

Bilaga 8

# Trafikutredning Ankarsrum

Utredning inför detaljplan Falsterbo 1:12  
2023-09-22



**Sweco Sverige AB**  
**Uppdrag**  
**Uppdragsnummer**  
**Kund**  
**Ver**  
**Datum**  
**Upprättad av**  
**Dokumentreferens**

RegNo 556767-9849  
Detaljplan Ankarsrum  
30034340  
Västerviks kommun  
1  
2023-09-22  
Sweco Sverige AB  
\\sekaafs001\projekt\23840\30034340\_detaljplan\_ankarsrum\000\trafikutredning\3-arbetsmaterial\trafikutredning  
ankarsrum.docx

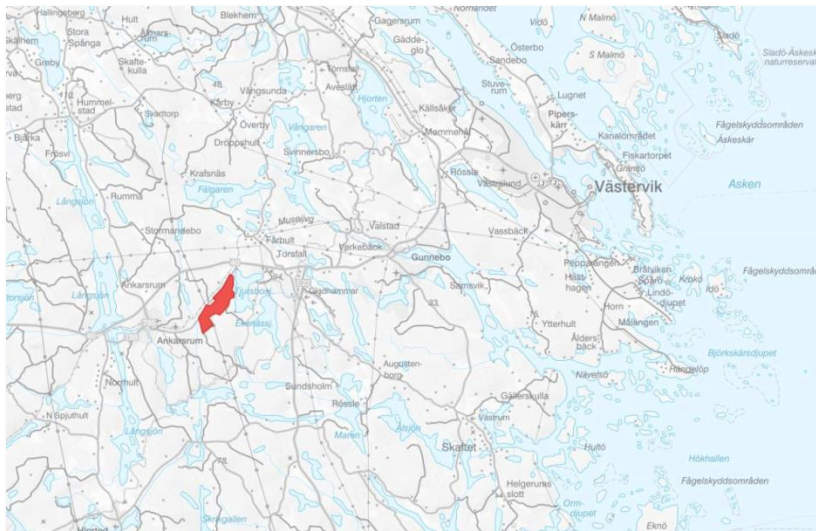
# Innehållsförteckning

|       |   |    |
|-------|---|----|
| 1.    | Inledning .....   | 5  |
| 1.1   | Avgränsningar .....   | 5  |
| 2.    | Förutsättningar .....   | 6  |
| 2.1   | Biltrafik.....  | 6  |
| 2.2   | Gång och cykeltrafik.....   | 9  |
| 2.3   | Kollektivtrafik .....   | 10 |
| 2.4   | Regionala planer .....  | 12 |
| 3.    | Trafikflöden.....   | 14 |
| 3.1   | Befintlig trafik.....   | 14 |
| 3.2   | Uppräknad trafik .....  | 15 |
| 3.3   | Trafikalstring från planområdet .....                                       | 15 |
| 3.4   | Kapacitet .....   | 17 |
| 3.4.1 | Korsningen väg 40 - väg 786, år 2040 .....                                  | 17 |
| 3.4.2 | Korsningen väg 40 - väg 786, år 2040 med utbyggt<br>verksamhetsområde ..... | 17 |
| 3.4.3 | Anslutning av verksamhetsområde mot väg 786.....                            | 18 |
| 3.4.4 | Slutsatser kapacitet .....  | 20 |
| 3.5   | Bristanalys.....  | 21 |
| 4.    | Åtgärdsförslag .....  | 22 |
| 4.1   | Korsningen väg 786 – väg 40 .....   | 22 |
| 4.2   | Nya anslutningar mot väg 786 .....  | 22 |
| 4.3   | Gång- och cykeltrafik .....   | 23 |
| 4.4   | Kollektivtrafik .....   | 24 |
|       | Bilagor.....  | 26 |



# 1. Inledning

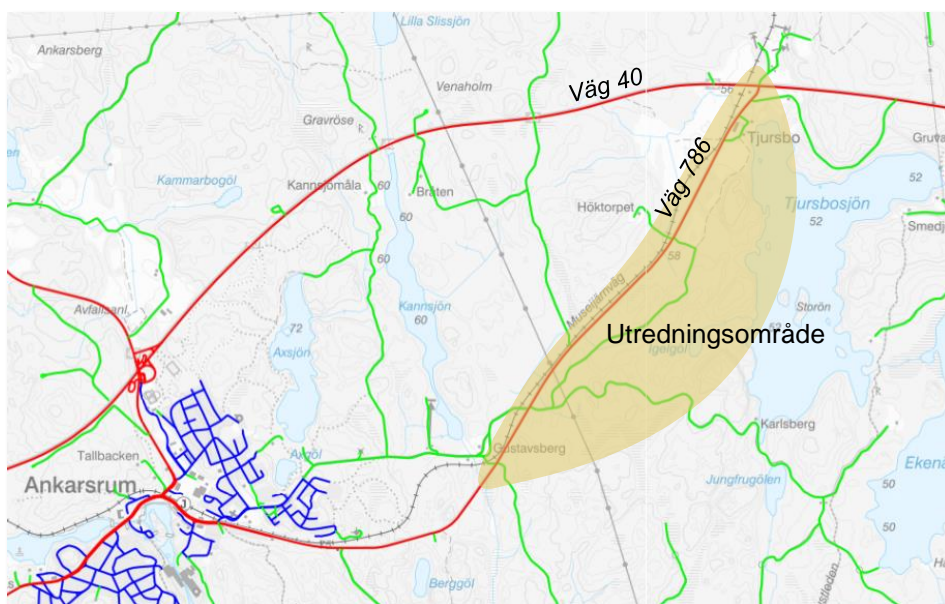
Sweco har på uppdrag av Västerviks kommun genomfört en trafikutredning inför framtagandet av detaljplan inom fastighet Falsterbo 1:12 m.fl. öster om Ankarsrum. Syftet med detaljplanen är att möjliggöra för industri med anläggningar för energi- och livsmedelsproduktion, huvudsakligen i form av kombinerad verksamhet för tomat- och laxodling samt solcellspark.



Figur 1. Översiktsbild över planområdets ungefärliga placering, markerat med rött.

## 1.1 Avgränsningar

Trafikutredningen innefattar påverkan på väg 786 samt korsningen mellan väg 40 och väg 786, se Figur 2.



Figur 2. Vägnet och ungefärlig gräns för utredningsområdet. Källa: Nationella vägdatabasen, 2023.

## 2. Förutsättningar

Detaljplaneområdet ligger strax utanför Ankarsrum i Västerviks kommun. Kapitlet beskriver hur förutsättningar ser ut idag för respektive trafikslag.

### 2.1 Biltrafik

Väg 40 är en statlig väg som sträcker sig mellan Västervik och Göteborg. Den knyter ihop E22 i östra Sverige med E4 i mitten av Sverige. Vägen går genom större orter som Vimmerby, Eksjö, Nässjö. Vägen ingår i det funktionellt prioriterade vägnätet<sup>1</sup> och har en viktig funktion för både långväga persontrafik och tunga transporter, men också för den dagliga arbetspendlingen till bland annat Vimmerby och Västervik. Den är också viktig för att komma åt hamnverksamheter i Göteborg och Västervik och närmsta akutsjukhus i Västervik. Se Figur 3 för Ankarsrums placering i förhållande till de större riksvägarna.



