



Rapport | WM-21-47 | Beslutad 20220426

Hastighetsplan Mölnbo

Beslut om nya hastighetsgränser

Rätt fart i
staden!



Södertälje
kommun

Hastighetsplanen är utförd enligt Trafikverket och SKR:s Skrift TRAST, Rätt fart i staden.

Hastighetsplanen är framtagen med hjälp av konsultbolaget Norconsult.

Norconsult AB är ett medarbetarägt företag med kompetens inom hela samhällsbyggnadssektorn. Norconsult finns på 30 orter i Sverige med huvudkontor i Göteborg. Norconsult AB har en bred kompetens inom infrastruktur, arkitektur (husbyggnad, landskap och plan), VA, miljö, risk och säkerhet m.m. Företaget är certifierat enligt SS-En ISO 9001 och 14001.

Teknikområde Trafik har en mycket bred erfarenhet av att ta fram varierande trafikutredningar med flera olika komplexitetsnivåer, inriktningsnivåer och leveransmål. Teknikområde Trafik har en projektorganisation bestående ca 20 konsulter specialiserade på trafikutredningar. De är ett brett sammansatt team med gedigen trafikteknisk erfarenhet. Medarbetarna har stor erfarenhet av utredningar av olika slag. Bland annat utför vi trafikprognoser, kapacitetsstudier, trafiksimuleringar, kollektivtrafikutredningar, cykelutredningar, riskkonsekvensutredningar, bullerutredningar och tar fram utformningsförslag.

Beställare: Jessica Frebelius. Södertälje kommun

Uppdragsledare: Axel Nelstrand

Handläggare: Michael Sederlin

Handläggare: Vera Esaiasson

Hastighetsplan Mölnbo 2022

Dnr: WM-21-47

Fastställd av Vårdinge - Mölnbo kommunalnämnd 2022-04-26

Giltighetstid tills vidare.

Vårdinge - Mölnbo kommunalnämnd ansvarar för revidering vid behov.

Dokumentansvar: Gata och Trafik, Samhällsbyggnadskontoret

Innehållsförteckning

Bakgrund	4
Syfte	4
Metod	4
Analys och bearbetning	6
Länkoptimering	6
Nätanpassning	6
Förslag till hastighetsplan	6
Nulägesbeskrivning	7
Hastighet	8
Livsrumsanalys.....	9
Integrerat frirum	10
Mjuktrafikrum	10
Integrerat transportrum.....	11
Transportrum	11
Dimensionerande trafiksäkerhetssituation	12
Trafiknätsklass.....	12
Roll i uttryckningssystemet.....	14
Roll i kollektivtrafiksystemet	15
Kvalitetsbedömning	16
Länkoptimering	17
Nätanpassning.....	18
Systemanpassning	18
Kommunens förslag till ny hastighetsplan	19
Genomförande och behov av åtgärder	20
Ombyggnad för bättre acceptans av ny hastighet	20

Bakgrund

Från den 2 maj 2008 är det i Sverige möjligt att skylta hastigheten i steg om 10 km/tim, från 30 km/tim till 120 km/tim. Avsikten är att vägar och gator ska kunna användas effektivare och att det på sikt ska bli en tydligare koppling mellan gatans fysiska utformning och skyltad hastighet. Anpassningen av hastighetsgränserna är avsedd att ge ökad trafiksäkerhet – baserat på krockvåldsprincipen, ökad respekt och acceptans för hastighetsgränserna samt minskad miljöpåverkan.

I september 2016 gav regeringen den statliga myndigheten Trafikanalys i uppdrag att utreda förutsättningar för och konsekvenser av sänkt bashastighet i tätort, som i dagsläget är 50 km/tim. Regeringen skriver i sin uppdragsbeskrivning till Trafikanalys att ”effekterna av en sådan sänkning inte är fullt ut studerade, men bör kunna ge ökad trafiksäkerhet och trygghet, särskilt för oskyddade trafikanter. Lägre hastigheter hos bilarna kan även ge positiva effekter på luftkvalitet och minskat buller. Vid en sänkt hastighet i tätbebyggt område kan man samtidigt befara restidsförluster för den motordrivna trafiken

Syfte

Syftet med uppdraget har varit att ta fram ett förslag till nya hastighetsgränser för huvudvägnätet i Mölnbo tätort. Motivet till att genomföra en hastighetsöversyn är att få ett underlag som redovisar vilka hastighetsgränser, i steg om 10 km/tim, som ger högst trafiksäkerhet och trygghet, god tillgänglighet för samtliga trafikanter, samt minskad miljöpåverkan.

Metod

Arbetet med att ta fram en hastighetsplan för Mölnbo tätort följer den metodik som beskrivs i handboken *Rätt fart i staden*¹. Norconsult AB har genomfört inventering och nulägesbeskrivning, samt analyserna och tillsammans med en arbetsgrupp på Södertälje kommun tagit fram förslag till hastighetsplan.

Hastigheten har stor inverkan på trafiksäkerheten.² Den påverkar både risken att en olycka ska inträffa och konsekvenserna av en kollision. Vid lägre hastigheter är förarens möjlighet att reagera och hinna avvärja en olycka större. Reaktionssträckan och bromssträckan utgör tillsammans stoppsträckan, dvs den sträcka som passerats från det att föraren upptäckt en eventuell konflikt, till dess att föraren hunnit stanna fordonet. Vid 30 km/tim är stoppsträckan cirka 13 meter, medan den vid 50 km/tim är den dubbla.

