



# RAPPORT

## Hastighetsplan för Perstorps kommun



Författare  
**Jakob Sarvik**

**Helena Denvall**

E-post  
[jakob.sarvik@afconsult.com](mailto:jakob.sarvik@afconsult.com)

[helena.denvall@afconsult.com](mailto:helena.denvall@afconsult.com)

Kund  
**Perstorps kommun**

Datum  
**2019-08-26**

Projekt-ID  
**76681601**

# RAPPORT





# RAPPORT

## Innehållsförteckning

1	Inledning.....	4
1.1	Bakgrund .....	4
1.2	Syfte .....	4
1.3	Rapportens upplägg.....	4
2	Tidigare förslag till hastighetsplan .....	6
3	Hastighetens inverkan på tätorten .....	8
3.1	Livsrumsmodellen .....	8
3.2	Tätortens karaktär.....	9
3.3	Effektsamband mellan hastighet och trafiksäkerhet .....	9
3.4	Dimensionerande trafiksäkerhetssituation (DTSS) .....	11
3.5	Trygghet .....	11
3.6	Tillgänglighet.....	12
3.7	Miljö- och hälsopåverkan.....	12
3.7.1	Luftföroreningar.....	12
3.7.2	Buller .....	12
4	Nulägesbeskrivning.....	14
4.1	Trafiknät .....	14
4.1.1	Skyltad hastighet .....	16
4.1.2	Utryckningsvägar .....	17
4.1.3	Trafik- och hastighetsmätningar.....	17
4.1.4	Vision 2030 .....	18
4.2	Olycksanalys Perstorps kommun .....	20
4.2.1	Väghållare.....	20
4.2.2	Trafikantkategorier.....	21
4.2.3	Kön .....	22
4.2.4	Barn .....	23
4.2.5	Bebyggelsestyp .....	23
4.2.6	Lokalisering av olyckor i Perstorps tätort.....	24
4.3	Nulägesanalys av utvalda länkar .....	26
5	Förslag till ny hastighetsplan.....	28
6	Samlad konsekvensbeskrivning .....	30

## Bilagor

Bilaga 1 – Nulägesanalys av utvalda länkar, karta och tabeller

Bilaga 2 – Förslag till ny hastighetsplan, karta



# RAPPORT

## 1 Inledning

Med bakgrund av det trafikunderlag som ÅF arbetade fram 2017<sup>1</sup> som underlag till kommunens översiktsplan önskas det från kommunens sida att en fördjupad hastighetsplan tas fram.

En hastighetsplan syftar till anpassade hastighetsnivåer som går i linje med de transportpolitiska målen. Att anpassa hastighetsnivåerna bidrar till att öka trafiksäkerheten och minska negativ miljöpåverkan.

### 1.1 Bakgrund

I Sverige ligger nollvisionen till grund för allt trafiksäkerhetsarbete. Nollvisionen uttrycker det långsiktiga målet om att ingen ska dödas eller skadas allvarligt till följd av trafikolyckor inom transportsystemet. Transportsystemets utformning och funktion ska anpassas för att uppnå detta mål och en av de viktigaste faktorerna för en säker trafikmiljö är rätt hastighet i rätt miljö.

Som en följd av ett uppdrag Trafikverket (då Vägverket) erhöll av Sveriges riksdag år 2005, som gällde att se över det dåvarande hastighetsystemet, infördes det år 2008 en möjlighet att skylta högsta tillåtna hastighet i steg om 10 km/h, mellan 30-120 km/h. En huvudsaklig faktor var att forskning och utveckling inom området ansåg att de tidigare generella hastighetsgränserna 50 km/h inom tätort och 70 km/h utanför tätort var otillräckliga för att spegla olika karaktärer och trafikmiljöer.

Den nationella handboken för hastighetsnivåer i en attraktiv stad eller tätort, *Rätt fart i staden*, togs fram av Trafikverket (då Vägverket) och SKL där det finns en framtagen metodik för hur en hastighetsplan tas fram och genomförs för det kommunala vägnätet. Handboken rekommenderar att främst använda hastigheterna 30, 40 och 60 km/h inom tätorter.

Kommunen besitter rätten att besluta om hastighetsgränserna inom tätbebyggt område samt på kommunala vägar utanför. Väg 21 och väg 108, som går genom Perstorp, är statliga vägar som Trafikverket är väghållare för.

### 1.2 Syfte

Syftet med utredningen är att arbeta fram en ny hastighetsplan. Hastighetsplanen ska utgöra ett underlag för kommunens framtida beslut gällande omskyllning av hastighetsgränserna, och ska också kunna användas som underlag vid planering av hastighetsreducerande åtgärder. Dessutom kan den fungera som ett underlag i dialogen med Trafikverket angående hastighetsregleringen på väg 21.

### 1.3 Rapportens upplägg

I rapportens andra kapitel, *Tidigare förslag till hastighetsplan*, återges en kort sammanfattning om det förslag till ny hastighetsplan som ingick i ÅFs Trafikunderlag som togs fram som underlag till arbetet med ny översiktsplan i Perstorps kommun.

I rapportens tredje kapitel, *Hastighetens inverkan på tätorten*, beskrivs olika samband mellan hastighetsnivå och kvaliteter i en tätort. De kvaliteter som påverkas av hastigheten är: tätortens karaktär, trafiksäkerhet, trygghet, tillgänglighet,

<sup>1</sup> Trafikunderlag till ny översiktsplan för Perstorp 2030, framtagen av ÅF för Perstorps kommun (2017).



# RAPPORT

luftföroreningar samt buller. I kapitlet görs även en kort redogörelse av livsrumsmodellen, som ligger till grund för en del av sambanden.

I rapportens fjärde kapitel, *Nulägesbeskrivning*, redovisas en utförlig sammanställning av nuläget i Perstorp. Kort sammanfattat redovisas trafiknät och gatuklassificering, skyltade hastigheter, uttryckningsvägar, trafik- och hastighetsmätningar, en olycksanalys av de tio senaste årens trafikolyckor i Perstorp samt en nulägesanalys av utvalda länkar.

Förslaget till ny hastighetsplan redovisas i kartform i det femte kapitlet, kompletterat av en kort beskrivande text.

I rapportens avslutande kapitel, *Samlad konsekvensbeskrivning*, sammanställs de förväntade effekterna och konsekvenserna av den föreslagna hastighetsförändringen i Perstorp.



# RAPPORT

## 2 Tidigare förslag till hastighetsplan

2017 gjordes en trafikutredning som underlag till arbetet med en ny översiktsplan i Perstorps kommun. I trafikutredningen klassificerades gaturummen efter huvudgator och lokalgator, det gjordes tre olika scenarion för prognosticerad trafik sett till planerad exploatering, olycksbilden i kommunen och tätorten analyserades, samt två alternativa förslag om ny hastighetsplan togs fram. Förslag A var något mer progressivt än förslag B, som i större utsträckning utgick från de då skyltade hastigheten. Figur 1 och 2 visar de två förslagen till nya hastigheter i Perstorps tätort med målbild år 2030.



Figur 1. Förslag A om ny skyltad hastighet i Perstorp från Trafikunderlaget från 2017.



# RAPPORT

Skyltad hastighet - målbild 2030 B



Figur 2. Förslag B om ny skyltad hastighet i Perstorp från Trafikunderlaget från 2017.

Generellt innebar de båda förslagen att de skyltade hastigheterna sänks till 30 km/h i bostadsområden och att den skyltade hastigheten på huvudgatorna sänks till 40 km/h. Som komplement till ändring av skyltade hastigheter föreslogs på lång sikt att bygga om gatorna för att på så sätt stödja de lägre hastigheterna. Slutligen poängterades vikten av att hastighetssäkra korsningspunkter med oskyddade trafikanter för en ökad trafiksäkerhet.



# RAPPORT

## 3 Hastighetens inverkan på tätorten

Motorfordonstrafikens hastighet i en tätort påverkar människors förutsättningar för ett gott liv och deras upplevelse av tätorten. I detta kapitel redovisas en rad olika samband mellan hastigheten och olika kvaliteter i en tätort hämtade från *Rätt fart i staden*, en nationell handbok för hastighetsnivåer i en attraktiv stad eller tätort. Sambanden som redovisas är följande:

- Tätortens karaktär
- Hastighetens påverkan på trafiksäkerheten
- Trygghet
- Tillgänglighet
- Luftföroreningar
- Buller

Sambanden mellan hastighetsnivån och tätortens olika kvaliteter ligger till grund för länkanalysen som redovisas i kapitel 4.3, och följaktligen även till förslaget om ny hastighetsplan som redovisas i kapitel 5.

### 3.1 Livsrumsmodellen

Livsrumsmodellen återges i bland annat den nationella handboken *Trafik för en attraktiv stad* (TRAST) och i *Rätt fart i staden*. Livsrumsmodellen uttrycker skillnader mellan vilken potential olika tätortsrum har beroende av dess form, inramning, läge i tätortstrukturen, med mera. Livsrumsmodellen ligger till grund för hastighetens samband med tätortens karaktär samt med oskyddade trafikanters trygghet i tätorten.

I modellen delas staden eller tätorten in i tre rum olika rum: frirum, mjuktrafikrum och transportrum, se Figur 3. Däremellan finns två mellanrum som benämns integrerat frirum och integrerat transportrum.



Figur 3. Illustration av Livsrumsmodellen. Källa: *Rätt fart i staden*.

**Frirum** – ett rum där de oskyddade trafikanterna inte behöver oroa sig för motorfordonstrafik, som i princip inte ska förekomma. Utformningen utgår helt från gåendes och cyklisters perspektiv, behov och hastigheter.

**Integrerat frirum** – ett rum där fotgängare och cyklister är prioriterade och motorfordon har en begränsad möjlighet till inkörning, men alltid med stor hänsyn till de oskyddade trafikanterna. Låg hastighet är en förutsättning.

**Mjuktrafikrum** – ett rum som utgör större delen av centrala tätortens gaturum. I rummet ska motorfordonstrafikanter och oskyddade trafikanter samskola. Utformningen ska uppfylla människors behov av att röra sig i längs- och tvärsiktning. Biltrafikens ytor begränsas så långt det går, med hänsyn till gatornas funktion.





# RAPPORT

**Integrerat transportrum** – ett rum där oskyddade trafikanter kan färdas utan några direkta anspråk att korsa rummet. Korsningsanspråket uppkommer vid korsningar mellan de integrerade transportrummen eller andra livsrum. Gaturummet har som regel en transportfunktion, vilket innebär att motorfordon får ta större plats än i det mjuka trafikrummet.

**Transportrum** – ett rum anpassat för motorfordonstrafik, där gång- och cykelpassager är separerade på ett bekvämt och tryggt sätt. Transportrummet har en renodlad trafikuppgift. För ett övergripande huvudnät bör transportrum eftersträvas enligt Trafikverket. I transportrum har hastigheten ingen avgörande betydelse för tätortens karaktär.

