

# Åtgärdsvalsstudie

Väg 1937 Olofstorp - Lerum,  
Göteborgs Stad och Lerums kommun

Ärendenummer: TRV 2020/50418



Ett samarbete mellan:

Dokumenttitel: Åtgärdsvalsstudie Väg 1937 Olofstorp - Lerum

Författare: Karin Gamberg och Maria Albertsson

Dokumentdatum: 20201218

Ärendenummer: TRV 2020/50418

Version: 0.6

Kontaktperson: Jenny Larsson, PLväu Trafikverket

**Trafikverket**

Postadress: Vikingsgatan 2-4, 405 33 Göteborg

E-post: trafikverket@trafikverket.se

Telefon: 0771-921 921

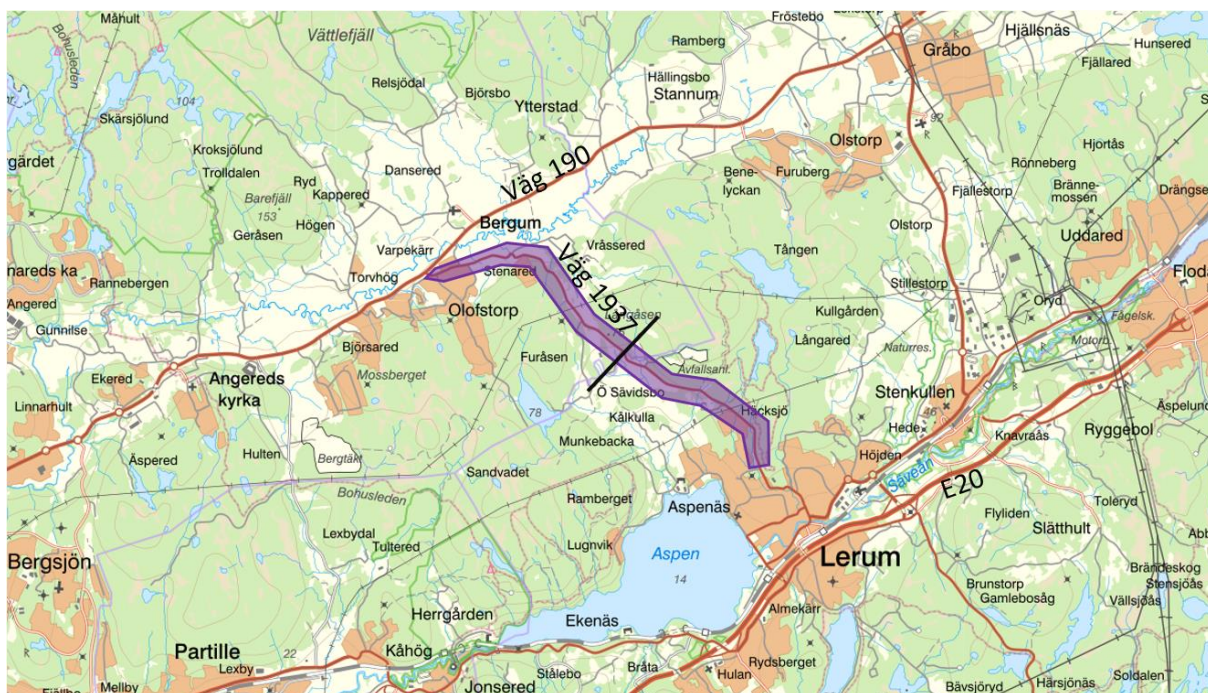


Bild 1. Översiktligt utredningsområde längs väg 1937 markerat i lila. Större omgivande vägar har märkts ut med vägnummer. Svart linje anger ungefärlig kommungräns mellan Göteborg och Lerum kommun.

**Namn på åtgärdsvalsstudie:** VÄG 1937 OLOFSTORP – LERUM

---

**Ansvarig för genomförande:** JENNY LARSSON

**Organisation:** PLANERING VÄST, UTREDNING

**Datum - start:** 2020-02-21

**Datum - avslut:** 2020-12-18

---

## Innehållsförteckning

Bakgrund och syfte .....	6
Problembild .....	6
Avgränsningar.....	7
Aktörer och övriga intressenter, involverade eller ej .....	7
Tidigare planeringsunderlag och gällande planer .....	8
Preciserande av problem, brister, behov, avgränsningar och intressenter .....	9
Nuläge - faktorer som har betydelse för studien. ....	13
Kommande utveckling - faktorer som har betydelse för studien. ....	21
Krav ( <i>funktion, tekniska, ekonomiska, miljö, trafiksäkerhet med mera</i> ) .....	22
Mål för lösningar ( <i>eftersträvad kvalitet</i> ) .....	22
Tänkbara åtgärder .....	23
Paketeringsförslag .....	39
Potentiella effekter och konsekvenser .....	41
Förslag till inriktning och rekommenderade åtgärder .....	42
Arbetsprocessen.....	44
Kvalitetsgranskning .....	44
Avslut av studie .....	44

[Initiera]

## Bakgrund och syfte

Väg 1937 förbinder väg 190 med Lerums tätort. Vägsträckan är sju km lång och går mellan Lerums tätort i Lerums kommun och Olofstorp i Göteborgs kommun. Olofstorp som ligger i den norra delen är en tätort med cirka 4 000 invånare. I tätorten finns ett mindre centrum, och där ligger bland annat Bergums skola – vilket är en F-9 skola med cirka 750 elever. Strax söder om Olofstorp ligger Stenared med cirka 500 invånare. I de södra delarna av sträckan finns ett större villaområde vid namn Aspenäs, vilket ligger i utkanten av Lerums tätort. Ytterligare mindre husområden finns belägna längs vägen. Gränsen mellan Göteborgs och Lerums kommun går ungefär i mitten på utredningssträckan, vid Sävidsbovägen.

Västra Götalandsregionen har prioriterat väg 1937 för djupare utredning, och under hösten 2019 beslutade Trafikverket att genomföra en åtgärdsvalsstudie (ÅVS) för sträckan med fokus på trafiksäkerhet för framför allt oskyddade trafikanter.

Syftet med åtgärdsvalsstudien är att sammanställa vilka problem och brister som finns och att ta fram förslag på åtgärder för att förbättra trafiksäkerheten för framför allt oskyddade trafikanter.

## Problembild

Väg 1937 har brister avseende trafiksäkerhet och tillgänglighet för oskyddade trafikanter, dels i Olofstorp tätort och dels längs sträckan i stort. Flertal kundärenden har inkommit till Trafikverket för väg 1937 avseende de brister som finns.

I tätorten Olofstorp rör sig många oskyddade trafikanter - framför allt många barn och ungdomar som ska ta sig till och från skola eller förskola. I Olofstorp handlar synpunkterna om att man upplever en bristande trafiksäkerhet för de oskyddade trafikanterna såsom att det saknas belysning, säkra passager och att vissa korsningar upplevs som otydliga. Det upplevs även vara mycket fordonstrafik i Olofstorp och att mängden ökat mycket över tid, speciellt avseende lastbilar. Dessutom upplever många att trafiken passerar med hög hastighet.

Resterande sträcka mellan Olofstorp och Lerum är en smal, kurvig och kuperad väg utan vägren. Vid vissa partier växer vegetation nära vägen och det finns bebyggelse längs med vägen vilket innebär flera in- och utfarter. För sträckan handlar synpunkterna om bristande tillgänglighet och trafiksäkerhet för gång- och cykeltrafikanter att färdas längs med vägen, korsa vägen samt möjligheterna ta sig till och från busshållplatser. Flera kundärenden är även kopplade till fordonstrafiken där vägen inte upplevs som trafiksäker på grund av att vägen är smal, kurvig, kuperad och bitvis har dålig sikt.

Det pågår en utredning att anlägga en ny deponi i närheten av Stenared vilket skulle leda till ytterligare tung trafik. Beräkningar visar att deponin skulle alstra 20-25 lastbilar per dygn (ÅDT). Eftersom dessa transporter främst kommer ske vardagar under arbetstid innebär det att ÅDT för vardagsdygn kommer att öka mer. Detta påverkar trafiksäkerheten och medför en miljöpåverkan, men det kan också vara så att vägen behöver anpassas ytterligare för att hantera den ökade tunga trafiken. Flera av kundärendena är kopplade till deponin där en oro uttrycks över ytterligare tung trafik längs väg 1937.

## **Avgränsningar**

Utredningen avser väg 1937 och omfattar sträckan mellan Solåsvägen i söder och korsningen med väg 190 i norr. Trafikverket är väghållare för sträckan. Sträckan är cirka sju km lång varav drygt halva sträckan ligger i Göteborgs kommun och knappt halva i Lerums kommun.

Deponin hanteras inte inom ÅVS 1937, utan separat inom tillståndsansökan enligt miljöbalken kapitel 9.

Främst de brister som i högre utsträckning kan kopplas till att påverka trafiksäkerheten för oskyddade trafikanter och som ryms inom tillgänglig finansiering är studerade i ÅVS väg 1937. Det kan därför bli aktuellt att studera sträckan igen i ett senare skede.

### **Ekonomisk avgränsning**

Studien omfattar främst åtgärder som ryms inom ramen för tillgänglig finansiering från mindre vägnätspotten med 15 miljoner kronor prioriterat för väg 1937 och med ett maximalt kostnadstak på 25 miljoner kronor. För vissa av åtgärderna kan pott avsedd för kollektivtrafikåtgärder nyttjas. Beslut sker i dessa fall i samråd med Västtrafik. Större åtgärder som bedöms kunna bidra till ökad trafiksäkerhet, men som inte ryms inom befintlig finansiering, omnämns endast kortfattat. De kommer behöva utredas vidare om andra finansieringsmöjligheter uppkommer.

Mindre vägnätspotten är i första hand avsedd för trimningsåtgärder, inte att bygga längre gång- och cykelvägar. I Regional plan finns det en särskild finans avsedd för gång- och cykelvägar, där man i nuläget ställer krav på 50% kommunal medfinansiering. Kommunerna gör sina inspel via kommunalförbunden och det är Västra Götalandsregionen (VGR) som prioriterar och beslutar på vilka sträckor gång- och cykelvägar ska byggas ut längs det regionala statliga vägnätet.

## **Aktörer och övriga intressenter, involverade eller ej**

I framtagandet av denna studie har följande aktörer och intressenter varit involverade:

- Trafikverket
- Göteborgs Stad
- Lerums kommun
- Räddningstjänsten Storgöteborg
- Västtrafik
- Massoptimering
- Bergums skola
- Boende i området och Bergum Gunnilse Utveckling

Ovan nämnda aktörer och intressenter har varit delaktiga i studien genom ett dialogmöte/workshop som hölls 4 september 2020. På mötet diskuterades problem och brister, målformulering och åtgärdsförslag samt prioriteringar.

## Tidigare planeringsunderlag och gällande planer

Sträckan har inte studerats i sin helhet tidigare men följande planeringsunderlag finns framtaget som omfattar delar av sträckan.

- Åtgärdsvalsstudie Väg 190, 2017-12-29
- Inventering av otrygga platser ur trafiksäkerhetspunkt i Angered, 2020-02-03

## [Förstå situationen]

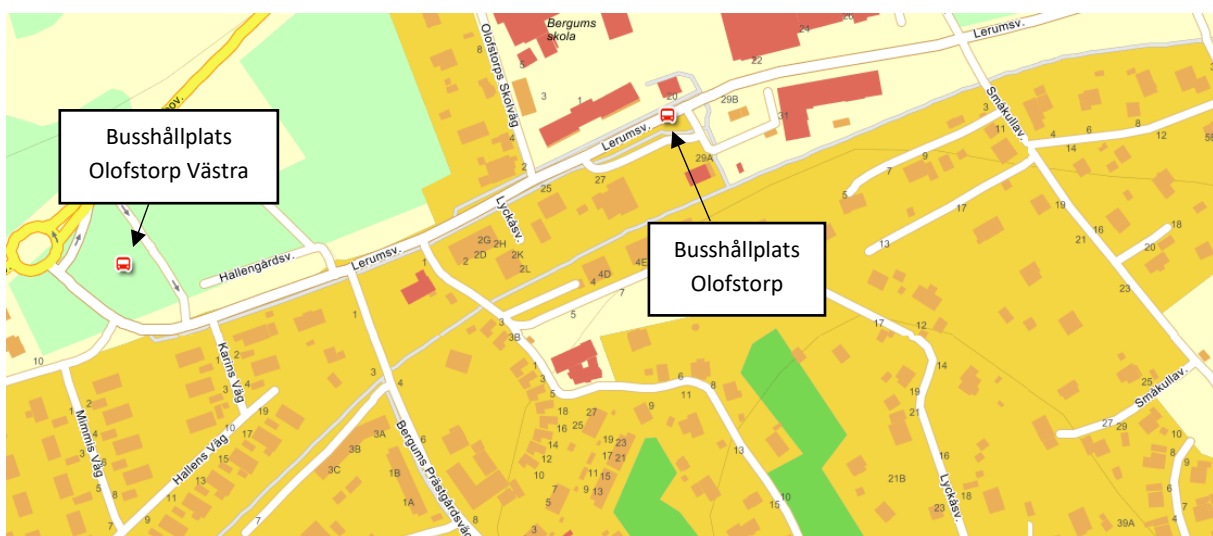
**Preciserande av problem, brister, behov, avgränsningar och intressenter****Olofstorp**

I Olofstorp har trafiksäkerhetsbrister identifierats. Främst att det saknas gångvägar och passager över väg 1937 men också att befintliga behöver rustas upp eller göras om. Det upplevs även vara mycket fordonstrafik och att mängden ökat mycket över tid, speciellt avseende lastbilar. Dessutom upplever många att trafiken passerar med hög hastighet.

Bergums skola är en viktig målpunkt. Merparten av boende i Olofstorp bor på södra sidan av vägen och behöver därmed ta sig längst med och över väg 1937 för att nå skolan. På samma sätt behöver elever som kommer med buss till busshållplats Olofstorp Västra gå genom tätorten för att ta sig till skolan. I figur 1 visas en överskådlig bild av tätorten.

I de västra delarna av Olofstorp finns en pendelparkering och en busshållplats (Olofstorp Västra). För att ta sig från busshållplats och pendelparkering till de centrala delarna av Olofstorp fungerar idag en upptrampad stig som förbindelse. Vid korsningen vid Bergums Prästgårdsväg är det otydligt för fordonstrafik vad som gäller avseende väjningsplikt. Vid Bergums Prästgårdsväg saknas passage dels över väg 1937 till pendelparkering/busshållplats Västra, dels mot de centrala delarna av Olofstorp. I östra delen av Olofstorp, vid Småkullavägen, korsar skolbarn väg 1937 för att ta sig till skolan. Hastigheten är vid denna del 50 km/t och saknar anordnad passage.