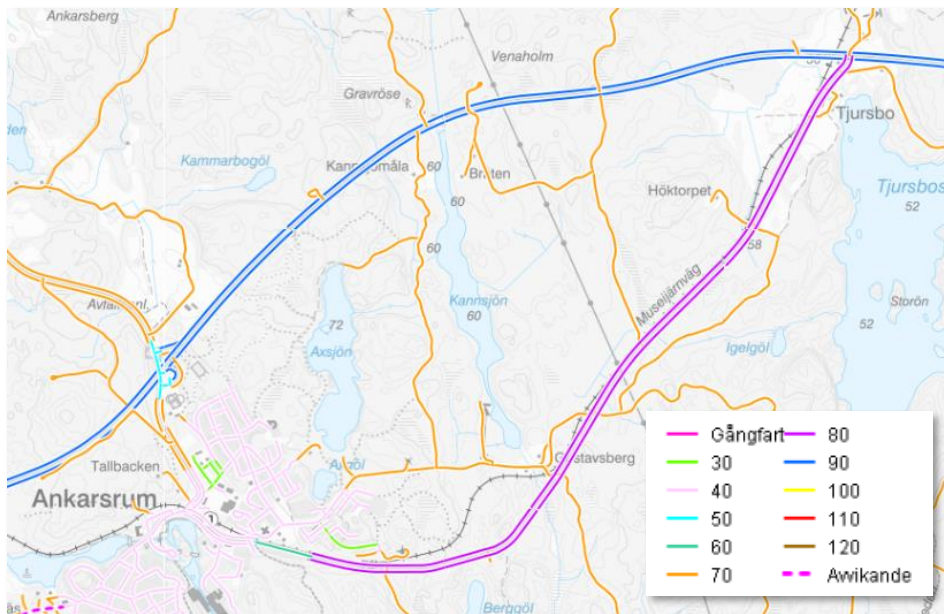
Figur 3. Ankarsrums placering i förhållande till de större riksvägarna. (Lantmäteriet, 2022)

Ankarsrum ligger strax söder om väg 40. Det finns tre anslutningar in till samhället. En infart sydväst, en större trafikplats strax norr om Ankarsrum och en nordöstlig anslutning där väg 786 sträcker sig mellan väg 40 och Ankarsrum. Väg 786 är också en statlig väg. Viktiga frågor som utredningen berör är korsningspunkten mellan väg 40 och väg 786 och det vägavsnitt på väg 786 där exploateringsområdet kommer kopplas emot.

<sup>1</sup> Av Trafikverket utpekad vägnät av särskild betydelse för regional och nationell tillgänglighet.



Väg 40 har en hastighetsgräns på 90km/h. Den är utformad som en vanlig landsväg med 2 körfält och har en vägbredd på 9 meter samt utrustad med mitträffling. Riksväg 786 kan anses vara mer en lokalväg och har en hastighetsbegränsning på 80km/h. Den är också utformad som en vanlig landsväg med 2 körfält och en vägbredd på 6,2 meter. Vägen är rak med övervägande bra sikt. På omgivande sidor är det mycket skog blandat med en del klippållar.



Figur 4. Hastighetsgränser. Källa: Nationella vägdatabasen, 2023.

Korsningen väg 786 – väg 40 framgår av Figur 5 nedan. Där gäller stopplikt ut från väg 786. Från väg 786 lutar det upp mot korsningen och sikten är skymd genom träd på båda sidor. Först vid stopplinjen i korsningspunkten är sikten god. I korsningspunkten finns även en liten väg som ansluter från norra sidan, också genom stopplikt, från närliggande gård.



Figur 5. Korsningspunkt mellan väg 40 och 786. (Lantmäteriet, 2022)

Västerut från korsningspunkten på väg 40 finns en bro över en järnväg med smalspår. Korsningspunkten är också utrustad med sidoräcken på norra sidan då vägen går på en hög bank bredvid närliggande åker.

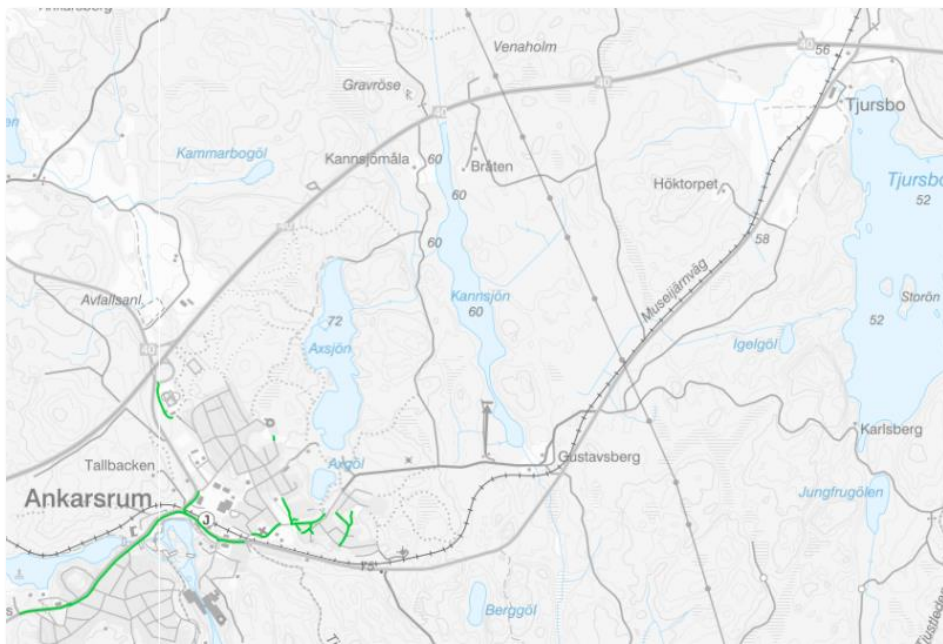
Trafikverket har angivit i åtgärdsvalsstudien "ÅVS Väg 40 Toverum-Hyttan" att de planerar för en hastighetssänkning år 2024 till 80km/h på väg 40. Det beror på att de anser att vägen har bristande säkerhet där den höga hastigheten i kombination med vägens utformning utgör en risk för allvarliga mötes- och avkörningsolyckor. En tänkbar framtida åtgärd är att bygga om väg 40 till 2+1-väg mellan Toverum och Hyttan.



## 2.2 Gång och cykeltrafik

Idag finns inga gång- och cykelkopplingar till planområdet. Det finns vissa grusvägar, vilka troligen är arbetsvägar för de kalhyggen som genomförts i skogen. På västra sidan väg 786 finns vissa kopplingar som skulle kunna gå att använda sig av för att skapa gång- och cykelkopplingar i framtiden.

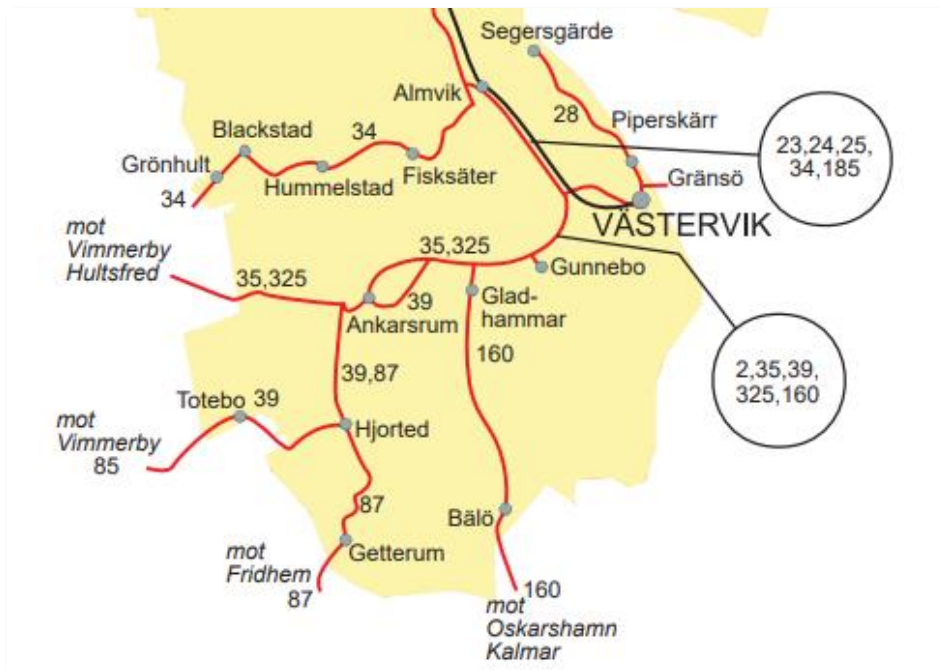
Kungsvägen, som börjar i centrala delarna av Ankarsrum sträcker sig genom ett radhus- och villaområde innan vägen tar sig ut i skogen öster om Ankarsrum. Kopplingen är en grusväg där förlängningen slutligen mynnar ut vid väg 786. Dessförinnan har den korsat smalspårjärnvägen. Figur 6 nedan visar befintliga cykelvägar i området.