Vilka skadeföljder en olycka får beror på det krockvåld som människan utsätts för. En lägre hastighet ger ett minskat krockvåld och med det blir det färre svåra och dödliga skador. Särskilt för oskyddade trafikanter är krockvåldet avgörande. De flesta människor klarar en kollision där hastigheten vid kollisionstillfället inte överstiger 20 km/tim. Nio av tio oskyddade trafikanter överlever att bli påkörda av en bil i 30 km/tim, vilket ungefär motsvarar ett fall från tre meters höjd. Vid 40 km/tim överlever sju av tio. Är hastigheten däremot 50 km/tim, vilket motsvarar ett fall från tio meters höjd, överlever bara två av tio olyckan. Därför bör hastigheterna inte överstiga

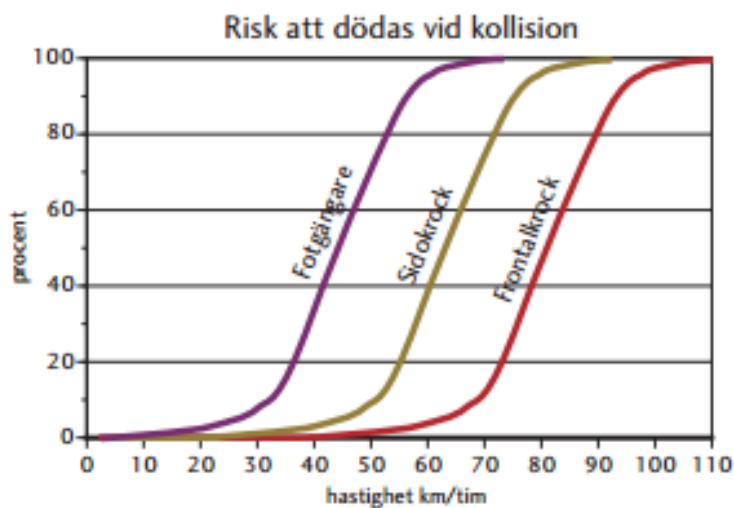
¹ För information kring metoden och bakgrund till beräkningar och gränsvärden se SKL och Vägverket (2008), *Rätt fart i staden – Hastighetsnivåer i en attraktiv stad*

² SKL och Vägverket (2008), *Rätt fart i staden – Hastighetsnivåer i en attraktiv stad*

30 km/tim i miljöer där oskyddade trafikanter och bilister blandas. Detta är bakgrunden till den dimensionerande trafiksäkerhetssituationen (DTSS) för GCM/bil-konflikter.

För bilister är risken att dö i kollisioner vid hastigheter under 50 km/tim låga. En modern bil klarar i regel av att skydda passagerarna vid en sidokollision i upp till 50 km/tim. Därför bör hastigheten i korsningar eller andra platser där det finns risk för sidokollisioner inte överstiga 50 km/tim. Detta är bakgrunden till den dimensionerande trafiksäkerhetssituationen (DTSS) för bil/bil-korsande kurs.

Bilarnas front har större deformationszon än sidorna och kan klara frontalkollisioner i upp till 70 km/tim. Därför bör 70 km/tim vara högsta hastighet då det finns risk för frontalkollisioner mellan fordon. Fasta föremål som smala stolpar och träd tränger långt in i förarhytten vid frontalkollision, och hastigheten bör därför vara högst 60 km/tim om risken ska likställas med frontalkollision med annan bil. Detta är bakgrunden till den dimensionerande trafiksäkerhetssituationen (DTSS) för bil/bil, möte respektive bil singel, fast hinder.



Figur 1 Krockvårdskurvan visar hur stor risken är att dödas vid påkörning för olika trafikanter. Bildkälla: SKL och Vägverket (2008), Rätt fart i staden – Hastighetsnivåer i en attraktiv stad

Fyra typer av DTSS används i metoden, där potentiella konflikter mellan oskyddade trafikanter och motorfordon ställer krav på lägst hastighet:

- Oskyddade trafikanter/bil-konflikter (gcm-trafikanter använder samma körbanor som motortrafiken och/eller det är tätare än 50 meter mellan övergångsställen/cykelöverfarter längs en sträcka)
- Bil/bil-korsande konflikter (gcm-trafikanter är separerade men det är tätt mellan motortrafikens korsningar (< 150 meter))
- Bil singel/fast hinder (gcm-trafikanter är separerade, det är inte tätt mellan motortrafikens korsningar, men fasta hinder vid körbanan)
- Bil/bil mötande kurs (gcm-trafikanter är separerade, det är inte tätt mellan motortrafikens korsningar, inga fasta hinder vid körbanan)

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

Figur 2 Hastighetsnivåns betydelse för trafiksäkerhet enligt Rätt fart i staden.

Analys och bearbetning

Analysen som har genomfört har skett i följande tre steg:

Länkoptimering

Det första analyskedet är länkoptimering. I detta steg optimeras varje länks hastighet utan hänsyn till omgivande länkar eller områden. Detta görs för att se vilken hastighetsnivå som är optimal för just denna länk. Resultaten av denna analys kan bli en relativt "plottrig" hastighetskarta med flera byten av hastighetsgräns efter varandra.

Nätanpassning

I nästa steg, nätanpassning, justeras de länkoptimerade hastigheterna för att bättre samspela med varandra och skapa ett mer sammanhängande nät. I detta skede testas samtliga hastighetsnivåer i steg om 10 km/tim.

Förslag till hastighetsplan

De nätanpassade hastigheterna bearbetades tillsammans med Södertälje kommuns arbetsgrupp. I detta skede justerades nätanpassningen så att alla länkar fick 30, 40 eller 60 km/tim.

Vårdinge - Mölnbo kommunaldelsnämnd har framfört ett önskemål om hastighetsbegränsning 40 km/tim på huvudvägnätet. Förslaget med 40 km/tim remitterades till vägghållaren, Trafikverket. Trafikverket avtog föreslagen hastighetsplan men tillstyrkte 40 och 60 k/tim. Efter yttranden justerades nätanpassningen så att alla länkar fick 30, 40 eller 50 km/tim.

