



Beredningsunderlag till förslag om hastighetsföreskrifter på väg 27, Jönköpings län och konsekvensutredning enligt förordningen (2007:1244) om konsekvensutredning vid regelgivning

Karta

Kartor som visar aktuella sträckor, se bilaga 1.

Bakgrund och målbild

Delsträcka 4, sträckan mellan väg 599 och väg 26, byggs om till mötesfri väg med mitträcke. Sträckan har nu 90 km/timmen som högsta tillåtna hastighet, den föreslås att höjas till 100 km/timmen.

Väg 27 är ett av de funktionellt prioriterade stråk som lyfts fram i den regionala systemanalysen för östra Götaland. Vägen sträcker sig mellan Karlskrona och Göteborg och utgör en viktig tvärförbindelse mellan sydöstra och västra Sverige.

Regionförbundet och Trafikverket har en gemensam ambition att på sikt åstadkomma en säker framkomlighet på rv 27 med en högre hastighetsstandard, 100 km/h, som svarar upp till stråkets samhällsfunktion.

Standarden på vissa delar av vägen har förbättrats genom ombyggnation till mötesseparerad landsväg med mitträcke (s.k. 2+1 väg) och fortsätter att förbättras tack vare den nu pågående ombyggnation av etappen väg 599 – väg 26 (delsträckan 4 enligt beredningsunderlaget, se nedan).

Detta beredningsunderlag ligger till grund för prövning av hastighetsgränser på väg 27 i Jönköpings län. Vägen har fortfarande varierande standard, större del av vägen utgörs av normal två körfälts- väg utan mittseparering, med måttliga säkerhetsbrister avseende sidoområden och korsningsutformning och 90 km/timmen som högsta tillåtna hastighet. En kortare sträcka väster om Värnamo är ombyggd till 2+1 väg med mittseparering, gällande hastighet på vägen är 100 km/timmen och vägens standard är anpassad därefter.

Passagen genom Bor (södra delen av väg 27 i Jönköpings län), med hastighetsbegränsning 30 km/timmen dagtid /50 km/timmen nattetid vid Bors skola och 50 km/timmen i övrigt genom samhället, finns kvar och utgör en mycket besvärlig flaskhals på väg 27.

I och med att vägen successivt rustas upp till den högre standard som svarar upp till stråkens funktion, måste även beslut om högsta tillåtna hastighet på vägen revideras i motsvarande takt.

Anledningen till prövningen är ombyggnation av sträckan väg 599 till väg 26 till mötteseparerat landsväg med mitträcke (2+1 men även 1+1 väg). Gällande hastighet på sträckan är idag 90 km/timmen, delsträcka genom Gislaveds tätort, med hastighetsbegränsning 50 km/timmen, är en besvärlig flaskhals. Denna flaskhals byggs bort tack vare den nu pågående byggnationen.

Den ombyggda delen är anpassad att efter ombyggnationen klara hastighetsgränsen 100 km/timmen
förutom korsningen med väg (Nennemovägen) där hastigheten är sänkt till 70 km/tim med lokala trafikföreskrifter. Denna hastighetsbegränsning föreslås behållas. ???

Ombyggnationen startade i september 2011 och beräknas bli klar den **hösten 2013 ???**. Sträckans ombyggnation ingår som ett objekt i den nationella transportplanen 2010-2021.

Ny- eller ombyggnad

Sträckan mellan väg 599 och väg 26 byggs om till en mittseparerad väg med mitträcke. Syftet med projektet är ökad trafiksäkerhet och höjning av vägens standard. Objektet avser ombyggnad av en 11,5 km lång sträcka, dels i ny sträckning som mötesfri 2+1 väg (norra delen), dels i befintlig sträckning som gles 2+1 väg (södra delen).

Vägens standard tillåter höjning av hastigheten till 100 km/timmen.

Förslag till hastighetsbegränsningar

Delsträcka 1 mellan Kronobergs länsgräns (G-län) och 550 meter väster om väg 561 i trafikplats Sörsjö, för trafik i östlig färdriktning, och 275 meter öster om väg 561 i trafikplats Sörsjö, för trafik i västlig färdriktning. Här föreslås oförändrad hastighetsbegränsning 90 km/timmen.