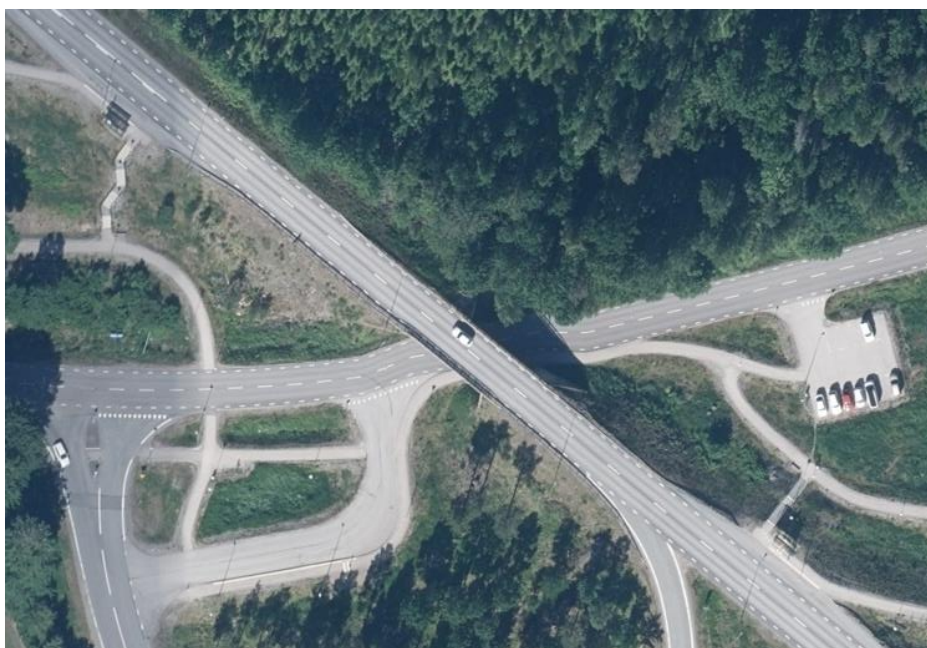
Figur 6. Cykelvägar. Källa: Nationella vägdatan, 2023.

## 2.3 Kollektivtrafik

För trafikåret T22-T23 gäller denna linjekarta för Västerviks kommun, se Figur 7. Här beskrivs linjesträckningarna för respektive linje.



Figur 7. Linjekarta över Västerviks kommun. Linje 35 och 325 går på väg 40 till/från Ankarstrum medan linje 39 går mer lokalt på väg 786 till/från Ankarstrum. (Bild från Region Kalmar)



Figur 8. Bytespunkt Ankarstrum. Översiktlig bild.



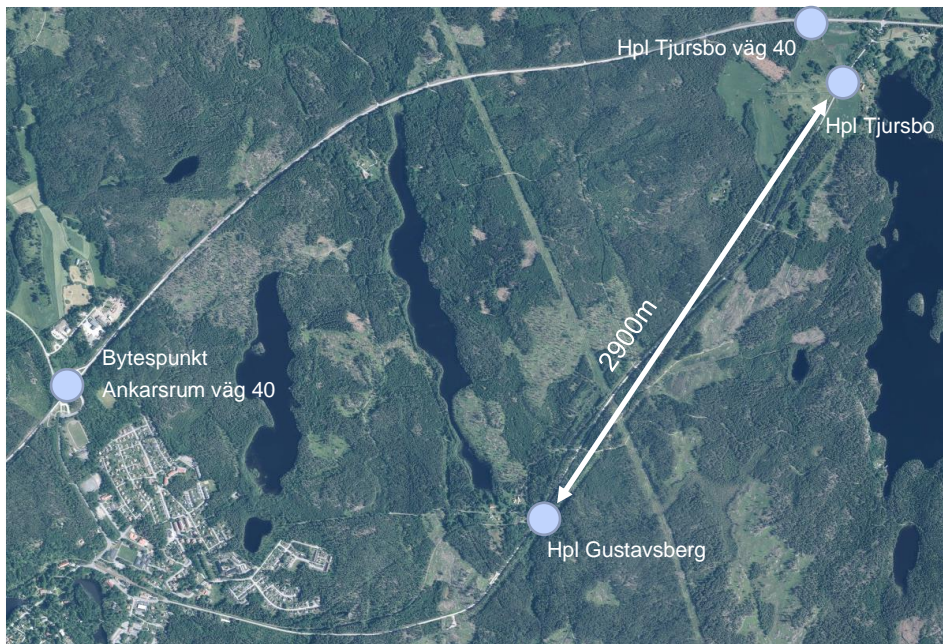
Figur 9. Hållplatsläge på väg 40. Bytespunkt Ankarsrum.

Hållplats Ankarsrum väg 40 är den stora bytespunkten i Ankarsrum och ligger nordväst om samhället. Den har även en tillhörande pendlarparkering för bil- och cykeltrafik. Hållplatsen är i bra standard med väderskydd och är tillgänglighetsanpassad. Hållplatsen är utpekad som viktig bytespunkt i storregionala stråk i Kalmar län i senaste trafikförsörjningsprogrammet 2021-2029.

De två linjer som trafikerar bytespunkt Ankarsrum väg 40 är linje 35 och 325. Linje 35 tar sig mellan Hultsfred och Västervik via Vimmerby och Ankarsrum. Den angör bytespunkten 2 till 3 gånger per dag enligt tidtabell T22-T23. Linje 325 sträcker sig mellan Nässjö och Västervik via Vimmerby och vissa avgångar trafikerar bytespunkt Ankarsrum väg 40. Linjen har en expressbusskaraktär där resande till/från Ankarsrum når Västervik och Vimmerby på ca 25-30min. Linjen har varannantimmestrafik.

Andra mer lokala linjer är skolskjutslinjerna 810, 811 och 812. De har alla en linjesträckning via hållplats Ankarsrum väg 40. Ingen av dessa trafikerar dock väg 786 och går i dagsläget utanför detaljplaneområdet. Linje 87 finns också och trafikerar Ankarsrum station för att sedan ta sig söderut vidare mot Hjorted, Getterum och slutligen Vimmerby.





Figur 10. Befintliga busshållplatser.

Linje 39 mellan Västervik och Tuna går förbi detaljplaneområdet och trafikerar hållplatserna Tjursbo och Gustavsberg på väg 786. Hållplatserna är av dålig standard och består av enbart en stolpe vid vägreken. På- och avstigande på dessa hållplatser behöver således ta sig mellan hållplatsen och sin målpunkt/startpunkt genom att gå på bilvägen. Avstånd mellan hållplatserna är idag nästan 3 km.

