



Hastigheter i Stockholm

**Resultat av hastighetsmätningar 1986–2004
På 30-sträckor**

Helena Hartzell
Hans Norbeck
December 2004

2004

Rapport 0404

Förord

Sedan 1986 har NTF Stockholms län årligen studerat hastigheter på ett antal 30- och 50-sträckor i Stockholm. Under 2004 genomfördes mätningarna endast på 30-sträckor. I denna rapport redovisas resultaten från den senaste studien i oktober 2004 och tillbakablickar på tidigare års studier.

Hastigheten har stor betydelse för såväl risken för trafikolyckor som skadornas svårighetsgrad vid en olycka. En sänkning av medelhastigheten med några kilometer per timme medför betydande säkerhetsvinster.

Studien har genomförts på uppdrag av Gatu- och fastighetskontoret, Stockholm stad. Helena Hartzell har varit projektledare för mätningen och Hans Norbeck har genomfört sammanställningen.

Susanne Jonson har medverkat i samband med dokumentationen. Fältobservatörer har varit Nils Welander och Åke Nordgren.

Solna i januari 2004-12-01

Hans Norbeck
VD

Innehållsförteckning

FÖRORD	2
INNEHÅLLSFÖRTECKNING	4
SAMMANFATTNING	6
1. HÖGA HASTIGHETER – ETT STORT PROBLEM	7
1.1 FAKTORER SOM PÅVERKAR HASTIGHETSVALET	7
1.2 HASTIGHETENS BETYDELSE	7
2. SYFTE	9
3. UNDERSÖKNINGSMETOD	9
30-STRÄCKOR I INNERSTADEN	10
30-STRÄCKOR I FÖRORT.....	10
FRIA FORDON	10
4. RESULTAT	10
4.1 30-STRÄCKOR 2004	11
4.3 JÄMFÖRELSE MELLAN OLIKA FORDONSSLAG	12
4.4 JÄMFÖRELSE I TIDEN.....	13
STUDIER 1999–2004	13
30-STRÄCKOR 1999 – 2004	13
5. HASTIGHETSMÄTNINGAR PER PLATS/STRÄCKA 2004 FEL! BOKM	
6. REFERENSER	15
BILAGA	17
7.1 HASTIGHETSMÄTNINGAR 1986–1998.....	17
7.1 HASTIGHETSMÄTNINGAR 1986–1998.....	18
7.2 HASTIGHETSMÄTNINGAR 1999–2004	19
TABELLER	20

Sammanfattning

Sedan 1986 har NTF Stockholms län årligen studerat hastigheter på ett antal 30- och 50-sträckor i Stockholm. Det främsta syftet med studierna är att undersöka hur hastigheterna förändras över åren. Avsikten är alltså inte att skatta nivån på hastigheten vid en viss tidpunkt. 1999 utvecklades studien till att omfatta totalt 32 mätplatser från tidigare 19. Vissa mindre lämpliga platser togs bort. Förändringen innebar att de tidigare studierna inte är likvärdiga med studierna 1999–2003 och därför kan inga jämförelser göras dem emellan.

I årets undersökning mättes endast 30-sträckor på olika platser runt Stockholm.

Studien 2004 genomfördes under perioden 5 till 15 oktober och omfattar 4378 fordon, varav 2926 personbilar, 293 taxibilar, 850 lätta lastbilar, 173 tunga lastbilar och 136 bussar. Resultaten redovisas gruppvis för 30-sträckorna, men även medelhastighet per fordonsslag på respektive sträcka har noterats.

30-sträckor

Medelhastigheten på de 16 studerade 30-sträckorna var 35,04 km/tim. 67 % av förarna överskred hastighetsgränsen, 21 % körde fortare än 40 km/tim, 5 % av förarna körde 50 km/tim eller fortare. Den högsta hastighet som uppmättes på en 30-sträcka var 84 km/tim. Medelhastigheten var högre i ytterstaden än i innerstaden. Vidare framgår det beträffande ytterstaden att medelhastigheten, för första gången sedan studien startades, är högre i Söderort än i Västerort

Yrkestrafik

Sedan 1990 noteras yrkestrafikens hastigheter separat. Som yrkestrafik räknas här taxi, bussar och lätta respektive tunga lastbilar. Hastigheterna i studien skiljer sig mellan olika fordonsslag. Yrkestrafiken som helhet hade en lägre medelhastighet än den rena personbilstrafiken. I årets mätning hade taxibilarna den högsta och bussarna den lägsta medelhastigheten.

På de studerade 30-sträckorna var medelhastigheten räknat på alla fordon högre än föregående år men lägre än 2001 och 2002. Nivån är den samma som för år 1999. Däremot tenderar maxhastigheten i km/tim att ha ökat över åren sedan 1999.

1. Höga hastigheter – ett stort problem

Att köra för fort brukar inte uppfattas som ett allvarligt brott. Ändå är hastigheten helt avgörande för hur svårt människor skadas i en trafikolycka. I bilismens barndom var det bilarnas begränsade utveckling och vägarnas dåliga standard som satte gränserna för vilka hastigheter som kunde hållas. Idag är vägstandarden i vårt land överlag mycket god. Den tekniska utvecklingen av bilar har varit mycket kraftig, speciellt när det gäller komfort och hastighetsprestanda. Återkopplingen mellan verklig och upplevd hastighet har på så sätt minskat kraftigt.

