

**From:** noreply@trafikverket.se  
**Sent:** 21 Mar 2022 09:54:21 +0100  
**To:** Regelrådet  
**Subject:** Förslag till nya föreskrifter för väg E4, Norrbottens län  
**Attachments:** Trafikföreskrift - forslag.pdf, Kartbilaga - Karta E4 Norrbottens lan.pdf, Konsekvensutredning E4 Norrbottens lan.pdf  
**Categories:** Maria

Ärendenummer

Datum

TRV 2022/7714

2022-03-21



## Mottagare

Enligt sändlista

Denna remiss gäller förslag till nya föreskrifter för väg E4, Norrbottens län samt upphävande av Trafikverkets föreskrifter (TRVTFS 2019:33) om hastighetsbegränsning på väg E4 i Norrbottens län. Remissen omfattar konsekvensutredning samt förslag till föreskrifter.

## Remissvar

Eventuella synpunkter ska ha kommit in senast den 4 maj 2022. Var vänlig ange Trafikverkets diarienummer TRV 2022/7714.

[Klicka för att svara](#)

Lisa Eriksson

Trafikverket Region Nord

## Bilagor

Förslag till föreskrifter  
Kartbilaga  
Konsekvensutredning

## Sändlista

Haparanda kommun  
Kalix kommun  
Kollektivtrafikmyndigheten i Norrbotten  
Luleå kommun  
Länsstyrelsen i Norrbotten  
Länstrafiken Norrbotten  
Norrbottens handelskammare  
Norrbottens Kommuner  
NTF  
Piteå kommun  
Polismyndigheten Region Nord  
Regelrådet  
Region Norrbotten  
Riksförbundet Enskilda Vagnar  
Riksförbundet M Sverige  
Svensk Kollektivtrafik  
Svenska kraftnät  
Svenska Naturskyddsföreningen  
Svenska Taxiförbundet  
Sveriges Bussföretag  
Sveriges MotorCyklister  
Sveriges Åkeriföretag

---

## **Trafikverket**

Box 809

971 25 LULEÅ

Besöksadress:  
Sundsbacken 2-4,  
LULEÅ

Texttelefon: 010-123 50 50

Telefon: 0771 - 921 921

[trafikverket@trafikverket.se](mailto:trafikverket@trafikverket.se)

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

Direkt: +46 10-123 41 11

Epost:  
[lisa.a.eriksson@trafikverket.se](mailto:lisa.a.eriksson@trafikverket.se)

## Trafikverkets föreskrifter om hastighetsbegränsning på väg E4 i Norrbottens 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 E4 i Norrbottens län vara enligt följande.

Vägsträcka mellan	och	km/tim
Västerbottens länsgräns	80 meter söder om väg 508 bro över väg E4	110
190 meter norr om väg 374.01 bro över väg E4 trafikplats Boviken	1 000 meter sydost om väg 953 Åkroken	110
1 000 meter sydost om väg 953 Åkroken	110 meter sydost om väg 710 västra anslutningen Bredviken	90
110 meter sydost om väg 710 västra anslutningen Bredviken	150 meter sydväst om väg 711 Kvarnberget	110
150 meter sydväst om väg 711 Kvarnberget	3 400 meter öster om väg 724 Sävis vid Harrioja	80
3 400 meter öster om väg 724 Sävis vid Harrioja	riksgränsen	110

Hastighetsbegränsning till 80 kilometer i timmen gäller på avfarterna från väg E4 i trafikplats Gäddvik Södra.

Hastighetsbegränsning till 90 kilometer i timmen gäller i trafikplats Piteå Södra södergående riktning, Notviken på avfart norrgående mot öst, på påfart norrgående från öst samt på påfart södergående från väst.

Hastighetsbegränsning till 110 kilometer i timmen gäller på påfarterna till väg E4 i trafikplatserna Jävre Norra norrgående riktning, Hortlax, Boviken norrgående riktning, Ersnäs, Antnäs, Måttsund, Gäddvik Södra norrgående riktning, Gäddvik Norra norrgående riktning, Rutvik, Persön, Råneå Södra södergående riktning, Jämtön och Töre södergående riktning

Dessa föreskrifter träder i kraft den 1 september 2022, då Trafikverkets föreskrifter (TRVTFS 2019:33) om hastighetsbegränsning på väg E4 i Norrbottens län ska upphöra att gälla.