Enligt Region Kalmar och tidtabellen för T22-T23 så trafikerar denna linje några enstaka turer per dag från Västervik. Mellan dessa enstaka turer har linjen mer en funktion att knyta ihop Ankarsrum, Hjorted och Totebo lokalt genom ett 10-tal avgångar per dag. I Ankarsrum trafikerar linjen bland annat Ankarsrum station och bytespunkten Ankarsrum väg 40. Byten mellan linjerna förekommer.

Mellan Västervik och Hultsfred, via Ankarsrum, finns ett smalspår som idag trafikerar av rälsbuss under vissa perioder på året. Under sommaren 2022 avgick den dagligen, i högtrafik upp till 3 gånger per dag i varje riktning. Dvs passerar den området 6 gånger per dag. Detta är dock inget alternativ för arbetspendling utan mer ur ett rekreationssyfte.

## 2.4 Regionala planer

I rapporten "Kalmar län – tillväxtmotorer och regionförstoring. Underlag till strukturbild" från 2021 av Sweco beställd av Region Kalmar län pekas väg 40 ut som en viktig väg ur arbetspendlingssynpunkt mellan Västervik och Vimmerby/Hultsfred. Där lyfts exempelåtgärder upp som att rusta upp järnvägen från smalspår till i princip nybyggnation även om detta är mycket ambitiöst trafikupplägg. Annan åtgärd som lyfts är att bygga om delar av väg 40 till 2+1-väg med en hastighet på 100 km/h tillsammans med signalprioritering i tätort och färre stopp längs med linjen. Det skulle innebära att restiden kan sjunka ner

mot 45min mellan Vimmerby och Västervik och mellan Västervik och Ankarsrum under 20min. Expressbussar med högre komfort tillsammans med dessa åtgärder ökar attraktiviteten att resa kollektivt till/från Ankarsrum.

Enligt trafikförsörjningsprogrammet för Region Kalmar pekas väg 40 ut som ett starkt stråk med mycket resande och den sträckning som linje 87 har via exploateringsområdet och sedan söderut som ett medelstarkt stråk.



Figur 11. Avgränsningsområde för detaljplanen.



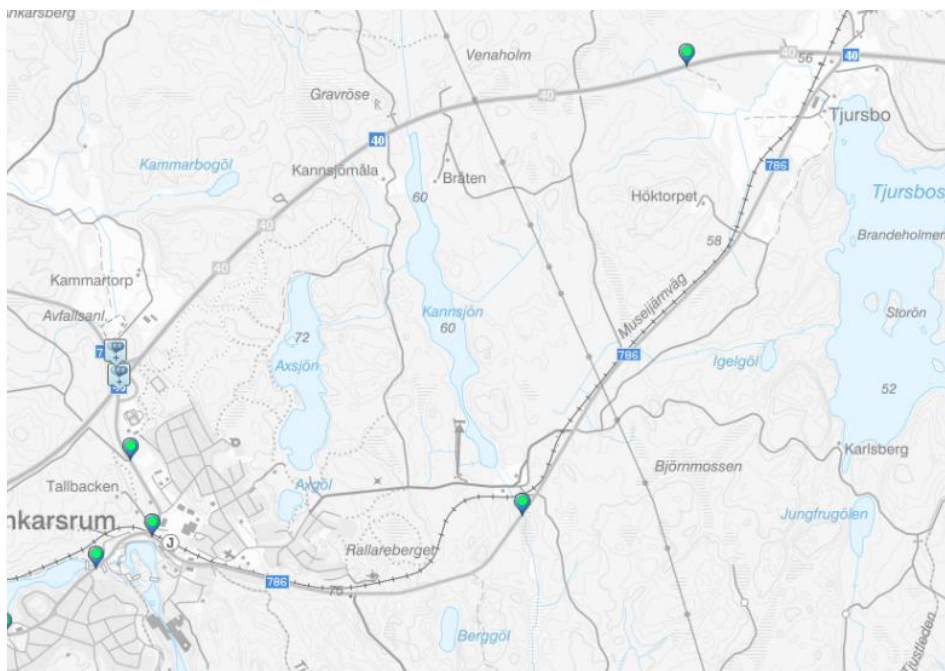
## 3. Trafikflöden

### 3.1 Befintlig trafik

Mätningar har gjorts under 2019 på väg 40 både öster och väster om tillfarten för väg 786. På väg 786 finns den senaste mätningen från 2011. I tabellen nedan redovisas dessa mätningar:

Tabell 1. Trafikflöden (ÅDT) från NVDB på berörda vägar.

| Mätpunkt         | Trafikflöde (ÅDT) | Andel tung trafik % | Mätår |
|------------------|-------------------|---------------------|-------|
| Väg 40, österut  | 3400              | 13%                 | 2019  |
| Väg 40, västerut | 2870              | 13%                 | 2019  |
| Väg 786          | 560               | 13%                 | 2011  |



Figur 12. Trafikmätningpunkter i området. Källa: Trafikverket, 2023.

Det finns mer detaljerade mätningar i Trafikverkets verktyg Vägflödeskartan där trafikflödet har mätts på timnivå. På väg 786 finns också en nyare mätning från år 2022. Denna mätning på väg 786 kan jämföras med historiska trafikmätningar från bland annat den från 2011 i NVDB. Då visas att biltrafikflödet ligger ungefär konstant över dessa år och därför räknas inte denna trafikmätning upp utan behålls. Den dimensionerande timmen på dygnet för dessa mätningar är eftermiddagens maxtimme mellan kl 15-16. Mätningar från Vägflödeskartan visar på följande trafikflöden för de olika tillfarterna under maxtimmen.

Tabell 2. Trafikflöden (f/t) från trafikmätningar under eftermiddagens maxtimme på berörda vägar.

| Mätpunkt         | Mot Ankarsrum | Mot Västervik | Totalt (andel av ÅDT) | Mätår    |
|------------------|---------------|---------------|-----------------------|----------|
| Väg 40, österut  | 220           | 190           | 410 (12%)             | Maj 2019 |
| Väg 40, västerut | 180           | 145           | 325 (11%)             | Maj 2019 |
| Väg 786          | 35            | 35            | 70 (13%)              | Maj 2022 |

## 3.2 Uppräknad trafik

Utifrån Tabell 2 har andel svängande trafik antagits för att stämma överens med mätningarna under eftermiddagens maxtimme. Därefter har en uppräknad trafikflöden genomförts enligt Trafikverkets basprognos med prognosår 2040. För Kalmar Län erhålls uppräkningskvot 1,21 mellan år 2017 – 2040 vilket innebär en biltrafik tillväxt med 21%. Det innebär följande flöden i korsningen väg 40 – väg 786, se Tabell 3.

Tabell 3. Prognostiserade trafikflöden (f/t) under eftermiddagens maxtimme för prognosår 2040.

| Mätpunkt         | Mot Ankarsrum | Mot Västervik | Totalt | Prognosår |
|------------------|---------------|---------------|--------|-----------|
| Väg 40, österut  | 266           | 216           | 482    | 2040      |
| Väg 40, västerut | 228           | 175           | 404    | 2040      |
| Väg 786          | 40            | 42            | 82     | 2040      |

Dessa prognostiserade trafikflöden innefattar inte det nya verksamhetsområdet utan utgör ett nollalternativ.

## 3.3 Trafikalstring från planområdet

Trafikrörelserna som uppskattas till och från verksamhetsområdet behöver läggas till de prognostiserade trafikflödena för prognosår 2040. Ett antagande har gjorts att upp emot 80 % av trafikrörelserna kopplar norrut, mot väg 40.