Delsträcka 2 mellan 550 meter väster om väg 561 i trafikplats Sörsjö, för trafik i östlig färdriktning, och 275 meter öster om väg 561 i trafikplats Sörsjö, för trafik i västlig färdriktning, och 2950 meter öster om väg 618 Forsheda. Här föreslås oförändrad hastighetsbegränsning 100 km/timmen.

I anslutning till korsning väg 27/väg 126 Gottåsa föreslås oförändrad lokal trafikföreskrift om hastighetsbegränsning 70 km/timmen.

Delsträcka 3 mellan 2950 meter öster om väg 618 Forsheda och 100 meter nordväst om väg 599. Här föreslås oförändrad hastighetsbegränsning 90 km/timmen.

Delsträcka 4 mellan 100 meter nordväst om väg 599 och väg 26 trafikplats Gislaveds norra. Gällande hastighet på sträckan föreslås höjas från gällande 90 till 100 km/timmen.

I anslutning till korsning väg 27/väg 26 (trafikplats Gislaveds norra) föreslås oförändrad lokal trafikföreskrift om hastighetsbegränsning 70 km/timmen.

Delsträcka 5 mellan väg 26 trafikplats Gislaveds norra och Västra Götalands länsgräns. Här föreslås oförändrad hastighetsbegränsning 90 km/timmen.

Trafikverket föreslår att Vägverkets föreskrifter (VVFS 2009:.....) om hastighetsbegränsning på väg 27 i Jönköpings län ska upphävas.

Befintliga lokala trafikföreskrifter på väg 27 föreslås behållas. (eller redovisa separat för varje delsträcka ???)

Vad är problemet och vad vill Trafikverket uppnå?

Vägen knyter samman flera större konsumtions- och produktionscentra, såsom orterna Växjö, Alvesta, Värnamo, Gislaved och Borås, men utgör också en viktig förbindelse mellan universitets- och högskoleorter. Stråket har såväl långväga person- och godstransporter (> 10 mil) som regionala och lokala dito, samt ingår i det nationella kollektivtrafiknätet.

Nuvarande sträckning av väg 27 genom tätorterna Gislaveds och Bor är besvärliga flaskhalsar. Förbifart Gislaved byggs nu och beräknas vara färdig hösten 2013.

En stråkstudie för väg 27 färdigställdes 2006 med Landstinget och Länsstyrelsen i Kronobergs län och Region Skåne i Skåne län som drivande parter. Den långsiktiga ambitionen för vägen fastslogs i studien till mötesfri landsväg. Denna ambition har sedan vidimerats i länstransport-planerna 2010-2021 för såväl Skåne län som Kronobergs län och ambitionen för vägen har också till betydande del genomförts och utbyggnads- och planeringsläget i Kronobergs län kan beskrivas enligt följande:

Åtgärdsplanering

Nuvarande sträckning genom Gislaveds tätort är en besvärlig flaskhals. Förbifart Gislaved byggs nu och beräknas vara färdig hösten 2013. En ny väg på sammanlagt 11,5 km byggs, dels i ny sträckning som mötesfri 2+1 väg (norra delen), dels som gles 2+1väg längs befintlig sträckning (södra delen).

Under 2013 kommer sträckan Bredasten-Sörsjö att mötessepareras (gles 2+1) så att ett längre avsnitt mellan E4 och (tre km från) Forsheda får säker framkomlighet.

Under planperioden 2014-25 planeras fortsatt mötesseparering av sträckan Bredaryd-Anderstorp.

I Regional transportplan för Jönköpings län inryms även (delvis) Förbifart Bor i slutet av planperioden med trolig byggstart 2021-22. Det handlar om en mötesseparerad 2+1 väg, 14 m bred, på 6,3 km.

Anledning till utredningen.

Målbilden avseende långsiktigt hastighetsanspråk för väg XX, X län (hela den aktuella sträckan, om vägen är prioriterad för exempelvis regional utveckling, långväga transporter, turiststråk etc. och om vägen finns upptagen i transportplaneringen för ombyggnad dvs. om vägen är prioriterad i nuvarande transportplan 2010-2021.

Text

Redovisning av huruvida investeringar finns upptagna för aktuell väg i gällande transportplan (2010-2021):

- föreslagna åtgärder för att kompensera brister på lång sikt, även för statlig genomfart inom tätbebyggt område.
- föreslagna åtgärder på kort sikt

Gällande transportplan för nationell väg alternativt regional väg finns hos planerare på respektive region.