Nulägesbeskrivning

Det första steget i hastighetsöversynen är en nulägesbeskrivning. Vid nulägesbeskrivningen klassificeras de studerade sträckorna efter

- skyltad hastighet
- livsrum
- dimensionerande trafiksäkerhetssituation
- trafiknätsklass
- roll i utryckningssystemet
- roll i kollektivtrafiksystemet

Informationen som ligger till grund för denna klassificering har insamlats vid platsbesök och från datakällor som NVDB, Trafikverkets kartlager och Transportstyrelsens register över lokala trafikförordningar.

Hastighetsutredningen avser de gator som visas i Figur 3. Figuren visar även de nummer som kopplar respektive länk till raderna i det kalkylark där analysen genomförts.



Figur 3: Länknummer för analyserade gator

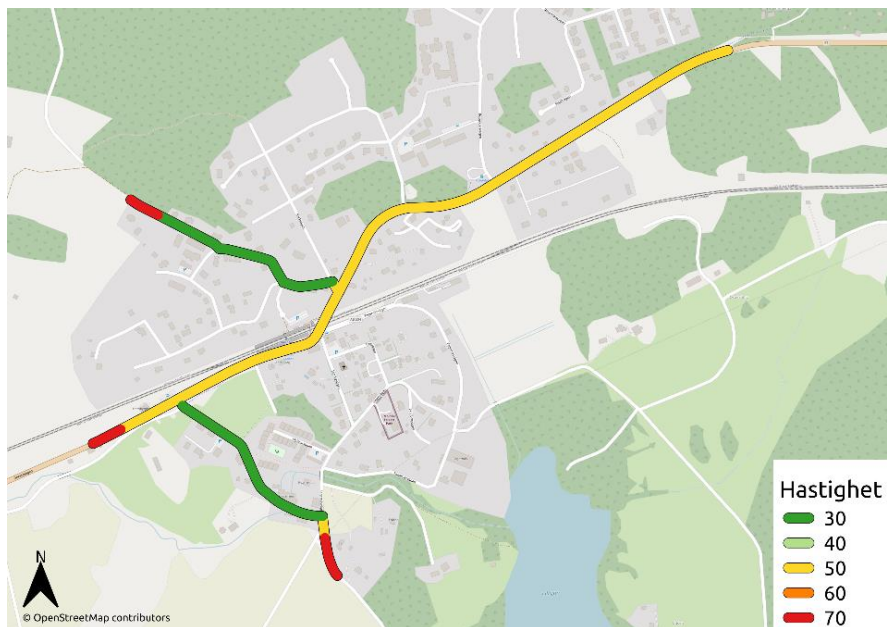
Väghållare för de studerade gatorna i området visas i Figur 4.



Figur 4: Väghållare för studerade gator

Hastighet

Kartan i Figur 5 visar studerade sträckors hastighet i NVDB.



Figur 5: Hastigheter angivna i NVDB

Utöver informationen i NVDB noterades den skyltade hastigheten vid platsbesök. Vid de länkar som befinner sig vid gränsen för tätbebyggt område skiljer sig, i vissa fall, dessa hastigheter från de som anges i NVDB. Skyltade hastigheter visas i Figur 6. Analysen lutar sig dock mot de hastigheter som finns redovisade i NVDB. Platser där NVDB och skyltning avviker från varandra framgår av Bilaga 1.



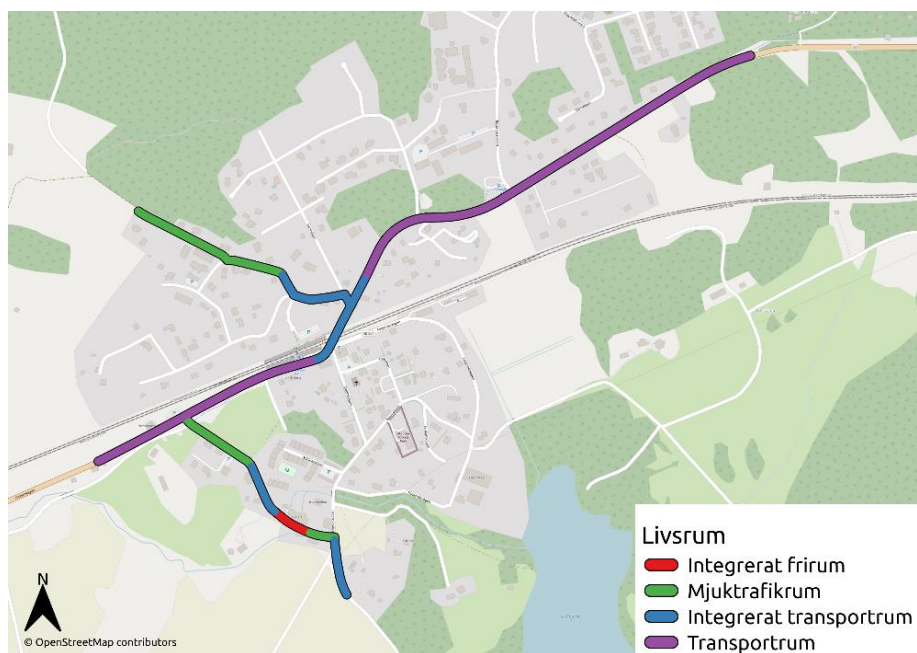
Figur 6: Observerade hastighetsgränser vid besök

Livsrumsanalys

I enlighet med Livsrumsmodellen tilldelas samtliga sträckor, platser och områden en benämning från följande klasser:

- Frirum
- Integrerat frirum
- Mjuktrafikrum
- Integrerat transportrum
- Transportrum

Kartan i Figur 7 redovisar hur varje sträcka har bedömts.



