

KOMMUNSTYRELSENS FÖRVALTNING
SAMHÄLLSBYGGNADSKONTORET

MISSIV

MISSIV

**Förslag till svar på yttrande om hastighet på väg 56, TRV
2020/18016, 2020/892****BAKGRUND**

Väg 56 sträcker sig från väg Södermanlands länsgräns vid Stora Tjärbruket till Uppsala länsgräns. Vägen ingår i det funktionellt prioriterade vägnätet för godstransporter, långväga personresor, dagliga personresor samt kollektivtrafik. Vägen ingår i utpekade vägnät för rekommenderad färdväg för farligt gods. Det finns trafiksäkerhetskameror på sträckan.

Nollvisionen är grunden för trafiksäkerhetsarbetet i Sverige och är fastställd genom beslut i riksdagen. Den är ett etiskt förhållningssätt, men utgör också en strategi för att forma ett säkert vägtransportsystem. I Nollvisionen slås fast att det är oacceptabelt att vägtrafiken kräver människoliv. Trafiksäkerhetsarbetet i dess anda innebär att vägar, gator och fordon ska anpassas till människans förutsättningar så att ingen på sikt dödas eller skadas allvarligt i vägtrafiken. Ansvar för säkerheten delas mellan de som utformar och de som använder vägtransportsystemet.

Trafikverkets anpassning av hastighetsgränserna till vägarnas utformning innebär att vägar utan mittseparering med måttlig eller betydande trafik ska ha högsta tillåtna hastighetsbegränsning 80 km/h samt att åtgärder för höjda hastighetsgränser genomförs utmed det utpekade funktionellt prioriterade vägnätet. Dessa anpassningar är ett viktigt bidrag till arbetet med att nå nollvisionen.

Väg 56 Sala – Heby finns med i gällande nationell plan. Sträckan är planerad för ombyggnation till väg med mittseparering och beräknas öppna för trafik 2027. Hastighetssänkning föreslås för, mellan väg 794 (Sala stadsgräns) och Uppsala länsgräns. Längden på sträckan som föreslås få sänkt hastighet är 10 km lång och trafikmängden beräknas, år 2025, vara ca 9900 fordon per dygn.

FÖRÄNDRING

Inom Sala kommun börjar väg 56 vid kommungränsen i söder mot Västerås och slutar vid kommungränsen i öster mot Heby. I dagsläget har väg 56 fyra olika hastigheter.

- 100 km/h från kommungränsen i söder till strax innan cirkulationsplats Sörskogsleden.
- 70 km/h från strax innan cirkulationsplats Sörskogsleden till strax söder om cirkulationsplats Stockholmsvägen.

Kommunstyrelsens förvaltning
Samhällsbyggnadskontoret

- 50 km/h från strax söder cirkulationsplatsen Stockholmsvägen till Sala stadsgränsen i öster.
- 90 km/h från Sala stadsgräns till kommungränsen Heby.

Trafikverket föreslår att endast sträckan Sala stadsgräns till Heby kommungräns kommer få förändrad hastighet.

- 80 km/h från Sala stadsgräns till kommungräns Heby.

Dessa föreskrifter träder i kraft den 1 december 2020, då Trafikverkets föreskrifter (TRVTFS 2012:59) om hastighetsbegränsning på väg 56 i Västmanlands län ska upphöra att gälla

KONSEKVENSER

Sträckan Sala stadsgräns till Heby kommungräns uppfyller inte den standard som krävs för den nuvarande hastighetsbegränsningen 90 km/h. Hastigheten föreslås därför vara 80 km/h i avvaktan på ombyggnationen som planeras år 2024-2026. Efter avslutad byggnation kommer hastigheten att höjas till 100 km/h

FÖRSLAG TILL BESLUT

Samhällsbyggnadskontoret föreslår

Sala kommun har ingen erinran mot den föreslagna hastighetsförändringen.

