

FÖRSTUDIE

Väg 23 Växjö - Linköping delen Målilla-Hultsfred

Hultsfreds kommun, Kalmar län

Beslutshandling

2012-06-29

Projektnummer: 87 18 54



Dokumenttitel: Förstudie, väg 23 Växjö - Linköping, delen Målilla - Hultsfred

Dokumentdatum: 2012-06-29

Dokumenttyp: Rapport

DokumentID:

Ärendenummer:

Projektnummer: 871854

Version: Beslutshandling

Publiceringsdatum: 2012-06-29

Utgivare: Trafikverket Region Syd

Kontaktperson: Magne Holm, projektledare 010-123 68 71

Uppdragsansvarig: Petra Malmström, Sweco

Tryck:

Distributör: Trafikverket Region Syd, 551 91, Jönköping, telefon: 0771-921 921.

Innehåll

1	Inledning	5
1.1	Bakgrund	5
1.2	Geografisk avgränsning	6
1.3	Tidigare utredningar	7
1.4	Mål	7
1.5	Förstudiens syfte	7
1.6	Vägplaneringsprocessen	7
2	Befintliga förhållanden och planer	8
2.1	Markanvändning	8
2.2	Vägstandard	8
2.3	Trafik	10
2.4	Trafiksäkerhet	14
2.5	Miljö	15
2.6	Byggnadstekniska förutsättningar	19
3	Funktionsanalys	20
3.1	Analys utifrån funktionsmål	20
3.2	Analys utifrån hänsynsmål	20
4	Åtgärds- och konsekvensanalys	22
4.1	Steg 1, Påverka transportbehovet och val av transporter	22
4.2	Steg 2, Effektivare utnyttjande av befintligt vägnät och fordon	22
4.3	Steg 3, Begränsade ombyggnadsåtgärder	23
4.4	Steg 4, Större ombyggnadsåtgärder	27
5	Samrådsprocessen	28
5.1	Samrådsredogörelse	28
6	Beslut om betydande miljöpåverkan eller ej	31
7	Förslag till fortsatt arbete	31
7.1	Rekommendation	31
7.2	Arbetsplan	31
7.3	Miljökonsekvensbeskrivning	31
8	Källförteckning	32
Bilagor:		
Bilaga 1 Miljöintressen, (400N1001) skala 1:50 000		
Bilaga 2 Miljöintressen, (400N1002) skala 1:50 000		
Bilaga 3 Miljöintressen, (400N1003) skala 1:50 000		
Bilaga 4 Förstudieområde, (401T0101) skala 1:10 000		
Bilaga 5 Förstudieområde, (401T0102) skala 1:10 000		
Bilaga 6 Förstudieområde (401T0103) skala 1:10 000		
Bilaga 7 Förslag på åtgärder tillhörande teknisk utredning, (401T0201) skala 1:10 000		

Bilaga 8 Förslag på åtgärder tillhörande teknisk utredning, (401T0202) skala
1:10 000

Bilaga 9 Förslag på åtgärder tillhörande teknisk utredning, (401T0203) skala
1:10 000

Bilaga 10 Länsstyrelsens beslut om betydande miljöpåverkan eller ej

Bilaga 11 Trafikverkets ställningstagande

*Siffrorna inom hakparentes [] avser hänvisningar till källförteckning i
dokumentets slut.*

Hänvisning till korsningstyp med nummer AX:XXX se bilaga 4-9.

Hänvisning till sektion XX/XXX, se bilaga 1-9.

Sammanfattning

Målilla och Hultsfred ingår i tre utpekade transportstråk Dackestråket, Östgötastråket och Höglandsstråket som är viktiga för Hultsfreds kommuns fortsatta utveckling. Åtgärder för att öka trafiksäkerheten och framkomligheten är ett led i den regionala utvecklingen av transportstråk i östra Götaland.

Förstudien avgränsning sträcker sig utmed befintlig väg 23 från cirkulationsplatsen i Målilla (väg 23/34) till södra infarten till Hultsfred (väg 697). Sträckan är cirka 10 kilometer lång. Projektets mål är att förbättra säkerheten och framkomligheten. Lösningarna ska vara kostnadseffektiva.

Syftet med förstudien är att den skall ligga till grund för den fortsatta planerings- och projekteringsprocessen. Förstudien ska även utgöra underlag för Länsstyrelsens beslut om huruvida projektet kan antas medföra betydande miljöpåverkan eller inte enligt Miljöbalken 6 kap 4 §.

Väg 23 mellan Målilla och Hultsfred har en vägbredd på 9 meter och god geometrisk standard. Skyltad hastighet på vägsträckan är 90 km/h. Trafikmätningar utförda år 2010 visar en årsmedeldygnstrafik på cirka 4800 fordon/dygn och andelen tung trafik uppgick till 17 %. Utmed sträckan finns fyra hållplatser som trafikeras av linjetrafik samt järnvägsstråk där hållplatsen i Hultsfred är den närmaste stationen.

Under perioden 2007-2011 har det inträffat 21 olyckor med personskador. Sikten i vissa korsningar är idag begränsad. Stora delar av sträckan saknar sidoräcken vid bl.a. bergskärningar. Bussresenärerna måste idag gå utmed väg 23 på vägrenen alternativt i vägslänt för att tas sig till vissa av hållplatserna eftersom de inte är placerade i anslutning till korsningarna.

Landskapet intill väg 23 är starkt kuperat med små inslag av slättlandskap och domineras av barrskog med mycket berg i dagen och bergskärningar. Längs vägen finns ett antal fuktiga skogsområden som har definierats som sumpskogar samt ett antal våtmarker. På vägens västra sida strax söder om infarten till Hultsfred, ligger ett område som är klassat som nyckelbiotop. Det finns ett fåtal fornlämningar längs vägen. Det är bland annat lämningar av milstolpe, fynd tillhörande boplats och kolbottnar. Väg 23 ligger inom riksintresse för vattenkraft och vägen kantas av riksintresse för friluftsliv på större delen av sträckan.

Åtgärderna har analyserats utifrån fyrstegsprincipen vilket har lett till åtgärder under steg 3 begränsade ombyggnads åtgärder inom förstudieområdet med tillhörande korsningsåtgärder och parallellvägar.

Samråd har utförts under tiden den 7 mars till den 27 mars 2012. Under projektets gång har separata samråd/informationsträffar utförts med räddningstjänsten, ambulansen, Hultsfreds kommun och länsstyrelsen.

Länsstyrelsen beslutade den 31 maj 2012 att projektet inte kan antas medföra en betydande miljöpåverkan.

Trafikverket beslutade i sitt ställningstagande den 2012-06-25 att projektet ska bedrivas vidare med upprättande av arbetsplan med möjlig etappindelning.

1 Inledning

1.1 Bakgrund

Åtgärder för att öka trafiksäkerheten och framkomligheten på väg 23, sträckan mellan Målilla – Hultsfred, är ett led i den regionala utvecklingen av transportstråk i östra Götaland. För riksvägarna i östra Götalandsregionen är målet att uppnå mötesfria vägar med lägsta tillåtna hastigheten 90 km/h. [17]

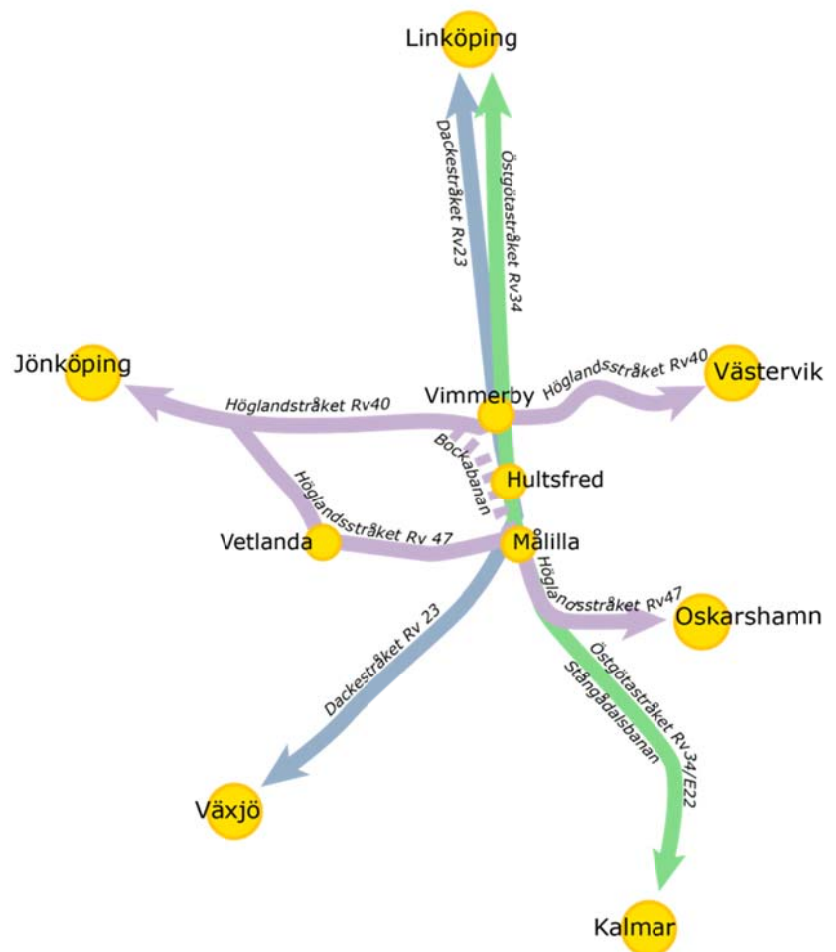
Målilla och Hultsfred ingår i tre utpekade transportstråk Dackestråket, Östgötastråket och Höglandsstråket som är viktiga för Hultsfreds kommuns fortsatta utveckling. [11]

Med Dackestråket kopplas universitetsstäderna Växjö och Linköping ihop. Stråket är viktigt för näringslivet och godstransporter samt arbetspendlingen. [11]

Östgötastråket har en viktig funktion i att utöka arbetsmarknaden för norra länet och leder till välbesökta turistmål såsom Vimmerby. Det är även ett viktigt stråk för godstrafiken till och från hamnen i Oskarshamn. I stråket ingår även järnvägsstråket Stångådalsbanan. [11]

Höglandsstråkets viktigaste funktion är att uppnå hög tillgänglighet för arbetsresor inom länet och till angränsande arbetsmarknadsregion i Jönköpings län. Stråket har förbindelse för godstransporter med hamnen i Oskarshamn och hamnen i Göteborg. Det har även betydelse för turismen till och från Gotland och Östersjöns skärgård. I stråket ingår även järnvägsstråket Bockabanan och delar av Stångådalsbanan. [11]

Standarden på väg 34 Målilla - Glahytt (ingår i Höglandstråket och Östgötastråket) som ansluter till väg 23 i cirkulationsplatsen i söder har förbättrats med utbyggnad till mötesfri väg med förbättrade sidoområden.



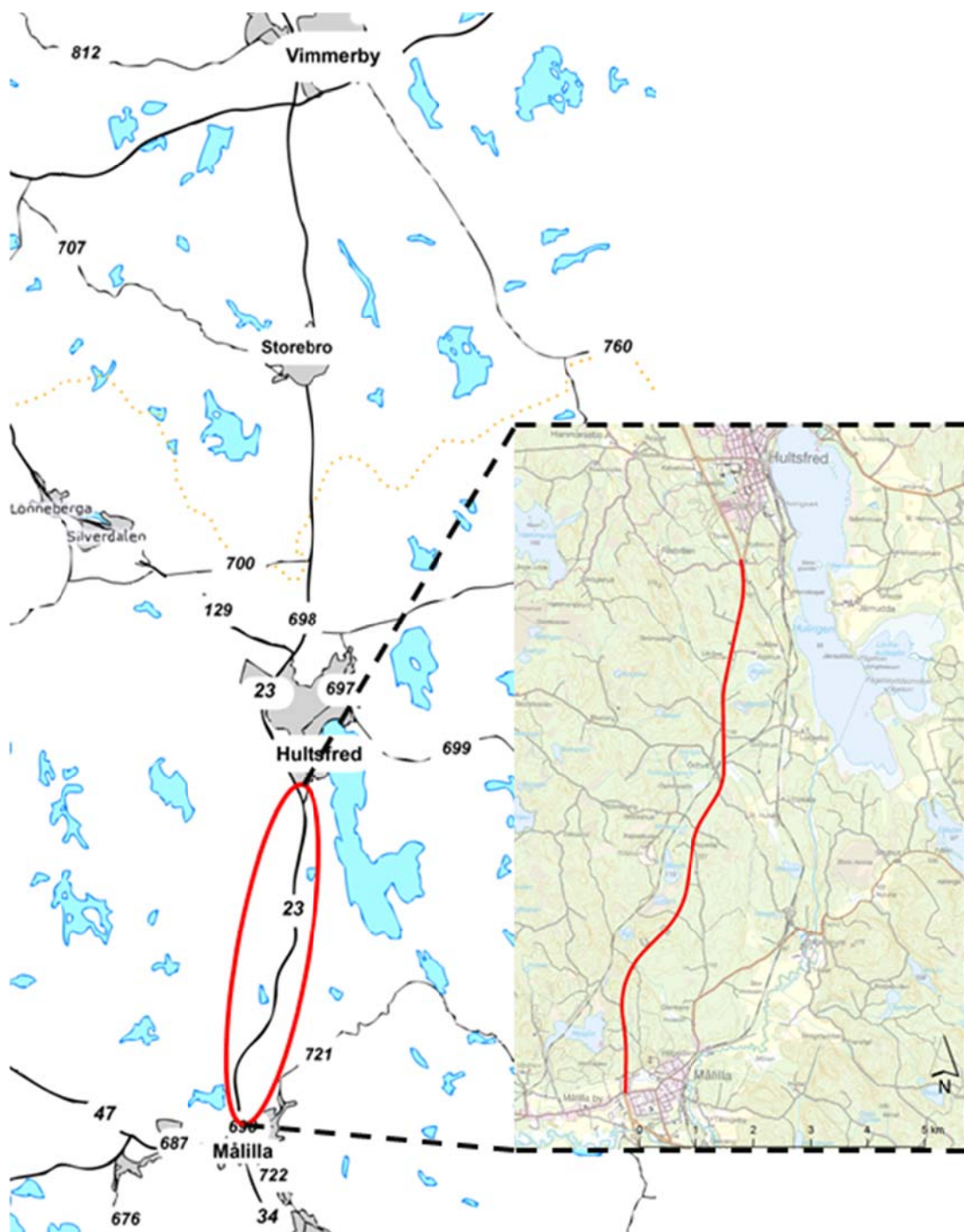
Figur 1: Bilden illustrerar de olika transportstråk som passerar aktuell sträcka mellan Målilla och Hultsfred.