Totalt omfattar planområdet cirka 125 ha. Byggbar yta antas till cirka 45 %, det vill säga cirka 56 ha. Enligt schablonvärden innebär det med Trafikverkets trafikstringsverktyg att det inom området kan komma att finnas cirka 6 700 anställda (12 anställda per 1000 kvm BTA). Årsdygnstrafiken beräknas då till cirka 15 000 fordon per dygn. Denna trafikstring bedöms inte vara rimlig utifrån den tilltänkta verksamheten eftersom denna kommer att vara mycket mer ytkrävande än vad schablonvärdena anger, och antalet anställda betydligt färre.

Planerad verksamhet är jämförbar med liknande anläggningar på andra håll i Sverige. Jämförelse har gjorts med Nordic Greens Trelleborg AB som idag är Sveriges största anläggning för tomatodling. Anläggningen omfattar cirka 16 ha och som mest cirka 150 anställda (inklusive säsongsarbetare). Jämförelse har även gjorts med planerad laxodling i Säffle som kommer att omfatta cirka 6 ha och cirka 100 anställda. Ytor för solcellspark antas generera trafik i mycket

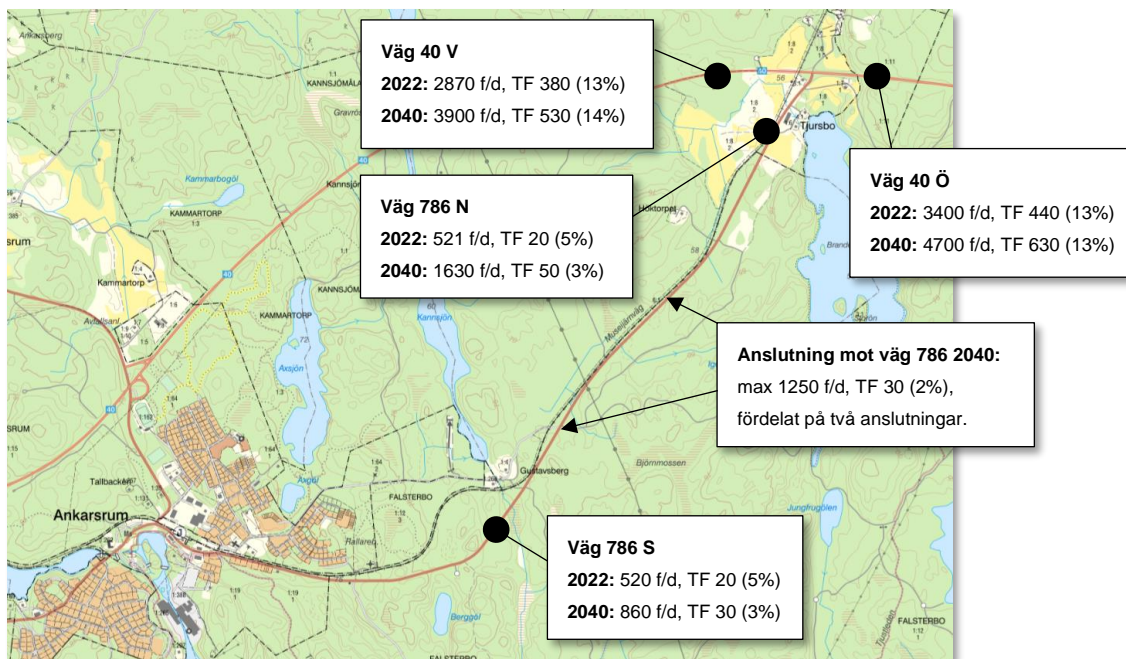
begränsad omfattning. Högt räknat bedöms det planerade verksamhetsområdet i Ankarsrum nå upp emot maximalt 500 anställda.

Antalet tunga transporter bedöms bli relativt lågt och antas inte komma att överstiga 25 per dag.

Nedan sammanställs de antaganden som ligger till grund för bedömning av trafikstring och -fördelning:

- Antalet anställda i området bedöms inte komma att överstiga 500 personer. Detta maxvärde inkluderar säsongsanställda och bedöms generera maximalt cirka 1250 bilresor per årsvardagsdygn.
- Antalet tunga transporter bedöms inte överstiga 25 per dag.
- Från området bedöms 80 % av trafiken kopplas norrut på väg 786 mot väg 40 och 20 % söderut mot Ankarsrum.
- Samtliga tillkommande tunga transporter från området bedöms belasta korsningen väg 786 – väg 40.
- Vid korsningen väg 786 – väg 40 antas 60 % av biltrafiken belasta väg 40 österut och 40 % västerut.

Antagandena ger framtida trafikflöden enligt Figur 13 nedan.



Figur 13. Framtida beräknade trafikflöden (avrundade till tiotal) för prognosår 2040, f/d = fordon per dygn, TF = Tunga Fordon. Andel tung trafik anges inom parentes.

## 3.4 Kapacitet

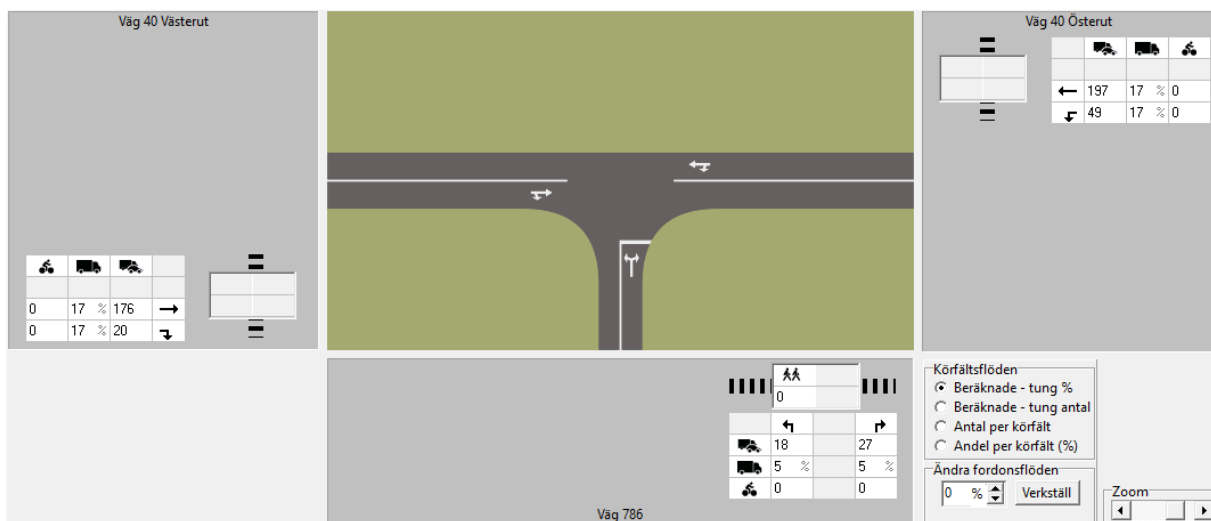
Kapacitetsberäkningarna har gjorts i Capcal för korsningen väg 40 – väg 786. Ett nollalternativ med prognosår 2040 och ett scenario där uppskattad exploatering har inkluderats har beräknats.

Dimensionerande timme är eftermiddagens maxtimme mellan kl 15 och 16 (motsvarar cirka 13 % av dygnstrafiken). Skyltad hastighet antas vara 80 km/tim på både väg 40 och väg 786.

Beräkningarna visar hur belastad en korsning är, vilket anges med beräknad belastningsgrad (B), som är förhållandet mellan flödet och kapacitet. För tre- och fyrvägskorsningar bör belastningsgraden inte överstiga 0,6 för att anses ha god framkomlighet<sup>2</sup>.