Anders Almroth
Samhällsbyggandskontorschef

Åsa Kling
Samhällsteknisk enhetschef

Sara Nässing

Från: noreply@trafikverket.se
Skickat: den 12 juni 2020 09:22
Till: Kommun Info
Ämne: Förslag till nya föreskrifter för väg 56, Västmanlands län
Bifogade filer: Trafikföreskrift - forslag.pdf; Konsekvensutredning till forslag om hastighetsföreskrift på väg 56.pdf

Ärendenummer	Datum
TRV 2020/18016	2020-06-12

SALA KOMMUN	
Kommunstyrelsens förvaltning	
Ink.	2020 -06- 12
Diarienumr	2020/892-1
Dpb:	

**Mottagare**

Enligt sändlista

Denna remiss gäller förslag till nya föreskrifter för väg 56, Västmanlands län samt upphävande av Trafikverkets föreskrifter (TRVTFS 2012:59) om hastighetsbegränsning på väg 56 i Västmanlands län. Remissen omfattar konsekvensutredning samt förslag till föreskrifter.

Remissvar

Eventuella synpunkter ska ha kommit in senast den 18 september 2020. Var vänlig ange Trafikverkets diarienummer TRV 2020/18016.

[Klicka för att svara](#)

Mohamad Khedro

Trafikverket Region Öst

Bilagor

Förslag till föreskrifter
 Konsekvensutredning

[Länktill karta](#)

Sändlista


Eskilstuna kommun
Handelskammaren Mälardalen
Heby kommun
Kollektivtrafikmyndigheten Västmanland
Kungsörs kommun
Länsstyrelsen i Västmanlands län
Motormännen
NTF
Polisregion Mitt
Regelrådet
Region Västmanland
Riksförbundet Enskilda Vägar
Sala kommun
Svensk Kollektivtrafik
Svenska Naturskyddsföreningen
Svenska Taxiförbundet
Sveriges Bussföretag
Sveriges MotorCyklister
Sveriges Åkeriföretag
Västerås stad

Trafikverket

Texttelefon: 010-123 50 50

Box 1140

Telefon: 0771 - 921 921

Direkt: +46 10-123 24 18 

631 80 ESKILSTUNA

trafikverket@trafikverket.se

Epost:
mohamad.khedro@trafikverket.se

Besöksadress: Tullgatan 8,
ESKILSTUNA

www.trafikverket.se

**Trafikverkets föreskrifter
om hastighetsbegränsning på väg 56 i Västmanlands län;**

TRVTFS :

beslutade den

Trafikverket föreskriver följande med stöd av 3 kap. 17 § fjärde stycket trafikförordningen (1998:1276).

I stället för hastighetsbegränsning enligt 3 kap. 17 § tredje stycket trafikförordningen (1998:1276) ska den högsta tillåtna hastigheten på väg 56 i Västmanlands län vara enligt följande.

Vägsträcka mellan	och	km/tim
Södermanlands länsgräns	väg E20 Kungsör Syd	80
450 meter norr om väg 559 Kvicksund	300 meter norr om väg 554 Västjädra	90
250 meter norr om Returvägen cirkulationsplats Hökåsen	Sörskogsleden Sala	100
väg 794 Sala	Uppsala länsgräns	80

Dessa föreskrifter träder i kraft den 1 december 2020, då Trafikverkets föreskrifter (TRVTFS 2012:59) om hastighetsbegränsning på väg 56 i Västmanlands län ska upphöra att gälla.

På Trafikverkets vägnar

LENA ERIXON

Mats Sandgren
(Verksamhetsområde Planering)

Konsekvensutredning till förslag om hastighetsföreskrifter på väg 56, Västmanlands län enligt förordningen (2007:1244) om konsekvensutredning vid regelgivning

Innehållet i denna konsekvensutredning regleras av Förordning (2007:1244) om konsekvensutredning vid regelgivning¹.

Trafikverket föreslår nya hastighetsföreskrifter på väg 56 i Västmanlands län och befintlig föreskrift TRVTF5 2012:59 kommer då att upphävas.

