

## FÖRENKLAD ÅTGÄRDSVALSSTUDIE

# Väg 570 genom Säve (Bärby – Gunnesby)

Förbättrad tillgänglighet och trafiksäkerhet

TRV 2014/59214

2015-09-01



# Innehålls

<b>INNEHÅLLS</b> .....	<b>3</b>
<b>INITIERING</b> .....	<b>4</b>
Motiv till att en förenklad åtgärdsvalsstudie är tillräcklig .....	4
Behov, problem, krav .....	4
Aktörer och övriga intressenter, involverade eller ej.....	4
Ev överenskommelse e d (datum, aktörer, diarienummer, länk till dokumentet).....	4
Övergripande syfte.....	4
<b>FÖRSTÅ SITUATIONEN</b> .....	<b>5</b>
Historik .....	5
Avgränsning .....	6
Nuläge och utveckling – viktiga eller avgörande faktorer .....	7
Bristområden .....	16
Krav (funktion, tekniska, miljö, trafiksäkerhet m m) .....	20
Mål för åtgärder (eftersträvad kvalitet) .....	20
<b>PRÖVA TÄNKBARA ÅTGÄRDER</b> .....	<b>21</b>
<b>FORMA INRIKTNING OCH REKOMMENDERA ÅTGÄRDER</b> .....	<b>23</b>
Bortsorterade åtgärder .....	24
Översiktlig beskrivning av process, dialog och andra kommunikationsaktiviteter i de olika faserna .....	25
Medverkande kompetenser och personer (workshop 2014-04-25) .....	25
<b>BILAGA 1</b> .....	<b>26</b>

## Initiering

Motiv till att en förenklad åtgärdsvalsstudie är tillräcklig

Problemet är väl avgränsat och berör endast Göteborgs stad.

### Behov, problem, krav

Från kundärenden har framkommit synpunkter rörande upplevd otrygghet vid korsningar samt längs sträckor, både för fordonstrafikanter och gående. Kundärendena kommer främst från bilförare. Synpunkter har även inkommit via samrådsmöten för pågående projekt längs sträckan. Cykelväg saknas längs norra delen av aktuell sträcka.

### Aktörer och övriga intressenter, involverade eller ej

Trafikverket, Göteborgs stad, Norra Hisingens stadsdelsförvaltning, Västtrafik, Vägförening vid Bärbyvägen och eventuellt Länsstyrelsen Västra Götalands län.

Ev överenskommelse e d (datum, aktörer, diarienummer, länk till dokumentet)

Finns ej.

### Övergripande syfte

Åtgärdsvalsstudien syftar till att klargöra brister och behov avseende tillgänglighet och trafiksäkerhet längs väg 570 mellan väg 563 och 587, samt föreslå åtgärder för att förbättra situationen.

# Förstå situationen

## Historik

Vägverket genomförde under 2002 en trafikstudie som berörde Kongahällavägen från Skra bro till Eriksdal/Rödbomotet. På denna sträcka berörs vägarna 563, 570 och 587. Syftet med utredningen var att belysa och analysera de trafiksäkerhetsproblem som finns utmed det aktuella vägnätet, samt komma med förslag på åtgärder för att förbättra trafiksäkerheten. Utredningen skulle utgöra underlag för fortsatt planeringsarbete i syfte att förbättra trafiksäkerheten för det berörda vägnätet. De förslag som togs fram innehöll följande åtgärder:

- Utbyggnad av gång- och cykelvägar
- Utbyggnad av säkra gångpassager och busshållplatser
- Ombyggnad av större korsningar till cirkulationsplatser
- Säkring av sidoområden, bl.a. borttagning av alla trä/belysningsstolpar
- Säkerställande av stoppsikt, korsningssikt och utfartssanering.
- Kostnaden för föreslagna åtgärder uppskattades i utredningen till över 80 mnkr (2002 års prisnivå).

I fortsatt arbete under 2008 med förslag till åtgärdsplanering 2010-2021 fanns en tilltro till att ett antal av tidigare föreslagna åtgärder längs berörda vägar borde inrymmas i denna. Vägverket fokuserade då i första hand på korsningsåtgärder/cirkulationsplatser bl.a. i Bärby och Gunnesby. I vad mån dessa kunde ges tillräckligt hög prioritet i förhållande till många andra angelägna objekt i kommande Regional infrastrukturplan var under 2008 oklart.

Under 2009 rådde fortsatt osäkerhet om vilka objekt som skulle komma med i den nya planen. Det objekt som beslutades om var ny vägbro över järnvägen vid Gunnesby, vilket också inkluderade en GC-väg på viss sträcka.

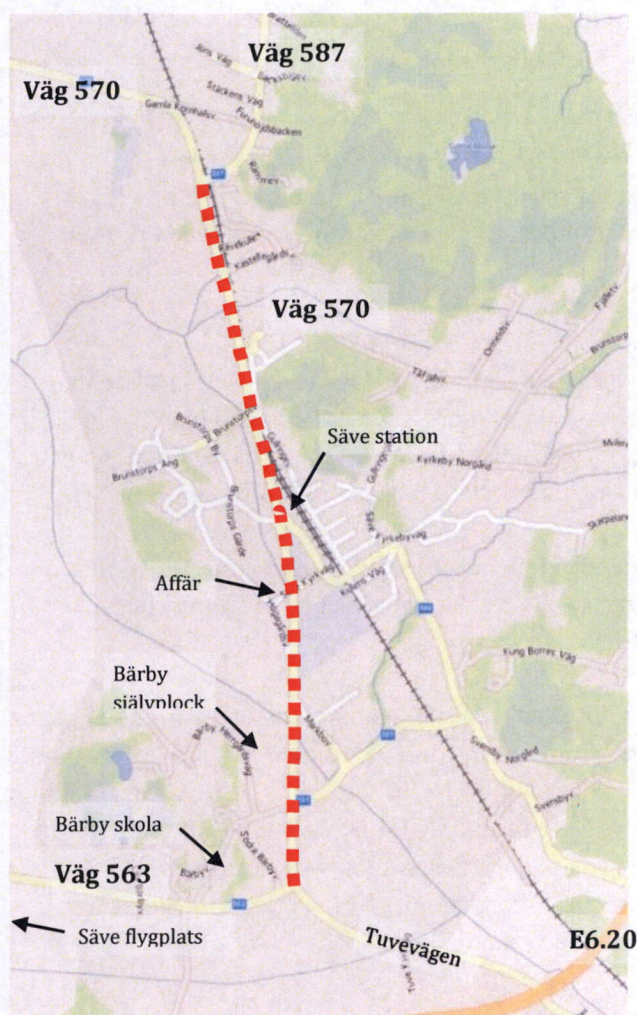
I samband med åtgärdsplaneringen så gjordes en översiktlig studie om en ny broförbindelse vid Kornhall. Den utgick bl.a. från Kungälv's kommuns översiktsplan (ÖP), där det visas en framtida väglänk från Kornhall norrut mot Bredsten/väg E6. En sådan bro/ny vägsträckning skulle bland annat minska trafiken genom Säve samhälle. Det kan nämnas att redan under 1970-talet genomfördes en broutredning och påbörjades framtagande av arbetsplan. Arbetet avbröts dock då Göteborgs kommun, som då var väghållare på Hisingen, inte hade en planering för ny exploatering av området. Vägverket pekade dock på att "på sikt kommer behovet av broförbindelse att öka".

Under 2010 initierade Göteborg Stad ett projekt "Trygghetscykling kring Bärbyskolan", där skola, föräldrar, elever, Trafikkontoret och Trafikverket medverkade. Berörd sträcka var Kongahällavägen från Bärby skola till Säve station. Flera förslag diskuterades bl.a. att låta bussar angöra ytan vid bensinstationen och pizzerian, vilket skulle öka trafiksäkerheten för skoleleverna. Ny cirkulationsplats föreslogs vid korsningen Tuvevägen-Kongahällavägen. Rönjning av vass/sly utfördes längs vägen för att förbättra sikten. Nedsättning av högsta tillåten hastighet föreslogs på sträckan Bärby korsväg-Säve. Ett starkt motiv var att skolelever måste korsa Kongahällavägen vid Bärby korsväg. En annan korsningspunkt som också upplevdes problematiskt var Kongahällavägen-Karlshedsvägen.

