

KOMMUNSTYRELSENS FÖRVALTNING  
SAMHÄLLSBYGGNADSKONTORET

MISSIV

MISSIV

Förslag till svar på yttrande om hastighet på väg 56, Uppsala län  
TRV 2020/17693, 2020/894**BAKGRUND**

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. Ansvaret 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.

Trafikverket vill förbättra trafiksäkerheten och framkomligheten på väg 56 Sala-Heby genom ombyggnation 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 riktningen och breda vägrenar.

Kommunstyrelsens förvaltning  
Samhällsbyggnadskontoret

### **FÖRÄNDRING**

Sänkningen på sträckan Västmanlands länsgräns väg 895 Ulebo är tillfällig i avvaktan på beslutad ombyggnation. När delsträckan byggts om år 2027 kommer hastigheten att höjas till 100 km/h.

Sträcka i förslaget 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 2027. Efter avslutad byggnation kommer hastigheten att höjas till 100 km/h. 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.

### **KONSEKVENSER**

Sträckan Västmanlands länsgräns väg 895 Ulebo 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  
Samhällsbyggnadskontorschef

Åsa Kling  
Samhällsteknisk enhetschef

**Sara Nässing**

**Från:** noreply@trafikverket.se  
**Skickat:** den 12 juni 2020 09:30  
**Till:** Kommun Info  
**Ämne:** Förslag till nya föreskrifter för väg 70, Uppsala län  
**Bifogade filer:** Trafikföreskrift - forslag.pdf; Tillgänglighetsindex karta - RHA2020  
 \_Sverigekarta\_Tillgänglighetsindex\_utan\_vagnat.pdf; Sampers karta - RHA2020  
 \_Sverigekarta\_Sampers\_utan\_vagnat.pdf; Bilaga om Sampers - Bilaga Sampers.pdf;  
 Bilaga om tillgänglighetsindex - Bilaga Tillgänglighetsindex.pdf;  
 Konsekvensutredning till förslag om hastighetsföreskrift på väg 70.pdf

SALA KOMMUN	
Kommunstyrelsens förvaltning	
Ink.	2020-06-12
Diariernr	2020/893-1
Dpb:	

Ärendenummer	Datum
TRV 2020/17811	2020-06-12

**Mottagare**

Enligt sändlista

Denna remiss gäller förslag till nya föreskrifter för väg 70, Uppsala län samt upphävande av Trafikverkets föreskrifter (TRVTFS 2018:26) om hastighetsbegränsning på väg 70 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 2020/17811.

**Klicka för att svara**

Mohamad Khedro

Trafikverket Region Öst

**Bilagor**

Förslag till föreskrifter  
 Tillgänglighetsindex karta  
 Sampers karta  
 Bilaga om Sampers  
 Bilaga om tillgänglighetsindex  
 Konsekvensutredning

## Sändlista

Enköpings kommun  
Handelskammaren i Uppsala län  
Kollektivtrafikförvaltningen UL  
Länsstyrelsen 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](mailto:trafikverket@trafikverket.se)

Epost:  
[mohamad.khedro@trafikverket.se](mailto:mohamad.khedro@trafikverket.se)

Besöksadress: Tullgatan 8,  
ESKILSTUNA

[www.trafikverket.se](http://www.trafikverket.se)

**Trafikverkets föreskrifter  
om hastighetsbegränsning på väg 70 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 70 i Uppsala län vara enligt följande.