Text”

Ny- eller ombyggnad (om detta är aktuellt för gällande sträcka)

Kort beskrivning av objektets syfte och standard med redovisning av motiv för vald referenshastighet i planerings-/projekteringsprocessen. Här anges också motiv för att ändring av föreslagen hastighet är gjord jämfört med den referenshastighet som beslutades i proj.processen för vägen. (t.ex. ändrat standardval)

Text

Förslag till hastighetsbegränsningar

Förslag på hastighetsbegränsningar – förändrade eller oförändrade, för hela vägen från länsgräns till länsgräns.

Delsträckorna ska anges med samma begränsningspunkter som de anges för delsträckorna i föreskriftsförslaget, TRVTFS. Skriv:

Delsträcka 1 mellan väg xx och väg xx.

Om lokala trafikföreskrifter, LTF, finns om motorväg och tätbebyggt område ange detta efter berörd delsträcka. Skriv;

Delsträcka med lokala trafikföreskrifter om motorväg, ange begränsningspunkter.

Delsträcka med lokala trafikföreskrifter om tätbebyggt område, ange begränsningspunkter.

Delsträcka med bashastighet mellan väg xx och väg xx.

Text

Den som vill ta med alla gällande LTF kan göra det efter berörd delsträcka. Dock inget krav. Minikravet är att ta med LTF i beredningsunderlaget när vi föreslår ändring i LT. Då ska också den gällande LTF anges och förslag till LTF. Se tabell nedan! Observera att sträcka med LTF om motorväg alltid redovisas och sträcka med bashastighet enligt ovan.

Trafikverket föreslår att Vägverkets föreskrifter (VVFS xxxx:xx) om hastighetsbegränsning på väg X i X län ska upphävas.

Förslag till ändring av LTF om hastighet presenteras nedan i tabell på sidan X.

Vad är problemet och vad vill Trafikverket uppnå?

Aktuella problem med utgångspunkt ifrån nuvarande förhållanden, vilka som berörs samt problemens omfattning utifrån:

- aktuella problem
- Beskriv vägens nuvarande säkerhetsstandard
- stor omfattning av gång/cykeltrafik läng/stvärs
- andra ev. lokala problem längs vägen
- lokala bullerproblem

- Ange vad Trafikverket vill uppnå, exempelvis ökad trafiksäkerhet, bättre tillgänglighet för fordonstrafik etc.

Beskrivning av delsträckorna och prövning mot de långsiktiga stödkriterierna med motivering

Dokument *Långsiktiga stödkriterier för landsbygds- och tätortsmiljöer* (TR10A 2009:9819) (finns i [arbetsrummet](#) länk Styrande dokument och beslut)

Trafikförhållanden och vägegenskaper

Tabellen visar trafikförhållanden och vägegenskaper för respektive delsträcka.

Ta med alla delsträckor, även de sträckor där befintlig hastighetsbegränsning föreslås vara oförändrad. Delsträckorna ska överensstämma med delsträckorna i föreskriftsförslaget. Ta även med sträckor med MV och Sträckor med Tbo, behöver inte motiveras.

Delsträcka	Längd (km)	Väg-typ, vägbredd (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)	Föreslagen hastighetsgräns km/tim	ATK Ange ja/nej

* Ange 'L (= Låg)' respektive 'MG (= Mindre 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

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 Ange ja/nej	Efter justering: Bullernivån överskrider riktvärdena i bostäder Ange ja/nej	Före justering: Bullernivån överstiger 10 db över riktvärdena i bostäder Ange ja/nej	Efter justering: Bullernivån överstiger 10db över riktvärdena i bostäder Ange ja/nej

--	--	--	--	--

Om riktvärdena för buller överskrids, beskriv vilka åtgärder som är aktuella för respektive delsträcka alternativt ange önskvärda resultat med föreskriften på avsedd plats under rubriken 'Alternativa lösningar'.

