

## Konsekvensutredning till förslag om hastighetsföreskrifter på väg E4, Jönköpings län enligt förordningen (2007:1244) om konsekvensutredning vid regelgivning

Innehållet i denna konsekvensutredning regleras av Förordning (2007:1244) om konsekvensutredning vid regelgivning<sup>1</sup>.

Trafikverket föreslår nya hastighetsföreskrifter på väg E4 i Jönköpings län och befintlig föreskrift Vägverkets föreskrifter (VVFS 2008:199) om hastighetsbegränsning på väg E4 i Jönköpings län ska upphöra att gälla.

Europaväg 4 (E4) sträcker sig i Sverige mellan Helsingborg och Haparanda. Den del av vägen som förslaget avser sträcker sig från länsgräns mot Kronoberg till länsgräns mot Östergötland. I stråket går transporter från de sydsvenska hamnarna norrut i landet. E4 tillsammans med väg 40 utgör vid Jönköping ett nav i transportnätet. Efter att en omskyltning genomförts för trafik mellan Stockholm och Göteborg har allt mer av trafik mellan orterna överflyttats från E20 till E4 tillsammans med väg 40.

Det viktiga transportstråket passerar genom staden Jönköping och utgör här en stadsmotorväg med ett stort antal på- och avfarter som påverkar genomfartstrafiken. Möjligheterna att nyttja motorvägen för transporter mellan lokala målpunkter innebär att en stor andel av transportarbetet genom Jönköping utgörs av lokal trafik. Konflikten uppstår då den lokala trafiken på grund av den korta tiden på motorvägsavsnittet inte hinner anpassa hastigheten till trafikflödet. Ett sätt att komma till rätta med situationen har varit att föreslå additionskörfält som kan fungera som *lokala körfiler*. Då additionskörfält byggs kommer befintligt vägområde nyttjas vilket innebär att fler filer ska inrymmas på ytan, det medför att utrymmet i respektive fil blir mer begränsat och hastigheten behöver därför sättas ned.

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.

Åtgärder för höjda hastighetsgränser genomförs utmed det utpekade funktionellt prioriterade vägnätet<sup>2</sup>.

Bakgrunden till förslaget utgår från Trafikverkets uppdrag och arbete med att fortsätta anpassa hastighetsgränserna till vägarnas utformning.

Från Kronobergs länsgräns upp till trafikplats Torsvik på en sträcka om 73 km höjs hastigheten från 110 till 120 km/ tim, delsträcka A, *vilken inkluderar sträckorna 1 och 2 i tabellen på sidan 4*. Den sammantagna bedömningen är att sträckan på ett tillräckligt sätt uppfyller kraven i Trafikverkets riktlinje om högsta tillåtna hastighetsgräns på befintlig väg.

Hastighetshöjningar föreslås på de delar som idag uppfyller de kriterier som finns fastställda för hastighetsstandard 120 km/ tim. Trots en mindre avvikelse främst vad gäller vägrensbredd kan hastigheten höjas på delsträcka A (från länsgräns upp till trafikplats Torsvik), totalt ca 73 km.

Från trafikplats Torsvik till trafikplats Råslätt, delsträcka B, *vilken inkluderar sträckorna 3 och 4 i tabellen på sidan 4*, föreslås en hastighetssänkning från 110 km/ tim till 100 km/ tim, sträckan ingår inte i regionala hastighetsanalysen utan sänkningen motiveras av höga trafikflöden på sträckan med mycket stor andel tung trafik.

Delsträcka C, genom Jönköping, *vilken inkluderar sträckorna 5 och 6 i tabellen på sidan 4*, ska sänkas från 90 km/ tim till 80 km/ tim. Framkomligheten bibehålls trots den sänkta hastigheten genom bygget av additionskörfält som avlastar sträckan.

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

<sup>2</sup> <https://www.trafikverket.se/for-dig-i-branschen/vag/funktionellt-prioriterat-vagnat/>

Sträckan genom Jönköping belastas av en stor andel lokal trafik. Framkomligheten på det funktionellt prioriterade vägnätet är betydelsefull. Samtidigt är anspråken på vägavsnittet stora och vägavsnittet är flera gånger utrett. Regional hastighetsanalys syftar till att anpassa hastigheten till vägens utformning och funktion.

Två sträckor, 7 och 8 i tabellen på sidan 4, har oförändrad hastighet. Oförändrad hastighet gäller för 90 km/tim från trafikplats Huskvarna södra till trafikplats Huskvarna norra samt 120 km/tim från 2500 m norr om trafikplats Gränna till Östergötlands länsgräns.

På sträckan mellan trafikplats Huskvarna norra och 2 500 meter norr om trafikplats Gränna är högsta tillåtna hastighet 110 km/tim med stöd av de allmänna bestämmelserna om hastighet på motorväg.

