

## **Beredningsunderlag till förslag om hastighetsföreskrifter på väg 40, Kalmar län och konsekvensutredning enligt förordningen (2007:1244) om konsekvensutredning vid regelgivning**

### **Karta**

Karta som visar aktuell sträcka, se bilaga 1.

### **Bakgrund och målbild**

Väg 40 är en viktig tvärförbindelse mellan Västervik och Göteborg, som förbinder norra Kalmar län med Jönköpingsregionen och västra Sverige. Den utgör också en förbindelse till Gotlandstrafiken i Oskarshamn, och är ett funktionellt prioriterat stråk som ingår i det värnade vägnätet. Vägen är viktig för långväga transporter av såväl gods som personer, bl a mot hamnar i Kalmar län. Väg 40 är också en viktig regional länk och pendlingsväg mellan större tätorter längs sträckan i regionen, såsom Jönköping, Nässjö, Eksjö, Vimmerby och Västervik. Stråket är mycket viktigt för alla besökare till de många turistmål som förekommer i området, såsom Astrid Lindgrens Värld, Bullerbyn m fl.

Sträckorna trafikeras av regional kollektivtrafik vilket har stor betydelse för arbets- och skolpendling. Det finns särskilda busshållplatser längs hela stråket utom vid Pelarne.

Det långsiktiga hastighetsanspråket på väg 40 är 100 km/tim.

Det pågår nu en översyn av nuvarande länstransportplan, och den nya planen kommer att gälla från 2014. I dagsläget finns inga ytterligare sträckor, förutom sträcka 2 och 3 som är med i detta underlag, för utbyggnad till mötesseparerad 2+1-väg med mitträcke med på väg 40. Just nu pågår utbyggnad av sträckorna 2 och 3 till mötesseparerad 2+1-väg med mitträcke på väg 40, sträckorna beräknas vara färdigställda under slutet av november 2013.

Regionförbundet och Trafikverket har en gemensam ambition att på sikt åstadkomma en säker framkomlighet på väg 40 med en hastighetsstandard, som svarar upp till stråkets betydelse för samhällsfunktionen. Detta innebär en mycket stor restriktivitet till åtgärder som medför försämrad framkomlighet och trafiksäkerhet, som t ex nya plankorsningar, anslutningar och cirkulationsplatser. Avgörande för att främja en ökad tillgänglighet är att betrakta transporten utifrån hela resandeperspektivet.

Väg 40 är gästväg till väg E22 på sträckan mellan Hyttan (Lunds by) och Västervik.

### **Ny- eller ombyggnad**

Objektet "Väg 40 Vimmerby-Toverum" håller på att byggas om på sträckorna 2 och 3 till en mötesseparerad 2 + 1 väg med mitträcke. Sträckorna har projekterats med inriktning på 100 km/tim.

### **Vad är problemet och vad vill Trafikverket uppnå?**

Väg 40 är en viktig tvärförbindelse över hela Sverige och ingår i det nationella kollektivtrafikenätet. Den är också en viktig regional och lokal länk. Stråket lyfts fram som funktionellt avgörande för den fortsatta utvecklingen för Småland och Kalmar både i den regionala systemanalysen såväl som i förslaget till transportplan för Kalmar och Jönköpings län. Trafikverket Region Syd vill med ombyggnaden av de aktuella sträckorna av väg 40, och förslaget till hastighetsföreskrifter, uppnå en bättre anpassning av högsta tillåtna hastighet till vägens säkerhetsstandard kopplat till vägens funktion och kravet på ökad tillgänglighet.

Antalet oskyddade trafikanter, förutom motorcyklister, bedöms vara ringa. I närheten av de tätbebyggda områdena kan oskyddade trafikanter förekomma mer frekvent. Vid några platser på de ombyggda sträckorna byggs möjlighet för att underlätta passage för cyklister över vägen, dock bedöms antalet oskyddade trafikanter vara få. Det är befintliga småvägar som rekommenderas för cyklister, detta för att minimera antalet cyklister som cyklar på väg 40 längre sträckor.

Väg 40 i Kalmar län har varierande säkerhetsstandard i plan och profil samt i sidoområden.

ATK förekommer inte och är inte planerat på delsträckorna.

### **Förslag till hastighetsbegränsningar**

**Delsträcka 1** mellan Jönköpings länsgräns och 100 meter öster om väg 23/34/40 cirkulationsplats Vimmerby. Här föreslås en oförändrad hastighetsbegränsning om 90 km/tim.

På sträckan finns lokala trafikföreskrifter om hastighetsbegränsning sommartid till 70 km/tim vid korsningen med väg 706 mot Pelarne. Denna lokala sänkning föreslås vara kvar.

**Delsträcka 2** mellan 100 meter öster om väg 23/34/40 cirkulationsplats Vimmerby och 120 meter öster om korsning med väg 826, Lundgatan. Här föreslås en sänkning av hastigheten till 80 km/tim.