Genom de centrala delarna av Olofstorp finns smala och ojämna trottoarer, bitvis på båda sidor om väg 1937. I korsningen vid Olofstorp Skolväg saknas passage och det är otydligt var gränsen mellan gångbana och angränsade fastigheter går. På flera ställen finns in- och utfarter som ibland är breda och utformade så att bilar backar över gångbanan. För att korsa väg 1937 i de centrala delarna av Olofstorp finns en hastighetsdämpad gångpassage vid busshållplatsen Olofstorp och en gång- och cykelpassage lite längre österut. Båda är placerade i anslutning till skolans entré. Busshållplatsen Olofstorp är utformad som en stopphållplats och med upphöjd gångpassage. Både busshållplatsen och gångpassagen är bristfälliga utifrån de krav som ställs på tillgänglighetsanpassning samt är i behov av att rustas upp med avseende på beläggning. Den östra gång- och cykelpassagen är för smal för att få plats med en cykel och saknar även hastighetsdämpning. I bild 2-4 visas delar av centrala Olofstorp.



Figur 1. Kartbild över Olofstorp.



Bild 2 Gångbanor på båda sidor om väg 1937. Till vänster i bild syns en del av skolområdet.



Bild 3. Korsningen mellan väg 1937 och Olofstorp skolväg.



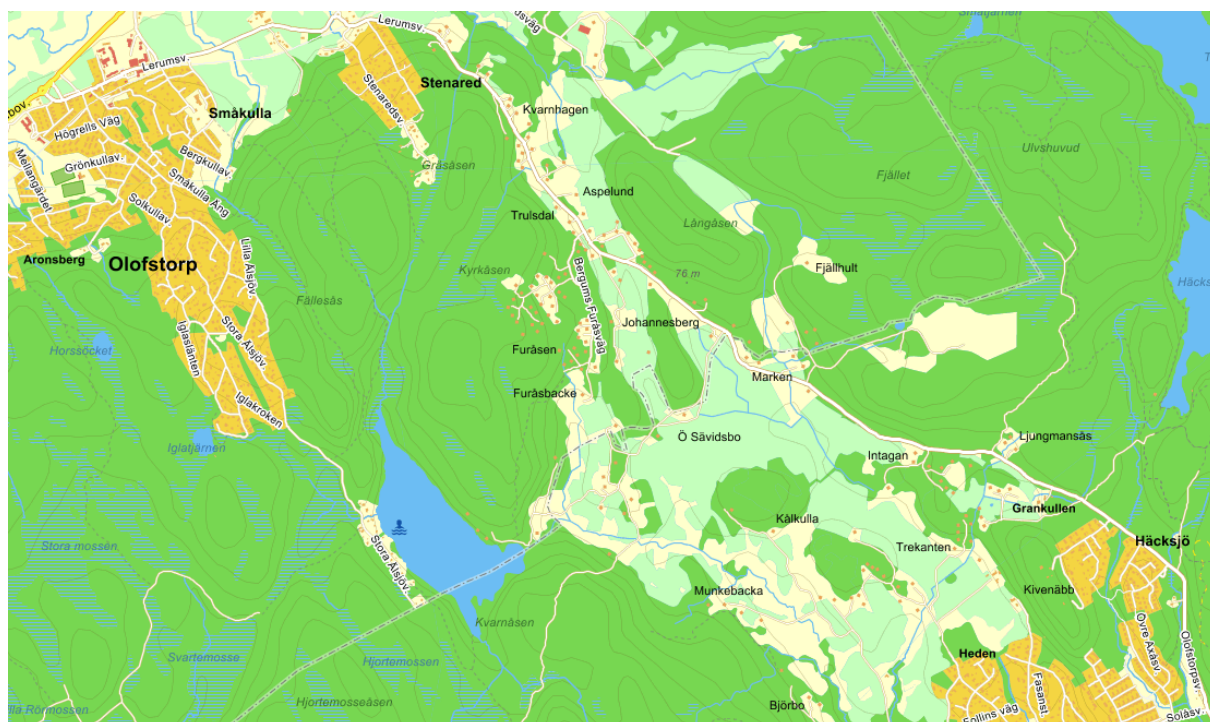
Bild 4. Exempel på in- och utfart från fastighet där bilar behöver backa över gångbanan.



Bild 5. Gång- och cykelpassage. Till höger syns entrén till skolan, längre fram läget för busshållplats Olofstorp.

## Sträckan Olofstorp – Solåsvägen

Idag finns cykelbana mellan Olofstorp och Stenared samt söder om Solåsvägen. Under 2021 kommer gång- och cykelbanan vid Solåsvägen att förlängas upp till Grankullevägen. Detta innebär att avsaknaden av separat gång- och cykelbana framöver kommer återfinnas mellan Grankullevägen – Stenared, en sträcka på cirka 4 km. Längs sträckan där gång- och cykelbana saknas är de oskyddade trafikanterna hänvisade till blandtrafik. Utrymmet för dem är litet då vägen är smal och saknar vägren. Det blir extra trafikosäkert i situationer när två fordon möts samtidigt som en oskyddad trafikant befinner sig längs väggkanten. Bristerna innebär risker för oskyddade trafikanter som rör sig längs vägen men kan också innebära att personer väljer bort att gå eller cykla som färdssätt eftersom det inte upplevs trafiksäkert. En ytterligare brist som framkommit är möjligheterna att på ett trafiksäkert sätt korsa väg 1937 för att nå målpunkter på respektive sida av vägen.



Figur 2. Kartbild över sträckan Olofstorp - Solåsvägen

Merparten av busshållplatserna längs väg 1937 efter Olofstorp uppfyller inte standard enligt VGU<sup>1</sup>. Busshållplatserna är ofta bara en stolpe utan yta att vänta på. Det saknas på flera ställen möjlighet att via gångväg eller motsvarande ta sig till busshållplatserna på ett säkert sätt. Detta innebär en osäker trafiksituation för oskyddade trafikanter som åker buss, men kan också innebära att personer väljer bort kollektivtrafik som färdssätt. Bland de oskyddade trafikanter som åker buss återfinns barn som är berättigade skolskjuts. Stenareds busshållplats bedöms som en viktig knutpunkt för kollektivtrafiken, där trafikerar busslinje 536 och busslinje Blå express. Blå express vänder vid busshållplatsen Stenared. Vändytan är dock för liten för att bussen ska komma intill hållplatsläget och även för liten för att två bussar ska få plats samtidigt. Detta gör att en buss ibland stannar längs vägen för att släppa på och av passagerare. Vidare uppfyller inte hållplatsen standard enligt VGU och saknar gångväg till hållplatsen.

<sup>1</sup> Enligt VGU gäller vid nybyggnation: busshållplatser ska utformas med 1,5 m bred plattform med hårdgjord slät yta som är lång nog för att den ska gå att nå från bussens dörrar. Till busshållplatsen ska en minst 0,5 m bred gångbana/vägren på hård och jämn yta finnas. VGU ställer också krav på plattformens höjd och lutning.

Boende längs väg 1937 upplever att fordon håller en för hög hastighet. Mellan Olofstorp och Stenared är skyltad hastighet 50 km/t. Där visar hastighetsmätningar att medelhastigheten ligger en bra bit över. Efter Stenared fram till strax norr om Solåsvägen är skyltad hastighet 70 km/t. Bitvis tillåter inte vägens utformning att det är möjligt att hålla en så hög hastighet.

Vägens geometri orsakar skymd sikt men det gör även vegetation, berg i dagen, sidoområde och byggnader. Flera kurvors radier i plan uppfyller inte standard enligt VGU för en 50-väg respektive 70-väg. Belysning saknas mellan Gråshultsgården (cirka 500 meter norr om Bergum Furåsväg) och Norra Häcksjöbäcksvägen. Vidare finns även en hel del in- och utfarter varav några av dessa har utformningsproblem såsom stora lutningar, smal vägbredd och brister i siktförhållanden. Två miljöbilder från väg 1937 visas i bild 6 och 7.

*Bild 6 och 7. Snäva kurvor med skymd sikt*



Tre kurvor längs sträckan har lite högre grad av registrerade olyckor. De har även blivit utpekade av bussbolagen som kör längs vägen som problematiska med dålig sikt och sämre trafiksäkerhet. Kurvor det avser är kurva vid Stenareds hållplatsläge, kurva strax söder om Sävidsbovägen samt kurva strax söder om Södra Häcksjöbäcksvägen. Boende i området pekar även ut andra punkter ut som trafikfarliga, främst platser där behov finnas att korsa vägen såsom vid Intagans väg, Södra Häcksjöbäcksvägen m.fl.

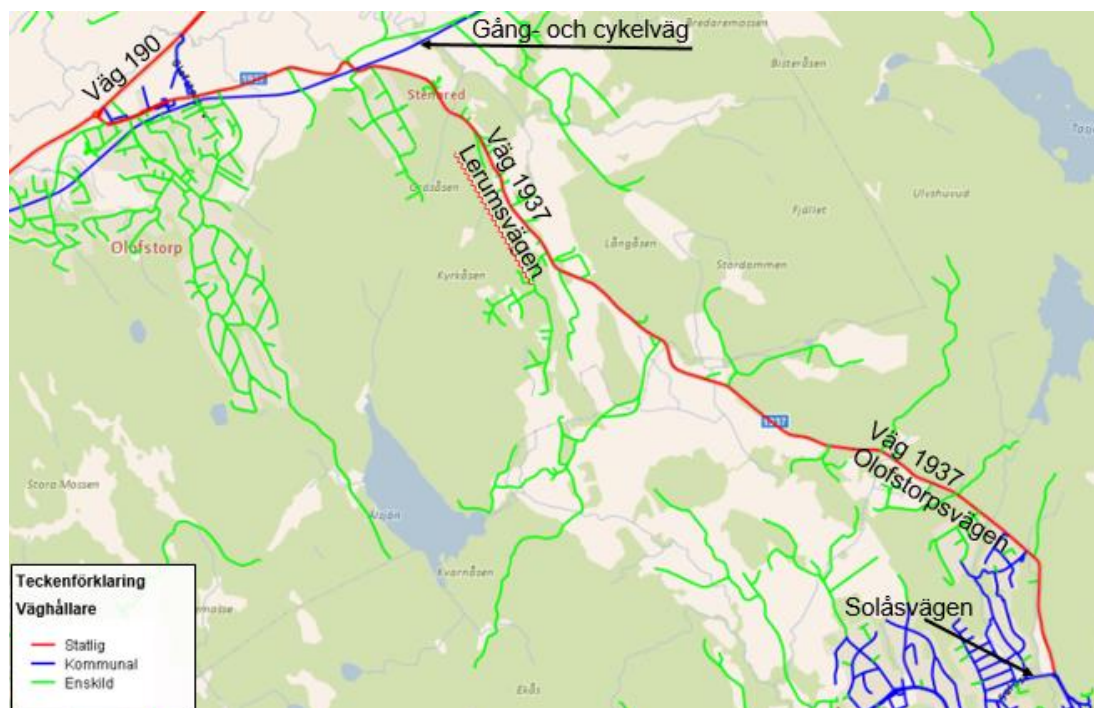


*Bild 8. Kurvor där olyckor kan kopplas till snäv kurva med skymd sikt: Stenared, kurva söder om Sävidsbovägen, kurva söder om Häcksjöbäcksvägen.*

**Nuläge** - faktorer som har betydelse för studien.

### Förutsättningar, väg 1937 Olofstorp - Lerum

Trafikverket är väghållare för väg 1937, precis som för väg 190. Söder om korsningen med Solåsvägen övergår vägen i kommunalt huvudmannaskap och byter namn till Häradsvägen. De mindre vägarna i Olofstorp och anknytande vägar längs större delen av väg 1937 är till största del enskilda vägar. Vägen Olofstorpsvägen i Olofstorp har kommunalt huvudmannaskap, och den binder samman väg 1937 med väg 190 öster om Bergums skola. Gång- och cykelvägen Sverigeleden genom Olofstorp har kommunalt huvudmannaskap.



Figur 3. Väghållare för väg 1937 samt närliggande sträckor.

Det finns tre mätpunkter av trafikmängden längs väg 1937. Två stycken i Olofstorp och en strax öster om samhället. Senaste två mätningar i Olofstorp visade på 3 540 fordon per dygn varav 6 procent tunga transporter (2015, Trafikverket) respektive 2 300 fordon per dygn varav 11 procent tunga transporter (2016, Göteborg Stad). I total fordonstrafik skiljer sig dessa två mätningar åt en del vilket troligtvis kan förklaras av att den västra punkten plockar upp mer trafik från villaområdet än den östra punkten. Strax öster om Olofstorp visar senaste mätningen på 1 950 fordon per dygn varav 10 procent tunga transporter (2015, Trafikverket).

Under en tioårsperiod har trafikmängden ökat med cirka 10 procent i samtliga tre mätpunkter. Den tunga trafiken har dock ökat betydligt mer - från cirka 100-120 till 200-240 fordon per dygn (ÅDT) vid mätpunkterna i Olofstorp och från 120 till 200 fordon per dygn i mätpunkten öster om Olofstorp. Att den tunga trafiken ökat så pass kraftigt skulle kunna härledas till bergtälten Angeredskrossen (cirka tre kilometer sydväst om Olofstorp) som under motsvarande tidsperiod fått utökade transporter. Sedan några år tillbaka har Angeredskrossen beviljats ytterligare utökade tillstånd vilket eventuellt kan ha orsakat att den tunga trafiken ökat än mer sedan 2015/2016, vilket är något boende och verksamma i området upplever. Detta saknar vi dock mätningar för.