## Överrensstämmelse med EU-rätten

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

## Sammanfattning

Hastighetshöjningen från Kronobergs länsgräns till Torsvik motiveras med ökad tillgänglighet

För sträckan genom Jönköping, från trafikplats Torsvik till trafikplats Huskvarna södra, sänks hastigheten på grund av höga trafikflöden och på grund av ett stort antal trafikplatser på sträckan genom Jönköping som leder till en hög andel lokal trafik.

Trafikverket arbetar systematiskt för att nå nollvisionen. De föreslagna hastighetsförändringarna motiveras av att den bidrar till ökad trafiksäkerhet och framkomlighet på de aktuella sträckorna.

## Informationsinsatser och ikraftträdande

Inför föreskrifternas ikraftträdande kommuniceras med berörd allmänheten genom ett pressmeddelande.

Föreskrifterna föreslås träda i kraft den 2020-10-27

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:2020-04-23

.....  
Ida Dessin

Samhällsplanerare

## Bilagor

### Bilaga 1

Information om bakgrund, konsekvenser, effekter mm

Övriga bilagor:

Kartor

Väg E4 Jönköpings län

Sträckor

Sträcka 1 och 2 – höjning från 110 km/ tim till 120 km/ tim

Sträcka 3 och 4– sänkning från 110 km/ tim till 100 km/ tim

Sträcka 5 och 6– sänkning från 90 km/ tim till 80 km/ tim

Sträcka 7– oförändrad 90 km/ tim

Sträcka 8– oförändrad 120 km/ tim

Resultat av EVA-kalkyl i tabellform

Förslag till trafikföreskrift

## Bilaga 1

### Bakgrund till föreslagen föreskrift

Delsträcka A föreslås få höjd hastighetsbegränsning från 110 km/tim till 120 km/tim. Trafikverket vill med förslaget förbättra tillgängligheten. Delsträcka B i förslaget uppfyller inte den standard som krävs för den nuvarande hastighetsbegränsningen 110 km/tim beroende på en stor andel tung trafik och höga trafikflöden vilket gör att hastigheten föreslås sänkas till 100 km/tim. Delsträcka C i förslaget, genom Jönköping, föreslås få sänkt hastighet från 90 km/tim till 80 km/tim beroende på trafiksäkerhet, höga trafikflöden och ett stort antal trafikplatser på sträckan genom Jönköping som möjliggör en hög andel lokal trafik vilket kan utgöra en risk för olyckor.

Utöver detta har även vissa redaktionella ändringar gjorts som inte påverkar föreskriften i sak.

### 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)
A	1	Vägdelen för nordlig färdriktning Kronobergs länsgräns – 710 meter söder om trafikplats Torsvik	72,7	72,7	110	120
	2	Vägdelen för sydlig färdriktning trafikplats Torsvik– Kronobergs länsgräns	73,4	73,4	110	120
B	3	Vägdelen för nordlig färdriktning 710 meter söder om trafikplats Torsvik– 560 meter söder om trafikplats Råslätt	6,6	6,6	110	100
	4	Vägdelen för sydlig färdriktning 330 meter söder om trafikplats Råslätt– trafikplats Torsvik	6,1	6,1	110	100
C	5	Vägdelen för nordlig färdriktning 560 meter söder om trafikplats Råslätt– 70 meter söder om trafikplats Huskvarna södra	9,4	9,4	90	80
	6	Vägdelen för sydlig färdriktning 70 meter söder om trafikplats Huskvarna södra–330 meter söder om trafikplats Råslätt	9,7	9,7	90	80
	7	70 meter söder om trafikplats Huskvarna södra– 110 meter söder om trafikplats Huskvarna norra	3,1		90	90
	8	2 500 meter norr om trafikplats Gränna– Östergötlands länsgräns	10,6		120	120

Förslaget resulterar i minskad restid för fordon som får framföras i högsta tillåtna hastighet. Restiden minskar teoretiskt med ca 2 minuter för både norr och södergående trafik.

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 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 plottrigheten<sup>3</sup> och, om så är aktuellt, ansöka till beslutande myndighet om förändring. Sådan fördjupning sker separat.

## Alternativa lösningar

Det är möjligt att låta sträckan behålla tidigare hastighetsgräns, men det skulle innebära att tillgängligheten inte är optimerad.

## Kostnader som regleringen medför

De föreslagna föreskrifterna resulterar i något ökade samhällsekonomiska kostnader i form av längre restider på de delsträckor där hastigheten sänks. Samhällsekonomisk nytta av framförallt ökad trafiksäkerhet i kombination med lägre utsläpp av CO<sub>2</sub> och minskade fordonskostnader överstiger samhällsekonomiska kostnader i form av ökad restid för last- och personbilar på berörda delsträckor.

De föreslagna föreskrifterna resulterar i något ökade samhällsekonomiska kostnader i form av ökade utsläpp av växthusgaser och högre bullernivåer för de delsträckor där hastigheten höjs.

## Vilka som berörs av regleringen

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

## Effekter som regleringen medför

### Effekter av hastighetssänkningarna

Hastighetssänkningen på delsträckorna B och C 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 15% när hastighetsgränsen sänks från 90 till 80 km/tim.

