

## **Beredningsunderlag till förslag om hastighetsföreskrifter på väg 41, Hallands län och konsekvensutredning enligt förordningen (2007:1244) om konsekvensutredning vid regelgivning**

### **Karta**

Kartor som visar aktuella sträckor, se bilaga 1.

### **Bakgrund och målbild**

Denna utredning sker med anledning av att Trafikverket Region Väst har byggt om väg 41 förbi Veddige i en ny sträckning till mötesfri landsväg.

Riksväg 41, Hallands län, ingår i det regionala vägnätet och utgör förbindelse mellan Varberg och Borås. Strax norr om Varberg ansluter riksväg 41 till väg E6/E20. Förbindelsen är viktig för långväga trafik, för näringslivets transporter, för turisttrafik samt för arbetspendling mellan tätorterna utmed vägsträckan. Region Halland anser att förbindelsen Varberg – Borås tillhör den mest prioriterade för utbyggnad till mötesfri landsväg. Mellan Varberg och Västra Derome, ca 10 km har vägen under de senaste åren byggts om till mötesfri landsväg med alternativt 2+2 och 2+1 körfält. Från Västra Derome till länsgränsen med Västra Götaland kommer utbyggnad ske i tre etapper. Delen förbi Veddige har byggts, de återstående två etapperna finns inte med i regional plan 2014-2025.

Vägens långsiktiga hastighetsanspråk är 100 km/tim.

## Ny- eller ombyggnad

Att bygga om väg 41 i ny sträckning förbi Veddige syftade till att förbättra framkomligheten på väg 41 samtidigt som trafiksäkerheten har höjts och boendemiljön förbättrats för befolkningen inne i samhället.

Sträckan är en 4 km mötesfri landsväg med mitträcke. Vald referenshastighet i planeringsprocessen var 90 km/tim. Enligt stödkriterierna för hastighetsbeslut på statliga vägar uppfyller vägens säkerhetsstandard kriterier för 100 km/tim.

## Vad är problemet och vad vill Trafikverket uppnå?

Idag råder formellt bashastighet 70 km/tim för delsträcka 3 på väg 41 i Hallands län. Skyltad hastighet är 100 km/tim och har så varit sedan delsträckan byggdes om. Detta är olyckligt och rättas till genom hastighetsbeslutet enligt detta förslag. Trafikverket har en långsiktig inriktning om att mötesfria vägar ska ha en högsta tillåtna hastighet på 100 km/tim.

Vi förslår även att delsträcka 2 får förlängd hastighetsbegränsning till 80 km/h på drygt 1 km. Detta syftar till att minska plottrigheten och går i linje med Trafikverkets fortsatta arbete med revidering av hastighetsgränser.

## Förslag till hastighetsbegränsningar

**Delsträcka 1** mellan 750 meter norr om väg 153/760/801 Lassabacka Varberg och 150 meter söder om väg 810 Västra Derome föreslås få 100 km/tim.

**Delsträcka 2** mellan 150 meter söder om väg 810 Västra Derome och 520 meter nordost om väg 860 Veddige föreslås få 80 km/tim.

**Delsträcka 3** mellan 520 meter nordost om väg 860 Veddige och 200 meter sydväst om väg 862 Järlöv föreslås få 100 km/tim.

**Delsträcka med bashastighet** mellan 200 meter sydväst om väg 862 Järlöv och Västra Götalands län.

## Beskrivning av delsträckor med motivering till valda hastighetsbegränsningar

**Delsträcka 1** mellan 750 meter norr om väg 153/760/801 Lassabacka Varberg och 150 meter söder om väg 810 Västra Derome.

Delsträckan är ombyggd till mötesfri landsväg med 2+2 körfält mellan Varberg och vägarna 845/805 (Lindhov) och med 2+1 körfält mellan vägarna 845/805 och väg 810 (V Derome). Det är god plan- och

profilstandard. Korsningen med vägarna 845/805 är utformad som cirkulationsplats. Gång- och cykeltrafiken är separerad från övrig trafik. Kollektivtrafikens linjesträckning går utmed ett angränsande vägnät och det innebär att det inte finns behov av busshållplatser.

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

**Delsträcka 2** mellan 150 meter söder om väg 810 Västra Derome och 520 meter nordost om väg 860 Veddige.

Vägbredden mellan Västra Derome och strax söder korsningen med väg 854 vid Derome samhälle är 13 m. Från strax söder väg 854 till väg 850 (Veddige) är vägbredden 8 m, förutom en kortare sträcka som är 11,5 m. I anslutning till väg 854 och Derome samhälle finns en lokal trafikföreskrift om högsta tillåten hastighet 70 km/tim. På den övriga vägsträckan är högsta tillåten hastighet 80 km/tim. Det är god plan- och profilstandard. Trevägs-korsningarna med vägarna 810 och 807 (Västra Derome) samt fyrvägs-korsningen vid väg 854 (Derome) har särskilda körfält för vänstersvängande fordon. Det finns ingen separat gång- och cykelväg. Kollektivtrafiken stannar på fyra platser längs vägsträckan men det finns inga utbyggda busshållplatser.