### 3.4.1 Korsningen väg 40 - väg 786, år 2040

Beräkningar för befintlig trevägskorsning, med uppräknad trafik till prognosår 2040, under maxtimme ger belastningsgrad cirka 0,18.

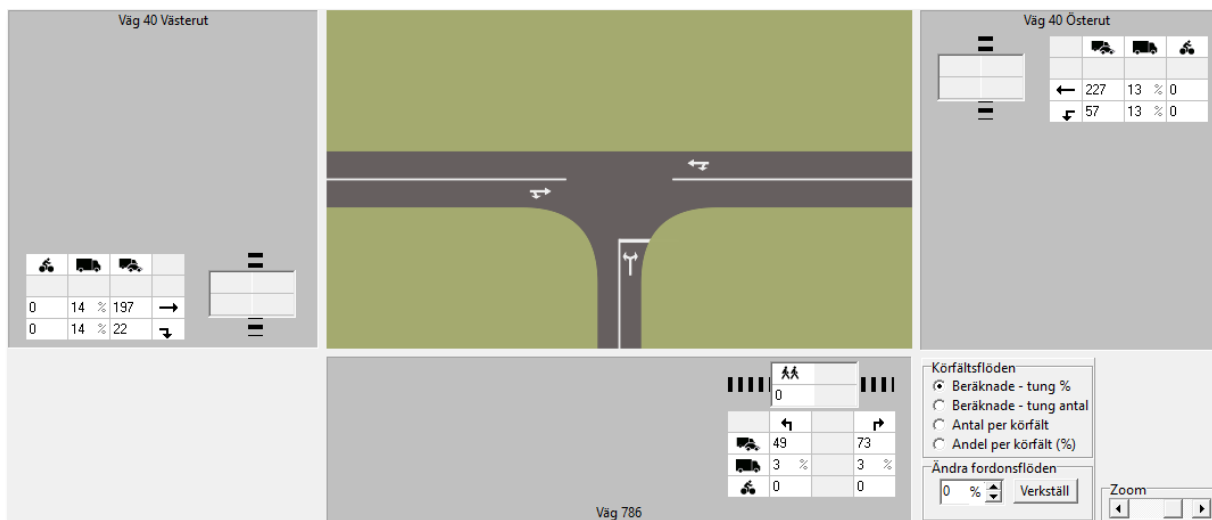


Figur 14. Beräkning nollalternativ med Capcal.

### 3.4.2 Korsningen väg 40 - väg 786, år 2040 med utbyggt verksamhetsområde

Beräkningar för befintlig trevägskorsning, med uppräknad trafik till prognosår 2040 samt tillkommande trafik från verksamhetsområdet under maxtimme ger belastningsgrad cirka 0,24.

<sup>2</sup> Väggar och gators utformning. Trafikverket, 2023.



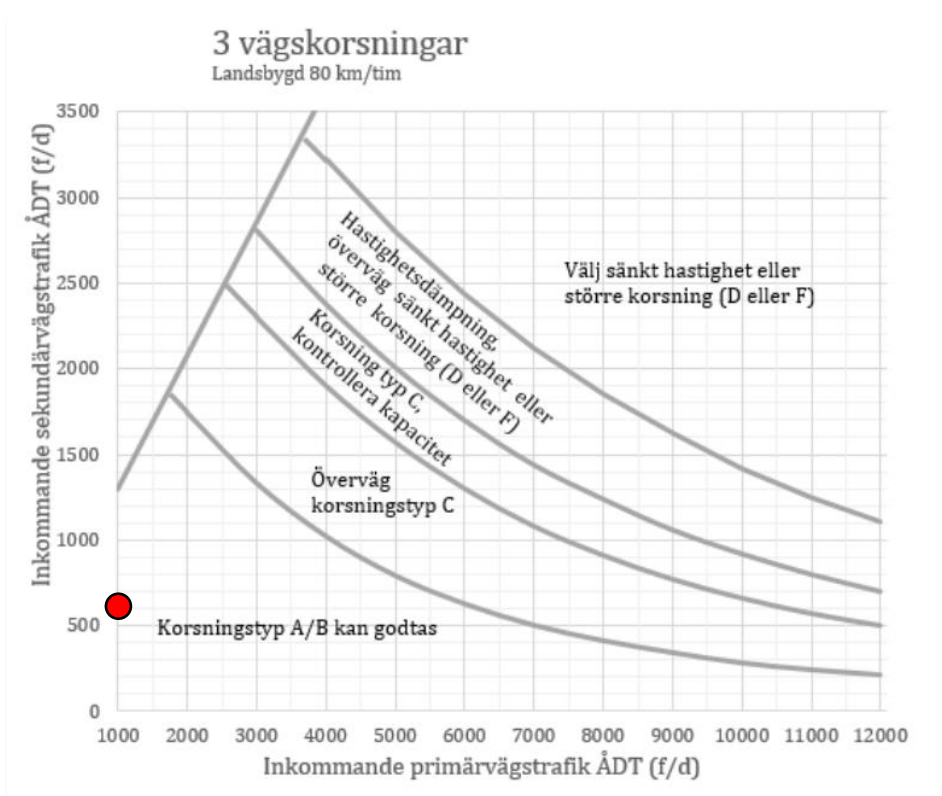
Figur 15. Beräkning av prognosår 2040 (med tillkommande trafik från exploatering) med Capcal.

En kontrollberäkning har även gjorts med antagandet att det kommer arbeta 1000 personer inom området. Det skulle ge en belastningsgrad på 0,41 i korsningen.

### 3.4.3 Anslutning av verksamhetsområde mot väg 786

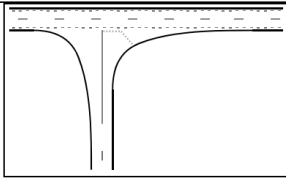
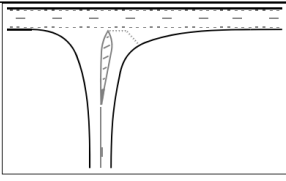
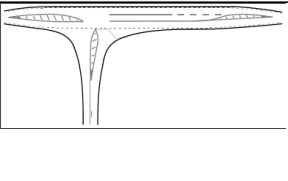
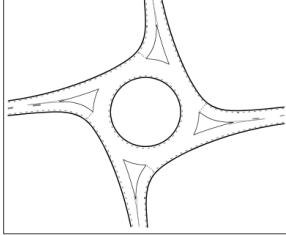
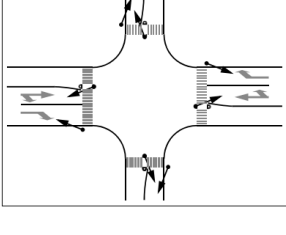
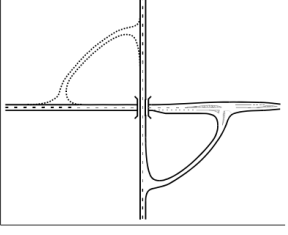
Området föreslås få två nya anslutningar mot väg 786. Kapacitetsberäkning har inte gjorts för de nya anslutningarna då trafikflödena bedöms bli låga. En bedömning av kapacitet för en ny anslutning mot väg 786 har i stället gjorts utifrån riktvärden i VGU, se Figur 16. Framtida trafikmängder ligger inom gränsvärdena för vad som kan hanteras med en enklare trevägskorsning, typ A eller B enligt Figur 17 nedan, vid 80 km/tim på väg 786.





Figur 16. Trafikflöden i 3-vägs korsningar på tvåfältsvägar 80 km/tim. Röd punkt visar maximal trafikbelastning i korsningarna. Källa: VGU, 2023.