Figur 7: Rumsligt presentation av bedömda livsrum

Integrerat frirum

Det integrerade frirummet kännetecknas av prioritet för fotgängare och cyklister samt stor möjlighet för oskyddade trafikanter att röra sig fritt i ytan. Där krävs stor hänsyn av motorfordonstrafiken gentemot oskyddade trafikanter. Figur 8 visar exempel på integrerat frirum på Allévägen.



Figur 8: Exempel på integrerat frirum. Bild: Google maps

Mjuktrafikrum

I mjuktrafikrummet samspelar oskyddade trafikanter med motorfordonstrafiken. Här ska oskyddade trafikanters anspråk på att röra sig både längs med och tvärs över gatunätet tillgodoses. Trafikanter från de olika trafikslagen förväntas samspela. Figur 9 visar exempel på mjuktrafikrum på Skogstorpssvågen norr om Mölnbo station.



Figur 9: Exempel på mjuktrafikrum

Integrerat transportrum

I det integrerade transportrummet förväntas både oskyddade trafikanter och motorfordonstrafik förekomma och röra sig längs med trafiknätet. Länkarnas centrala funktion är en av transport, vilket ställer ökade krav på framkomlighet. Figur 10 visar exempel på integrerat transportrum vid pendeltågsstationen i centrala Mölnbo.



Figur 10: Exempel på integrerat transportrum

Transportrum

I transportrummet är oskyddade trafikanter separerade och rummet utgör del av transportnätet. Figur 11 visar exempel på transportrum vid Järnavägen nordöst om Mölnbo station.



Figur 11: Exempel på transportrum

Dimensionerande trafiksäkerhetssituation

Samtliga sträckor har även klassificerats efter den dimensionerande trafiksäkerhetssituationen (DTSS) utifrån vilken risk för konflikt som föreligger längs med respektive länk. Varje DTSS innebär en högsta accepterad hastighet utifrån ett trafiksäkerhetsperspektiv baserat på krockvåld och risk för allvarlig skada. De möjliga situationerna med tillhörande hastighet såsom de är beskrivna i Rätt fart i staden är:

1. Oseparerade motorfordonsmöten i rakt motgående riktning (bil-bil), 70 km/h
2. Fasta, oeftergivliga hinder inom 3 meters avstånd från körbana (bil-fast), 60 km/h
3. Motorfordonsmöten i vinkel (bil-kors), 50 km/h
4. Integrerad gång-, cykel- och motorfordonstrafik (bil-gc), 30 km/h

I Figur 12 nedan visas de identifierade situationerna.



Figur 12: Bedömd dimensionerande trafiksäkerhetssituation för studerade sträckor

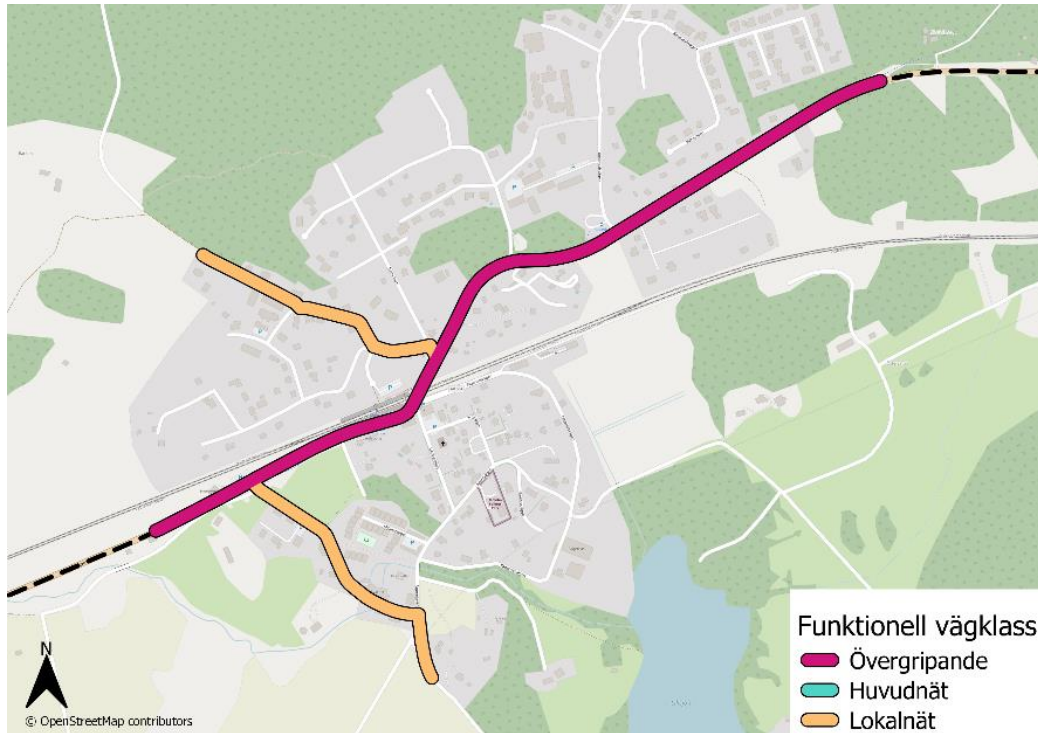
I STRADA redovisas två upphinnandeolyckor längs Järnavägen och ett fall där en cyklist har blivit prejad av buss 786 som trafikerar sträckan.

Trafiknätsklass

I nästa steg försågs varje länk med en trafiknätsklass. De olika varianterna är:

1. Övergripande nät
2. Huvudnät
3. Lokalnät

Med stöd av information om länkars funktionella väglklass i NVDB har sträckornas roll i trafiknätet klassificerats. Figur 13 visar att samtliga undersökta vägar förutom Järnavägen tillhör lokalnätet. Järnavägen i sin tur tillhör det övergripande vägnätet.