Liknande planer finns även för väg 40 mellan Vimmerby och Toverum som ligger nordöst om väg 23.

Aktuell sträcka finns upptagen i länstransportsplan för Kalmar län för åren 2010-2021 som ett trafiksäkerhetsprojekt [9].

1.2 Geografisk avgränsning

Förstudiens avgränsning sträcker sig utmed befintlig väg 23 från cirkulationsplatsen i Målilla (väg 23/34) till södra infarten till Hultsfred (väg 697). Sträckan är cirka 10 kilometer lång.



Figur 2: Förstudiens geografiska avgränsning omfattar rödmarkerad del av väg 23 samt viss anpassning av anslutande och närbelägna lokalvägar.

1.3 Tidigare utredningar

Tidigare utredningar som har berört sträckan är:

- Väg 23 Målilla-Vimmerby och väg 34 Bockara-Oskarshamn, Teknisk utredning, Trafikverket, 2011.

1.4 Mål

Projektets mål är att förbättra säkerheten och framkomligheten. Lösningarna ska vara kostnadseffektiva.

1.5 Förstudiens syfte

Syftet med förstudien är att den skall ligga till grund för den fortsatta planerings- och projekteringsprocessen. Förstudien ska även utgöra underlag för Länsstyrelsens beslut om huruvida projektet kan antas medföra betydande miljöpåverkan eller inte enligt Miljöbalken 6 kap 4 §.

Förstudien ska beskriva nuvarande förhållanden samt restriktioner som finns inom det avgränsade området. Den ska även beskriva och analysera bristerna i transportsystemet samt ge förslag på tänkbara åtgärder.

1.6 Vägplaneringsprocessen

Vägplaneringsprocessen består av följande skeden:

1. Förstudie
2. Vägutredning
3. Arbetsplan
4. Bygghandling
5. Utförande

En förstudie är det första steget i Trafikverkets planeringsprocess för väg-åtgärder. Resultatet av förstudien utgör underlag för val av inriktning för eventuell fortsatt planering och projektering. I förstudien ges exempel på tänkbara åtgärder på en övergripande nivå. En förstudie kan följas av en vägutredning om det finns flera tänkbara lokaliseringsalternativ. Om förstudien klart visar att det bara finns ett realistiskt alternativ behövs normalt ingen vägutredning. Förstudien följs då direkt av arbetsplan där vägens utformning i plan och profil projekteras för att bedöma storleken på markåtkomst. Därefter övergår arbetet i en bygghandling. Man kan också gå direkt till bygghandling om ingen ny mark behöver tas i anspråk. I bygghandling sker detaljutformningen av plan, profil och vägkonstruktion. Därefter kan projektet byggas under förutsättning att finansiella medel finns.

2 Befintliga förhållanden och planer

2.1 Markanvändning

2.1.1 Bebyggelse

I Målilla tätort bor cirka 1800 invånare och i Hultsfreds tätort cirka 5200 invånare (2011) [25]. Längs med väg 23 finns ett fåtal boningshus förutom i Ödhult där det är en något mer samlad bebyggelse.

2.1.2 Näringsliv och sysselsättning

Området präglas av stor industriell näringsgren med stort transportbehov och en liten handelsnäring.

I Målilla finns skola upp till årskurs sex och i Hultsfred upp till årskurs nio samt gymnasium.

2.1.3 Viktiga målpunkter

Målpunkter inom området är motionsspåret vid Målilla med infart från väg 23 i sektion cirka 61/500. Cirka 1 km norr om Målilla finns en naturcamping i anslutning till en kommunal badplats vid Hesjön som är välbesökt under sommartid.

Vid sektion 66/200 finns Kejsarkullens återvinningscentral för både privatpersoner och näringsidkare.

Inom området finns en bergtäkt som har tillstånd att ta ut material fram till år 2029.[24]

2.1.4 Ledningar

Inom området finns både markförlagda och luftburna ledningar.

2.1.5 Kommunala planer

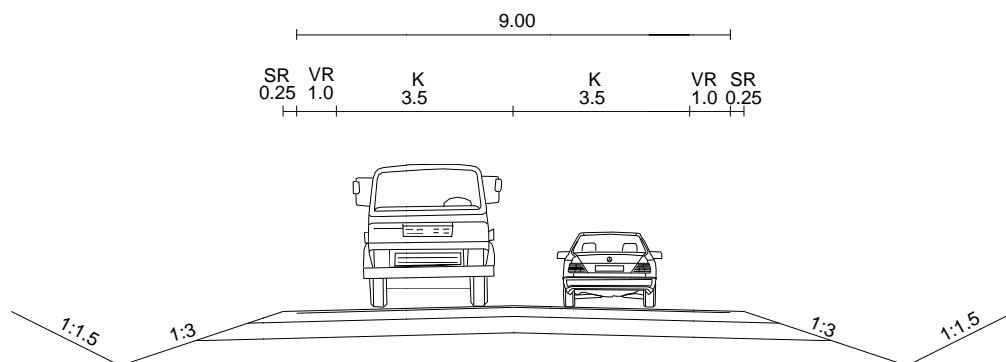
I översiktsplanen redovisas ett möjligt område för vindkraft som ligger i anslutning till väg 23 på västra sidan vid Fågelvik. I den står det även omnämnt att det kan finnas ett behov av cykelväg mellan Målilla - Hultsfred.

Tre planer som berör väg 23 finns kring cirkulationsplatsen i Målilla. Det är en byggnadsplan för delen av Hägelåkra från 1964, utvidgning av befintlig byggnadsplan för Västra Hägelåkra del av fastigheten Hägelåkra 1:98 m fl. från 1980 och detaljplan för del av Målilla 14:20 mfl från 2009.

Kommunen planerar även för ett handelsområde kring cirkulationsplatsen i Målilla [12].

2.2 Vägstandard

Väg 23 mellan Målilla och Hultsfred har en vägbredd på 9 meter och god geometrisk standard. Slänterna utmed vägen är utformade med innerslännt 1:3 och ytterslännt 1:1,5, se figur nedan, och vid bergskärning 5:1.



Figur 3: Ursprunglig vägsektion för befintlig väg 23 mellan Målilla och Hultsfred, vägbredd 9 meter.[19]

Skyltad hastighet på vägsträckan är 90 km/h. Hastighetsbegränsningar med 40 km/h finns kring cirkulationsplatsen i Målilla. Utifrån trafikmätningar gjorda 2010 kan man se att genomsnittlig hastighet för personbilar är 91 km/h och för tung trafik 87 km/h [2]. På sträckan finns hastighetskameror uppsatta [1].

Anslutande vägar på sträckan är huvudsakligen av typen A-korsningar, enkel korsning utan refug. Cirkulationsplats finns i projektets start i Målilla som även är belyst. Vid projektets slut, södra infarten till Hultsfred, finns ett höger-avsvängningsfält som också är belyst.

Utmed sträckan finns idag en korsande järnvägsbro för smalspår [3]. Under 2009 har vägbanan under bron sänkt så att frihöjd erhålls [21].



Figur 4 Bronn 8-159-1 Järnvägsbro över allmän väg vid Ödhult. Byggår 1961. Spännvidd 12,2 meter.

Utmed vägsträckan finns P-fickor och fickor utan utmärkning. De ligger med 500-1000 meters avstånd i respektive färdriktning.

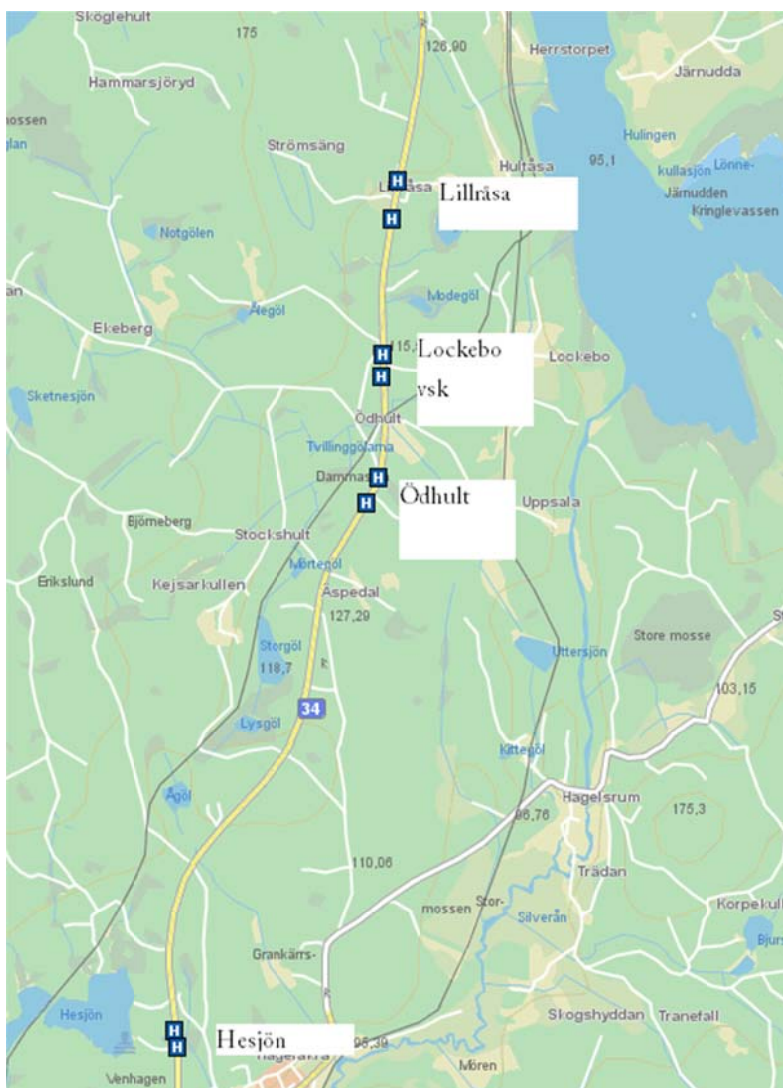
Vägräcke som finns utmed väg 23 är sidoräcken av typen W-profil och Kohlswa. Dessa är placerade utmed delar av bergskärningar, vid branta slänter och förbi järnvägsbron.

2.3 Trafik

Trafikmätningar utförda år 2010 visar en årsmedeldygnstrafik på cirka 4800 fordon/dygn och andelen tung trafik uppgick till 17 % [2]. För att få en uppfattning om framtida förhållanden har trafikmängden även prognostiserats för år 2040 vilket ger ett trafikflöde på cirka 6600 fordon/dygn varav tung trafik 17 % [4].

2.3.1 Kollektivtrafik

Sträckan Målilla - Hultsfred trafikeras av busslinje nummer 60, 61, 62, 159, 320, 326 och 344 [5]. Det finns fyra hållplatser utmed sträckan, se bild nedan [5].



Figur 5 Busshållplatsernas placering utmed sträckan.

Hållplatserna är utformade som fickor utan plattform och väderskydd samt är placerade i direkt anslutning till en korsning alternativt cirka 150 ifrån. De hållplatser som inte är placerade i anslutning till en korsning är Hesjön och Lockebo i södergående riktning och Lillråsa i norrgående riktning. Anslutande gångvägar till hållplatserna saknas.

Tabell 1: Antal turer/dygn och riktning för respektive busslinje år 2011. [5]

Linjenummer	Körsträcka	Måndag-fredag	Helg
60	Hultsfred-Målilla-Mörlunda	3-7	1
61	Hultsfred-Målilla-Gårdveda-Virserum	5-7	0-1
62	Hultsfred-Målilla-Gårdveda-Järnforsen-Virserum	3-5	2-4
159	Hultsfred-Målilla-Mörlunda-Berga-Högsby	3	2
320	Hultsfred-Målilla- Virserum-Växjö	3	1-2
326	Hultsfred-Målilla-Mörlunda-Bockara-Oskarshamn	1-2	1
344	Hultsfred-Målilla-Gårdveda-Järnforsen-Vetlanda	1-2	1



Figur 6 Busshållplatsen norr om Ödhult i södergående riktning ligger inte i anslutning till en anslutande väg, vilket medför att bussresenärerna måste gå i vägrenen längs med väg 23.

Tabell 2: Totalt antal påstigande resenärer på respektive hållplats utmed sträckan under perioden november-december 2011. [5]

Hållplatsnamn	Totalt antal påstigande
Hesjön	4
Ödhult	18
Lockebo vsk	10
Lillråsa	1

Under sommarperioden ökar inte antalet påstigande vid Hesjön utan snarare minskar. [5]

Inom området finns ett järnvägsstråk som trafikeras av Stångådalsbanan som går mellan Linköping och Kalmar.[10]. Tåget stannar i Hultsfred men passerar förbi Målilla [10]. Antal turer för persontrafiken är 7 dubbelturer under måndag-fredag och 5 dubbelturer under helgen [5]. Godstrafiken är begränsad [10].