Vägpartiet utanför Veddige består av tvåfältsväg med skiljeremsa. Förslaget innebär att hastighetsbegränsningen till 80 km/tim förlängs med 1 km utmed denna del.

Delsträckan har en säkerhetsstandard för 80 km/tim. Därför föreslås en hastighetsbegränsning om 80 km/tim på den aktuella sträckan.

**Delsträcka 3** mellan 520 meter nordost om väg 860 Veddige och 200 meter sydväst om väg 862 Järlöv.

Sträckan är ombyggd enligt Vägar och Gators Utformning, VGU till en mötesseparerad landsväg med mitträcke. Sidoområdena uppfyller VGU för god standard och sidoräcken har satts upp där sidoområdena kräver det. På sträckan finns räfflad kantlinje. Separat gång- och cykelbana saknas. Kollektivtrafikens linjesträckning går utmed ett angränsande lokalt vägnät och det innebär att det inte finns behov av busshållplatser.

Vägen omges till större delen av öppna partier med åkermark. Mindre bebyggelsegrupper förekommer på enstaka platser intill vägen. Utmed

sträckan har bulleråtgärder utförts genom att bullerplank har satts upp för fastigheter som finns inom riskzon. Delsträckan har en säkerhetsstandard för 100 km/tim. Därför föreslås en hastighetsbegränsning om 100 km/tim på delsträckan.

## Beskrivning av delsträckorna och prövning mot de långsiktiga stödkriterierna med motivering

### Trafikförhållanden och vägegenskaper

Tabellen visar trafikförhållanden och vägegenskaper för respektive delsträcka.

Ta med alla delsträckor, även de sträckor där befintlig hastighetsbegränsning föreslås vara oförändrad. Delsträckorna ska överensstämma med delsträckorna i föreskriftsförslaget.

Delsträcka	Längd (km)	Väg-typ, väg-bredd (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:	Gång- och cykelväg (GC) Ange ja/nej	Hastig-hetsgräns (km/tim)	Föreslagen hastighetsgräns km/tim	ATK** Ange ja/nej
1	10	MLV	8700	700	ja	ja	ja	100	100	nej
2	6,6	2KF	7200	720	ja	ja	nej	80/70	80	nej
3	4	MLV	5000	650	ja	ja	nej	70	100	nej

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

\*\* Automatisk trafiksäkerhetskamera (ATK)

### Miljö – Buller

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

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

1	nej	nej	nej	nej
2	nej	nej	nej	nej
3	nej	nej	nej	nej

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

### **Alternativa lösningar**

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

Om ingen reglering av hastigheten görs på den nybyggda sträckan skulle bashastighet 70 km/tim gälla på denna sträcka. 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**

Effekterna utgår från en teoretisk höjning av hastigheten från 70 till 100 km/tim på delsträcka 3 samt 1 km utökad sträcka med 80 km för delsträcka 2.

#### **Konsekvenser av förslaget**

Konsekvenser av aktuell ombyggnad har tagits fram enligt vedertagna beräkningsmodeller. Följande konsekvenser och effekter kan påvisas för aktuellt projekt Veddige - Järlöv.

*Dödade* – beräkningar har visat på 0,03 färre dödade/10 år.

*Koldioxid* – beräkningar har visat på en ökning av koldioxidutsläpp med 553,6 ton/år.

*Buller* – Bulleråtgärder har utförts i samband med projektet. Inga fastigheter med bullernivåer över riktvärden finns efter projektets slutförande.

*Luft, överskridande MKN* – MKN överskrids ej dvs. 0 meter.

*Tillgänglighet, ändrad restid totalt* - beräkningar har visat på en minskning av den totala restiden med 17850 kilofordonstimmar/år samt 5 sekunders kortare restid/resa.

*Samhällsekonomisk effekt* – Den samhällsekonomiska effekten för hela projektet har beräknats uppgå till vinst med 1 400 kilokronor/år.

De direkta kostnadsmässiga 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**

<b>Transportpolitiskt mål</b>	<b>Bedömning av åtgärdens bidrag till måluppfyllelse inkl. motivering</b>
Tillgänglighet	Marginellt positivt bidrag
Säkerhet	Marginellt positivt bidrag
Miljö	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 11 juni 2014.

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:

.....  
Nikolaos Kapsimalis  
Trafikingenjör

**Bilaga:**  
Karta

### Bilaga 1: Karta