## 3.2 Tätortens karaktär

Karaktären hos en tätort är en samling av många olika faktorer som kan påverka bilden av tätorten och dess olika kvaliteter. Beroende på vilken roll en gata har i tätortsrummet är olika hastighetsnivåer för fordonstrafiken mer eller mindre lämpliga. Till exempel så motverkas en karakteristisk centrumgata med betydande utbud av besöksverksamheter av höga fordonshastigheter och genom barriärer som byggs för att höja framkomlighet och säkerhet.

I Tabell 1 visas hastighetens betydelse för tätortens karaktär, även om tätortens karaktär är ett bredare begrepp än enbart hastighet. Livsrummodellen, som beskrivs i kap. 3.1, är avsedd att underlätta övergången från det breda karaktärsbegreppet till en operativ koppling mellan gatukaraktär och hastighet. Livsrummodellen kommer ligga till grund i denna utredning och förslaget om ny hastighetsplan.

Tabell 1. Samband mellan hastighetsnivå och tätortens karaktär. Källa: Rätt fart i staden.

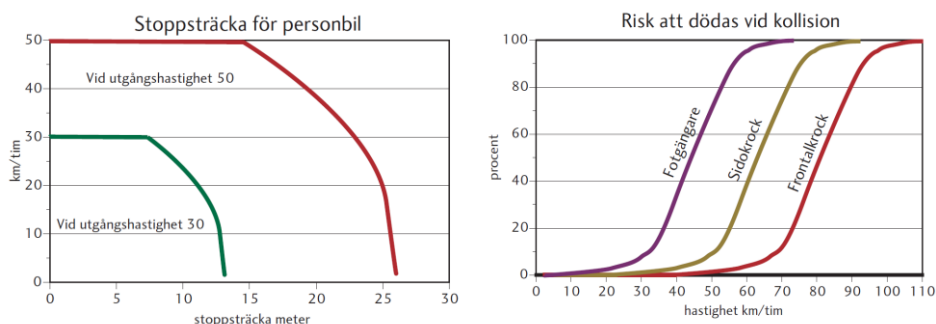
Kvalitetsnivå	Integrerat frirum	Mjuktrafikrum	Integrerat transportrum
God	Gångfart	≤ 30 km/h	≤ 50 km/h
Mindre god	20 km/h	40 km/h	60 km/h
Låg	≥ 30 km/h	≥ 50 km/h	≥ 70 km/h

## 3.3 Effektsamband mellan hastighet och trafiksäkerhet

Hastigheten har stor direkt inverkan på trafiksäkerheten, framförallt för konsekvenserna av en kollision. En av de två främsta faktorerna för hastighetens inverkan på trafiksäkerhet är att vid högre hastighet minskar förarens möjlighet att reagera och hinna avvärja en olycka. Den totala sträckan från dess att föraren upptäckt en eventuell konflikt till dess att fordonet stannat utgörs av dels en reaktionssträcka och en bromssträcka. Om reaktionstiden antas vara en sekund, vilket är snabbare än normalt, så är det en dubbelt så lång stoppsträcka för ett fordon i 50 km/h än ett i 30 km/h, se Figur 4 (vänster). Vid dåligt väglag kan stoppsträckan bli flera gånger längre.



# RAPPORT



Figur 4. Vänster: stoppsträcka för personbil beroende på hastighet. Höger: risk att dödas vid kollision beroende på hastighet och typ av kollision. Källa: Rätt fart i staden.

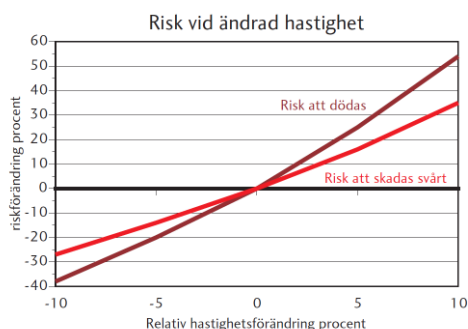
Den andra av de två främsta faktorerna för hastighetens inverkan på trafiksäkerheten är det faktum att hastigheten avgör det krockvåld som människan utsätts för, vilket i sin tur avgör vilka skadeföljder en olycka får. Det är särskilt oskyddade trafikanter som är utsatta i trafiken som en följd av tekniska framsteg för en ökad säkerhet i fordonen, t.ex. airbag.

Två tredjedelar av de som dör i trafiken i tätorter är oskyddade trafikanter. Framförallt äldre oskyddade trafikanter är utsatta då de inte har samma tolerans mot krockvåld som unga, friska personer. Obevakade övergångsställen samt gång- och cykelpassager där bilar har för hög hastighet är de farligaste platserna för oskyddade trafikanter.

För bilister är den vanligaste dödsorsaken i tätorter singelolyckor. Över hälften av de bilister som dör har inte hållit hastighetsbegränsningen och vid 40 % av fallen har hastighetsbegränsningen varit för högt satt i jämförelse med vilket krockvåld som vägmiljön utlöser<sup>2</sup>. Utöver hastighet är alkohol, narkotika och bristande användning av säkerhetsbälte de största problemen ur trafiksäkerhetssynpunkt.

Att anpassa hastigheterna i en tätort efter vad människokroppen tål är avgörande för en säker tätortstrafik. Skillnaden mellan att överleva en olycka eller inte kan vara hårfin, i synnerhet för oskyddade trafikanter. Nio av tio oskyddade trafikanter överlever att bli påkörda i 30 km/h medan enbart två av tio oskyddade trafikanter överlever att bli påkörda i 50 km/h, se Figur 4 (höger).

Ett generellt samband mellan medelhastigheten och förändring av antalet olyckor indikerar att dödsolyckor med bilister inblandade ökar mer med hastighetsförändringen än svåra olyckor, se Figur 5. En förändring av medelhastigheten med 5 % medför ca 20 % förändring av antalet döda och knappt 15 % förändring av svårt skadade.



Figur 5. Generellt samband mellan medelhastigheten och förändring av antalet olyckor. Källa: Rätt fart i staden.

<sup>2</sup> Rätt fart i staden, SKL & Vägverket (2008).



# RAPPORT

## 3.4 Dimensionerande trafiksäkerhetssituation (DTSS)

Bilars hastighet påverkar trafiksäkerheten för olika trafikantgrupper i olika gaturum. Hastigheten behöver anpassas till den aktuella trafiksituationen och vilka trafikantgrupper som ska samsas om utrymmet. Baserat på krockvårdskurvan och stoppsträckan för olika hastigheter så har ett samband tagits fram som beskriver hastighetsnivåns betydelse för trafiksäkerheten, se Tabell 2. Sambandet är kopplat till potentiella konflikter utmed en sträcka eller i en punkt. De potentiella konflikterna som är dimensionerande för trafiksäkerheten är följande:

- Fotgängare, cyklist och/eller moped i konflikt med bil (Gcm/bil-konflikter)
- Konflikt mellan två bilar i korsande kurs (Bil/bil, korsande kurs)
- Singelolycka för bil mot fast hinder (Bil singel, fast hinder)
- Konflikt mellan två mötande bilar, utan korsande trafik (Bil/bil, möte)

Tabell 2. Samband mellan hastighetsnivå och trafiksäkerhet. Källa: Rätt fart i staden.

Kvalitetsnivå	Gcm/bil-konflikter	Bil/bil, korsande kurs	Bil singel, fast hinder	Bil/bil, möte
God	≤ 30 km/h	≤ 50 km/h	≤ 60 km/h	≤ 70 km/h
Mindre god	40 km/h	60 km/h	70 km/h	80 km/h
Låg	≥ 50 km/h	≥ 70 km/h	≥ 80 km/h	≥ 90 km/h

De samband som redovisas i figuren ovan kallas även dimensionerande trafiksäkerhetssituationer (DTSS) och kan anges antingen för en sträcka eller för en specifik plats. Den DTSS med lägst hastighetsanspråk, och som förekommer kontinuerligt, på en sträcka anger den dimensionerande hastigheten för sträckan. Enskilda platser med en lägre DTSS, t.ex. korsningspunkter, bör noteras och utredas om hastighetssäkrande åtgärder kan behövas. När avståndet mellan de specifika platserna understiger 50 meter vid gcm/bil-konflikter, eller 150 meter vid bil/bil-konflikter, så blir dessa platser dimensionerande för hela sträckan.

## 3.5 Trygghet

Gaturummen bör utformas så att de oskyddade trafikanterna kan trivas, vara säkra och trygga. Hastighetsnivån på en gata påverkar tryggheten i gaturummet för gående och cyklister. I ett integrerat frirum förväntar sig de gående prioritet, i ett mjuktrafikrum ska samspel råda mellan alla trafikanter och i ett integrerat transportrum medverkar bilisternas närvaro till trygghet för de oskyddade trafikanterna om deras hastighet inte blir för hög. I Tabell 3 visas hastighetens betydelse för trygghet.

Tabell 3. Samband mellan hastighetsnivå och trygghet. Källa: Rätt fart i staden.

Kvalitetsnivå	Integrerat frirum	Mjuktrafikrum	Integrerat transportrum
God	≤ 10 km/h	≤ 30 km/h	≤ 50 km/h
Mindre god	20 km/h	40 km/h	60 km/h
Låg	≥ 30 km/h	≥ 50 km/h	≥ 70 km/h



# RAPPORT

## 3.6 Tillgänglighet

Hastighetsnivåns betydelse för tillgängligheten beror på vilken del av gatunätet den aktuella länken tillhör, huvudnät eller lokalnät. I Tabell 4 visas sambandet för hastighetens betydelse för biltrafikens tillgänglighet i de olika gatunäten. Faktorer som kan bidra till att goda tillgänglighetskvaliteter kan uppnås vid lägre hastigheter än sambandet nedan är sträckans längd, andel regional genomfartstrafik och genomfartstrafikens volym.

Tabell 4. Samband mellan hastighetsnivå och tillgänglighet. Källa: Rätt fart i staden.

Kvalitetsnivå	Lokalnät	Huvudnät	Övergripande nät
God	≥ 30 km/h	≥ 50 km/h	≥ 60 km/h
Mindre god	< 30 km/h	30-40 km/h	40-50 km/h
Låg		≤ 20 km/h	≤ 30 km/h

## 3.7 Miljö- och hälsopåverkan

Transportsystemet påverkar miljön genom byggandet, drift, underhåll och avveckling samt vid systemets användning av trafiken. Trafiken orsakar miljöproblem i form av luftföroreningar och buller, som leder till förluster i välbefinnande och hälsa för människan och påverkar djur-, natur- och kulturmiljöer negativt.

### 3.7.1 Luftföroreningar

De huvudsakliga luftföroreningarna från trafiken är koldioxid (CO<sub>2</sub>), kväveoxider (NO<sub>x</sub>), kolväte (HC), kolmonoxid (CO) samt partiklar. Hastigheten som fordon framförs i påverkar i större eller mindre utsträckning utsläppet av samtliga luftföroreningar. Det finns miljökvalitetsnormer (MKN) för en del av luftföroreningarna och de normer som finns får ej överskridas. Då det uppstår problem med överskridande längs en sträcka är dock möjligheten att påverka halterna genom hastighetsreglering relativt liten. Andra åtgärder, kanske främst sådana som påverkar trafikmängden, ger i de flesta fall betydligt större effekt. Det är dock viktigt att inte hastigheten höjs på en sträcka där MKN överskrids. I Tabell 5 visas hastighetsnivåns betydelse för luftföroreningar i form av en indelning som kan användas vid bedömning av luftkvaliteten på enskilda sträckor.