Beskrivning av delsträckor med motivering till valda hastighetsbegränsningar

*Gör en prövning enligt checklistan, **Bedömning av befintligt beredningsunderlag**, om motiven i tidigare beredningsunderlag kan användas! Om ja. Hänvisa till tidigare beredningsunderlag under aktuella delsträckor med sida och diarienummer.*

Utryck på följande sätt i motivering för berörd delsträcka: Trafikverket gör den bedömningen att förhållandena på den aktuella delsträckan är oförändrade sedan gällande hastighetsgräns för sträckan beslutades och bedömer att tidigare motiv i beredningsunderlag med dnr, sid, för föreliggande sträcka gäller för den föreslagna hastighetsgränsen. Finns någon brist i tidigare motiv bör bristen beskrivas och vad som botar bristen.

Beskriv delsträckorna med utgångspunkt ifrån sträckans säkerhetsstandard mötesseparerad, sidoområden, trafikflöden, finns separerad gång- och cykelbana.

Gör en prövning utifrån de långsiktiga stödkriterierna för befintlig väg:

- Tillgänglighet och regional utveckling
- Kundenpassning
- Miljö
- Trafiksäkerhet.

Text

För ny- och ombyggd väg används beslutad referenshastighet från utrednings/arbetsplan Om avvikelse görs från referenshastighets som finns i arbetsplanen ange motiv till avvikelsen.

Motivera för varje delsträcka varför vi föreslår hastighetsgränsen.

Beskriv delsträckans eventuella avvikelser och brister utifrån stödkriterierna och vilka åtgärder som är aktuella för respektive sträcka.

Exempel på motivering för oförändrad föreslagen hastighet i fall där vi föreslås att 90 km/tim ska vara kvar:

Delsträcka x, Delsträckan har tvåkörfält ett i varje riktning och saknar mittseparering och har smala vägrenar. Sidoområdenas säkerhetsstandard varierar längs hela delsträckan. Inom säkerhetszonen förekommer fasta hinder som hus och träd. Delsträckan uppfyller inte kraven för säkerhetsstandard för 90 km/tim vad gäller mittseparering och sidoområden. Vägen är utpekad som viktig väg med stor betydelse för regionalutveckling. Eftersom vägen är viktig för regional utveckling för näringslivets transporter och arbetspendling har den högre hastighetsanspråk. Därför är 90 km/tim vid en samlad bedömning en lämplig högsta tillåten hastighet.

Exempel på motivering för sänkning av hastighetsgräns från 90 km/tim till 80 km/tim:

Delsträcka x. Delsträckan har tvåkörfält ett i varje riktning och har räfflad mittlinje. Sidoområdenas säkerhetsstandard varierar men sidoräcken är uppsatta där det behövs för att uppnå säkerhetsstandard. Sträckan har god standard på sidoområdena för hastighetsbegränsningen om 80 km/tim. Delsträckan har en säkerhetsstandard för 80 km/tim. Därför föreslås en hastighetsbegränsning om 80 km/tim på den aktuella sträckan.

Om sidoområden inte "håller" för 80 km/tim och att sträckan, på grund av att vägen är utpekad viktig väg för regional utveckling, måste ha denna hastighetsgräns, används samma motivering som ovan för 90 km/tim.

Exempel på motivering för ny- eller ombyggd sträcka, exempelvis höjning från 90 km/tim till 100 km/tim:

Sträckan är ombyggd enligt Vägar och Gators Utformning, VGU till en mötesseparerad landsväg med mitträcke. Sidoområdena uppfyller VGU för god standard och sidoräcken har satts upp där sidoområdena kräver det. På sträckan finns räfflad kantlinje på inre och yttre sidovägren. Utbyggda busshållplatser finns utmed sträckan. Gång- och cykeltrafiken är separerad. Vägen omges till större delen av skog med inslag av några öppna partier med åkermark. Mindre bebyggelsegrupper förekommer på enstaka platser intill vägen. Utmed sträckan har bulleråtgärder utförts genom att bullerplank har satts upp för fastigheter som berörs, för att komma ned till riktvärdena. Viltstängsel finns utmed hela sträckan. Delsträckan har en säkerhetsstandard för 100 km/tim. Därför föreslås en hastighetsbegränsning om 100 km/tim på delsträckan.