**TRVTFS :**

På Trafikverkets vägnar

ROBERTO MAIORANA

Helene Månsson  
(Verksamhetsområde Planering)

Förslag

## Konsekvensutredning av förslag om hastighetsföreskrifter på väg E4, Norrbottens län, enligt förordningen (2007:1244)

Väg E4 sträcker sig från länsgränsen till Västerbottens län söder om Jävre till riksgränsen mot Finland, en sträcka på cirka 20 mil. Vägen är nationell väg och ingår i det funktionellt prioriterade vägnätet (FPV) som väg som är viktig för godstransporter, långväga personresor med bil, dagliga personresor med bil och kollektivtrafik med buss. Trafikflödena varierar mellan 3000 – 14 500 årsmedeldygnstrafik (ÅDT).

Sambandet mellan trafikflöde och vägens utformning innebär att en mötesseparerad landsväg med mitträcke kan ha högsta tillåtna hastighetsbegränsning 110 km/tim. Väg E4, delsträcka 6, är ombyggd.

Delsträcka 3 i förslaget har inte den utformning som krävs för den nuvarande hastighetsbegränsningen 110 kilometer i timmen och hastighetsbegränsningen sänks därför till 90 kilometer i timmen. Justeringen gäller en sträcka på 700 meter.

På Trafikverkets hemsida finns en [Trafikverkets hastighetsgränser](#) som visar föreskrifter om hastighetsgränser.

### Bakgrund

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.

Syftet med ombyggnation till mötesfri väg är för att förbättra framkomlighet och trafiksäkerhet på sträckan. Sträckan är cirka 7 km lång och ligger i Haparanda kommun, Norrbottens län.

Det har även byggts en ny trafikplats i Hortlax, Piteå kommun. Detta för att öka framkomligheten och trafiksäkerheten på sträckan. Påfartsramperna i denna trafikplats kommer att ha hastigheten 110 km/tim.

Justeringen av delsträcka 3 beror på att den tidigare gränsen mellan 90 km/tim och 110 km/tim var mitt i en skarp kurva där det har skett många avåknings. För att öka trafiksäkerheten och minska risken för olyckor och avåknings har Trafikverket gjort bedömningen att gränsen för hastighetsförändringen måste flyttas.

### 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)	Ändrad restid (sekunder och minuter)
1	Västerbottens länsgräns – 80 meter söder om väg 508 bro över väg E4	29,5		110		
2	190 meter norr om väg 374.01 bro över väg E4 trafikplats Boviken – 1000 meter sydost om väg 953 Åkroken	104,3	Minskning 0,7	110		
3	1000 meter sydost om väg	15,2	Ökning 0,7	90/110	90	Ökar med

	953 Åkroken – 110 meter sydost om väg 710 västra anslutningen Bredviken					5 sekunder
4	110 meter sydost om väg 710 västra anslutningen Bredviken – 150 meter sydväst om väg 711 Kvarnberget	10		110		
5	150 meter sydväst om väg 711 Kvarnberget – 3400 meter öster om väg 724 Harrioja	18		90		
6	3400 meter öster om väg 724 Harrioja - riksgränsen	20,7	7	110/90	110	Minskar med 1 min och 26 sekunder

Restiden längs hela sträckan minskar teoretiskt med 1 minut och 21 sekunder.

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

### Lokala trafikföreskrifter

Förslaget ovan gäller endast Trafikverkets hastighetsföreskrifter. Det kan finnas lokala trafikföreskrifter om hastighet eller tättbebyggt område utmed vägen som lokalt kan påverka framkomligheten utmed vägen. I samband med aktuellt förslag har Trafikverket för avsikt att så långt möjligt sträva efter så få hastighetsförändringar som möjligt utmed stråket och, om så är aktuellt, lämna förslag till beslutande myndighet om förändring.

### Alternativa lösningar

Att bygga om en väg till mötesfrihet med mitträcke är en omfattande investering och Trafikverket tar fram beslutsunderlag som ligger till grund för att prioritering mellan åtgärder ska kunna ske av beslutande organ. I detta fall har Trafikverket byggt om väg E4 för att öka tillgängligheten för vägtrafiken längs sträckan.

Om hastighetsgränsen inte ändras kommer nuvarande hastighetsgräns, 80 km/tim, att fortsätta gälla för delsträcka 6.

Den utformning och trafikering som delsträcka 3 har innebär att den föreslagna hastighetssänkningen måste införas. Alternativet att behålla nuvarande hastighetsgräns är inte befogat.

### Vilka som berörs av regleringen

Alla som färdas i fordon som får framföras i högsta tillåtna hastighet på berörd sträcka och andra som vistas eller verkar i närheten av vägen berörs av regleringen. Se vidare under rubriken ”Effekter som regleringen medför”.