Inom många områden sker ett förhärlikande av hastigheten. På film och i TV förhärlikas ofta höga hastigheter, medan negativa effekter av kollisioner många gånger tonas ned. I olika typer av bilreklam uttrycks ofta fördelarna med ett visst bilmärke i termer av goda hastighetsprestanda. Även då det gäller transporter framhålls hög hastighet som eftersträvansvärt.

1.1 FAKTORER SOM PÅVERKAR HASTIGHETSVALET

Genom omfattande forskning, bland annat inom Väg- och transportforskningsinstitutet, VTI, har man kunnat konstatera en rad faktorer som påverkar bilisternas hastighetsval.

Här följer några exempel:

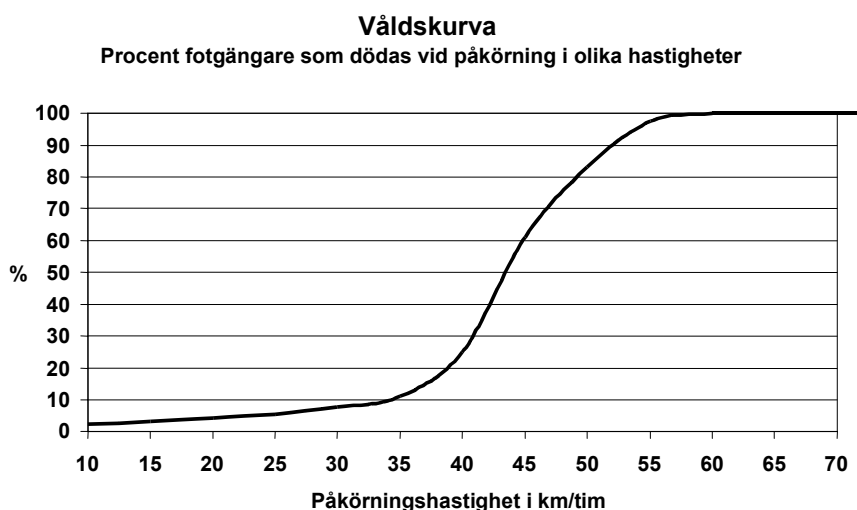
- Inget huvudproblem. Vid en olycka ses inte hastigheten, utan den felhandling som oftast utlöst olyckan som huvudproblemet.
- Ingen naturlig rädsla. I motsats till höga höjder har människan ingen medfödd respekt för hög hastighet.
- Vägstandard. Bättre, bredare och rakare vägar leder till högre hastigheter.
- Fordonsslag. Kraftigare, sportigare och bekvämare bilar leder till högre hastigheter.
- Ålder och kön. ”Ung”, ”man”, och ”liten erfarenhet” är faktorer som talar för högre hastigheter.
- Låg upplevd risk. Låg upplevd risk för exempelvis hastighetskontroller och olyckor leder till högre hastigheter.
- Förhållanden. Sämre sikt, väglag, vägstandard och fordon samt tätare trafik och mer blandtrafik leder till lägre hastigheter.

1.2 HASTIGHETENS BETYDELSE

Forskningen visar klart och tydligt att hastigheten har stor betydelse för såväl risken för trafikolyckor som skadornas svårighetsgrad vid en olycka. En sänkning av medelhastigheten med några kilometer per timme medför betydande säkerhetsvinster.

I tätorter blandas ofta de skyddade bilisterna med de oskyddade fotgängarna och cyklisterna. Detta ställer hårdare krav på begränsning av hastigheten. Ett antal studier (bl.a. Waltz et al, Ashton och Teichgräber) av verkliga olyckor där gående blivit påkörda

visar att risken att dödas beror på den hastighet bilen hade i kollisionsogonblicket. För en gående som blir påkörd av en bil som körs i 50 km/tim är risken att dödas 60-80 %. Om bilen istället körs i 30 km/tim minskar denna risk till knappt 10 %.



Nollvisionen innebär att de samlade insatserna i trafiksäkerhetsarbetet ska sikta mot noll dödade och noll svårt skadade i trafiken. Utgångspunkten i Nollvisionen är att vid en olycka får ingen utsättas för mer våld än vad kroppen tål.

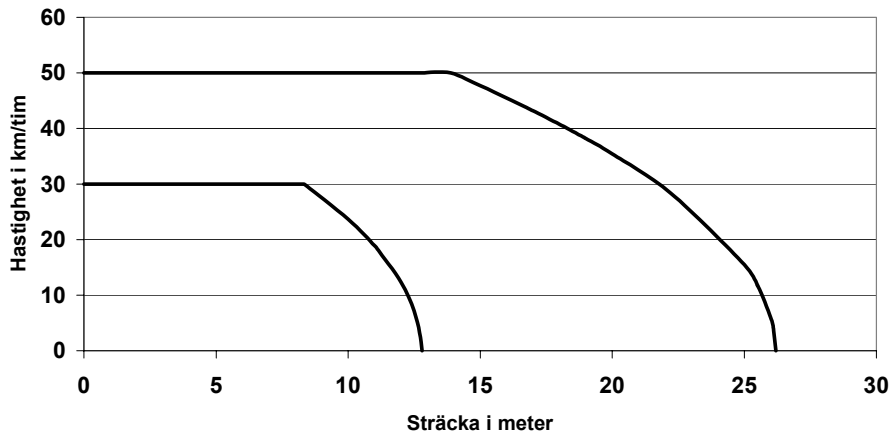
De sämst skyddade trafikanterna löper de största riskerna i trafiken. Därför är det deras behov som ska styra hur systemet ska vara utformat. Alla misstag som görs i trafiken går inte att eliminera. Trafikmiljön måste därför utformas så att de skador som inträffar vid en olycka inte blir livshotande. Om det inte går att få ned riskerna med säkra fordon eller säker trafikmiljö måste hastigheterna sänkas.