Exempel på motivering för ny- eller ombyggd sträcka med motorväg för 120km:

Delsträckan har byggts enligt Vägar och Gators Utformning (VGU) som en högklassig motorväg med en bredd av cirka xx meter. Motorvägen har mittremsa och mitträcke med räfflad kantlinje på inre och yttre sidovägren. Sidoområdena uppfyller enligt VGU för god standard och sidoräcken har satts upp där sidoområdena kräver det. Viltstängsel finns utmed hela sträckan. Sträckan är byggd enligt gällande utformning och säkerhetskrav i VGU och har en säkerhetsstandard för en hastighetsbegränsning om 120 km/tim. Därför föreslås hastighetsbegränsning om 120 km/tim

Alternativa lösningar

Alternativa lösningar som finns för det vi vill uppnå.

Effekterna av att ingen reglering kommer till stånd. För noll alternativet kan följande text användas: Prövning av befintlig väg:

Det finns inga alternativa lösningar. Sträckorna har en säkerhetsstandard för de föreslagna hastighetsgränserna.

*Exempel på text nedan när vägen är ny- eller ombyggd;
Motorväg och högre hastighet än 110 km/tim*

Om ingen reglering av hastighetsbegränsningen görs på den nybyggda/ombyggda sträckan skulle hastighetsbegränsning vara 110 km/tim, eftersom Länsstyrelsen i X län beslutat lokala trafikföreskrifter om motorväg. De samhällsekonomiska vinsterna skulle gå förlorade om en motorväg som är byggd med säkerhetsstandard för 120 km/tim, får en sämre tillgänglighet.

Om sträckan nybyggd med nysträckning och befintlig väg får ett nytt vägnr. kan följande text läggas till/ användas;

Om ingen reglering görs skulle det för befintlig väg XX, som får ett nytt vägnummer XX, råda ovisshet om vilken hastighetsbegränsning som gäller på den vägen.

Om befintlig sträcka byggs om till mötesfri väg

Om ingen reglering av hastighetsbegränsningen görs på den nybyggda/ombyggda sträckan skulle nuvarande hastighetsbegränsning gälla på den nybyggda/ombyggda sträckan. De samhällsekonomiska vinsterna med att bygga en väg med högre säkerhetsstandard skulle gå förlorade och trafikanterna skulle få en sämre tillgänglighet.

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

Redovisning av de samhällsekonomiska effekterna för förslaget med hjälp av aktuell beräkningsmodell:

Excel-snurren *Effekter – Hastighetsöversyn Ver 2.03*, för beräkning vid reglering på befintlig väg (finns i [arbetsrummet](#), länken Stöd, mappen Handläggning)

EVA-kalkyl, för beräkning vid om- eller nybyggnad (regionens planeringsenhet)

Text

Konsekvenser av förslaget

Tabellen visar konsekvenser beräknade med förenklad EVA-modell för mötessepareringsobjekt.

Konsekvenser	Mått	Kvantitet
Dödade/10 år	Antal	-0,5
Koldioxid	Ton/år	55
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	0
Tillgänglighet: ändrad restid totalt	Kilofordonstimmar/år	-6
ändrad restid/resa (personbil)	sekunder	-14
Samhällsekonomisk nytta totalt	Kilokronor/år	1 900

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.

Om föreskrifterna får effekter av betydelse för företags arbetsförutsättningar, konkurrensförmåga eller övriga villkor beskriv detta och ta bort meningarna ovan!

Beskriv utifrån följande:

- antalet företag som berörs, vilka branscher företagen är verksamma i samt storleken på företagen
- vilken tidsåtgång regleringen kan föra med sig för företagen och vad regleringen innebär för företagens administrativa kostnader
- vilka andra kostnader den föreslagna regleringen medför för företagen och vilka förändringar i verksamheten som företagen kan behöva vidta till följd av den föreslagna regleringen
- i vilken utsträckning regleringen kan komma att påverka konkurrensförhållandena för företagen
- hur regleringen i andra avseenden kan komma att påverka företagen
- om särskilda hänsyn behöver tas till små företag vid reglernas utformning

Text

Måluppfyllelsebedömning

Transportpolitiskt mål	Bedömning av åtgärdens bidrag till måluppfyllelse inkl. motivering
Delmål: Tillgänglighet	
Delmål: Transportkvalitet	
Delmål: Säkerhet	
Delmål: Miljö	
Delmål: Regional utveckling	

Delmål: Jämställdhet	
Stadsbyggnad	
Det övergripande målet*	

* *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 föreslår träda i den *ange datum*.

Det bedöms inte finnas behov av att ta särskild hänsyn när det gäller tidpunkten för föreskrifternas ikraftträdande.

