

Beredningsunderlag till förslag om hastighetsföreskrifter på väg 23, Östergötlands län och konsekvensutredning enligt förordningen (2007:1244) om konsekvensutredning vid regelgivning

Kartor som visar aktuella sträckor, se bilaga 1.

Bakgrund och målbild

Väg 23/34 mellan Linköping och Kalmars länsgräns utgör en viktig regional förbindelse som binder samman Östergötland med Småland och Skåne för att fortsätta vidare mot kontinenten. Stråket knyter samman flera större konsumtions- och produktionscentra såsom orterna Älmhult, Växjö, Hultsfred och Linköping och är ett av de funktionellt prioriterade stråk som lyfts fram i den regionala systemanalysen för östra Götaland.

Vägen har kopplingar till andra funktionellt viktiga stråk såsom E4, väg 40, 25 med flera. Stråket har såväl långväga person- och godstransporter (> 10 mil) som regionala och lokala dito samt ingår i det nationella kollektivtrafiknätet.

Sett ur hela resandeperspektivet (med målpunkter som t ex bostad och arbetsplats) återfinns stora tidsförluster inom eller i närhet till tätorter.

Väg 23 har idag varierande standard vad gäller linjeföring och säkerhet inom sidoområdet.

Målbilden avseende långsiktigt hastighetsanspråk för delen mellan Linköping och Kisa är 100 km/tim genom utbyggnad till gles 2+1- väg med mittseparering.

Planen är indelad i 3 etapper varav etapp 1 mellan Linköping (Kåparp) och Skeda Udde är genomförd. Utmed sträckan har samtidigt en separat GC-väg anlagts.

Vid Skeda Udde planeras för en ny kollektivtrafikterminal att genomföras under de närmaste åren.

Etapp 2 omfattar delen Rimforsa till Kisa med planerad byggstart sommaren 2013 och klart hösten 2014.

Etapp 3 omfattar delen Rimforsa till Skeda Udde. Arbete pågår nu med att ta fram bygghandlingar.

För resterande del inom Östergötlands län, Kisa till länsgräns mot Kalmar län, finns inga planer.

I Östergötland och Kalmar län har sidoområdesåtgärder genomförts inom ramen för närtidssatsningen.

Ny- eller ombyggnad

Etapp 2, delen Rimforsa – Kisa, byggs om till mötesfri 2+1-väg med mittseparering med planerad öppning hösten 2014. Mål hastighet för delen är 100 km/tim.

Vad är problemet och vad vill Trafikverket uppnå?

Väg 23 har idag varierande standard vad gäller linjeföring och säkerhet inom sidoområdet. Risken för allvarliga mötesolyckor är därför stor på de vägvagnsnitt som ännu inte är mötteseparerade. Väg 23 har tidigare ingått i ett nationellt projekt att öka trafiksäkerheten på 9 meters vägar genom ombyggnad till s.k. gles 2+1-väg. Inom ramen för detta färdigställdes etapp 1.

Nu aktuell ombyggnad på delen Rimforsa – Kisa är den andra etappen av tre för förbättring av vägen. Ombyggnationerna syftar till ökad trafiksäkerhet och bidrar till kortare restider och regionförstoring.

Förslag till hastighetsbegränsningar

Delsträcka 1 mellan Kalmars länsgräns och 240 meter söder om väg 134 (Ydregatan) Kisa 90 km/tim.

Delsträcka med lokala trafikföreskrifter om tätbebyggt område, Kisa.

Delsträcka 2 mellan 1750 meter söder om väg 670 Hitthem och 570 meter norr om väg 670 Hitthem 80 km/tim.

Delsträcka 3 mellan 570 meter norr om väg 670 Hitthem och 60 meter norr om väg 588 cirkulationsplats Rimforsa 100 km/tim.

