

**Trafikverket Region Öst**

Namn: Rolf Åkerlund

Enhet: Trafikmiljö

Besöksadress: Tullg. 8, Eskilstuna

Telefon: 0771-921 921

www.trafikverket.se

**e-post**

Direkt: rolf.akerlund@trafikverket.se

## **Beredningsunderlag till förslag om hastighetsföreskrifter på väg 600, Uppsala län och konsekvensutredning enligt förordningen (2007:1244) om konsekvensutredning vid regelgivning**

### **Karta**

Kartor som visar aktuella sträckor, se bilaga 1.

### **Bakgrund och målbild**

Länsväg 600 i Uppsala län sträcker sig mellan riksväg 55 i Uppsala och länsväg 291 i Mehedeby. Fram till år 2007 utgjorde sträckan en del av väg E4 genom Uppsala län. När då den nya E4:an blev färdigställd och merparten av fjärrtrafiken flyttades över till denna övergick vägens nationella betydelse till en länsväg med regional betydelse och med andra trafikflöden. Vägen bytte också vid det tillfället nummer från E4 till dagens 600. Idag har den södra delen av vägen, främst mellan Uppsala och Björklinge men också upp till Läby, en stor betydelse för pendlings- och kollektivtrafiken. Norr om Läby avtar trafikflödena. Vägen går i huvudsak genom Uppsala- och Tierps kommuner men berör med sin nordligaste ände även Älvkarleby kommun.

Merparten av vägsträckan har en bredd av 13 meter, en vägbredd som anpassats till vägens tidigare funktion. Med dagens trafikflöden framstår

den som överdimensionerad. Mellan Uppsala och Björklinge finns dock planerat att en del av vägbredden ska byggas om för gång- och cykeltrafik för att främja cykeltrafiken på pendlingssträckan. Ombyggnaden är planerad att genomföras under 2014 och 2015.

De lokala trafikföreskrifterna om högsta tillåtna hastighet på väg 600 finns kvar sedan vägen var E4. Dock har av något missförstånd de föreskrifter som reglerade de högsta tillåtna hastigheterna på dåvarande E4, de så kallade grundhastigheterna, upphävts och några nya föreskrifter för väg 600 har aldrig blivit beslutade.

Målet med detta beredningsunderlag och konsekvensutredning för väg 600 i Uppsala län är främst att ta fram gällande föreskrifter om högsta tillåtna hastighet och samtidigt anpassa dessa, jämte de lokala hastighetsgränserna, till vägens nuvarande funktion och trafikflöden i förhållande till säkerhetsstandarden.

### **Ny- eller ombyggnad**

Vägen är inte föremål för vare sig ny- eller ombyggnad förutom den smärre ombyggnaden för att ge utrymme till gång- och cykeltrafiken mellan Uppsala och Björklinge.

### **Vad är problemet och vad vill Trafikverket uppnå?**

Problemet är att vägen idag, förutom de lokala trafikföreskrifterna, saknar gällande föreskrifter som reglerar de högsta tillåtna hastigheterna, de så kallade grundhastigheterna. Trafikverket vill med denna utredning skapa ett beslutsunderlag så nya föreskrifter kan beslutas.

### **Förslag till hastighetsbegränsningar**

Trafikverket föreslår följande hastighetsbegränsningar för väg 600 i Uppsala län.

**Delsträcka 1** mellan väg 55 Uppsala och väg 714 Läby föreslås 80 km/tim.

**Delsträcka 2** mellan väg 714 Läby och 200 meter söder om väg 757 Mehedeby föreslås 90 km/tim.

#### Sträcka med lokala trafikföreskrifter om tätbebyggt område

Sträckan mellan 120 meter norr om väg 713 och 75 meter norr om Norrvägen i Månkarbo ligger inom det område som Tierps kommun beslutat ska vara tätbebyggt område.

**Delsträcka 3** mellan 200 meter söder om väg 757 Mehedeby och väg 291 Mehedeby föreslås bashastighet, 70 km/tim.

### Sträcka med lokala trafikföreskrifter om tätbebyggt område

Sträckan mellan 160 meter norr om väg 757 och 450 meter söder om väg 291 i Mehedeby ligger inom det område som Tierps kommun beslutat ska vara tätbebyggt område.

Förslag till ändringar av lokala trafikföreskrifter om högsta tillåtna hastighet presenteras nedan i tabeller på sidorna 4 och 5.