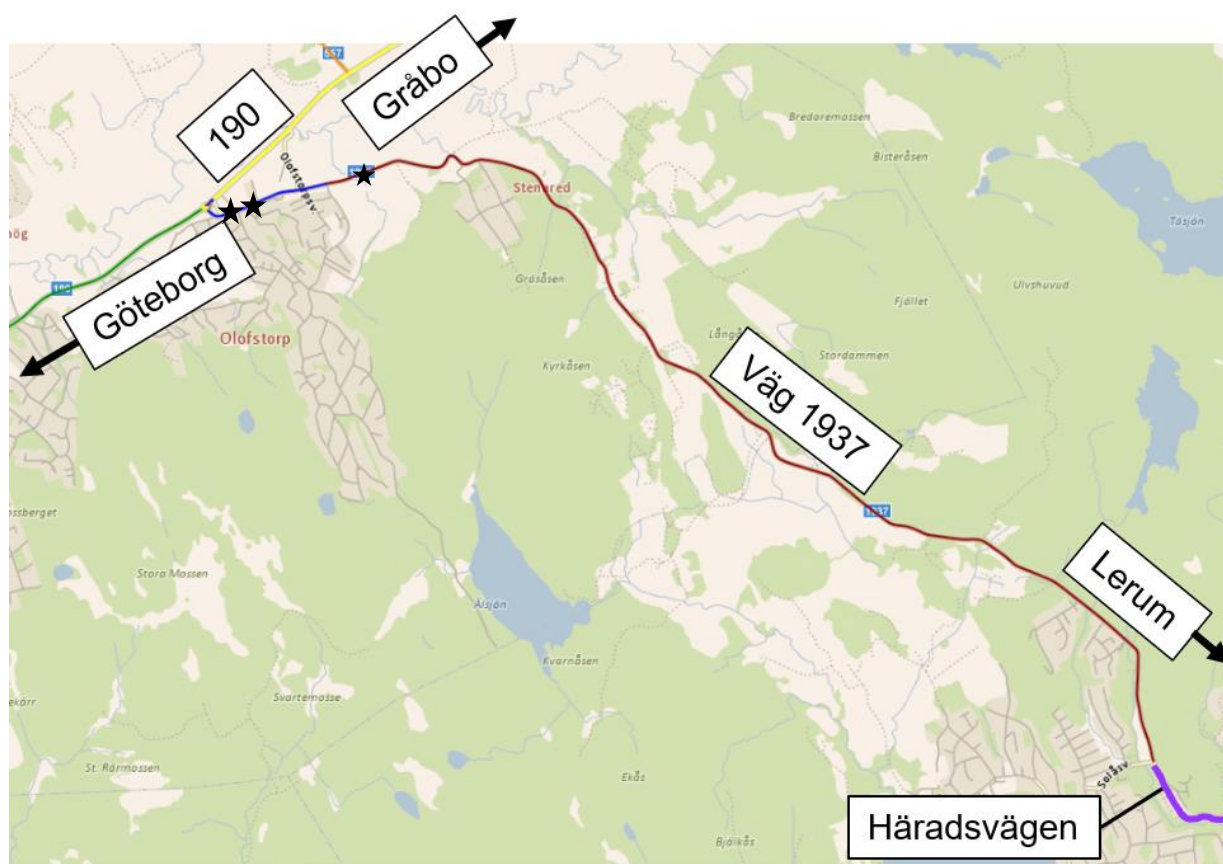
I anknnytning till väg 1937 finns ytterligare trafikmätningar. Lerums kommun har en trafikmätning för Häradsvägen söder om korsningen med Solåsvägen, där senaste mätningen 2016 uppmätte ÅDT på

3 000 fordon/dygn. Längs väg 190 finns två närliggande mätningar med ÅDT på 9 340 fordon/dygn i riktning mot Göteborg samt 4 390 fordon/dygn i riktning mot Gråbo.

Se tabell 1 och figur 4 för trafikmängder för väg 1937, Häradsvägen i Lerum och väg 190.

Vägsträcka	ÅDT totalt	ÅDT tung
Väg 1937 genom Olofstorp (2015, Trafikverket), blå, västra punkt	3 540	200 (6 %)
Väg 1937 genom Olofstorp (2016, Göteborgs Stad) blå, östra punkt	2 300	240 (11 %)
Väg 1937 Olofstorp - Lerum (2015, Trafikverket), röd	1 950	200 (10 %)
Väg 190 från Göteborg (2017, Trafikverket), grön	9 340	810 (9 %)
Väg 190 från Gråbo (2017, Trafikverket), gul	4 390	440 (10 %)
Häradsvägen från Lerum (2016, Lerums kommun), lila	3 000	-

Tabell 1. Trafikmängder för väg 1937, Häradsvägen och väg 190. Se figur 1 för färgmarkerad sträcka i kartan.

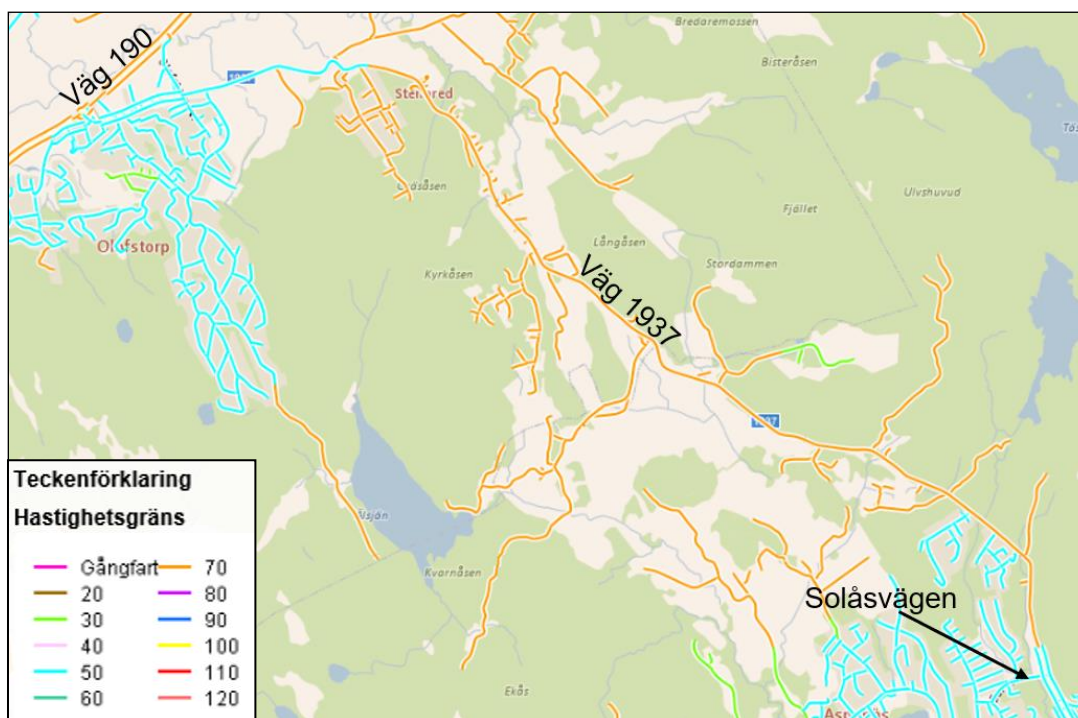


Figur 4. Sträckor för trafikmätning. Mätpunkterna längs väg 1937 är markerade med svart stjärna.

### Vägbredd, hastighet och väggeometri

Vägbredden varierar mellan 5,6 och 6,3 meter. Generellt är vägen något bredare på sträckan söder om Sävidsbovägen (Lerums kommun) och något smalare på sträckan norr om Sävidsbovägen (Göteborgs kommun).

Den högsta tillåtna hastigheten är 50 km/t från korsningen med väg 190 fram till och med Stenared. Genom Olofstorp i anslutning till Bergums skola har en sträcka rekommenderad högsta hastighet 30 km/t. För sträckan öster om Stenared till cirka 150 meter norr om Solåsvägen är den högsta tillåtna hastigheten 70 km/t, därefter övergår hastigheten till 50 km/t. Se figur 5.



Figur 5. Högsta tillåtna hastighet längs väg 1937

### Målpunkter och resmönster

Via väg 190, som väg 1937 ansluter mot, finns möjlighet att komma vidare mot Göteborg och Gråbo. I anslutning till korsningen med väg 190 finns en busshållplats och pendelparkering. Pendelparkeringen är inte bara målpunkt för boende i Olofstorp och områden närmast runt omkring utan även för många barn och ungdomar som ska ta sig till Bergums skola. Det finns även pendlare, från Lerums kommun till Göteborg, som väljer att resa till Olofstorp för att starta sin kollektivtrafikresa där – för att på så sätt hålla sig inom den billigare kollektivtrafikzonen inom Göteborg. I november 2020 infördes Västrafik nya kollektivtrafikzoner. Olofstorp kommer då tillhöra zon A och Lerums kommun zon B.

I Olofstorp är Bergums skola och förskola viktiga målpunkter. Där går 750 elever som dagligen ska skjutas eller ta sig till skolan med kollektivtrafik, cykel eller till fots. I Olofstorp finns även bland annat en restaurang.

Längs sträckan finns flera andra målpunkter. Dels passerar cykelleden "Sverigeleden" genom Stenared och korsar där väg 1937. Tidigare gick även Västgötaleden parallellt med väg 1937 men den har sedan några år tillbaka flyttats österut mot Gråbohållet. Längs med väg 1937 finns flera rekreationsområden med badsjö, elljusspår och vandringsleder. Här finns också flera hästgårdar. Strax söder om utredningsområdet ligger Lerums tätort med många målpunkter i form av skolor, affärer, service,

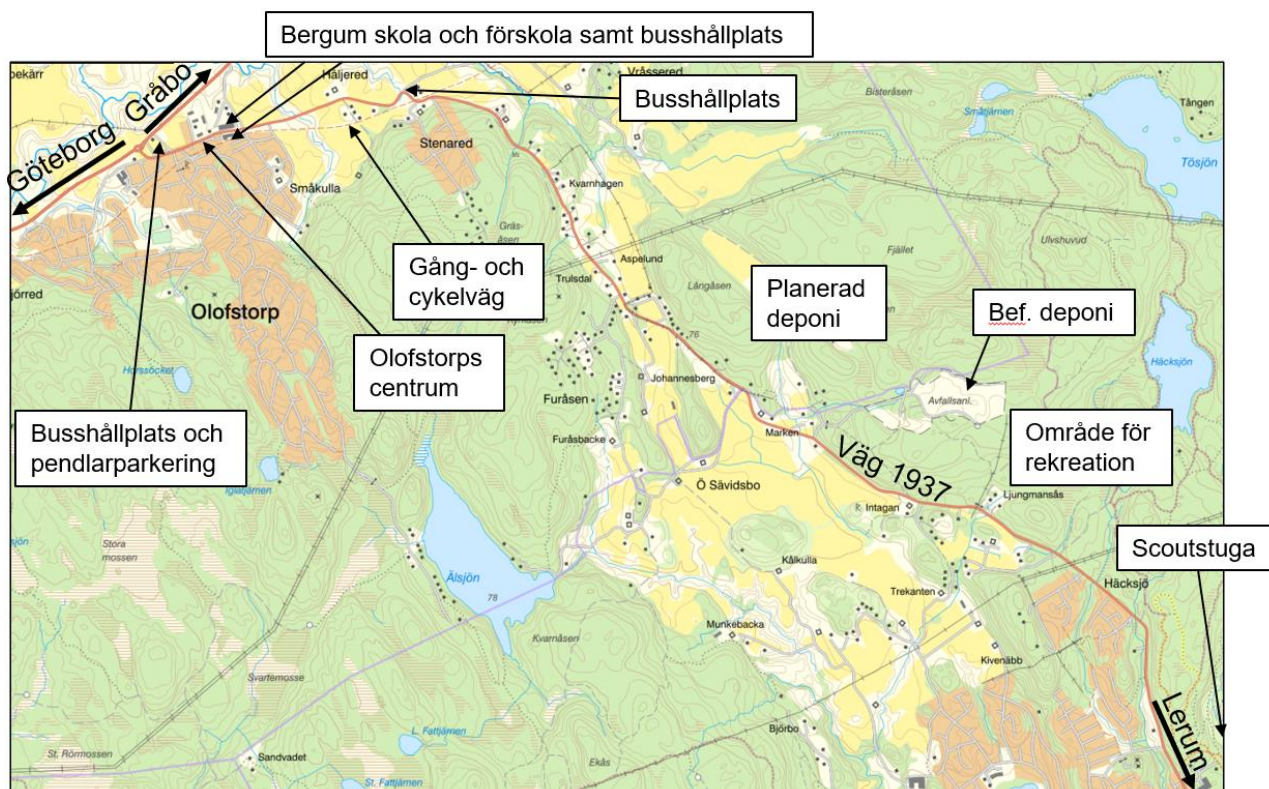
nöjen och fritidsaktiviteter. Något söder om korsningen med Solåsvägen finns en scoutstuga. I Stenared finns också en målpunkt för kollektivtrafiken med en busshållplats där en av busslinjerna som trafikerar Olofstorp vänder.

Många boende i området längs vägen behöver korsa vägen för att nå exempelvis rekreationsområden. Även de som rider har behov av att korsa vägen för att ta sig till ridstigar.

En målpunkt längs vägen är deponin vid Hultet (infart vid Hultets väg, strax söder om Sävidsbovägen). Deponin är också återvinningscentral vilket genererar trafik från privatpersoner, ofta personbilar med släpkärra. Trafiken som alstras på väg 1937 på grund av deponin i Hultet kan i framtiden komma att minska, då en ny återvinningscentral planeras i Stenkullen.

Längs väg 190, cirka tre kilometer sydväst om Olofstorp, finns en perifer målpunkt i form av bergtäkt vid namn Angeredskrossen. En ytterligare framtida målpunkt kan bli deponin som planeras i höjd med Vrässered längs väg 1937, inom Göteborgs kommun.

Se figur 6 för målpunkter längs med sträckan, inklusive den planerade deponin vid Vrässered.



