

**Björn Sjösvärd**

---

**Från:** noreply@trafikverket.se  
**Skickat:** den 22 mars 2023 10:23  
**Till:** Regelrådet  
**Ämne:** Förslag till nya föreskrifter för väg 25, Kronobergs län  
**Bifogade filer:** Trafikföreskrift - forslag.pdf; Kartbilaga - Oversiktskarta med delstrackor.pdf; Konsekvensutredning av förslag om hastighetsföreskrifter pa vag 25 Kronobergs lan.pdf

**AppServerName:** p360\_prod  
**DocumentID:** RR 2023-61:01  
**DocumentIsArchived:** -1



Ärendenummer	Datum
TRV 2023/14190	2023-03-22

**Mottagare**

Enligt sändlista

Denna remiss gäller förslag till nya föreskrifter för väg 25, Kronobergs län samt upphävande av Trafikverkets föreskrifter (TRVTFS 2022:1) om hastighetsbegränsning på väg 25 i Kronobergs län. Remissen omfattar konsekvensutredning samt förslag till föreskrifter.

**Remissvar**

Eventuella synpunkter ska ha kommit in senast den 28 april 2023. Använd länken nedan för att svara.

[Klicka för att svara](#)

Var vänlig ange Trafikverkets diarienummer TRV 2023/14190 om ni svarar på annat sätt.

Stefan Johansson

Trafikverket Region Syd

**Bilagor**

Förslag till föreskrifter  
Konsekvensutredning  
Kartbilaga

**Sändlista**

Alvesta kommun  
Lessebo kommun  
Ljungby kommun  
Länsstyrelsen i Kronobergs län  
Motormännen avd. Växjö  
NTF  
Polisregion Syd  
Regelrådet  
Region Kronoberg  
Riksförbundet Enskilda Vägar  
Riksförbundet M Sverige  
Svensk Kollektivtrafik  
Svenska Naturskyddsföreningen  
Svenska Taxiförbundet  
Sveriges Bussföretag  
Sveriges MotorCyklister  
Sveriges Åkeriföretag  
Sydsvenska Industri- och handelskammaren  
Växjö kommun

---

**Trafikverket**

Box 543  
291 25 KRISTIANSTAD  
Besöksadress: Björkhemsvägen  
17, KRISTIANSTAD

Texttelefon: 010-123 50 50  
Telefon: 0771 - 921 921  
trafikverket@trafikverket.se  
www.trafikverket.se

Direkt: 010-123 60 50  
Epost:  
stefan.u.johansson@trafikverket.se

## Trafikverkets föreskrifter om hastighetsbegränsning på väg 25 i Kronobergs 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 och 9 kap. 1 § första stycket 6 trafikförordningen (1998:1276) ska den högsta tillåtna hastigheten på väg 25 i Kronobergs län vara enligt följande.

Vägsträcka mellan	och	km/tim
Hallands länsgräns	3 100 meter väster om väg 533, 536 Glamshult	90
3 100 meter väster om väg 533, 536 Glamshult	920 meter öster om väg 533, 536 Glamshult	100
920 meter öster om väg 533, 536 Glamshult	600 meter öster om väg 527 Boasjön	90
600 meter öster om väg 527 Boasjön	1 280 meter väster om väg 529 Bolmaryd	100
1 280 meter väster om väg 529 Bolmaryd	430 meter väster om väg 529 Bolmaryd	80
430 meter väster om väg 529 Bolmaryd	340 meter väster om väg E4 trafikplats Ljungby Södra	100
360 meter öster om väg 615, 616 Sickinge	Jönköpings läns västra länsgräns	100
<i>vägdelen för östlig färdriktning</i> Jönköpings läns östra länsgräns	väg 25.2 trafikplats Helgevärma Växjö	100
<i>vägdelen för västlig färdriktning</i> väg 23 trafikplats Helgevärma Växjö	Jönköpings läns östra länsgräns	100
<i>vägdelen för östlig färdriktning</i> väg 23 avfart trafikplats Norremark Växjö	väg 27 cirkulationsplats Fagrabäck Växjö	90
<i>vägdelen för västlig färdriktning</i> väg 27 cirkulationsplats Fagrabäck Växjö	väg 23 påfart trafikplats Norremark Växjö	90
väg 27 cirkulationsplats Fagrabäck Växjö	380 meter väster om väg 847 västra anslutningen Hovmantorp	100
380 meter väster om väg 847 västra anslutningen Hovmantorp	Kalmar länsgräns	90

## TRVTFS :

Dessa föreskrifter träder i kraft den 29 juni 2023, då Trafikverkets föreskrifter (TRVTFS 2022:1) om hastighetsbegränsning på väg 25 i Kronobergs län ska upphöra att gälla.

