RIKSFÖRBUNDET
M SVERIGE

RAPPORT



UPPMÄTT HASTIGHET PÅ 80- OCH 90-VÄGAR

Höga hastigheter och små säkerhetsmarginaler på svenska landsvägar – en undersökning av hastigheter på vägar utan mötesseparering

Sammanfattning

Varje år mister omkring 200 människor livet i den svenska vägtrafiken enligt statistik från Trafikanalys. Bakom varje siffra finns en människa, en familj och en tragedi som aldrig borde ha inträffat. Sverige har länge varit ett föregångsland inom trafiksäkerhet. Ändå finns det fortfarande vägar där ett ögonblicks ouppmärksamhet kan få förödande konsekvenser. Det gäller inte minst landsvägar med hastighetsgränser på 80 eller 90 km/tim där mötande trafik saknar fysisk separering. Här kan bilar mötas med höga hastigheter utan något mitträcke som förhindrar en frontalkollision.

Under sommaren 2026 genomförde förtroendevalda från Riksförbundet M Sverige en undersökning av fordonshastigheter på svenska vägar utan mittseparering. 18 klubbar och avdelningar deltog och hastighetsmätningarna genomfördes i 26 kommuner från Umeå i norr till Malmö i söder. Syftet var att undersöka hur fort trafikanterna faktiskt kör, hur vanligt det är med hastighetsöverträdelser och vad som behöver göras för att minska risken för allvarliga olyckor. Undersökningen ska också bidra till diskussionen om hur Sverige ska nå Nollvisionen där målet är att ingen ska dödas eller skadas allvarligt i trafiken.

Resultat av undersökningen visar att av 6 121 fordon kör 2 088, 34 %, för fort på icke mötesseparerad väg med hastighetsbegränsning 80 eller 90 km/tim.



Bakgrund

Nollvisionen ställer krav på både förare och vägar

Nollvisionen är grunden för Sveriges trafiksäkerhetsarbete och bygger på en tydlig princip att ingen människa ska dödas eller skadas allvarligt i vägtrafiken. Sedan riksdagen beslutade om Nollvisionen 1997 har Sverige gjort stora framsteg och blivit ett av världens mest trafiksäkra länder. Men trots detta förlorar människor fortfarande livet på våra vägar varje år. Nollvisionen handlar om att skapa ett vägtransportsystem där vägar, hastighetsgränser och säkerhetsåtgärder ska utformas utifrån människans fysiska förutsättningar och vad kroppen klarar vid en olycka. Det innebär att trafiksäkerhet inte enbart handlar om hur vi beter oss i trafiken, utan också om hur samhället planerar, bygger och underhåller våra vägar.

På många svenska landsvägar saknas fortfarande mötesseparering och andra viktiga säkerhetsåtgärder. Därför krävs fortsatta investeringar i säkrare vägar, rätt anpassade hastighetsgränser och ett långsiktigt trafiksäkerhetsarbete.

Nollvisionen får inte stanna vid en ambition i politiska dokument. Den måste märkas ute på våra vägar. Trafiksäkerhet handlar i slutänden alltid om människoliv.

Hastigheten avgör hur allvarlig olyckan blir

Hastigheten är en av de viktigaste faktorerna bakom allvarliga trafikolyckor. Ju fortare ett fordon kör, desto längre sträcka hinner det färdas innan föraren reagerar. Bromssträckan blir också längre och kraften vid en eventuell kollision ökar. Om två fordon kolliderar frontalt kan konsekvenserna bli katastrofala. Därför räcker det inte alltid att hålla hastighetsgränsen utan hastigheten måste också vara anpassad till vägens säkerhetsstandard.

Enligt Trafikanalys officiella rapport *Vägtrafikskador 2025* skedde under året 63 dödsolyckor på 80- och 90-vägar, varav 44 på väg med 80 km/tim och 19 på väg med 90 km/tim.

På en landsväg utan mitträcke kan en frontalkollision få mycket allvarliga konsekvenser även om båda förarna håller den skyltade hastigheten. Det innebär att trafiksäkerhetsarbetet måste bedrivas på två fronter. Bilister måste följa hastighetsgränserna, men samtidigt måste vägarna vara utformade för att minska konsekvenserna när något går fel.