Tabell 5. Samband mellan hastighetsnivå och luftföroreningar. Källa: Rätt fart i staden.

Kvalitetsnivå	Enligt MKN
God	Inga överskridanden
Mindre god	Nära eller på gränsvärde
Låg	Överskrider gränsvärde

### 3.7.2 Buller

Vägrafikbuller från tunga fordon minskar med minskad hastighet kontinuerligt ner till 30 km/h vid jämn hastighet och ner till 50 km/h vid accelerationer, retardationer och körning på lägre växlar, det vill säga körning i tätortsmiljö. För personbilar gäller motsvarande minskning ner till 30 respektive 40 km/h. Anledningen till att bullret inte minskar vid de lägsta hastigheterna är att bullret från motorerna då har större omfattning än bullret från däckens friktion med underlaget. I Tabell 6 visas hastighetsänkningens inverkan på ljudnivån utomhus enligt den nordiska beräkningsmodellen, då tunga fordon förutsätts köra i högst 80 km/h.



# RAPPORT

Tabell 6. Hastighetssänkings inverkan på ljudnivån utomhus enligt den nordiska beräkningsmodellen. Källa: Rätt fart i staden.

Hastighets- sänkning (km/h)	Korrektion för ekvivalent ljudnivå (dBA)			Korrektion för maximal ljudnivå (dBA)		
	10% tung fordon	5% tung fordon	Inga tung fordon	10% tung fordon	5% tung fordon	Inga tung fordon
90 -> 80	-0,8	-1,0	-1,3	0	0	-1,1
80 -> 70	-1,5	-1,5	-1,5	-1,0	-1,0	-1,3
70 -> 60	-1,8	-1,8	-1,6	-1,1	-1,1	-1,5
60 -> 50	-2,2	-2,00	-2,0	-1,2	-1,2	-1,8
50 -> 40	-1,4	-1,8	-2,4	0	0	-2,3
40 -> 30	0	0	0	0	0	-2,9

För att ljudnivån ska påverkas i större omfattning krävs relativt stora förändringar av hastigheten. Det krävs dock inte så stora förändringar av ljudnivån för att få betydande påverkan. För varje dBA starkare buller ökar den samhällsekonomiska värderingen av störningarna med 20 %, det vill säga att 4 dBA ökning av buller innebär en fördubbling av störningen. I Tabell 7 visas hastighetsnivåns betydelse för bullret på enskilda sträckor.

Tabell 7. Samband mellan hastighetsnivån och buller. Källa: Rätt fart i staden.

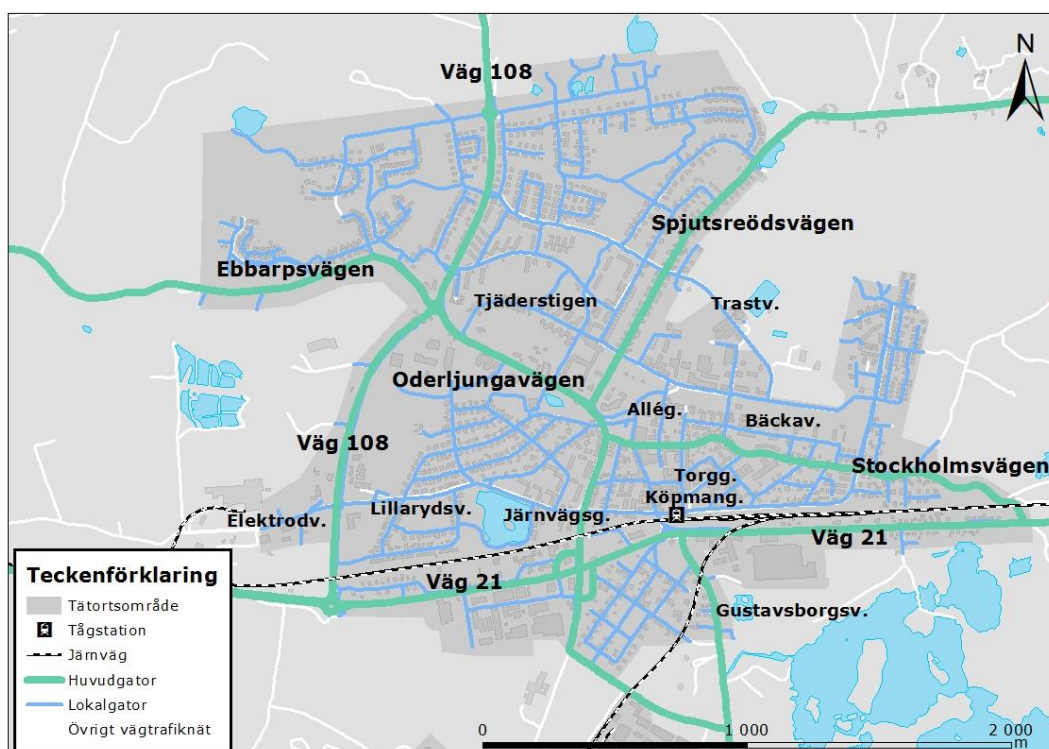
Kvalitetsnivå	Ekvivalentnivå	
God	≤ 55 dBA	Riktvärdet överskrids ej
Mindre god	56-65 dBA	Mindre överskridande av riktvärdet
Låg	> 65 dBA	Stort överskridande av riktvärdet

# RAPPORT

## 4 Nulägesbeskrivning

Perstorps kommun är Skånes minsta kommun sett till befolkningsstorlek, med ungefär 7500 invånare. Kommunen är belägen i norra Skåne, längs Skånebanan mellan Helsingborg och Hässleholm. Perstorps kommuns största resrelationer är inom kommunen och till/från Helsingborg, Hässleholm samt Klippan, enligt Resvaneundersökningen för Skåne som gjordes 2018. För de invånare i kommunen som bor i tätort görs 64 % av resorna med bil, medan de invånarna som bor utanför tätort använder bilen till 78 % av sina resor.

Tätorten Perstorp ligger längs väg 21 och Skånebanan, se Figur 6. I detta kapitel redovisas en nulägesbeskrivning för Perstorp, med fokus på tätorten. Nulägesbeskrivningen inkluderar trafiknätets utformning, trafik- och hastighetsmätningar, en olycksanalys samt en nulägesanalys av utvalda länkar.



Figur 6. Perstorps tätort med namn på de gator och vägar som förekommer i rapporten.

### 4.1 Trafiknät

I Figur 7 visas trafiknätet över Perstorps tätort med omnejd. Trafiknätet struktureras främst runt de regionala kopplingarna som utgörs av järnvägen, väg 21 och väg 108. Huvudgatorna Spjutserödsvägen, Ebbarpvägen och Gustavsbergsvägen kopplar samman landsbygden och Perstorps tätort. Huvudgatorna Oderljungavägen och Stockholmsvägen är tillsammans med ovan nämnda gator strukturbildande inom tätorten. Köpmangatan, Torggatan, Allégatan, Hantverkaregatan och Järnvägsgatan utgör gatustrukturen i tätortens centrum. Cirka 11 km av vägnätet i Perstorps tätort består av huvudgator och 58 km av lokalgator.

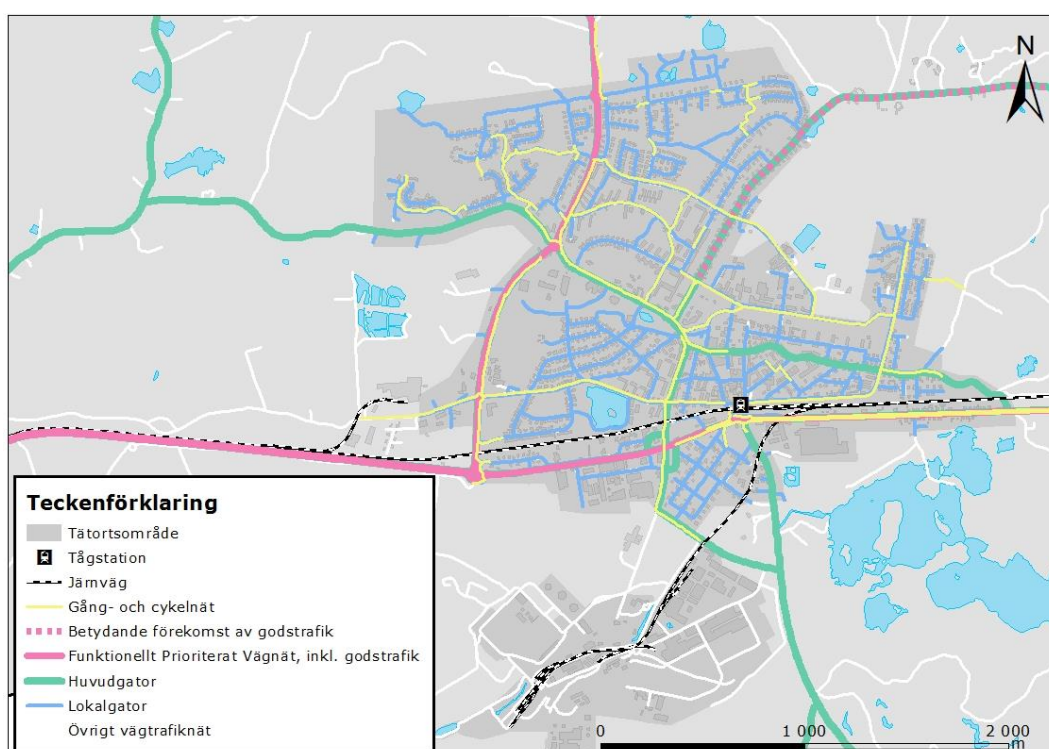
Bilvägnätet i tätorten är indelat i huvudgator och lokalgator enligt definitionen från TRAST, se Tabell 8. Det görs ingen skillnad på övergripande nät och övrigt huvudnät i indelningen för Perstorps gatunät.



# RAPPORT

Tabell 8. Definition av bilvägnätstyper. Källa: TRAST.

Nättyp	Huvudsaklig trafikuppgift
Huvudnät för bil	<b>Övergripande nät:</b> Används av trafik som har regionala eller nationella start- eller målpunkter.
	<b>Övrigt huvudnät:</b> Nätet består av gator för trafik genom tätorten och gator för trafik till/från tätorten samt mellan olika delar inom tätorten. Viktiga målpunkter är centrum, verksamhetsområden och besökspunkter inom tätorten och fjärrpunkter utanför tätorten.
Lokalnät för bil	Nätet omfattar gator för trafik som till övervägande del har målpunkt utmed gatan. Viktiga målpunkter är målpunkter inom tätortsdelen och huvudnätet för bil.



Figur 7. Trafiknätet i Perstorp.

