras på ett enhetligt sätt.

Precis som 40-reformen syftar förslaget till att skapa ett mer flexibelt system. Kommuner kan i egen takt inventera sitt gatunät och införa lägre hastigheter i den utsträckning de finner lämpligt. På lång sikt är målet att reformen ska leda till större stringens och ökad likriktning i hastighetssättningen inom tätort. Eftersom kommunerna är väghållare för merparten av gatorna i tätort föreslås att SKR, med stöd av ett expertråd där exempelvis Trafikverket, Transportstyrelsen, Polismyndigheten, länsstyrelserna, forskare och kommunala representanter ingår, får ansvar för att ta fram nya nationella riktlinjer och stödmaterial för hastighetsreglering. Dessa bör presenteras samtidigt som regeltillägget träder i kraft, så att kommunerna snabbt får enhetliga svar på de frågor som uppstår.

Livsrumsmodellen bör samtidigt utbytas till gatutyper klassificeras utifrån de mer stabila faktorerna läge och funktion genom gatunätsanalyser och där explicita hastighetsgränser kopplas till respektive gatutyp. I riktlinjerna bör 10 km/h rekommenderas där gatans funktion som plats tydligt överstiger dess transportroll. Dessa gator återfinns både i de mest avskilda och i de mest centrala delarna av gatunätet, till exempel på skolgator, lokala bostadsgator och stadsgator där vistelse, lek, gång och stadsliv dominerar. Hastighetsgränsen 20 km/h bör rekommenderas på längre lokalgator med något högre transportfunktion, exempelvis gator som binder samman flera bostadsgator inom en stadsdel och där bil- och cykeltrafik ofta blandas.



I vägmärkesförordningen kompletteras C31 med varianterna C31-1 och C31-2.

STATENS PRIO 2: SÄNK BASHASTIGHETEN TILL 30 KM/H

Bashastigheten avgör vilken hastighetsnivå som betraktas som normal i tätort. Så länge 50 km/h är utgångspunkt behöver varje sänkning motiveras, beslutas och skyltas som ett lokalt undantag, även på gator där människor går, cyklar, vistas och bor. Det gör systemet trögt, ojämnt och svårt att förena med dagens kunskap om trafiksäkerhet, hälsa, buller, klimat och stadsliv. En sänkt bashastighet skulle vända på logiken: 30 km/h blir norm där människor och motortrafik blandas, medan högre hastigheter reserveras för gator där de verkligen är motiverade.

Den avgörande frågan om bashastigheten är enkelt reglerad i trafikförordningens 3 kap. 17 §: ”Inom tättbebyggt område får fordon inte föras med högre hastighet än 50 kilometer i timmen.” Samma paragraf ger kommunen möjlighet att föreskriva att högsta tillåtna hastighet i stället ska vara 30 eller 40 km/h, om det är motiverat av hänsyn till trafiksäkerheten, framkomligheten eller miljön. Mot bakgrund av forskningen om hastighetens betydelse för trafiksäkerhet, hälsa, barns rörelsefrihet, buller, luftmiljö och stadsliv, samt den internationella utvecklingen mot 30 km/h som norm i tätbebyggda områden, bör trafikförordningens grundprincip ändras. En svensk hastighetsreform bör göra 30 km/h till utgångspunkt inom tätort, medan 40 och 50 km/h används som motiverade undantag på gator där funktion, utformning och trafikmiljö stödjer högre hastigheter.

En sådan reform kräver ändringar i flera delar av regelverket och i det stödmaterial som styr kommunernas praktiska arbete. Först behöver trafikförordningen ändras så att 30 km/h ersätter 50 km/h som bashastighet inom tättbebyggt område. Paragrafen bör också formuleras så att kommuner fortsatt kan besluta om avvikande hastigheter, exempelvis 40 eller 50 km/h, där det är motiverat av hänsyn till trafiksäkerhet, framkomlighet eller miljö. Därefter behöver Transportstyrelsens föreskrifter och allmänna råd om lokala trafikföreskrifter uppdateras, så att det framgår hur kommuner ska formulera, besluta, registrera och motivera lokala föreskrifter när 30 km/h är huvudregel och högre hastigheter blir undantag. Vägmärkesförordningen och vägledningen för vägmärke C31 behöver ses över så att skyltningen blir konsekvent när 30 km/h är

bashastighet och endast avvikande hastigheter behöver märkas ut. Även nationella databaser, särskilt NVDB, behöver anpassas så att den nya hastighetsordningen kan registreras, följas upp och analyseras på ett enhetligt sätt.

