

# Förenklad åtgärdsvalsstudie

E6/Väg 587 Rödbomotet, Göteborgs Stad.

Ärendenummer: 2015/100246



**Dokumenttitel:** Förenklad åtgärdsvalsstudie E6/Väg 587 Rödbomotet, Göteborg

**Författare:** Agneta Nordström och Louisa Utbult Trafikverket, Sebastian Fält och Ida Brogren  
Trivector Traffic

**Organisation:** Trafikverket Region Väst

**Dokumentdatum:** 2017-02-07

**Ärendenummer:** TRV 2015/100246

**Kontaktperson:** Agneta Nordström, Louisa Utbult

**Trafikverket**

Postadress: Kruthusgatan 17, 405 33 Göteborg

E-post: trafikverket@trafikverket.se

Telefon: 0771-921 921

# Innehållsförteckning

<b>1. INITIERING .....</b>	<b>5</b>
1.1. Motiv till att en förenklad åtgärdsvalsstudie är tillräcklig .....	5
1.2. Behov, problem, krav .....	5
1.3. Aktörer och övriga intressenter, involverade eller ej.....	5
1.4. Övergripande syfte med de lösningar/åtgärder som studerats.....	5
<b>2. FÖRSTÅ SITUATIONEN.....</b>	<b>6</b>
2.1. Trafikflöden .....	6
2.2. Trafikflödet i maxtimmen.....	7
2.3. Kompletterande kömätning .....	8
2.4. Kapacitet .....	9
2.5. Vaghållare .....	11
2.6. Högsta tillåtna hastighet.....	11
2.7. Kollektivtrafik .....	12
2.8. Oskyddade trafikanter (gående och cyklister) .....	12
2.9. Olyckor .....	13
2.10. Preciserande av brister, behov och problem .....	16
2.11. Tidigare planeringsunderlag och gällande planer .....	17
2.12. Kommande utveckling.....	17
2.13. Förutsättningar och krav .....	17
2.14. Mål för lösningar .....	17
<b>3. PRÖVA TÄNKBARA LÖSNINGAR .....</b>	<b>18</b>
3.1. Paketeringsförslag .....	19
3.2. Effektbedömning .....	19
<b>4. FORMA INRIKTNING OCH REKOMMENDERA ÅTGÄRDER .....</b>	<b>19</b>





## 2. Förstå situationen

Med hänsyn till brister i tillgängligt datamaterial (trafikmätningar etc.) har en trafikutredning genomförts som en del i att förstå situationen.