Figur 6. Målpunkter längs väg 1937

### Gång och cykel

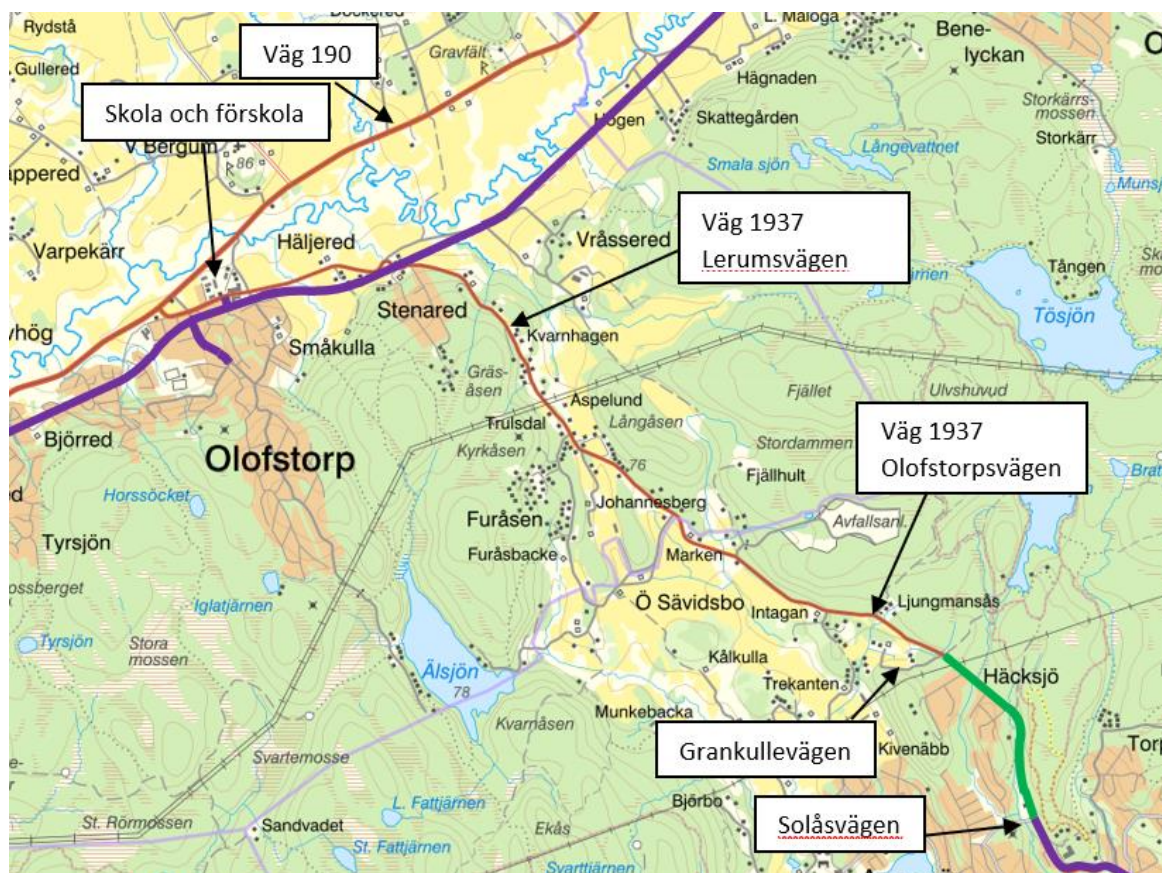
Genom Olofstorp finns trottoarer, bitvis på båda sidor om väg 1937. För att korsa väg 1937 finns i de centrala delarna av Olofstorp en hastighetsdämpad gångpassage vid busshållplatsen Olofstorp och en gång- och cykelpassage längre österut, båda i anslutning till skolans entré. Söder om vägen i anslutning till den östra gång- och cykelpassagen finns en cykelparkering. En ytterligare cykelparkering finns inne på skolområdet.

Se figur 7 för karta över centrala delarna av Olofstorp.



Figur 7. Figuren visar Olofstorps centrala delar.

Genom Olofstorp går en gång- och cykelväg som går vidare parallellt med 1937 till Stenared för att därefter vika av mot Gråbo, vilket är en del av Sverigeleden. Söder om Solåsvägen finns en befintlig gång- och cykelbana som leder ned till Lerums tätort. Under 2021 kommer den gång- och cykelbanan förlängas upp till Grankullevägen. Se figur 8 för befintlig och planerad cykelväg längs väg 1937.



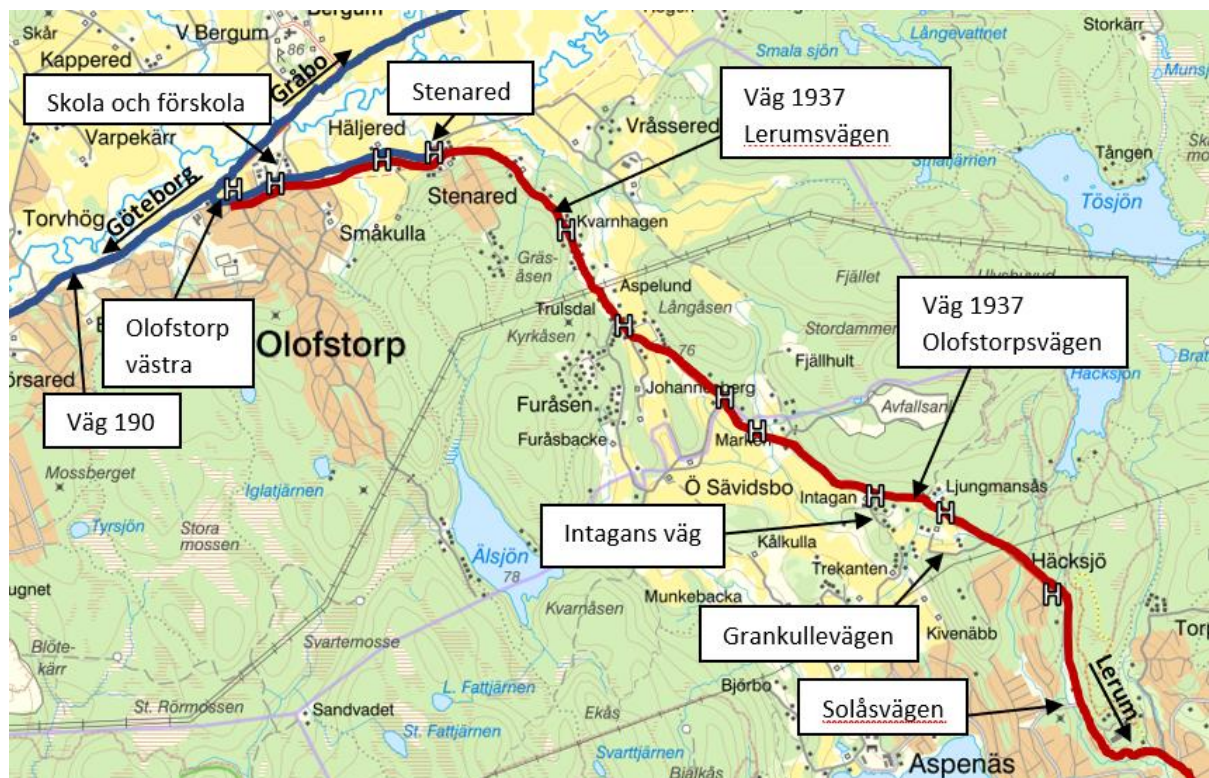
Figur 8. Lila linjer visar befintliga cykelvägar och grön linje visar planerad ny cykelväg.

## Kollektivtrafik

Olofstorp trafikeras av två busslinjer. Den ena är Blå express som går från Särö till Gråbo eller Stenared, båda via Göteborg (blå linje i figur 7). För de bussar som har slutstation Stenared finns en vändyta i Stenared. Den andra är linje 536 som trafikerar mellan Olofstorp och Lerum station längs väg 1937, med ett par turer om dagen. (röd linje i figur 7). I Olofstorp uppskattas resandet till cirka 400 på- och avstigande vid hållplats Olofstorp Västra och till cirka 150 vid hållplats Olofstorp. Vid Stenared bedöms det dagliga resandet vara runt 50. Vid Södra Häcksjöbäcksvägen är motsvarande siffra runt 5-10 på- och avstigande. Vid resterande åtta hållplatser är reseunderlaget lågt och ligger runt 1-5 resande per dag.

I Olofstorp finns två busshållplatser. Busshållplatsen Olofstorp Västra vid korsningen med väg 190 där alla Blå express samt linje 536 stannar. Strax bredvid finns en pendelparkering som under 2021 kommer byggas ut med ytterligare cirka 150 parkeringsplatser. En ytterligare mindre pendelparkering finns i Olofstorp, vilken är belägen på västra sidan om väg 1937 närmast väg 190. Den andra busshållplatsen i Olofstorp är placerad utanför Bergums skola.

Längs sträckan finns nio busshållplatser, vars placeringar visas i figur 9.



Figur 9. Två busslinjer trafikerar väg 1937. I kartan finns busshållplatser längs sträckan utmärkta samt busslinjernas sträckning.

### Trafikolyckor 2010 – 2019

Längs sträckan mellan Solåsvägen och korsningen med 190 har det mellan åren 2010 och 2019 rapporterats in 41 personer som fått personskada i samband med en trafikolycka. Olyckorna är fördelade på 36 lindriga, fyra måttliga och en allvarlig olycka. Inga dödsolyckor har registrerats under tidsperioden. Olyckor under 2020 ingår inte i analysen på grund av att det dröjer innan de finns registrerade i databasen STRADA<sup>2</sup>. Dock har det noterats att en dödsolycka skett under våren 2020.

I snitt har det rapporterats 4,5 personskadade per år under tidsperioden 2010-2019. Variationerna är ganska stora år för år, men över tid har inga större förändringar skett. STRADA baseras på inrapporterat antal personskadade så ett visst bortfall finns, framför allt avseende de lindrigt personskadade. Tillbud eller olyckor som inte lett till någon personskada inkluderas inte. Förutom att sträckan analyserats som helhet har sträckan studerats uppdelad i tre delsträckor, vars gränsdragningar redogörs för i figur 10.

Olyckorna som lett till personskadade är spridda över sträckan men tre punkter längs sträckan visar på något högre utfall, varav alla tre kan kopplas till kurvor: kurva vid Stenared, kurva strax söder om Sävidsbovägen samt kurva strax söder om Södra Häcksjöbäcksvägen. Dessa tre punkter är markerade i figur 10 med en cirkel.

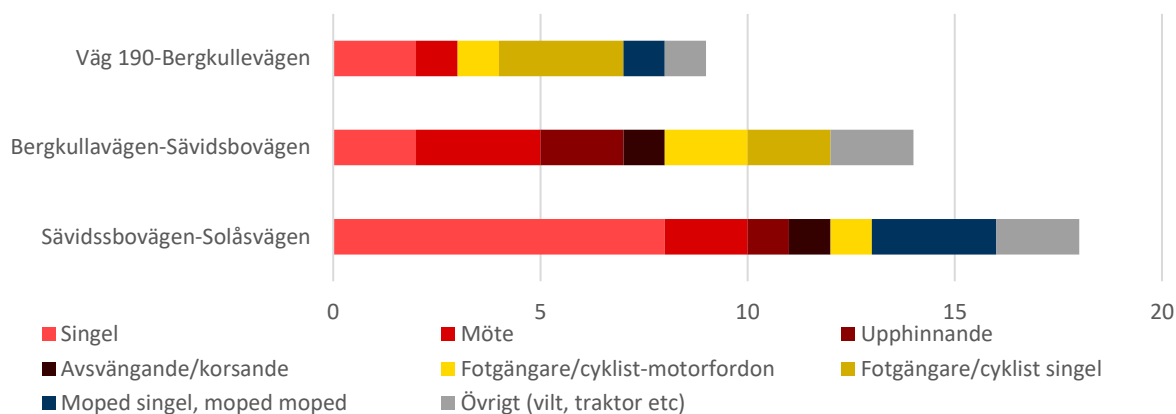
I Olofstorp tätort har nio olyckor registrerats. Relativt lågt antal och varierad form av trafikantkategori. En personskadad finns under denna tidsperiod rapporterad mellan en oskyddad trafikant och motorfordon.



Figur 10. Olyckor 2010-2019. Teckenförklaring: K=Korsande, S=Singel-motorfordon, M=Möte, U=upphinnande, A=avsvängande, GO=Gående singel, W2=Ålg, V0=övrigt. Cirklar visar platser med något högre utfall av skadade, som kan kopplas till snäv kurva med skymd sikt.

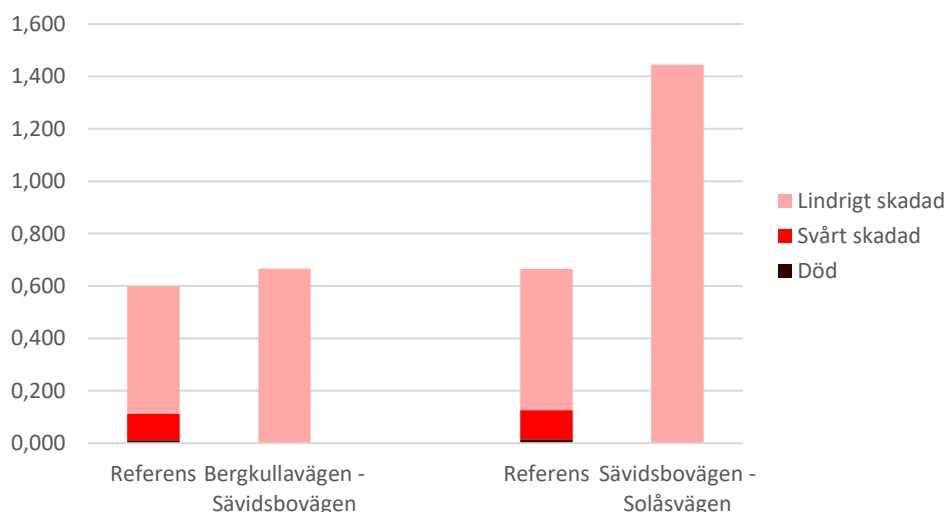
<sup>2</sup> STRADA: Swedish Traffic Accident Data Acquisition. Databas över personskadade i trafikolyckor registrerade av polis och/eller akutsjukvård.

Totalt sett över hela sträckan är singel- och mötesolyckor vanligast. På delsträckan mellan Sävidsbovägen och Solåsvägen återfinns flest singelolyckor och även en del mopedolyckor. Vid delsträckan mellan väg 190 – Bergkullevägen återfinns flest singelolyckor med fotgängare och cyklister. Längs delsträckan mellan Bergkullevägen och Sävidsbovägen är utfallet mer blandat. Fördelningen av olyckor under tidsperioden 2010-2019 visas i figur 11.



Figur 11. Antal olyckor uppdelat per olyckstyp och delsträckor, 2010-2019.

Olycksnivåerna på delsträckorna 2 och 3 kan jämföras med andra liknande vägar genom en så kallad TS-EVA-analys. Det som då tas i beaktande är vägtyp, flöde (årsmedel), vägbredd och hastighet. Vid denna jämförelse studeras det genomsnittliga antalet rapporterat skadade av polis. Denna analys inkluderar alltså endast polisrapporterade olyckor och den inkluderar inte vilt- och singelolyckor med fotgängare och cyklister. Som figur 12 nedan visar är utfallet på delsträcka 2 i nivå med vad som normalt rapporteras av polis på sträckor av motsvarande karaktär. Delsträcka 3 visar ett högre utfall av lindrigt skadade.