Det mest radikala är att fotgängare och cyklister skiljs från fordonstrafik. Där detta inte är möjligt måste hastigheterna hållas så låga att det inte blir några svårare skador om olyckan är framme. Behovet av cykel- och gångbanor minskar i takt med att fordonens hastigheter minskar. Är hastighetsgränsen högst 30 km/tim kan oskyddade trafikanter och bilister blandas utan oacceptabla risker. På 50-gator är det omöjligt att skapa acceptabel säkerhet för gående och cyklister utan att ge dem eget utrymme, exempelvis genom separata gång- och cykelbanor eller målade cykelfält. När det gäller cyklister måste korsningarna bli säkrare, exempelvis med hjälp av farddämpande åtgärder. Detta är givetvis till nytta för alla oskyddade trafikanter, såväl unga som gamla.

Lägre hastighet ger också kortare stoppsträcka, samtidigt som möjligheten att uppfatta situationer och hinna stanna i tid ökar. En fordonsförare som håller 30 km/tim har en stoppsträcka på cirka 13 meter. Vid 50 km/tim är den mer än dubbelt så lång.

Hastigheter vid bromsning från 50 och 30 km/tim.

Torr asfalt och snabb reaktion (1 sek)



2. Syfte

Det främsta syftet med studierna är att undersöka hur hastigheterna förändras över åren. Avsikten med studierna är alltså inte i första hand att skatta nivån på hastigheter utan att skatta förändringar över tiden.

Resultaten från studierna används bland annat som underlag för att lokalanpassa NTFs opinionsbildning för lägre hastigheter. Studierna är också ett bra verktyg för att upprätthålla kunskaper och intresse hos de frivilligarbetare som är knutna till förbundet.

3. Undersökningsmetod

Sedan 1986 har NTF Stockholms län årligen studerat hastigheter på ett antal 30- och 50-sträckor i Stockholm. Mellan 1986 och 1997 gjordes mätningarna med radarpistol. Sedan 1998 görs mätningarna med hjälp av laserinstrument. För mätningen 1999 utvecklades studien, vilket medförde vissa förändringar jämfört med tidigare år.

Studierna 1984 till 1998 omfattade sju 30-sträckor i förort, sju 50-sträckor i förort och fem 50-sträckor i innerstaden. Varje mätplats studerades under en timme, vardagar mellan klockan 9.00 och 16.00. Studierna genomfördes i huvudsak under oktober månad.

1999 utökades antalet mätplatser, från 19 till 32. Utökningen skedde såväl i innerstaden som i ytterstaden. Sex tidigare mätplatser blev borttagna beroende på förändringar i miljö, trafik eller annat som gjort dem mindre lämpliga. Precis som tidigare genomförs mätningarna under hösten, i huvudsak under oktober månad.

I 2004 års mätning ingick 16 st. 30-sträckor och den genomfördes under tiden 5-15 oktober. Mätningen på 50-sträckor utgår. Varje plats studeras under en timme på dagtid, vardagar mellan klockan 9.00 och 16.00. Följande mätplatser ingår i studien:

30-STRÄCKOR I INNERSTADEN

Bondegatan, Görwellsgatan, Karlbergsvägen, Ringvägen, Valhallavägen, Västmannagatan.

30-STRÄCKOR I FÖRORT

Västerort:

Astrakangatan, Gamla Bromstensvägen, Sörgårdsvägen, Torshamnsgatan och Tranebergsvägen.

Söderort:

Bredängs Allé, Hjälmarsvägen, Personnevägen, Sockenvägen och Örby Slottsväg.

Ambitionen är att studierna år från år ska göras på samma platser och vid samma tid på dagen.

FRIA FORDON

Vid studierna ska bara fria fordon noteras. Fria fordon definieras här som fordon där föraren själv kan bestämma hastigheten, och där han i så liten utsträckning som möjligt styrs av andra framförvarande fordon.

Sedan 1990 noteras yrkestrafikens hastigheter separat. Som yrkestrafik räknas här taxi, bussar och lätta respektive tunga lastbilar. Vid studierna används följande definitioner:

Personbilar	här ingår även tjänstebilar som är avsedda för transport av personer och minibussar med upp till åtta sittplatser.
Taxibilar	ska vara gulskyltade.
Lätta lastbilar	lastbilar med totalvikt av högst 3,5 ton, t.ex. pickuper, minibussar och s. k. vans som används för att transportera gods av t.ex. hantverkare.
Tunga lastbilar	lastbilar med totalvikt över 3,5 ton, har alltid röd-gulrandiga skyltar bak.

4. Resultat

Nedan görs en kort redovisning av resultaten 2004. Mätningar gjordes på sex 30-sträckor i innerstaden och tio i ytterstaden.