I Hultsfred kan man byta till Bockabanan mellan Hultsfred och Nässjö [10]. Antal turer för persontrafiken är 2 dubbelturer under måndag-fredag [5]. Från december 2011 har sträckan utökats med tre dubbelturer för persontrafik mellan Oskarshamn - Nässjö efter att har varit nedlagd i sex års tid [10]. Sträckan trafikeras med enstaka godståg [10].

Över väg 23 vid Ödhult passerar smalspåret mellan Åseda - Västervik som används för turisttrafik. [10]

Skolskjuts för äldre elever sker med ordinarie bussar i linjetrafik. Yngre elever som bor utmed enskilda vägar åker taxibilar med 8-9 platser. Dessa trafikerar ej väg 23. [7]

2.3.2 Gång- och cykeltrafik

Frekvensen för arbetspendling med cykel bedöms som låg mellan Målilla och Hultsfred [6]. I kommunens översiktsplan ser de att det kan finnas ett behov av cykelväg mellan Målilla - Hultsfred.

Det finns endast en markerade gång- och cykelstig på sträckan och den ligger på östra sidan om väg 23. Den sträcker sig från Målilla cirkulationsplats och leder till Hesjöområdet och naturcampingen. Platsbesök och markeringar i landskapet visar på att boende i Målillas östra område passerar väg 23 vid A3:100 alternativt A3:101 för att ta sig till Hesjöområdet istället för att passera vid cirkulationsplatsen där gång- och cykelpassage finns anlagd.



Figur 7 Skyltad gång- och cykelstig från Venhagsvägen till Hesjöområdet.



Figur 8 Frekvent använd stig på östra sidan om väg 23 för att tas sig till Hesjöområdet på östra sidan om väg 23.

2.3.3 Transport med farligt gods

Väg 23 är primär väg för transporter av farligt gods [9].

2.3.4 Omledningsvägar

Idag används enskild väg 18839.7 genom Ödhult, sektion 67/000-68/000 V, som omledningsväg vid översvämningar kring järnvägsporten. Vägen är belagd och har en vägbredd av 5 meter. Övriga vägar enligt kartbilden nedan är möjliga tänkbara omledningsvägar med vissa begränsningar. Omledningsvägen över Järnforsen är cirka 37 km och vägen över Kristdala är cirka 58 km.



Figur 9: Tänkbara omledningsvägar med eventuella begränsningar.

2.4 Trafiksäkerhet

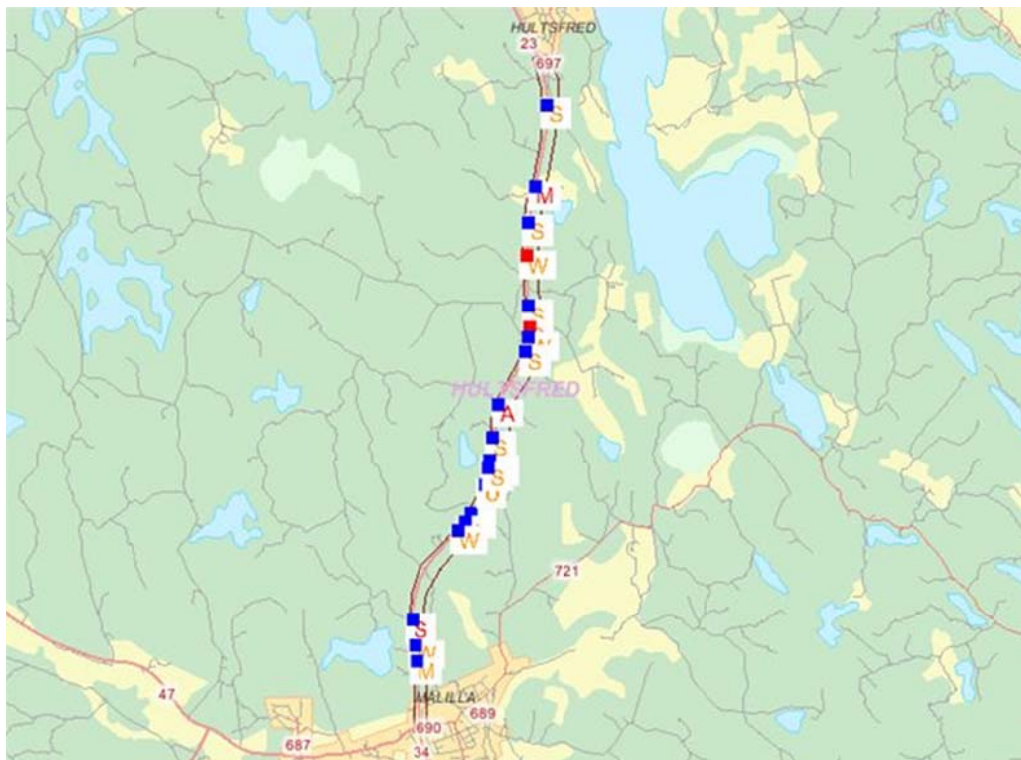
Under perioden 2007-2011 har det inträffat 21 olyckor med personskador [8]. Fördelning av olyckstyper och olycksplats se tabell och karta nedan.

Tabell 3: Antal olyckor samt skadeföljd och olyckstyp under perioden 2007-2011

	Antal	Skadeföljd (antal personer)		
		Död	Svårt skadad	Lindrigt skadad
Singel (S)	9		1	10
Möte (M)	2		1	6
Påkörd bakifrån (U)	3			7
Vänstersväng (A)	1		1	
Vilt (W)	6			8
Totalt	21		3	31

Två utav singelolyckorna kan diskuteras om dessa är rättkodade. En olycka uppkom på grund av att föraren gjorde en omkörning, tappade kontrollen och därefter körde av vägen. En annan krockade med en älg.

En av upphinnandeolyckorna uppkom på grund av att föraren väjde för ett rådjur och därefter blev påkörd bakifrån. Det gäller även en av singelolyckorna som därefter slutade i diket.



Figur 10: Rapporterad plats för olycka (gul bokstav - olycka med lindrigt skadad, röd bokstav - olycka med svårt skadad) [8]

Sikten i vissa korsningar är idag begränsad. Det är bl.a. anslutningen in till Ödhult, naturcampingen samt bergtäckten.

Stora delar av sträckan saknar sidoräcken vid bl.a. bergskärningar.

Bussresenärerna måste idag gå utmed väg 23 på vägrenen alternativt i vägslänten för att tas sig till vissa av hållplatserna eftersom de inte är placerade i anslutning till korsningarna.

2.5 Miljö

För lokalisering av miljöintressen se bilaga 1-3 som visar allmänna intressen från länsstyrelsen, skogsstyrelsen samt riksantikvarieämbetet.

2.5.1 Landskapsbild

Landskapet intill väg 23 är starkt kuperat med små inslag av slättlandskap.



Figur 11: Omgivningarna kring väg 23 vid Lillråsa.

Naturen i Hultsfred domineras av barrskog med inslag av löv framförallt längs vattendragen där jordmänen är rikare. Området tillhör sydsvenska höglandets östra randzon som bitvis är starkt kuperat med mycket berg i dagen och bergskärningar intill väg 23.



Figur 12: Omgivningarna kring väg 23 vid Hesjön.

2.5.2 Naturmiljö

Stor del av väg 23 omfattas av riksintresse för vattenkraft (MB 4 kap 6§) med hänsyn till natur- och kulturvärden. Åtgärder får inte genomföras som påtagligt kan skada dessa värden. Vattenkraft och vattenreglering är inte tillåten. Riksintresset omfattar Emån och dess vattensystem. [13]

Längs vägen finns ett antal fuktiga skogsområden som har definierats som sumpskogar enligt Skogsstyrelsen. Marken utgörs främst av kärrskog med tall som dominerande trädslag. [14]

På vägens västra sida, cirka 700 meter söder om infarten till Hultsfred, ligger ett område som är klassat som nyckelbiotop. Området karaktäriseras av bergbrant med stort inslag av senvuxna träd. [14]



Figur 13: Rasbrant med senvuxna träd klassad som nyckelbiotop vid sektion 70/400.

Intill vägen finns även ett antal våtmarker enligt länsstyrelsens våtmarksinventering. [13]

Förekomst av generella biotopskydd förekommer vid Lillråsa, vid sektion 69/300 på vägens västra sida i anslutning till den öppna betesmarken.



Figur 14: Identifierat allmänt biotopskydd i form av stenmursrester vid Lillråsa.

Vid samråd med räddningstjänsten, ambulansen och Hultsfreds kommun påtalade räddningstjänsten att ett viltstråk finns vid Ödhult. Där sker det 5-10 älgolyckor per år. Viltstråk finns även vid Älgult sektion 69/500 och backen vid Hesjön enligt upplysningar från samrådsmötet med allmänheten. Trafikverkets trafiksäkerhetsarbete inriktas på olyckor med döda och svåra personskada som följd. Viltolyckor hör oftast inte till den kategorin. Trafikverket har därför på senare år inte prioriterat uppsättande av viltstängsel. På den aktuella sträckan inträffade under en femårsperiod (2007-2011) nio olyckor med vilt där personskadeföljden blev lindrig (tio lindrigt skadade personer). [8]

2.5.3 Kulturmiljö

Det finns ett fåtal fornlämningar längs vägen. Det är bland annat lämningar av milstolpe, fynd tillhörande boplats och kolbottnar. En bit in från vägen strax norr om Målilla finns en hälsokälla. [15]

Smalspåret i kommunen är en del av den tidigare banan mellan Växjö och Västervik. Mellan sanatoriet i Målilla och stationen i Hultsfred bedrivs endast dressintrafik sommartid. Smalspåret skyddas som järnväg för turisttrafik och skyddas från ingrepp som kan försvåra trafik eller negativt påverka kulturmiljön kring järnvägen. [9]

2.5.4 Rekreation och friluftsliv

Stora Hammarsjöområdet omfattas av riksintresse för friluftsliv och är ett område med vacker natur och flertalet sjöar med stor artrikedom. Inom området ges goda möjligheter för bär- och svampplockning, strövande, bad och fritidsfiske. Stora Hammarsjöns fiskevårdsområde ger goda möjligheter att fiska inom områdets sjöar. Tillgängligheten till området har förbättrats med hjälp av vandringsleder, badplatser och övernattningsmöjligheter. Genom området passerar smalspåret, som i sig har stort intresse för friluftslivet med den dressinverksamhet som bedrivs.

Hesjön väster om väg 23 norr om Målilla är en välbesökt sjö. Det är en näringsfattig klarvattensjö med en kommunal badplats och en naturcamping. I närheten finns även på vintern en skidbacke med lift, Hesjöbacken.

I Målilla respektive Hultsfred finns förutom bad- och skidaktiviteter flera andra aktiviteter så som ridklubb, tennisbana, skjutbana, idrottsplats, elljusspår och boulebana. I Målilla finns dessutom bandybana och speedwaybana. [9]

2.5.5 Naturresurser

I Hultsfreds kommun finns stora naturgrusresurser. Gruset har sitt ursprung från de isälvsavlagringar som tillkom då den senaste inlandsisen smälte av. Bergtillgångarna i kommunen är också goda.

Det finns stora grundvattenresurser i Hultsfreds kommun. Tillgångarna sammanfaller i stort med grusåsarna i kommunen. [9]

Vid sektion 64/650 ligger en bergtäkt där tillstånd till brytning är cirka 758 000 ton för hela perioden. Bolaget har angett ett snittuttag på cirka 40 000 ton/år. [24]

2.5.6 Hälsa och säkerhet

Endast en fastighet ligger över gällande riktvärden för trafikbuller och har erbjudits fönsteråtgärder sedan tidigare, men har tackat nej. [23]

Luftföroreningar över gällande miljö kvalitetsnormer bedöms inte förekomma vid aktuella trafikmängder trots att högre hastigheter leder till ökat utsläpp.

Väg 23 används för transport av farligt gods vilket innebär att det finns en viss risk för spridning av föroreningar i samband med olyckor som leder till läckage. [9]

Längs väg 23 finns verksamheter som av länsstyrelsen har identifierats bedriva miljöfarlig verksamhet. Strax söder om Hultsfred ligger en deponi öster om vägen. [13]

2.5.7 Vatten och avlopp

Kommunala vattentäkter med vattenverk finns i både Hultsfred och Målilla. Vattenskyddsområden med skyddsföreskrifter finns för samtliga kommunala vattentäkter. Utanför tätorterna är enskilda vattenbrunnar det klart dominerande användningssättet för enskilda småhus.

Kommunala avloppsreningsverk finns i Hultsfred och Målilla. Recipienter är sjön Hulingen från reningsverk i Hultsfred och Emån från reningsverk i Målilla. Utanför tätorterna är enskilda avlopp det dominerande reningssystemet för enskilda småhus.

En vattenledning och en avloppsledning korsar väg 23 strax norr om cirkulationsplatsen i Målilla. [9]

2.6 Byggnadstekniska förutsättningar

2.6.1 Allmänt

Jordlagren i området är i allmänhet tunna och berg i dagen är vanligt. Därför går vägen genom flera bergskärningar. Området består till största delen av jordar med hög andel friktionsmaterial. Detta gör att marken har bra bärighet och god dränerande förmåga. [19]

På några ställen passerar vägen torvmossar [19]. Vid breddning av vägen på dessa områden krävs förmodligen urgrävning eller någon typ av förstärkning.

Vid Ödhult har vägbanan tidigare svämmat över på grund av stora vattenflöden från väster och att diket nerströms har dämt upp. Detta åtgärdades under 2010 genom slitsar i vägbanan och urdikning på östra sidan om vägen. [18]



Figur 15: Vattenfallet vid Ödhult.

2.6.2 Beläggning

Vid platsbesöket i juli 2011 konstaterades att det inte finns några vattenkrävande växter i diken, med undantag för passager av torvmossar. Eftersom jordarna är genomsläppliga fungerar dräneringen ofta tillfredsställande även utan ordentliga diken.