Delsträcka 4 mellan 60 meter norr om väg 588 cirkulationsplats Rimforsa och 100 meter norr om väg 610.01 Skeda Udde 90 km/tim

Delsträcka 5 mellan 100 meter norr om väg 610.01 Skeda Udde och väg 636, 709 cirkulationsplats Kåparp Linköping 100 km/tim.

Delsträcka 6 mellan väg 636/709 cirkulationsplats Kåparp Linköping och E4.04 trafikplats Ryd Linköping 80 km/tim.

Trafikverket föreslår att Vägverkets föreskrifter (VVFS 2007:451) om hastighetsbegränsning på väg 23 i Östergötlands län ska upphävas.

Beskrivning av delsträckor med motivering till valda hastighetsbegränsningar

Delsträcka 1 mellan Kalmars länsgräns och 240 meter söder om väg 134 (Ydregatan) Kisa har två körfält, men saknar mittseparering och har smala vägrenar. Sidoområdenas säkerhetsstandard varierar längs hela delsträckan. Inom säkerhetszonen förekommer fasta hinder och på ett flertal utsatta ställen har räcken anordnats. 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 regional utveckling. 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.

Delsträcka 2 mellan 1750 meter söder om väg 670 Hitthem och 570 meter norr om väg 670 Hitthem har två körfält med 90 km/tim men saknar mitträcke och har smala vägrenar och uppfyller därför inte kraven för 90 km/tim. Delsträckan uppfyller inte heller i alla delar helt kraven för säkerhetsstandard för 80 km/tim vad gäller sidoområden. Eftersom vägen är viktig för regional utveckling för näringslivets transporter och arbetspendling har den högre hastighetsanspråk än bashastighet 70 km/tim. Därför är 80 km/tim vid en samlad bedömning en lämplig högsta tillåten hastighet.

Delsträcka 3 mellan 570 meter norr om väg 670 Hitthem och 60 meter norr om väg 588 cirkulationsplats Rimforsa byggs nu om till en mötesseparerad landsväg med mitträcke enligt Vägar och Gators Utformning, VGU. 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 jordbruksmark. Mindre bebyggelsegrupper förekommer på enstaka platser intill vägen. Utmed sträckan har bulleråtgärder utförts genom att bullerplank har satts upp för fastigheter som berörs. Viltstängsel finns utmed delar av sträckan. Delsträckan har en säkerhetsstandard för 100 km/tim. Därför föreslås en hastighetsbegränsning om 100 km/tim på delsträckan.

Delsträcka 4 mellan 60 m norr om väg 588 cirkulationsplats Rimforsa och 100 meter norr om väg 610.01 Skeda Udde har två körfält, på ett flertal ställen med räfflad mittremsa samt smala vägrenar. Sidoområdenas säkerhetsstandard varierar längs hela delsträckan men sidoräcken har satts upp vid utsatta ställen. 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 regional utveckling. 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.

Delsträcka 5 mellan 100 meter norr om väg 610.01 Skeda Udde och väg 636, 709 cirkulationsplats Kåparp Linköping 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 jordbruksmark. Mindre bebyggelsegrupper förekommer på enstaka platser intill vägen. Utmed sträckan har bulleråtgärder utförts genom att bullerplank har satts upp för fastigheter som berörs.

Delsträckan har en säkerhetsstandard för 100 km/tim. Därför föreslås en hastighetsbegränsning om 100 km/tim på delsträckan.

Delsträcka 6 mellan väg 636, 709 cirkulationsplats Kåparp Linköping och väg E4.04 trafikplats Ryd Linköping är en 4-fältsväg med bred mittremsa och uppfyller kraven för 100 km/tim. Men då vägen ligger i anslutning till tätortsmiljö föreslås nuvarande bashastighet 70 km/tim höjas till 80km/tim.