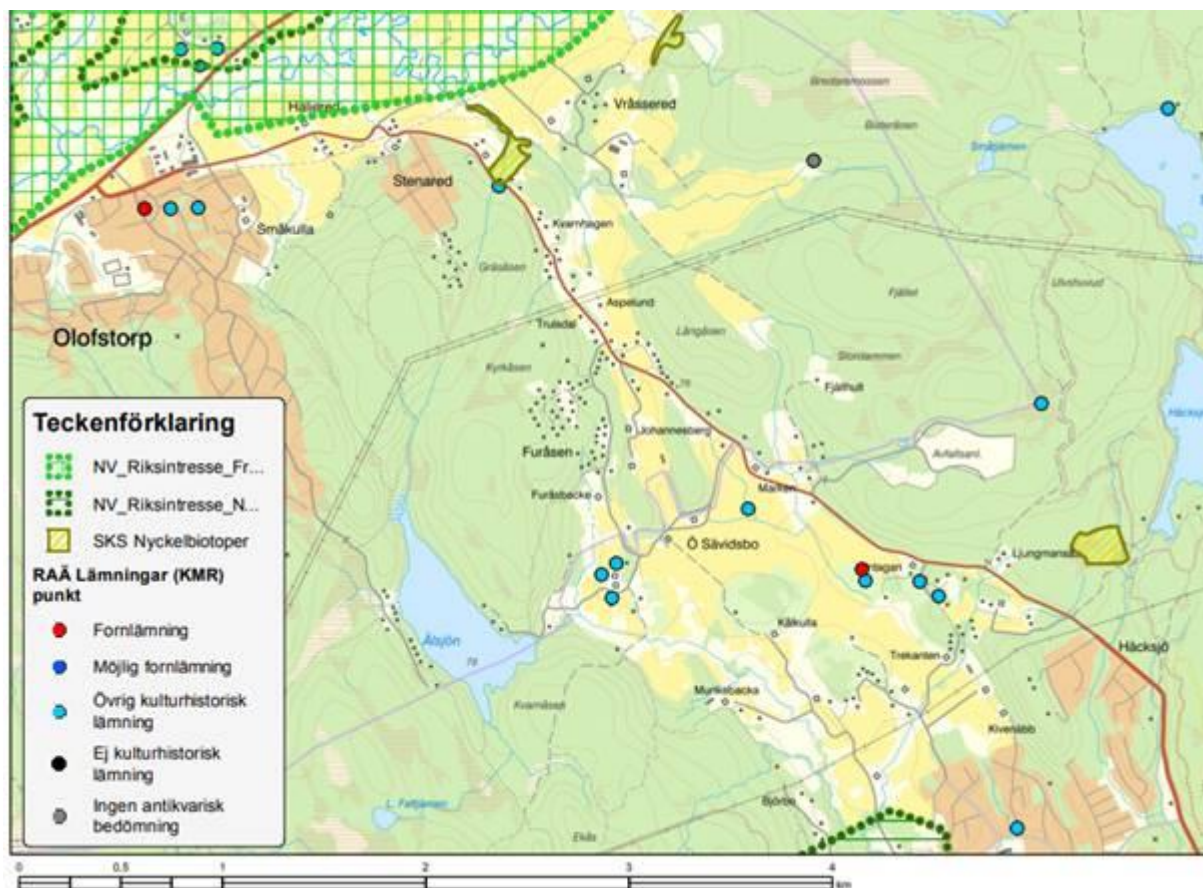


Figur 12. Antal personskadade rapporterat av polis, utfall delsträckor samt referensvärde från TS-EVA, 2010-2019.

### Natur- och kulturvärden längs väg 1937

Cirka 100 meter norr om väg 1937 mellan Olofstorp och Stenared finns ett område som är utmärkt både som riksintresse för friluftsliv och riksintresse för naturvård enligt kap 3 i Miljöbalken. I området närmast väg 1937 överlappar utmärkningarna varandra.

Öster om Stenared finns ett område utmärkt som nyckelbiotop för Alsumpskog och örtrika bäckdrag. Området sträcker sig från väg 1937 och öster ut längs en del av vattendraget. I höjd med området för nyckelbiotopen öster om Stenared finns ett minnesmärke utmärkt som övrig kulturhistorisk lämning i anslutning till väg 1937.



Figur 13. Natur- och kulturvärden länvs väg 1937. Kartutsnitt från Länsstyrelsens gemensamma databas.

### Kommande utveckling - faktorer som har betydelse för studien.

För sträckan Solåsvägen - Grankullevägen (cirka 1 200 meter), kommer Trafikverket tillsammans med Lerums kommun att bygga gång- och cykelväg med preliminär byggstart under 2020/2021. Gång- och cykelvägen ansluts mot befintlig gång- och cykelväg i Lerum.

En ny deponi planeras på fastighet Vrässared 4:6 utanför Stenared med anslutning mot väg 1937 cirka 300 meter nordväst om Sävidsbovägen. Verksamheten bedöms generera cirka 5 000 tunga fordon per år under en tjugoårsperiod. Det motsvarar en ökning med 20-25 tunga fordon/dygn (ÅDT) på väg 1937. I Stenkullen planeras för att öppna en ny återvinningscentral. Den kommer att avlasta återvinningscentralen vid Hultet och minska trafiken som den idag alstrar på väg 1937.

I Olofstorp finns idag två platser avsedda för pendelparkering – ”västra” närmast bussterminalen samt ”västra 2” närmast väg 190. Den ”västra” närmast bussterminalen planeras för en utbyggnad

under 2021 med cirka 150 platser. I samband med denna utbyggnad tas eventuellt några pendelparkeringsplatser bort som ligger enskilt närmast samhället (tillhörande "västra").

### **Krav (funktion, tekniska, ekonomiska, miljö, trafiksäkerhet med mera)**

Studien har ett antal regelverk och andra ramar att förhålla sig till:

- De transportpolitiska målen (Övergripande mål, Funktionsmål och Hänsynsmål)
- VGU – Vägar och gators utformning (Trafikverkets publikation 2020:029)
- Transportsystemet i samhällsplaneringen (Trafikverkets publikation 2013:121)
- Ekonomiskt rimliga

### **Mål för lösningar (eftersträvd kvalitet)**

Fokus för studien är de målformuleringar som diskuterades under dialogmötet/workshopen 4 september 2020. Följande målformuleringar har tagits fram:

- Förbättrad trafiksäkerhet och tillgänglighet för främst oskyddade trafikanter i Olofstorp
- Förbättrad trafiksäkerhet och tillgänglighet för främst oskyddade trafikanter på resterande del av sträckan
- Minskad klimatpåverkan
- Minskat buller

Ytterligare mål för åtgärdsvalsstudien är att nå en samsyn hos parterna om ansvar och befogenheter.

Åtgärderna som föreslås är av olika omfattning och presenteras som åtgärder möjliga på kort och lång sikt. Alla åtgärder ryms inte inom den budgetram som gäller för ÅVS:en, men kan bli aktuella i ett senare skede om annan finansiering finns att tillgå.

## [Pröva tänkbara lösningar]

### Tänkbara åtgärder

I nedanstående tabell presenteras samtliga identifierade problem samt föreslagna åtgärder, framtagna vid workshop samt vid efterföljande komplettering.

Tabellen presenterar kortfattat identifierade problem och åtgärder som studerats och bedömts samt det huvudsakliga steget enligt fyrstegsprincipen. Åtgärderna bedöms vidare, i tre nivåer, utifrån vilken relevans de har för uppfyllande av uppsatta mål. Åtgärdens ungefärliga kostnad uppskattas, som regel i intervall. Slutligen bedöms hur troligt åtgärden kan genomföras, följt av en bedömning om åtgärden ska gå vidare i hanteringen. Vid ett "Nej" motiveras detta mer utförligt under kommentarer.

Tabeller och åtgärder är indelade efter geografi och benämns: Olofstorp (A), Stenared inkl. sträckan Olofstorp – Stenared (B), sträckan Stenared – Sävidsbovägen (C) samt sträckan Sävidsbovägen – Solåsvägen (D). Generella åtgärder för sträckan är benämnda som (E).

Kostnader som anges är totalkostnad.

## A. Olofstorp

Nr.	Problem/brist/ behov som hanteras	Åtgärd som studerats och bedömts	Steg enligt fyrstegs- principen	Relevans måluppfyllelse enligt målen i Förstå situationen (Låg/Medel/Hög)	Uppskattad kostnad för åtgärd (inkl. planering), intervall. Anges när tillämpligt.	Bedömning genomför- barhet	Gå vidare Ja/Nej	Kommentar <i>Allmän kommentar samt motiv till bortsortering om Nej</i>
A1	Saknas gångväg från pendelparkeringen och österut (idag upptrampad stig)	Anlägg gångväg längs väg 1937 mellan pendelparkeringen och gångbanan längs med fastighet Olofstorp 4:11	3	Hög	200 - 240 tkr	Hög	Ja	
A2	Otydlighet i korsningen mellan väg 1937 och Bergums Prästgårdsväg	Reglera Bergums Prästgårdsväg med väjningsplikt mot väg 1937	2	Medel	10 tkr	Hög	Ja	
A3		Gångpassage över Bergums Prästgårdsväg	3	Hög	20 tkr	Hög	Ja	Vägen är enskild.
A4	Saknas passage och gångväg Bergums Prästgård – busshållplats Olofstorps Västra	GC-väg och tillhörande passage (som binder samman Sverigled med busshållplats Olofstorp Västra)	2-3		1 000 – 1 500 tkr	Hög	Ja	
A5	Bristfälliga gångbanor	Del av befintlig gångbana norr om väg 1937 rustas upp	3	Hög	250 – 400 tkr	Hög	Ja	
A6		Del av befintlig gångbana söder om väg 1937 rustas upp	3	Medel		Hög	Ja	
A7		Gångbana vid parkeringsficka breddas	3	Hög		Hög	Ja	Åtgärd aktuell om befintlig gångbana < 2 m.
A8	Bristfälliga/ avsaknad av passager i centrala Olofstorp (från fastighet Olofstorp 4:11 och österut)	Korsning väg 1937 – Olofstorps skolväg förtydligas med kantsten och en gångpassage anordnas	3	Hög	15 tkr	Hög	Ja	
A9		Rusta upp och tillgänglighets- anpassa gångpassage vid busshållplats Olofstorp	2-3	Hög	30 tkr	Hög	Ja	
A10		Rusta upp, tillgänglighets- anpassa och hastighetssäkra gång- och cykelpassage öster om busshållplats Olofstorp	3	Hög	50-80 tkr	Hög	Ja	

Nr.	Problem/brist/ behov som hanteras	Åtgärd som studerats och bedömts	Steg enligt fyrstegs- principen	Relevans måluppfyllelse enligt målen i Förstå situationen (Låg/Medel/Hög)	Uppskattad kostnad för åtgärd (inkl. planering), intervall. Anges när tillämpligt.	Bedömning genomför- barhet	Gå vidare Ja/Nej	Kommentar <i>Allmän kommentar samt motiv till bortsortering om Nej</i>
A11	Fortsättning:	Gångpassage över lokalgata anordnas (andra sida om skola)	2-3	Hög	20 kr	Hög	Ja	Göteborg Stad ansvarig.
A12	Bristfälliga/ avsaknad av passager i centrala Olofstorp (från fastighet Olofstorp 4:11 och österut)	Anordna hastighetsdämpad passage vid Småkullavägen, inkl gångväg till skola.	3	Hög	150 – 230 tkr	Medel	Ja	Ev intrång vid förskola. Ev behov att stänga några parkeringsplatser vid skola för ökad trafiksäkerhet.
A13		Reglera GC-passage vid skolan med trafikljus	2	Låg			Nej	Förväntas få dålig efterlevnad då gående ej inväntar grönt.
A14		Anordna övergångställen	2	Låg			Nej	Passager ordnas. Se åtgärd A3-A4, A8-A12.
A15	In- och utfarter nära gångbana där bilar korsar över gångbana skapar osäkerhet	Avgränsad in- och utfart från fastigheten 4:11 anordnas	2	Medel	30 – 70 tkr	Medel	Ja	Sker i dialog med berörda fastighetsägare.
A16		4 parkeringsplatser längs fastighet Olofstorp 3:44 stängs	2	Hög		Medel	Ja	Sker i dialog med berörda fastighetsägare.
A17		Avgränsad in- och utfart från fastigheten 3:15 anordnas	2	Medel		Medel	Ja	Sker i dialog med berörda fastighetsägare.
A18	Busshållplatserna vid skolan är bristfälliga avseende tillgänglighet	Rusta upp och tillgänglighetsanpassa busshållplats Olofstorp	3	Medel	200 – 270 tkr	Hög	Ja	
A19	Saknas upplysning för trafikanter om skola	Varningsskylt	2	Låg	15 tkr	Hög	Ja	
A20		Se över utformningen av entré till skolan vid gc-passage.	2-3	Låg			Nej	Låg måluppfyllelse.
A21	Många tunga transporter genom Olofstorp	Stäng Olofstorp för tung trafik	1	Medel			Nej	Får inte hindra allmän trafik på allmän väg.
A22		Bygg om Olofstorpsvägen i Olofstorp till BK1 för avlastning	-	Medel			Nej	Kräver vidare utredning. Inte inom ÅVS:ens avgränsning.
A23	Stor trafikmängd på väg 1937 genom samhället	Kampanj för att få fler att cykla eller åka kollektivt	1	Medel	Hanteras senare	Medel	Ja	Göteborgs Stad ansvarig, i dialog med Västtrafik.
A24	Höga hastigheter genom Olofstorp	Sänk till skarp 30 km/t Olofs- torps skolväg – Småkullavägen, inkl. hastighetspåminnare	2	Medel	40 – 50 tkr	Hög	Ja	
A25		Hastighetssäkra gång- och cykelpassager	2	Hög			-	Se ex åtgärd A10.

