

Beredningsunderlag till förslag om hastighetsföreskrifter på väg E20, Västra Götalands län och konsekvensutredning enligt förordningen (2007:1244) om konsekvensutredning vid regelgivning

Karta

Karta som visar aktuella sträckor, se bilaga 1.

Bakgrund och målbild

Utredningen sker med anledning av att Trafikverket ser över hastighetsbegränsningar enligt det nya hastighetsgränssystemet. Vid tidigare beredning år 2008 undantogs sträckorna inom storstadsmiljön. Dessutom behövs en utredning för att se över hastighetsbegränsningarna på de delsträckor som saknar mittseparering och som med gällande hastighetsgräns inte uppfyller trafiksäkerhetskraven.

Utredningen avser väg E20 i Västra Götalands län. Väg E20 är gästväg på väg E6 från länsgränsen mot Hallands län till trafikplats Olskroksmotet.

Väg E20 ingår i det nationella stamnätet vilket innebär att den är av särskild betydelse för hela landet och fungerar som en viktig led för långväga person- och godstransporter. Internationellt är vägen utpekad

som en del i det transeuropeiska nätverket (TEN). Vägen är viktig för internationell trafik, till exempel från Göteborgs hamn till mellersta Västra Götaland och Västra Mälardalen.

E20 är även ett utpekat pendlarstråk och har stor betydelse för näringslivets transporter samt arbetspendlingen inom regionen. Den är betydelsefull ur ett regionalt utvecklingsperspektiv och fungerar som länk mellan regioner i västra och mellersta Sverige samt kring Mälardalen.

E20 har därför ett hastighetsanspråk på minst 100 km/tim.

E20 är även rekommenderad väg för transporter lastade med farligt gods.

Ny- eller ombyggnad

På E20 mellan Ingared och Alingsås har vägen byggts om till motorvägsstandard. Det har skett genom att korsningar i samma plan har stängts av, nya trafikplatser har byggts och mitträcke satts upp på hela sträckan. Vägsträckan har kompletterats med sidoräcken och bullerskydd.

Förslag till hastighetsbegränsningar

Trafikverket föreslår följande hastighetsbegränsningar på väg E20 genom Västra Götalands län.

Mellan Hallands läns gräns och trafikplats Olskroksmotet är väg E20 gästväg på väg E6.

Delsträcka 1 mellan väg E6 trafikplats Olskroksmotet och väg 553/556/1940 trafikplats Jonseredsmotet föreslås få hastighetsbegränsning 80 km/tim.

Delsträcka 2 mellan väg 553/556/1940 trafikplats Jonseredsmotet och väg 1747 trafikplats Tollerredsmotet föreslås få hastighetsbegränsning 100 km/tim.

Delsträcka 3 mellan väg 1747 trafikplats Tollerredsmotet och väg 1751/1956 trafikplats Ingaredsmotet föreslås få hastighetsbegränsning 90 km/tim.

Delsträcka 4 mellan väg 1751/1956 trafikplats Ingaredsmotet och Hedvigsbergsvägen, Alingsås föreslås få hastighetsbegränsning 100 km/tim.

Delsträcka med lokala trafikföreskrifter om tätbebyggt område Alingsås.

Delsträcka 5 mellan Sandbergsvägen, Alingsås och väg 187 trafikplats Vara föreslås få hastighetsbegränsning 80 km/tim.

Delsträcka 6 mellan väg 187 trafikplats Vara och väg 49 trafikplats Vilan föreslås få hastighetsbegränsning 100 km/tim.

Delsträcka 7 mellan väg 49 trafikplats Vilan och väg 2755 Åängen föreslås få hastighetsbegränsning 80 km/tim.

Delsträcka med lokala trafikföreskrifter om motorväg mellan väg 2755 Åängen och väg 2755 Jättedansen (14 FS 2012:223).

Delsträcka 8 mellan väg 2755 Jättadansen och väg 26 Hasslerör föreslås få hastighetsbegränsning 80 km/tim.