Väg 56 sträcker sig från väg Södermanlands länsgräns vid Stora Tjärbruket till Uppsala länsgräns.

Vägen ingår i det funktionellt prioriterade vägnätet för godstransporter, långväga personresor, dagliga personresor samt kollektivtrafik. Vägen ingår i utpekade vägnät för rekommenderad färdväg för farligt gods. Det finns trafiksäkerhetskameror på sträckan.

Nollvisionen är grunden för trafiksäkerhetsarbetet i Sverige och är fastställd genom beslut i riksdagen. Den är ett etiskt förhållningssätt, men utgör också en strategi för att forma ett säkert vägtransportsystem. I Nollvisionen slås fast att det är oacceptabelt att vägtrafiken kräver människoliv. Trafiksäkerhetsarbetet i dess anda innebär att vägar, gator och fordon ska anpassas till människans förutsättningar så att ingen på sikt dödas eller skadas allvarligt i vägtrafiken. Ansvar för säkerheten delas mellan de som utformar och de som använder vägtransportsystemet.

Trafikverkets anpassning av hastighetsgränserna till vägarnas utformning innebär att vägar utan mittseparering med måttlig eller betydande² trafik ska ha högsta tillåtna hastighetsbegränsning 80 km/tim samt att åtgärder för höjda hastighetsgränser genomförs utmed det utpekade funktionellt prioriterade vägnätet. Dessa anpassningar är ett viktigt bidrag till arbetet med att nå nollvisionen.

Bakgrunden till förslaget utgår från Trafikverkets uppdrag och arbete med att fortsätta anpassa hastighetsgränserna till vägarnas utformning. Förslaget var en del i en bred remiss som skickades ut till länsplaneupprättare, kommuner m.fl. under 2016. Efter det har vissa revideringar skett för att uppnå minskad plottrighet. Mer information om denna remiss samt Trafikverkets sammanfattande kommentarer till inkomna remissyttranden: <https://www.trafikverket.se/resa-och-trafik/Trafiksakerhet/Din-sakerhet-pa-vagen/Hastighetsgranser-pa-vag/andradehastighetsgranser/remiss-for-anpassning-av-hastighetsgranserna-pa-vagarna/>

Referenshastigheten på en väg eller del av väg bestäms av olika faktorer vilka framgår av Vägars och gators utformning, VGU. Enligt Trafikverkets riktlinjer ska vägar som saknar mittseparering ha hastigheten 80 km/tim eller lägre.

Väg 56 Sala – Heby finns med i gällande nationell plan. Sträckan är planerad för ombyggnation till väg med mittseparering och beräknas öppna för trafik 2027.

Hastighetssänkning föreslås för delsträcka 4, mellan väg 794 Sala och Uppsala länsgräns. Längden på sträckan som föreslås få sänkt hastighet är 10 km lång och trafikmängden beräknas, år 2025, vara ca 9900 fordon per dygn.

Överensstämmelse med EU-rätten

Förslaget är av nationell karaktär och överensstämmer med de skyldigheter som följer av Sveriges anslutning till Europeiska Unionen.

¹ <https://www.riksdagen.se/sv/dokument-lagar/dokument/svensk-forfattningssamling/forordning-20071244-om-konsekvensutredning-vid-sfs-2007-1244>

² Med måttlig och betydande trafik avses i detta sammanhang vägar med en årsmedeldygnstrafik på 2000 fordon eller mer per dygn år 2025



Sammanfattning

Trafikverket arbetar systematiskt för att nå nollvisionen. Den föreslagna hastighetsförändringen motiveras av att den bidrar till ökad trafiksäkerhet på den aktuella sträckan och i detta fall är nyttorna för trafiksäkerhet är överordnat konsekvenserna för tillgänglighet enligt Trafikverkets bedömningar. Dessutom leder hastighetsanpassningen till minskad miljöpåverkan (utsläpp av växthusgaser samt buller) från vägtrafiken.