Vägen har överlag god bärighet och spårdjupstillväxten är i allmänhet mindre än 1 mm/år. Där beläggningen är gammal finns tydliga spår av åldring och en del lagningar, men problemen beror förmodligen mer på gammal asfalt än problem med bärigheten. Delen Ödhult - Hultsfred har fått ny beläggning 2011 på grund av att den var uttjänt och därför finns inga skador där. [20]

3 Funktionsanalys

Avsnittet beskriver vägens funktion det vill säga hur den fungerar idag och eventuella brister om inga åtgärder vidtas. Funktionsanalysen beskrivs utifrån målet med projektet och dess koppling till det övergripande transportpolitiska målet *"att säkerhetsställa en samhällsekonomisk effektiv och långsiktigt hållbar transportförsörjning för medborgare och näringsliv"* som är nedbrutet i två delmål:

Funktionsmål

- Tillgänglighet: Transportsystemets utformning, funktion och användning ska medverka till att ge alla en grundläggande tillgänglighet med god kvalitet och användbarhet samt bidra till utvecklingskraft i hela landet. Transportsystemet ska vara jämställt, det vill säga likvärdigt svara mot kvinnors respektive mäns transportbehov.

Hänsynsmål

- Säkerhet, miljö och hälsa: Transportsystemets utformning, funktion och användning ska anpassas till att ingen ska dödas eller skadas allvarligt. Det ska också bidra till att miljö kvalitetsmålen uppnås och att människors hälsa främjas.

3.1 Analys utifrån funktionsmål

Väg 23 är av riksintresse för kommunikation och har en viktig roll för fortsatt regional tillväxt. Det kräver goda pendlingsmöjligheter med både bil och kollektivtrafik vilket visar att pendlingstrafiken och långväga resor samt godstransporter är intensiva. Kollektivtrafiken med buss och tåg är väl utbyggd både lokalt och regionalt. Däremot saknas möjlighet till tågstopp i Målilla. Statistiken från länstrafiken visar på att det är få påstigande resenärer utmed sträckan exkl. Målilla och Hultsfred p.g.a. få boende utmed sträckan.

Tillgängligheten till vägen är god med anslutningar till enskilda vägar, ägovägar och fastigheter.

3.2 Analys utifrån hänsynsmål

Olycksstatistiken visar att sträckan till stor del har drabbats av singelolyckor. De olyckor med allvarligt skadade personer som följd representeras av singel-, mötes- och korsningsolyckor. Olyckornas allvarlighetsgrad visar att vägen och vägområdet har bristande säkerhet genom att den saknar mittseparering, säkra sidoområden och säkra korsningar. Sikten i vissa korsningar är dålig vilket ger otrygga vänstersvängande rörelser.

Vägen kommer inte att förbjudas att gå och cykla på. Däremot kommer cyklisterna att känna sig otrygga på större delar av sträckan. Avståndet mellan Målilla och Hultsfred ses ej som ett pendlingsavstånd med cykel eftersom det är mer än fem kilometer. Däremot är avståndet från Ödhult cirka fem kilometer till både Målilla och Hultsfred. Det finns inget sammanhängande nät av parallellvägar mellan Målilla och Hultsfred som skulle vara ett alternativ att cykla på istället för väg 23. På delar av sträckan Målilla-Hultsfred finns dock parallellvägar som efter viss upprustning och kompletterande vägvisning kan ge möjlighet för gående och cyklisterna att ta sig fram på ett trafiksäkert sätt. Dock kan

det innebära en del omvägar. Gångvägar till och från de busshållplatser som inte ligger i direkt anslutning till korsningar ger en otrygg miljö för resenärerna, vilket kan vara en bidragande orsak till att det är få som nyttjar kollektivtrafiken.

För koppling mellan östra och västra bebyggelsen och friluftsområdet Hesjön finns det säkra passager vid Målilla cirkulationsplats, där hastigheten är sänkt för motorfordon. Gena passager för gående mellan östra Målillas bostadsbebyggelse och friluftsområdet Hesjön saknas vilket boende kan se ett behov av.

Sträckan präglas av få boningshus vilket är positivt ur bullerhänsyn. Vägen ligger i ett skogs-, sjö- och myrrikt landskap utan att väsentligt skada natur- och kulturvärden. Landskap av den karaktären är vanligtvis viltrika, särskilt älg trivs i skogs- och myrlandskap. Olycksstatistiken visar tillbud på viltkollisioner (älg och rådjur) och andra typer av olyckor där vilt har varit orsaken till olyckan. Vid samråden påtalades det att det förekommer viltstråk vid Hesjön, Ödhult och Älgult.

För övrigt ger vägens placering i relation till landskapsbild och bebyggelse inte upphov till några större störningar.

Då vägen i princip inte passerar i direkt anslutning till bebyggelse är de lokala utsläppseffekterna på människorna mycket liten.

4 Åtgärds- och konsekvensanalys

Tänkbara åtgärder har i ett första skede analyserats enligt fyrstegsprincipen. Fyrstegsprincipen innebär att man prövar åtgärderna i fyra steg där respektive steg redovisar om de helt eller delvis kan uppnå ett eller flera av delmålen under kapitel 3 och projektmålen i kapitel 1.4. De fyra stegen är:

1. åtgärder som kan påverka transportbehovet och val av transportsätt, det vill säga sådant som påverkar behovet av att resa och val av färdmedel. Det kan handla om till exempel lokalisering av verksamheter, nyttjande av gång- och cykelstråk, kollektivtrafiken, avgiftssystem.
2. åtgärder som ger effektivare utnyttjande av befintligt vägnät och fordon t ex väginformatik, trafikreglering, förarutbildning.
3. begränsade ombyggnadsåtgärder dvs. förbättringsåtgärder och ombyggnadsåtgärder i befintlig sträckning.
4. nyinvesteringar och större ombyggnadsåtgärder, där ofta ny mark tas i anspråk.

Analysen ska ge en helhetssyn på transportsystemet och bidra till att det övergripande transportpolitiska målet uppnås genom att hushålla med resurser, minska vägtransportsystemets negativa effekter och nyttja befintlig väg på ett mer effektivt sätt.

4.1 Steg 1, Påverka transportbehovet och val av transporter

- *Information/påverkans åtgärder.* Information till och påverkan av befolkningen i närområdet att nyttja befintlig kollektivtrafik.
- *Utöka kollektivtrafiken med flera turer.* Ökad turtäthet för buss- och tågtrafik samt möjligheten att öppna Mälilla station.
- *Distansarbete.* Arbeta hemifrån och videokonferens.

Dessa åtgärder ses inte som ett rimligt alternativ ur trafiksäkerhetsperspektivet men de kan förbättra miljön och framkomligheten på vägen. Om åtgärder under steg 3, placering av hållplatser och trygga gångvägar till hållplatser, kan öka valet av transporter.

4.2 Steg 2, Effektivare utnyttjande av befintligt vägnät och fordon

- *Hastighetsnedsättning och omkörningsförbud.* Sänker medelhastigheten hos motorfordon.

Framkomligheten minskar. Dessa åtgärder ses inte som ett rimligt alternativ ur tillgänglighetsperspektivet eftersom sträckan ingår i ett regionalt stråk vilket kan minska den regionala utvecklingen. Dessa åtgärder ses inte som ett rimligt alternativ ur trafiksäkerhetsperspektivet eftersom det är svårt med efterlevnad. På kort sikt kan det förbättra säkerheten men öka irritationen hos dem som nyttjar vägen, främst de som använder den dagligen.

låg trafikintensitet utformas för att endast ge möjlighet att kunna svänga höger in och höger ut alternativt stängs helt. De anslutningar som stängs får sin in- och utfart kopplad till en säkrare anslutning i närheten av sin befintliga anslutning idag. Det kan innebära behov av parallellvägar. Högeranslutningar och öglor utformas med större radier så att man kan komma av vägen lättare. Öglorna ges möjlighet att vända med skogstransporter för att minska påverkan på skogsproduktionen.

Val av korsningstyp och dess placering beror på möjlighet till normal siktledning >225 meter [22], vilket kan innebära behov av parallellvägar.

4.3.1.4 Sidoområdesåtgärder

På delar där säkerhetszonen på 8 meter [22] inte kan erhållas placeras nya vägräcken alternativt rensas sidoområdet från oeftergivliga föremål enligt gällande normer.

4.3.1.5 Kollektivtrafik

Busshållplatserna placeras i huvudsak på enfältssträckorna och i direkt anslutning till korsningarna så att man slipper gå utmed vägen och korsa vägen med mitträcke. Placeringarna bör ligga där samlad bebyggelse finns och vid viktiga målpunkter.

4.3.1.6 Gång- och cykeltrafik

Upprustning av befintliga parallellvägar med förbättrad vägvisning för att möjliggöra tillgång till alternativt gång- och cykelstråk. Vid avsaknad av parallellvägar kan övervägs breddning av befintlig väg alternativt ny gång- och cykelstig. Där hållplatser har ett större upptagningsområde än området kring befintliga anslutningar breddas befintlig väg alternativt anläggs en gångstig intill befintlig vägslänt.

4.3.2 Trafiktekniska effekter/konsekvenser

4.3.2.1 Mitträcke med eller utan omkörningssträckor

Vid uppsättning av mitträcke uteblir mötes- och omkörningsolyckorna på sträckan. Mitträcket kan påverka viltets rörelse vilket kan innebära att viltet uppehåller sig längre tid på vägen som kan orsaka fler viltolyckor. Delar av olyckstypen singel kommer också att minska eftersom det på stora delar inte finns någon möjlighet att köra av vägen åt vänster. Anlägger man även tillräckligt stor andel omkörningssträckor bibehåller och kanske ökar medelhastigheten hos motorfordonen. Det bidrar till att stärka regionutvecklingen.

Tillgängligheten till fastigheterna kommer att begränsas eftersom det i ena riktningen kommer bli omöjligt att svänga vänster utan att vända i en ögla alternativt vändögla inne på en anslutande väg.

Cyklister kommer att uppleva att det blir otryggare och trängre på vägbana pga mitträcke och eventuellt sidoräcke eftersom motorfordonen inte har möjlighet att köra om med ett större avstånd.

Drift- och underhållskostnaderna kommer att öka på grund av lagning av mitträcket vid påkörningar samt ökad vinterväghållning.

4.3.2.2 Korsningar

Antalet korsnings- och upphinnandeolyckor kommer att minska när svängande fordon få ett eget körfält alternativt ögla att stå i vid vänstersväng. Korsningsolyckorna kommer också att minskas samt att trafikanterna känner sig tryggare vid placering där det är bättre siktmöjligheter.

För de som pendlar på vägen förbättras också framkomligheten genom att medelhastigheten kan öka eftersom inget motorfordon står stilla på vägen utan eget fält vid vänstersväng.

4.3.2.3 Sidoområdet

Vid röjning av träd och berg inom säkerhetszonen alternativt räckesuppsättning minskas olyckornas allvarlighetsgrad vid avakning.

4.3.2.4 Kollektivtrafik

Med placering av hållplatserna i anslutning till korsningarna ökar säkerheten till/från hållplatsen.

4.3.2.5 Gång- och cykeltrafik

Om ett sammanhängande stråk på parallellvägnätet finns att tillgå ges de oskyddade trafikanterna en valmöjlighet att färdas på ett mindre trafikerat vägnät som är säkrare. Det ger också ett ökat friluftsliv med förbättrad hälsa och livskvalité.

4.3.3 Miljökonsekvenser

4.3.3.1 Landskapsbild

Landskapsbilden i stort bedöms inte påverkas negativt av att vägen mittsepareras med mitträcke.

Långa sträckor med sidoräcke i kombination med mitträcke kan ge ett rörigt intryck för trafikanten. Endast mitträcke ger vägen ett öppnare intryck.

Genom att rensa sidoområdet och därmed säkra säkerhetszonen ges den kringslutande skogen ett sargat intryck som efterhand läker igen.

4.3.3.2 Naturmiljö

Eftersom föreslagen mötesfri väg innebär breddning av befintlig väg utan några påtagliga konflikter med miljöintressen bedöms effekter i form av fysiskt intrång i känsliga miljöer som små.

Det är troligt att vägbyggnadsåtgärder kommer att ske i anslutning till våtmarker och sumpskogar intill vägen. Breddning kan medföra att vegetation behöver avverkas vilket ger ett sargat intryck. Våtmarker kan påverkas om avvattningen förändras. Breddning ut i våtmarker kan medföra markavvattning.

Vid sektion 70/300 kan nyckelbiotopen komma att beröras om breddning sker på den västra sidan. Intrång kan minskas genom att bredda på andra sidan och uppsättning av räcke.

På sträckor som breddas kan förlängning av trummor eventuellt behöva göras vilket kan innebära anmälningspliktig vattenverksamhet.

Det biotopskyddsobjekt som har identifierats på sträckan bedöms i nuläget inte komma att beröras men frågeställningen följs upp i arbetsplaneskedet. Det förekommer inga biotopskyddsobjekt i skogsmark som berörs av vägen.

Utbyggnad av vägen med mitträcke och omkörningsfält syftar bland annat till att möjliggöra en höjning av hastigheten. Ökad hastighet leder logiskt sett till högre sannolikhet för viltkollisioner och allvarigare konsekvenser av de viltkollisioner som inträffar. Det finns indikationer (synpunkter från jägare i liknande projekt) om att åtminstone vildsvin följer mitträcket så att deras uppehållstid på vägen blir längre, vilket i så fall ytterligare bidrar till ökad olycksrisk. Älg och rådjur bör utan problem kunna ta sig över mitträcket. Återigen finns synpunkter från jägare som säger att klövvilt kan halka på vägbanan när de hoppar över mitträcket vilket i så fall skulle kunna innebära att även klövviltets uppehållstid på vägbanan kan öka något vid mittseparering. Det kan inte heller uteslutas att klövviltets beteende påverkas av att de stöter på mitträcket så att de följer mitträcket eller vänder om trots att de obehindrat skulle kunna ta sig över mitträcket.