Gällande författningar för vägsäkerhet (lag, förordning, föreskrift) gäller för vägar och vägprojekt som ingår i TEN-T-vägnätet i Sverige. Trafikverket har valt att följa författningarna för alla vägar med vägnummer upp till och med 100 samt alla vägar med ett flöde på över 4000 ÅDT. Författningarna innehåller bestämmelser om väghållares skyldigheter och syftar till att öka säkerheten för vägtrafikanter.

#### Tillgänglighet

Hastighetssänkningen för delsträcka C genom Jönköping 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.

---

<sup>3</sup> Med plottrighet menas här när hastighetsbegränsningen återkommande höjs/sänks på en begränsad sträcka

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.

### Effekter av hastighetshöjningen

Hastighetsförändringen är anpassad till vägens utformning och bedöms således ej ha en negativ inverkan på trafiksäkerheten.

Gällande författningar för vägsäkerhet (lag, förordning, föreskrift) gäller för vägar och vägprojekt som ingår i TEN-T-vägnätet i Sverige. Trafikverket har valt att följa författningarna för alla vägar med vägnummer upp till och med 100 samt alla vägar med ett flöde på över 4000 ÅDT. Författningarna innehåller bestämmelser om väghållares skyldigheter och syftar till att öka säkerheten för vägtrafikanter.

### Tillgänglighet

Hastighetshöjningen kommer att ge en minskad restid till förmån för huvudsakligen biltrafik. Hastighetens påverkan på restiden går 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 beräknas minska med 28 sekunder/mil för de fordon som får framföras i högsta tillåtna hastighet.

Föreskriften leder till kortare restid med bil på sträckan, vilket kan ge positiva effekter på tillgängligheten för dagliga och långväga personresor med bil.

Delsträcka A, från Kronobergs länsgräns till trafikplats Torsvik, trafikeras av buss i linjetrafik. Hastighetsförändringen kommer att innebära att skillnaden i restid mellan buss och bil ökar vilket minskar konkurrenskraften för buss.

Föreskriften innebär en kortare restid för lätta lastbilar men påverkar inte tunga lastbilar med släp eftersom de får framföras i högst 80 km/tim.

### Påverkan på tillgänglighet i det statliga vägnätet

Trafikverket har låtit genomföra en utvärdering<sup>4</sup> av hur tillgänglighet i det statliga vägnätet påverkas av ändrade hastighetsgränser. Resultatet visar att det inte finns en enhetlig bild över effekterna på tillgängligheten och att det är viktigt att skilja mellan effekter på kort och lång sikt. En sänkning av hastighetsgränsen kan leda till både ökad och minskad ekonomisk aktivitet i en region. Högre hastighetsgränser kan leda till en försämrad lokal arbetsmarknad och minskad handel då det blir mer effektivt att arbetspendla bort från platsen samt att färdas längre bort för inköp. Lägre hastighetsgränser i en region kan leda till att nya affärsmöjligheter uppstår på platsen då utpendling blir mindre attraktivt. Utvärderingen belyser dessutom av 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.

Kalkylverktyget *Effekter vid väganalys*, vanligen förkortat och benämnt EVA<sup>5</sup>, är ett verktyg som används för att beräkna och värdera effekter samt beräkna lönsamhet för enskilda objekt inom vägtransportsystemet. Åtgärder som kan analyseras med hjälp av EVA är enskilda åtgärder eller kombinationer av åtgärder.

Trafikverket har för E4 beräknat effekter av förslaget i EVA-kalkyl gjorts. Kalkylen indikerar samhällsekonomisk lönsamhet utifrån gällande beräkningsförutsättningar. Den samhällsekonomiska nyttan av framförallt ökad trafiksäkerhet i kombination med lägre utsläpp av CO<sub>2</sub> och minskade fordonskostnader överstiger de samhällsekonomiska kostnader i form av ökad restid för last- och personbilar. Kalkylresultaten är officiella och har publicerats på <https://www.trafikverket.se/for-dig-i-branschen/Planera-och-utreda/Planer-och-beslutsunderlag/Samhallsekonomiskt-beslutsunderlag/> ”

Trafikverket avser långsiktigt inför kommande planer att, i dialog med Region Jönköping, pröva reinvesteringar på sträckan för att kunna förbättra framkomligheten på E4 i Jönköpings län. För sträckan genom Jönköping kan framtida höja hastighetsgränsen igen men behöver av trafiksäkerhetsskäl tills vidare använda en lägre hastighetsgräns.

### Miljö

En hastighetsförändring på 10 km/tim ger en sänkning respektive höjning av bullernivån med 1-2 dBA (schablonvärde).

<sup>4</sup> Utvärdering av förändrad tillgänglighet i Vägnätet - En makroanalys, Westin, L. et al, 2011, Trafikverket 2017:088

<sup>5</sup> <https://www.trafikverket.se/tjanster/system-och-verktyg/Prognos--och-analysverktyg/EVA/>

En hastighetssänkning från 90 km/tim till 80 km/tim ger en sänkning av utsläpp av koldioxid från ungefär 110 till ungefär 98 g CO<sub>2</sub>/ km (för genomsnittlig personbil 2025). För delsträcka C innebär det en minskning med ca 220 ton CO<sub>2</sub> per år och kilometer (år 2025).