Göteborgs Stad har i underlag 2011-03-30 för framtagande av GC-plan för regionalt/statligt vägnät bl.a. förordat två GC-projekt inom Säve och det gäller Kongahällavägen på delen Kornhallsvägen-befintlig GC-bana i Säve (längd ca 1,1 km), samt Kornhallsvägen (längd ca 1,9 km).

## Avgränsning

Denna förenklade åtgärdsvalsstudie berör väg 570 genom Säve, mellan (inte inklusive) korsningarna med väg 563 och 587. Sträckan är ungefär 2,3 km lång. Avgränsningen illustreras i figur 1 nedan. Bohusbanan (och plankorsningar) omfattas inte av åtgärdsvalsstudien.



Figur 1 Den förenklade åtgärdsvalsstudiens avgränsning (röd markering) samt några viktiga orienteringspunkter. Karta från Trafikverket, © Lantmäteriet, Geodatasamverkan.

## Nuläge och utveckling – viktiga eller avgörande faktorer

Samhället Säve har ungefär 2500 invånare. 2-3 km från samhället ligger Säve flygplats.

### Pågående planering

Trafikverket arbetar med vägplan för ny bro över Bohusbanan vid korsningen mellan väg 570 och väg 587. I projektet ingår att förbättra trafiksäkerheten i korsningen samt att på den nya bron och på kortare sträcka på ömse sidor av bron ge utrymme för gång- och cykeltrafik (vilket saknas idag). Tillgänglighetsanpassning ska utföras för hållplats Gunnesby bro (se figur 10 nedan för redovisning av hållplatsens läge) inom pågående vägplan för ny bro över Bohusbanan.

Inom projektet "10 mil gång- och cykelväg" planeras för en gång- och cykelbana (GC-bana) längs västra sidan av Tuvevägen (se figur 1 ovan) norr om Norrleden (E6.20), fram till korsningen med väg 563. I projektet ingår ombyggnad av korsningen med väg 563 (korsning A i figur 11) till cirkulationsplats, samt att göra en trafiksäker GC-passage över väg 563 som ansluter till befintlig GC-bana norr om väg 563, väster om väg 570 (se figur 9).

Tillgänglighetsanpassning ska utföras för hållplats Bärby korsväg (se figur 10 nedan för redovisning av hållplatsens läge) som samlokaliseras norr om planerad cirkulation. De fyra befintliga hållplatslägen tas bort och ersätts med två lägen norr om cirkulationen. Västtrafik har även lyft behovet av sex stycken cykelparkeringsplatser utan tak i anslutning till hållplatsläget som trafikeras av bussar i riktning mot Göteborg. Trafikverket ansvarar för markarbete och Västtrafik för utsättning av cykelställ samt drift av dessa.

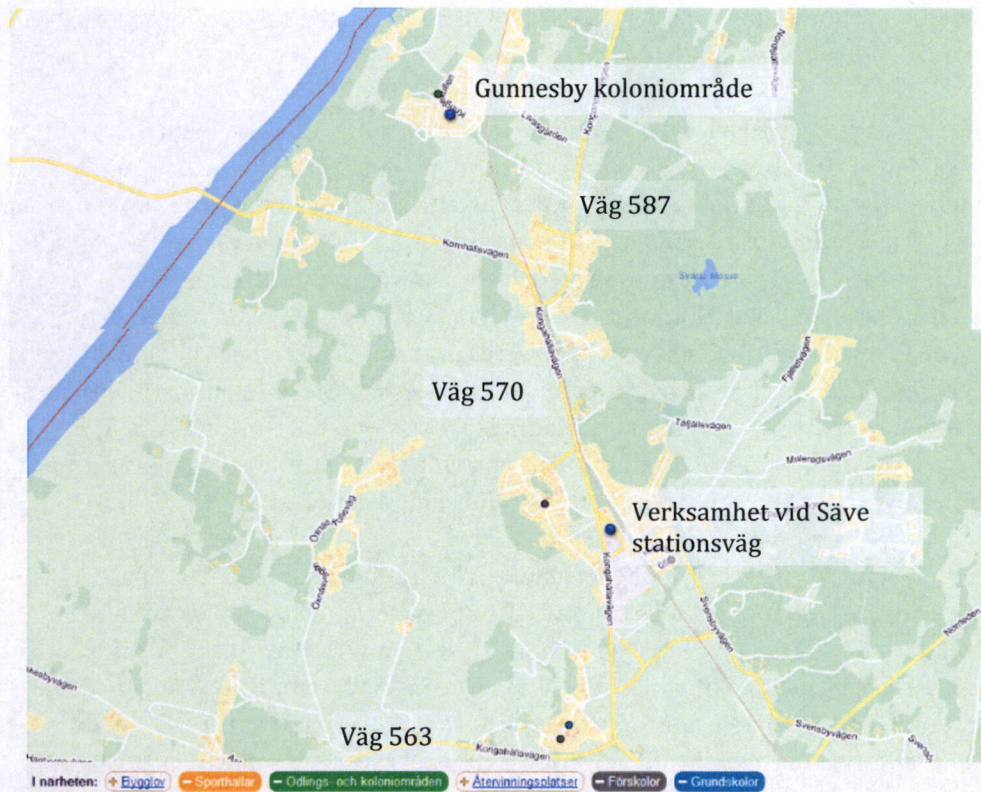
Trafikverket planerar även att tillgänglighetsanpassa busshållplatser med fler än 20 påstigande per dygn, eftersom aktuell sträcka ingår i prioriterat nät för kollektivtrafik. Aktuella hållplatser är Bärby norra, Sävedal och Säve station. Västtrafik har lyft behov av sex stycken cykelparkeringsplatser utan tak vid hållplatsen Sävedal, samt tio stycken med tak vid Säve station (se figur 10 nedan för redovisning av hållplatsernas läge). Trafikverket ansvarar för markarbete och Västtrafik för utsättning av cykelställ samt drift av dessa.

Dessa projekt påverkar förutsättningarna för aktuell åtgärdsvalsstudie.

När det gäller Göteborgs Stad, så har man sedan februari 2014 en – av Trafiknämnden – antagen "Trafikstrategi för en nära storstad". De tre huvudmålen är *Resor* d.v.s. hur skapar vi ett tillgängligt regioncentrum, *Stadsrum* d.v.s. hur bidrar vi till mer attraktiva stadsmiljöer, samt *Godstransporter* d.v.s. hur befäster vi Staden som Nordens logistikcentrum.

Utifrån dessa huvudmål finns ett antal strategier. Principerna för genomförande bygger bl.a. på att "*Börja investeringar som omfattar resor i, genom eller runt innerstaden*". Det innebär att "*Fortsatt planering i Göteborgs Stad ska i första hand ske med inriktning mot komplettering av den byggda staden i kombination med byggande i strategiska knutpunkter*". Vidare framgår, när det gäller uppsatta effektmål att "*Minst 35 % av resorna i Göteborg sker till fots eller med cykel år 2035*". Detta är en förutsättning för att kunna "*hantera resbehovet hos ett kraftigt ökat antal invånare, inpendlare och besökare i en tät stadsmiljö med begränsad tillgång till markyta*".