4.3.3.3 Kulturmiljö

Det finns ett fåtal områden med fornlämningar intill väg 23 på den här sträckan. Påverkan på fornlämningar behöver följas upp i arbetsplaneskedet och underställas länsstyrelsens bedömning av behovet av eventuella arkeologiska åtgärder.

4.3.3.4 Rekreation och friluftsliv

Riksintresset för friluftsliv berörs inte om vägen breddas på den östra sidan. Möjligheten att röra sig tvärs väg 23 försämras något och koncentreras till de platser där det blir släpp i mitt- och sidoräcken vid till exempel korsningar. Projektet kan medföra negativa effekter på friluftslivet lokalt. Möjligheterna till att gå – och cykla längs med väg 23 försämras. Även om lokalvägnätet får färre anslutningar till väg 23 så finns det tillräckligt med alternativa vägar tillgängliga för det rörliga friluftslivets behov. Det finns dock inte ett sammanhängande nät av lokalvägar mellan Målilla och Hultsfred.

4.3.3.5 Naturresurser

Vägens utbyggnad får genom sitt obetydliga markanspråk inga negativa effekter på skogsbruksarealen. Tillgängligheten för skogsbrukets transportbehov kommer att säkerställas vid behov i arbetsplaneskedet.

Eftersom trafiksäkerheten ökar genom åtgärder i projektet bedöms det inte föreligga något behov av ytterligare åtgärder för att skydda yt- och grundvatten. Frågeställningen kommer dock att följas upp i arbetsplaneskedet.

4.3.3.6 Hälsa och säkerhet

Vägprojektet förväntas möjliggöra högre hastigheter som i sin tur leder till något ökade utsläpp av växthusgasen koldioxid. Lokala utsläpp och buller ökar något men effekten blir ringa då få människor bor inom det påverkade området. Endast planerade omkörningssträckor räknas som väsentlig ombyggnad vilket har riktvärden ekvivalent ljudnivå 55 dBA.

4.3.4 Kostnader

Anläggningskostnader¹ i prisnivå 2012 har beräknats fram utifrån bilaga 7-9 ”Förslag på åtgärder”. Kostnader för att utforma sträckan med mitträcke och fyra omkörningsfält två norrut och två söderut, 4 vänstersvängsfält, 5 öglor, 0,1 km parallellväg, 3 busshållplatser och sidoområdesåtgärder är beräknat till cirka 50-65 mnkr.

4.4 Steg 4, Större ombyggnadsåtgärder

Inga större ombyggnadsåtgärder diskuteras då nyttan med denna typ av åtgärder inte anses vara i paritet med dess kostnader.

¹ Anläggningskostnaden består av entreprenadkostnad, projekteringskostnad, marklösen, arkeologi, projektadministration och oförutsätt.

5 Samrådsprocessen

Trafikverket har informerat om projektet på Länsstyrelsens vägsamråd den 6 mars 2012.

Under framtagande av rapporten har information och samråd med Hultsfreds kommun, räddningstjänsten i Hultsfred, ambulansen i Västervik och länstrafiken i Kalmar län utförts den 31 januari 2012.

Samråd har utförts under tiden den 7 mars till den 27 mars 2012. Den 7 mars klockan 18.30 utfördes ett tidigt samråd med allmänheten i Valhall i Hultsfred. Förstudien fanns tillgänglig hos Hultsfreds kommun, Trafikverket i Växjö och Trafikverkets hemsida.

5.1 Samrådsredogörelse

Följande synpunkter har framkommit under samrådstiden (Trafikverkets kommentarer är skrivna i kursiv text):

5.1.1 Hultsfreds kommun

- Eventuellt se över korsningsutformningen för anslutningen till bergtälten i sektion 64/600 (A3:114). *Korsningen studeras vidare i nästa skede.*
- Positiva till planerade åtgärder som är viktiga för kommunens framtida satsningar.
- Kommunen har satt betongsuggor i anslutningen A3:101 cirka sektion 61/600. Ok att stänga.
- Anslutning i sektion 70/650 (A3:145) kan stängas om man tar bort stenar som blockerar anslutning från väg 697 (parallellt med väg 23).
- Säkra av- och påfarter till väg 23, bl.a. till Hesjöbadet i sektion 62/000 (A4:102) och Kejsarkullen i sektion 66/200 (A5:123). *Korsningarna studeras vidare i nästa skede.*
- Önskar redovisning hur gående och cyklister kan tas sig säkert längs och tvärs väg 23. *Beaktas i kapitel 4.3 och i nästa skede.*
- Skyltning till publika platser är genomtänkt och med tillräcklig information. *Beaktas i nästa skede.*

5.1.2 Räddningstjänsten

- Positiva till mitträcke. Utryckning kommer att ske från Hultsfred och Mörlunda.
- Önskemål om andra typer av permanenta omledningsskyltar än rullgardin med enkelt handhavande. *Beaktas i bygghandlingsskedet.*
- Anslutningen till Naturcampingen i sektion 62/000 (A4:102) sker många olyckor. Önskar förändrad utformning till typ C alternativt flytta anslutningen ner till Målilla. *Korsningen studeras vidare i nästa skede.*

- Anslutning till avfallsanläggningen i sektion 66/200 (A5:123) nyttjas av många privatpersoner som kan vara ovana vid att köra med släp. Önskar förändrad utformning till typ C. *Korsningen studeras vidare i nästa skede.*
- Dålig sikt i anslutning mot Ödhult i sektion 67/100 (A5:126). Bättre att stänga den och ha anslutning i sektion 68/100 (A5:131). *Korsningen studeras vidare i nästa skede.*
- Viltstråk vid Ödhult mellan sektion 66/200-68/500. Det sker mellan 5-10 viltolyckor med älg per år främst mellan sektionerna 67/000-67/500. *Beaktas i kapitel 2.5.2.*
- Omledningsvägen vid Ödhult måste vara kvar. *Beaktas i nästa skede.*

5.1.3 Länstrafiken i Kalmar län

- Fungerar bra med mitträcke.
- Placera inte hållplatser i anslutning till öglorna pga resenärerna kommer för långt ifrån vägen och syns inte. *Beaktas i nästa skede.*

5.1.4 Ambulansen

- Vid uttryckning samt sjuktransporter är det svårt att komma om med denna smala vägsektion. *Beaktas i nästa skede.*
- Behov av omledningsvägar även under byggnation. *Beaktas i nästa skede.*

5.1.5 LFV

- Inget att erinra.

5.1.6 Eon

- Har befintliga hög- och lågspänningsledningar som både är luft och markförlagda inom området. Förutsätter samordning sker i god tid före projekt. I övrigt inget att erinra. *Beaktas i nästa skede.*

5.1.7 Försvarsmakten

- Inget att erinra.

5.1.8 Målilla samhällsförening

- Gångtunnel i backen, från Målilla cirkulationsplats och norrut, cirka sektion 61/500 för att koppla rörelsen mellan Målilla östra samhälle till Hesjöområdet. *Rörelsen för att nå områdena kan ske vid cirkulationsplatsen. Detta är en kommunangelägenhet.*
- Börja omkörningsfältet vid avfarten mot Naturcampingen i sektion 62/000 och anlägg norrut. *Omkörningsfältet studeras vidare i nästa skede.*
- Vänstersvängsfält in mot Naturcampingen i sektion 62/000 (A4:102). *Korsningen studeras vidare i nästa skede.*
- Flytta omkörningsfältet till avfarten mot Ödhult (södra infarten) i sektion 67/100 (A5:126) och anlägg söderut. *Omkörningsfältet studeras vidare i nästa skede.*

- Bibehåll infarten till Ödhult i sektion 68/100 (A5:131) och 67/100 (A5:126) pga att höga fordon inte kommer under viadukten. *Järnvägsbro har nu frihöjd över hela vägbanan. Korsningen studeras vidare i nästa skede.*
- Vänstersvängsfält in mot avfallsanläggningen i sektion 66/200 (A5:123). *Korsningen studeras vidare i nästa skede.*

5.1.9 Allmänheten

- Bullerproblematiken i backen, från Målilla cirkulationsplats och norrut. Vill ha bulleråtgärder. Inomhusnivåerna studeras och eventuella bulleråtgärder blir endast där det planeras åtgärder. *Beaktas i nästa skede.*
- För långa 1+1-sträckor. *1+1-sträckorna kan vara upp till 5 km och omkörningsträckorna är till för omkörning av lastbil.*
- Viktigt att beakta framkomligheten för räddningstjänsten även vid 1+1-sträckor. *Samråd har skett och de är positiva till mitträcke. Utryckning sker från två håll.*
- Viltstråk vid Älgshult sektion 69/500 och backen vid Hesjön sektion 62/200. *Beaktas i kapitel 2.5.2.*
- Önskemål om viltstängsel. *Olyckor med vilt ge oftast inga allvarliga olyckor vilket innebär att viltstängsel ej är samhällsekonomisk försvarbart.*
- Vid både sidoräcke och mitträcke får man en känsla av att vara instängd.
- EV 33879 vill kunna svänga höger och vänster i korsningen. *Korsningen studeras vidare i nästa skede.*
- Skyttecenter bedriver en förstudie om en anläggning utmed väg 23. *Bevakas.*
- Ny infart till Naturcampingen i sektion 62/000 (A4:102) vid sektion 62/150 och koppla korsning A3:103 till samma korsning alternativt gemensam korsning i A3:103 och koppla naturcampingen och A5:105 dit. *Korsningen studeras vidare i nästa skede.*
- Gångtunnel i backen, från Målilla cirkulationsplats och norrut, cirka sektion 61/500 för att koppla rörelsen mellan Målilla östra och västra samhälle och till Hesjöområdet. *Rörelsen för att nå områdena kan ske vid cirkulationsplatsen. Detta är en kommunangelägenhet.*
- Önskemål om belysning i korsningen till Naturcampingen i sektion 62/000 (A4:102) *Uppsättning av belysning ske efter gällande normer och vid tydliga trafiksäkerhetsaspekter.*
- Önskemål att komma av vägen lättare vid högersväng, t.ex. högeravkörningsfält. *Högeravkörningsfält är inte att rekommendera p.g.a. sikt för trafikanterna i sekundär vägen blir skydd.*
- Anslutningen A3:145 enda infarten till fastighet 3:112, 3:113 och 3:136 och bör vara kvar. Övriga är kommunens. *Korsningen studeras vidare i nästa skede.*

6 Beslut om betydande miljöpåverkan eller ej

Länsstyrelsen beslutade den 31 maj 2012 att projektet inte kan antas medför en betydande miljöpåverkan enligt 6 kapitlet 5§ andra stycket Miljöbalken. I sitt beslut finns kända förhållande som MKB ska särskilt uppmärksamma.

7 Förslag till fortsatt arbete

Föreslagna åtgärder ryms inom det redovisade förstudieområdet med tillhörande korsningsåtgärder och parallellvägar, se bilaga 4-6. Eftersom det saknas alternativa vägsträckningar finns det inget behov av vägutredning enligt väglagen.

7.1 Rekommendation

Med denna förstudie som underlag föreslår vi att Trafikverket går vidare med:

- att upprätta en arbetsplan och bygghandling för mötesfri väg med omkörningssträckor samt tillhörande korsningsåtgärder och justering av lokalvägnätet

7.2 Arbetsplan

I det fortsatta arbetet med arbetsplanen bör följande frågor särskilt uppmärksammas:

- Hantering av gång- och cykeltrafik
- Korsningsutformningar
- Placering av omkörningsfält
- Placering av busshållplatser samt tillgängligheten till hållplatserna

7.3 Miljökonsekvensbeskrivning

I arbetsplanens MKB bör följande frågor särskilt beaktas:

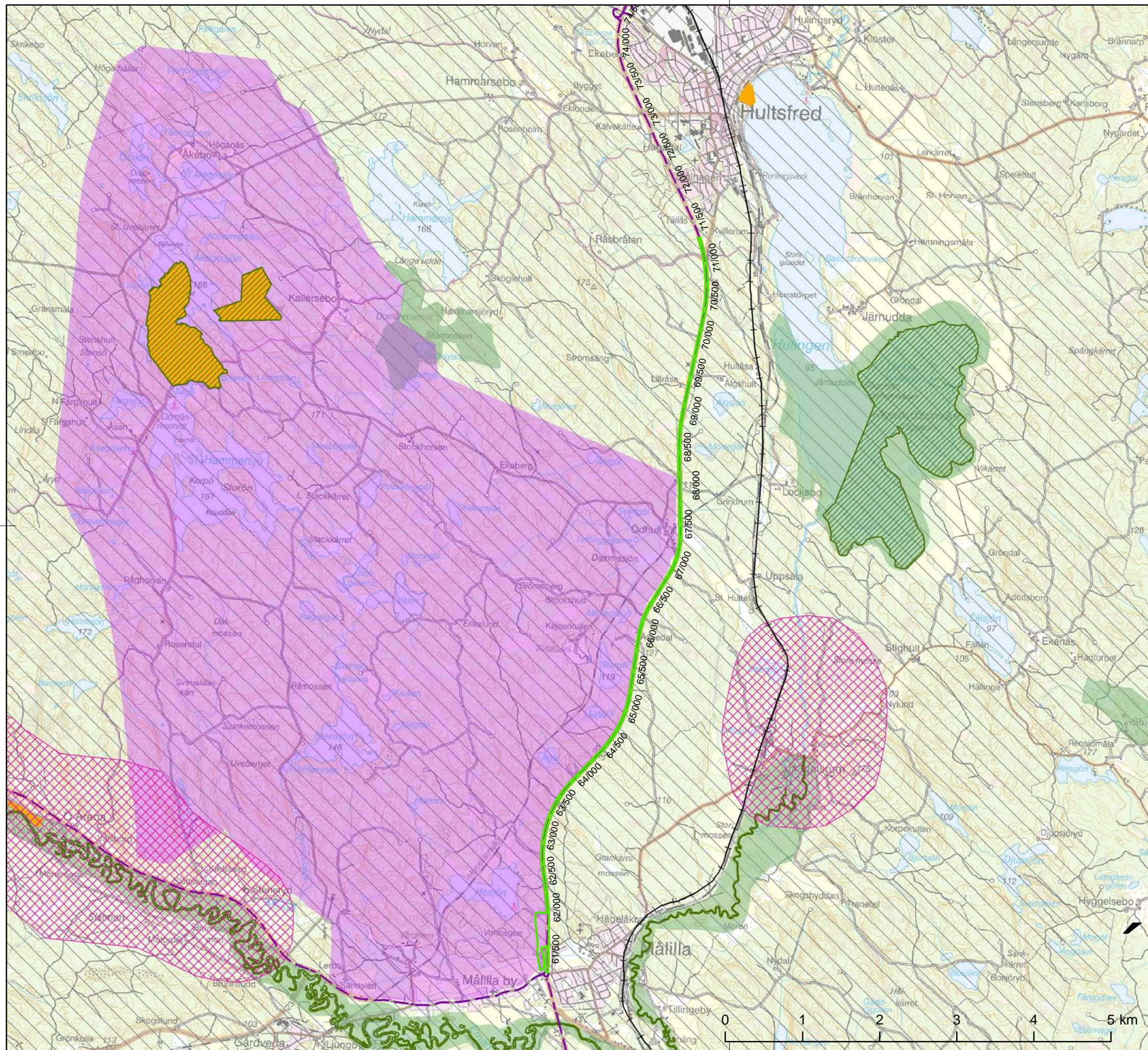
- Intrång i nyckelbiotop
- Intrång i våtmarker och sumpskogar
- Intrång i fornlämningar
- Intrång i allmänna biotopskyddsobjekt
- Buller vid fastigheter längs vägen
- Eventuellt behov av efterföljande tillstånd och dispenser

8 Källförteckning

- 1 Trafikverket, 2012. NVDB på webb.
- 2 Trafikverket, 2012. Trafikflödeskarta
<http://gis.vv.se/tfk2/tfk/indextikk.aspx?config=tikk>.
- 3 Trafikverket, 2011. BaTMan på webb (uttaget 2011-07-05).
- 4 Vägverket, 2008. Vägverkets samhällsekonomiska kalkylvärden, publ 2008:67.
- 5 Kalmar länstrafik, 2012.
- 6 Hulfsfreds kommun, 2012. Torbjörn Karlsson.
- 7 Hulfsfreds kommun, 2012. Michael Leijonhud.
- 8 Transportstyrelsen, 2011. Statistikuttag från STRADA:s hemsida strada.vv.se/stradauttag (uttaget 2012-02-24).
- 9 Hulfsfreds kommun, 2010. Översiktsplan 2009.
- 10 Järnväg.net, 2012. www.jarnvag.net.
- 11 Trafikverket, länstransport plan för Kalmar län 2010-2021
- 12 Vimmerby tidningen på webben 23.02.2012.
- 13 Länsstyrelsens nedladdningsbara GIS-skikt. www.lst.se
- 14 Skogsstyrelsens nedladdningsbara GIS-skikt. www.svo.se
- 15 Riksantikvarieämbetets nedladdningsbara GIS-skikt. www.raa.se
- 16 Trafikverket, 2011. Teknisk utredning Väg 23 Målilla-Vimmerby och väg 34 Bockara-Oskarshamn.
- 17 Region Blekinge, Regionförbundet i Kalmar län, Regionförbundet Jönköpings län, Regionförbundet södra Småland och Regionförbundet Östsmåland, 2008. Regional systemanalys för transportinfrastrukturen i östra Götaland.
- 18 Trafikverket, 2012. Joakim Gimby.
- 19 Vägverket, 1958. Relationshandlingar väg 121 Ålem-Målilla-Vimmerby delen

Målilla-Hultsfred.

- 20 Trafikverket, 2012. Henrik Hamrin.
- 21 Trafikverket, 2012. Adriano Maglica.
- 22 Vägverket, 2008. VGU Geometrisk utformning vid förbättringsarbeten, publ VV 2004:80.
- 23 Trafikverket, 2011. Bullerdatas.
- 24 Länsstyrelsen, 2012. Täktillstånd.
- 25 SCB, 2012. Befolkningsstatistik.



MILJÖINTRESSEN SKYDDADE OMRÅDEN

FÖRKLARINGAR

- Förstudieområde
- Riksintresse vägar
- Riksintresse järnvägar
- Riksintresse friluftsliv
- Riksintresse Vattenkraft
- Riksintresse naturvård
- Riksintresse kulturmiljö
- Natura 2000
- Naturreservat

Väg 23 Målilla - Hultsfred

Förstudie

Objektnummer: 87 18 54

Förslagshandling 2012-05-04

A3

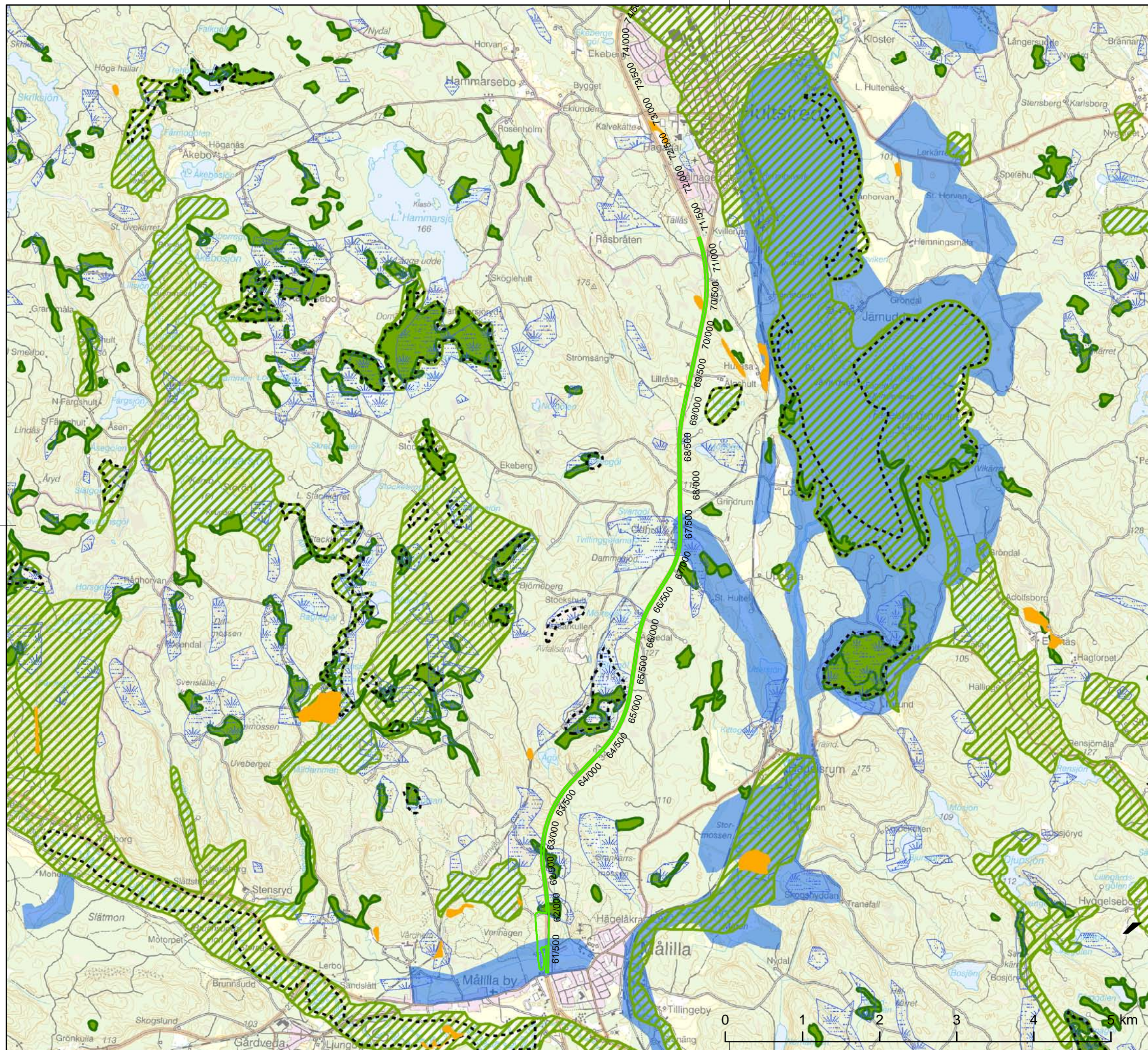
Skala 1:50 000

2201838

LOBJ

400N1001





MILJÖINTRESSEN NATUR

FÖRKLARINGAR

- Förstudieområde
- Nyckelbiotop
- Sumpskog
- Dikningsforetag
- Historiska våtmarker
- Våtmarksinventering
- Naturvårdsplan

Väg 23 Målilla - Hultsfred

Förstudie

Objektnummer: 87 18 54

Förslagshandling 2012-05-04

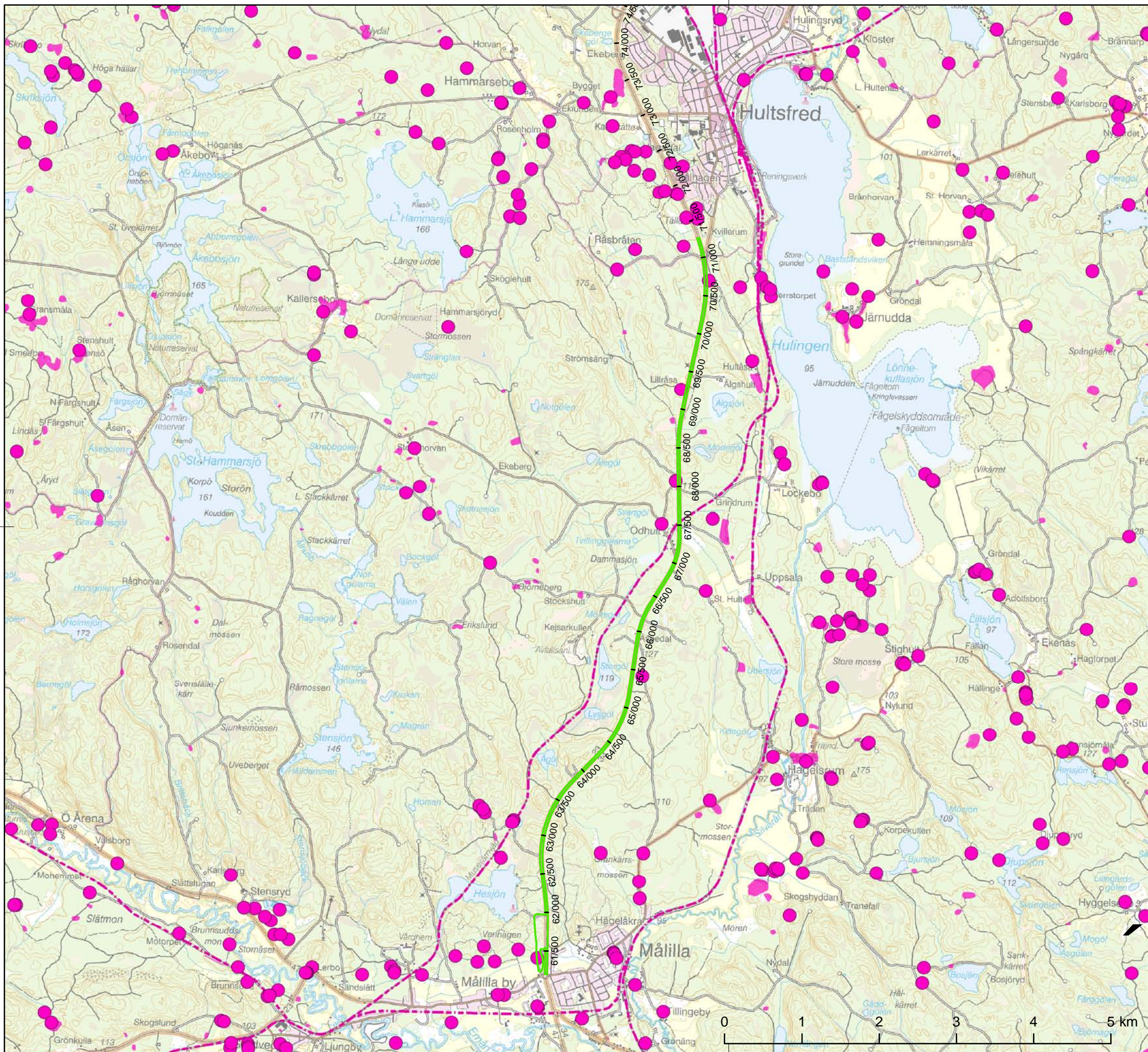
A3

Skala 1:50 000

2201838





LOBJ

400N1002



MILJÖINTRESSEN KULTUR

FÖRKLARINGAR

-  Förstudieområde
-  Forminnet ytor
-  Järnvägshistorisk dragning
-  Forminnet punkter