En hastighetssänkning från 110 km/tim till 100 km/tim ger en sänkning av utsläpp av koldioxid från ungefär 128 till ungefär 118 g CO<sub>2</sub>/ km (för genomsnittlig personbil 2025). För delsträcka B innebär det en minskning med ca 116 ton per år och kilometer (år 2025).

En hastighetshöjning från 110 km/tim till 120 km/tim ger en ökning av utsläpp av koldioxid från ungefär 128 till ungefär 138 g CO<sub>2</sub>/km (för genomsnittlig personbil år 2025). På aktuell sträcka, delsträcka A, innebär det en ökning med ca 80 ton CO<sub>2</sub> per år och kilometer (år 2025).

Föreskriften innebär en kortare restid för lätta lastbilar men påverkar inte tunga lastbilar med släp eftersom de får framföras i högst 80 km/tim.

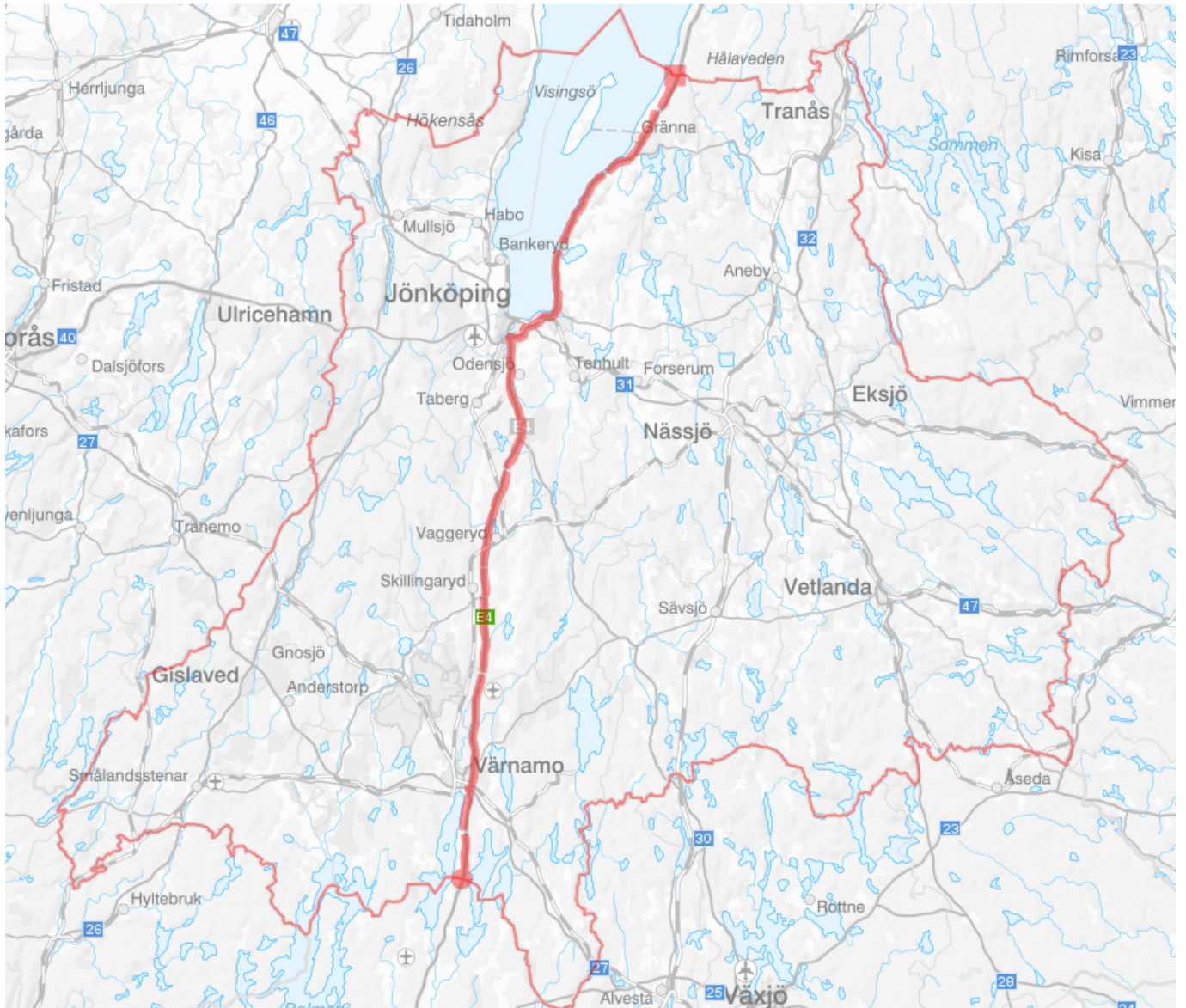
### **Konsekvenser om regleringen inte kommer till stånd**

För delsträcka A där en höjning av gällande hastighet föreslås gäller att - om föreslagen reglering av hastighetsbegränsningen inte görs på sträckan så är hastigheten inte anpassad till vägens utformning vilket innebär att förbättrad tillgänglighet utmed sträckan inte uppnås.