Eventuella informationsinsatser.

Det bedöms inte behövas några speciella informationsinsatser.

Om vi gör informationsinsatser, beskriv dem och ta bort meningen ovan!

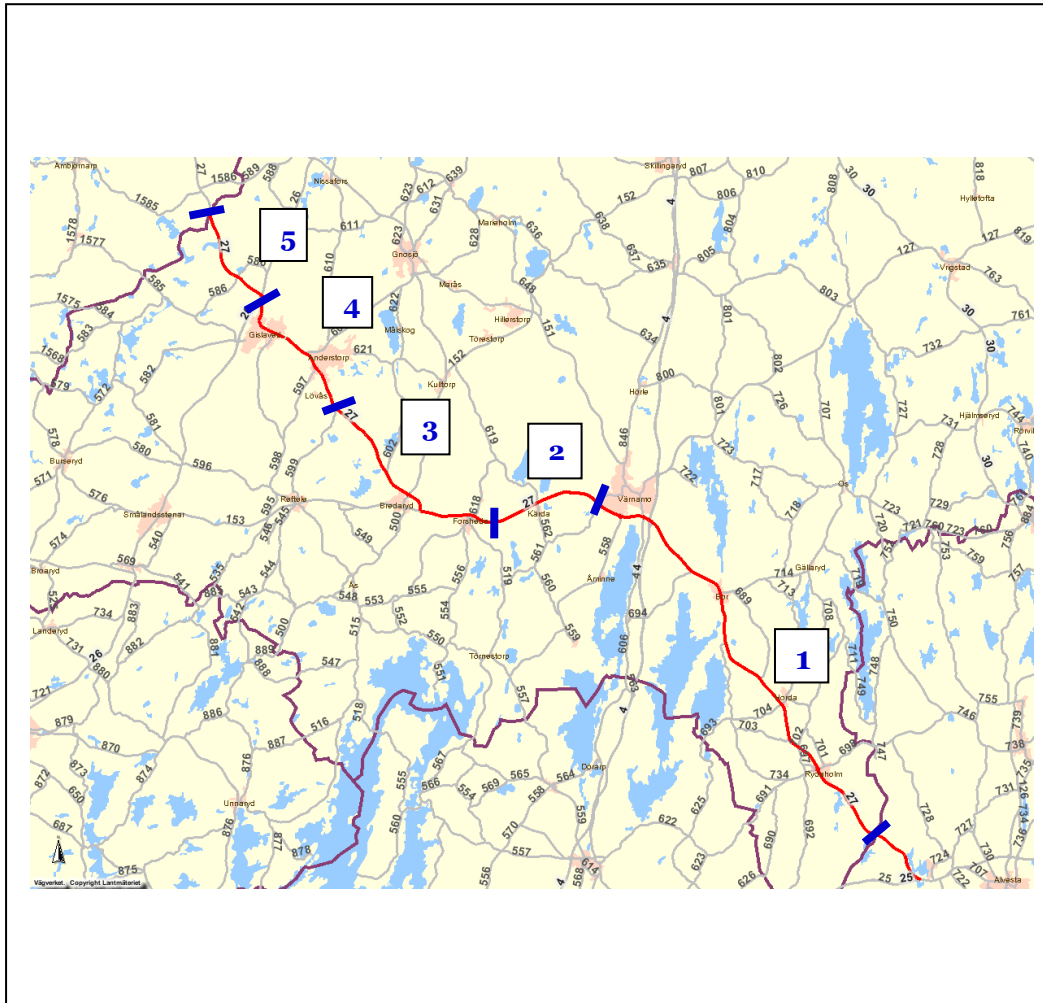
Föreskrifterna kungörs i Svensk trafikföreskriftssamling, STFS som finns i den rikstäckande databasen, RDT.

Datum:

.....
NN
Handläggare/Trafikingenjör

Bilaga:
Karta

Bilaga 1: Karta



Delsträcka 3, sträckan mellan väg 599 och väg 26, byggs om till mötesfri väg med mitträcke. **Nuvarande sträckning genom Gislaveds tätort, med hastighetsbegränsning 50 km/timmen, är en besvärlig flaskhals. Resterande del av den aktuella sträckan, söder om Gislaved,** har nu 90 km/timmen som högsta tillåtna hastighet. den föreslås att höjas till 100 km/timmen.