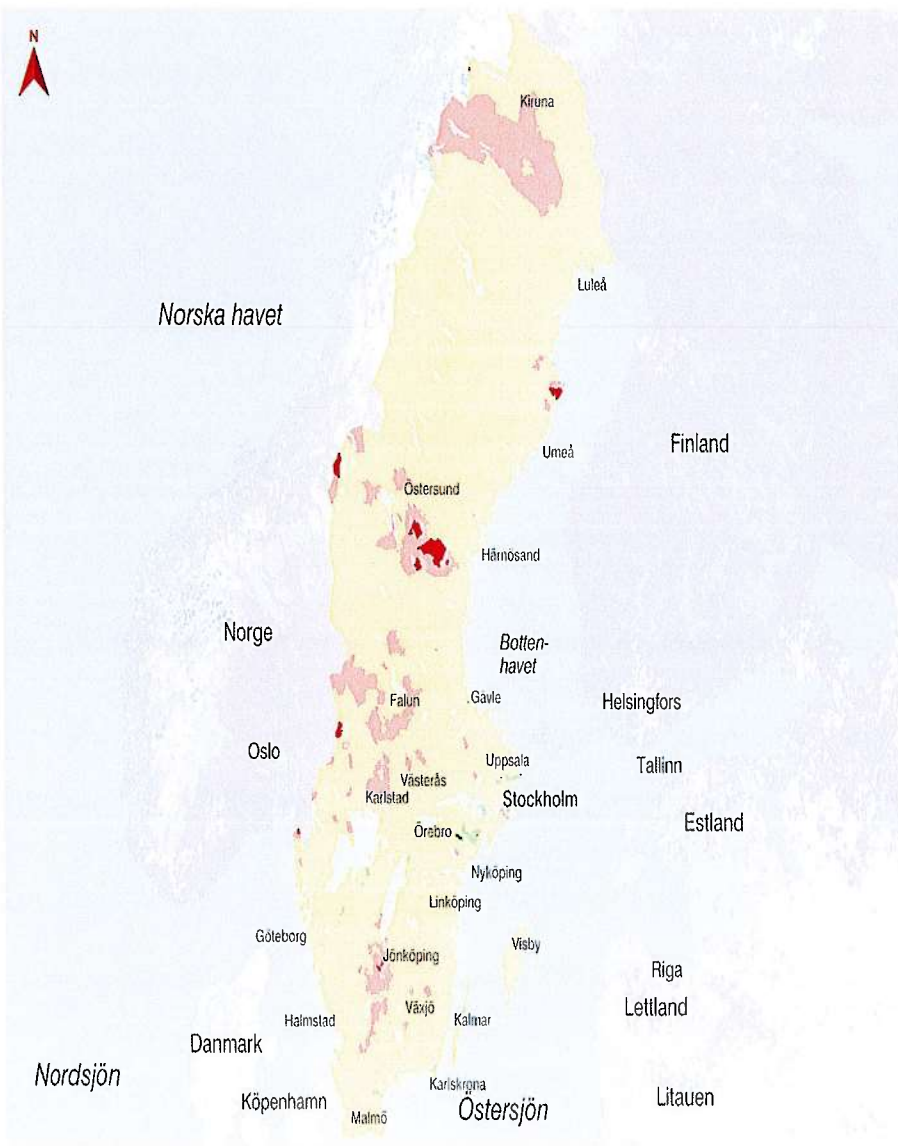
Vägsträcka mellan	och	km/tim
150 meter norr om väg 558 cirkulationsplats Fagerskogen	460 meter söder om väg 804 Skensta	100
460 meter söder om väg 804 Skensta	140 meter norr om väg 821 Frösthults kyrka	80
140 meter norr om väg 821 Frösthults kyrka	90 meter söder om väg 254 Albäck	100
90 meter söder om väg 254 Albäck	1 200 meter norr om väg 509 Mosta	80

Dessa föreskrifter träder i kraft den 1 december 2020, då Trafikverkets föreskrifter (TRVTFS 2018:26) om hastighetsbegränsning på väg 70 i Uppsala län ska upphöra att gälla.

På Trafikverkets vägnar

LENA ERIXON

Elin Isaksson  
(Verksamhetsområde Planering)



**KONSEKVENSER AV HASTIGHETSJUSTERINGAR**  
perioden 2018-2025

Datum: 2020-06-03  
Skala (A3): 1:5 500 000  
0 40 80 120 160 200 km  
Cartograph: Geosigma/Mapbox

Hastighetsjusteringar 2018-25  
Förändring av generaliserad reskostnad (Sampers)  
Kostnad res tid / antal bilresor  
 Mer än 3 kr lägre kostnad per resa  
 3-1 kr lägre kostnad per resa  
 1 kr lägre till 1 kr högre kostnad per resa  
 1-3 kr högre kostnad per resa  
 Mer än 3 kr högre kostnad per resa

Sampers  
Visar förändring av tillgänglighet uttryckt som s.k. generaliserad reskostnad (kr per resa) för arbetsresor och övriga resor, baserat på förändring av logsummer.

Prisnivå 2014.  
Sampers 2020





## Bilaga Sampers

Sampers beräknar generaliserad kostnad, som även kallas reseuppoffring, för varje start- och målpunkt, färdmedel och reseärende. Den analys som gjorts innehåller alla bilresor (dvs även yrkestrafik). Personbilstrafiken är uppdelad på arbetsresor (pendling), tjänsteresor och övriga resor.

Den generaliserade kostnaden omfattar monetär kostnad och restid viktad med tidsvärde för respektive färdmedel och reseärende. De generaliserade kostnaderna aggregeras över målpunkter och färdmedlen till s.k. logsumma som även tar hänsyn till hur attraktiva olika målpunkter är för respektive reseärende och hur stor nytta individen har av att kunna välja mellan olika färdmedel och målpunkter. För reseärende "arbete" ingår t ex antalet arbetsplatser i målpunkten i attraktiviteten.