### Vilka bemyndiganden grundar sig Trafikverkets beslutanderätt på

Trafikverkets beslutanderätt grundar sig på Trafikförordningen (1998:1276).

### Hur förhåller sig föreslagen reglering till EU-rätten

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

Det finns författningar för vägsäkerhet (lag, förordning, föreskrift) för vägar som ingår i det europeiska TEN-T-vägnätet. Trafikverket tillämpar även författningarna för europeisk vägsäkerhet för samtliga vägar med vägnummer upp till och med 100 samt på vägar med ett flöde på över 4000 ÅDT oavsett

vägnummer. Författningarna innehåller bestämmelser om väghållares skyldigheter och syftar till att öka säkerheten för vägtrafikanter.

## Konsekvenser som den föreslagna regleringen medför

### Effekter på trafiksäkerhet

Trafikverket har för väg E4 använt sig av metoden [Samlad EffektBedömning](#) (SEB) för att beskriva vilka effekter den föreslagna åtgärden gällande delsträcka 6 får. Resultatet av denna SEB är publicerat på [Trafikverkets hemsida](#)<sup>1</sup>.

Vägen har utformats för den nya hastighetsgränsen.

### Effekter på tillgänglighet

Trafikverket har för väg E4 använt sig av metoden SEB för att beskriva vilka effekter och kostnader den föreslagna åtgärden får. Resultatet är publicerat på Trafikverkets hemsida.

Sträckan trafikeras av buss i linjetrafik. Hastighetshöjningen gällande delsträcka 6 kommer att innebära att skillnaden i restid mellan buss och bil ökar vilket minskar konkurrenskraften för buss.

Föreskrifterna påverkar inte restiden för tunga lastbilar med släp eftersom de får framföras i högst 80 km/tim.

### Effekter på miljö

Trafikverket har för väg E4 använt sig av metoden SEB för att beskriva vilka effekter och kostnader den föreslagna åtgärden för delsträcka 6 får. Resultatet är publicerat på Trafikverkets hemsida.

## Konsekvenser om regleringen inte kommer till stånd

Om föreslagen reglering av hastighetsbegränsningen på delsträcka 6 inte görs på den ombyggda sträckan så fortsätter nuvarande hastighetsbegränsning att gälla. Den samhällsekonomiska nyttan med att bygga om vägen med högre säkerhetsstandard skulle gå förlorad och tillgängligheten skulle inte vara så god som vägutformningen medger.

Om föreslagen reglering av hastighetsbegränsningen gällande delsträcka 3 inte görs på sträckan innebär det att trafiksäkerheten längs sträckan är sämre än den kan vara. Trafiksäkerheten, tillgängligheten och effekterna på miljön kommer att fortsätta vara samma som i nuläget.

## Kostnader som den föreslagna regleringen medför

De föreslagna föreskrifterna gällande delsträcka 6 resulterar i något ökade samhällsekonomiska kostnader i form av ökade utsläpp av växthusgaser samt högre bullernivåer.

De föreslagna föreskrifterna gällande delsträcka 3 resulterar i ökade samhällsekonomiska kostnader i form av längre restider. Den samhällsekonomiska nyttan av ökad trafiksäkerhet tillsammans med och i kombination med lägre utsläpp av koldioxid och minskade fordonskostnader överstiger i flertalet fall de samhällsekonomiska kostnaderna i form av ökad restid för personbilar.

Trafikverkets förhållningssätt att ökad tillgänglighet inte ska ske på bekostnad av trafiksäkerhet har etiska grunder och värderas högt.

## Bedömda effekter för kommuner och regioner

Trafikverket bedömer inte att förslaget kommer att påverka kommuner och regioners ansvarsområden eller organisation.

<sup>1</sup> Klicka på berörd region. Välj mappen Investering. Välj aktuellt projekt (V+nummer). Välj "kortversion"

## Sammanfattning

Den föreslagna hastighetsförändringen gällande delsträcka 6 motiveras av att den bidrar till ökad tillgänglighet och ökad trafiksäkerhet och i detta fall bedömer Trafikverket att nyttan för tillgänglighet överväger de negativa konsekvenserna för miljö.

Den föreslagna hastighetsförändringen på delsträcka 3 motiveras av att den bidrar till ökad trafiksäkerhet på den aktuella sträckan och i detta fall bedömer Trafikverket att nyttan för trafiksäkerhet och miljö överväger de negativa konsekvenserna för tillgänglighet.

## Bilagor

*Bilaga 1* Förslag till nya trafikföreskrifter (förändring av hastighet)

*Bilaga 2* Översiktskarta med delsträckor



# Karta E4 Norrbottens län