Trafikverket bör samtidigt uppdatera sina handböcker, riktlinjer och stöd för hastighetsplanering i tätort. Livsrumsmodellen och andra vägledningar bör justeras så att de utgår från 30 km/h som normalhastighet i blandtrafikmiljöer och tydligare anger när 40 eller 50 km/h är lämpliga undantag. Länsstyrelserna behöver gemensam vägledning för granskning och överprövning av lokala trafikföreskrifter, så att tolkningen blir likartad i hela landet. Polismyndigheten bör involveras i arbetet med regelefterlevnad och kommunikation, eftersom en ny bashastighet behöver vara begriplig för trafikanterna och möjlig att följa upp. SKR bör, i samverkan med staten och kommunerna, ta fram praktiskt stödmaterial för hur kommuner kan inventera gatunät, prioritera omskyltning och genomföra reformen stegvis.

Frågan är redan utredd. År 2017 fick Trafikanalys i uppdrag av regeringen att analysera förutsättningar och konsekvenser av en sänkt bashastighet i tätort. Slutsatsen var att en sänkning var att rekommendera. Även Trafikverket, Klimatkommunerna och NTF har ställt sig bakom en sänkning av bashastigheten från 50 km/h. Frågan har dessutom återkommande lyfts i riksdagen genom enskilda motioner, men dessa har avslagits i trafikutskottet med hänvisning till pågående beredning.

Det är därför hög tid att fullfölja det fjärde skiftet i svensk hastighetsreglering och låta 30 km/h bli norm inom tätort. En sådan förändring skulle göra dagens undantag till ny huvudregel och skapa en hastighetsordning som bättre motsvarar Nollvisionen, internationella rekommendationer och den moderna synen på gatan som livsmiljö.

DISKUSSION

Restid används ofta för att beräkna infrastrukturinvesteringars samhällsekonomiska lönsamhet. Lägre hastigheter leder naturligt till något längre restider för bilister, vilket omvandlas till kostnader. Små förändringar i restid får stor effekt på nationell nivå när Sveriges alla bilresor läggs samman. Erfarenheterna från såväl progressiva länder som visar på i sämsta fall små, i de flesta fall inga, restidsförluster när 30 införs på bred front i tätbebyggda områden. Detsamma gäller utvärderingen av den svenska 40-reformen. De gator som är aktuella för 10 och 20 km/h har dock begränsade, lokala biltrafikflöden och sällan kollektivtrafik. Samtidigt tillbringar boende och verksamma ofta en betydande del av sin vardag på just dessa gator. De begränsade restidsförluster som kan uppstå bör därför vägas mot andra samhällsekonomiska vinster som färre olyckor, fler gång- och cykelresor, renare luft, minskat buller, ökade fastighetsvärden och större omsättning i lokala verksamheter.

Ett annat återkommande argument är att 10 och 20 km/h skulle vara svåra att kontrollera och få låg efterlevnad. En sänkt hastighet är inte tänkt att ersätta lämplig utformning utan föregå omvandlingar i linje med hastighetsgränsen. Fortkörning motverkas genom smala körbanor, markbeläggning, chikaner, möblering och vägmarkeringar. Omvärldsexemplen visar att det är möjligt. Den grundläggande logiken är att hastighetssänkningen måste komma före ökade gång- och cykelflöden, inte tvärtom.

En sänkt bashastighet skulle inte ändra på den rådande ordningen som ger kommuner full frihet att införa undantag genom lokala trafikföreskrifter. Det skulle därmed inte finnas något juridiskt hinder från att fortsatt reglera gator med 40 eller 50 km/h. Omskyltningen skulle däremot kosta kommuner pengar. Finansieringsmodellen från 2008 års reform skulle kunna återanvändas. Det innebär att kommuner ges möjlighet att söka finansiellt stöd, dels hos Trafikverket för genomförandet av gatuutvecklingsplaner, dels från en statlig reformpott för kostnader kopplat till omskyltning. Det största hindret är med det sagt sannolikt varken juridiskt eller praktiskt, utan mentalt. Idag uppfattas 10 och 20 km/h fortfarande som exceptionellt låga hastigheter i Sverige. Erfarenheter från reformer runt om i Europa tyder dock på att utvecklingen mot allt lägre hastigheter i tätorter är här för att stanna. Sannolikt kommer den offentliga diskussionen så småningom att ändras från ”varför?” till ”var?”.