Den största delen av befintliga gång- och cykelbanor utgörs av gemensamma ytor (ej separerade). Det saknas sammanknyttande länkar för cykelvägnätet på ett flertal ställen och i centrala Perstorp finns det få separerade cykelvägar.

Kollektivtrafiken i kommunen består i dagsläget av pågatågstrafik och av regionbuss 528. Regionbuss 528 består av anropstrafik med taxi, som måste beställas minst två timmar i förväg, och har 5 avgångar per dag. Pågatågstrafiken går i riktning mot Helsingborg eller Hässleholm, och har ca 25 avgångar per riktning varje vardag samt ca 20 avgångar per riktning varje helgdag.

Det funktionellt prioriterade vägnätet gäller även för godstrafik, samt farligt gods, och utgörs av väg 21 och väg 108, se Figur 7. Spjutserödsvägen trafikeras av ca 40 lastbilar per dygn.

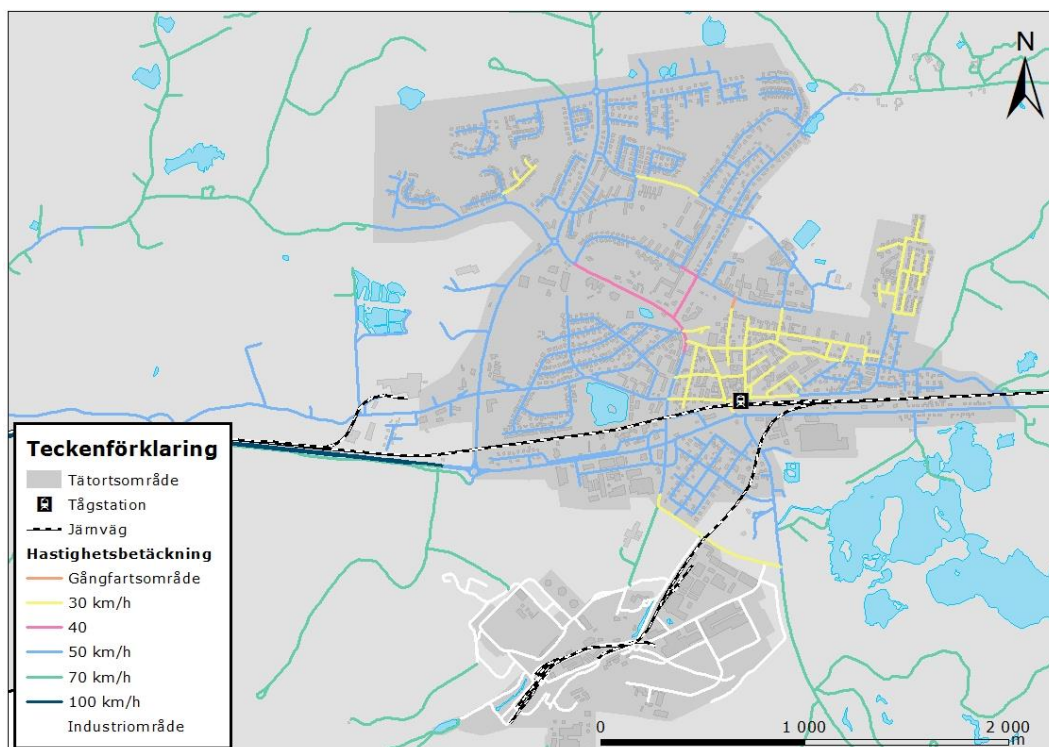




# RAPPORT

## 4.1.1 Skyltad hastighet

I dagsläget används 50 km/h som bashastighet i Perstorp, med undantag för den centrala delen av tätorten, bostadsområdet längst norrut på Spårväggsgatan och några enstaka bostadsgator i norra delen av tätorten, där hastighetsnivån är 30 km/h (se Figur 8). För den del av Oderljungavägen, samt en del av Spjutserödsvägen, där ett flertal skolor ligger så gäller en varierande hastighetsnivå mellan 30/50 km/h. Den norra delen av Allégatan, som ligger intill skateboardparken, utgörs av gångfartsområde.



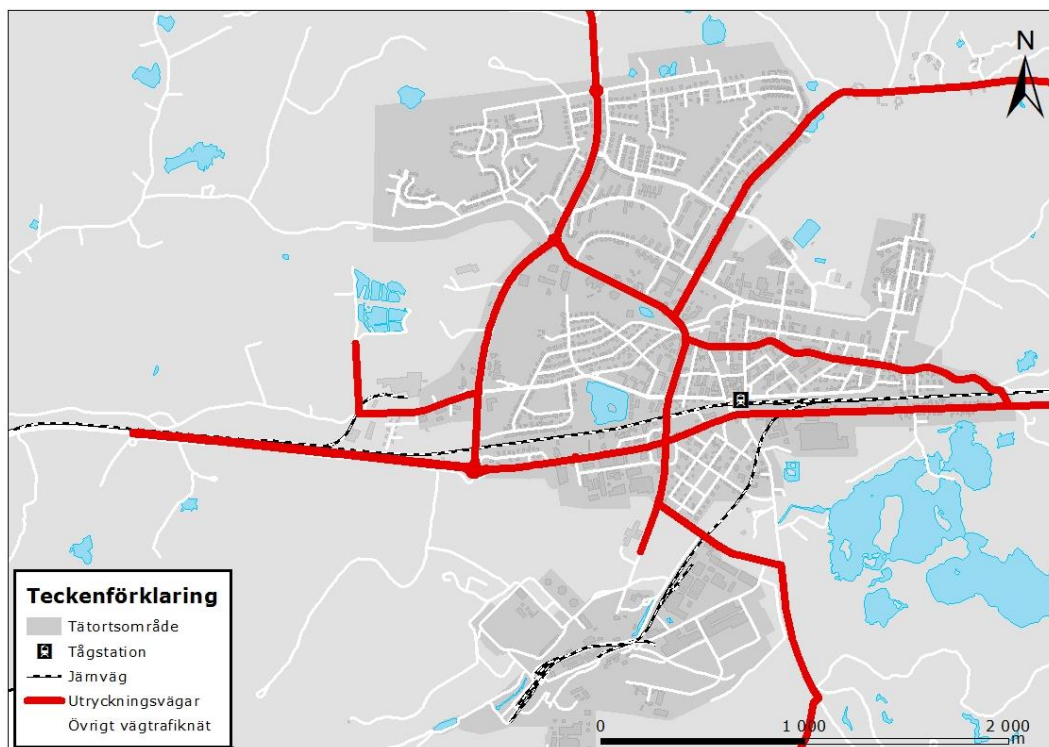
Figur 8. Skyltad hastighet i Perstorp.



# RAPPORT

## 4.1.2 Utryckningsvägar

I Figur 9 visas de vägar och gator som i dagsläget är utpekade som viktiga utryckningsvägar för räddningstjänsten. Det är främst huvudgator och de regionala vägarna inom tätorten som utgör utryckningsvägar.



Figur 9. Utryckningsvägar för räddningstjänsten i Perstorp.

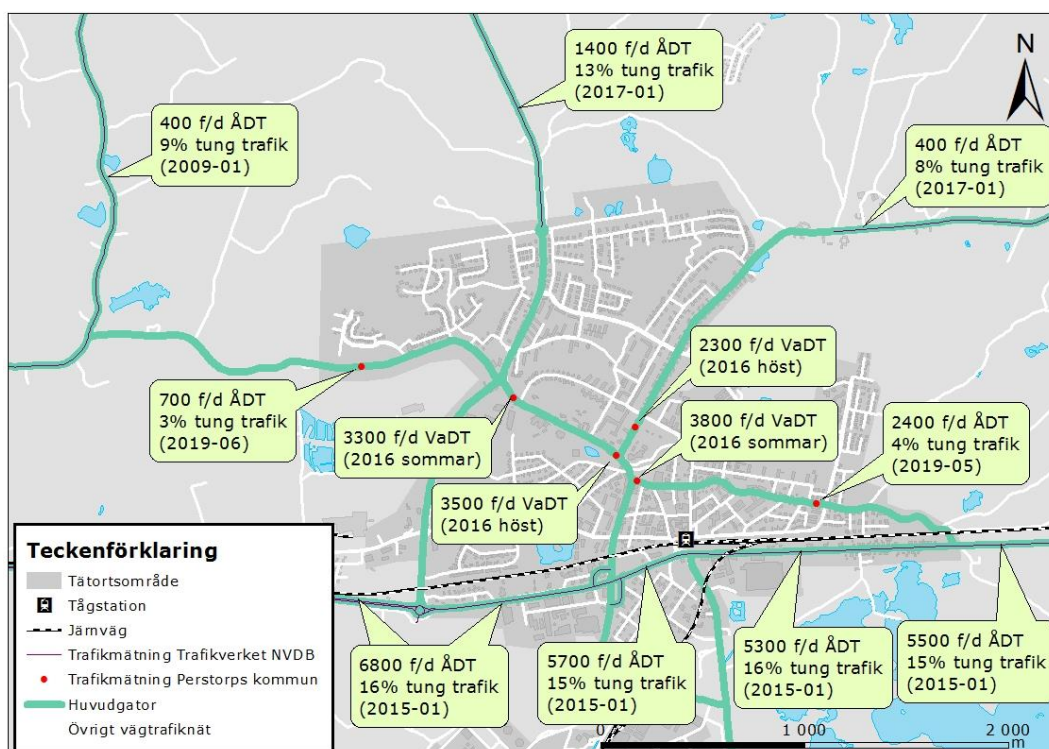
## 4.1.3 Trafik- och hastighetsmätningar

Väg 21 genom Perstorps tätort är den mest trafikerade gatan i tätorten. Utöver den så är Stockholmsvägen, Oderljungavägen, väg 108 och Spjutserödsvägen de mest trafikerade gatorna inom Perstorps tätort. Kapaciteten bedöms god i förhållande till de aktuella motorfordonsflödena.

I Figur 10 redovisas de trafikmängder som erhållits via antingen den nationella vägdatan NVDB eller från Perstorps kommun. Det gjordes från kommunens sida trafikräkningar under 2016 på Oderljungavägen, Stockholmsvägen och Spjutserödsvägen, samt under 2019 på Ebbarpsvägen och ytterligare ett ställe på Stockholmsvägen. Från trafikräkningarna 2016 har inte uppgifter om tung trafik förmedlats. Trafikräkningarna från 2016 är sammanställda i VaDT (genomsnittlig vardagsdygnstrafik). De nyligen gjorda trafikräkningarna från 2019 samt data hämtad från NVDB redovisas i ÅDT (genomsnittlig årsdygnstrafik) och andel tung trafik, inom parentes anges vilken period mätningarna utförts.

Trafikmätningarna från 2019 gjordes enbart i en riktning. ÅDT har tagits fram med hjälp av att omräkna efter månadsindex och ett antagande om att trafiken är lika stor i båda riktningarna.

# RAPPORT



Figur 10. Trafikflöden i Perstorp.