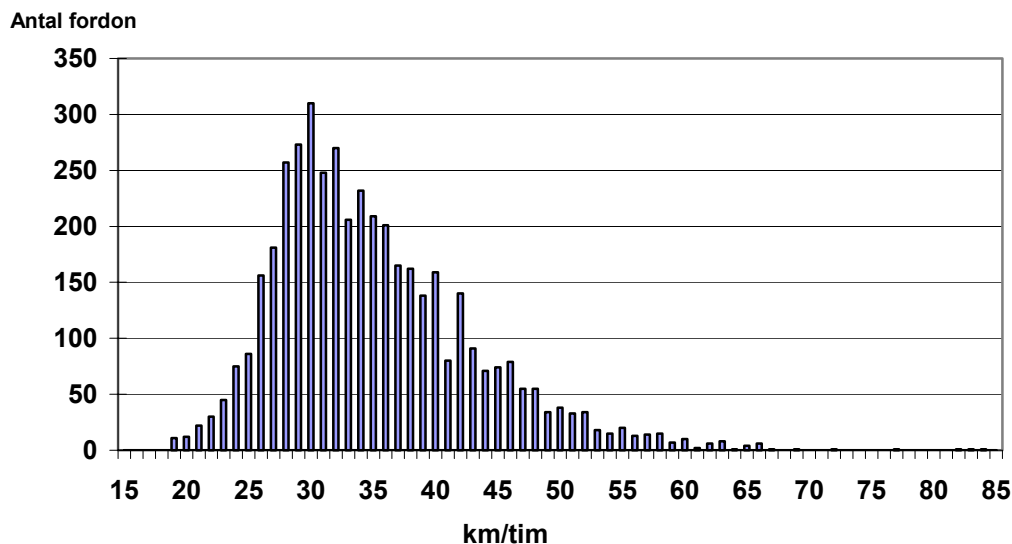
4.1 30-STRÄCKOR 2004

Studerade 30-sträckor år 2004

Plats	Medelhastighet km/tim	Andel över 30 i procent	Andel över 40 i procent	Antal studerade fordon	Högsta uppmätta hastighet
Bondegatan	29,81	36	8	193	55
Görwellsgatan	34,78	63	19	411	84
Karlbergsvägen	34,56	68	16	374	63
Ringvägen	32,49	52	12	463	64
Valhallavägen	31,62	48	9	453	62
Västmannagatan	31,66	49	11	143	51
Astrakangatan	31,75	50	7	161	55
G:a Bromstensv.	35,97	75	26	122	66
Sörgårdsvägen	34,01	66	16	328	63
Torshamnsgatan	42,31	86	52	360	83
Tranebergsvägen	34,29	71	17	167	54
Bredängs allé	39,16	86	39	164	66
Hjälmarsvägen	36,63	82	23	271	59
Personnevägen	37,31	80	30	244	65
Sockenvägen	38,08	88	33	389	66
Örby Slottsväg	34,54	70	16	135	65
Snitt/summa	35,04	67	21	4378	

I figuren nedan redovisas hastighetspridningen för samtliga fordon på de studerade 30-sträckorna.

Hastighetsfördelning för samtliga fordon på studerade 30-sträckor



I tabellen nedan redovisas det sammanslagna resultatet för de 30-sträckor som studerats i innerstaden och i ytterstaden, samt en uppdelning av ytterstaden i Väster- och Söderort.

30-sträckor innerstad - ytterstad och Västerort - Söderort

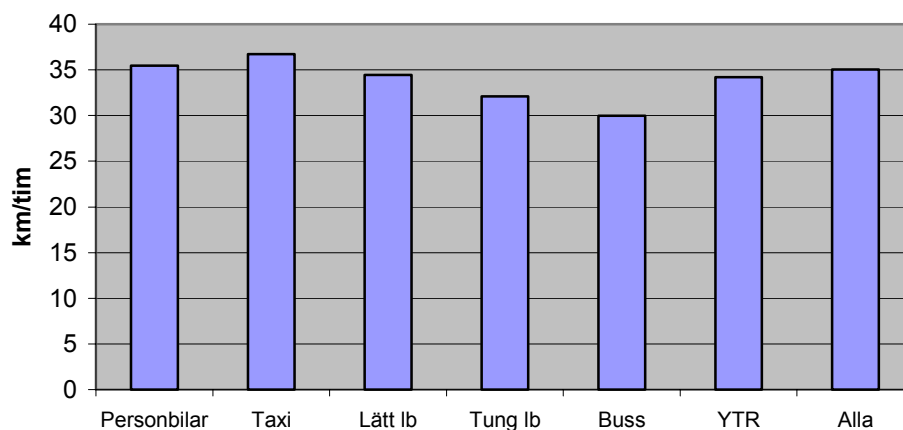
PLATS	MEDELHASTIGHET km/tim	MAX HASTIGHET km/tim	ANDEL ÖVER 30 i %	STUDERAT ANTAL FORDON
Innerstad	32,8	84	54	2 037
Ytterstad	37,0	83	77	2 341
Västerort	36,6	83	72	1 138
Söderort	37,4	66	83	1 203
Samtliga	35,0	82	67	4 378

Medelhastigheten i innerstaden var lägre än i ytterstaden. Det var också skillnader inom ytterstaden. I Västerort var medelhastigheten 36,6 km/tim och i Söderort 37,4 km/tim. Söderort har ökat medelhastigheten med 2,4 km/h sedan förra årets mätning.