KOMMUNERNAS PRIO 1: PLANERA FÖR 10, 20 OCH 30 KM/H

Störst prioritet för kommunerna bör vara att konsekvent planera för 10, 20 och 30 km/h som en sammanhållen hastighetsskala för tätortens gator. Det innebär att anamma det fjärde skiftet i trafikplaneringen och flytta fokus i hastighetsdebatten från enbart skada och död till stadsliv, livskvalitet och gatans roll som offentlig plats. Genom att tydligare betona hastighetens betydelse för trygghet, buller, klimat, hälsa och attraktivitet kan en 10-20-30-reform kommuniceras som ett brett stadsutvecklingsverktyg, snarare än som en isolerad trafiksäkerhetsåtgärd. Budskapet bör anpassas till lokala förutsättningar och den lokala debatten. I vissa kommuner kan barnens rörelsefrihet, tryggheten vid skolor och möjligheten att gå och cykla vara den starkaste utgångspunkten. I andra kan minskat buller, förbättrad luftkvalitet, starkare stadsliv eller ökad attraktivitet för handel och bostäder vara mer relevanta argument.

Kommunerna bör ta fram gatuutvecklingsplaner (se tex. Gävle och Sundbyberg) som ger ett helhetsgrepp om ortens gator och kopplar hastigheterna till varje gatas funktion och roll i gatunätet. Hastighetsregleringen bör utgå från vad gatan ska vara och göra: om den främst är en plats för vistelse, lek, gång, cykel och lokalt stadsliv, om den ska skapa lokal tillgänglighet, eller om den har en mer övergripande trafikfunktion. På så sätt kan 10, 20 och 30 km/h användas mer konsekvent och begripligt i hela tätorten. Det gör också att hastighetsplaneringen kan kopplas närmare till kommunens mål för stadsutveckling, klimat, folkhälsa, barnperspektiv och lokal näringslivsutveckling. Hastigheten bör därmed inte i första hand bestämmas av gatans befintliga utformning, utan av den funktion och kvalitet som kommunen vill att gatan ska stödja över tid.

Beteenderegleringar som cykelgator och gångfartsområden har i många fall visat sig skapa förvirring och oklarheter, eftersom de bygger på särskilda samspelsregler snarare än tydliga hastighetsnivåer. De riskerar också att ställa trafikslag mot varandra, exempelvis genom att peka ut gående eller cyklister som särskilt prioriterade, i stället för att skapa ett gemensamt lågtrafikerat gaturum där alla anpassar sig till platsens villkor. Därför bör kommuner i högre grad använda hastighetsreglering som verktyg för att omprioritera ytanvändningen och stärka samspelet mellan trafikanter. En tydlig skala med 10, 20 och 30 km/h kan göra det lättare att förstå vilken typ av beteende som förväntas på olika gator och samtidigt ge kommunerna större flexibilitet att utveckla gator för vistelse, grönska, gång, cykel och lokalt stadsliv.

I väntan på ett mer ändamålsenligt nationellt regelverk bör kommuner också nyttja de möjligheter som redan finns inom dagens lagrum för att sänka hastigheten till 10 och 20 km/h, exempelvis genom att arbeta med rekommenderad hastighet. Detta kan fungera som ett praktiskt steg för att testa nya hastighetsnivåer, bygga lokal kunskap och synliggöra behovet av en mer fullständig reform. Samtidigt bör genomförandet följas upp systematiskt. Uppföljningen bör omfatta faktiska hastigheter och trafikolyckor, men även bredare effekter på buller, luftkvalitet, trygghet, resvanor, barns självständighet, fastighetsvärden och näringslivets omsättning. På så sätt kan kommunerna visa hur hastighetsreglering påverkar både trafiksystemet och den urbana livsmiljön, och samtidigt skapa ett starkare kunskapsunderlag för fortsatt omställning mot säkrare, hälsosammare och mer attraktiva tätorter.