Delsträcka 9 mellan väg 26 Hasslerör och väg 2994 Fagerlid föreslås få hastighetsbegränsning 100 km/tim

Delsträcka 10 mellan väg 2994 Fagerlid och 170 meter sydväst om enskild väg Laggåsen föreslås få hastighetsbegränsning 80 km/tim

Delsträcka 11 mellan 170 meter sydväst om enskild väg Laggåsen och Örebro läns gräns föreslås få hastighetsbegränsning 100 km/tim

Trafikverket föreslår att Vägverkets föreskrifter (VVFS 2008:215) om hastighetsbegränsningar på väg E20 i Västra Götalands län ska upphävas.

Vad är problemet och vad vill Trafikverket uppnå?

Trafikverket vill med denna föreskrift både öka framkomligheten och trafiksäkerheten på E20 genom Västra Götaland.

Väg E20 inom Göteborg har mycket hög trafikbelastning och stora framkomlighetsproblem. För att öka kapaciteten föreslår därför

Trafikverket sänkning av hastigheten på delsträcka 1 och 2.

Delsträcka 4 har byggts om till högre standard, varför Trafikverket föreslår en höjning av hastigheten för att öka framkomligheten på denna delsträcka.

Cirka 80 km av E20 genom Västra Götaland saknar mötesseparering. Dessa delsträckor är olycksdrabbade. E20 används av många trafikantgrupper: oskyddade trafikanter, lastbilar, långsamgående fordon, lokal och regional personbilstrafik samt snabb genomfartstrafik. Den blandade trafiken i kombination med låg trafiksäkerhet på delsträckor som inte är mötesseparerade, ökar risken för olyckor. Trafikverket vill öka trafiksäkerheten och föreslår därför sänkning av hastigheten på delsträcka 5, 7 och 8.

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) 2KF, MLV, MML, MV	Trafikflöde personbil (Pb)	Trafikflöde tung trafik (Lb)	Geometrisk standard * enl. VGU	Sidoområde Säkerhetszon	Gång- och cykelväg (GC) Ange ja/nej	Hastighetsgräns (km/tim)	Föreslagna hastighetsgräns (km/tim)	ATK Ange ja/nej
1	8,4	MV 22-28	32 960-40 560	8 %	G	G	nej	90	80	nej
2	17	MV, 22	24 040	8-10 %	MG/G	G	nej	110	100	nej
3	6	4KF, 18	17 800	12 %	MG	MG	nej	90	90	nej
4	8	MV, 18	18 200	12 %	G	G	nej	90	100	nej
5	46,5	2-3 KF, 12-13	8 700-12 300	15-20 %	MG	MG	nej	80/90	80	ja
6	34,5	MLV, 13	8 300	19 %	G	G	delvis	100	100	nej
7	8	2KF, 12	7 550	17 %	G	MG	nej	90	80	ja
8	29,9	2KF, 12	8 900-12 500	18 %	MG	MG	nej	90	80	ja
9	16,5	MLV, 13	6900	22 %	G	G	nej	100	100	nej
10	10,9	2KF, 8-12	6 500	23 %	L	L	nej	80	80	ja
11	2,3	MLV, 13	7300	24 %	G	G	nej	100	100	nej

* Ange L (= Låg), MG (= Mindre god) respektive G (=god)
** Automatisk trafiksäkerhetskamera (ATK)

Lokala trafikföreskrifter (LTF)

I tabellen nedan anges befintlig LTF endast i det fallet där behov av ny LTF finns.

Delsträcka	Plats, LTF-nummer	Hastighet gällande (km/tim)	Förslag hastighet km/tim	Förslag på utsträckning	Motiv
5	Väg 2520, Vedum 14 FS 2008:992	70	-	Upphävs	Klarar flödesmodellen. Goda siktsträckor.
8	Väg 2974, Torsö 14 FS 2008:993	70	-	Upphävs	Klarar flödesmodellen. Mest utsvängande trafik åt höger (mot Mariestad).