4.3 JÄMFÖRELSE MELLAN OLIKA FORDONSSLAG

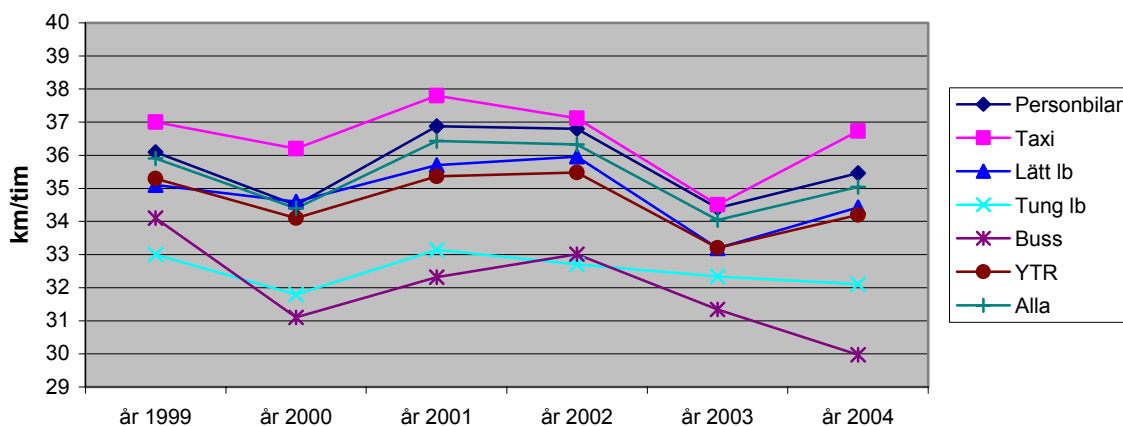
Som yrkestrafik räknas här taxi, bussar och lätta respektive tunga lastbilar. Hastigheterna skiljer sig mellan olika fordonsslag.

Medelhastigheter per fordonsslag 30-sträckor 2004



På studerade 30-sträckor hade yrkestrafiken som helhet lägre medelhastighet än den rena personbilstrafiken. Men tittar man enskilt hade taxibilarna den högsta medelhastigheten av alla fordonsslag, medan bussarna hade den lägsta.

Medelhastighet 1999-2004 olika fordonsslag



4.4 JÄMFÖRELSE I TIDEN

STUDIER 1999–2004

Studierna 1986–1998 är inte likvärdiga med studierna 1999-2003, därför görs inga jämförelser dem emellan.

30-STRÄCKOR 1999 – 2004

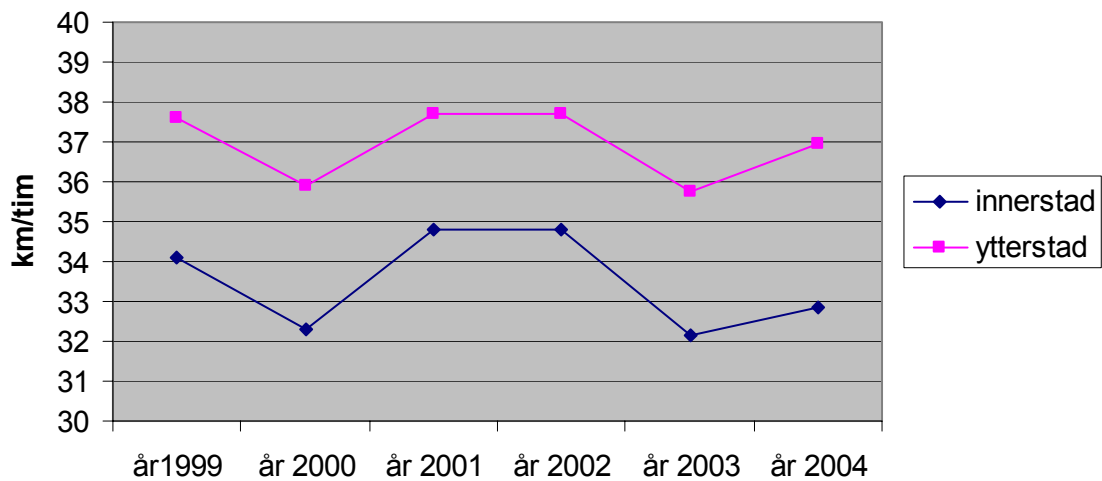
ÅR	MEDELHASTIGHET km/tim	MAXHASTIGHET km/tim	ANDEL ÖVER 30 %	ANDEL ÖVER 40 %	ANDEL ÖVER 50 %	STUDERAT ANTAL FORDON
1999	35,9	81	75	22	6	5 035
2000	34,4	79	65	18	4	4 286
2001	36,4	77	73	26	7	3 348
2002	36,3	84	72	28	6	4 389
2003	34,4	82	62	18	4	4 373
2004	35,0	84	67	21	5	4378

På studerade 30-sträckor var medelhastigheten lägst 2000 och 2003 då även andelen över hastighetsgränsen var lägst. Högst medelhastighet uppmättes 2001.