KOMMUNERNAS PRIO 2: KAMPANJA FÖR 10, 20 OCH 30 KM/H

Kommunernas bör informera om värdet av att planera för 10, 20 och 30 km/h som en mer hållbar hastighetsskala i tätort. Det handlar om att anamma det fjärde skiftet i trafikplaneringen och flytta fokus från att enbart förhindra skada och död till att också handla om stadsliv, livskvalitet och gatans roll som gemensam livsmiljö. Genom att föra in 10 och 20 km/h i diskussionen kan kommunerna bidra till att förskjuta synen på vad som uppfattas som snabbt och långsamt i staden. När 30 km/h länge har framstått som den lägsta normala hastigheten riskerar den också att uppfattas som mycket låg. Genom att synliggöra 10 och 20 km/h som relevanta nivåer för vissa stadsgator blir hastighetsdebatten bättre anpassad till människors rörelse, barns trygghet, vistelse, lek, gång, cykel och lokalt stadsliv.

Eftersom frågan om sänkta hastighetsgränser i första hand berör kommunala gator behöver argumenten, exemplen och efterfrågan komma från kommunerna själva. Trafikverket kan ha en

viktig roll i kunskapsutveckling och regelverk, men myndigheten kommer sannolikt inte att driva frågan om 10 och 20 km/h som skyltbara hastigheter på egen hand, eftersom behovet framför allt finns på det kommunala gatunätet. Därför behöver kommuner tillsammans visa att dagens regelverk inte fullt ut motsvarar de hastighetsnivåer som moderna tätortsmiljöer kräver. Här finns inspiration att hämta från Tysklands Tempo 30-kampanj, där kommuner gemensamt har drivit frågan om större lokal rådighet över hastigheterna och bidragit till konkreta anpassningar av det nationella regelverket.

Ett sätt att synliggöra behovet är att bidra till Spacescapes exempelbank över gator som borde regleras till 10 och 20 km/h via www.placetoplan.se/102030. Genom att samla in många konkreta exempel från olika kommuner kan exempelbanken visa på behovet av 10, 20 och 30 km/h och inspirera andra kommuner samt påverka statens lagarbete. Ju fler gator och svar som samlas in, desto tydligare blir underlaget. När materialet görs offentligt kan det också bli ett viktigt stöd i dialogen med politiker, myndigheter och andra aktörer. En stor och långsiktigt öppen exempelbank gör det svårare att bortse från kommunernas praktiska behov av en mer ändamålsenlig hastighetsreglering.

Kommunerna bör också dela erfarenheter med varandra om hur hastighetsreglering, låghastighetszoner och gatuutvecklingsplaner kan genomföras i praktiken. Det gäller både framgångar, svårigheter och uppmätta resultat. Genom att sprida kunskap om faktiska hastigheter, trafiksäkerhet, buller, trygghet, resvanor, stadsliv och lokal acceptans kan kommunerna bygga ett gemensamt kunskapsunderlag som stärker reformens trovärdighet. Erfarenhetsutbyte mellan kommuner gör det dessutom lättare att gå från enskilda pilotprojekt till mer systematiska förändringar av hela gatunät.

Kommunerna kan slutligen använda tio-i-topp-listor över andelen 30-gator för att påverka lokala politiker och skapa en positiv konkurrens mellan kommuner. Sådana jämförelser kan synliggöra vilka kommuner som redan har kommit långt och vilka som ligger efter. De kan också användas för att identifiera föregångskommuner att lära av och ta efter. På så sätt blir kampanjen för 10, 20 och 30 km/h både ett sätt att påverka staten och ett verktyg för lokal mobilisering, där kommuner visar att lägre hastigheter är en praktisk och genomförbar väg mot tryggare, hälsosammare och mer attraktiva tätorter.



REFERENSLISTA

Ambros, J., Šípek, M., Křivánek, V., Jurewicz, C., Turner, B., Elvik, R., & Valentová, V. (2026). Exploring the heterogeneity in impacts of 30 km/h speed interventions: A subgroup meta-analysis based on a systematic international review. Accident Analysis & Prevention, 232, 108547. https://doi.org/10.1016/j.aap.2026.108547

Archer, J., Fotheringham, N., Symmons, M. & Corben, B. (2008) The impact of lowered speed limits in urban/metropolitan areas. Report no. 276. Melbourne: Monash University Accident Research Centre.

Blanco, J.C. & Flindell, I.H. (2011) 'Property prices in urban areas affected by road traffic noise', Applied Acoustics, 72(4), pp. 133–141.

Carsten, O.M.J., Tate, F. & Liu, R. (2006) Assessment of road speed management methods. D4.3 External Deliverable. Project for Research On Speed Adaptation Policies on European Roads (PROSPER).