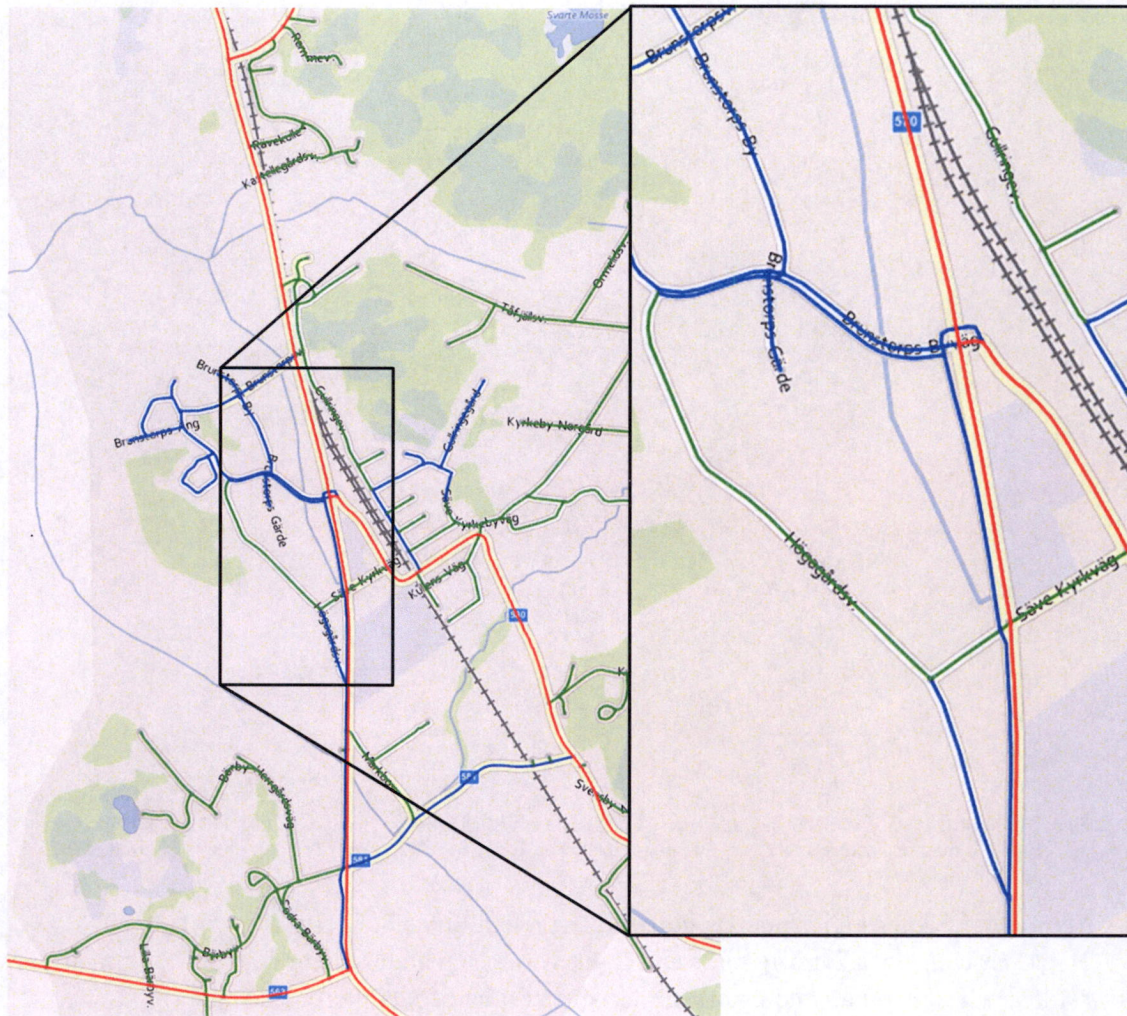
I nuläget utarbetas dock lokalt detaljplaner för två områden, se figur 2 nedan. Syftet med detaljplanen (Verksamhet vid Säve stationsväg) är att på fastigheten Säve 3:10 och 3:58 möjliggöra för kontor och utbildning samt icke miljöpåverkande industriverksamhet. Planförslaget medger en byggrätt på 500 kvadratmeter byggnadsarea för befintliga byggnader samt 500 kvadratmeter byggnadsarea för uppförande av två nya byggnader. Den andra detaljplanen (Gunneshby koloniområde), strax norr om åtgärdsvalsstudiens avgränsning, är ett förslag till mindre ändring av gällande detaljplan. Dessa planer bedöms inte påverka förutsättningarna för denna åtgärdsvalsstudie.



Figur 2 Göteborgs stads pågående planer inom aktuellt område (blåa prickar), karta från Göteborgs stad.

## Väghållare

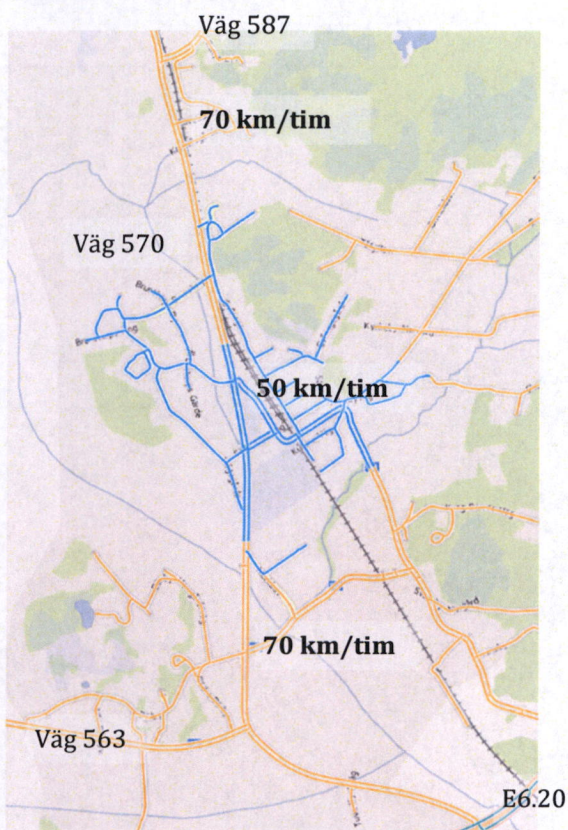
Trafikverket är väghållare för väg 570. Kommunen är väghållare för GC-banan längs denna väg samt för flera av de anslutande vägarna, särskilt omkring Säve station. I övrigt är det vägföreningar som är väghållare. Detta illustreras i figur 3 nedan.



Figur 3 Utdrag ur Nationella vägdatan (NVDB) avseende väghållare längs väg 570. Röd linje innebär att Trafikverket är väghållare, blå att kommunen är det och grön att det är en enskild väghållare. Karta från Trafikverket, © Lantmäteriet, Geodatasamverkan.

## Hastighetsgränser

Högsta tillåten hastighet är 70 km/tim på väg 570 men genom tätorten Säve är den nedsatt till 50 km/tim (se karta i figur 4 nedan).



Figur 4 Utdrag ur Nationella vägdatan (NVDB) avseende hastighetsgränser längs väg 570, där ljusblå linjer indikerar hastighetsgränsen 50 km/tim och röda 70 km/tim. Karta från Trafikverket, © Lantmäteriet, Geodatasamverkan.

För motorfordon som närmar sig korsningen mellan Kongahällavägen (väg 570) och Högårdsvägen/Säve kyrkväg finns en ITS-skylt som signalerar meddelandet: "50 km/tim, sänk farten" om annalkande motorfordon överskrider högsta tillåtna hastighet.