Väg 23 Målilla - Hultsfred

Förstudie

Objektnummer: 87 18 54

Förslagshandling 2012-05-04

A3

Skala 1:50 000

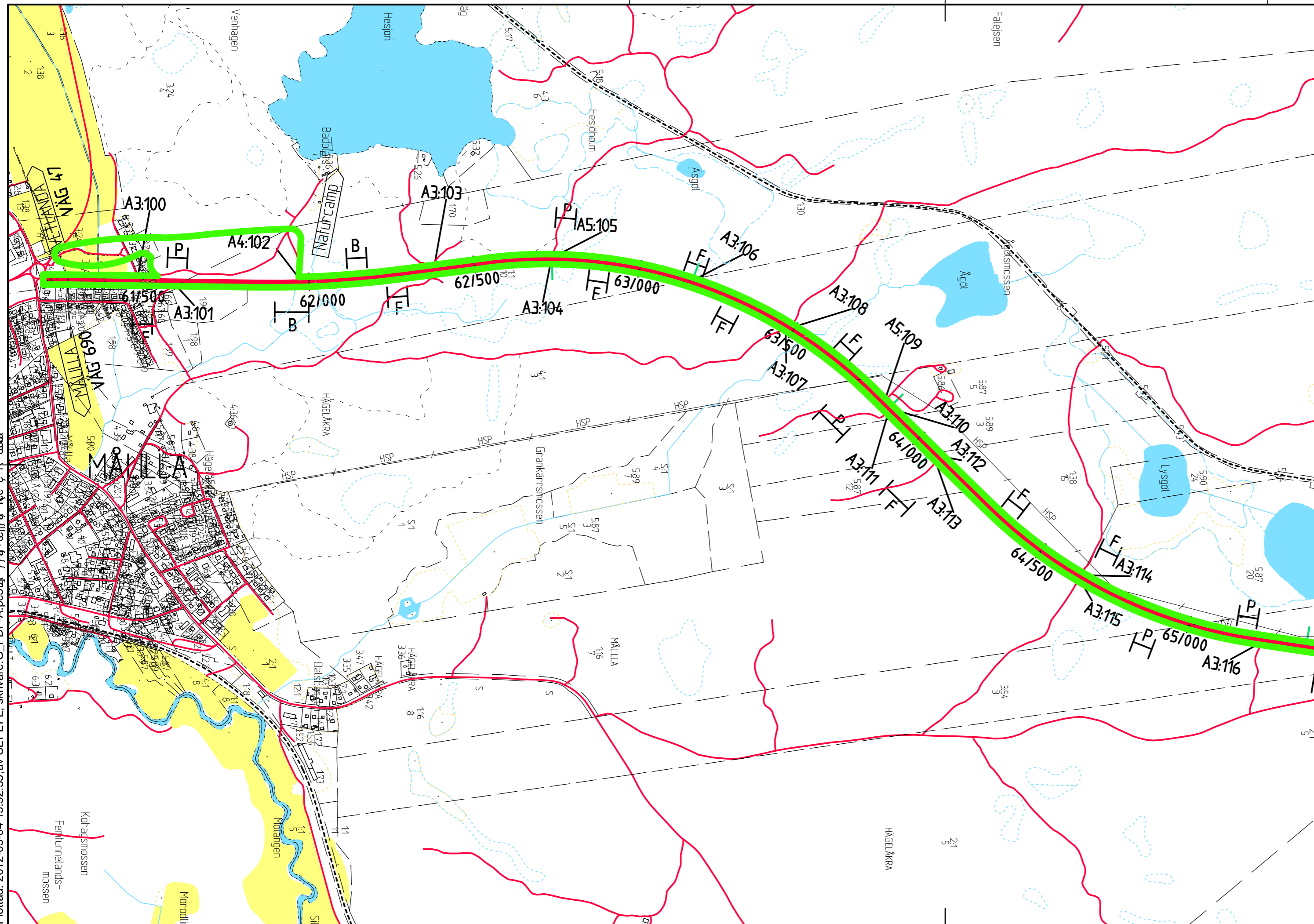
2201838

LOBJ





400N1003



Útvefning: 2012-05-04 15:52:35, av SEPEFL, skrifvare: G. PDF-A, pc3. Plottad: 2012-05-04 15:52:35, av SEPEFL, skrifvare: G. PDF-A, pc3.

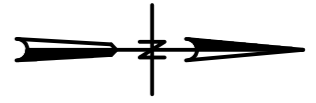




FÖRKLARINGAR

-  FÖRSTUDIEOMRÅDE
-  BEFINTLIG BRO MED BRONUMMER
-  BEFINTLIG PARKERINGSFICKA/BEFINTLIG FICKA
-  BEFINTLIG BUSSHÅLLPLATS
-  BEFINTLIGT HÖGERSVÄNGSFÄLT MED LÖPNUMMER
-  BEFINTLIG KORSNINGSTYP MED LÖPNUMMER

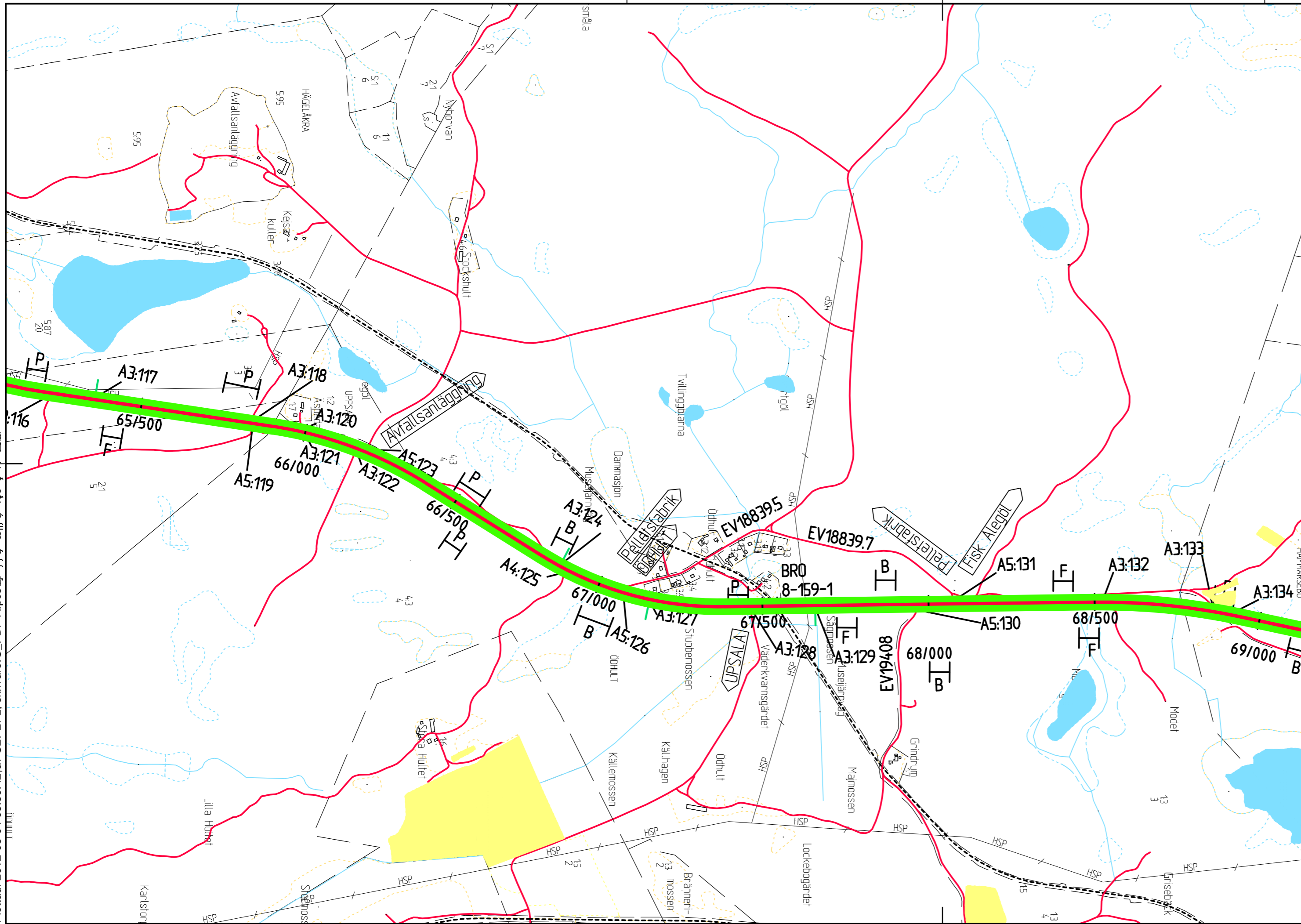
ANVISNINGAR

COORDINATSYSTEM
 PLANSYSTEM: SWREF 99 16 30
 HÖJDSYSTEM: RH2000



REV	ANT	ÄNDRINGEN AVSER	GODK.	DATUM	VV DATUM	VV DIARIENUMMER
						
UPPDRAGSANSVARIG PEFL			UPPDRAGSNUMMER 2201838			
KONSTR PEFL			GRANSK DAHE			
JÖNKÖPING			2012-05-04			
PLAN			BILAGA 4, FÖRSTUDIEOMRÅDE SEKTION 61/200-65/200			
KONSTRUKTIONSNR			FORMAT A3L		SKALA 1:10000	
OBJEKT NR 87 18 54			RITNINGSNR 4 01 T 01 01		REV	

Útlagð af 0309F1 H ' X1 Ó' CH H ' XQ' T ÓÚÍÓYÉÚLæEEEF1 ÓEÍÓÓVÚT ÓEÍÚS' ÚÓPÓÚÁÁÁ~Á/ÁZÚÁH EFVEFECEÁ, *
 Plottad: 2012-05-04 08:39:42, av SEPEFL, skrivare:G_PDF-A, pc3EY^1} á •óé|| á •kóó* c^1| ^óóó

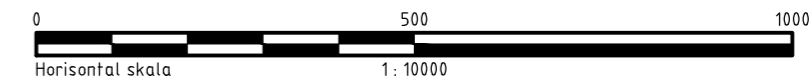
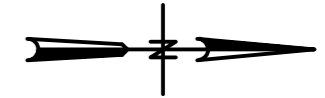


FÖRKLARINGAR

- █ FÖRSTUDIEOMRÅDE
- BEFINTLIG BRO MED BRONUMMER
- BEFINTLIG PARKERINGSFICKA/BEFINTLIG FICKA
- BEFINTLIG BUSSHÅLLPLATS
- BEFINTLIGT HÖGERSVÄNGSFÄLT MED LÖPNUMMER
- BEFINTLIG KORSNINGSTYP MED LÖPNUMMER

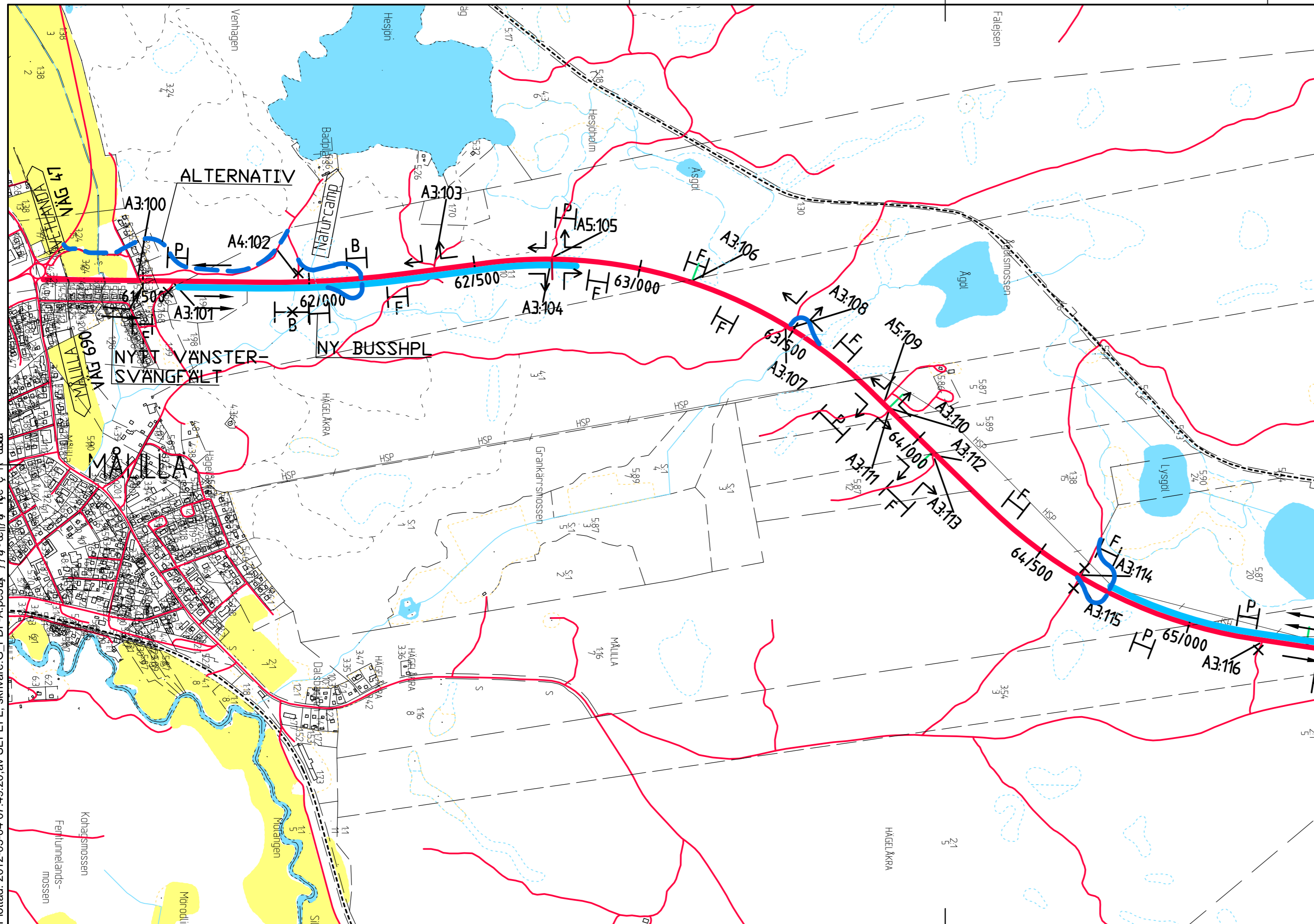
ANVISNINGAR

COORDINATSYSTEM
 PLANSYSTEM: SWREF 99 16 30
 HÖJDSYSTEM: RH2000


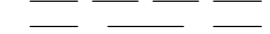


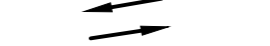




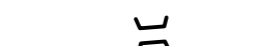

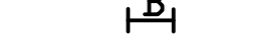




REV	ANT	ÄNDRINGEN AVSER	GODK.	DATUM	VV DATUM	VV DIARIENUMMER
0	1					
UPPDRAGSANSVARIG PEFL			UPPDRAGSNUMMER 2201838			
KONSTR PEFL			GRANSK DAHE			
JÖNKÖPING			2012-05-04		OBJEKT NR 87 18 54	
PLAN			KONSTRUKTIONSNR A3L		SKALA 1:10000	
RITNINGSNR 4 01 T 01 02			REV			