### **Beskrivning av delsträckor med motivering till valda hastighetsbegränsningar**

**Delsträcka 1** har två körfält, ett i varje riktning. Vägbredden på sträckan är 13 meter och mittlinjen är räfflad mellan Uppsala och Björklinge. Sträckan som är prioriterad för kollektiv- och pendlingstrafik är till största delen en enda raksträcka som löper genom ett öppet jordbrukslandskap. Trafikmängderna varierar från cirka 8200 fordon per årsmedeldygn (ÅDT) på den södra delen närmast Uppsala till cirka 2200 ÅDT på den norra delen. Sidoområdenas säkerhetsstandard är god och uppfyller säkerhetskraven för 80 km/tim. Busshållplatserna är utbyggda och automatiska trafiksäkerhetskameror (ATK) finns på sträckan. Inga åtgärder för ombyggnad till en högre hastighetsstandard är planerade och då delsträckan saknar den mittseparering av körriktningarna som krävs enligt de långsiktiga stödkriterierna (Vägverkets dokument TR10A 2009:9819) för den nuvarande hastighetsgränsen 90 km/tim föreslås en sänkt hastighetsgräns till 80 km/tim på den aktuella sträckan.

**Delsträcka 2** har två körfält, ett i varje riktning. Vägbredden på sträckan är i huvudsak 13 meter men smalnar på kortare sträckor av till cirka 8 meter och mittlinjen är inte räfflad. Sträckan som inte är prioriterad för några trafikantkategorier löper omväxlande genom skogslandskap och öppna jordbrukslandskap. Jämfört med delsträcka 1 är trafikmängderna små. Omkring Månkarbo är flödet upp till cirka 1900 ÅDT, i övrigt ligger nivåerna runt 500 ÅDT. Sidoområdenas säkerhetsstandard är god. Inga åtgärder för ombyggnad till en högre hastighetsstandard är planerade. Nuvarande 90-sträcka uppfyller kraven för den hastighetsgränsen enligt de långsiktiga stödkriterierna. De små trafikflödena medger undantag för kraven på mötesseparering i form av räfflad mittlinje. Alternativet att sänka hastighetsgränsen till en lägre nivå skulle med största sannolikhet ge en dålig acceptans då det dessutom saknas ATK på sträckan. Mot bakgrund av de små trafikmängderna blir förslaget att 90 km/tim behålls tillsvidare.

**Delsträcka 3** har två körfält, ett i varje riktning. Vägbredden är cirka 7 meter och trafikflödet 650 ÅDT. På delar av sträckan finns vägbelysning och gångbana. Sidoområdenas säkerhetsstandard är god. Sträckan går huvudsakligen genom det område som Tierps kommun beslutat ska vara tätbebyggt område (0360 2010:1) och där den högsta tillåtna hastigheten

är 50 km/tim. Norr och söder om det tätbebyggda området finns inom delsträckan två kortare sträckor på 450 meter respektive 380 meter och inom den södra sträckan finns två trevägskorsningar. Mot bakgrund av de korta sträckorna och dess förhållanden föreslås att bashastigheten 70 km/tim ska vara gällande.

### Beskrivning av delsträckorna och prövning mot de långsiktiga stödkriterierna med motivering

#### Trafikförhållanden och vägegenskaper

Tabellen visar trafikförhållanden och vägegenskaper för respektive delsträcka.

| Delsträcka | Längd (km) | Väg-typ, väg-bredd (m)<br>2KF, MLV, MML, MV* | ADT total | ADT tunga | Uppfyller minimivärden för sikt och horisontalradier för föreslagen hastighetsgräns<br>Ange ja/nej | Sidoområde säkerhetszon uppfyller standard för föreslagen hastighetsgräns:<br>Ange ja/nej | Gång- och cykelväg (GC)<br>Ange ja/nej | Hastig-hetsgräns (km/tim) | Föreslagen hastighetsgräns km/tim | ATK** Ange ja/nej |
|------------|------------|--|-----------|-----------|--|---|--|---------------------------|-----------------------------------|-------------------|
| 1          | 23,9       | 2KF  | 2200-8200 | 320-800   | Ja   | Ja  | Nej                                    | 90                        | 80                                | Ja                |
| 2          | 44,6       | 2KF  | 460-1900  | 50-230    | Ja   | Ja  | Nej                                    | 90                        | 90                                | Nej               |
| 3          | 2,85       | 2KF  | 650       | 50        | Ja   | Ja  | Ja/Nej                                 | 70                        | 70                                | Nej               |