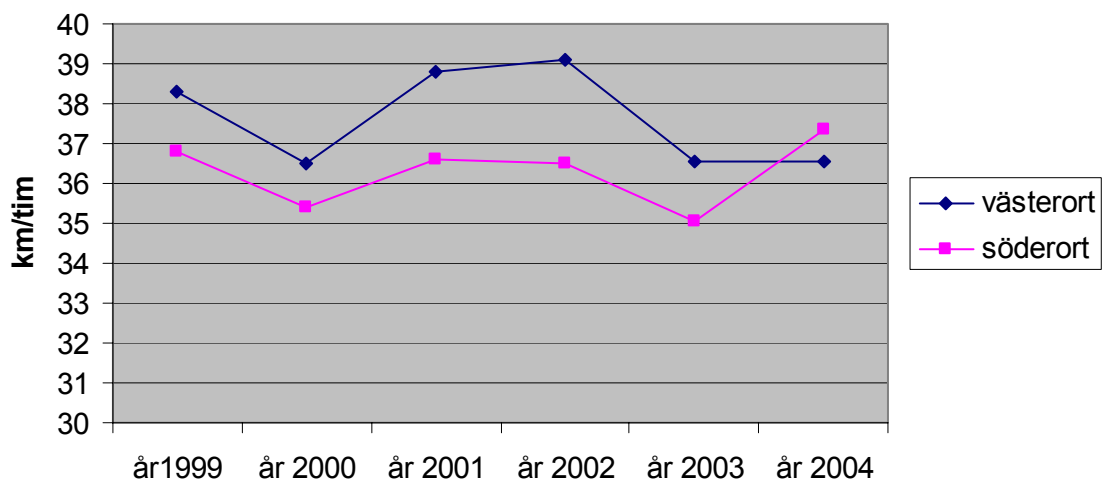
Medelhastigheten har genomgående varit högre i ytterstaden jämfört med innerstad.

Under åren 1999 till 2003 har medelhastigheten varit högre i Västerort jämfört med Söderort. 2004 bröts den trenden.

Jämförelse medelhastighet på 30-sträckor i innerstad och ytterstad



Jämförelse av medelhastighet på 30-sträckor i västerort och söderort



6. Referenser

Cedersund Hans-Åke, Hastighetsmätningar i tätort 1979–1997. VTI notat nr 76-1997, 1998.

Holmquist Anna-Sofia, NTF Stockholms län, rapporter från 1986-1998 samt Hastigheter i Stockholm, rapporter 1999 och 2000.

Lotta Frejd, NTF Stockholms län Hastigheter i Stockholm Rapport 2001

Helena Hartzell/Hasse Norbeck, NTF Stockholms län Hastigheter i Stockholm Rapport 2002

Kaleb Bairu, NTF Stockholms län Hastigheter i Stockholm Rapport 2003

Informationsfolder, Hastighetsgränserna ger säkerhet och miljövinster, Vägverket och NTF.

Gunnar Carlsson En analys av polisrapporterade personskadeolyckor i vägtrafiken i *Sverige* under perioden 1991–2000 NTF 2002

Gunnar Carlsson Samband mellan hastighet och olyckor NTF 2001

Gunnar Carlsson Framkomlighet, trafiksäkerhet och optimala hastigheter NTF 2001

Debattartikel Vi måste bli fartnyktra NTF Gunnar Carlsson 2001

Transportekonomisk institut Trafikksikkerhetshåndbok avsnitt fartgrenser, Oslo 1977