I samband med trafikräkningarna som gjordes 2019 utfördes även hastighetsmätningar, resultatet kan utläsas i Tabell 9. Det ska noteras att mätpunkten på Stockholmsvägen är belägen ca 30 meter efter ett farthinder och fordonen har då inte haft möjlighet att accelerera färdigt efter korsningen, därav kan siffrorna vara något missvisande för hela sträckan.

Tabell 9. Resultat från hastighetsmätningar 2019.

Plats	Skyldad hastighet	Medel-hastighet	85-percentil <sup>3</sup>	Mätperiod
Ebbarp svägen, 100 m väster om Midgårdsvägen	50 km/h	57 km/h	68 km/h	jun-19
Stockholmsvägen, 50 m väster om Spårvägsgatan	50 km/h	32 km/h	39 km/h	maj-19

## 4.1.4 Vision 2030

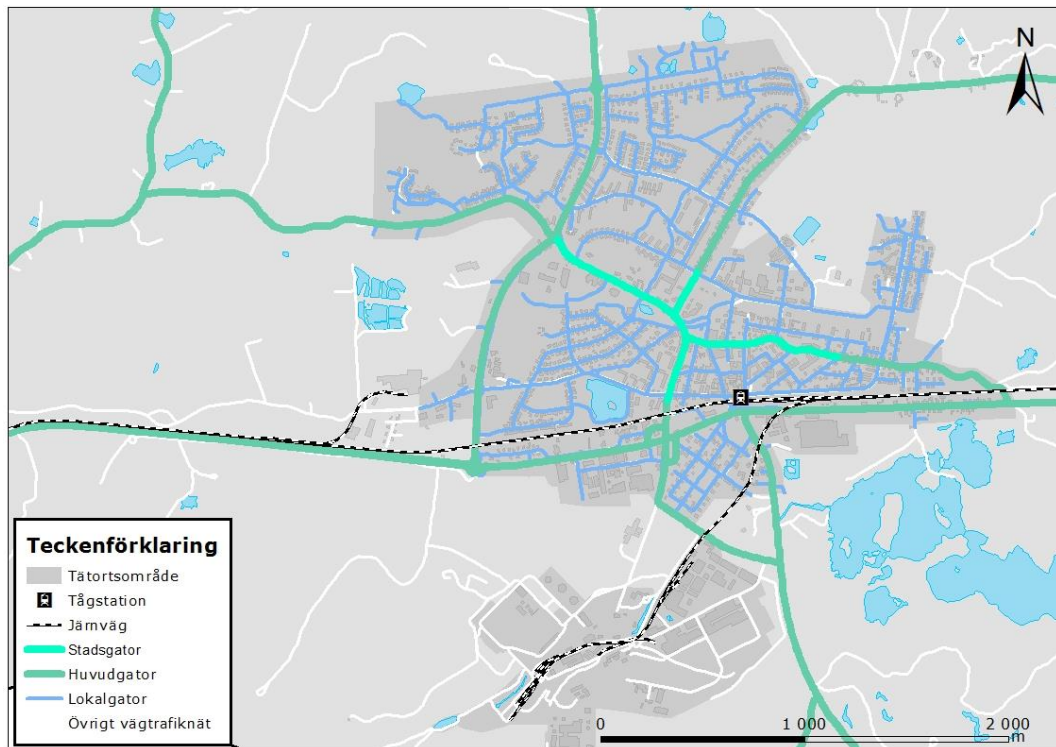
I förslaget till ny översiktsplan<sup>4</sup> föreslås att en ny gatuklassificering skapas för att komplettera och nyansera dagens gatuklasser, huvudgata respektive lokalgata. Den nya klassificeringen blir då "stadsgata" och ska bättre beskriva vad för typ av kvaliteter och blandning av funktioner denna typ av gata ska utformas för. En skillnad mellan en huvudgata och en stadsgata är att huvudgatan ska anses uppfylla kriterierna för ett transportrum eller integrerat transportrum medan en stadsgata ska uppfylla kriterierna för ett mjuktrafikrum enligt teorin om livsrumsmodellen, som beskrivs i kapitel 3.1. I Figur 11 går att utläsa vilka gator som föreslås klassificeras om till stadsgator. Det är delar Oderlångavägen, Stockholmsvägen och Spjutserödsvägen som föreslås att omformas till stadsgator.

<sup>3</sup> 85-percentilen är den hastighet som 85 % av fordonen kör under

<sup>4</sup> Planförslag för Perstorps kommun Översiktsplan 2030 – Utställningshandling (Till ksberedning), Perstorps kommun (2018).



# RAPPORT



Figur 11. Gatuklassificering 2030 enligt Perstorps vision.



# RAPPORT

## 4.2 Olycksanalys Perstorps kommun

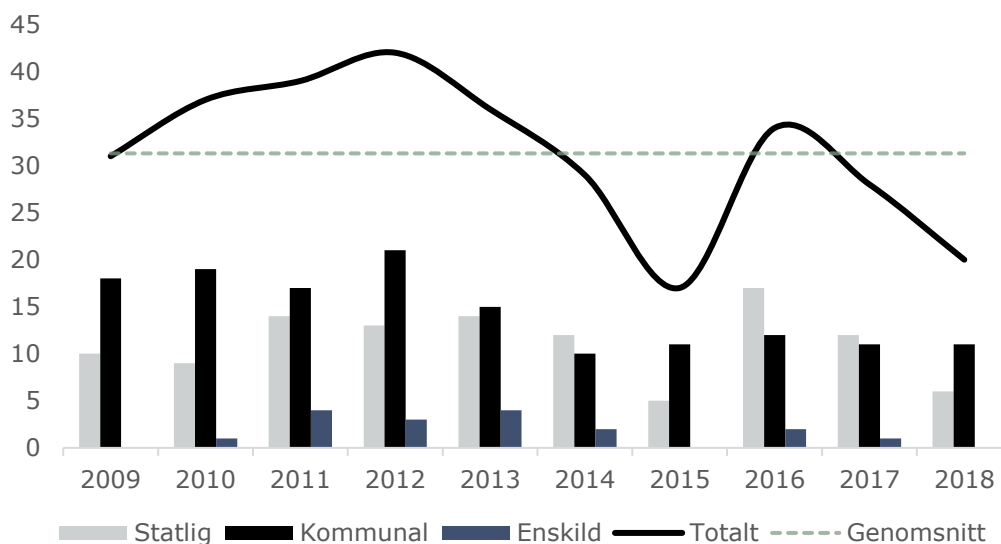
För att analysera olycksbilden i Perstorps kommun har ett STRADA-utdrag gjorts för samtliga olyckor i kommunen de senaste tio åren, 2009-2018. Det inträffade 313 olyckor i Perstorps kommun, där totalt 424 personer var inblandade. Skadegraden för trafikolyckor rapporteras från polis och/eller sjukvården, se definition i Tabell 10.

Tabell 10. Definition av skadegrad för trafikolyckor.

Skadegrad för trafikolyckor	Definition
Död	Person som avlidit inom 30 dagar till följd av olyckan, bortsett från självmord.
Allvarlig (ISS 9-) <sup>5</sup>	En person som erhållit en bestående hälsoförlust motsvarande en medicinsk invaliditet av 1 procent.
Måttlig (ISS 4-8)	En måttlig skada är antingen sjukvårdens bedömning av ISS 4-8 eller polisens bedömning som svårt skadad, och det innebär en person som erhållit brott, krosskada, sönderslitning, allvarlig skärskada, hjärnskakning eller inre skada. Därtill räknas personskada eller annan skada som väntas medföra inläggning på sjukhus.
Lindrig (ISS 1-3)	Övrig personskada betecknas som lindrig.

### 4.2.1 Väghållare

I Figur 12 visas utvecklingen av antalet olyckor de senaste tio åren totalt i Perstorps kommun samt antalet olyckor som inträffar på statliga, kommunala och enskilda vägar.



Figur 12. Sammanställning av antalet trafikolyckor de tio senaste åren i Perstorps kommun.

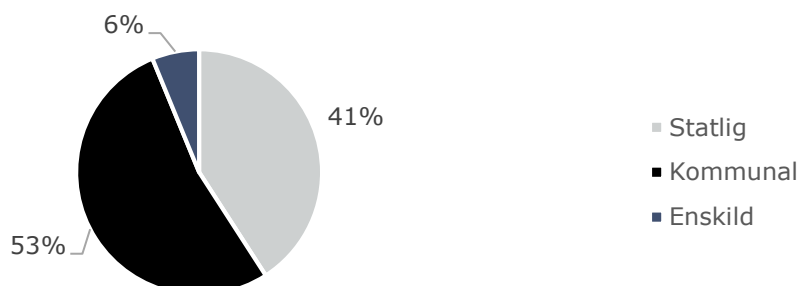
Under den första halvan av den senaste tioårsperioden är de årliga olyckstalen över genomsnittet och under den andra halvan av perioden är de årliga olyckstalen under genomsnittet, med undantag för 2016. Det är framförallt olyckstalen på de kommunala vägarna som visar en trend av att minska, på de statliga och enskilda vägarna fluktuerar olyckstalen. Under den senaste tioårsperioden har drygt hälften av

<sup>5</sup> Inom sjukvården används ISS (Injury Severity Score), som är en anatomisk skadegraderingsskala. Den bygger på den förkortade skadeskalan AIS (Abbreviated Injury Scale) och har utvecklats speciellt för gradering av multipla skador.

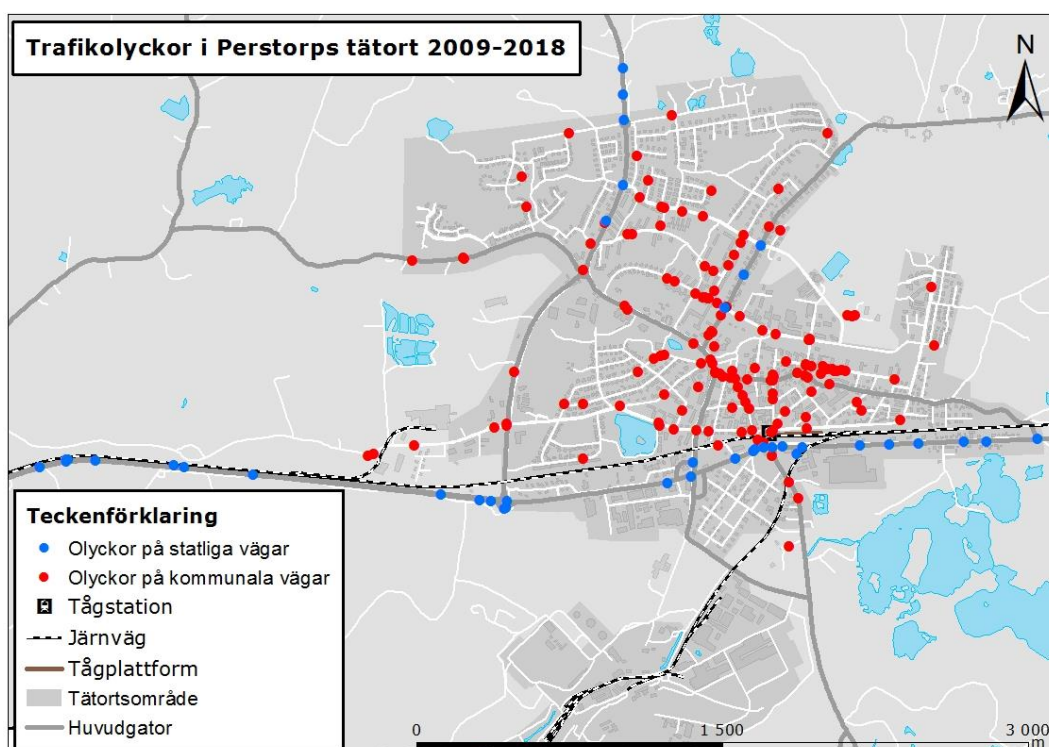


# RAPPORT

alla trafikolyckor inträffat på det kommunala vägnätet, se Figur 13. Det har inträffat tre stycken dödsolyckor under de senaste tio åren och samtliga har inträffat på statliga vägar. Allvarliga, måttliga och lindriga olyckor inträffar i större utsträckning på det kommunala vägnätet, i synnerhet måttliga olyckor.