Miljö – Buller

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

Delsträcka	Före justering: Bullernivån överskrider riktvärdena i bostäder <i>Ange ja/nej</i>	Efter justering: Bullernivån överskrider riktvärdena i bostäder <i>Ange ja/nej</i>	Före justering: Bullernivån överstiger 10 db över riktvärdena i bostäder <i>Ange ja/nej</i>	Efter justering: Bullernivån överstiger 10db över riktvärdena i bostäder <i>Ange ja/nej</i>
1	Ja	Ja	Nej*	Nej, sänkningen bidrar positivt
2	Ja	Ja	Nej*	Nej, sänkningen bidrar positivt
3	Ja	Ja	Nej*	Nej, bullerskyddsåtgärder kommer att göras i samband med ombyggnad
4	Nej	Nej	Nej	Nej
5	Ja	Ja	Nej*	Nej, sänkningen

				bidrar positivt
6	Ja	Ja	Nej*	Nej
7	Ja	Ja	Nej*	Nej, sänkningen bidrar positivt
8	Ja	Ja	Nej*	Nej, sänkningen bidrar positivt
9	Ja	Ja	Nej*	Nej
10	Ja	Ja	Nej*	Nej
11	Ja	Ja	Nej*	Nej

* Alla som ingår i Trafikverkets åtgärdsprogram har fått erbjudande om åtgärder

Beskrivning av delsträckor med motivering till valda hastighetsbegränsningar

Delsträcka 1 mellan väg E6 trafikplats Olskroksmotet och väg 553/556/1940 trafikplats Jonseredsmotet.

Delen mellan Olskroksmotet och Skultorpsmotet har motorvägsstandard. Vägbredden är 28 meter och sträckan har tre körfält i vardera riktningen. Trafikmängden uppgår till drygt 44 000 fordon per dygn.

Delen mellan Skultorpsmotet och Jonseredsmotet har motorvägsstandard. Vägbredden är 22 meter och sträckan har två körfält i vardera riktningen. Trafikmängden uppgår till ca 36 000 fordon per dygn.

Delsträckan har stora framkomlighetsproblem. Högsta tillåtna hastighet är idag 90 km/tim.

Trafikverket föreslår sänkt hastighetsbegränsning till 80 km/tim för att öka kapaciteten på sträckan vilket medför både ökad framkomlighet och trafiksäkerhet. Även på- och avfartsramper justeras. 80 km/tim är en färdhastighet som medför jämn färdrytm för alla fordonsslag och ger lägre utsläpp från trafiken.

Genom att ett flertal sträckor i det statliga stadsmotorvägnätet får hastighetsbegränsning 80 km/tim blir trafikanterna också vana vid denna hastighet, vilket på sikt bör leda till att öka kopplingen mellan vägtyp och gällande hastighetsgräns.

Begränsningspunkten justeras (kortas) 200 meter österut på sträckan för ökad tydlighet.

Även av- och påfartsvägarna till väg E20 i trafikplatserna Olskroksmotet, Ånäsmotet, Munkebäcksmotet, Torpamotet, Fräntorpsmotet, Partillemotet, Skultorpsmotet och Jonseredsmotet föreslås få hastighetsbegränsning 80 km/tim.

Delsträcka 2 mellan väg 553/556/1940 trafikplats Jonseredsmotet och väg 1747 trafikplats Tolleredsmotet.

Delsträckan har motorvägsstandard. Vägbredden är 22 meter och sträckan har två körfält i vardera riktningen. Trafikmängden uppgår till 26 500 fordon per dygn. Sträckan har delvis mindre god standard i plan och profil med kraftiga stigningar. Högsta tillåtna hastighet är idag 110 km/tim.