**Delsträcka 3** mellan 120 meter öster om korsning med väg 826, Lundgatan och 380 meter öster om väg 782 Toverum. Här föreslås en höjning av hastighetsbegränsningen till 100 km/tim.

**Delsträcka 4** mellan 380 meter öster om väg 782 Toverum och väg E22 Hyttan. Här föreslås en oförändrad hastighetsbegränsning om 90 km/tim.

På sträckan finns lokala trafikföreskrifter om hastighetsbegränsning till 70 km/tim vid väg 783 Långsjön. Denna lokala sänkning föreslås vara kvar.

Trafikverket föreslår att Vägverkets föreskrifter (VVFS 2002:59) om hastighetsbegränsning på väg 33 i Kalmar län ska upphävas. Väg 33 bytte nummer till väg 40 år 2009.

Förslag till ändring av LTF om hastighet presenteras nedan i tabell på sidan 6.

### **Beskrivning av delsträckor med motivering till valda hastighetsbegränsningar**

**Delsträcka 1:** Delsträckan har två körfält, ett i varje riktning, har delvis räfflad mittlinje, saknar mittseparering och har smala vägrenar. Vägen omges av mestadels skog, berg och ett fåtal sjöar. Mindre bebyggelsegrupper förekommer på enstaka platser intill vägen. Viltstängsel finns inte utmed sträckan. Antalet oskyddade trafikanter är få. ATK förekommer inte. Utbyggda busshållplatser finns utmed sträckan utom vid Pelarne. Sidoområdenas säkerhetsstandard varierar längs hela delsträckan. Inom

säkerhetszonen förekommer fasta hinder som stolpar, branter, berg 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.

**Delsträcka 2:**

Delsträckan saknar idag mötteseparering och omkörningsfält, men håller på att förses med mitträcke. Sidoområdena uppfyller VGU för god standard och sidoräcken har satts upp där sidoområdena kräver det.. Vägen omges mestadels av åkermark, lite skog och några enstaka industrier med infarter från andra vägar. Viltstängsel finns inte utmed sträckan. Antalet oskyddade trafikanter är få, separat gång- och cykelväg finns på delar av sträckan. ATK förekommer inte. Sträckan är kort, cirka 2,5 km, har ett körfält i varje riktning, och börjar direkt efter en cirkulationsplats. Det finns även en cirkulationsplats mitt på sträckan och den avslutas med en stor korsning. Det finns även flera anslutningar på sträckan. Delsträckan har en säkerhetsstandard för en högre hastighetsbegränsning än 80 km/tim men då delsträckan är kort föreslås hastighetsbegränsningen 80 km/tim av miljöskäl.

**Delsträcka 3:** Delsträckan håller på att byggas om enligt VGU till en mötteseparerad landsväg med mitträcke. Sidoområdena uppfyller VGU för god standard och sedan tidigare har man satt upp sidoräcken där sidoområdena kräver det. Utbyggda busshållplatser finns utmed sträckan. Gång- och cykeltrafik leds på det angränsande, mindre vägnätet, med möjlighet till passage tvärs väg 40 på några platser, där öppningar har gjorts i mitträcket. Vägen omges av åkermark och skog. Mindre bebyggelsegrupper förekommer på enstaka platser intill vägen. Viltstängsel finns inte utmed sträckan. ATK förekommer inte. Framkomligheten ökar genom att höja hastigheten till 100 kilometer i timmen, och det innebär också en anpassning av hastigheten till vägens standard. Delsträckan har en säkerhetsstandard för 100 km/tim. Därför föreslås en hastighetsbegränsning om 100 km/tim på delsträckan.

**Delsträcka 4:** Delsträckan har två körfält, ett i varje riktning, har delvis räfflad mittlinje, saknar mittseparering och har smala vägrenar. Sidoområdenas säkerhetsstandard varierar längs hela delsträckan, sidoräcken har satts upp i stor omfattning. Inom säkerhetszonen förekommer fasta hinder som träd och bergsskärningar. Antalet oskyddade trafikanter är få. Vägen omges av mestadels skogsmark med inslag av berg och sjöar. Mindre bebyggelsegrupper förekommer på enstaka platser intill vägen. Viltstängsel finns inte utmed sträckan. ATK förekommer inte.

Utbyggda busshållplatser finns utmed sträckan. 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. 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)	Vägtyp, vägbredd (m) 2KF, MLV, MML, MV*	ADT total	ADT tunga	Uppfyller minimivärden för sikt och horisontalradier för föreslagen hastighetsgräns Ange ja/nej	Sidoområde säkerhetszon uppfyller standard för föreslagen hastighetsgräns: Ange ja/nej	Gång- och cykelväg (GC) Ange ja/nej	Hastighetsgräns (km/tim)	Föreslagen hastighetsgräns km/tim	ATK** Ange ja/nej
1	16,1	2KF, 8 m	1950	340	Ja	Nej	Nej	90	90	Nej
2	2,5	MLV, 9 m	2700 - 3480	410-640	Ja	Ja	Nej	90	80	Nej
3	14,1	MLV, 13 m	1870 - 3850	310-490	Ja	Ja	Nej	90	100	Nej
4	25,0	2KF, 8,5-9 m	1820 - 2730	280-420	Ja	Nej	Nej	90	90	Nej

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

\*\* Automatisk trafiksäkerhetskamera (ATK)

### Lokala trafikföreskrifter (LTF)

I tabellen nedan anges förslag på nya och upphävda LTF.