Figur 13. Andel olyckor per väghållare.



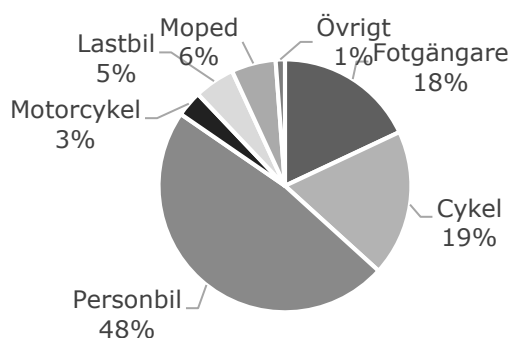
Figur 14. Trafikolyckor i Perstorps tätort uppdelat på statliga och kommunala vägar.

## 4.2.2 Trafikantkategorier

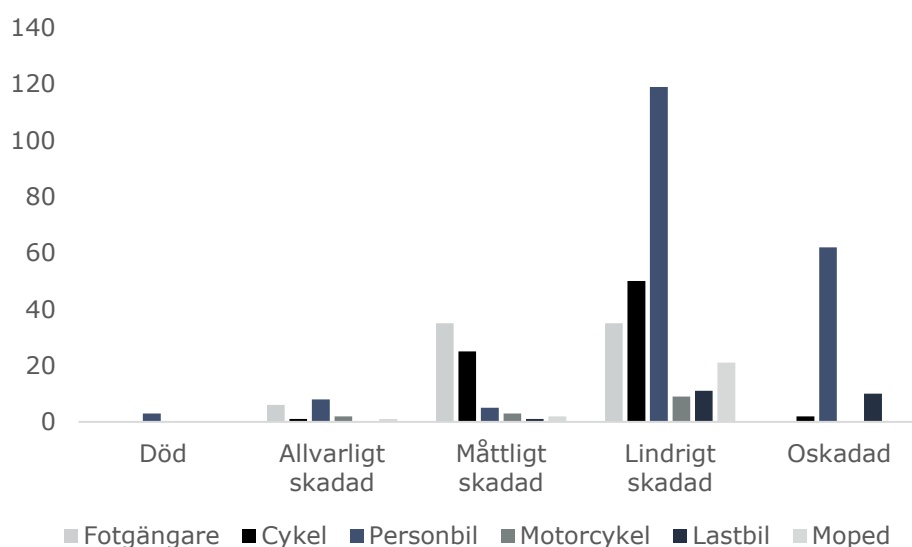
De senaste tio åren har 48 % av personerna inblandade i trafikolyckor färdats i personbil, se Figur 15. Fotgängare, cyklister och mopedister utgör tillsammans 43 % av personerna inblandade i trafikolyckor de senaste tio åren. Samtliga tre dödsfall har varit trafikanter i personbil, se Figur 16. Bland de allvarligt skadade har det varit flest trafikanter i personbil, tätt följt av fotgängare. Fotgängare och cyklister är överrepresenterade bland de måttligt skadade, medan det bland de lindrigt skadade och oskadade är övervägande personbilstrafikanter.



# RAPPORT



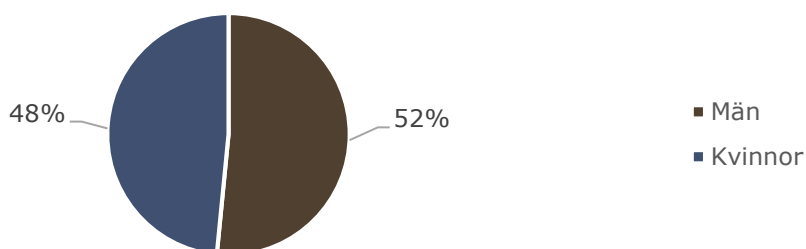
Figur 15. Andel olyckor per trafikantkategori.



Figur 16. Antal olyckor per trafikantkategori uppdelat på skadegrad.

## 4.2.3 Kön

Det är ungefär lika många män och kvinnor som är inblandade i trafikolyckor i Perstorp de senaste tio åren, se Figur 17. Bland fotgängarna som är inblandade i trafikolyckor de senaste tio åren är kvinnor överrepresenterade. För trafikantgrupperna personbil, motorcykel, moped och lastbil är det fler män än kvinnor som varit inblandade i trafikolyckor de senaste tio åren.



Figur 17. Andel olyckor per kön.





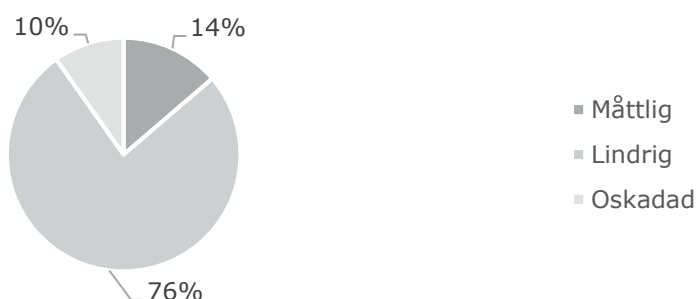
# RAPPORT

## 4.2.4 Barn

De senaste 10 åren har 51 barn (0-17 år) varit inblandade i trafikolyckor i Perstorps kommun, vilket utgör 12 % av alla personer som varit inblandade i trafikolyckor under perioden. Det vanligaste färdmedlet bland de barn som varit inblandade i trafikolyckor är cykel. Därefter är personbil och moped de vanligaste färdmedlen.

Figur 18 visar skadegraden för de barn som var inblandade i trafikolyckor. Inga barn omkom eller blev allvarligt skadade i trafiken de senaste tio åren. Ungefär tre fjärdedelar av alla barn inblandade i trafikolyckor de senaste tio åren erhöll lindriga skador. De resterande erhöll antingen måttliga eller inga skador. Det finns inget samband för barn inblandade i trafikolyckor i nära geografisk anslutning till skolor. Det finns dock ingen statistik för hur många av olyckorna som inträffat på väg till eller från skola eller förskola, vilket gör att det inte går att dra några slutsatser kring säkra skolvägar i kommunen.

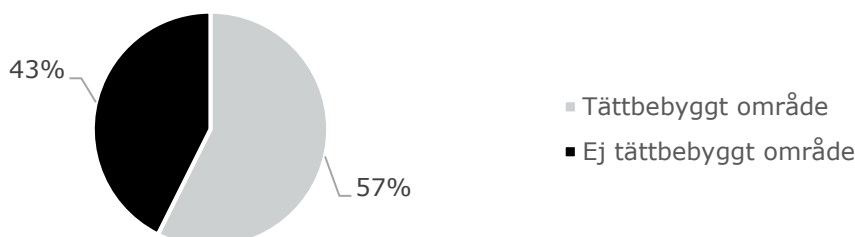
Det ska påpekas att samtliga barn inblandade i trafikolyckor sannolikt inte fångats upp i statistiken. Det finns generellt sett ett stort mörkertal för singelolyckor fotgängare. Det kan till exempel vara singelolyckor med lindriga eller inga skador som inte anmälts via sjukhus eller polis, och då kommer de inte med i statistiken.



Figur 18. Andel barn per skadegrad.

## 4.2.5 Bebyggelseyp

Mer än hälften av trafikolyckorna de senaste tio åren har inträffat inom tätbebyggt område, se Figur 19. Samtliga dödsolyckor har inträffat utanför tätbebyggt område och det har även varit fler allvarliga olyckor utanför än inom tätbebyggt område. Måttliga och lindriga olyckor förekommer i större utsträckning inom tätbebyggt område jämfört med utanför.

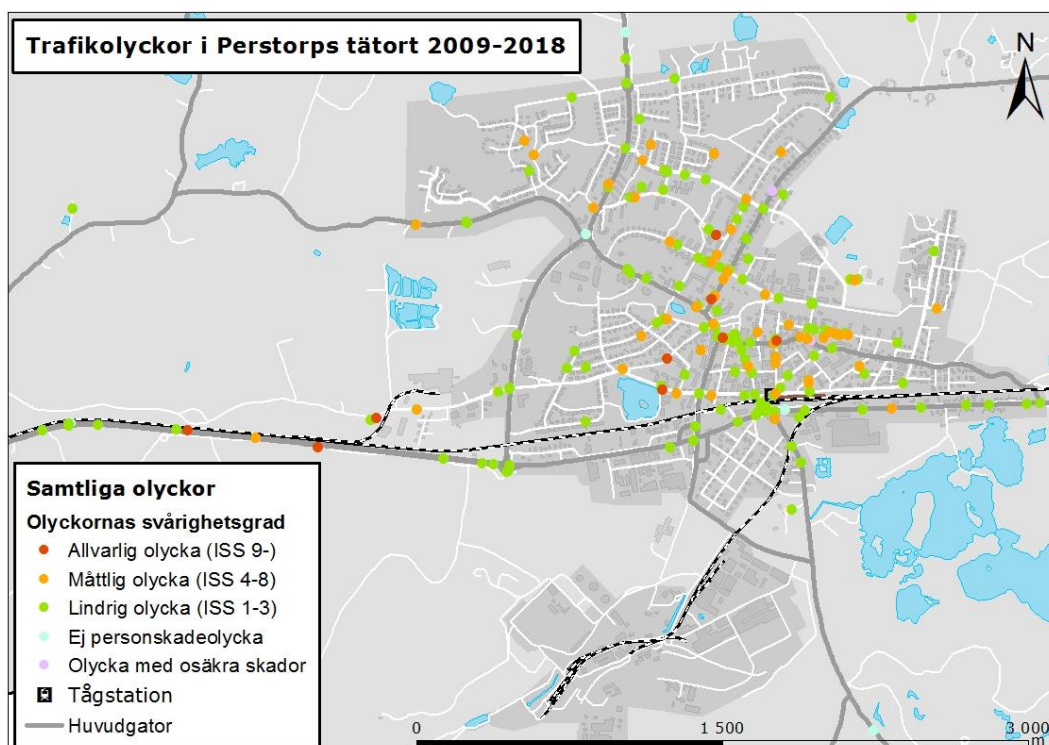


Figur 19. Andel olyckor per bebyggelseyp.