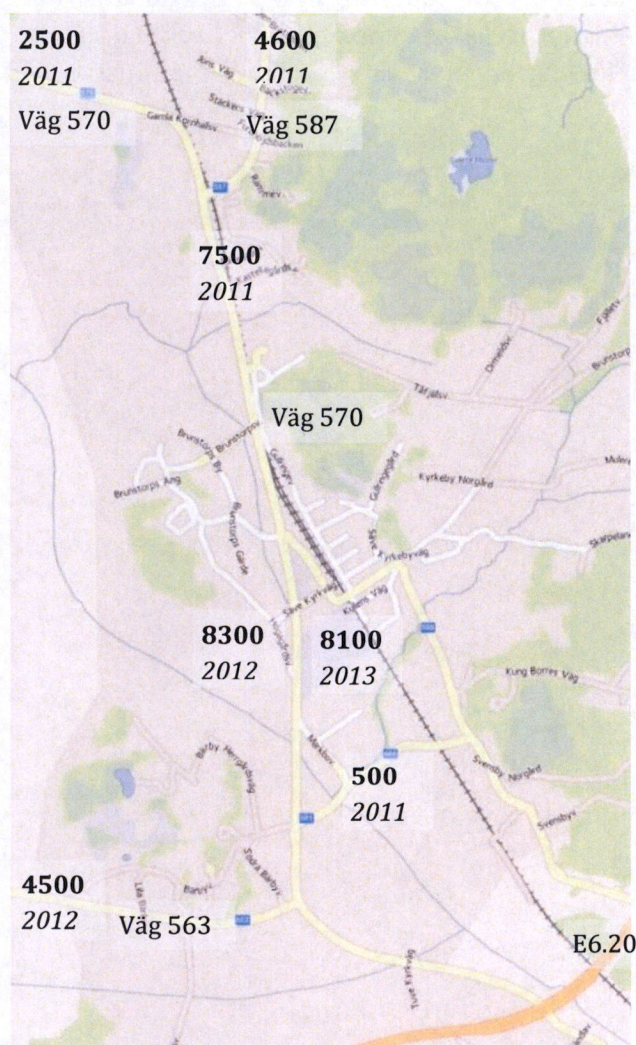


Figur 5 ITS-skylt för motorfordon från söder, vid korsningen mellan Kongahällavägen (väg 570) och Högårdsvägen/Säve kyrkväg.

Eftersom en viss andel av motorfordonstrafiken längs Kongahällavägen och Kornhallsvägen går mot färjeläget i Kornhall kan man misstänka att ett antal av dessa trafikanter klart överskrider högsta tillåten hastighet – framför allt under lågtrafiktid – och det utgör ett allvarligt trafiksäkerhetsproblem för framför allt oskyddade trafikanter.

### Trafikflöde

Trafikflödet på väg 570 genom Säve, mellan väg 587 och 563, är ungefär 8000 fordon per årsmedeldygn (ÅDT)<sup>1</sup>, vilket illustreras i figur 6 nedan. Enligt mätningar som där redovisas har det inte skett någon ökning av trafikflödet genom Säve efter införandet av trängselskatterna.



Figur 6 Trafikflöden på och omkring väg 570 genom Säve. Värdena kommer från Trafikkontorets mätningar och är omräknade från fordon per årsmedelvardagsdygn (ÅMVD) till årsmedeldygnstrafik (ÅDT). Årtal för mätningar är angivet i kursiverad stil. Karta från Trafikverket, © Lantmäteriet, Geodatasamverkan.

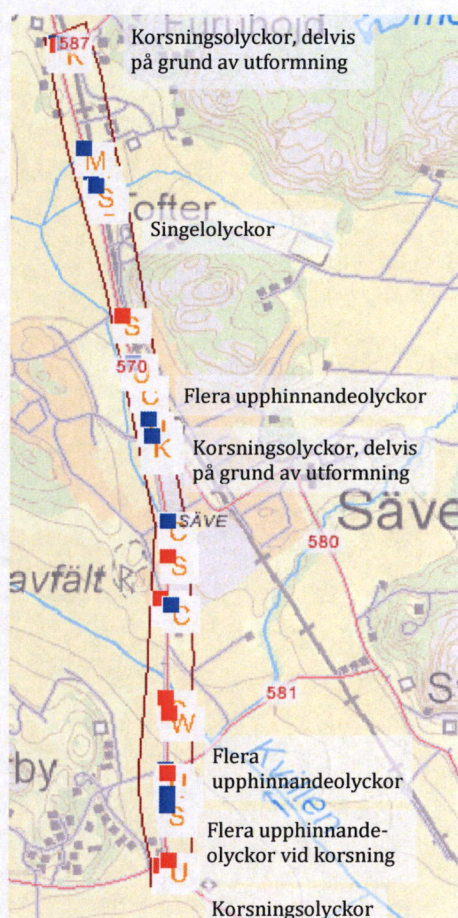
Trafiken har under ett antal år ökat på den aktuella sträckan, men det verkar ha skett en mindre återgång i samband med trängselskattens införande.

<sup>1</sup> Enligt mätningar från Trafikkontoret, Göteborgs stad, redovisade på <http://www.statistik.tkgbg.se/>. Värdena från Trafikkontoret har angivits som fordon per årsmedelvardagsdygn, men i texten omvandlats till ådt genom omräkning med faktor 0,9.

Utifrån Göteborgs Stads trafikstrategi är målet för Staden att arbeta för ett minskat bilåkande till förmån för kollektivtrafikresor och resor till fots eller med cykel.

## Olyckor

Längs väg 570 mellan väg 563 (Kongahällav/Tuvevägen) och väg 587 (Gunneshöjden) hade under perioden 2000-2013 10 polisrapporterade personskadeolyckor exkl. korsningsolyckor (med statliga vägar). Antalet olyckor på sträckan, inklusive korsningarna med väg 587 och väg 563, är inte högre än normalt. Normalt på den vägen ca 1,1 personskadeolyckor per år dvs. ca 12 olyckor på 11 år. I förhållande till motsvarande vägar med samma hastighet, vägbredd och flöde är antalet inträffade olyckor ungefär som förväntat. Det finns dock en brist i modellen eftersom den endast omfattar polisrapporterade olyckor. Det gör att en del olyckor med oskyddade, ex. cyklister, missas. Singelolyckor med cykel blir dock endast sjukvårdsrapporterade. Se figur 7 nedan för illustration av var olyckorna har inträffat.



Figur 7 Spridning av olyckor under år 2000-2013, baserat på data från olycksdatabasen Strada. De röda rutorna visar var sjukhusrapporterade olyckor inträffat, de blå var polisrapporterade olyckor inträffat.

Nedan redovisas en så kallad konflikttabell för de olyckor som inträffat under den studerade perioden. Vanligast är konflikt mellan två bilar, därefter singelolycka med bil. Under perioden inträffade åtta upphinnandeolyckor och sex korsningsolyckor. Flera av dessa olyckor kan härledas till korsningarnas utformning.