### Förtydligande av åtgärdsförslag i västra Olofstorp (A), A1 – A4 samt A12

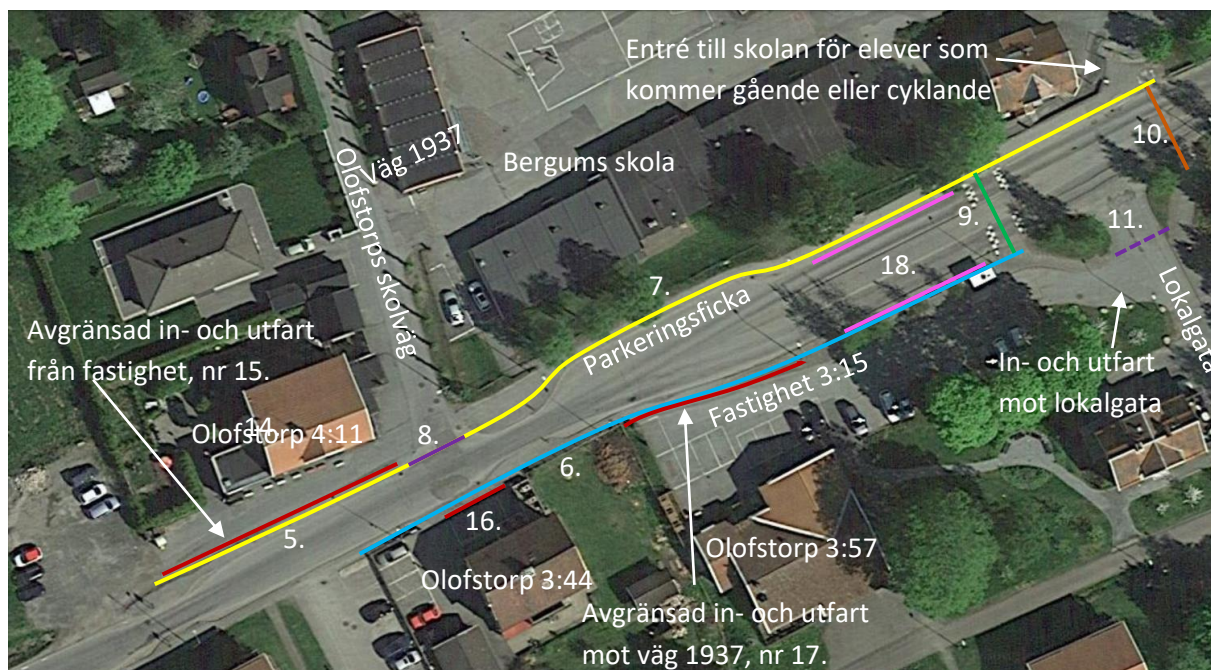


Figur 14. Åtgärdsförslag i Olofstorp

Anlägg en gångväg längs väg 1937 mellan pendelparkeringen och gångbanan längs med fastigheten Olofstorp 4:11, enligt VGU (A1). Reglera Bergums Prästgårdsväg med väjningsplikt mot väg 1937 (A2) samt anordna en gångpassage över Bergums Prästgårdsväg (A3). Anlägg GC-väg mellan Sverigeleden – busshållplats Olofstorp Västra via Bergums prästgårdsväg, inklusive hastighetsdämpande passage över väg 1937 (A4).

Anlägg gångväg vid Småkullavägen mellan GC-bana Sverigeleden och skolan, inklusive passage (A12).

## Förtydligande av åtgärdsförslag i centrala Olofstorp (A)



Figur 15. Visar åtgärdsförslag i centrala Olofstorp

Befintlig gångbana norr om väg 1937 rustas upp och utformas enligt VGU, där bredd, lutning och beläggning ses över (A5, gul). Gångbanans avgränsning mot fastigheten Olofstorp 4:11 förtydligas, i form av anläggande av kantsten eller avvikande ytskikt, staket eller liknande. Likaså upprustas och utformas den befintliga gångbanan på södra sidan (A6, blå).

Längs med väg 1937 utanför skolan finns en parkeringsficka. Om gångbanan längs med fickan är smalare än 2 meter och behöver breddas föreslås att parkeringsfickan slopas eller smalnas av för att nyttjas till breddning av gångbana (A7, gul).

Korsningen mellan väg 1937 och Olofstorps skolväg förtydligas genom att kantsten sätts och att en gångpassage anordnas (A8). Gångpassage vid busshållplatsen Olofstorp rustas upp och tillgänglighetsanpassas (A9). Gång- och cykelpassage öster om busshållplats Olofstorp rustas upp och tillgänglighetsanpassas samt hastighetssäkras (A10). Vid lokalgata på västra södras sidan anordnas en gångpassage för att binda samman gångbana och överfart till skola (A11).

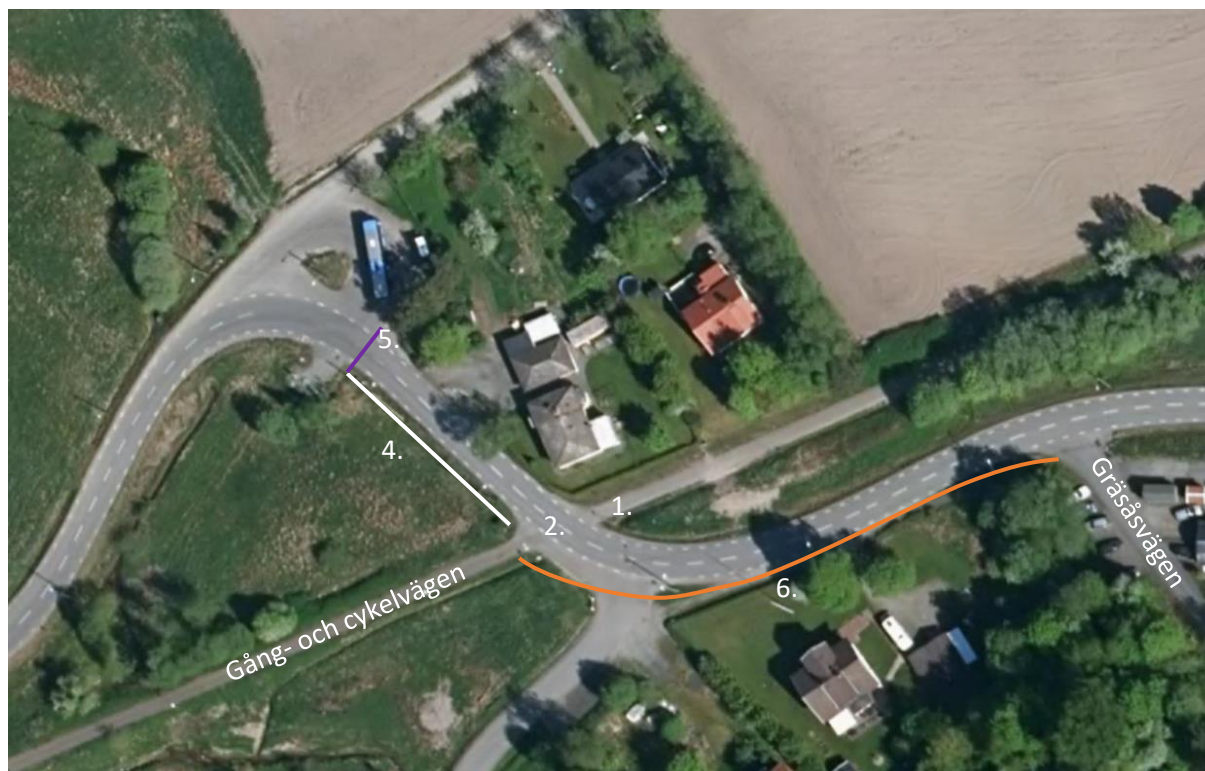
Vid fastighet 4:11 anordnas en avgränsad in- och utfart från fastigheten, parkering bör anordnas så att backning ut i väg 1937 kan undvikas (A15, röd). På södra sidan stängs fyra parkeringsplatser längs fastighet Olofstorp 3:44 för att undvika att bilar backar ut i väg 1937 över gångbanan (A16, röd). In- och utfart från parkeringsytan väster om busshållplatsen, vid fastighet Olofstorp 3:15, föreslås begränsas. Parkeringsplatserna anordnas så att backning över gångbanan undviks (åtgärd A17, röd). Rusta upp och tillgänglighetsanpassa busshållplatsen Olofstorp enligt VGU (A18, rosa).

## B. Stenared, inklusive sträckan Olofstorp - Stenared

Nr.	Problem/brist/ behov som hanteras	Åtgärd som studerats och bedömts	Steg enligt fyrstegs- principen	Relevans måluppfyllelse enligt målen i Förstå situationen (Låg/Medel/Hög)	Uppskattad kostnad för åtgärd (inkl. planering), intervall. Anges när tillämpligt.	Bedömning genomförbarhet	Gå vidare Ja/Nej	Kommentar <i>Allmän kommentar samt motiv till bortsortering om Nej</i>
B1	Bristfällig cykelpassage för Sverigeleden med avseende på sikt och hastighetssäkring	Hastighetsdämpande åtgärd för att sänka hastigheten på cyklister som kommer från öster där sikten är skymd	2	Medel	10 tkr	Medel	Ja	Göteborgs Stad ansvarig.
B2		Hastighetssäkrad GC-passage	2-3	Hög	80 – 140 tkr	Hög	Ja	
B3		ITS-system för att uppmärksamma fordonstrafiken på personer som ska passera vägen	2	Medel	40 – 50 tkr Kostnad omfattar ej strömförsörjning	Medel	Ja	
B4	Bristande möjlighet till sig till busshållplats, avseende trafiksäkerhet och tillgänglighet	Anlägg gångväg längs väg 1937 mellan busshållplatsen och befintlig gång- och cykelväg ”Sverigeleden”	3-4	Hög	150 – 200 tkr	Hög	Ja	
B5		Ny hastighetssäkrad gångpassage över väg 1937	2-3	Hög	140 – 270 tkr	Hög	Ja	Åtgärd B3 inkluderas även till denna passage.
B6		Anlägg GC-väg mellan Gräsåsvägen och befintlig gång- och cykelväg ”Sverigeleden”	3	Hög	400 – 700 tkr	Hög	Ja	
B7	Skarp kurva vid Stenareds hållplats	Räta ut kurvor	3	Låg			Nej	Ryms inte inom ÅVS:ens finansiering.
B8	Busshållplats vid Stenared är inte tillgänglighetsanpassad	Rusta upp och tillgänglighetsanpassa busshållplatsen Stenared	3	Hög			Nej	Kräver större yta för busshållplatsen. Åtgärd B9 bedöms vara lämpligare.
B9	Vändslingan för buss i Stenared är för liten	Flytta busshållplats och vändslinga till vägens södra sida (innerkurvan).	3	Hög	1 600 – 2 600 tkr	Medel	Ja	Kräver privat markåtkomst. Ev. anläggs mindre pendelparkering om vidare utredning visar på behov och att ytan räcker till.

Nr.	Problem/brist/ behov som hanteras	Åtgärd som studerats och bedömts	Steg enligt fyrstegs- principen	Relevans måluppfyllelse enligt målen i Förstå situationen (Låg/Medel/Hög)	Uppskattad kostnad för åtgärd (inkl. planering), intervall. Anges när tillämpligt.	Bedömning genomförbarhet	Gå vidare Ja/Nej	Kommentar <i>Allmän kommentar samt motiv till bortsortering om Nej</i>
B10	Stor trafikmängd förbi Stenared medför trafiksäkerhetsproblem	Kampanj för att få fler att gå och cykla	1		Hanteras senare	Medel	Ja	Göteborgs Stad ansvarig, i dialog med Västtrafik.
B11	Höga hastigheter på sträckan mellan Olofstorp och Stenared	Höj hastighetsgräns	2				Nej	Sträckan är för kort för kontinuerlig hastighets- reglering.
B12		Hastighetsdämpande åtgärder	3				Nej	Förbättrar säkerheten framförallt för fordonstrafik. Huvudfokus för denna ÅVS är framförallt oskyddade trafikanter. Kostnaden blir för stor i förhållande till måluppfyllelsen.

## Förtydligande av åtgärdsförslag i Stenared (B)



Figur 16. Figuren visar åtgärdsförslag B1-B6.

Hastighetsdämpande åtgärd för att sänka hastigheten på cyklister som kommer från öster där sikten är skymd (B1). Anlägg hastighetssäkrad GC-passage (B2).

Anlägg gångväg längs väg 1937 mellan busshållplatsen och befintlig gång- och cykelväg "Sverigeleden" (B4). Ny hastighetssäkrad gångpassage över väg 1937 (B5). Anlägg GC-väg mellan Gräsåsvägen och befintlig gång- och cykelväg "Sverigeleden" (B6).

(Åtgärderna B4 och B5 föreslås även i ÅVS stråk 8 (väg 190)).