För delsträckorna B och C där en sänkning av gällande hastighet föreslås gäller att - 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.

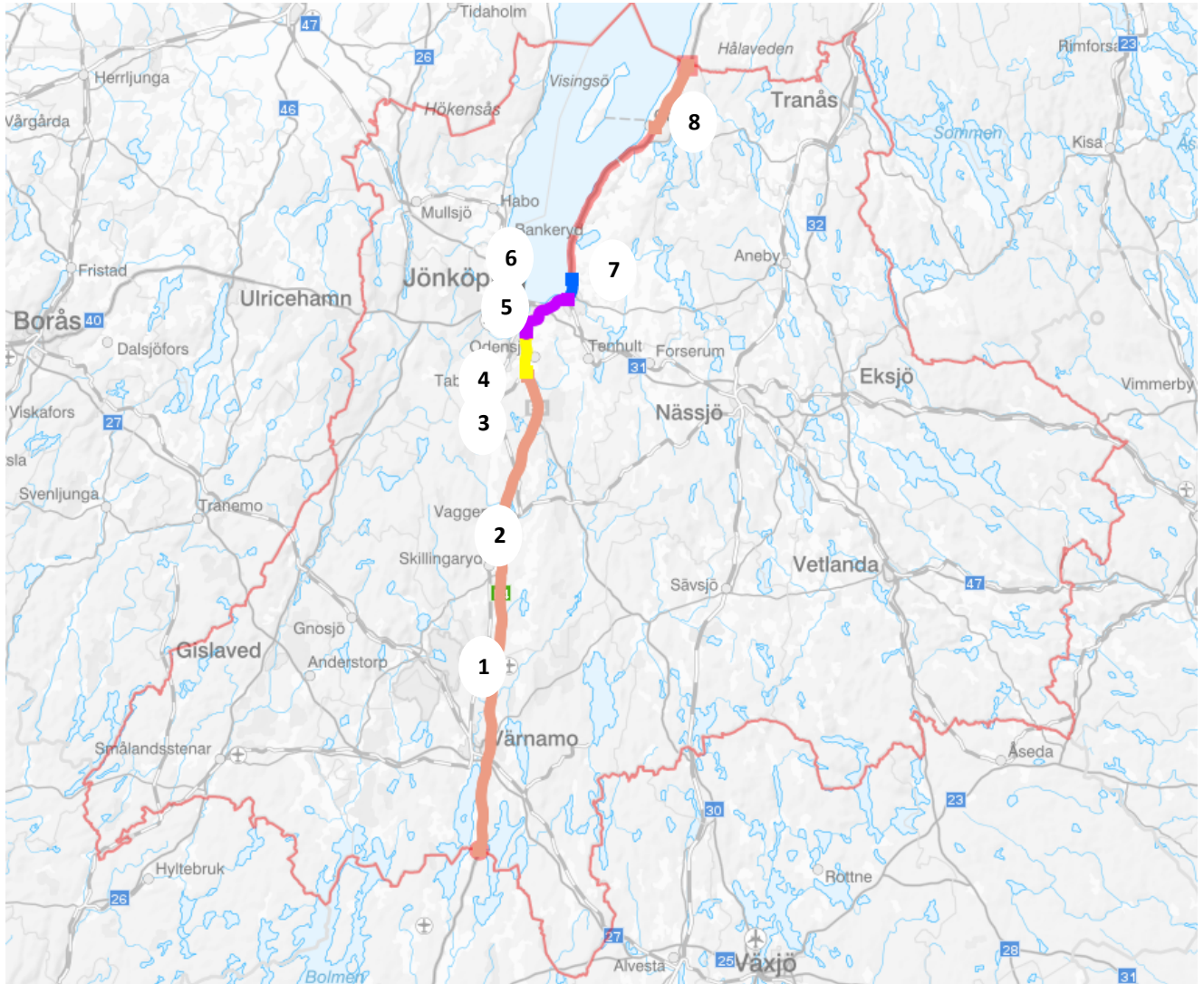


## Väg E4 Jönköpings län

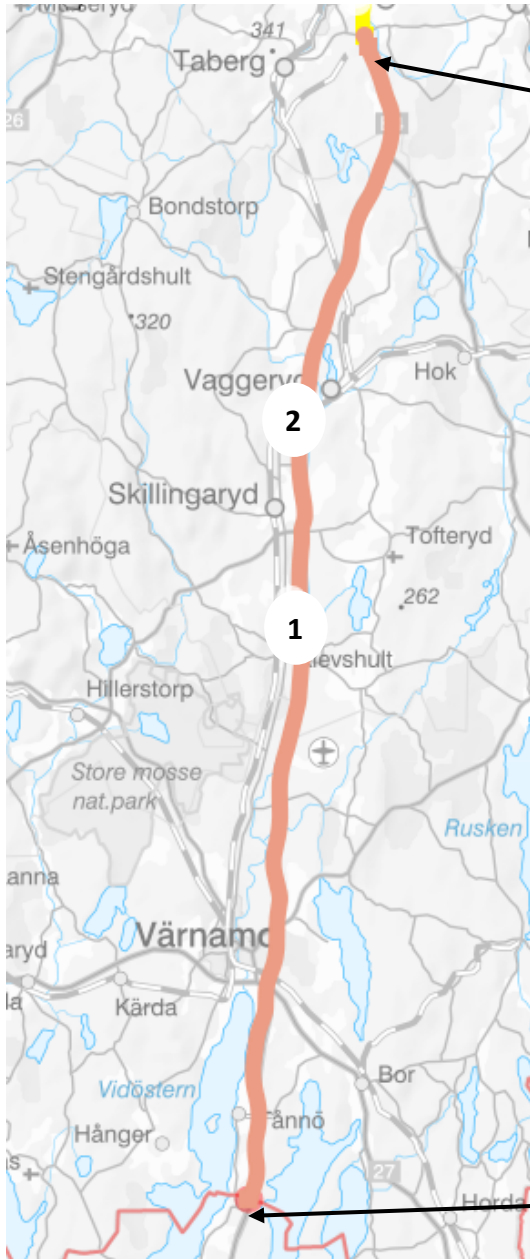




## Sträckor



## Sträcka 1 och 2 – höjning från 110 till 120 km/ tim



*Vägdelen för nordlig färdriktning*