Vid aggregeringen ingår generaliserade kostnaden med minustecken och attraktivitet i målpunkten med plustecken. Därmed visar logsumman hur bra tillgängligheten är i en viss startpunkt för ett visst ärende, oberoende av färdmedel och målpunkt. Logsumman översätts till penningvärde och aggregeras över ärendena med hänsyn till hur ofta resor med olika ärenden sker. Förändringar av logsumman mellan två tillfällen tolkas så att en högre logsumma innebär förbättrad tillgänglighet medan en lägre logsumma på samma sätt betecknar försämrad tillgänglighet.

Tillgänglighetsförändringarna redovisas som förändringar i kronor per person och dag och blir genom det jämförbara över landet och oavsett ärende, färd sätt eller målpunkt för resan.

För den som vill fördjupa sig i metodiken hänvisas till exempelvis Jonas Eliassons skrift; "[Att mäta tillgänglighet med logsummor](#)" (Transekt) eller Trafikverkets rapport "[Tillgänglighet - Definition, mått och exempel](#)" (publ. 2018:208).



## Bilaga Tillgänglighetsindex

Tillgänglighetsindex baseras på GIS-analyser av restidsförändring för resor med bil och visar sammanvägd förändring av tillgängligheten i ett område relativt andra delar av landet till följd av planerade hastighetsjusteringar mellan åren 2018 och 2025. Detta ger en bild av hur ett områdes "styrka" gentemot andra delar av landet kan antas förändras över tid.

Teoretiskt visar Tillgänglighetsindex en rangordning av varje område av landet i olika tillgänglighetsklasser utifrån körtid till ett samhälleligt utbud. Det samhälleliga utbudet är uttryckt som:

1. Genomsnittlig restid till närmaste akutsjukhus från varje område
2. Genomsnittlig restid till närmaste vårdcentral från varje område
3. Genomsnittlig restid till närmaste dagligvarubutik från varje område
4. Genomsnittlig restid till närmaste grundskola från varje område
5. Hur många arbetsplatser man når inom 30 minuter från varje område

Kartorna visar förändringar i denna rangordning mellan 2018 och 2025. Det samhälleliga utbudet representeras i dessa analyser av storleken på en ort. Underförstått förutsätts i analysen att ju större ort desto större utbud och därför mäts körtiden till närliggande orter indelat i olika storleksklasser.

En försämring av indexet (på kartan markerad med röd färg) innebär att ett område förlorar i tillgänglighet relativt andra områden. Det innebär att även om ett område antas få kortare körtider, d.v.s. en **ökad** tillgänglighet, kan den relativa tillgängligheten jämfört andra delar av landet försämrats (dvs området markeras med röd färg) ifall andra områden får ännu kortare körtider.

Grön markering i kartorna innebär sålunda att ett område relativt sett får en förbättrad tillgänglighet gentemot andra delar av landet givet att alla antagna justeringar av hastigheter under åren 2018-2025 sker. På motsvarande sätt innebär röd markering att ett område förlorar i rang vad gäller körtid. Svagt gul markering i kartan innebär oförändrad tillgänglighet år 2025 jämfört med år 2018 relativt sett. Färgerna är inte graderade

En fördjupad beskrivning av den teoretiska metodiken för tillgänglighetsindex hittas på Tillväxtanalys hemsida [Tillgänglighet till tätorter av olika storlek](#).



## Konsekvensutredning till förslag om hastighetsföreskrifter på väg 70, Uppsala 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 70 i Uppsala län och befintlig föreskrift TRVTFS 2018:26 kommer då att upphävas.

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

Vägen ingår i det funktionellt prioriterade vägnätet för godstransporter, långväga personresor, dagliga personresor samt kollektivtrafik. Vägen ingår i utpekad 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. Ansvaret 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<sup>2</sup> 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.

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

Hastighetssänkning föreslås för delsträcka 4, 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.

### Överrensstämmelse med EU-rätten

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

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

<sup>2</sup> 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 trafik<sup>3</sup> som saknar fysisk mittseparering.

Delsträcka 1 i förslaget uppfyller inte den standard som krävs för den nuvarande hastighetsbegränsningen 90 km/tim vilket gör att hastigheten föreslås sänkas till 80 km/tim.