Trafikverket föreslår sänkt hastighetsbegränsning till 100 km/tim för att öka både kapaciteten på sträckan och trafiksäkerheten. Kapaciteten ökas på vägar med mycket trafik då hastigheten är lägre eftersom avståndet mellan fordonen blir kortare. Effekten av kö kollisioner (s.k. upphinnandeolyckor) till följd av kraftiga inbromsningar reduceras om hastigheten sänks. Därmed leder förslaget till både ökad framkomligheten och trafiksäkerhet.

Begränsningspunkterna justeras 200 meter västerut (förlängs) samt 50 meter österut (förlängs) på sträckan för ökad tydlighet.

Delsträcka 3 mellan väg 1747 trafikplats Tolleredsmotet och väg 1751/1956 trafikplats Ingaredsmotet.

Delsträckan är en fyrfältsväg med mittseparering och sidoräcken. Vägbredden är 18 meter. Längs sträckan finns ett fåtal anslutningar från enskilda vägar. Högsta tillåtna hastighet är idag 90 km/tim.

Sträckan kommer att byggas om till motorvägsstandard med planerad start senare delen av 2013.

Delsträckan uppfyller säkerhetsstandard för 90 km/tim och Trafikverket föreslår därför bibehållen hastighetsbegränsning 90 km/tim.

Delsträcka 4 mellan väg 1751/1956 trafikplats Ingaredsmotet och Hedvigsbergsvägen, Alingsås.

Delen mellan Ingaredsmotet och 500 meter sydväst om Hedvigsbergsvägen har byggts om till motorvägsstandard (beslut om lokala trafikföreskrifter om motorväg 14 TFS 2012:248). Det har skett genom att korsningar i samma plan har stängts av, nya trafikplatser har byggts och mitträcke satts upp på hela sträckan. Delsträckan har kompletterats med sidoräcke och bullerskydd. Belysningsmaster finns vid avfartsramperna.

Genom att stänga av direktanslutningar och föra över långsamgående trafik till den parallella lokalvägen, har trafiksäkerheten och framkomligheten förbättrats.

För trafik som inte får färdas på motorvägar, bland annat långsamgående fordon, cyklister och gående har en ny lokal väg byggts utmed E20. Det lokala vägnätet har byggts ut så att alla fastigheter är förbundna med nya trafikplatser. På stora delar

av den nya lokal vägen samt befintlig väg 1750 och 1751 har det byggts separata gång- och cykel banor.

Delen mellan 500 meter sydväst om Hedvigsbergsvägen och Hedvigsbergsvägen går genom tätbebyggt område Alingsås.

Delsträckan uppfyller säkerhetsstandard för 100 km/tim. Trafikverket föreslår därför höjd hastighetsbegränsning till 100 km/tim.

Delsträcka 5 mellan Sandbergsvägen, Alingsås och väg 187 trafikplats Vara.

Delen mellan Sandbergsvägen och 550 meter nordost om Sandbergsvägen går genom tätbebyggt område Alingsås.

Delen mellan 550 meter nordost om Sandbergsvägen, Alingsås och väg 1898 Kringeläng har två körfält med ett körfält i vardera riktningen. Högsta tillåtna hastighet är idag 90 km/tim. Vägbredden är 12 meter. Längs sträckan finns ett stort antal anslutningar från enskilda vägar. Sidoområdet är delvis säkrat med sidoräcken. Räfflad vägmitt saknas. Viltstängsel saknas. Automatisk trafiksäkerhetskontroll (ATK) finns utmed sträckan samt vid korsningen Ljurhall, där hastighetsbegränsningen sänks till 60 km/tim genom en lokal trafikföreskrift.

Delen mellan väg 1898 Kringeläng och väg 181 Lund går genom ett varierat landskap. Vägen är 13 meter bred. Delen är endast mötteseparerad genom målning 2+1. Viltstängsel förekommer på delar av sträckan. Högsta tillåtna hastighet är idag 90 km/tim.