Daunfeldt, S.-O., Rudholm, N. & Rämme, U. (2009) 'Congestion charges and retail revenues: Results from the Stockholm road pricing trial', Transportation Research Part A: Policy and Practice, 43(3), pp. 306–309.

Davis, A.L. (2018) The state of the evidence on 20 mph speed limits. Bristol: Adrian Davis Associates.

Dyson, C., Taylor, M., Woolley, J. & Zito, R. (2001) 'Lower urban speed limits – trading off safety, mobility and environmental impact'. Paper presented at the 24th Australian Transport Research Forum, Hobart.

Eurocities (2026). 'Eurocities survey: 75% of cities report fewer road deaths & injuries after reducing speeds'. Press release, 20 April 2026. Tillgänglig via: Eurocities.

European Commission (2018) Speed and speed management. Luxembourg: European Commission.

Global Designing Cities Initiative (2025) Designing for Safe Speeds.

Government of Sweden (2020) The Stockholm Declaration.

Hass-Klau, C. (1993) 'Impact of pedestrianization and traffic calming on retailing: A review of the evidence from Germany and the UK', Transport Policy, 1(1), pp. 21–31.

Haworth, N. & Symmons, M. (2001) Driving to reduce fuel consumption and improve road safety. Victoria: Monash University Accident Research Centre.

Hjälmdahl, M. (2004) In-vehicle speed adaptation: On the effectiveness of a voluntary system. Doctoral thesis. Lund: Lund University.

Hydén, C., Jonsson, T., Linderholm, L. & Towliat, M. (2008) Nya hastighetsgränser i tätort: Resultat av försök i några svenska kommuner. Lund: Lunds universitet, Institutionen för Teknik och samhälle.

Ivansson, M., Wennberg, H., & Svensson Smith, K. (2026, 19 februari). Gör 30 km/h till standardhastighet i tätbebyggda områden. Helsingborgs Dagblad. https://www.hd.se/opinion/aktuella-fragor/gor-30-kmh-till-standardhastighet-i-tatbebyggda-omraden/

IVL Svenska Miljöinstitutet (2023) 'Sänk fartbegränsningen till 30 i svenska städer', 28 August.

Jönsson, C. (2010) Hållbara transporter i en trafiksäker tätort: En studie om optimering med avseende på framkomlighet och trafiksäkerhet för trafikslagen cykel och buss.

Jönsson, C. & Karlsson, S. (2011) Utvärdering av de nya hastighetsgränsernas effekt för kollektivtrafiken: En litteratursammanställning. Stockholm: Sweco.

Keolis (2017) När Stockholm växer måste bussen fram. Stockholm: Keolis.

Kieć, M., Tracz, M. & Gaca, S. (2012) 'Design of cross-section on roads through built-up areas', Archives of Civil Engineering, 58(3), pp. 243–257.

King, R. & Semylen, A. (2016) 'Some comments on Measure Review Number 6 specifically relating to 20mph/30kph policies and interventions', World Transport Policy & Practice, 22(1–2), pp. 66–68.

Kingstedt, A. & Yngve, S. (2013) Rätt fart för bussen? En studie av den skyltade hastighetens påverkan på stadsbusstrafikens framkomlighet.

Kvandal, M. (2021, 5 maj). Kravet: Sänk hastigheten i tätorter till 30 km/h. Vi Bilägare. https://www.vibilagare.se/nyheter/kravet-sank-hastigheten-i-tatorter-till-30-kmh

Langdon, P. (2018) For cities and streets, 101 salvations. Public Square, 17 December.

Larsson, R. & Söder, H. (2012).

Hastighetsanpassning i tätort – en studie av den kommunala hastighetsöversynen https://lup.lub.lu.se/luur/download?func=downloadFile&recordOId=8921080&fileOId=8921083

Lindgren, S. (2021) 'A sound investment? Traffic noise mitigation and property prices', Journal of Urbanism, 15(4), pp. 505–526.

Litman, T. (2004) Transportation energy conservation policies. Victoria, BC: Victoria Transport Policy Institute.

Litman, T. (2017) The new traffic safety paradigm. Victoria, BC: Victoria Transport Policy Institute.

MacLeod, K.E., Sanders, R.L., Griffin, A., Cooper, J.F. & Ragland, D.R. (2018) 'Latent analysis of Complete Streets and traffic safety along an urban corridor', Journal of Transport & Health, 8, pp. 15–29.