Útgift: 2012-05-04 07:49:20, av SEPEFL, skrivare: G_PDF-A, pc3 (A) a • delij a • kca • c'ij a dca

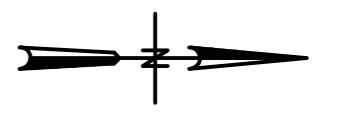




FÖRKLARINGAR

-  FÖRESLAGNA TVÅ KÖRFÄLT
-  FASTIGHETSGRÄNS, TRAKTGRÄNS
-  BEF. ENSKILDA VÄGAR MED STATS BIDRAG
-  BEFINTLIG ENSKILD VÄG-NR
-  STRÄCKA MED 2+1
-  ANSLUTNING SOM FÖRESLÅS STÄNGAS
-  FÖRESLAGEN MÖJLIG KÖRRIKTNING
-  FÖRESLAGNA KÖRFÄLT I KORSNING
-  FÖRESLAGEN NY ÖGLA ELLER VÄG
-  BEFINTLIG BRO MED BRONUMMER
-  BEFINTLIG PARKERINGSFICKA/BEFINTLIG FICKA
-  BEFINTLIG BUSSHÅLLPLATS
-  BEFINTLIGT HÖGERSVÄNGSFÄLT MED LÖPNUMMER
-  BEFINTLIG KORSNINGSTYP MED LÖPNUMMER

ANVISNINGAR

COORDINATSYSTEM
 PLANSYSTEM: SWEREF 99 16 30
 HÖJDSYSTEM: RH2000



REV	ANT	ÄNDRINGEN AVSER	GODK.	DATUM	VV DATUM	VV DIARIENUMMER
TEKNISK UTREDNING						
			XT ÖÅGHX† YRS ÅSÖSS ÚÖ Ö ÖÖSÖP† † SÖSÖP WSVUÖÖÖ			
			FÖRSLAG PÅ ÅTGÄRDER, BILAGA 7 SEKTION 61/200-65/200			
UPPDRAGSANSVARIG	UPPDRAGSNUMMER		PLAN			
PEFL	2201838		KONSTRUKTIONSNR	FORMAT	SKALA	
KONSTR	GRANSK			A3L	1:10000	
JÖNKÖPING	2012-05-04		OBJEKT NR	RITNINGSNR		REV
			87 18 54	4 01 T 02 01		



Trafikverket Region Syd
551 91 JÖNKÖPING

Beslut om miljöpåverkan för väg 23, Växjö – Linköping, delen Målilla – Hultsfred, Kalmar län. Objekt nr. 871854.

Med ref. tillförstudie daterad i maj 2012.

Beslut

Länsstyrelsen beslutar att rubricerat projekt *inte* är av den art att det kan antas medföra betydande miljöpåverkan enligt 6 kap 5 § miljöbalken (1998:808).

Detta beslut får enligt 74 § väglagen och 6 kap 4 § miljöbalken inte överklagas särskilt.

Ärendet

Trafikverket har i sin skrivelse (2012-05-07) begärt Länsstyrelsens beslut om rubricerade projekt kan antas medföra betydande miljöpåverkan. Som underlag för beslutet har Trafikverket låtit uppföra en förstudie (2012-05-04) enligt 14 a §, Väglagen.

Skälen för Länsstyrelsens beslut

Vid en sammanvägning av de planerade åtgärdernas art, storlek och lokalisering samt av vad som i övrigt framkommit i ärendet gör Länsstyrelsen, med stöd av förordningen om miljökonsekvensbeskrivningar (SFS 1998:905, bilaga 2), bedömningen att planerad verksamhet *inte* kan antas medföra betydande miljöpåverkan.

Skälen för Länsstyrelsens beslut är att projektet är relativt små till sin geografiska omfattning och i huvudsak berör av väg redan påverkade områden.

Det fortsatta arbetet

Projektet bör drivas vidare genom upprättande av arbetsplan med tillhörande miljökonsekvensbeskrivning (MKB) enligt 15§ väglagen. Utifrån nu kända förhållanden bör särskilt uppmärksammas följande:

Naturmiljö

Påverkan på sumpskogar, biotopskyddade objekt, vattendrag ska beskrivas, liksom åtgärder för hur negativ påverkan kan undvikas/minimeras. Förväntad påverkan på skyddade objekt ska redovisas på detaljerad karta. Detta för att Länsstyrelsen ska kunna bedöma huruvida särskild dispens/tillstånd för ingreppet kommer att krävas. Detta avser även åtgärder i sidoområdet och för parallella vägar.



Kulturmiljö

Ingrepp i fornlämningar fordrar tillstånd enligt kulturminneslagen. De kända fornlämningar som kan komma att beröras ska redovisas å detaljerad karta tillsammans med det planerade ingreppet. Detta avser även åtgärder i sidoområdet och för parallella vägar.

För att om möjligt hitta okända/icke registrerade fornlämningar kan arkeologisk utredning bli aktuell för hela/delar av området.

Smalspåret är även skyddat av kulturminneslagen vilket innebär att negativ påverkan skall i första hand undvikas och i andra hand minimeras. Vid ingrepp fordras tillstånd enligt kulturminneslagen.

Vatten

Eventuell påverkan på såväl dag- som grundvatten ska beskrivas liksom åtgärder för att minska konsekvenser av en farligt gods-olycka

Hälsa och säkerhet

Buller och trafiksäkerhet ska fortsatt beskrivas i kommande handlingar.

Övrigt

Länsstyrelsen vill uppmärksamma Trafikverket på att det kan finnas åtminstone ett mifo-objekt som kan beröras av vägplanen. Det finns registrerat en tankbilsolycka på fastigheten Hägelåkra 1:1 i Hultsfred, texten lyder: " Är sanerad, fick dock bara upp 6 kubikmeter av 16 m3 eldningsolja. Inträffade för 10-15 år sedan (runt 1990)." Uppgiftslämnare var Räddningstjänsten i Hultsfred. Det finns med andra ord risk för att man stöter på olja vid gräv- eller sprängningsarbeten.

Deltagande

Beslut i detta ärende har fattats av enhetschef Birgitta Eriksson efter föredragning av infrastrukturhandläggare Peter Sieurin. I ärende har även Jenny Sundström, Sven Andersson Miljöavdelningen samt Katarina Sundberg förvaltningsavdelningen deltagit.


Birgitta Eriksson


Peter Sieurin

Kopia till:

Hultsfreds kommun



Skapat av TRAFIKVERKET\magne.holm	Beteckning [Beteckning]	Version 0.1
Fastställt av [Fastställt av]	Dokumentdatum 2012-06-25	Vägnummer 23
Projektnummer 871854	Projektamn Väg 23, Växjö-Linköping, delen Målilla-Hultsfred	
Skede Förstudie		Version 0.1
Ställningstagande till fortsatt arbete		

Förstudie Väg 23, Växjö-Linköping, delen Målilla-Hultsfred

1. BESLUT

Trafikverket Region Syd beslutar i enlighet med 20 § VVFS 2007:223, att arbetet efter genomförd förstudie ska drivas vidare på följande sätt:

- Arbetsplan upprättas med möjlig etappindelning.

2. MOTIV

2.1 BAKGRUND

Bakgrund till projektet samt problembild

Vägnummer: Väg 23/34
 Vägnamn: Väg 23, Växjö-Linköping, delen Målilla-Hultsfred
 Objektamn: Rv 34 Målilla-Vimmerby, mittseparering
 Objekt nummer: 871854
 Kommun: Hultsfreds kommun
 Län: Kalmar

Väg 23/34 mellan Målilla och Hultsfred ingår i tre utpekade stråk: Höglandsstråket, Dackestråket och Östgötastråket och har förbindelser för godstransporter mellan hamnarna i Göteborg och Oskarshamn och är viktigt för turismen till och från Gotland och Östersjöns skärgård.

Väg 23 förbinder Växjö med Linköping och är viktigt för godstransporter och näringslivet.

Vägen är även viktig för lokal arbetspendling.

Vägen har idag 90 km/h på större delar av sträcka, vägbredd 9 m och ÅDT 4800 varav tung trafik 17% (2010).

Störst problem med befintlig sträcka på väg 23/34 är idag trafiksäkerheten. Med rådande hastighetsgränser finns stor risk för personsador inte minst i mötes- och avkörningsolyckor.

Projekt mål

Målet är att förbättra säkerheten och framkomligheten. Det uppnås genom mittseparering, skapandet av säkrare sidoområden och minskat antal korsningspunkter. Lösningarna ska vara kostnadseffektiva.

Läge i planeringsprocessen och planeringsunderlag

Till grund för förstudien ligger



Projektnummer 871854	Dokumentdatum 2012-06-25	Beteckning [Beteckning]
-------------------------	-----------------------------	----------------------------

- Teknisk utredning Väg 23 Målilla-Vimmerby och väg 34 Bockara-Oskarshamn, Teknisk utredning, Trafikverket 2011.

2.2 TÄNKBARA ÅTGÄRDER

Av förstudien framgår att åtgärder i steg 3 krävs för att uppnå projektmål och transportpolitiska mål. Steg 1 och 2 bedöms inte kunna uppfylla syftet med ökad trafiksäkerhet och god framkomlighet på sträckan. Steg 3 innebär att vägen byggs om till mötesfri landsväg med växelvisa omkörningsfält med begränsade ombyggnadsåtgärder med tillhörande korsningsåtgärder och parallellvägar.

Vägförslaget som har tagits fram i teknisk utredning redovisas för sträckan Målilla till södra infarten till Hultsfred i bilaga 7 "Förslag på åtgärder tillhörande Teknisk utredning".

Vägförslaget i den tekniska utredningen redovisar 2 omkörningsfält i norrgående riktning (båda ca 1,2 km) och 2 omkörningsfält i södergående (båda ca 1,2 km) på den ca 10 km långa sträckan. Den längsta enfältssträckan blir 4,7 km söderut respektive 3,8 km söderut.

Förslaget innebär att ca 25% av sträckan i norr- och södergående riktning får 2 körfält.

Förslaget på utformning av körfältsindelning har tagit hänsyn till befintlig utbyggd väg med mitträcke söder om vägavsnittet och vägavsnittet vidare norrut mot Vimmerby har studerats i den tekniska utredningen.

2.3 SAMRÅD OCH BESLUT INOM FÖRSTUDIEN

Brev med information om samrådet skickades till alla berörda fastighetsägare intill den aktuella vägsträckan samt till ett 25-tal instanser. Annonsering skedde i Oskarshamns tidning, Vimmerby Tidning och Nyheterna 2012-03-03. Samrådsmöte med allmänheten hölls i Hultsfred 2012-03-07.

Under arbetet med teknisk utredning och förstudien har samråd skett med Länsstyrelsen i Kalmar län 2011-03-06. Samråd med Länstrafiken i Kalmar län, Räddningstjänsten i Hultsfred, ambulansen i Västervik och Hultsfreds kommun hölls 2012-01-31.

Länsstyrelsen har i sitt beslut daterat 2012-05-31 beslutat att projektet *inte* är av den art att det kan antas medföra betydande miljöpåverkan enligt 6 kap 5 § miljöbalken (1998:808).

Samrådshandlingen fanns tillgänglig på Trafikverkets lokalkontor i Kalmar, Hultsfreds kommun, samt på Trafikverkets hemsida. Samrådstiden var mellan 2012-03-07 och 2012-03-27.

Samrådsredogörelse inkl. minnesanteckningar från samrådsmöten samt inkomna synpunkter, se kap 5 i Förstudie "Väg 23, Växjö-Linköping, delen Målilla-Hultsfred" daterad 2012-05-04.

Gång- och cykeltrafik, korsningsutformning, placering av omkörningsfält och placering av busshållplatser samt utredning efter känd tankbilsolycka enligt uppgift från Länsstyrelsen bör särskilt uppmärksammas i det vidare arbete.



Projektnummer 871854	Dokumentdatum 2012-06-25	Beteckning [Beteckning]
-------------------------	-----------------------------	----------------------------

2.4 BUDGET OCH FINANSIERING

Anläggningskostnaden beräknas i förstudien till 50-65 miljoner kronor i 2012 års prisnivå. Objektet finns i Regional plan som mindre väginvestering.

2.5 BESLUTSUNDERLAG

Förstudie beslutshandling daterad 2012-05-04.

Malhö 2012-06-25

Jens Möller
Stf regionchef

Bilagor:

1. Förstudie daterad 2012-05-04 inkl samrådsredogörelse.
2. Länsstyrelsen beslut om miljöpåverkan daterad 2012-06-04.



TRAFIKVERKET

Trafikverket, 551 91 Jönköping
Besöksadress: Kungsgatan 8A, 352 33 Växjö
Telefon: 0771-921 921, Texttelefon: 0243-795 90

www.trafikverket.se