**Konflikttabell (visar olyckor mellan de två primära trafikelementen)**

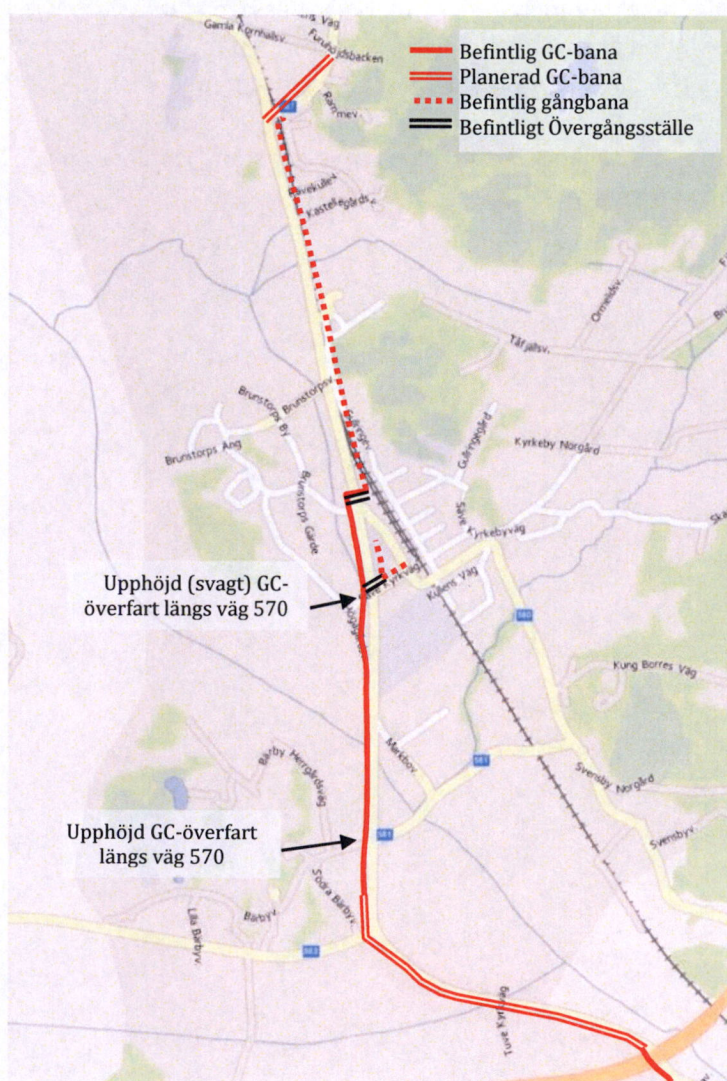
	Singel	Djur	Släp	Fotg.	Cykel	Moped	MC	Personbil	La
Fotg.									
Cykel	2 (-, -, 2)								
Moped									
MC	1 (-, -, 1)								
Personbil	7 (-, -, 7)	2 (-, -, 2)		1 (-, 1, -)	1 (-, -, 1)	4 (-, 1, 3)	2 (1, -, 1)	13 (-, -, 13)	
Lastbil								1 (-, -, 1)	
Buss								2 (-, -, 2)	
Spårb.									
Övrigt	1 (-, -, 1)								

Siffrorna inom parentes visar antalet (dödsolyckor, svåra olyckor, lindriga olyckor).

Figur 8 Konflikttabell från uttag ur olycksdatabasen Strada för de olyckor som inträffade 2000-2013 inom området i figur 7.

### Gång- och cykelvägar samt övergångsställen

Nedan redovisas läget för befintlig GC-bana, övergångsställen och längre trottoarer. Även planerad GC-bana redovisas.



Figur 9 Gång- och cykelbanor (befintlig och planerad), övergångsställen och trottoarer inom det studerade området. Karta från Trafikverket, © Lantmäteriet, Geodatasamverkan.

Utöver Göteborgs Stads trafikstrategi, pågår ett arbete inom Staden med att upprätta ett "Cykelprogram för en nära storstad 2015-2035". Detta program utgör grund för hur Staden skapar en attraktiv cykelstad genom att "Bygga sammanhängande och väl utformad cykelstruktur", "Erbjuder god standard på cykelvägnätet året om", "Utvecklar stöd och tjänster

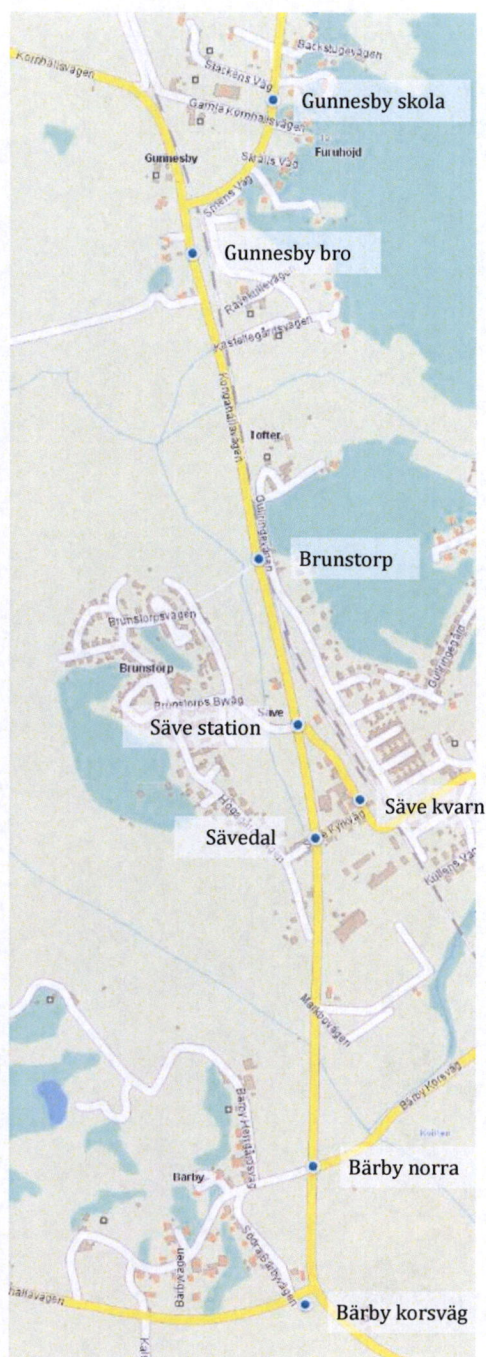
*som underlättar cykling”, samt ”Förstärka bilden av cykelstad med hjälp av kommunikation”. Uppsatta mål i planen är att ”2025 har antalet cyklister tredubblats” och ”2025 tycker tre av fyra göteborgare att Göteborg är en cykelvänlig stad”.*

Vidare framgår av programmet att det finns goda förutsättningar att öka mängden cyklister. Om t ex 10 % a bilresorna i intervallet 1-10 km istället gjordes med cykel skulle cyklingen öka med 50 %. Längre pendlingsavstånd kan bli aktuella då t.ex. elcyklar ökar i omfattning. Det ställer andra krav på utformningen av cykelbanor. Exempel redovisas för såväl pendlingscykelnät som övergripande cykelvägnät. Det sistnämnda nätet sträcker längs hela Kongahällavägen d.v.s. även genom Säve.

#### Kollektivtrafik

Fyra busslinjer trafikerar det studerade området. I högtrafik avgår bussarna tätare än varje kvart. Norr om hållplatsen Säve station är turtätheten halverad. Restiden från Säve station till knutpunkten Hjalmar Brantingsplatsen (Backaplan) är vanligtvis 24 minuter.

Skolbuss erbjuds samtliga barn upp till åk 6 på Bärbyskolan oavsett avstånd från hemmet, då trafikmiljön har bedömts som osäker.