På Trafikverkets vägnar

ROBERTO MAIORANA

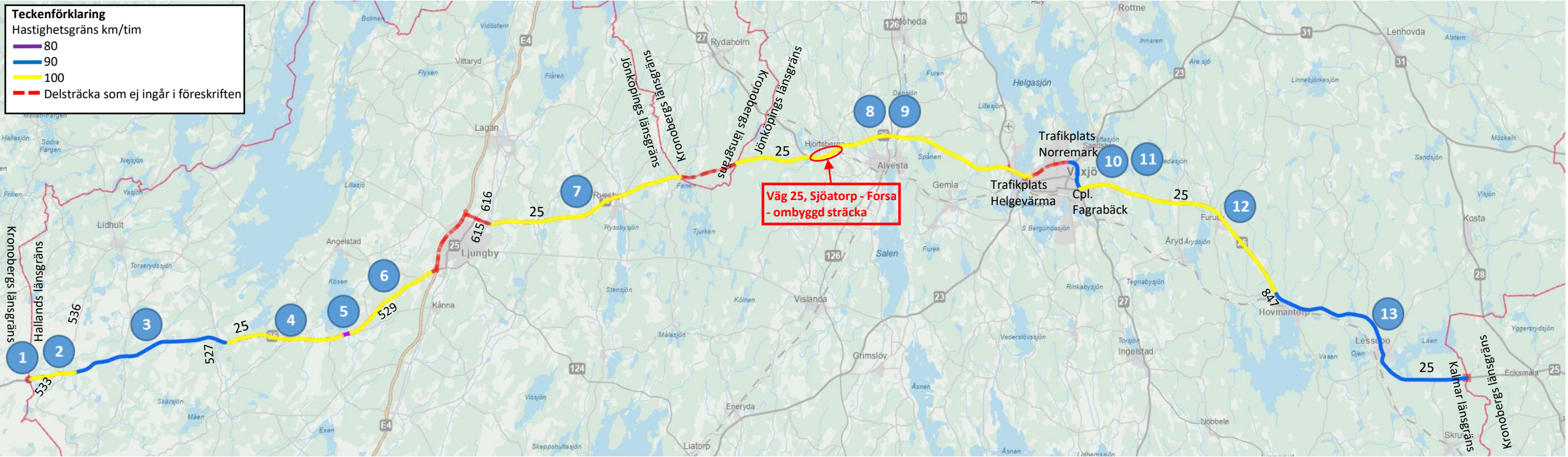
Elin Jonsson  
(Verksamhetsområde Planering)

Förslag

# Översiktskarta med delsträckor

**Teckenförklaring**  
Hastighetsgräns km/tim

- 80
- 90
- 100
- Delsträcka som ej ingår i föreskriften



## Konsekvensutredning av förslag om hastighetsföreskrifter på väg 25, Kronobergs län, enligt förordningen (2007:1244)

Trafikverket föreslår nya hastighetsföreskrifter på väg 25 i Kronobergs län och befintlig föreskrift TRVTFS 2022:1 kommer då att upphävas.

Väg 25 är en nationell stamväg som har en viktig funktion att sammanbinda Kalmar, Växjö, Alvesta med Halmstad och med väg E4. Sträckan mellan Kalmar och Halmstad är ca 250 km. Vägen ingår i det funktionellt prioriterade vägnätet (FPV), som är viktig för godstransporter, långväga personresor, dagliga personresor med bil och kollektivtrafik med buss. Trafikflödena för väg 25 i Kronobergs län varierar stort med lägre flöden, kring 3000 fordon/dygn, vid länsgränserna och högre i närheten av de större orterna där Växjö har de högsta flödena uppemot 17 000 fordon/dygn, värdena utgör årsmedel-dygnstrafik (ÅDT).

Sambandet mellan trafikflöde och vägens utformning innebär att en mötesseparerad landsväg med mitträcke kan ha högsta tillåtna hastighetsbegränsning 100 km/tim.