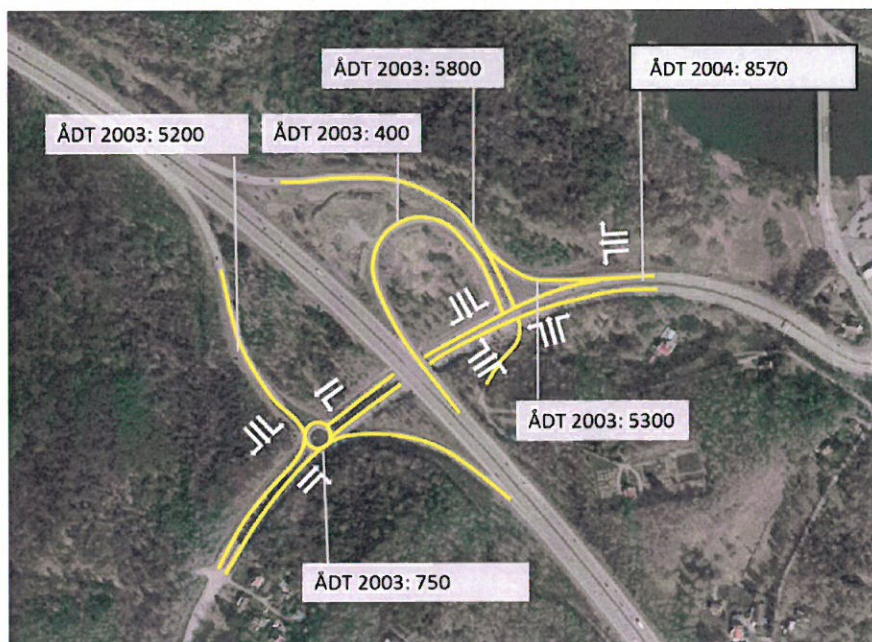
### 2.1. Trafikflöden

I Tabell 1 nedan framgår resultatet av Trafikkontorets trafikmätningar på Kongahällavägen. Sedan 2011 har trafiken ökat med ca 8 % mellan Kornhallsvägen och Rödbomotet. Mellan Rödbomotet och Lilla Kongahällavägen (Eriksdalsrondellen) har trafiken ökat med ca 36 %. Trafikkontorets mätningar redovisas i ÅMVD<sup>1</sup>, vilket är medelvärde av dygnstrafikflödena för vardagar. ÅMVD har räknats om till ÅDT<sup>2</sup> för att vara jämförbart med Trafikverkets trafikmätningar.

Den trafikökning som skett på Kongahällavägen motsvarar den normala trafikökningen (enligt Trafikverkets basprognoser). Den kraftiga trafikökningen mellan Rödbomotet och Lilla Kongahällavägen (Eriksdalsrondellen) kan eventuellt antas bero på införandet av trängselskatt januari 2013, men detta kan inte styrkas. Exakt hur trafiken kring Rödbomotet har påverkats är svårt att dra slutsatser om då det saknas trafikmätningar i trafikplatsens rampsystem. De mätningar som finns är 12 år eller äldre, se Figur 2.

Delsträcka	År	ÅMVD	Varav tung trafik %	ÅDT	Maxtim em mot Gbg	Maxtim em från Gbg
Kornhallsvägen – Rödbomotet	2015	5 500	6	4 950	200	750
	2013	5 100	4	4 590	170	770
	2011	5 100	5	4 590	170	710
Rödbomotet – Lilla Kongahällavägen	2015	13 500		12 150	890	1 040
	2011	9 900		8 910	530	480

Tabell 1 Trafikkontorets trafikmätningar. Tabellen har kompletterats med en kolumn för ÅDT. ÅDT har räknats fram.



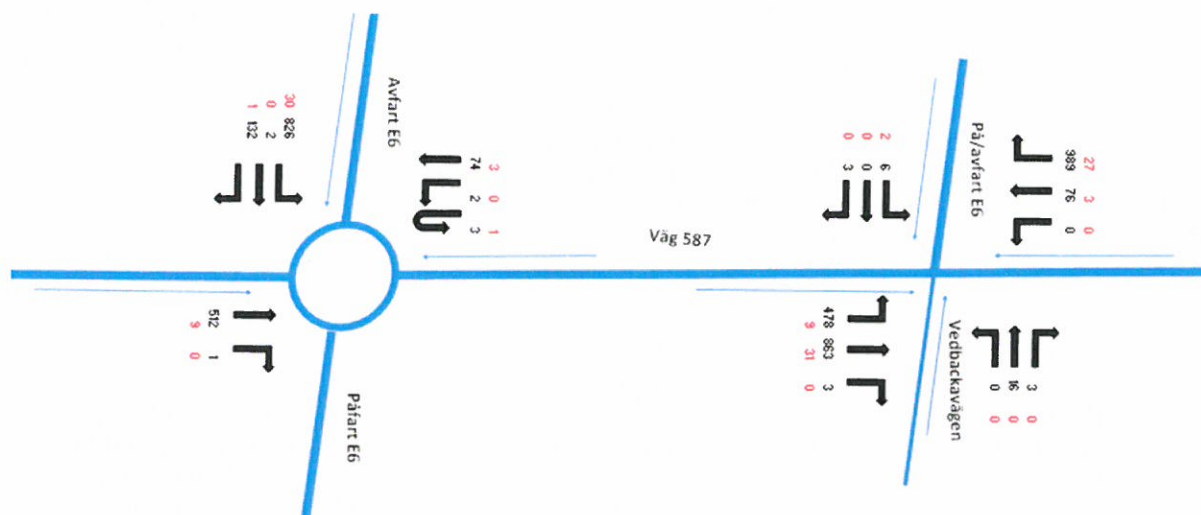
Figur 2 Studerade vägsträckor är markerade med gult. ÅDT i vissa snitt visas samt möjliga trafikrörelser. (Flygfoto från Trafikverket, © Lantmäteriet, Geodatasamverkan)