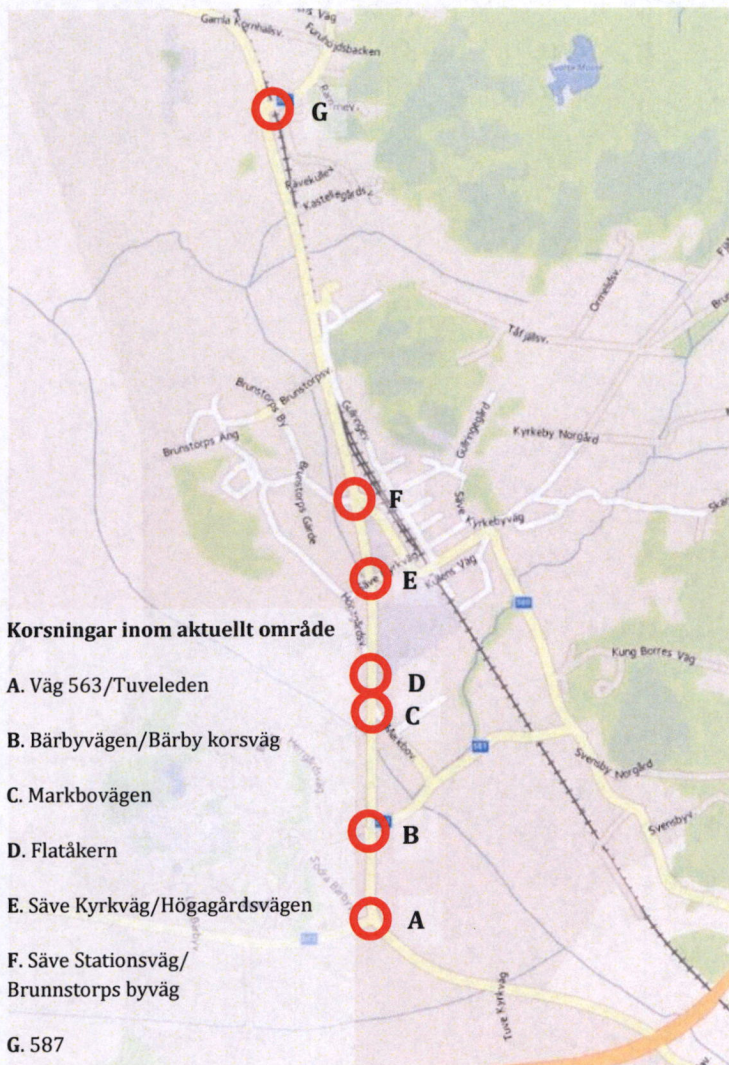


Figur 10 Kollektivtrafikhållplatser längs aktuell sträcka. Karta från Västtrafik: [www.vasttrafik.se](http://www.vasttrafik.se).

Göteborgs Stad har en stor utmaning i det fortsatta arbetet med att förändra våra resmönster blir därför att utgå från en målsättning där det gäller att försöka *"behålla bilistens höga inre och yttre säkerhet, när han/hon i stället väljer att som oskyddad trafikant gå till/från busshållplats, åka buss, eller cykla till och från arbetet"*. En annan är att behålla den upplevda komfort och frihet som bilresandet anses ge, när man väljer att kollektivt åka buss i stället. En måluppfyllelse kring detta kommer att kräva ett utökat kollektivtrafikutbud.

## Bristområden

Följande bristområden har framkommit vid workshop 2014-04-25 och vid diskussioner inom arbetsgruppen. Bristerna presenteras från korsning A-G enligt nedanstående kartbild.



Figur 11 Korsningar längs aktuell sträcka. Karta från Trafikverket, © Lantmäteriet, Geodatasamverkan.

### Generella brister:

- Det upplevs inte säkert och tryggt att gå och cykla inklusive korsa väg 570 för att komma till hållplats eller andra målpunkter. Detta leder bl.a. till att många föräldrar skjutsar sina barn till skolan. Ett skäl som har anförts är de alltför höga hastigheterna.
- Kollektivtrafiken har bristande konkurrenskraft gentemot bil.
- Den täta trafiken under och omkring maxtimmen medför att motorfordon som skall svänga vänster längs väg 570 blir stillastående och bildar köer. Den täta trafiken begränsar även tillgängligheten för trafik från anslutande vägar som får problem att komma ut på eller att korsa väg 570.
- Siktskymmande vegetation

Alla foton nedan visar aktuell korsning sett inifrån en bil på väg mot norr.

#### Korsning A (Väg 563/Tuveleden)



Korsningen ligger utanför utredningsområdet och hanteras i eget projekt (Väg 570, gång- och cykelväg, delen Kongahällavägen–Hisingsleden och Väg 563/570, Bärby korsning, ombyggnad<sup>2</sup>).

#### Sträcka mellan korsning A och B

Inga brister.

#### Korsning B (Bärbyvägen/Bärby korsväg)



Otryggt för oskyddade trafikanter att korsa vägen. Vägen har högsta tillåtna hastighet 70 km/tim. Det finns en gångpassage.

#### Sträcka mellan korsning B och C

Inga brister.

---

<sup>2</sup> <http://www.trafikverket.se/Privat/Projekt/Vastra-Gotland/Vag-570-delen-Kongahallavagen---Hisingsleden-gang--och-cykelvag/>

### Korsning C (Markbovägen)



Det saknas vägmärken (väjnings- alternativt stopplikt) och vägmarkering gällande regeltillämpning för trafik som ansluter till väg 570 vid denna korsning. Väg 570 är huvudled.

### Sträcka mellan korsning C och D

Inga brister.

### Korsning D (Flatåkern)



Det saknas möjlighet att ta sig till Flatåkern till fots eller med cykel från GC-bana eftersom räcket mellan väg 570 och GC-bana saknar öppning.

Det saknas vägmärken (väjnings- alternativt stopplikt) och vägmarkering gällande regeltillämpning för trafik som ansluter till väg 570 vid denna korsning. Väg 570 är huvudled.

### Sträcka mellan korsning D och E

Inga brister.

### Korsning E (Säve Kyrkväg/Högagårdsvägen)



På grund av relativt stor trafikmängd (ca 8000 fordon/dygn) längs Kongahällavägen är det tidvis svårt för fordon från anslutande vägar att ta sig ut på väg 570. Ett sätt som trafikanter hanterar problemet på är att gå ur bilen för att trycka på knappen vid övergångsstället för att på så sätt ge trafiken längs väg 570 rött ljus.

Sträcka mellan korsning E och F

Inga brister.

### Korsning F (Säve Stationsväg/Brunnstorps byväg)



Signalreglering av GC-överfart (norr om korsningen) i kombination med tillbakadragen stopplinje för färd rakt fram skapar troligen en otydlighet för trafikanterna, vilket kan leda till ökad olycksrisk.

Sträcka mellan korsning F och G

GC-bana längs väg 570 saknas norr om Säve. Dock finns trottoar (1,2 - 1,8 meter bred) längs östra sidan av vägen.

## Korsning G (Väg 587)



Korsningen ligger utanför utredningsområdet och hanteras i eget projekt (Väg 587/570 Gunnesby, trafiksäkerhetsåtgärder och ny bro<sup>3</sup>).

### Krav (funktion, tekniska, miljö, trafiksäkerhet m m)

Inga specifika krav finns, utöver normalt god funktion och kvalitet. Vägsträckan ingår i det prioriterade nätet för kollektivtrafik.

### Mål för åtgärder (eftersträvd kvalitet)

Målet är att öka trafiksäkerheten och tillgängligheten för trafikanterna inom utredningsområdet.

---

<sup>3</sup> <http://www.trafikverket.se/Privat/Projekt/Vastra-Gotaland/Vag-587570-Gunnesby-trafiksakerhetsatgarder-och-ny-bro/>

## Pröva tänkbara åtgärder

Nedan listas de åtgärder som togs fram vid workshop 2014-04-25. De är sorterade efter vilken korsning (se figur 11 ovan) de i huvudsak berör. Måluppfyllelsen har bedömts översiktligt och gentemot att målet är att öka trafiksäkerheten och tillgängligheten för trafikanter inom utredningsområdet. Om åtgärden bedöms förbättra trafiksäkerheten och tillgängligheten för trafikanterna ges den symbolen 😊. Om åtgärden bedöms varken förbättra eller försämra trafiksäkerheten och tillgängligheten för trafikanterna ges den symbolen 😐 och om åtgärden bedöms försämra trafiksäkerheten och tillgängligheten för trafikanterna ges den symbolen ☹️. Bedömningen har gjorts med avseende på åtgärdens direkta (primära) effekter, inte effekter som kommer i andra eller tredje hand.