Bilaga

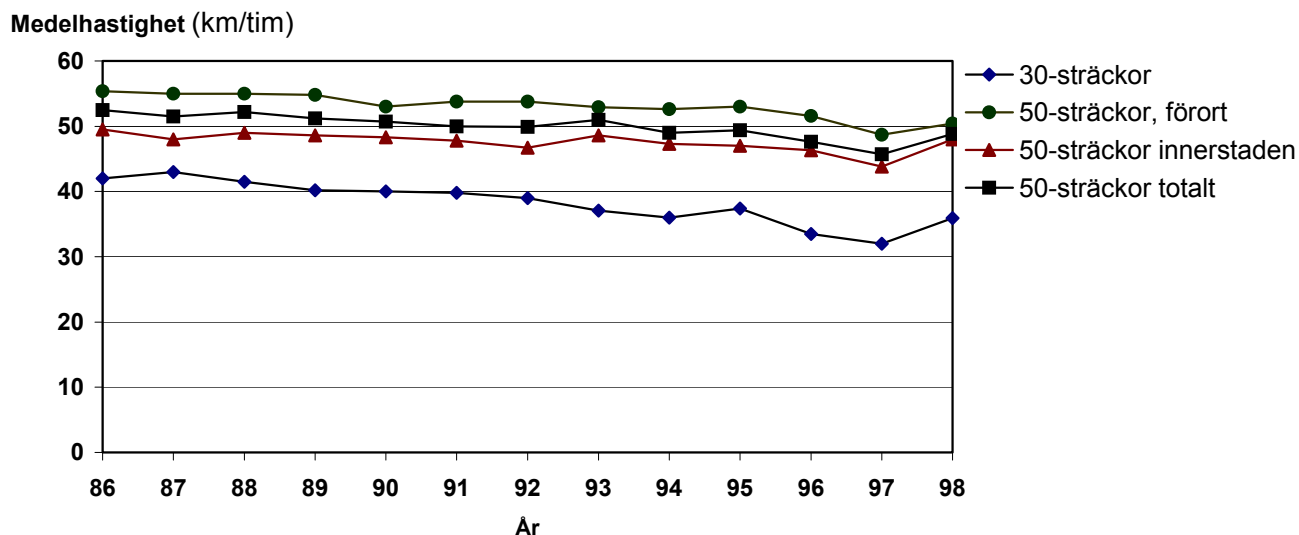
Hastighetsmätning 1986–2004

7.1 HASTIGHETSMÄTNINGAR 1986–1998

Sedan 1986 har Stockholms Trafiksäkerhetsförening, nu NTF Stockholms län, årligen studerat hastigheter på ett antal 30- och 50-sträckor i Stockholm. Mellan 1986 och 1997 gjordes mätningarna med radarpestol. 1998 gjordes mätningarna med hjälp av laserinstrument. Studierna gjordes under hösten, i huvudsak under oktober månad. Varje plats studerades under en timme på dagtid, vardagar mellan klockan 9.00 och 16.00. Studierna omfattade sju 30-sträckor i förort, sju 50-sträckor i förort och fem 50-sträckor i innerstaden.

I figuren nedan visas utvecklingen av medelhastigheten på de sträckor som NTF Stockholms län, dåvarande Stockholms Trafiksäkerhetsförening, har studerat under åren 1986–1998. Värderna på medelhastigheten och andel över gällande hastighetsgräns redovisas i bilaga.

Medelhastigheter 1986-1998



30-sträckor i förort

Fram till 1994 minskade medelhastigheten kontinuerligt på studerade 30-sträckor. Detta gällde även andelen förare som överskred hastighetsgränsen. 1995 bröts denna trend och en ökning av både medelhastighet och andel fortkörare noterades. Vid studierna 1996 och 1997 minskade medelhastigheten och andel fortkörare åter. 1998 visade återigen på en

Vissa år har några mätplatser fått utgå eller flyttas på grund av vägarbeten. Följande platser ingick:

• 30-sträckor i förort

Bredängs Allé (utbytt mot Mälarhöjdsvägen 1987-1989), Duvbovägen, Hjälmarsvägen, Pepparvägen, Personnevägen, Svartlösavägen och Örby Slottsväg.

• 50-sträckor i förort

Alviksvägen, Byälvsvägen, Farstavägen (ej 1998), Grycksbovägen, Sockenvägen, Spångavägen och Sörgårdsvägen.

- **50-sträckor i innerstaden**

Folkungagatan (ej 1988 och 1990), S:t Eriksgatan (ej 1989), Sveavägen, Valhallavägen och Vasabron (ej 1998).

Mellan åren 1987 - 1992 genomförde Trafiksäkerhetsföreningen även studier på ett antal 70- sträckor. Resultaten varierade mycket från plats till plats, vilket gjorde slutresultatet mycket känsligt för bortfall. Hastighetsmätning med radarpistol är bättre lämpad för studie av lägre hastigheter, vilket också medförde vissa andra svårigheter med mätningarna på 70-sträckor. Ytterligare en anledning till att studierna på 70-sträckorna avbröts var att föreningens arbete i första hand skulle koncentreras till platser och situationer med många oskyddade trafikanter, alltså främst till 30- och 50-sträckor.

Nedan redovisas resultat från studierna 1986-1998. För tidigare mätningar på 70-sträckor hänvisas till Rapport 61, från 1992.

	1986	1987	1988	1989	1990	1991	1992	1993	1994	1995	1996	1997	1998
30-sträckor i förort													
Medelhastighet (km/h)	41,5	42,4	41,3	40,4	39,9	39,4	38,9	37,5	36,1	37,8	33,3	31,7	36,1
Maxhastighet (km/h)	78	93	78	76	85	92	78	88	73	70	75	66	77
Andel över 30 km/h (%)	93	93	91	88	87	85	85	82	75	83	59	50	82
Andel över 50 km/h (%)	15	17	15	11	11	10	10	7	4	9	3	1	4
50-sträckor, totalt													
Medelhastighet (km/h)	52,5	51,4	52,0	51,5	50,5	50,0	49,6	50,7	49,4	49,6	48,1	44,9	49,5
Maxhastighet (km/h)	108	101	93	103	91	103	93	97	90	85	98	85	89
Andel över 50 km/h (%)	67	54	57	48	45	40	46	50	42	43	37	25	45
Andel över 70 km/h (%)	5	4	4	4	2	1	2	2	1	1	1	-	1
50-sträckor i förort													
Medelhastighet (km/h)	55,5	55,0	55,1	54,4	52,5	53,0	52,9	52,7	51,9	52,7	51,5	48,3	50,5
Maxhastighet (km/h)	108	101	93	103	91	103	93	97	90	85	98	85	89
Andel över 50 km/h (%)	72	66	68	66	53	56	58	58	53	58	54	35	48
Andel över 70 km/h (%)	8	5	5	4	2	2	3	3	2	2	1	1	2
50-sträckor i innerstaden													
Medelhastighet (km/h)	49,5	47,8	48,9	48,6	48,4	47,0	46,2	48,5	46,9	46,2	45,2	42,8	48,3
Maxhastighet (km/h)	92	83	90	90	90	83	85	76	84	85	78	76	78
Andel över 50 km/h (%)	45	39	38	32	32	26	30	39	30	28	24	19	43
Andel över 70 km/h (%)	1	2	2	1	1	1	1	1	1	1	-	-	1