Korsningstyper enligt VGU framgår av Figur 17.

| Korsningstyp A: inga trafiköar  | Korsningstyp B: standardrefuger   | Korsningstyp C: vänstersvängskörfält   |
|---|---|--|
|  |  |  |
| Korsningstyp D: cirkulationsplats   | Korsningstyp E: signalreglering   | Korsningstyp F: helt eller delvis planskilt  |
|  |  |  |

Figur 17. Korsningstyper. Källa: VGU, 2023.

### 3.4.4 Slutsatser kapacitet

Belastningsgraderna i kapacitetsberäkningarna är låga vilket tyder på att framkomligheten är mycket god. Den tillfart som har högst belastning är väg 786 vid korsningen med väg 40.

Även med en högre trafikallstring, med dubbelt så många anställda inom området än vad som bedöms rimligt, har det befintliga trafiksystemet kapacitet att hantera de framtida trafikflödena.

## 3.5 Bristanalys

Ur kapacitetssynpunkt för biltrafiken behöver inte korsningen mellan väg 40 och väg 786 göras om då det troligen handlar om låga tillkommande flöden under dimensionerande timme. Ur trafiksäkerhetsperspektiv bör korsningen på sikt förses med vänstersvängfält då det är höga hastigheter med risk för upphinnandeolyckor för vänstersvängande in på väg 786.

Nya anslutningar mot väg 786 utgör i sig ökad risk för olyckor. Trafikmängderna beräknas dock bli relativt små och det bedöms blir enkelt att hitta tidsluckor för svängande trafik. God sikt behöver säkerställas i anslutningspunkterna.

För cykeltrafiken saknar området trygga och säkra kopplingar mot övrig bebyggelse och närliggande busshållplatser. Därför behöver dessa åtgärdas för att skapa möjligheten att cykla till det nya verksamhetsområdet. Här kan till exempel befintliga grusvägar nyttjas och kopplingarna förstärkas genom asfaltering och att anlägga belysning. En säker passage över väg 786 bör också tillskapas för att på ett säkert sätt leda över cyklister och även gående till exploateringsområdet. Avsmalnad passage med förstärkt belysning föreslås för att synliggöra gående och cyklister samt få ner hastigheten på biltrafiken.

Kollektivtrafiken saknar en bra placerad hållplats i anslutning till exploateringsområdet. Med tanke på hastigheterna på väg 786 så är det att rekommendera en fickhållplats med väderskydd. Hållplatsen bör kopplas mot området med en trygg och säker gång- och cykelväg. Ur kollektivtrafiksypunkt behöver det ses över om inte fler avgångar kan trafikera området på linje 39 samt att dessa avgångar också dras genare från bytespunkt Ankarsrum för att på så sätt skapa bättre förutsättningar för resenärer att ta sig till området antingen direkt eller genom ett byte från expresslinje.

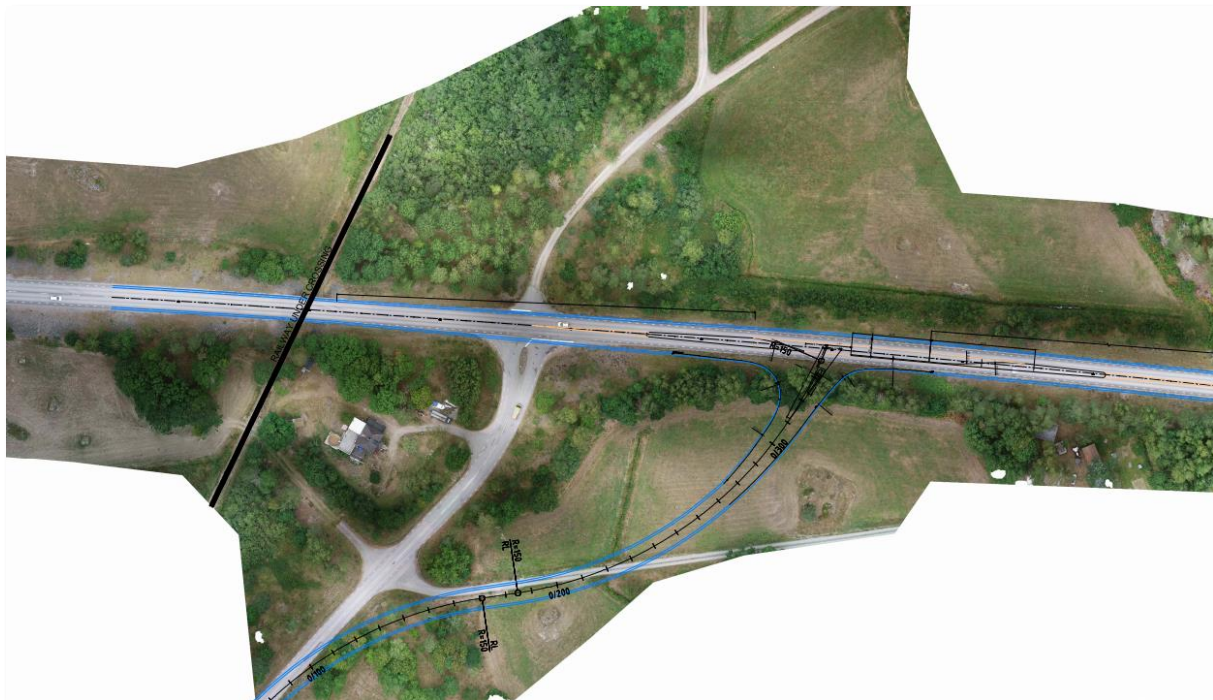
Hållplats Tjursbo väg 40 ligger idag något avsides och kommer inte att ha koppling till exploateringsområdet. Placeringen bör ses över liksom gång- och cykelkopplingar för att förbättra möjligheten att resa med kollektivtrafik. Här finns utmaningar med bland annat höjdskillnad och passage med järnvägen.

## 4. Åtgärdsförslag

### 4.1 Korsningen väg 786 – väg 40

Ur kapacitetssynpunkt krävs inga särskilda åtgärder till följd av exploateringen. Korsningen kommer dock att belastas med mer trafik och bör på sikt utformas med vänstersvängfält för ökad trafiksäkerhet. För att undvika konflikt med det befintliga smalspåret föreslås att korsningen då flyttas något österut. Avståndet mellan nya anslutningen och smalspåret behöver vara minst cirka 160 meter för att inte påverka bron över järnvägen. En flytt av korsningen enligt Figur 18 nedan innebär att ny mark behöver tas i anspråk. Redovisad lösning är ett förslag på hur korsningen kan göras mer trafiksäker, det kan finnas fler lösningar för detta.

Placeringen av den anslutande enskilda vägen norrut bedöms kunna vara oförändrad.



Figur 18. Förslag på ny anslutning mot väg 40.

Ett alternativ till vänstersvängfält kan vara lokal hastighetsänkning på väg 40 för att öka trafiksäkerheten.