Åtgärder som studerats och bedömts.	Uppskattad kostnad för åtgärder (inkl. planering) intervall.	Bedöm d måluppfyllelse enligt målen i Förstå situationen	Samlad bedömning av effekter och kostnader - - - till +++	Övrigt, t.ex. synergier mellan åtgärder, flexibilitet, osäkerheter
<b>Generella åtgärder</b>				
1. Informera boende och övriga berörda i samband med att åtgärder genomförs, för att påverka beteende.	10 tkr	😐	+	
2. Ändra till kommunal väghållare på väg 570.	Uppgift saknas	😐	Uppgift saknas	För att förstärka vägens lokala funktion.
3. Se över hastighetsregleringen inom utredningsområdet och ev omskyltning	10 – 100 tkr	😊	++	Hastighetsefterlevnad idag är okänd. En hastighetsförändring bör ske i kombination med farddämpande fysiska åtgärder.
4. Utöka kollektivtrafikutbudet.	Uppgift saknas	😊	Uppgift saknas	
5. Anpassa tid för hemfärd med skolskjuts efter fritidshemmens tider (gäller elever yngre än åk 5).	Uppgift saknas	😐	+	
6. Senarelägg skoldagens starttid (senare än kl 8).	Uppgift saknas	😐	+	
7. Slätter och röjning samt information till berörda fastigheter om ansvar för röjning.	Ingår i grundpaket drift.	😊	+++	
<b>Korsning B</b>				
8. Anlägg körfält för vänstersvängande fordon från söder.	Ca 3 mkr	😐	-	
9. Stänga anslutande väg Bärby korsväg	Ca 200 tkr	😊	++	Trafiken från Bärby korsväg kan ledas till korsning F vilket innebär en ökning av trafiken på Säve stationsväg och i korsning F där trinningsåtgärder ev kan behövas.
10. Endast tillåta högersväng från Bärby korsväg	Ca 10 tkr	😐	+	

Åtgärder som studerats och bedömts.	Uppskattad kostnad för åtgärder (inkl. planering) intervall.	Bedöm d mål-uppfyllelse enligt målen i Förstå situationen	Samlad bedömning av effekter och kostnader --- till +++	Övrigt, t.ex. synergier mellan åtgärder, flexibilitet, osäkerheter
11. Anlägg busstopp och övergångsställe vid hållplats norr om korsningen.	Ca 1 mkr	😊	+	Genomförbarhet bör utredas närmare. Åtgärden kan ha en generell hastighetsdämpande effekt och bidra till luckor i trafikflödet för trafikanter vid korsning B. Denna åtgärd kräver hastighetsöversyn
12. Övergångsställe och refug norr om korsningen.	Ca 250 tkr	😊	+++	Denna åtgärd kräver hastighetsöversyn
13. Ta bort busshållplats Säve Norra, anlägg vänstersvängfält på den yta som frigörs samt gångpassage och refug norr om korsningen.	Ca 500 tkr	😊	+++	
<b>Korsning C</b>				
14. Komplettera vägmärken och/eller vägmarkering.	10 tkr	😊	++	
15. Skapa möjlighet för gående och cyklister att korsa väg 570 och ta sig till/från Markbovägen.	Ca 150 tkr	😊	--	
<b>Korsning D</b>				
16. Skapa möjlighet för gående och cyklister att korsa väg 570 och ta sig till/från Flatåkern.	Ca 150 tkr	😊	-	
<b>Korsning E</b>				
17. Signalreglerad korsning. (Idag finns ett bevakat övergångsställe)	Ca 1 mkr	😊	+++	Utredning gällande trafikflöden i korsningarna behövs för att avgöra vilken som är lämplig. En trafiksignal kan leda till luckor i trafikflödet för trafikanter även vid korsning B. Lönsamhetsberäkning bör göras för en helhetslösning.
18. Stänga anslutande väg Säve kyrkväg.	Ca 200 tkr	😊	+++	Leder till en liten ökning av trafiken på Säve stationsväg och i korsning F.
19. Ändra ytskikt på stödresan mellan körbanan och GC-banan.	Ca 200 tkr	😊	+	Slipper växtlighet som skymmer.
<b>Korsning F</b>				
20. Signalreglerad korsning (Idag finns en signalreglerad GC-överfart)	Ca 1 mkr	😊	+++	Utredning gällande trafikflöden i korsningarna behövs för att avgöra vilken som är lämplig. En trafiksignal kan leda till luckor i trafikflödet för trafikanter även vid korsning B. Lönsamhetsberäkning bör göras för en helhetslösning.
21. Cirkulationsplats inkl. nya busshållplatser	Ca 5-8 mkr	😊	+++	
<b>Sträcka mellan korsning F och korsning G</b>				
22. Förläng GC-banan från korsning F till korsning G.	Ca 6 mkr	😊	+++	Det saknas GC-bana norr om korsning G. Målpunkter är exempelvis ett stall vid korsning G samt Kornhalls färja.

## Forma inriktning och rekommendera åtgärder

Inriktning och rekommenderade åtgärder	Förslag till fortsatt planering och hantering	Möjlig tidpunkt för genomförande	Ansvariga aktörer, genomförande	Förslag till finansiering	Övrigt
1. Informera boende och övriga berörda i samband med att åtgärder genomförs, för att påverka beteende.	Hanteras i samband med respektive projekt.	Beroende på tidpunkt för genomförande av resp projekt.	Den part som ansvarar för genomförande av resp projekt eller om särskilt avtal tecknas.	Kostnad för information skall ingå i resp projekt.	
3. Se över hastighetsreglering inom utredningsområdet och ev. omskyllning	Internbeställning till Investering.	Start 2015	Trafikverket	Regional infrastrukturplan. Smärreåtgärder.	
5. Anpassa tid för hemfärd med skolskjuts efter fritidshemmens tider (gäller elever yngre än åk 5).	Samråd med Göteborgs Stad som är ansvarig.	-	Göteborgs Stad		
6. Senarelägg skoldagens starttid (senare än kl 8).	Samråd med Göteborgs Stad som är ansvarig.	-	Göteborgs Stad		
7. Slätter och röjning samt information till berörda fastigheter om ansvar för röjning.	Informera Underhåll om vikten av att upprätthålla god sikt i korsningen för att minska olycksrisken.	Start 2015	Trafikverket	Ingår i grundpaket drift.	
13. Ta bort busshållplats Säve Norra, anlägg vänstersvängfält på den yta som frigörs samt gångpassage och refug norr om korsningen.	Internbeställning till Investering.	Start 2015. Genomförande beroende på ekonomiskt utrymme.	Trafikverket	Regional infrastrukturplan. Smärreåtgärder.	
14. Komplettera vägmärken och/eller vägmarkering.	Internbeställning till trafikmiljö och underhåll	Start 2015	Trafikverket	Regional infrastrukturplan. Lokalkontorspotten	
21. Cirkulationsplats inkl. nya busshållplatser	Internbeställning till Investering.	Start 2015. Genomförande beroende på ekonomiskt utrymme.	Trafikverket	Regional infrastrukturplan. Smärreåtgärder eller Mindre vägnätet beroende på omfattning. Medfinansiering från Göteborgs Stad kan bli aktuellt.	Skiss se Bilaga 1.
22. Förläng GC-banan från korsning F till korsning G.	Internbeställning till Investering.	Genomförande beroende på ekonomiskt utrymme.	Trafikverket	Regional infrastrukturplan. Gång- och cykel. Kräver medfinansiering från Göteborgs Stad på 50 %.	