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

Trafikverket planerar inte för några ytterligare trafiksäkerhetskameror utmed sträckan, 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	150 meter norr om väg 558 cirkulationsplats Fagerskogen-460 meter söder om väg 804 Skensta			100	100
2	460 meter söder om väg 804 Skensta-140 meter norr om väg 821 Frösthults kyrka			80	80
3	140 meter norr om väg 821 Frösthults kyrka-90 meter söder om väg 254 Albäck			100	100
4	90 meter söder om väg 254 Albäck-1 200 meter norr om väg 509 Mosta	8,8	3	90	80

Förslaget resulterar i ökad restid för fordon som får framföras i högsta tillåtna hastighet. Restiden ökar teoretiskt med 15 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 plottrigheten<sup>4</sup> och, om så är aktuellt, ansöka till beslutande myndighet om förändring. Sådan fördjupning sker separat.

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

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

## Alternativa lösningar

Eftersom det saknas finansiering för ombyggnation med mittseparering anpassas hastigheten till vägens utformning. Den utformning och trafikering som sträckorna har innebär att de föreslagna hastighetsgränserna måste införas.

Väg 70 är en nationell väg och det är därmed regeringen som i nationell transportplan beslutar om när vägen ska prioriteras för ombyggnation.

## Kostnader som regleringen medför

De föreslagna föreskrifterna resulterar i något ökade samhällsekonomiska kostnader i form av längre restider. Samhällsekonomisk nytta av framförallt ökad trafiksäkerhet i kombination med lägre utsläpp av CO<sub>2</sub> 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 som hastighetssänks trafikeras inte av buss i linjetrafik.

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.

Trafikverket har låtit genomföra en utvärdering<sup>5</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 att 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.

EVA<sup>6</sup> (Effekter vid VägAnalyser) är ett kalkylverktyg som används för att beräkna och värdera effekter samt beräkna lönsamhet för enskilda objekt inom vägtransportssystemet. Åtgärder som kan analyseras med hjälp av EVA är enskilda åtgärder eller kombinationer av åtgärder.

<sup>5</sup> Utvärdering av förändrad tillgänglighet i Vägnätet - En makroanalys, Westin, L. et al, 2011, Trafikverket 2017:088

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

Trafikverket har för väg 70 beräknat effekter av förslaget i EVA. 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 kostnaderna i form av ökad restid för last- och personbilar. Kalkylresultaten är officiella och har publicerats på [Samhällsekonomiskt beslutsunderlag](#) på Trafikverkets hemsida.

Effekter av hastighetsjusteringar på enskilda sträckor beräknas via EVA-kalkyl. Hastighetsjusteringar sker emellertid utifrån ett systemperspektiv där vägarnas utformning avgör vilken hastighet som är möjlig. Därför måste effekter på enskilda sträckor betraktas inte enbart som enskilda förändringar utan också i ett större perspektiv. Detta görs med hjälp av analysverktygen Sampers (Trafikverket) och Tillgänglighetsindex (Tillväxtverket). Analyserna är att betrakta som systemanalyser och visar hur tillgängligheten förändras i olika delar av landet givet att alla planerade sänkningar och höjningar fram till år 2025 genomförs. Det är därför osäkert att från dessa två analysmetoder dra några långtgående slutsatser avseende effekter till följd av enskilda hastighetsförändringar, utan de bör snarare ses som ett komplement till övrig konsekvensbeskrivning för sträckan.

Grön markering i kartan för Tillgänglighetsindex innebär att ett område relativt sett får en förbättrad tillgänglighet gentemot andra delar av landet givet att alla antagna justeringar av hastigheter under åren 2018-2025 sker. På motsvarande sätt innebär röd markering att ett område förlorar i rang vad gäller körtid. Ju klarare färg desto större förändring. Svagt gul markering i kartan innebär marginell förändring av tillgänglighet år 2025 jämfört med år 2018 relativt sett. Se utförligare förklaring i bilagan om Tillgänglighetsindex.

Grön färg i kartan för Sampers betyder förbättrad tillgänglighet och röd färg försämrad tillgänglighet. Ju klarare färg desto större förändring. Svagt gul markering i kartan innebär att skillnaden i tillgänglighet mellan år 2025 jämfört med år 2018 tolkats som marginell. Se utförligare förklaring i bilagan om Sampers.