7.2 HASTIGHETSMÄTNINGAR 1999–2004

1999 utökades antalet mätplatser, från tidigare 19 till 32. Utökningen skedde såväl i innerstaden som i ytterstaden. Sex tidigare mätplatser blev borttagna beroende på förändringar i miljö, trafik eller annat som gjorde dem mindre lämpliga. Precis som tidigare genomförs mätningarna under hösten, i huvudsak under oktober månad. Varje plats studeras en timme under dagtid, vardagar mellan klockan 9.00 och 16.00. Under åren 1999-2003 ingår följande mätplatser i studien:

- **30-sträckor i innerstaden**

Bondegatan, Görwellsgatan, Karlbergsvägen, Ringvägen, Valhallavägen och Västmannagatan.

- **30-sträckor i förort**

Västerort: Astrakangatan, Gamla Bromstensvägen, Sörgårdsvägen, Torshamnsgatan och Tranebergsvägen.

Söderort: Bredängs Allé, Hjälmarsvägen, Personnevägen, Sockenvägen och Örby Slottsväg.

- **50-sträckor i förort**

Västerort: Alviksvägen, Norgegatan, Råckstavägen, Spångavägen och Sörgårdsvägen.

Söderort: Byälvsvägen, Farstavägen, Grycksbovägen, Sockenvägen och Vårbergsvägen.

- **50-sträckor i innerstaden**

Folkungagatan, Norr Mälarstrand, S:t Göransgatan, Söder Mälarstrand, Torsgatan och Valhallavägen.

I undersökningen 2004 ingår endast ovan angivna 30-sträckor.

TABELLER

30-Sträckor 1999

PLATS	MEDEL- HASTIGHE T km/tim	MAX- HASTIGHET km/tim	ANDEL ÖVER 30 %	ANDEL ÖVER 40 %	ANDEL ÖVER 50 %	STUDERAT ANTAL FORDON
Innerstad	34,1	73	66	15	3	2 359
Ytterstad	37,6	81	84	28	9	2 676
<i>Västerort</i>	38,3	81	85	31	10	1 288
<i>Söderort</i>	36,8	81	82	26	7	1 388
SAMTLIGA	35,9	81	75	22	6	5 035

30-Sträckor 2000

PLATS	MEDEL- HASTIGHE T km/tim	MAX- HASTIGHE T km/tim	ANDEL ÖVER 30 %	ANDEL ÖVER 40 %	ANDEL ÖVER 50 %	STUDERAT ANTAL FORDON
Innerstad	32,3	73	54	12	2	1 839
Ytterstad	35,9	79	74	23	6	2 447
<i>Västerort</i>	36,5	79	75	26	7	1 156
<i>Söderort</i>	35,4	71	73	21	4	1 291
SAMTLIGA	34,4	79	65	18	4	4 286

30-Sträckor 2001

PLATS	MEDEL- HASTIGHE T km/tim	MAX- HASTIGHE T km/tim	ANDEL ÖVER 30 %	ANDEL ÖVER 40 %	ANDEL ÖVER 50 %	STUDERAT ANTAL FORDON
Innerstad	34,8	69	66	19	4	1 446
Ytterstad	37,7	77	79	31	9	1 902
Västerort	38,8	77	79	37	13	938
Söderort	36,6	72	79	25	5	964
SAMTLIGA	36,4	77	73	26	7	3 348

30-Sträckor 2002

PLATS	MEDEL- HASTIGHE T km/tim	MAX- HASTIGHE T km/tim	ANDEL ÖVER 30 %	ANDEL ÖVER 40 %	ANDEL ÖVER 50 %	STUDERAT ANTAL FORDON
Innerstad	34,8	64	65	22	4	2 042
Ytterstad	37,7	84	79	33	8	2 347
Västerort	39,1	77	82	38	11	1 097
Söderort	36,5	72	76	28	5	1 250
SAMTLIGA	36,3	84	72	28	6	4 389

30-Sträckor 2003

PLATS	MEDEL- HASTIGHE T km/tim	MAX- HASTIGH ET km/tim	ANDEL ÖVER 50 %	ANDEL ÖVER 60 %	ANDEL ÖVER 70 %	STUDERAT ANTAL FORDON
Innerstad	32,13	78	52	12	2	2 070
Ytterstad	35,76	82	71	24	6	2 303
Västerort	36,54	82	75	27	6	1 096
Söderort	35,05	78	68	22	5	1 207
SAMTLIGA	34,04	82	62	18	4	4373

30-Sträckor 2004

PLATS	MEDEL- HASTIGHE T km/tim	MAX- HASTIGH ET km/tim	ANDEL ÖVER 50 %	ANDEL ÖVER 60 %	ANDEL ÖVER 70 %	STUDERAT ANTAL FORDON
Innerstad	32,83	84	54	13	3	2037
Ytterstad	36,97	83	77	28	7	2341
Västerort	36,56	83	72	28	8	1138
Söderort	37,35	66	83	29	6	1203