710 meter söder om trafikplats Torsvik

*Vägdelen för sydlig färdriktning*

trafikplats Torsvik

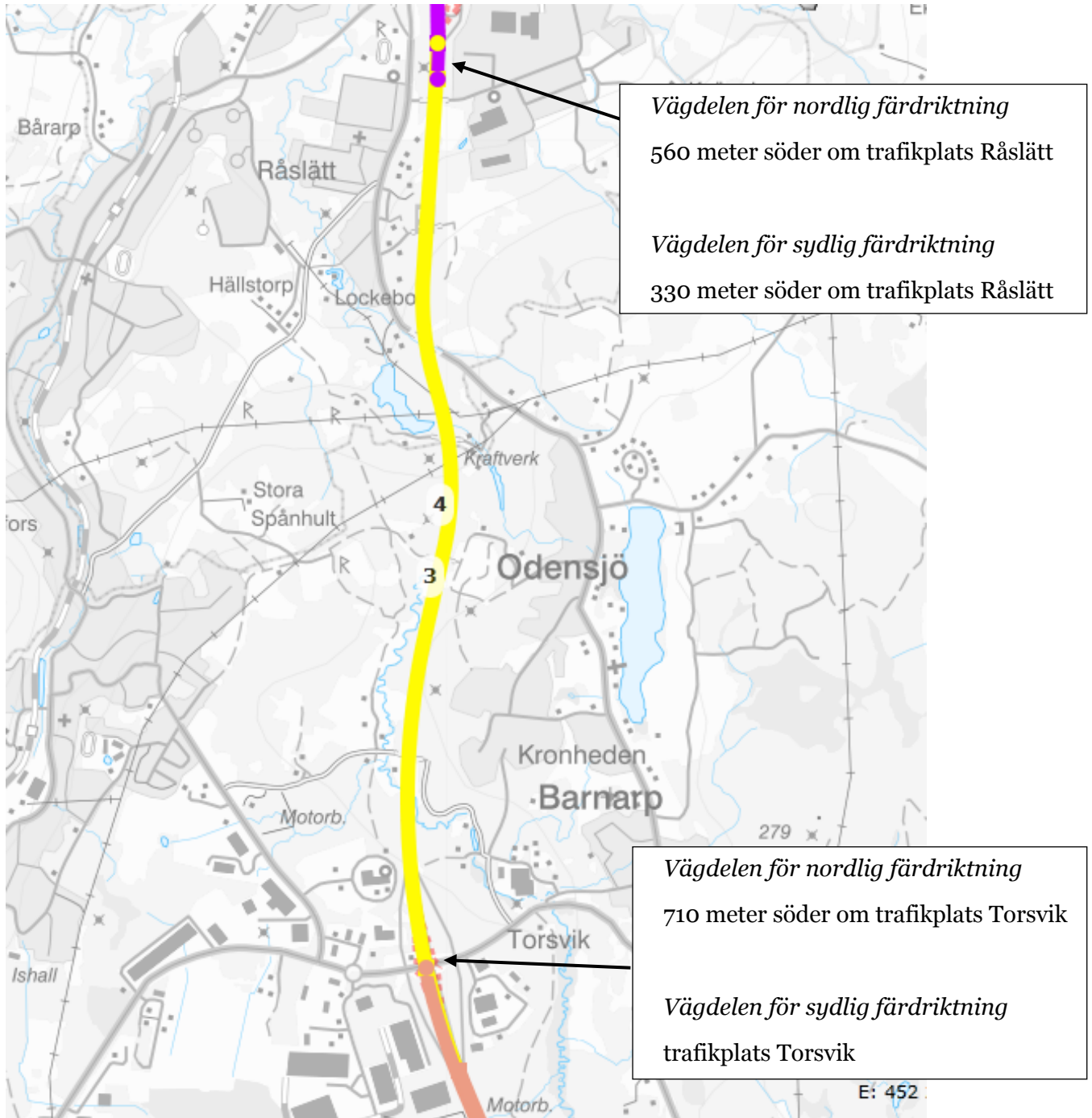
*Vägdelen för nordlig färdriktning*

Kronobergs länsgräns

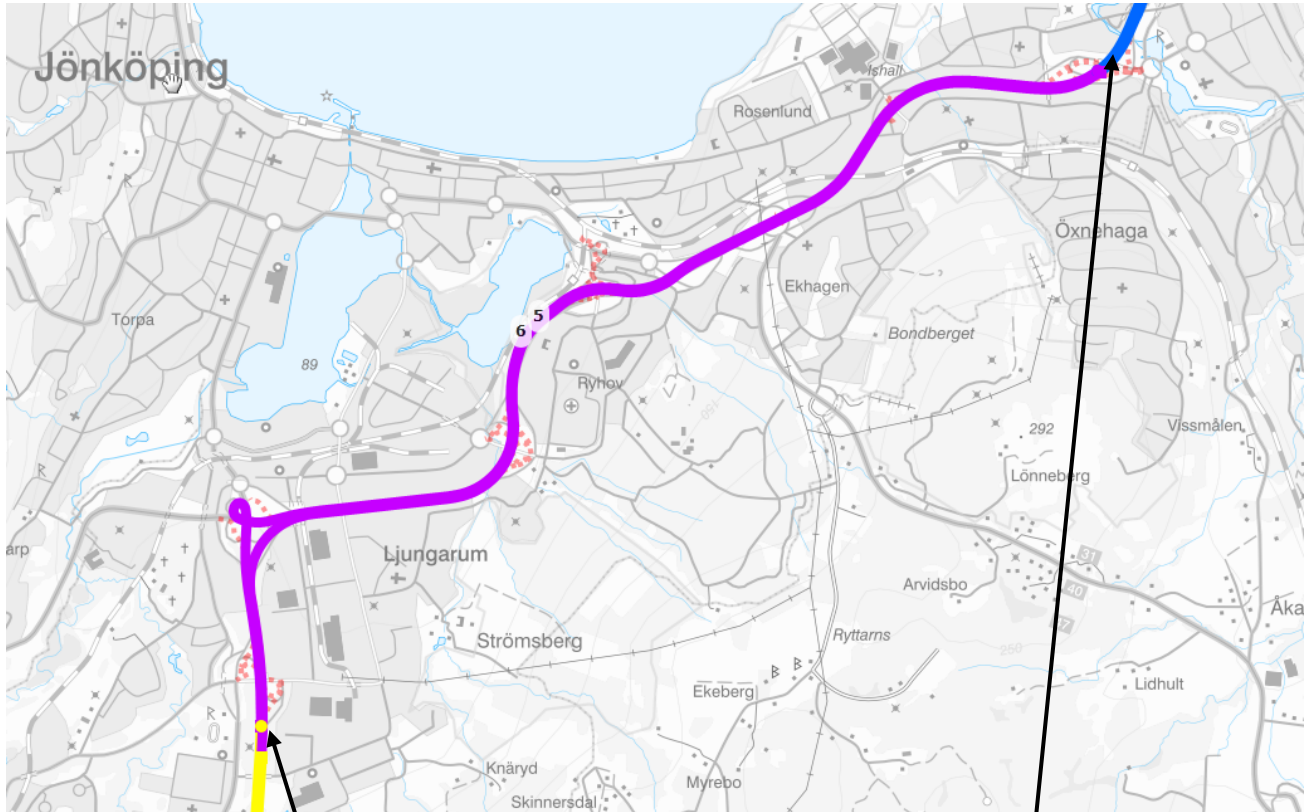
*Vägdelen för sydlig färdriktning*

Kronobergs länsgräns

### Sträcka 3 och 4 – sänkning från 110 till 100 km/ tim



## Sträcka 5 och 6 – sänkning från 90 till 80 km/ tim



*Vägdelen för nordlig färdriktning*  
560 meter söder om trafikplats Råslätt

*Vägdelen för sydlig färdriktning*  
330 meter söder om trafikplats Råslätt

*Vägdelen för nordlig färdriktning*  
70 meter söder om trafikplats Huskvarna södra