Bilaga: Sverigekarta Sampers

Bilaga: Sverigekarta Tillgänglighetsindex

### Miljö

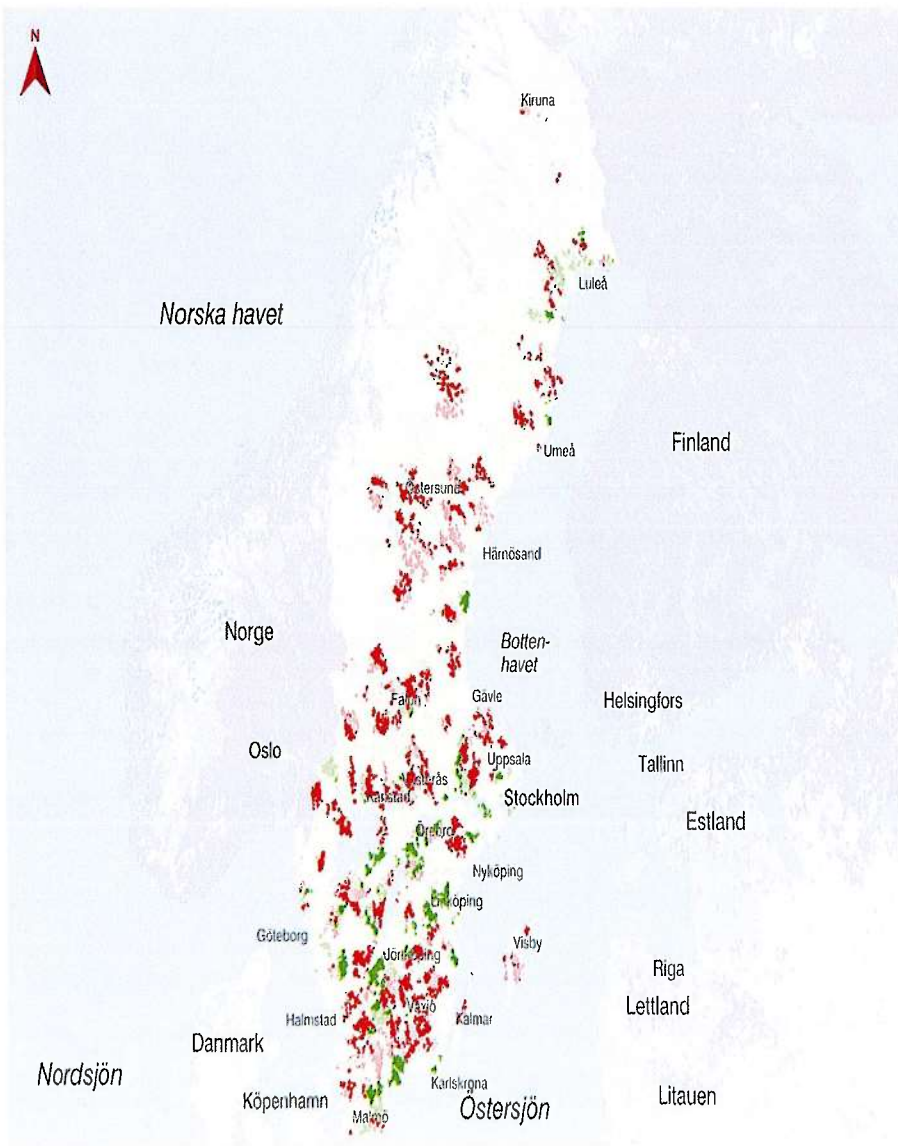
En hastighetssänkning på 10 km/tim ger en sänkning av bullernivån med 1-2 dBA (schablonvärde) på 20 km/tim ger en sänkning av bullernivån med 2-3 dBA (schablonvärde).

En hastighetssänkning från 90 km/tim till 80 km/tim ger en sänkning av utsläpp av koldioxid från ungefär 110 till ungefär 98 g CO<sub>2</sub> /km (för genomsnittlig personbil 2025).

På aktuell sträcka innebär det en minskning med ca 42 kg CO<sub>2</sub> per år per kilometer (år 2025).

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

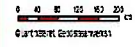
Om föreslagen reglering av hastighetsbegränsningen inte görs på sträckan så är hastigheten inte anpassad till vägens utformning vilket innebär att trafiksäkerheten utmed sträckan inte uppnås.



**KONSEKVENSER AV HASTIGHETSJUSTERINGAR**

perioden 2018-2025

Datum: 2023-06-09  
Skala (A3): 1:5 500 000



**Hastighetsjusteringar 2018-25**

**Tillväxtverkets tillgänglighetsindex**

- Förändrat index 3 eller fler enheter
- Förändrat index 1-2 enheter
- Oförändrat index
- Förändrat index 1-2 enheter
- Förändrat index 3 eller fler enheter

**Tillgänglighetsindex**

Visar förändring av relativ tillgänglighet enligt Tillväxtverkets metod "Tillgänglighetsindex till tätorter av olika storlekar"

Tillväxtverket 2020