\*2KF= 2 körfält, MLV=Mötesfri landsväg, MML=Motortrafikled, MV=Motorväg

\*\* Automatisk trafiksäkerhetskamera (ATK)

#### Lokala trafikföreskrifter (LTF)

I tabellen nedan anges förslag på nya LTF.

| Del-sträcka | Plats   | Hastighet (km/tim) | Längd (km)  |
|-------------|---|--------------------|-------------|
| 1           | Mellan väg 55 och Banvallsvägen   | 60                 | 0,975       |
| 1           | Vid Lövstalöt. (Samma sträcka som nuvarande 50 km/tim)  | 60                 | 1,285       |
| 1           | Vid Björklinge.<br>(230 m S väg 700 – 260 m S Sandbrov.)  | 70                 | 0,49        |
| 1 och 2     | Vid Läby<br>(700 m S väg 714 – 250 m N väg 714)   | 60                 | 0,95        |
| 2           | Söder Mänkarbo.<br>(675 m N väg 647 – 120 m N väg 713)  | 70                 | 1,425       |
| 2           | I anslutning till väg 749<br>(Nordlig riktning 175 m S väg 749 – 175 m N väg 749)<br>(Sydlig riktning 175 m N väg 749 – 25 m S väg 749) | 70<br>70           | 0,35<br>0,2 |
| 2           | I anslutning till väg 751<br>(190 m S väg 751 – 50 m N väg 751)   | 50                 | 0,24        |
| 2           | I anslutning till väg 742<br>(170 m S väg 742 – 250 m N väg 742)  | 70                 | 0,42        |
| 2           | I anslutning till väg 292<br>(Nordlig riktning 250 m S väg 292 – 130 m N väg 292)   | 70                 | 0,38        |

|  |   |    |      |
|--|---|----|------|
|  | (Sydlig riktning 260 m N väg 292 – 150 m S väg 292) | 70 | 0,41 |
|--|---|----|------|

I tabellen nedan anges LTF som föreslås bli upphävda

| Del-sträcka | Plats   | Hastighet (km/tim) | Längd (km) |
|-------------|---|--------------------|------------|
| 1           | I anslutning till väg 694.<br>(03TFS 2010:299)  | 70                 | 0,4        |
| 1           | I anslutning till vägarna 633 och 695.<br>(03FS 2006:58)<br>(03TFS 2010:300) (03TFS 2010:301) | 70                 | 0,9        |
| 1           | Vid Lövstalöt.<br>(03TFS 2010:302)  | 50                 | 1,285      |
| 1           | Vid Lövstalöt.<br>(03TFS 2010:303)  | 70                 | 0,2        |
| 1           | Vid Lövstalöt.<br>(03TFS 2010:304)  | 70                 | 0,2        |
| 1           | I anslutningen med väg 639.<br>(03TFS 2010:307)   | 70                 | 0,9        |
| 1           | Vid Björklinge.<br>(03TFS 2010:306)<br>(Del av 03FS 2005:49)                                  | 70                 | 0,49       |
| 1           | Vid Björklinge.<br>(03TFS 2010:305)   | 70                 | 0,2        |
| 2           | Söder Månkarbo.<br>(03TFS 2010:634)   | 70                 | 1,425      |
| 2           | I anslutning till väg 749<br>(03TFS 2010:676)   | 70                 | 0,3        |
| 2           | I anslutning till väg 749<br>(03TFS 2010:677)   | 70                 | 0,175      |
| 2           | I anslutning till väg 751<br>(03FS 2000:45)   | 70/50              | 0,19/0,24  |

I tabellen nedan anges lokala trafikföreskrifter (LTF) som behålls oförändrade.

| Del-sträcka | Plats, (LTF-nummer)                 | Hastighet (km/tim) | Längd (km) |
|-------------|-------------------------------------|--------------------|------------|
| 1           | Vid Björklinge.<br>(03TFS 2010:308) | 50                 |            |

#### Miljö – Buller

Tabellen visar aktuella värden för buller (riktvärde: 30 dBA ekv och 45 dBA max i bostäder).

| Delsträcka | Före justering:<br>Bullernivån överskrider riktvärdena i bostäder<br><i>Ange ja/nej</i> | Efter justering:<br>Bullernivån överskrider riktvärdena i bostäder<br><i>Ange ja/nej</i> | Före justering:<br>Bullernivån överstiger 10 db över riktvärdena i bostäder<br><i>Ange ja/nej</i> | Efter justering:<br>Bullernivån överstiger 10 db över riktvärdena i bostäder<br><i>Ange ja/nej</i> |
|------------|---|--|---|--|
| 1          | Nej   | Nej  | Nej   | Nej  |
| 2          | Nej   | Nej  | Nej   | Nej  |
| 3          | Nej   | Nej  | Nej   | Nej  |