Informationsinsatser och ikraftträdande

Föreskrifterna föreslås träda i kraft den 2020-12-01.

Trafikverkets bedömning är att det inte finns behov av att ta särskild hänsyn när det gäller tidpunkten för föreskrifternas ikraftträdande.

Föreskrifterna kungörs i Svensk trafikföreskriftssamling, STFS, som innehåller trafikföreskrifter enligt förordningen (2007:231) om elektroniskt kungörande av vissa trafikföreskrifter. STFS finns i den rikstäckande databasen, RDT.

Datum:2020-06-04

.....
Philiph Öhrman
Trafikingenjör

Bilagor

Bilaga 1

Information om bakgrund, konsekvenser, effekter mm

Övriga bilagor:

Kartor

Förslag till trafikföreskrift

Bilaga 1

Bakgrund till föreslagen föreskrift

Trafikverket vill med regleringen uppnå att hastighetsbegränsningen ska överensstämma med vägens utformning. Avsaknad av mötesseparering innebär en förhöjd risk för mötesolycka med svår skadeföljd och 80 km/tim är den maximala hastighetsnivå där två personbilar av högsta säkerhetsstandard klarar en kollision utan allvarliga konsekvenser. Därför sänks hastighetsgränsen till 80 km/tim på vägar med måttlig eller betydande trafik³ som saknar fysisk mittseparering.

Sänkningen på delsträcka 4 är tillfällig i avvaktan på beslutad ombyggnation. När delsträckan byggts om år 2027 kommer hastigheten att höjas till 100 km/tim.

Delsträcka 4 i förslaget uppfyller inte den standard som krävs för den nuvarande hastighetsbegränsningen 90 km/tim. Hastigheten föreslås därför vara 80 km/tim i avvaktan på ombyggnationen som planeras år 2024-2026. Efter avslutad byggnation kommer hastigheten att höjas till 100 km/tim. Utöver detta har även vissa redaktionella ändringar gjorts som inte påverkar föreskriften i sak.

Trafikverket planerar att under år 2020-2021 installera ytterligare trafiksäkerhetskameror utmed sträckan St Sundby-Kungsör, utöver de mätplatser som finns idag, för att säkra hastigheten.

Förslag till hastighetsbegränsningar

Förslag på hastighetsbegränsningar, förändrade eller oförändrade, för hela vägen redovisas i tabellen.

#	Sträcka	Sträckans totala längd (km)	Justeringens totala längd (km)	Hastighet (km/tim)	Ny hastighet (km/tim)
1	Södermanlands länsgränsväg E20 Kungsör Syd			80	80
2	450 meter norr om väg 559 Kvicksund-300 meter norr om väg 554 Västjädra			90	90
3	250 meter norr om Returvägen cirkulationsplats Hökåsen-Sörskogsleden, Sala			100	100
4	väg 794 Sala-Uppsala länsgräns	10	10	90	80

Sänkningen till 80 km/tim på delsträcka 4 är tillfällig. När vägen har byggts om år 2027 kommer hastigheten att höjas till 100 km/tim.

Förslaget resulterar i ökad restid för fordon som får framföras i högsta tillåtna hastighet. Restiden ökar teoretiskt med 50 sekunder.

Observera att nedan beskrivna kostnader och konsekvenser utgår från hela föreskriften.

Lokala trafikföreskrifter

Förslaget gäller endast Trafikverkets hastighetsföreskrifter. Det kan finnas lokala trafikföreskrifter om hastighet eller tättbebyggt område utmed vägen som påverkar hastighetsbegränsningen lokalt och flödet av fordon utmed vägen. I samband med aktuellt förslag har Trafikverket för avsikt att se över delsträckorna för att minska plottrigheten⁴ och, om så är aktuellt, ansöka till beslutande myndighet om förändring. Sådan fördjupning sker separat.