## Bortsorterade åtgärder

Nedan anges bortsorterade åtgärder samt motiv till bortsortering av analyserade lösningar, t ex kostnader, effekter, måluppfyllelse, problemet löses ej, nya problem skapas, viktiga behov blir inte tillgodosedda, orealistiska förväntningar:

2. Ändra till kommunal väghållare på väg 570.	Det pågår en översyn av rätt väghållare - REV.
4. Utöka kollektivtrafikutbudet.	Västtrafik bedömer inte att det finns underlag till en utökning.
8. Anlägg körfält för vänstervängande fordon från söder.	Hög kostnad. Skapar otrygghet för oskyddade trafikanter. Problemet löses på annat sätt (åtgärd 13).
9. Stänga anslutande väg Bärby korsväg	Behovet anses lågt. Vi möjliggör genom åtgärd 21 ett alternativ för trafikanterna att välja en säkrare mer framkomlig utfart.
10. Endast tillåta högersväng från Bärby korsväg	Åtgärden bedöms inte lösa tillgängligheten eller trafiksäkerheten i korsningen då de flesta fordon har målpunkter söderut på väg 570 och således skall svänga vänster.
11. Anlägg busstopp och övergångsställe vid hållplats norr om korsningen.	Åtgärden bedöms skapa köer med tanke på de höga trafikflödet och försämrar sikten i korsningen när det står en buss vid hållplatsen.
12. Övergångsställe och refug norr om korsningen.	Problemet löses på annat sätt (åtgärd 13).
15. Skapa möjlighet för gående och cyklister att korsa väg 570 och ta sig till/från Markbovägen.	Behovet anses lågt med anledning av få boenden.
16. Skapa möjlighet för gående och cyklister att korsa väg 570 och ta sig till/från Flatåkern.	Behovet anses lågt då de körkortsaspiranter som besöker Flatåkern tar sig dit i eget fordon.
17. Signalreglerad korsning. (Idag finns ett bevakat övergångsställe)	Problemet löses på annat sätt (åtgärd 21).
18. Stänga anslutande väg Säve kyrkväg.	Behovet anses lågt. Vi möjliggör genom åtgärd 21 ett alternativ för trafikanterna att välja en säkrare mer framkomlig utfart.
19. Ändra ytskikt på stödremsan mellan körbanan och GC-banan.	Hög kostnad. Påverkar avrinning och gestaltning på ett negativt sätt. Problemet löses på annat sätt (åtgärd 7).
20. Signalreglerad korsning (Idag finns en signalreglerad GC-överfart)	Problemet löses på annat sätt (åtgärd 21).

## Översiktlig beskrivning av process, dialog och andra kommunikationsaktiviteter i de olika faserna

Den förenklade åtgärdsvalsstudien för väg 570 mellan väg 563 och 587 har genomförts under våren 2014 med syfte att ta fram åtgärder för att förbättra trafiksäkerhet, trygghet och tillgänglighet för aktuell sträcka. En workshop genomfördes 2014-04-25 med deltagare från Trafikverket, Norra Hisingens stadsdelsförvaltning och Västtrafik. Vid workshopen presenterades fyrstegsprincipen och arbetsgången för åtgärdsvalsstudier, studiens avgränsning och en nulägesbeskrivning. Förhållanden och förutsättningar på platsen presenterades. En tydlig problembild och en målsättning togs fram och tänkbara åtgärder genererades i samspel med övriga aktörer/intressenter. Föreliggande dokumentation skickades ut till workshopdeltagarna och Göteborgs Stad<sup>4</sup> för granskning.

Därefter har arbetet fortsatt under hösten 2014 med att tillsammans med Göteborgs Stad Trafikkontoret, Sören Hall, diskutera åtgärderna samt titta på ytterligare behov, brister och förslag till lösningar. Dessa förslag har därefter samråtts med Västtrafik, Magnus Lorentzon.

Agneta Nordström och Louisa Utbult har därefter sammanställt kompletterande dokumentation. Föreliggande dokumentation har därefter skickats för synpunkter till alla som deltagit i arbetet.

## Medverkande kompetenser och personer

Agneta Nordström, Trafikverket

Louisa Utbult, Trafikverket

Sandra Larsson, Trafikverket

Per Stenerås, Trafikverket

Magnus Lorentzon, Västtrafik,

Bengt Nilsen, SDF Norra Hisingen

Helena Karlsson, Göteborgs Stad Trafikkontoret

Sören Hall, Göteborgs Stad Trafikkontoret

Joachim Karlgren, Trivector

Annika Nilsson, Trivector

---

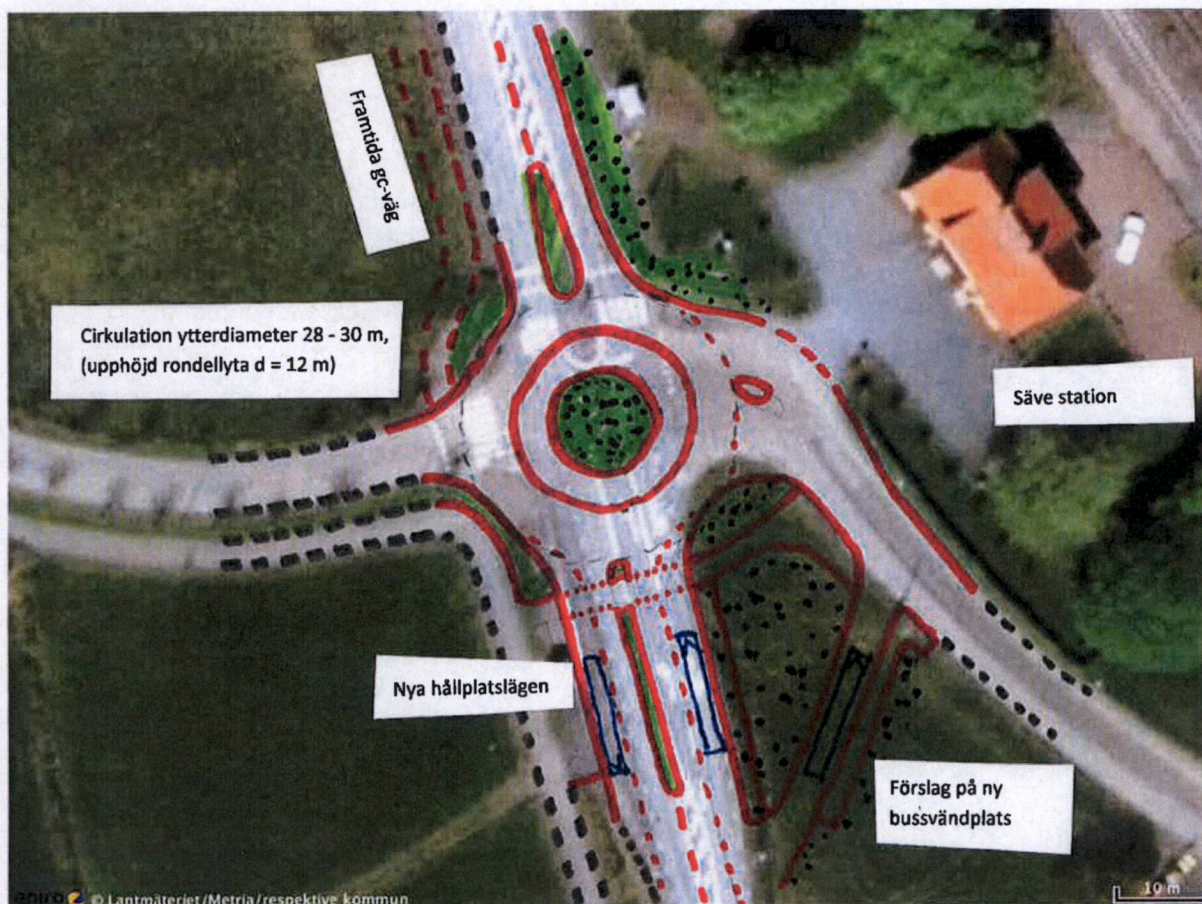
<sup>4</sup> Helena Karlsson, Göteborgs Stad Trafikkontoret

# Bilaga 1

## Åtgärd 21

Översiktlig trafikskiss (rödmarkerad) med förslag på ny cirkulationsplats inkl. nya busshållplatser. Upprättad av Sören Hall, Göteborgs Stad Trafikkontoret.

Förslaget bör kompletteras med cykelparkering efter att Västtrafik påpekat behovet.



2015-09-02 Ulrika Hell Agnes Nank

Datum och underskrift av ansvarig för genomförande av åtgärdsvalsstudien

2015-10-19 [Signature]

Datum och underskrift av kvalitetsgranskare

150903 [Signature]

Datum och underskrift av chef



**TRAFIKVERKET**

Trafikverket Region Väst. 405 33 Göteborg. Kruthusgatan 17  
Telefon: 0771-921 921, Texttelefon: 010-123 99 97

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