### Alternativa lösningar

Vägen är idag skyltad med 90 km/tim men saknar beslutade föreskrifter som styrker detta. Alternativet till att Trafikverket beslutar nya föreskrifter enligt de redovisade förslagen är att vägen i sin helhet skyltas om till bashastigheten 70 km/tim. Det är den högsta tillåtna hastigheten som ska gälla om inget annat beslutats. Det alternativet är dock svårt att motivera i och med att två av delsträckorna har en säkerhetsstandard motsvarande de föreslagna hastighetsgränserna 80- och 90 km/tim. Alternativet med bashastighet 70 km/tim förväntas dessutom få en dålig regelefterlevnad då vägen och vägmiljön på två av delsträckorna signalerar möjligheter till högre hastighetsgränser.

### Vilka som berörs av regleringen

Alla trafikanter som använder den aktuella vägen och andra som vistas i närheten berörs av regleringen.

### Kostnader och andra konsekvenser

#### Konsekvenser av förslaget

Tabellen visar konsekvenser framtagna enligt vedertagna beräkningsmodeller.

| Konsekvenser                                     | Mått                 | Kvantitet |
|--|----------------------|-----------|
| Dödade/10 år                                     | Antal                | -1,7      |
| Koldioxid  | Ton/år               | -473      |
| Buller över riktvärden (förändring totalt)       | Procent              |           |
| Buller 10 db över riktvärden (förändring totalt) | Procent              |           |
| Buller över riktvärden (efter justering)         | Antal                |           |
| Buller 10 db över riktvärden (efter justering)   | Antal                |           |
| Luft, överskridande MKN                          | Meter                |           |
| Tillgänglighet: ändrad restid totalt             | Kilofordonstimmar/år | 58        |
| ändrad restid/resa (personbilar/lastbilar)       | Sekunder             | 112/95    |
| Samhällsekonomisk effekt totalt                  | Kilokronor/år        | -922      |

De direkta kostnadsmässiga konsekvenserna av de föreslagna föreskrifterna torde begränsas till kostnaderna för tillkännagivandet av föreskrifterna

såsom sägs i 10 kap. 13 § trafikförordningen (1998:1276) och utmärkning av föreskrifterna.

Föreskrifterna bedöms inte få några effekter av betydelse för företags arbetsförutsättningar, konkurrensförmåga eller villkor i övrigt.

### Måluppfyllelsebedömning

| Transportpolitiskt mål  | Bedömning av åtgärdens bidrag till måluppfyllelse inkl. motivering |
|-------------------------|--|
| Tillgänglighet          | Marginellt negativt bidrag   |
| Säkerhet                | Positivt bidrag  |
| Miljö                   | Positivt bidrag  |
| Jämställdhet            | Oklart bidrag  |
| Det övergripande målet* | Marginellt negativt bidrag   |

\*Bedömning av såväl samhällsekonomisk effektivitet som långsiktig hållbarhet.

#### Bidraget bedöms enligt följande:

Positivt bidrag  
Marginellt positivt bidrag  
Ingen påverkan  
Marginellt negativt bidrag  
Negativt bidrag  
Oklart bidrag (t.ex. för att åtgärden ger både positiv och negativ påverkan)  
Kunskap saknas

### Ikraftträdande och informationsinsatser

Föreskrifterna föreslås träda i kraft den 2 juni 2014.

Det bedöms inte finnas behov av att ta särskild hänsyn när det gäller tidpunkten för föreskrifternas ikraftträdande.

Det bedöms inte behövas några speciella informationsinsatser.

Föreskrifterna kungörs i Svensk trafikföreskriftssamling, STFS som finns i den rikstäckande databasen, RDT.

Datum:

.....  
Rolf Åkerlund  
Trafikingenjör

**Bilaga:**

Karta som visar aktuella sträckor.



Trafikverket Region Öst  
Namn: Rolf Åkerlund  
Enhet: Trafikmiljö  
Besöksadress: Tullg. 8, Eskilstuna  
Telefon: 0771-921 921  
www.trafikverket.se

e-post  
Direkt: rolf.akerlund@trafikverket.se

### Bilaga 1: Karta som visar aktuella sträckor