Syfte och frågeställning

För att få en bättre bild av hastigheterna på svenska landsvägar genomfördes mätningar under perioden 1 juni–15 augusti 2026. Undersökningen omfattar vägar med hastighetsgränser på 80 eller 90 km/tim som saknar fysisk mittseparering. Vid mätningarna registrerades fordonens hastigheter och om det rörde sig om personbilar, motorcyklar eller lastbilar. Syftet med att studera och mäta hastigheter på denna typ av väg är att



- öka kunskapen om faktisk hastighetsnivå i trafiken
- identifiera riskbeteenden kopplade till hastighet
- bidra till trafiksäkerhetsarbete och förebyggande åtgärder
- minska antalet dödade och svårt skadade i trafiken.

Metod och genomförande

Mätningarna genomfördes av minst två personer vid varje tillfälle. En person mätte hastigheten medan en annan dokumenterade resultaten. Uppgifterna rapporterades digitalt och sammanställdes för analys. Mätplatserna valdes utifrån vägtyp, hastighetsgräns och möjligheten att genomföra mätningarna på ett trafiksäkert sätt. Hastigheten mättes med radarpistol av typen Bushnell Velocity Speed Gun. Instrumentet använder dopplerradar för att mäta ett fordons hastighet genom att registrera förändringen i den reflekterade radiosignalen. Hastigheten visas direkt på instrumentets display. Mätningen sker manuellt och varje passerande fordon registreras individuellt.

Mätningarna ger värdefull kunskap om hur hastighetsgränserna följs och var det kan finnas behov av ytterligare trafiksäkerhetsåtgärder.

Resultaten har analyserats utifrån hastighetsefterlevnad, hastighetsöverträdelser och skillnader mellan olika fordonskategorier.



Resultat

Totalt mättes hastigheten på 6 121 fordon på 38 vägsträckor runt om i Sverige.

	80 km/tim			90 km/tim		
Fordon	**Antal**	**Antal för fort**	**Andel i %**	**Antal**	**Antal för fort**	**Andel i %**
Personbil	4 219	1 632	39	850	158	19
Personbil m släp*	181	58	32	11	1	9
Buss	48	11	23	6	1	17
Lastbil	278	77	28	57	15	26
Lastbil med släp*	255	95	37	49	16	33
Motorcykel	130	31	24	10	3	30
Taxi	25	4	16	2	1	50

*Högsta tillåtna hastighet för personbil med släp och lastbil med släp är 80 km/tim.

Undersökningen visar att

- 2 088 av 6 121, 34 procent, körde fortare än hastighetsgränsen
- hastighetsöverträdelserna var oftast 5–20 km/tim
- trafikanter var mest benägna att köra för fort på 80 vägar
- personbilsförare och förare av lastbil med släp var de som körde mest för fort på väg med hastighetsbegränsning 80 km/tim.

Resultaten visar att det framför allt behövs åtgärder på vägar med hastighetsbegränsning 80 km/tim där trafikanter är mest benägna att köra för fort. Dock vet vi inte så mycket om den generella vägsäkerheten på de vägar där undersökningen har genomförts.





I slutet av rapporten föreslås ett antal åtgärder som kan bidra till ett utvecklat trafiksäkerhetsarbete och förebyggande åtgärder för att minska antalet dödade och svårt skadade i trafiken.

Kommuner med högst uppmätta hastigheter

Högst uppmätta hastighet för personbil på en väg med hastighetsbegränsning 80 km/tim var 128 km/tim i Flens kommun och med hastighetsbegränsning 90 km/tim var det 129 km/tim i Östersunds kommun. Högsta uppmätta hastigheten för lastbil med släp på väg med hastighetsbegränsning 80 km/tim var 108 km/tim i Hudiksvalls kommun.

Analys

Resultatet visar att hastighetsöverträdelser är ett betydande trafiksäkerhetsproblem på svenska landsvägar utan mittseparering. Att drygt var tredje förare, 34 procent, körde fortare än den tillåtna hastigheten är oroande, särskilt eftersom dessa vägar ofta saknar skydd mot mötesolyckor. Även relativt små hastighetsöverträdelser på 5–20 km/tim kan få allvarliga konsekvenser vid en olycka.