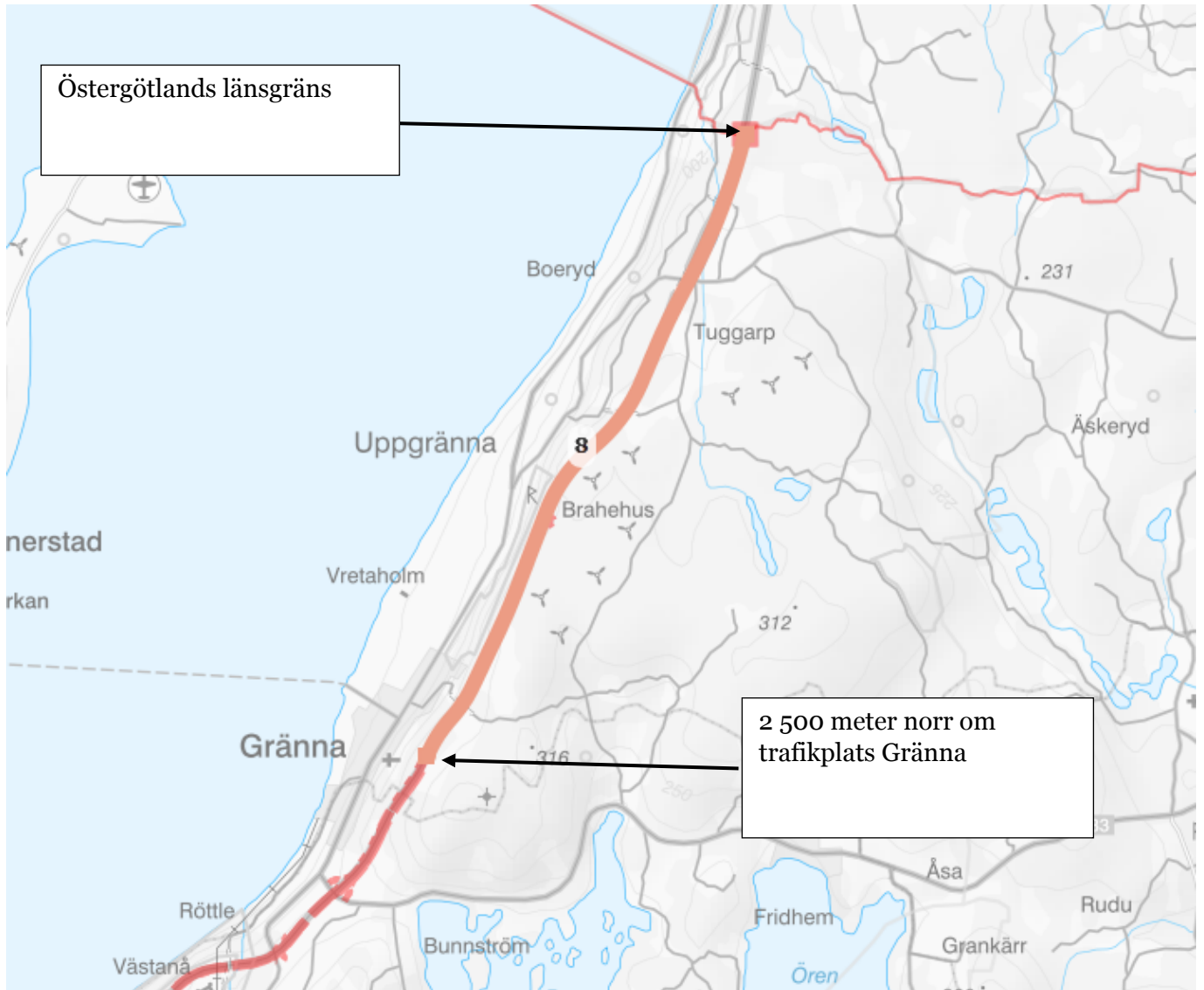
*Vägdelen för sydlig färdriktning*  
70 meter söder om trafikplats Huskvarna södra

### Sträcka 7– oförändrad 90 km/ tim





### Sträcka 8– oförändrad 120 km/ tim





## Resultat av EVA-kalkyl i tabellform

Resultatet av den EVA-kalkyl<sup>6</sup> som gjorts och som påvisar att den samhällsekonomiska vinsten motsvarar ca 2,5 miljoner årligen.

Väg	Sträcka	Hastighetsförändring km/tim	Restid		Fordonskostnader		Olyckor		Utsläpp		Totalt	
			mkr	%	mkr	%	mkr	%	mkr	%	mkr	%
Delsträcka A	G länsgr - Torsvik	110->120	-24,6	-2,2	6,1	0,5	18,9	4,7	2,2	0,9	2,6	0,1
Delsträcka B	Torsvik - Råslätt	110->100	3,8	2,2	-0,7	-0,4	-3,0	-4,7	-0,2	-0,7	-0,1	0,0
Delsträcka C	Råslätt - Huskvarna S	90->80	12,2	3,1	-1,8	-0,5	-14,7	-5,9	-0,7	-1,2	-5,0	-0,5

Sträckan från Huskvarna och vidare mot länsgräns Östergötland har oförändrad hastighetsgräns och har därför inte beräknats

<sup>6</sup> <https://www.trafikverket.se/tjanster/system-och-verktyg/Prognos--och-analysverktyg/EVA/>