# RAPPORT

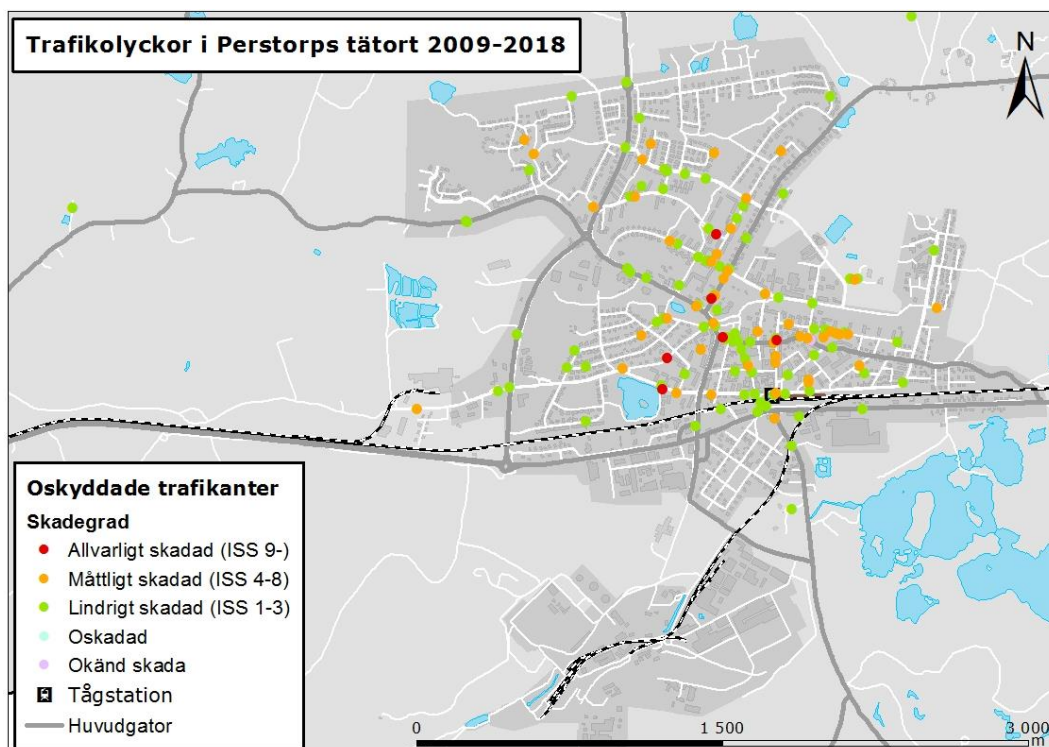
## 4.2.6 Lokalisering av olyckor i Perstorps tätort

Figur 20 visar var samtliga olyckor i Perstorps tätort har inträffat de tio senaste åren, indelade efter vilken svårighetsgrad olyckan klassats som. Figur 21 visar var oskyddade trafikanter har varit inblandade i trafikolyckor de senaste tio åren, och vilken skadegrad olyckan orsakat. Figur 22 visar samma information för personer i motorfordon. I centrala Perstorp är det huvudsakligen oskyddade trafikanter som varit inblandade i trafikolyckor, framförallt när det kommer till allvarligt och måttligt skadade personer. Några av de vägar och gator där det inträffat anmärkningsvärt med olyckor är Spjutserödsvägen, Bäckavägen, Tjäderstigen, Väg 21, Oderljugavägen, Stockholmsvägen och Köpmangatan.

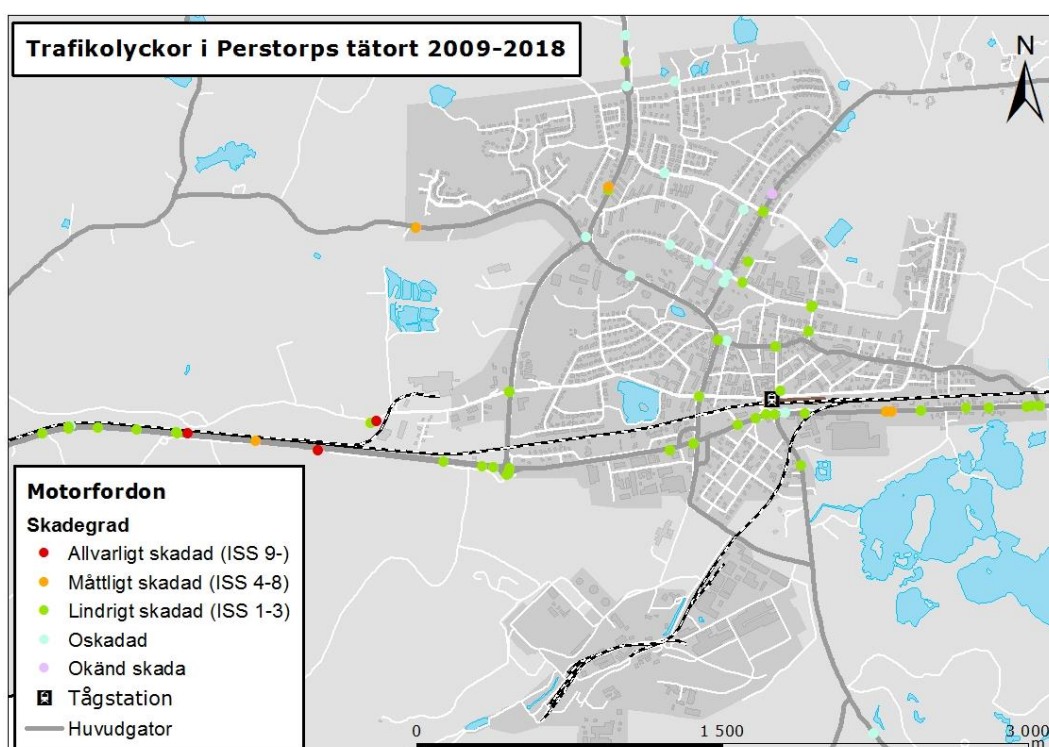


Figur 20. Olyckor i Perstorps tätort indelat per svårighetsgrad.

# RAPPORT



Figur 21. Oskyddade trafikanters olyckor i Perstorps tätort indelat per skadegrad.

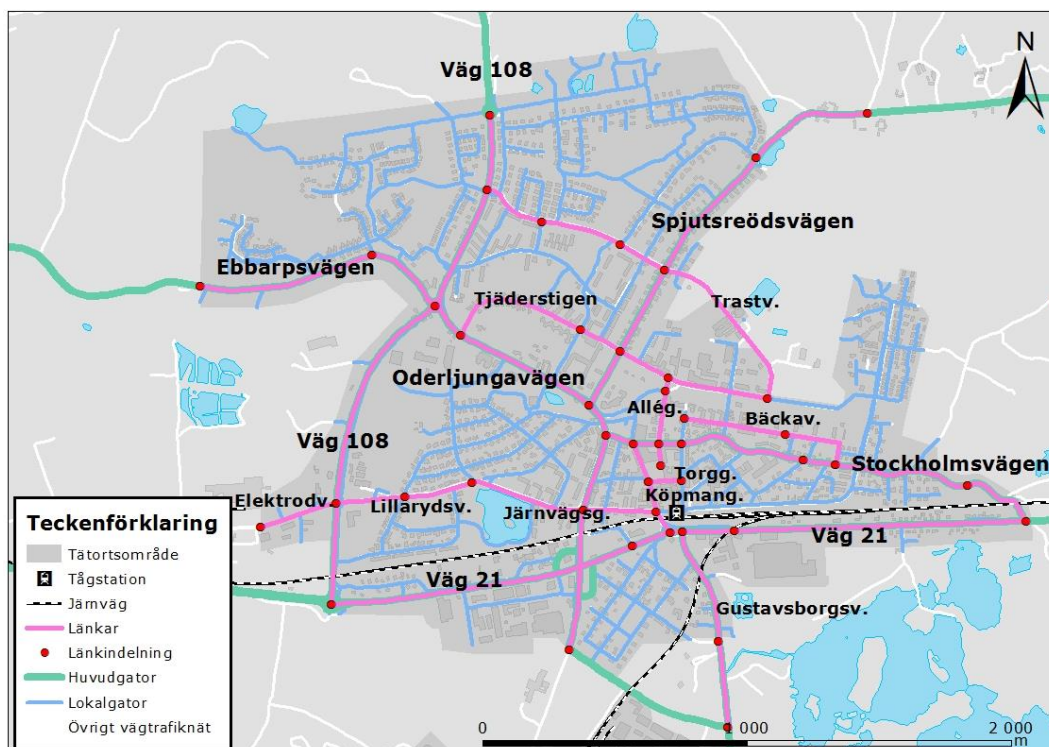


Figur 22. Motorfordonstrafikanter olyckor i Perstorps tätort indelat per skadegrad.

# RAPPORT

## 4.3 Nulägesanalys av utvalda länkar

För att analysera nuläget och skapa en sammanställd problembild i Perstorp har en länkanalys gjorts med stöd av nulägesbeskrivningen i kap. 4.1 och de samband som redovisas i kap. 3. Analysmetoden är framtagen i *Rätt fart i staden*. De länkar som har valts ut har identifierats antingen i olycksanalysen i kap. 4.2, under platsbesök eller med hjälp av tjänstepersoner på kommunen. De utvalda länkarna visas i Figur 23, en större karta samt kompletterande tabell återfinns i Bilaga 1.



Figur 23. Utvalda länkar till nulägesanalysen.

De utvalda länkarna har delats in i kortare delar där varje del av länken har kategoriserats enligt livsrumsmodellen för att tillsammans med nuvarande hastighetsnivå utgöra bedömningsunderlag för nivån på följande kvaliteter:

- Tillgänglighet
- Karaktär
- Trygghet
- Trafiksäkerhet

Med tillgänglighet menas tillgänglighet för motorfordon. Oskyddade trafikanters tillgänglighet styrs i hög grad av genhet och standard inom gång- och cykelvägnätet, det gäller särskilt i korsningspunkter med motorfordonstrafiken. Bedömningen av oskyddade trafikanters tillgänglighet görs indirekt när trygghet och säkerhet bedöms, eftersom möjligheten att korsa motorfordonstrafiknätet påverkas av kvaliteterna trygghet och säkerhet.

Tillgängligheten bedöms genom jämförelse mellan hastighetsnivån och gatuklassificeringen, det vill säga huvud- eller lokalnät. Karaktär och trygghet bedöms genom jämförelse mellan hastighetsnivån och kategorisering enligt livsrumsmodellen medan trafiksäkerheten bedöms genom jämförelse mellan hastighetsnivån och



# RAPPORT

dimensionerande trafiksäkerhetssituation (DTSS), det vill säga vilken typ av konflikt som potentiellt kan uppstå i gaturummet.