Delsträcka	Plats, LTF-nummer	Hastighet gällande (km/tim)	Förslag hastighet km/tim	Förslag på utsträckning	Motiv
1	Cirkulationsplats väg 23/34/40 Vimmerby 08FS 2009:18, del 2	70 km	Ingen LTF (90 km)		LTF upphävs. Ersätts med förberedande upplysning om hastighetsbegränsningen 60 km/tim
1	Cirkulationsplats väg 23/34/40 Vimmerby 08FS 2009:18, del 3	50 km	60 km	Mellan 100 meter väster om väg 23/34 och 100 meter öster om väg 23/34 i cirkulationsplats Vimmerby	Likrikta och få ner antalet olika hastighetsbegränsningar
2	Cirkulationsplats väg 23/34/40 Vimmerby 08FS 2009:18, del 4	70 km	60 km		LTF upphävs. Ersätts med förberedande upplysning om hastighetsbegränsningen 60 km/tim
2	Cirkulationsplats Mejerivägen/Södra Ringledden/väg 40 Vimmerby 08FS 2009:18, del 5	70 km	60 km	Mellan 100 meter väster om cirkulationsplatsen och 100 meter öster om cirkulationsplatsen	Likrikta och få ner antalet olika hastighetsbegränsningar
3	Vid infart till bad- och campingplats Nossenbaden 08FS 2009:18, del 6	70 km sommartid	Ingen LTF (100 km)		LTF upphävs. Vägens säkerhetsstandard höjs i samband med ombyggnaden
4	Hyttan 08FS 2009:19, del 2	70 km	Ingen LTF (90 km)		LTF upphävs. Omotiverad sänkning i början av vägen (upptrappning av hastigheten)
4	Hyttan 08FS 2009:19, del 3	50 km	60 km	Mellan 160 meter väster om väg E22 och väg E22 för östergående trafik	Likrikta och få ner antalet olika hastighetsbegränsningar
4	Hyttan 08FS 2009:19, del 4	70 km	Ingen LTF (90 km)		LTF upphävs. Ersätts med förberedande upplysning om hastighetsbegränsningen 60 km/tim

### 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	Nej	Nej	Nej	Nej
2	Nej	Nej	Nej	Nej
3	Nej	Nej	Nej	Nej
4	Nej	Nej	Nej	Nej

### Alternativa lösningar

Om ingen reglering av hastighetsbegränsningen görs på den ombyggda sträckan 3 skulle nuvarande hastighetsbegränsning gälla på den ombyggda sträck. 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 av åtgärder och förändrade hastighetsgränser beräknade med EVA version 2.58.

Konsekvenser	Mått	Kvantitet
Dödade/10 år	Antal	-1,0
Koldioxid	Ton/år	+85
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	-9
ändrad restid/resa	Minuter/sekunder	-0,4
Samhällsekonomisk effekt totalt	Kilokronor/år	6 600

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	Ingen påverkan
Det övergripande målet*	Positivt bidrag

\* Bedömning av såväl samhällsekonomisk effektivitet som långsiktig hållbarhet.

#### Bidraget bedöms enligt följande:

- Positivt bidrag
- Marginellt positivt bidrag
- Ingen påverkan
- Marginellt negativt bidrag
- Negativt bidrag
- Oklart bidrag (t.ex. för att åtgärden ger både positiv och negativ påverkan)
- Kunskap saknas

#### Ikraftträdande och informationsinsatser

Föreskrifterna föreslås träda i kraft den 21 november 2013.

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

Det bedöms inte behövas några speciella informationsinsatser.



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

Datum:

.....  
Gunlög Magnusson  
Trafikingenjör

**Bilaga:**  
Karta

**Trafikverket Region Syd**  
Gunlög Magnusson  
Trafikmiljö Region Syd  
Besöksadress: Scheéleg. 8, Kalmar  
Telefon: 0771-921 921  
www.trafikverket.se

**trafikverket@trafikverket.se**  
Direkt: 010-123 61 28

## Bilaga 1: Karta

### Föreslagna hastighetsföreskrifter för väg 40 i Kalmar län



**Delsträcka 1**

Nuvarande hastighet 90 km/tim föreslås oförändrad

**Delsträcka 2**

Ombyggd del. Föreslagen hastighet 80 km/tim

**Delsträcka 3**

Ombyggd del. Föreslagen hastighet 100 km/tim

**Delsträcka 4**

Nuvarande hastighet 90 km/tim föreslås oförändrad