Figur 13: Sträckornas funktionella vägklass

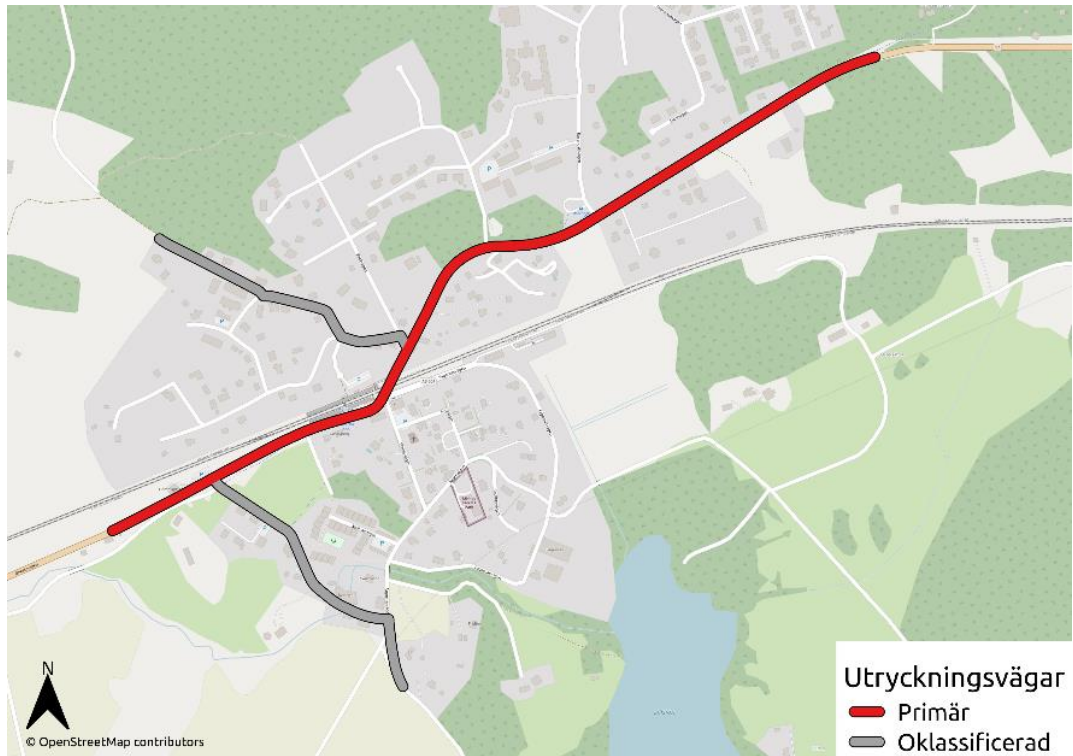
Metoden som presenteras i Rätt fart i staden rekommenderar även att funktionella förbindelser identifieras för sträckor som utgör del av det övergripande trafiknätet. Figur 14 visar kartdata över funktionellt prioriterade vägnät från Trafikverket. Det framgår att Järnavägen genom Mölnbo ingår i det funktionellt prioriterade vägnätet (FPV) för godstransporter och dagliga personresor.



Figur 14: Funktionellt prioriterat vägnät för övergripande vägnät

Roll i utryckningssystemet

Efter avstämning mot Södertälje kommun har Järnavägen bedömts tillhöra primär utryckningsväg, som redovisas i Figur 15 nedan.



Figur 15: Klassificering av utryckningsvägar för studerade sträckor

Roll i kollektivtrafiksystemet

Figur 16 visar klassificering av studerade sträckors roll i kollektivtrafiksystemet. Busslinje 786 trafikerar på Järnavägen mellan Gnesta och Järna. Linjen har ett fåtal avgångar under morgon och eftermiddagstid. I och med detta och att den går parallellt med pendeltågstrafiken på järnvägen har den framför allt antagits fungera som matatrafik och ifyllnadstrafik. Den har därför klassificerats som stombusstrafik snarare än regionbusstrafik trots att den i praktiken trafikerar mellan två regioner. I den sammanlagda bedömningen om lämplig hastighet så kommer bussens restid mellan Järna och Gnesta prioriteras lägre än övriga värden förbi Mölnbo tätort. Mellan tätorterna är pendeltåget allt jämt det snabbaste alternativet.



Figur 16: Klassificering av sträckans roll i kollektivtrafiknätet

Kvalitetsbedömning

Kvalitetsbedömning av nuläget görs utifrån flera parametrar. Dessa innefattar tillgänglighet för bil och kollektivtrafik och sträckornas karaktär, trygghet och trafiksäkerhet. Kvaliteten i samtliga parametrar bedöms på en tregradig skala med värden god, mindre god och låg. De indata som används till kvalitetsbedömningen visas i Tabell 1 och har presenterats geografiskt tidigare i denna rapport. Det totala antalet avvikelser summeras för varje sträcka och för nätet som helhet. Kvalitetsbedömning av nuläge enligt Rätt fart i staden redovisas i Tabell 2.

Tabell 1: Indata för bedömning av nuläge

Nr	Namn	Typ	Hastighet			Livsrum		DTSS		Trafiknät			Uppmätta och upplevda störningar			
			Befintlig	Väggar	Golv	Sträcka	Punkt	Bil	Koll	Utryckning	Trygghet	TS	Luftkvalitet	Buller	Hastighet	Annat
1	Backvägen	Sträcka	30	IT	IT	GC	2 st Bil-kors	Lokalnät								
2	Backvägen	Sträcka	30	M	M	GC	1 st Bil-kors	Lokalnät								
3	Backvägen	Sträcka	30	M	IF	GC		Lokalnät								
4	Backvägen	Sträcka	70	M	IF	GC		Lokalnät								
5	Järnavägen	Sträcka	50	T	T	Bil-möte	t Bil-kors 3 st	Övergripande	Stombuss	Primär		3LS	nära gräns			
6	Järnavägen	Plats	50	IT	IT	Bil-kors	t Bil-kors 1 st	Övergripande	Stombuss	Primär			nära gräns			
7	Järnavägen	Sträcka	50	T	T	Bil-möte	t GC 1 st Bil-k	Övergripande	Stombuss	Primär			nära gräns			
8	Allévägen	Sträcka	30	M	M	GC		Lokalnät								
9	Allévägen	Sträcka	30	IT	IT	GC		Lokalnät								
10	Allévägen	Plats	30	IF	IF	GC		Lokalnät								
11	Allévägen	Sträcka	30	M	M	GC		Lokalnät								
12	Kvarnvägen	Sträcka	70	IT	M	GC	1 st Bil-kors	Lokalnät								