Delen mellan väg 181 Lund och väg 187 trafikplats Vara har två körfält med ett i vardera riktningen. Vägbredden är 12 meter. På en stor del av sträckan har vägen breda körfält utan vägren. Räfflad mittlinje saknas. Sidoområdet är inte säkrat, det förekommer både berghällar och branta slänter inom säkerhetszonen. Viltstängsel förekommer på delar av sträckan. Högsta tillåtna hastighet är idag 90 km/tim.

Delsträckan har en säkerhetsstandard för 80 km/tim. Trafikverket föreslår sänkt hastighetsbegränsning till 80 km/tim eftersom delsträckan saknar både mittseparering och säkra sidoområden samt är olycksdrabbad.

Delsträcka 6 mellan väg 187 trafikplats Vara och väg 49 trafikplats Vilan.

Delsträckan går genom öppet landskap utmed Varaslätten. Vägbredden är 13 meter och delsträckan är mötteseparerad. Sidoområdet är delvis säkrat men det förekommer enstaka träd för nära vägen. Viltstängsel finns på de delar som passerar mindre skogsområden. Separat gång- och cykelbana finns på del av sträckan. Korsningen mellan E20 och väg 2623 vid Jung är olycksdrabbad och ombyggnad av trafikplats pågår.

Delsträckan har en säkerhetsstandard för 100 km/tim. Trafikverket föreslår därför bibehållen hastighetsbegränsning 100 km/tim.

Delsträcka 7 mellan väg 49 trafikplats Vilan och väg 2755 Åängen.

Delsträckan går genom ett varierat landskap. Vägen har två körfält med ett körfält i vardera riktningen. Vägbredden är 12 meter. Räfflad mittlinje saknas. Sidoområdet är delvis säkrat men det förekommer enstaka träd inom säkerhetszonen. Viltstängsel finns på sträckan. Automatisk trafiksäkerhetskontroll (ATK) finns utmed sträckan samt vid korsningen Eggby/ Lundsbrunn där hastighetsbegränsningen är sänkt till 70 km/tim genom en lokal trafikföreskrift.

Delsträckan har en säkerhetsstandard för 80 km/tim. Trafikverket föreslår därför en sänkning av hastigheten till 80 km/tim, då delsträckan saknar både mittseparering och säkra sidoområden samt är olycksdrabbad.

Delsträcka 8 mellan väg 2755 Jättadansen och väg 26 Hasslerör.

Delen mellan väg 2755 Jättadansen och väg 26 trafikplats Haggården löper i huvudsak genom ett skogslandskap. Vägen har två körfält med ett körfält i vardera riktningen. Vägbredden är 12 meter. Räfflad mittlinje saknas. Viltstängsel finns på sträckan. Automatisk trafiksäkerhetskontroll (ATK) finns på sträckan samt vid Lugnås där hastighetsbegränsningen är sänkt till 70 km/tim genom en lokal trafikföreskrift.

Delen mellan väg 26 trafikplats Haggården och väg 26 Hasslerör passerar förbi Mariestad genom ett varierat landskap. Väg 26 är gästväg på delsträckan. Vägen har två körfält med ett i vardera riktningen. Vägbredden är 12 meter. Räfflad mittlinje saknas. Automatisk trafiksäkerhetskontroll (ATK) finns på sträckan samt både vid Hassle motell och i korsningen med väg 26 (mot Mora) där hastighetsbegränsningen är sänkt till 70 km/tim genom lokala trafikföreskrifter. Högsta tillåtna hastighet på delsträckan är idag 90 km/tim.

Delsträckan har en säkerhetsstandard för 80 km/tim. Trafikverket föreslår en sänkning av hastigheten till 80 km/tim eftersom delsträckan saknar både mittseparering och säkra sidoområden samt är olycksdrabbad.

Delsträcka 9 mellan väg 26 Hasslerör och väg 2994 Fagerlid.

