

KOMMUNSTYRELSENS FÖRVALTNING
SAMHÄLLSBYGGNADSKONTORET

MISSIV

MISSIV

Förslag till svar på yttrande om hastighet på väg 70, Uppsala län,
TRV 2020/17811, 2020/893**BAKGRUND**

Trafikverket föreslår nya hastighetsföreskrifter på väg 70 i Uppsala län och befintlig föreskrift TRVTFS 2018:26 kommer då att upphävas.

Väg 70 sträcker sig från väg E18 Enköping till Västmanlands länsgräns vid Skarpbo. 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.

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/h eller lägre. Det finns inga ombyggnadsplaner för den aktuella sträckan på väg 70 i gällande nationell plan.

FÖRÄNDRING

Hastighetssänkning föreslås för sträckan, mellan 90 meter söder om väg 254 Albäck och 1200 meter norr om väg 509 Mosta. Längden på sträckan som föreslås få sänkt hastighet är 3 km lång och trafikmängden beräknas, år 2025, vara ca 5700 fordon per dygn.

Kommunstyrelsens förvaltning
Samhällsbyggnadskontoret

KONSEKVENSER

En hastighetssänkning på 10 km/h ger en sänkning av bullernivån med 1-2 dBA (schablonvärde) på 20 km/h ger en sänkning av bullernivån med 2-3 dBA (schablonvärde). En hastighetssänkning från 90 km/h till 80 km/h 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 42 kg CO₂ per år per kilometer (år 2025).

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 09:31
Till: Kommun Info
Ämne: Förslag till nya föreskrifter för väg 56, Uppsala län
Bifogade filer: Trafikföreskrift - forslag.pdf; Konsekvensutredning till forslag om hastighetsföreskrift på väg 56 Uppsala.pdf

SALA KOMMUN	
Kommunstyrelsens förvaltning	
Ink.	2020 -06- 12
Diariennr	2020/894-1
Dpb:	

Ärendenummer	Datum
TRV 2020/17693	2020-06-12

**Mottagare**

Enligt sändlista

Denna remiss gäller förslag till nya föreskrifter för väg 56, Uppsala län samt upphävande av Trafikverkets föreskrifter (TRVTFS 2016:52) om hastighetsbegränsning på väg 56 i Uppsala 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 2020/17693.

[Klicka för att svara](#)

Mohamad Khedro

Trafikverket Region Öst

Bilagor

Förslag till föreskrifter
 Konsekvensutredning

[Länktill karta](#)**Sändlista**

Gävle kommun
Handelskammaren i Uppsala län
Heby kommun
Kollektivtrafikförvaltningen UL
Länstyrelsen i Uppsala län
Motormännen
NTF
Polisregion Mitt
Regelrådet
Region Uppsala
Riksförbundet Enskilda Vagnar
Sala kommun
Svensk Kollektivtrafik
Svenska Naturskyddsföreningen
Svenska Taxiförbundet
Sveriges Bussföretag
Sveriges MotorCyklister
Sveriges Åkeriföretag

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



Trafikverket

Trafikverkets föreskrifter om hastighetsbegränsning på väg 56 i Uppsala 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 Uppsala län vara enligt följande.

Vägsträcka mellan	och	km/tim
Västmanlands länsgrän	120 meter norr om väg 895 Ulebo	80
120 meter norr om väg 895 Ulebo	80 meter söder om Gävleborgs länsgrän	100
80 meter söder om Gävleborgs länsgrän	Gävleborgs länsgrän	80

Dessa föreskrifter träder i kraft den 1 december 2020, då Trafikverkets föreskrifter (TRVTFS 2016:52) om hastighetsbegränsning på väg 56 i Uppsala län ska upphöra att gälla.

På Trafikverkets vägnar

LENA ERIXON

Elin Isaksson
(Verksamhetsområde Planering)

Konsekvensutredning till förslag om hastighetsföreskrifter på väg 56, Uppsala 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 Uppsala län och befintlig föreskrift TRVTFS 2016:52 kommer då att upphävas.

Väg 56 sträcker sig från väg Västmanlands länsgräns till Gävleborgs 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.

Trafikverket vill förbättra trafiksäkerheten och framkomligheten på väg 56 Sala-Heby genom ombyggnation till till mittseparerad landsväg. Ombyggnadsplaner finns i slutet av nuvarande planperiod.

Väg 56 mellan Sala och Heby ingår i det nationella vägnätet och är en del av den så kallade Råta linjen mellan Norrköping och Gävle. Råta linjen är ett alternativ för den långväga trafiken mellan norra och södra Sverige och vägen har en avlastande funktion på E4 genom Stockholmsregionen.

Den 12 km långa sträckan Sala-Heby har en viktig funktion för kommunikation och förbindelse mellan kommunerna och det är idag en ca 13 m bred väg med ett körfält i vardera riktning och breda vägrenar.

Vägen ska byggas om till mötesfri väg och hastigheten på sträckan kommer att höjas från nuvarande högsta hastighet 90km/tim till 100km/tim. Vägen förses med mittseparering vilket minskar risken för olyckor och ökar

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

trafiksäkerheten. I projektet ingår också en gång- och cykelväg längs hela sträckan samt bulleråtgärder för de fastigheter som påverkas av buller från vägen.

Hastighetssänkning föreslås för delsträcka 1, mellan väg 794 Västmanlands länsgräns och väg 72 Heby. Längden på sträckan som föreslås få sänkt hastighet är 1,5 km lång och trafikmängden beräknas, år 2025, vara ca 9900 fordon per dygn. Hastighetssänkningen är tillfällig i avvaktan på beslutad ombyggnation.

Överrensstämmelse med EU-rätten

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

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

.....
Philip 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 1 är tillfällig i avvaktan på beslutad ombyggnation. När delsträckan byggts om år 2027 kommer hastigheten att höjas till 100 km/tim.

Delsträcka 1 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 2027. 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 inte för att installera trafiksäkerhetskameror utmed sträckorna 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	Västmanlands länsgräns- 120 meter norr om väg 895 Ulebo	4,4	1,5	90/80	80
3	120 meter norr om väg 895 Ulebo-80 meter söder om Gävleborgs länsgräns			100	100
4	80 meter söder om Gävleborgs länsgräns- Gävleborgs länsgräns			80	80

Sänkningen till 80 km/tim på delsträcka 1 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 8 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 tätbebyggt 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

Eftersom finansiering i gällande plan finns 2024 – 2027 för ombyggnation med mittseparering anpassas hastigheten idag till vägens nuvarande 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 och beräknas öppna för trafik 2027.

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.

Föreskriftsförslaget innebär en minskad plottrighet eftersom delar av väg 56 som haft högsta tillåtna hastighet 90 km/tim justerats till 80 km/tim vid en tidigare översyn. Detta leder till att bättre flöde i trafiken skapas.

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

Tillgängligheten för dagliga personresor mellan Sala och Morgongåva påverkas delvis av föreskriften eftersom alternativa pendlingsmöjligheter finns genom järnvägsförbindelsen Dalabanan. Tillgängligheten för långväga personresor mellan Sala och Uppsala påverkas delvis av föreskriften eftersom alternativa resvägar finns genom järnvägsförbindelsen Dalabanan.

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 35 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.