Tabell 2: Kvalitetsbedömning av nuläge

Nr	Namn	Livsrum		Hastighet	Tillgänglighet		Karaktär	Trygghet	TS	Miljö		Kvalitetsavvikelser		
		Väggar	Golv		Bil	Koll				Utr	Luft	Buller	Röda	Gula
	Summa											8	7	
1	Backvägen	IT	IT	30	God	-	God	God	God	-	Mindre god	0	1	
2	Backvägen	M	M	30	God	-	God	God	God	-	-	0	0	
3	Backvägen	M	IF	30	God	-	God	God	God	-	-	0	0	
4	Backvägen	M	IF	70	God	-	Låg	Låg	Låg	-	-	3	0	
5	Järnavägen	T	T	50	Mindre god	God	-	-	God	-	Mindre god	0	2	
6	Järnavägen	IT	IT	50	Mindre god	God	Primär	God	God	God	-	Mindre god	0	2
7	Järnavägen	T	T	50	Mindre god	God	Primär	-	-	God	-	Mindre god	0	2
8	Allévägen	M	M	30	God	-	God	God	God	-	-	0	0	
9	Allévägen	IT	IT	30	God	-	God	God	God	-	-	0	0	
10	Allévägen	IF	IF	30	God	-	Låg	Låg	God	-	-	2	0	
11	Allévägen	M	M	30	God	-	God	God	God	-	-	0	0	
12	Kvarnvägen	IT	M	70	God	-	Låg	Låg	Låg	-	-	3	0	

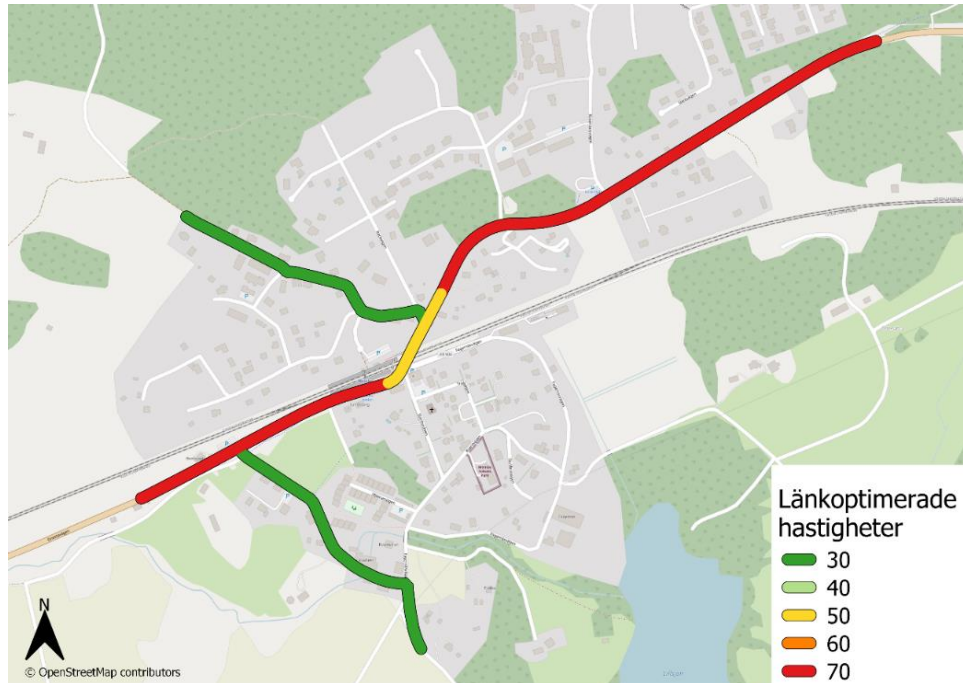
Antal kvalitetsavvikelser av typ mindre god och låg visas även geografiskt per sträcka i Figur 17. Totalt resulterar kvalitetsbedömningen av nuläget i sju fall av gula kvalitetsavvikelser och åtta röda kvalitetsavvikelser. Röda kvalitetsavvikelser berör i detta fall främst avvikelser av typerna karaktär, trygghet och trafiksäkerhet på de sträckor som klassificerats som mjuktrafikrum eller integrerat frirum. Gula kvalitetsavvikelser berör i sin tur tillgängligheten för biltrafik längs Järnavägen där hastighetsgränsen understiger 70 km/tim. Men information från bullerkartor tillhandahållna av Södertälje kommun (redovisade i Bilaga 2) resulterar även i kvalitetsavvikelser med avseende på bullernivåer för vissa länkar.