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*	Trafik-flöde personbil (Pb)	Trafik-flöde tung trafik (Lb)	Uppfyller minimivärden för sikt och horisontalradier för föreslagen hastighetsgräns	Sidoområde säkerhetszon uppfyller standard för föreslagen hastighetsgräns:	Gång- och cykelväg (GC) Ange ja/nej	Nuv Hastighetsgräns (km/tim)	Föreslagen hastighetsgräns km/tim	ATK** Ange ja/nej
1	16,2	2KF			ja	nej	nej	90	90	nej
2	2,5	2 KF	3680	320	ja	nej	delvis	70/90	80	nej
3	13,5	MLV			ja	ja	ja	90	100	nej
4	18,8	2KF			ja	nej	nej	90	90	nej
5	11,3	MLV	3312	288	ja	ja	ja	90	100	nej
6	1,8	4KF	5980	520	ja	ja	ja	50/70	80/60	nej

*2KF= 2 körfält, MLV=Mötesfri landsväg, MML=Motortrafikled, MV=Motorväg, 4KF= 4 körfält

** Automatisk trafiksäkerhetskamera (ATK)

Lokala trafikföreskrifter (LTF)

I tabellen nedan redovisas befintliga LTF med ändringsförslag

Delsträcka	LTF-nummer, Plats	Hastighet gällande (km/tim)	Förslag hastighet km/tim	Förslag på utsträckning	Motiv
1	05 FS 2007:74, Gummetorpasjön Kisa	70 70	70 70	Nuvarande 70 m S Kalmarvägen -240 m S 134	Ändring till tätortsgräns

2	Ny (saknas idag) Norr Kisa	(70)	60	250 m N Karlebyvägen – 820 m N Karlebyvägen	Anpassning mot jämna hastigheter
2	05 FS 2007:74, Kölefors Rimforsa	70 70	60 70	Nuvarande Nuvarande	
3	05 FS 2007:74, Hackelboö	70	70	Nuvarande	
3	05 FS 2007:53, Brokind	70	70	Nuvarande	
4	05 FS 2007:53, Hag Kåparp	70 70	70 60	Nuvarande Nuvarande	Anpassning mot jämna hastigheter
6	05 FS 2007:53, Jägarvallen Tpl Ryd	50 50	60 60	Nuvarande Nuvarande	Anpassning mot jämna hastigheter

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
2	Ja	Ja	Nej	Nej
3	Ja	Ja	Nej	Nej
4	Ja	Ja	Nej	Nej

5	Ja	Ja	Nej	Nej
6	Ja	Ja	Nej	Nej

Alternativa lösningar

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

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

Konsekvenser av förslaget

Tabellen visar konsekvenser framtagna enligt EVA-kalkyl för den ombyggda sträckan.

Konsekvenser	Mått	Kvantitet
Dödade/10 år	Antal	
Koldioxid	Ton/år	
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	
ändrad restid/resa	Minuter/sekunder	
Samhällsekonomisk effekt totalt	Kilokronor/år	

Tabellen nedan visar konsekvenser framtagna med Excel-snurren Effekter – Hastighetsöversyn Ver 2.04 för övriga förändringar

Konsekvenser	Mått	Kvantitet
Dödade/10 år	Antal	0,02
Koldioxid	Ton/år	67
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	-7
ändrad restid/resa	Minuter/sekunder	
Samhällsekonomisk effekt totalt	Kilokronor/år	674

De direkta kostnadsmissiga konsekvenserna av de föreslagna 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
Tillgänglighet	Positivt bidrag
Säkerhet	Positivt bidrag
Miljö	Marginellt negativt bidrag
Jämställdhet	Positivt bidrag
Det övergripande målet*	Positivt bidrag

* Bedömning av såväl samhällsekonomisk effektivitet som långsiktig hållbarhet.

Ikraftträdande och informationsinsatser

Föreskrifterna föreslås träda i kraft den 3 november 2014.

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

Ärendenummer
TRV 2013/45300
Ert ärendenummer
[Motpartens ärendeID]

Dokumentdatum
2014-06-04
Sidor
8(8)



Det bedöms inte behövas några speciella informationsinsatser.

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

Datum som ovan

.....

Stefan Tykesson

Handläggare