De olika kvaliteterna bedöms i en tregradig skala: god nivå (grön), mindre god nivå (gul) och låg nivå (röd). Därefter följer en sammanställning av röda och gula kvalitetsavvikelser som resulterar i totalt 40 röda och 12 gula avvikelser, av totalt sett 168 bedömningar för de 42 olika länkdelen. Det vill säga att knappt en tredjedel av de bedömda kvaliteterna inte uppnår god kvalitetsnivå. Figur 24 visar ett utdrag från analysen, i Bilaga 1 återfinns analysen i sin helhet i tabellform.

PERSTORP												
Nr	Namn	Livsrum	Gatuklassificering	Hastighet		Tillgänglighet		Karaktär	Trygghet	Trafiksäkerhet (DTSS)	Kvalitetsavvikelser	
				Befintlig	Bil	Bil	Utryckning				Röda	Gula
1	Stockholmsvägen, del 1	Mjuktrafikrum	Huvudgata	30	God	God	Primär	God	God	God	0	0
2	Stockholmsvägen, del 2	Mjuktrafikrum	Huvudgata	30	God	God	Primär	God	God	God	0	0
3	Stockholmsvägen, del 3	Mjuktrafikrum	Huvudgata	50	God	God	Primär	Låg	Låg	God	2	0
4	Stockholmsvägen, del 4	Integrerat transportrum	Huvudgata	50	God	God	Primär	God	God	God	0	0

Figur 24. Utdrag från nulägesanalysen.

Miljö- och hälsoaspekterna bör egentligen ingå i en nulägesanalys av detta slag, inkluderat en bedömning av kvalitetsområdena luft och buller. Det finns dock inte några uppmätta värden att tillgå för luftföroreningar eller buller i Perstorps kommun. En rekommendation följer således om att följa upp med hjälp av mätningar av luftföroreningar och buller, framförallt på gator med höga flöden, höga hastigheter eller där det är trångt mellan gatusektionens sidoväggar.



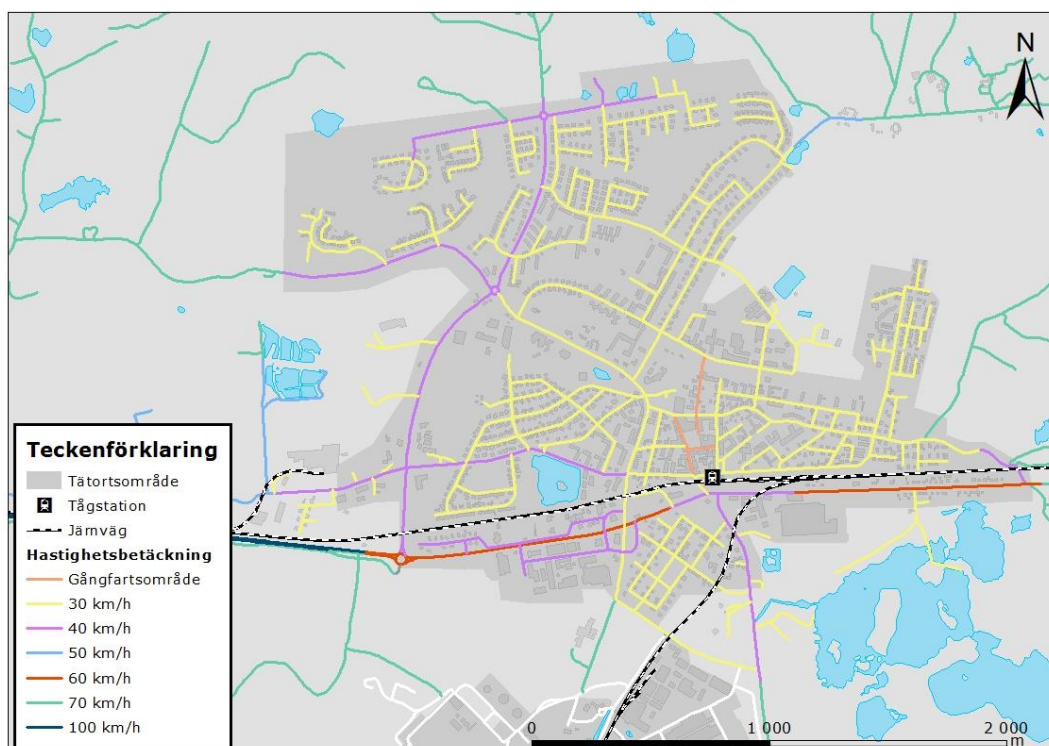


# RAPPORT

## 5 Förslag till ny hastighetsplan

De skyltade hastigheterna föreslås generellt sänkas till 30 km/h i bostadsområden och till 30 eller 40 km/h på huvudgatorna. En hastighetssänkning kommer på lång sikt behöva kompletteras genom att bygga om gatorna för att stödja de nya hastighetsnivåerna. Därtill är det av stor vikt att korsningspunkter med oskyddade trafikanter hastighetssäkras för ökad trafiksäkerhet.

Förslaget baseras på olycks- och nulägesanalyserna, genomförda platsbesök samt erfarenheter och lokalkännedom från tjänstepersoner på kommunen. I Figur 25 visas förslaget till ny hastighetsplan för Perstorp, med år 2030 som målbild.



Figur 25. Förslag till ny hastighetsplan.

Väg 21 och väg 108 är statliga vägar som Trafikverket är väghållare för. Som ett led i att minska barriäreffekten av dessa vägar, och bättre anpassa de efter tätortskaraktären, föreslås att hastigheten regleras om från dagens 50 km/h till 40 km/h på väg 108. På väg 21 föreslås en ny hastighetsnivå i form av 40 km/h på sträckan mellan Netto och Gymnasiet då det är flera korsningspunkter för oskyddade trafikanter på sträckan. På den övriga delen av väg 21 som idag är reglerad till 50 km/h föreslås, enligt Trafikverkets riktlinjer, en ny hastighetsnivå i form av 60 km/h.

Köpmangatan, Allégatan och Torggatans östra del föreslås ändras till gångfartsområde för att öka trafiksäkerheten, höja attraktiviteten av Perstorps centrum samt bättre knyta samman Torget och Stadsparken. En förändring av regleringen till gångfartsområde på dessa gator innebär även att utformningen av gatorna behöver ses över och troligen göras om, till exempel innebär det att parkeringsytorna längs gatorna behöver tas bort.

Enligt Trafikförordningen (1998:1276) gäller i ett gångfartsområde följande grundregler: fordon får inte föras med högre hastighet än gångfart, fordon får inte



# RAPPORT

parkeras, samt så har fordonsförare väjningsplikt mot gående<sup>6</sup>. Vid lokala trafikföreskrifter får parkering ske på särskilt anordnade platser även i gångfartsområde, dock bör parkering anordnas längsgående för att undvika backning av fordon<sup>7</sup>. Den föreslagna förändringen skulle innebära att antalet platser behöver ses över och att parkeringsanläggningarna utformas efter de gåendes behov och trafiksäkerhet.

En viktig aspekt vid införande av gångfartsområde är att utformningen av gaturummet tydligt måste sätta gående i fokus. Ett gångfartsområde ska tillgodose en trafiksäker miljö för gående i första hand. En väg eller ett område får förklaras som gångfartsområde endast om det 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<sup>8</sup>.

På Stockholmsvägen föreslås det i en separat utredning<sup>9</sup> kring trafiksäkerhetsåtgärder att en tätortsport ska uppföras i samband med framtida exploatering av Norregård. Till följd av det föreslås en hastighetsändring till 30 km/h från och med tätortsporten och in mot centrum, för att säkerställa trafiksäkerheten och tätortens karaktär, och till 40 km/h mellan väg 21 och tätortsporten.

---

<sup>6</sup> TrF 8 kap 1 §

<sup>7</sup> *GCM-Handboken*, utgiven av SKL och Trafikverket 2010.

<sup>8</sup> TrF 10 kap 8 §

<sup>9</sup> *Utredning av Stockholmsvägen, Perstorp*, gjord av ÅF för Perstorps kommun (2019).





# RAPPORT

## 6 Samlad konsekvensbeskrivning

De föreslagna hastighetsnivåerna förväntas öka trafiksäkerheten och tryggheten, skapa en jämnare trafikrytm samt minska de negativa effekterna av motorfordonstrafiken. Utöver det bedöms de nya hastighetsnivåerna bättre spegla Perstorps visionära tätortskaraktär.

Vid jämförelse av nulägesanalysen för utvalda länkar och en analys av samma länkar med de föreslagna hastighetsförändringarna syns genom sammanställningen av kvalitetsavvikelser en tydlig förbättring av hur hastigheten påverkar tätortens kvaliteter, se Tabell 11. Analysen av de föreslagna nya hastighetsnivåerna visar att fyra femtedelar av kvalitetsparametrarna har en god nivå och den sista femtedelen har mindre god nivå, det är således inga kvalitetsparametrar kvar på en låg nivå.

Tabell 11. Resultat av nulägesanalys och analys av förslag till ny hastighetsplan.

Resultat av analys	Kvalitetsavvikelser	
	Låg	Mindre god
Nuläge	40	12
Förslag om nya hastighetsnivåer	0	37

De olika kvaliteterna i nulägesanalysen viktas inte efter någon prioritering, men det bör ändå noteras att 23 av de 37 gula kvalitetsavvikelsena vid analys av förslag om nya hastighetsnivåer uppstår till följd av att tillgängligheten för bil sänks från grön till gul. Tillgängligheten bedöms med avseende på hastigheten, där högre hastigheter ger bättre kvalitetsnivå. Egentligen speglas därmed snarare framkomlighet än tillgänglighet, även om god tillgänglighet i viss mån förutsätter framkomlighet. Flera av de gula tillskotten kommer av de föreslagna gångfartsområdena på Köpmangatan, Allégatan och Torggatan, då tillgängligheten för bil går från god nivå till mindre god nivå. Det är dock ett förslag som förstärker Perstorps vision för tätortens centrum.

Karaktärs-, trygghets- och trafiksäkerhetskaraktärerna förbättras samtliga av de föreslagna nya hastighetsnivåerna, förutom för de delar av väg 21 som höjs från 50 till 60 km/h där nivåerna går från grön till gul. Karaktär och trygghet bedöms på samma sätt baserat på hastighetsnivå i relation till livsrum, därav har de båda kvaliteterna förändrats på samma sätt av de föreslagna nya hastighetsnivåerna. Karaktär och trygghet var de med flest kvalitetsparametrar på låg nivå i nulägesanalysen. De föreslagna nya hastighetsnivåerna ger istället nästan enbart goda nivåer, med undantag för sex av länkarnas delar då det var mindre god nivå för både karaktär och trygghet. För trafiksäkerhetskvaliteten var det enbart fyra länkdelen med mindre god nivå vid analysen av de nya hastighetsnivåerna, resterande länkdelen erhöll god nivå.

Den nya gatuklassificeringen "stadsgator", som föreslås i förslaget till ny översiktsplan i Perstorp, bör ha en lägre acceptans på hastighetsnivå för bilars tillgänglighet än på huvudgatorna, vilket i så fall skulle medföra färre gula kvalitetsavvikelser för förslaget om ny hastighetsplan.