Delsträckan går genom ett varierande landskap. Vägbredden är 13 meter och delsträckan är mötesseparerad. Högsta tillåtna hastighet är idag 100 km/tim. Viltstängsel finns på delar av sträckan. Vid korsningarna vid Lyrestad (Göta Kanal) är hastighetsbegränsningen sänkt till 70 km/tim genom lokal trafikföreskrift.

Delsträckan har en säkerhetsstandard för 100 km/tim. Trafikverket föreslår därför bibehållen hastighetsbegränsning 100 km/tim.

Delsträcka 10 mellan väg 2994 Fagerlid och 170 meter sydväst om enskild väg Laggåsen.

Delsträckan har två körfält med ett körfält i vardera riktningen. Högsta tillåtna hastighet är idag 80 km/tim. Vägbredden varierar mellan 8 och 12 meter. Räckvidd mitt saknas. Sidoområdet är inte säkrat. Sträckan har delvis brant lutning och vid avtagsvägen mot Gårdsjö finns omkörningsfält för trafik i norrgående riktning. Sträckan har viltstängsel. Automatisk trafiksäkerhetskontroll (ATK) finns på sträckan samt vid Hova där hastighetsbegränsningen är sänkt till 60 km/tim genom lokal trafikföreskrift.

Delsträckan finns med som namngivet objekt ("Förbi Hova") i nationell plan och kommer att byggas om till mötesseparerad väg med planerad start under 2016.

Delsträckan har en säkerhetsstandard för 80 km/tim och Trafikverket föreslår därför bibehållen hastighetsbegränsning 80 km/tim.

Delsträcka 11 mellan 170 meter sydväst om enskild väg Laggåsen och Örebro län.

Delsträckan går genom skogslandskap. Vägbredden är 13 meter och delsträckan är mötesseparerad. Viltstängsel finns på sträckan. Högsta tillåtna hastighet är idag 100 km/tim

Delsträckan har en säkerhetsstandard för 100 km/tim. Trafikverket föreslår därför bibehållen hastighetsbegränsning 100 km/tim.

Alternativa lösningar

De sträckor som inte är mötesseparerade byggs om till mötesfri landsväg. Alternativa lösningar, till att justera hastighetsbegränsningen på väg E20, är att åtgärda de brister som utgör motivet till föreslagen hastighetsbegränsning. Mötesseparering kräver breddning av vägen och bristerna i sidoområdena åtgärdas genom att fasta hinder tas bort eller att vissa sträckor förses med kanträcken. Vidare bör antalet anslutningsvägar minskas och åtgärder utföras för att göra det säkrare för oskyddade trafikanter. Dessa brister kan och kommer, enligt vår bedömning, inte åtgärdas i närtid. Utan ändrad hastighetsreglering blir effekterna att vägen har låg trafiksäkerhet och förståelsen för de nya hastighetsgränserna minskar.

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	-8,3
Koldioxid	Ton/år	-3 682
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	333
ändrad restid/resa	Minuter/sekunder	4:20
Samhällsekonomisk effekt totalt	Kilokronor/år	-7 881

De direkta kostnadsmässiga konsekvenserna av 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
Delmål: Tillgänglighet	Negativt bidrag
Delmål: Transportkvalitet	Marginellt positivt bidrag
Delmål: Säkerhet	Positivt bidrag
Delmål: Miljö	Positivt bidrag
Delmål: Regional utveckling	Negativt bidrag

Delmål: Jämställdhet	Ingen påverkan
Stadsbyggnad	Ingen påverkan
Det övergripande målet*	Oklart 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

Föreskriften föreslås träda i kraft 2012-12-28.

Det bedöms finnas behov av att ta särskild hänsyn när det gäller tidpunkten för föreskrifternas ikraftträdande. Ikraftträdandet bör ske före införandet av trängselskatt i Göteborg 2013-01-01.

Informationsinsatser behövs för att motivera sänkning av hastighetsbegränsning 90 till 80 km/tim på sträckor utan mötesseparering.

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

Datum:

.....
Magnus Andersson
Handläggare

Bilaga:
Karta

Bilaga 1: Karta