Marshall, W.E. & Garrick, N.W. (2011) 'Does street network design affect traffic safety?', Accident Analysis & Prevention, 43(3), pp. 769–781.

Naturvårdsverket (2025) 'Hur kan transporternas miljöpåverkan minska?'.

Nightingale, G.F., Williams, A.J., Hunter, R.F., Woodcock, J., Turner, K., Cleland, C.L. et al. (2021) 'Evaluating the city-wide Edinburgh 20 mph speed limit intervention effects on traffic speed and volume: A pre-post observational evaluation', PLoS ONE, 16(12), e0261383.

Petersson, B., Gibrand, M. & Andersson, P.G. (2010) Rätt fart i Umeå – leder en ny hastighetsplan till ökade kostnader för kollektivtrafiken? Trivector Traffic rapport 2010:10. Lund: Trivector Traffic.

Rowland, T. & McLeod, D. (2017) Time and fuel effects of different travel speeds. Wellington: New Zealand Transport Agency Research Report 582.

Stavroulaki, I. & Berghauser Pont, M. (2020) 'A systematic review of the scientific literature on the theme of multi-functional streets', IOP Conference Series: Earth and Environmental Science, 588(5), p. 052046.

Stockholms stad (2020) Hastigheter innerstadsbussar. Stockholm: Stockholms stad.

Tennøy, A. & George, C. (2024) Introduction of 30 km/h as general speed limit in European cities. TØI Report 2009/2024. Oslo: Institute of Transport Economics.

The European Federation for Transport and Environment (2001) Lower urban speed limits: Better for citizens, better for the environment, better for all. Brussels: T&E.

Thulin, H. (1998) Resor till arbetet. VTI meddelande 838. Linköping: Statens väg- och transportforskningsinstitut.

Tennøy, A., George, C., 2024. Introduction of 30 km/h as general speed limit in European cities – what effects can be documented? Report 2009/2024. Institute of Transport Economics, Oslo.

Trafikanalys (2017) Sänkt bashastighet i tätort. Rapport 2017:16. Stockholm: Trafikanalys.

Trafikverket & SKL (2018) Rätt fart i staden.

Trafikverket & Sveriges Kommuner och Landsting (2018) Rätt fart i staden: Handbok.

Trafikverket (2012) Utvärdering av nya hastighetsgränser. Publikation 2012:135. Borlänge: Trafikverket.

Trafikverket (2016) Styrmedel och åtgärder för att minska transportsystemets utsläpp av växthusgaser – med fokus på infrastrukturen. Borlänge: Trafikverket.

Trafikverket (2022) 'Hastighet och hållbarhet', 31 March.

Transportstyrelsen (2025) 'Sparsam körning'.

Vadeby, A., Forsman, Å., Ekström, C. & Gustafsson, S. (2017) Trafiksäkerhetseffekter av sänkt bashastighet i tätort till 40 km/h. Linköping: Statens väg- och transportforskningsinstitut.

Vägverket and Sveriges Kommuner och Landsting (2008) Rätt fart i staden: Handbok för hastighetsnivåer i en attraktiv stad. Borlänge/Stockholm: Vägverket och SKL.

van den Dool, D., Tranter, P. & Boss, A. (2017) 'Safe-Street Neighbourhoods: the role of lower speed limits', Journal of the Australasian College of Road Safety, 28(3), pp. 55–63.

Världsbanken (2024) Guide for Safe Speeds: A Policy Framework for Safe Urban Mobility.

Vi Bilägare (2011) 'Sänkt hastighet gav lägre utsläpp', 14 December.

WHO (2021) Streets for life. Geneva: World Health Organization.

WHO (2021b) 'Streets are for people; it's time we give them back', commentary, 17 May. Geneva: World Health Organization.

World Bank (2024) Guide for Safe Speeds. Washington, DC: World Bank.

World Health Organization & UN Regional Commission (2021) Global Plan for the Decade of Action for Road Safety 2021–2030.

Yannis, G. & Michelaraki, E. (2024) 'Review of city-wide 30 km/h speed limit benefits in Europe', Sustainability, 16(11), 4382.

Yoshimura, Y., Kumakoshi, Y., Fan, Y., Milardo, S., Koizumi, H., Santi, P., Murillo Arias, J., Zheng, S. & Ratti, C. (2022) 'Street pedestrianization in urban districts: Economic impacts on retail businesses', Cities, 127, 103715.