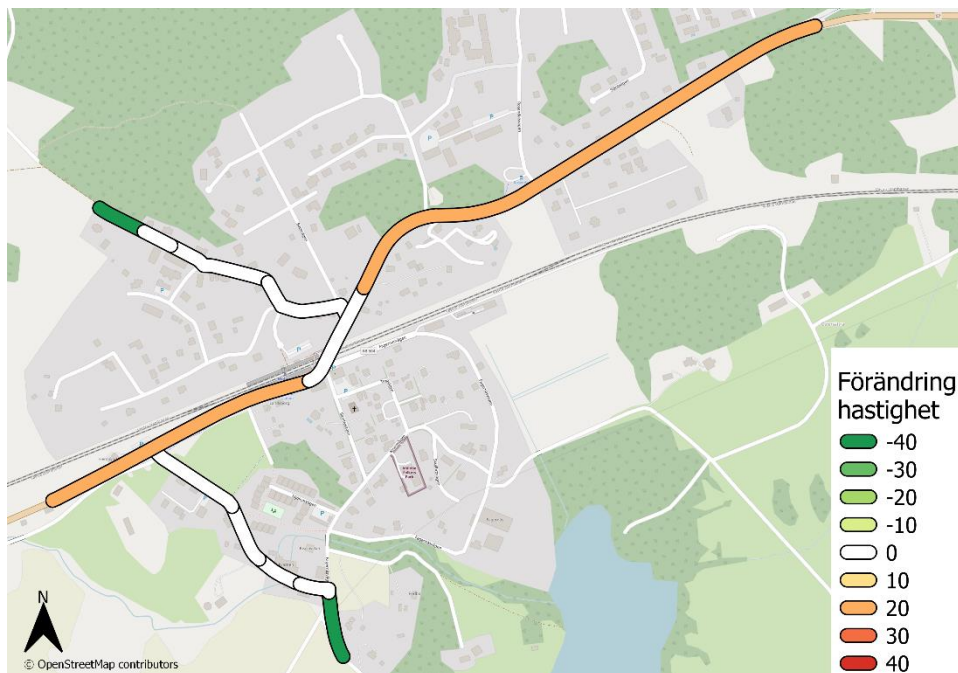
Figur 17: Antal röda (vänster) respektive gula (höger) kvalitetsavvikelser per länk

Länkoptimering

Vid länkoptimering säkerställs i första hand att antal avvikelser med låg standard minimeras och i andra hand avvikelser med mindre god standard. I de fall där flera möjliga hastigheter innebär samma antal avvikelser väljs den högre hastigheten. De reviderade hastigheterna efter länkoptimering redovisas i Figur 18. Den förändring de optimerade hastigheterna innebär gentemot nuvarande hastighet visas i Figur 19.



Figur 18: Hastigheter efter länkoptimering



Figur 19: Förändring mot befintliga hastigheter efter länkoptimering

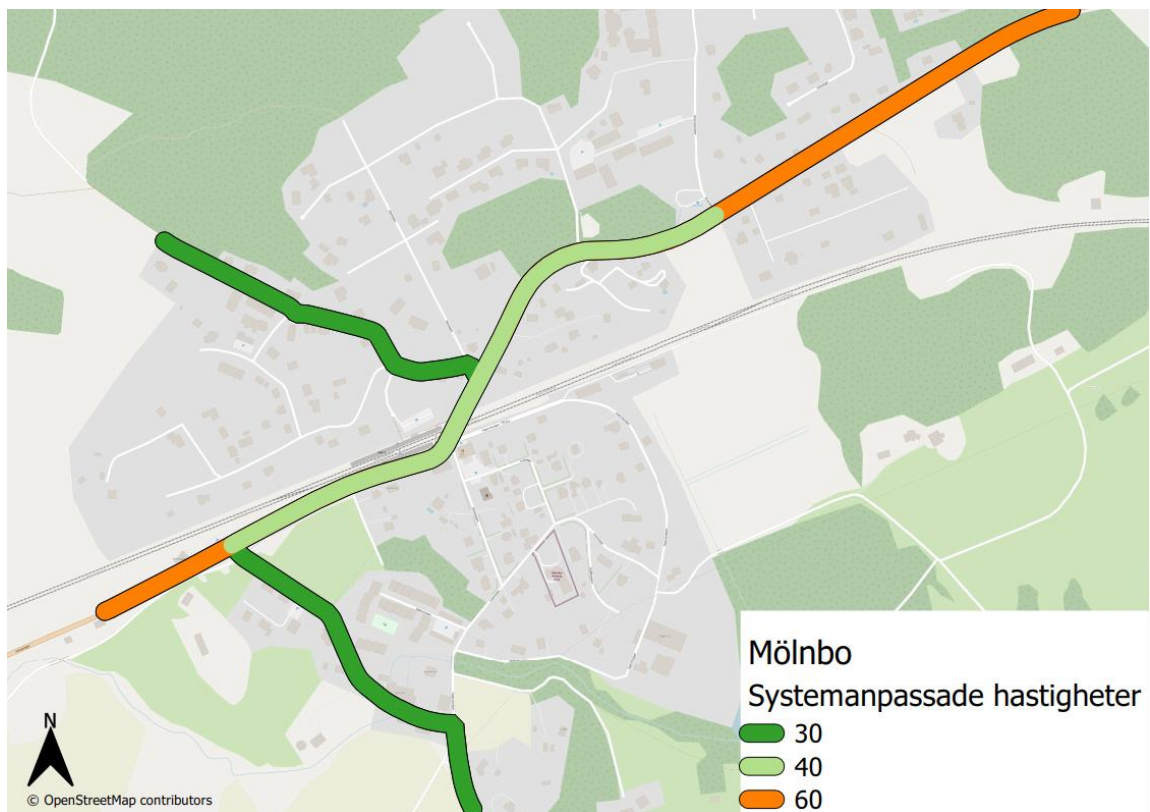
Nätanpassning

Vid nätanpassningen justeras de länkoptimerade hastigheterna för att undvika plottrigheten i systemet och uppnå enhetlighet för sträckor, platser och områden av likartad karaktär. Detta steg har inte medfört några avvikelser från de optimerade hastigheterna.