### 4.2 Nya anslutningar mot väg 786

Området föreslås få två nya anslutningar mot väg 786. Vid korsningarna säkerställs god sikt genom siktröjning och utformningskrav enligt VGU. Anslutningarna dimensioneras för tung trafik med typfordon Lps, det vill säga 24 meters lastbil med släp. Dess exakta placering hanteras i separat ansökan till

Trafikverket i senare skede. Beräknad trafikbelastning i korsningspunkterna föranleder inte behov av några särskilda

## 4.3 Gång- och cykeltrafik

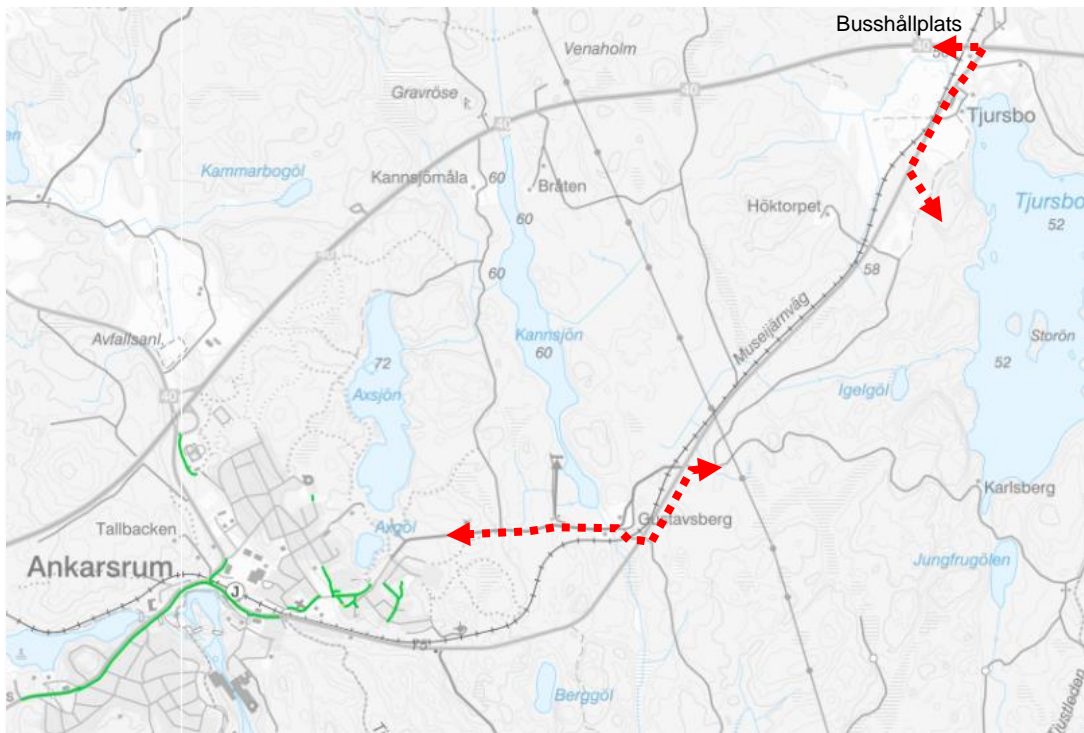
Befintlig grusväg i förlängningen på Kungsvägen från Ankarsrum kan nyttjas för gång- och cykeltrafik till området. Vägen kan asfalteras och förses med belysning för en standardhöjning. Vid anslutningen mot väg 786 bör en passage för gc-trafik anläggas. Passagen bör utformas med god sikt, belysning och åtgärd för att uppmärksamma bilister på passagen. Öster om väg 786 behöver en ny gång- och cykelväg anläggas med anslutning in mot verksamhetsområdet.



Figur 19. Potentiell cykelkoppling över väg 786 med koppling mot Ankarsrum.

En ny gång- och cykelkoppling bör också tillskapas från området norrut mot väg 40 och hållplats för expressbuss. Placeringen av hållplatsen behöver studeras vidare med ambition att finna ett bättre läge för koppling till verksamhetsområdet.





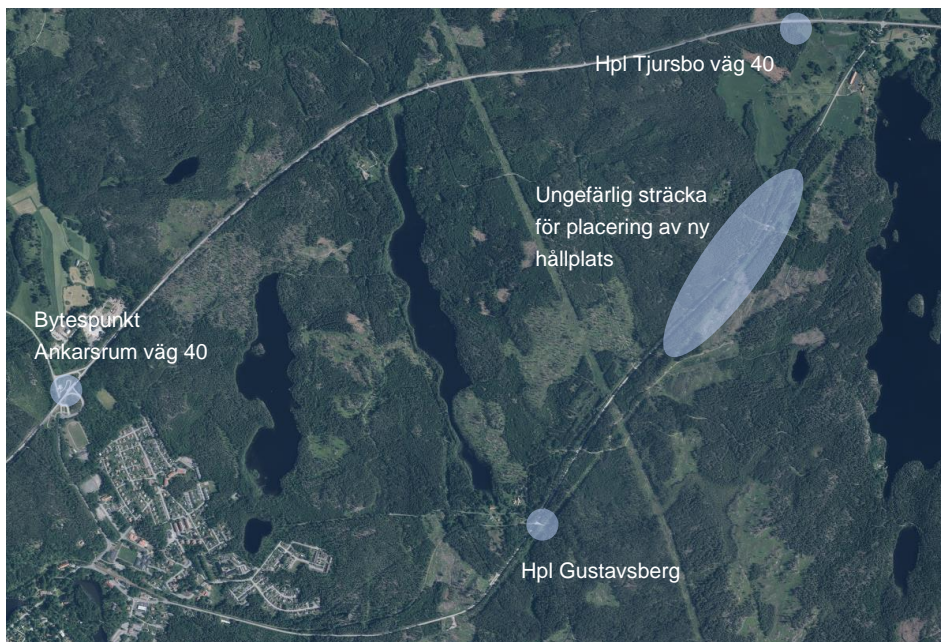
Figur 20. Förslag på nya gång- och cykelvägskopplingar (röd streckad linje). Gröna linjer visar befintliga cykelvägar.

Gång- och cykelmöjligheter inom verksamhetsområdet bör utformas enligt följande principer:

- Trygga och säkra; innebär bland annat belysning, tydlig separering från biltrafik och hastighetssäkrade passager.
- Gena; långa omvägar bör undvikas, goda kopplingar till busshållplatser för att underlätta hållbara resval.

## 4.4 Kollektivtrafik

Hållplats Tjursbo föreslås att flyttas söderut på väg 786 för att kollektivtrafikresenärer ska få så kort restid som möjligt dörr till dörr om de har möjlighet att ta bussen. Idag är det ca 2900 meter mellan de befintliga hållplatserna Gustavsberg och Tjursbo som finns i området och båda är dessutom placerade långt ifrån exploateringsområdet. Karaktären på linje 39 som går här idag är av landsbygdskaraktär och därför är betydelsen mindre av avståndet mellan hållplatser. Linje 39 föreslås fortsätta trafikera dessa hållplatser på väg 786 och turtätheten kan ses över allteftersom hur många anställda som kommer arbeta vid nyetableringen. Även turtätheten mot bytespunkt Ankarsrum kan komma att behöva ses över om ett stort resande efterfrågas mot området.



Figur 21. Framtida hållplatsplacering för linje 39 vid exploateringsområdet.

Placeringen av hållplats Tjursbo väg 40 bör ses över och eventuellt flyttas närmre korsningen väg 786 – väg 40 för bättre koppling till området. Oavsett placeringen bör en ny gång- och cykelkoppling anläggas för att resenärer ska kunna ta sig mellan hållplatsen och verksamhetsområdet på ett tryggt och säkert sätt.

Standarden på hållplatser behöver ses över. De är i dagsläget en stolpe i marken vid vägen och typiskt vid landsbygdstrafik. Vid den nya hållplatsen vid området föreslås att en fickhållplats anläggs på vardera sida då hastigheterna är höga på väg 786. Dessutom att en koppling från busshållplatsen till gång- och cykelkopplingen in/från området skapas. En busstur med bra belysning föreslås också för att höja attraktiviteten för att resa kollektivt.

# Bilagor

- Capcal-beräkningar
- Ritningar för ny korsning väg 786 – väg 40