³ Med måttlig och betydande trafik avses i detta sammanhang vägar med 2000 fordon per dygn eller mer år 2025

⁴ Med plottrighet menas här när hastighetsbegränsningen återkommande höjs/sänks på en begränsad sträcka

Alternativa lösningar

Finansiering för ombyggnation med mittseparering finns nuvarande nationell plan. Men eftersom ombyggnationen dröjer anpassas hastigheten till vägens utformning. Den utformning och trafikering som sträckan har innebär att de föreslagna hastighetsgränserna måste införas.

Väg 56 är en nationell väg och det är därmed regeringen som i nationell transportplan beslutar om när vägen ska prioriteras för ombyggnation. Vägen är finansierad i gällande nationell plan för transportsystemet.

Kostnader som regleringen medför

De föreslagna föreskrifterna resulterar i något ökade samhällsekonomiska kostnader i form av längre restider. De föreslagna föreskrifterna resulterar i samhällsekonomiska nyttor av framförallt ökad trafiksäkerhet i kombination med lägre utsläpp av CO₂ och minskade fordonskostnader.

Vilka som berörs av regleringen

Alla som färdas i fordon som får köra i skyltat hastighet på berörd sträcka och andra som vistas eller verkar i närheten berörs av regleringen. Se vidare under rubriken "Effekter som regleringen medför".

Effekter som regleringen medför

Hastighetssänkningen utförs i syfte att förbättra trafiksäkerheten och sträva mot Nollvisionen samt gällande etappmål genom att minska risken för att trafikanter dödas eller skadas allvarligt. Trafiksäkerhet och miljö är ramvillkor för tillgänglighet, vilket innebär att tillgänglighet inte får leda till dålig trafiksäkerhetsstandard eller stor miljöpåverkan.

Trafiksäkerhet

Hastighetssänkningen är en trafiksäkerhetsåtgärd vilket innebär att risken att dödas eller skadas allvarligt utmed vägen kommer att minska. Risken att dödas minskar med ungefär 40% om en mötesolycka sker i 80 km/tim istället för 90 km/tim.

Tillgänglighet

Hastighetssänkningen kommer att ge något ökad restid för huvudsakligen persontrafik. Hastighetens påverkan på restid finns att läsa om här: <https://www.trafikverket.se/resa-och-trafik/Trafiksakerhet/Din-sakerhet-pa-vagen/Hastighetsgranser-pa-vag/Nya-hastighetsgranser/Hastighet-och-restid/>. Restiden på sträckan beräknas öka med 50 sekunder/mil för personbilar, bussar och lätta lastbilar.

Sträckan trafikeras av buss i linjetrafik. Konkurrenskraften för buss jämfört med bil blir oförändrad eftersom hastighetssänkningen gäller bägge fordonsslag.

Föreskriften kommer att innebära att tunga lastbilar får köras i samma hastighet som bilar och bussar vilket ger bättre flyt i trafiken och minskar antalet omkörningar.

Sänkningar av hastighetsgränser på lågtrafikerade vägar kan vara mer motiverade, ur ett samhällsekonomiskt perspektiv, än väginvestering för högre hastighetsgränser. Detta kan dock skilja sig från plats till plats

Miljö

En hastighetssänkning på 10 km/tim ger en sänkning av bullernivån med 1-2 dBA (schablonvärde), på 20 km/tim ger en sänkning av bullernivån med 2-3 dBA (schablonvärde).

En hastighetssänkning från 90 km/tim till 80 km/tim ger en sänkning av utsläpp av koldioxid från ungefär 110 till ungefär 98 g CO₂ /km (för genomsnittlig personbil 2025).

På aktuell sträcka innebär det en minskning med ca 141 kg CO₂ per år per kilometer (år 2025).

Konsekvenser om regleringen inte kommer till stånd

Om föreslagen reglering av hastighetsbegränsningen inte görs på sträckan så är hastigheten inte anpassad till vägens utformning vilket innebär att trafiksäkerheten utmed sträckan inte uppnås.