Trafikverket bygger om väg 25 mellan väg 27 (Sjöatorp) och 360 meter väster om väg 727 (Forsa), en sträcka om ca 4 km, till en mötesseparerad landsväg med mitträcke, s.k. "2+1-väg". Den aktuella sträckan är den sista delen på väg 25 mellan Ljungby och Växjö som inte är mötesseparerad.

Sträckan byggs om utan korsningar i plan vilket innebär stängning av befintliga anslutningar mot väg 25 och byggnation av ett sidovägssystem som ansluter till väg 25 via två nybyggda trafikplatser, trafikplats Hjortsberga samt trafikplats Alvesta väst.

Arbetet med att bygga om sträckan beräknas vara klart i slutet av juni 2023.

På Trafikverkets hemsida finns en [karta](#) 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 vägtransport-system. 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 projektet är att förbättra trafiksäkerheten och framkomligheten för trafikanterna på väg 25.

### 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)	+Ökad restid - minskad restid min:sek
1	Hallands länsgräns -- 3 100 meter väster om väg 533, 536 Glamshult	0,1		90	90	
2	3 100 meter väster om väg	4,0		100	100	

	533, 536 Glamshult – 920 meter öster om väg 533, 536 Glamshult					
3	920 meter öster om väg 533, 536 Glamshult – 600 meter öster om väg 527 Boasjön	14,0		90	90	
4	600 meter öster om väg 527 Boasjön – 1 280 meter väster om väg 529 Bolmaryd	10,5		100	100	
5	1 280 meter väster om väg 529 Bolmaryd -- 430 meter väster om väg 529 Bolmaryd	0,8		80	80	
6	430 meter väster om väg 529 Bolmaryd -- 340 meter väster om väg E4 trafikplats Ljungby Södra	9,2		100	100	
7	360 meter öster om väg 615, 616 Sickinge -- Jönköpings läns västra länsgräns	17,4		100	100	
8	<i>vägdelen för östlig färdriktning</i> Jönköpings läns östra länsgräns -- väg 25.2 trafikplats Helgevarma Växjö	26,9	4	80/100	100	-0:36
9	<i>vägdelen för västlig färdriktning</i> väg 23 trafikplats Helgevarma Växjö – Jönköpings läns östra länsgräns	27,4	4	80/100	100	-0:36
10	<i>vägdelen för östlig färdriktning</i> väg 23 avfart trafikplats Norreremark Växjö – väg 27 cirkulationsplats Fagrabäck Växjö	3,0		90	90	
11	<i>vägdelen för västlig färdriktning</i> väg 27 cirkulationsplats Fagrabäck Växjö - väg 23 påfart trafikplats Norreremark Växjö	3,0		90	90	
12	väg 27 cirkulationsplats Fagrabäck Växjö -- 380 meter väster om väg 847	21,5		100	100	



	västra anslutningen Hovmantorp					
13	380 meter väster om väg 847 västra anslutningen Hovmantorp -- Kalmar länsgräns	21,1		90	90	

Restiden längs hela sträckan minskar teoretiskt med ca 36 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 25 för att öka trafiksäkerheten och tillgängligheten för vägtrafiken längs sträckan.

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

### 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 vägssäkerhet 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 25 använt sig av metoden [Samlad EffektBedömning](#) (SEB) för att beskriva vilka effekter den föreslagna åtgärden får. Resultatet av denna SEB är publicerat på [Trafikverkets hemsida](#)<sup>1</sup>.

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



Vägen har utformats för den nya hastighetsgränsen.

Effekter på tillgänglighet

Trafikverket har för väg 25 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. Konkurrenskraften för buss jämfört med personbil blir oförändrad eftersom hastighetshöjningen gäller båda fordonsslag.

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

Hastighetshöjningen på den ombyggda vägen kommer att innebära ökat buller.

## Konsekvenser om regleringen inte kommer till stånd

Om föreslagen reglering av hastighetsbegränsningen 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.

## Kostnader som den föreslagna regleringen medför

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

## Bedömda effekter för kommuner och regioner

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

## Sammanfattning

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

## Bilagor

- |                 |  |
|-----------------|--|
| <i>Bilaga 1</i> | <i>Förslag till nya trafikföreskrifter (förändring av hastighet)</i> |
| <i>Bilaga 2</i> | <i>Översiktskarta med delsträckor</i>                                |