## C. Sträckan Stenared - Sävidsbovägen

Nr.	Problem/brist/ behov som hanteras	Åtgärd som studerats och bedömts	Steg enligt fyrstegs- principen	Relevans måluppfyllelse enligt målen i Förstå situationen (Låg/Medel/Hög)	Uppskattad kostnad för åtgärd (inkl. planering), intervall. Anges när tillämpligt.	Bedömning genomförbarhet	Gå vidare Ja/Nej	Kommentar <i>Allmän kommentar samt motiv till bortsortering om Nej</i>
C1	Bristande trafiksäkerhet och tillgänglighet för oskyddade trafikanter (Stenared – Sävidsbovägen)	Anlägg GC-väg Stenared - Sävidsbovägen	4	Hög			Nej	Ryms inte inom ÅVS:ens finansiering.
C2	Dålig sikt för bussar som kör ut från busshållplatsen Marken norra i riktning mot Olofstorp	Flytta läget för busshållplatsen Marken norra i längsled för att förbättra siktförhållanden. Anlägg gångbana fram till hållplatsläget.	3	Medel	80 – 110 tkr	Medel	Ja	

Figur 17. Bild över sträckan Stenared – Sävidsbovägen



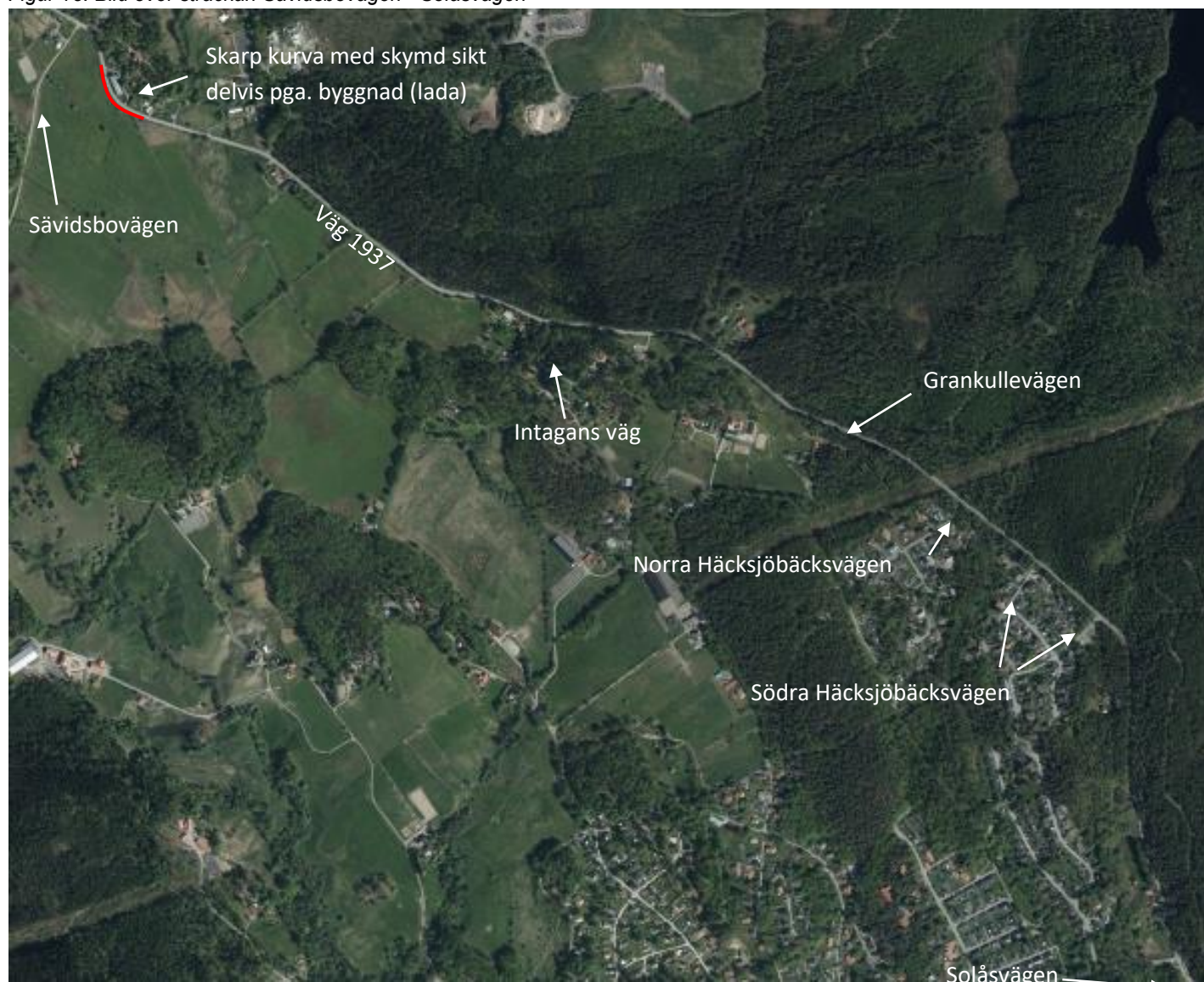
## D. Sträckan Sävidsbovägen - Solåsvägen

Nr.	Problem/brist/ behov som hanteras	Åtgärd som studerats och bedömts	Steg enligt fyrstegs- principen	Relevans måluppfyllelse enligt målen i Förstå situationen (Låg/Medel/Hög)	Uppskattad kostnad för åtgärd (inkl. planering), intervall. Anges när tillämpligt.	Bedömning genomförbarhet	Gå vidare Ja/Nej	Kommentar <i>Allmän kommentar samt motiv till bortsortering om Nej</i>
D1	Bristande trafiksäkerhet och tillgänglighet för oskyddade trafikanter (Sävidsbovägen – Grankullevägen)	GC-väg mellan Grankullevägen och Intagans väg	4	Hög	5 000 – 8 000 tkr  Kostnaden innebär att GC-vägen placeras utanför vägen.	Medel	Ja	Saknas finansiering för hela sträckan Sävidsbovägen - Grankullevägen (4 km). Föreslagen åtgärd utgör en delsträcka (0,8 km). Naturlig förlängning av planerad utbyggnad. Relativt stort upptagningsområde.
D2		Upprustning hållplatser längs ny GC-bana		Hög	1600 – 2000 tkr	Medel	Ja	Fyra hållplatslägen, sker i dialog med Västtrafik. Även översyn av placering.
D3	Skymd sikt i kurva längs väg 1937 pga. byggnad (lada) sydost om korsningen med Sävidsbovägen	Anlägg gångbana på sträckan förbi ladan	3	Medel			Nej	Behöver ligga på västra sidan om vägen och kräver då även 1-2 passager över 1937. Litet upptagningsområde.
D4		Räta ut kurva	3	Medel			Nej	Förbättrar säkerheten framförallt för fordonstrafik. Huvudfokus för denna ÅVS är framförallt oskyddade trafikanter. Kostnaden blir för stor i förhållande till måluppfyllelsen.
D5		Överväga att stänga en av fastighetens in- och utfarter	3	Låg			Nej	Behöver diskuteras med fastighetsägaren. Bedöms inte bidra till måluppfyllelsen.

Nr.	Problem/brist/ behov som hanteras	Åtgärd som studerats och bedömts	Steg enligt fyrstegs- principen	Relevans måluppfyllelse enligt målen i Förstå situationen (Låg/Medel/Hög)	Uppskattad kostnad för åtgärd (inkl. planering), intervall. Anges när tillämpligt.	Bedömning genomförbarhet	Gå vidare Ja/Nej	Kommentar <i>Allmän kommentar samt motiv till bortsortering om Nej</i>
D6	Skymd sikt vid utfart från Södra Häcksjöbäcksvägen	Siktröja i korsningen	2	Låg			Nej	Kommer sannolikt att förbättras i samband med anläggande av GC-väg fram till Grankullevägen.
D7	Hultets väg med bland annat målpunkt ÅVC och deponi Hultet lutar för mycket i anslutning till väg 1937	Förläng vilplanet i anslutning till korsningen	3	Låg			Nej	Förbättrar säkerheten framförallt för fordonstrafik. Huvudfokus för denna ÅVS är framförallt oskyddade trafikanter. Kostnaden blir för stor i förhållande till måluppfyllelsen.
D8	Cyklister kommer i hög fart förbi utfarten från ÅVC och deponin Hultet (korsningen med Hultets väg)	Kortare GC-väg förbi Hultet	4	Medel			Nej	Litet upptagningsområde, ej prioriterad.
D9	Det saknas säkra passager oskyddade trafikanter samt för häst och ryttare	Gångpassager Södra Häcksjöbäcksvägen och Grankullevägen	3	Hög	500-800 tkr	Medel	Ja	Syfte att nå målpunkter på östra sidan av vägen (cykelbana anläggs på västra sidan).  Avser passage med mittrefug och förutsätter att vägen breddas.
D10		Passage för ryttare och häst anläggs cirka 100 meter öster om Intagans väg	2	Medel			Nej	Passager på 70-väg ska göras i begränsad omfattning. Upptrampad ridväg är ej en markerad ridväg.

Nr.	Problem/brist/ behov som hanteras	Åtgärd som studerats och bedömts	Steg enligt fyrstegs- principen	Relevans måluppfyllelse enligt målen i Förstå situationen (Låg/Medel/Hög)	Uppskattad kostnad för åtgärd (inkl. planering), intervall. Anges när tillämpligt.	Bedömning genomförbarhet	Gå vidare Ja/Nej	Kommentar <i>Allmän kommentar samt motiv till bortsortering om Nej</i>
D11		Vägmärke som varnar för ridande i anslutning till plats där ridande korsar väg 1937, cirka 100 m öster om Intagans väg	3	Medel	15 tkr	Hög	Ja	
D12	Skarp kurva sydost om Södra Häcksjöbäcksvägen	Siktröja	2	Låg			Nej	Sikt förbättras i samband med planerad GC-väg Lerum – Grankullevägen.
D13		Räta ut utfart från Södra Häcksjöbäcksvägen för bättre svängradie för kollektivtrafiken	2-3	Låg			Nej	Utfart löses i samband med planerad GC-väg Lerum – Grankullevägen.
D14		Räta ut kurva	3	Låg			Nej	Planerad GC-väg Lerum – Grankullevägen löser behov för oskyddade trafikanter.

Figur 18. Bild över sträckan Sävidsbovägen - Solåsvägen



## E. Generellt för sträckan mellan Olofstorp och Solåsvägen

Nr.	Problem/brist/ behov som hanteras	Åtgärd som studerats och bedömts	Steg enligt fyrstegs- principen	Relevans måluppfyllelse enligt målen i Förstå situationen (Låg/Medel/Hög)	Uppskattad kostnad för åtgärd (inkl. planering), intervall. Anges när tillämpligt.	Bedömning genomförbarhet	Gå vidare Ja/Nej	Kommentar <i>Allmän kommentar samt motiv till bortsortering om Nej</i>
Åtgärd E1 till E10 avser främst förbättringar för oskyddade trafikanter								
E1	Bristande trafiksäkerhet och tillgänglighet för oskyddade trafikanter (Stenared - Grankullevägen)	Anlägga gc-väg mellan Stenared och Grankullevägen	4	Hög			Ja, delvis	Delvis utbyggnad mellan Grankullevägen – Intagans väg, åtgärd D1. Hela sträckan ryms inte inom tillgänglig finans.
E2	Bristfällig kollektivtrafik för arbets- och skolpendling. Linje 536 har få turer.	Utöka antalet turer för linje 536	1	Medel			Nej	Resandeunderlaget för lågt för att motivera ökning av antalet turer. När/om förutsättningar ändras görs ny bedömning.
E3	Svårt att ta sig till busshållplatser på sträckan mellan Olofstorp och Lerum	Anlägg gångvägar alt. gång- och cykelväg	2-3	Medel			Ja, delvis	Olofstorp (bl.a. Å4), Stenared (B4 och B6) och Marken (C2) samt GC-bana Grankullevägen – Intagans väg (åtgärd D1).
E4		Anlägg vägrenar		Medel			Nej	Bedöms som mindre effektiv åtgärd än att anlägga gc-väg. Kan leda till högre hastigheter.
E5	Bristande standard busshållplatser Olofstorp - Lerum	Upprustning hållplatser	3	Medel			Ja, delvis	Se åtgärd A18 och D2.
E6	Höga hastigheter i förhållande till vägens standard	Sänk hastighet till 60 eller 50 km/t	2	Medel			Nej	Dock eventuellt aktuell för framtida hastighetsöversyn.
E7	Belysning saknas mellan Gråshultsgården och Norra Häcksjöbäcksvägen	Bygga ut belysning där det saknas, ca 3,3 km	3	Medel			Nej	Uppfyller inte kriterier för när belysning prioriteras.

Nr.	Problem/brist/ behov som hanteras	Åtgärd som studerats och bedömts	Steg enligt fyrstegs- principen	Relevans måluppfyllelse enligt målen i Förstå situationen (Låg/Medel/Hög)	Uppskattad kostnad för åtgärd (inkl. planering), intervall. Anges när tillämpligt.	Bedömning genomförbarhet	Gå vidare Ja/Nej	Kommentar <i>Allmän kommentar samt motiv till bortsortering om Nej</i>
E8	Kollektivtrafikens zongränser medför att vissa Lerumsbor startar resa i Olofstorp, vilket medför ökad trafik på väg 1937	Ändrade zongränser	1	Låg			Nej	Utanför Trafikverkets ansvar. Nya zoner från 4 nov 2020 – baseras efter kommungräns.
E9	Planerade deponin ger ökad tung trafik på väg 1937	-	-				Nej	Hanteras inom tillståndsansökan enligt miljöbalken kapitel 9.
E10	Trafikanter beteende	-	1				Nej	Utanför ÅVS:ens avgränsning.
Åtgärd E11 till E20. Bedöms inte uppfylla ÅVS:ens måluppfyllnad i tillräckligt hög grad och/eller ryms inte inom ÅVS:ens finansiering. Kräver vidare utredning.								
E11	Skymd sikt pga. berg i dagen, vegetation samt vägens geometri	Bergschakt	3	Låg			Nej	Se motivering ovan.
E12		Siktröjning	2	Låg			Nej	
E13		Bygga om delar av väg till godtagbar standard	4	Medel			Nej	
E14	Oeftergivliga stolpar för belysning på de belysta delarna av vägen	Ersätt oeftergivliga belysningsstolpar med nya eftergivliga	3	Låg			Nej	
E15	In- och utfarter – ger fordon som ska på- och av väg 1937. Vissa har även bristande standard.	Stäng eller slå samman vissa in- och utfarter	3	Låg			Nej	
E16		Höjjusteringar och siktåtgärder	3	Medel			Nej	
E17	Tung trafik skär i kurvorna (speciellt med släp)	Bredda vägen i kurvor	3	Låg			Nej	
E18	Hindra omkörning	Heldragen mittlinje	2	Låg			Nej	
E19	Vägen saknar räffling	Räffling	2	Låg			Nej	
E20	Berg och andra oeftergivliga föremål inom säkerhetszonen	Inventera, ta bort ex oeftergivliga föremål	3	Låg			Nej	Se motivering ovan
E21	Lantbrevbärare och sopbilar stannar i vägen	Samla brevlådor /sopkärl i grupper	3	Låg			Nej	

## Paketeringsförslag

Paket 1 omfattar åtgärder som förbättrar förutsättningarna för oskyddade trafikanter att röra sig inom Olofstorp i anslutning till väg 1937. Åtgärderna omfattar ny GC-bana mellan Sverigeleden och busshållplats Västra (via Bergums Prästgårdsväg) och ny gångbana mellan pendelparkeringen och centrala Olofstorp. Vidare omfattar paketet åtgärder i centrala Olofstorp såsom upprustning av gångbanor, fler och upprustade gångpassager samt en upprustning och tillgänglighetsanpassning av busshållplats Olofstorp. I östra delen av Olofstorp anläggs en hastighetssäkrad passage mellan Småkullavägen och skolan. Sträckan genom centrala Olofstorp med rekommenderad hastighet på 30 km/t justeras till skarp 30 km/h, och förlängs i den östra delen till att gälla från Småkullavägen.