Undersökningen visar att hastighetsefterlevnaden är sämst på vägar med hastighetsbegränsningen 80 km/tim. Det tyder på ett behov av riktade insatser för att öka efterlevnaden på dessa vägar. De höga hastigheter som uppmätts i vissa kommuner visar också att det förekommer särskilt riskfyllda överträdelser.

Samtidigt är det viktigt att betona att undersökningen omfattar ett begränsat antal vägsträckor och mättillfällen. Resultaten kan därför inte generaliseras till alla svenska landsvägar. Undersökningen ger däremot en tydlig indikation på att det behövs fortsatta insatser för att förbättra hastighetsefterlevnaden.

För att närma sig Nollvisionen krävs en kombination av förebyggande åtgärder, hastighetsövervakning och förbättrad vägsäkerhet. Särskilt viktigt är att prioritera vägar där höga hastigheter i kombination med bristande säkerhetsstandard innebär störst risk för allvarliga olyckor.



Förslag till åtgärder

UTIFRÅN RESULTATET SOM REDOVISATS OVAN FÖRESLÅR RIKSFÖRBUNDET M SVERIGE SJU SKARPA ÅTGÄRDER:

1 Ta fram en nationell plan för säkrare landsvägar

- Regeringen bör ge Trafikverket i uppdrag att identifiera de mest riskutsatta vägarna utan mittseparering.
- Planen ska visa vilka vägsträckor som behöver åtgärdas först, vad insatserna kostar och när de ska genomföras.

2 Bygg fler mitträcken

- Mitträcken är ett effektivt sätt att förhindra allvarliga mötesolyckor.
- Vägar med mycket trafik och stor risk för frontalkollisioner bör prioriteras.

3 Anpassa hastighetsgränserna till vägarnas säkerhet

- Hastighetsgränser måste ta hänsyn till hur väl vägen skyddar trafikanterna vid en olycka.
- På vägar med stora säkerhetsbrister kan sänkta hastighetsgränser vara nödvändiga tills vägen har förbättrats.

4 Sätt upp fler hastighetskameror

- Hastighetskameror kan bidra till att fler håller hastighetsgränserna.
- De bör i första hand placeras på vägar där höga hastigheter innebär särskilt stora risker.

5 Fler poliskontroller där riskerna är störst

- Polisens hastighetskontroller är ett viktigt komplement till trafiksäkerhetskamerorna.
- Kontrollerna behöver bli mer systematiska och riktas mot vägsträckor och tidpunkter där hastighetsöverträdelser är ett särskilt problem.

6 Gör vägarnas sidoområden säkrare

- Alla allvarliga olyckor är inte mötesolyckor. Även när en bil kör av vägen kan konsekvenserna bli mycket allvarliga.
- Därför behövs säkrare vägräcken, bättre vägmarkeringar, förbättrat underhåll och åtgärder som minskar risken för att ett avkörande fordon träffar farliga hinder.

7 Ställ högre krav på yrkestrafiken

- Offentliga verksamheter upphandlar varje år stora mängder transporter.
- Genom att ställa krav på hastighetsefterlevnad och trafiksäkerhet kan stat, regioner och kommuner bidra till säkrare vägar.







Slutsats

Undersökningen visar att hastighetsöverträdelser är ett tydligt trafiksäkerhetsproblem på de undersökta landsvägarna. Att mer än var tredje förare kör fortare än den tillåtna hastigheten visar att det finns ett behov av åtgärder för att förbättra hastighetsefterlevnaden.

Resultaten understryker vikten av ett långsiktigt och systematiskt trafiksäkerhetsarbete där hastighetsövervakning, säkrare vägutformning och anpassade hastighetsgränser är viktigt på vägar utan mittseparering där konsekvenserna av höga hastigheter kan bli särskilt allvarliga.

För att nå Nollvisionen krävs att ansvariga aktörer prioriterar förebyggande insatser och följer upp resultaten över tid. Ingen ska behöva dödas eller skadas allvarligt i trafiken och undersökningen visar att det finns anledning att fortsätta arbetet för säkrare landsvägar.