Systemanpassning

Det finns en vilja att förändra hastighetsskalan från nuvarande med steg på 10 km/tim till en med steg om 20 km/tim från och med 40 km/tim. En sådan förändring medför avvikelser från de optimala hastigheterna metoden resulterar i. Det sista steget i hastighetsutredningen enligt metoden som presenteras i Rätt fart i staden är därför en systemanpassning.

Vid systemanpassningen korrigeras de hastigheter metoden hittills har resulterat i för att överensstämja med dessa nya nivåer. Då hastigheterna avviker från de optimala, och kommunala synpunkter tagits med, kan systemanpassningen medföra att det totala antalet avvikelser i nätet ökar. Någon sådan ökning skedde inte i detta fall. De hastigheter som resulterar ur samtliga steg i metoden redovisas i Figur 20.

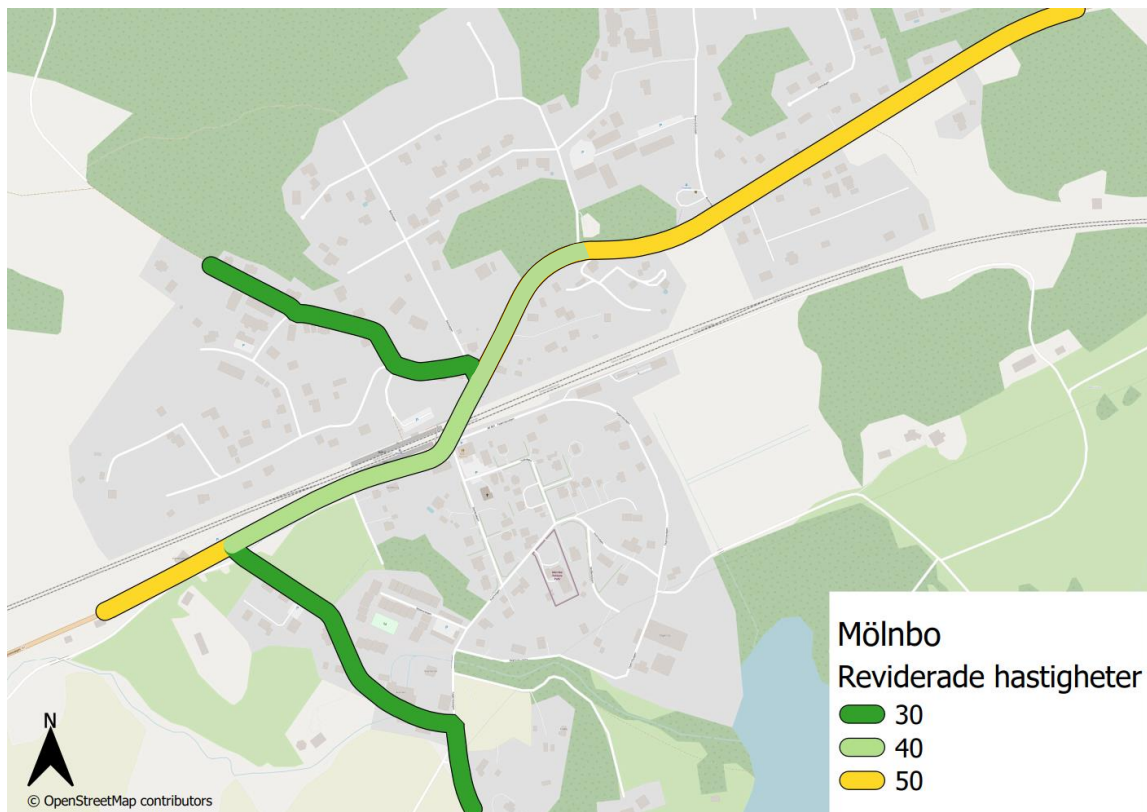


Figur 20: Hastigheter efter systemanpassning

Kommunens förslag till ny hastighetsplan

Efter politisk beredning av hastighetsplan har det framkommit att viljan är att väg 57, Järnavägen genom tätbebyggt område ska hastighetsregleras till lägre hastighet, gärna 40 km/h. Motivet till det är att ge bättre förutsättningar för bland annat skolbarn att korsa vägen. Förslaget remitterades externa remissinstanser. Trafikverket, Trafikförvaltningen, Polismyndigheten och LRF kommungrupp har inkommit med yttranden i samrådsförfarandet.

Trafikverket tillstyrker hastighetssänkningen till 40 km/h förbi stationen, från Allévägen till Skolvägen, och en höjning till 60 km/h på övrig sträcka av Järnavägen. Kommunalsnämnden har valt att prioritera trafiksäkerhet och att minimera externa störningar. Därför bibehålls 50 km/h som högsta hastighet i aktuella områden. Följaktligen ser förslag till hastighetsplan ut enligt nedan.



Figur 21 Hastigheter anpassade till remissinstanser

Genomförande och behov av åtgärder

För att förslaget till hastighetsplan ska få önskvärd effekt bör fler åtgärder än omskyltning genomföras. Inom uppdraget har ingen detaljstudie av åtgärder genomförts av sträckor eller särskilda punkter då Södertälje kommun inte är väghållare. Det kan handla dels om trafiksäkerhetshöjande åtgärder vid övergångsställen och cykelpassager, dels om ombyggnader av gaturum för att skapa en bättre acceptans och efterlevnad av nya hastighetsgränser.

Ombyggnad för bättre acceptans av ny hastighet

Att enbart skylta om hastigheten räcker inte alltid för att få önskvärd effekt. Gaturummet behöver också ha en karaktär som samspelar med hastighetsnivån för att trafikanterna ska acceptera att färdas i enlighet med skyltad hastighet.

Trafikverket har i sitt yttrande även påpekat att enbart omskyltning av vägen inte behöver vara tillräcklig för att sänka hastigheterna på aktuella vägar. I ett senare skede så kan fysiska åtgärder övervägas för att komplettera beslutade hastigheter.