Paket 2 omfattar åtgärder för att förbättra för kollektivtrafiken och förutsättningarna för resande med kollektivtrafiken att nå busshållplatsen Stenared och Marken norra samt bättre förutsättningar för gående- och cyklister. Paket 2 finns i två varianter. Gemensamt för båda paketen är en ny gång- och cykelväg mellan bostadsområdet Stenared och befintlig gång- och cykelväg (Sverigeleden), hastighetsdämpande åtgärd på den befintliga gång- och cykelpassagen och att ett hållplatsläge på busshållplatsen Marken norra flyttas. Paketet 2.1 omfattar också åtgärder som förbättrar förutsättningar för att nå det befintliga hållplatsläget Stenared i form av en ny gångbana och gångpassage över väg 1937. Paketet 2.2 innebär att busshållplatsen och hållplatsläget Stenared flyttas till vägens södra sida (innerkurva).

Paket 3 omfattar åtgärder som förbättrar förutsättningarna för oskyddade trafikanter att röra sig längs delar av vägen samt att korsas den. Åtgärderna omfattar en ny gång- och cykelväg mellan Grankullevägen och Intagans väg, upprustning av hållplatser längs ny GC-bana, två gångpassager samt en upplysning om korsande ridväg.

Kostnader som anges är totalkostnad. För paket 1 och 2 beräknas det även tillkomma en kostnad för ställningstagande på 1 000 tkr styck.

Paket	Ingående lösningar	Kostnad och finansiering	Kommentar
1	Ny gångväg (A1) Väjningsplikt Bergums prästgårdsväg (A2) Passage Bergums prästgårdsväg (A3) GC-väg och passage Bergums Prästgårdsväg – busshållplats Olofstorp Västra (A4) Upprustning gångbanor (A5-A7) Upprustning gångpassager (A8-A10) Gångpassage lokalgata anordnas (A11) Gångväg och passage Småkullavägen – Bergums skola (A12) Avgränsning in- och utfarter (A15-A17) Upprustning och tillgänglighetsanpassning busshållplats (A18) Varningsskylt (A19) Kampanj (A23) Hastighet 30 km/t (A24)	Mindre vägnätspotten (A1-A10, A12, A15-A17, A19, A24): 2 800 – 3 700 tkr  Kollektivtrafikpotten (A18): 190 – 270 tkr Göteborgs Stad (A11 och A23): 20 tkr	Åtgärder inom Olofstorp. För åtgärd A11 och A23 ansvarar Göteborgs Stad för genomförande. För övriga åtgärder ansvarar Trafikverket för genomförandet.  För mindre vägnätspotten är 1 000 tkr tillagd för beräknad kostnad av ställningstagande.
2.1	Hastighetsdämpning vid GC-bana/passage (B1) Hastighetssäkrade GC-passager (B2, B5) ITS-system (B3) Ny gångväg (B4) Ny GC-väg (B6) Kampanj (B10) Flytt busshållplats inkl. gångväg (C2)	Mindre vägnätspotten (B2 – B6): 1 800 – 2 300 tkr Kollektivtrafikpotten (C2): 80-110 tkr Göteborgs Stad (B1 och B10): 10 tkr + kampanjkostnad	Åtgärder i Göteborgs kommun, utöver Olofstorp. För åtgärd B1 och B10 ansvarar Göteborgs Stad för genomförande. För övriga åtgärder ansvarar Trafikverket för genomförandet. För mindre vägnätspotten är 1 000 tkr tillagd för beräknad kostnad av ställningstagande.
2.2	Hastighetsdämpning vid GC-bana/passage (B1) Hastighetssäkrad GC-passage (B2) ITS-system (B3) Ny GC-väg (B6) Flytt busshållplats och vändslinga (B9) Kampanj (B10) Flytt busshållplats inkl. ny gångväg (C2)	Mindre vägnätspotten (B2,B3,B6) 1 500-1 900 tkr Kollektivtrafikpotten (B9 och C2) 1 700 – 2 700 tkr Göteborgs Stad (B1 och B10) 10 tkr + kampanjkostnad	Åtgärder i Göteborgs kommun, utöver Olofstorp. För åtgärd B1 och B10 ansvarar Göteborgs Stad för genomförande. För övriga åtgärder ansvarar Trafikverket för genomförandet. För mindre vägnätspotten är 1 000 tkr tillagd för beräknad kostnad av ställningstagande. Ej tagit höjd för eventuell vägplan.
3	GC-väg (D1) Upprustning hållplatser längs ny GC-bana (D2) Gångpassage (D9) Vägmärke (D11)	Mindre vägnätspotten (D1, D9, D11) 5 500 – 8 800 tkr Kollektivtrafikpotten (D2) 1 600 – 2 000 tkr	Åtgärder i Lerums kommun där Trafikverket ansvarar för genomförandet.

## [Effektbedömning]

## Potentiella effekter och konsekvenser

Lösning / Paket	Samhällsekonomi	Fördelning	Transportpolitisk	Gå vidare
	Nytto-kostnadsbedömning. Beskrivning av största nyttorna/effekterna (+/-) samt bedömning av hur de förhåller sig till kostnaden.	Hur fördelar sig nyttorna på olika grupper i samhället? Ta upp de fördelningar där stora skillnader kan uppstå.	Ta upp de mest betydande bidragen (+/-) till uppfyllande av de transportpolitiska målen (huvudmål, funktionsmål, hänsynsmålen).	Ja/Nej
1	<p>Åtgärderna förbättrar förutsättningarna för att gå, cykla och åka kollektivt som följd av tydligare gångvägar, koppling för cykel, säkrare passager över vägen och upprustad busshållplats. Åtgärderna bedöms bidra till en ökad trafiksäkerhet och trygghet för oskyddade trafikanter samt minskad barriäreffekt i de centrala delarna av Olofstorp.</p> <p><i>Kostnadsbedömning</i> Nyttorna/effekterna bedöms väl motsvara kostnaderna för åtgärderna.</p>	<p>Lösningar gynnar framför allt de oskyddade trafikanterna, dvs gående och cyklister, samt resenärer med kollektivtrafiken.</p> <p>Åtgärderna bedöms gynna barn, unga och gamla i något högre grad.</p>	<p><i>Funktionsmålet:</i></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>Förbättrad tillgänglighet för oskyddade trafikanter, gående och cyklister, samt resenärer med kollektivtrafiken.</li> </ul> <p><i>Hänsynsmålet:</i></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>Förbättrad trafiksäkerhet och trygghet för oskyddade trafikanter.</li> <li>Förbättrad möjlighet att gå och cykla (folkhälsa).</li> <li>Något minskad buller- och klimatpåverkan när fler väljer att gå, cykla och åka kollektivt.</li> </ul>	Ja
2.1 / 2.2	<p>Åtgärderna förbättrar förutsättningarna för att gå, cykla och åka kollektivt som följd av ny gångväg och gång- och cykelväg samt hastighetssäkrade passager över vägen. Åtgärderna bedöms bidra till en ökad trafiksäkerhet och trygghet för oskyddade trafikanter samt minskad barriäreffekt i Stenared.</p> <p><i>Kostnadsbedömning</i> Både kostnaden och nyttan/effekten av B2 är högre än för B1. Bedömningen är att förhållandet är likvärdigt. Nyttorna/effekterna av både B1 och B2 bedöms motsvara kostnaderna för åtgärderna.</p>	<p>Lösningar gynnar framför allt de oskyddade trafikanterna, dvs gående och cyklister, samt resenärer med kollektivtrafiken.</p>	<p><i>Funktionsmålet:</i></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>Förbättrad tillgänglighet för oskyddade trafikanter, gående och cyklister, samt resenärer med kollektivtrafiken.</li> </ul> <p><i>Hänsynsmålet:</i></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>Förbättrad trafiksäkerhet och trygghet för oskyddade trafikanter.</li> <li>Förbättrad möjlighet att gå och cykla (folkhälsa).</li> <li>Något minskad buller- och klimatpåverkan när fler väljer att gå, cykla och åka kollektivt.</li> </ul>	Ja
3	<p>Åtgärderna förbättrar förutsättningarna för att gå, cykla och åka kollektivt som följd av ny gång- och cykelväg samt passager över vägen som underlättar för att nå angränsande naturområde. Åtgärderna bedöms bidra till ökad trafiksäkerhet och trygghet för oskyddade trafikanter samt minskad barriäreffekt.</p> <p><i>Kostnadsbedömning</i> Nyttorna/effekterna bedöms väl motsvara kostnaderna för åtgärderna.</p>	<p>Lösningar gynnar framför allt de oskyddade trafikanterna, dvs gående och cyklister, samt resenärer med kollektivtrafiken.</p> <p>Åtgärderna bedöms gynna barn, unga och gamla i något högre grad.</p>	<p><i>Funktionsmålet:</i></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>Förbättrad tillgänglighet för oskyddade trafikanter, gående och cyklister, samt resenärer med kollektivtrafiken.</li> </ul> <p><i>Hänsynsmålet:</i></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>Förbättrad trafiksäkerhet och trygghet för oskyddade trafikanter.</li> <li>Förbättrad möjlighet att gå och cykla (folkhälsa).</li> <li>Något minskad buller- och klimatpåverkan när fler väljer att gå, cykla och åka kollektivt.</li> </ul>	Ja

## [Forma inriktning och rekommendera åtgärder]

**Förslag till inriktning och rekommenderade åtgärder**

Inriktningen i denna åtgärdsvalsstudie är en rad kostnadseffektiva och genomförbara åtgärder som höjer trafiksäkerheten och tillgängligheten för oskyddade trafikanter. Flera åtgärder bör genomföras samordnat och genomförandet bör planeras i samråd med ansvariga utförare. Paket 2 finns i två varianter. Paket 2.2 är det främsta alternativet att gå vidare med. Om vidare utredning visar att det alternativet inte fungerar, så avses att gå vidare med paket 2.1 istället.

Åtgärdsförslag/paket	Inriktning och rekommenderade åtgärder	Steg enligt fyrstegsprincipen	Förslag till fortsatt planering och hantering	Tidsaspekt genomförande	Ansvariga aktörer, genomförande	Förslag till finansiering	Kommentar
1	Ny gångväg (A1)	3		2022-2024		Mindre vägnätspotten	
1	Väjningsplikt Bergums prästgårdsväg (A2)	2		2022-2024		Mindre vägnätspotten	
1	Gångpassage över Bergums prästgårdsväg (A3)	2-3		2022-2024		Mindre vägnätspotten	
1	GC-väg och passage Bergums Prästgårdsväg – busshållplats Olofstorp Västra (A4)	3		2022-2026		Mindre vägnätspotten	
1	Upprustning gångbanor (A5-A7)	3		2022-2024		Mindre vägnätspotten	
1	Upprustning gångpassager (A8-A10)	2-3		2022-2024		Mindre vägnätspotten	
1	Gångpassage över lokalgata anordnas (A11)	2-3	Göteborgs Stad äger frågan och får driva den	2022-2024	Göteborgs Stad	Göteborgs Stad	
1	Gångväg och passage Småkullavägen – Bergums Skola (A12)	3		2022-2024		Mindre vägnätspotten	
1	Avgränsning in- och utfarter (A15-A17)	2		2022-2024		Mindre vägnätspotten	I dialog med fastighetsägare
1	Rusta upp och tillgänglighetsanpassa busshållplats (A18)	3		2022-2024		Kollektivtrafikpotten	

Åtgärdsförslag/paket	Inriktning och rekommenderade åtgärder	Steg enligt fyrstegsprincipen	Förslag till fortsatt planering och hantering	Tidsaspekt genomförande	Ansvariga aktörer, genomförande	Förslag till finansiering	Kommentar
1	Varningsskylt (A19)	2		2022-2024		Mindre vägnätspotten	
1	Kampanj (A23)	1	Goteborgs Stad äger frågan och får driva den	2022-2024	Goteborgs Stad, i dialog med Västtrafik	Goteborgs Stad, i dialog med Västtrafik	
1	Sänkning hastighet till 30 km/t (A24)			2022-2024		Mindre vägnätspotten	
2	Hastighetsdämpning vid GC-bana/passage (B1)		Goteborgs Stad äger frågan och får driva den	2022-2024	Goteborgs Stad	Goteborgs Stad	
2	Hastighetssäkrad GC-passage (B2)			2022-2024		Mindre vägnätspotten	
2	ITS-system (B3)			2022-2024		Mindre vägnätspotten	
2	Ny gångväg (B4)			2022-2024		Mindre vägnätspotten	Endast aktuellt i paket 2.1
2	Hastighetssäkrad GC-passage (B5)			2022-2024		Mindre vägnätspotten	Endast aktuellt i paket 2.1
2	Ny GC-väg (B6)			2022-2024		Mindre vägnätspotten	
2	Flytt busshållplats och vändslinga (B9)			2022-2026		Kollektivtrafikpotten	Endast aktuellt i paket 2.2
2	Kampanj (B10)		Goteborgs Stad äger frågan och får driva den	2022-2024	Goteborgs Stad, i dialog med Västtrafik	Goteborgs Stad, i dialog med Västtrafik	
2	Flytt busshållplats inkl. gångväg (C2)			2022-2024		Kollektivtrafikpotten	
3	GC-väg (D1)			2022-2026		Mindre vägnätspotten	
3	Upprustning hållplatser längs ny GC-bana (D2)			2022-2026		Kollektivtrafikpotten	
3	Gångpassager (D9)			2022-2026		Mindre vägnätspotten	
3	Vägmärke (D11)			2022-2024		Mindre vägnätspotten	

## Arbetsprocessen

Processen har drivits av Jenny Larsson, projektledare, och Caroline Karlsson, biträdande projektledare. Konsult för ÅVS:en har varit Karin Gamberg och Maria Albertsson, Norconsult.

ÅVSen startade upp med intern avstämning med beställare under maj månad. Platsbesök genomfördes under juni månad. En digital workshop genomfördes 2020-09-04 där kommuner, räddningstjänst, Västtrafik, boende med flera deltog. På workshopen diskuterades problem, mål och åtgärder.

Samtal och samråd har skett löpande med olika kompetenser internt och externt.

## Kvalitetsgranskning

<b>Genomförd:</b>	Ja <input type="checkbox"/> Nej <input type="checkbox"/> Datum: 2020-11-27
<b>Utförd av:</b>	Elsa Andersson, PLväu

.....  
Datum och underskrift av kvalitetsgranskare

## Avslut av studie

.....  
Datum och underskrift av ansvarig för genomförande av åtgärdsvalsstudien

.....  
Godkänd - datum och underskrift av chef





**TRAFIKVERKET**

Trafikverket, 403 33 Göteborg.  
Telefon: 0771-921 921.

[www.trafikverket.se](http://www.trafikverket.se)