<sup>1</sup> Årsmedelvardagsdygnstrafik

<sup>2</sup> Årsdygnstrafik

## 2.2. Trafikflödet i maxtimmen

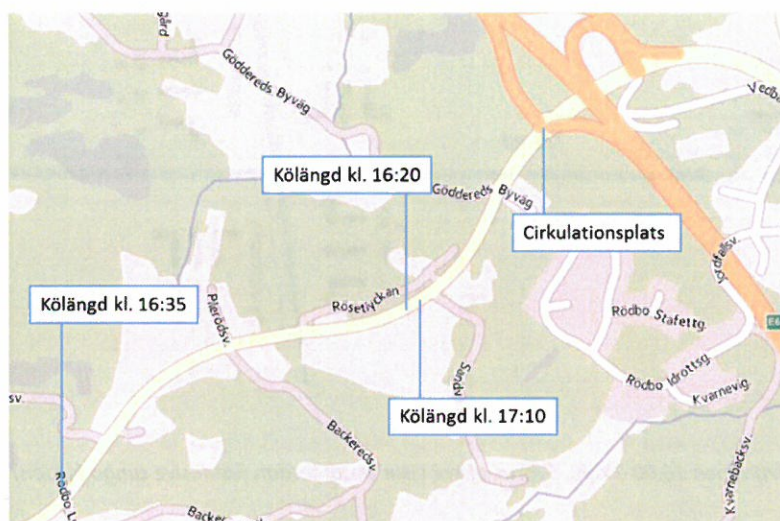
Nedan visas resultatet (maxtimmen) från en trafikmätning gjord 2015-10-15 vid Rödbomotet. Trafiken räknades mellan 15.30 och 17.30 varpå maxtimmen identifierades, vilken var 16.00-17.00, vilket även stämmer väl överens med tidigare trafikmätningar på andra platser längs väg 587. Metoden för mätningen var manuell räkning för den västra delen av trafikplatsen och videospelning av den östra sidan av trafikplatsen.



Figur 3 Rödbomotet, räknat trafikflöde i maxtimmen 16.00-17.00. Svarta siffror visar antal fordon (exklusive tunga fordon) och röda siffror visar tung trafik.

### 2.3. Kompletterande kömätning

Till följd av den omfattande köbildningen som noterades under trafikräkningen genomfördes ytterligare en fältstudie 2015-11-12. Vid detta tillfälle mättes kön in mot cirkulationsplatsen mellan klockan 15.30 och 17.30. I Figur 4 nedan visas hur långt kön sträckte sig vid olika tidpunkter, där kön var som längst klockan 16.35. I Tabell 2 redovisas hur lång kötid det var vid olika tidpunkter. Det kan konstateras att köbildningen började strax efter 15:30 varpå den nådde sitt max klockan 16:35. Då var kötiden 10:25 minuter för att nå cirkulationsplatsen. Därefter minskade kön relativt kontinuerligt och var helt avvecklade ungefär kl 17:15.



Figur 4 Kartan visar kölängden in mot cirkulationsplatsen på väg 587 för trafik ifrån sydväst, 2015-11-12. (Karta från Trafikverket, © Lantmäteriet, Geodatasamverkan)

Tidpunkt	Kötid (min)
15:30	0
15:35	1
15:45	00:40
15:48	01:05
16:00	01:10
16:11	05:05
16:16	08:00
16:24	09:30
16:34	10:25
16:48	08:55
16:58	07:05
17:10	03:10
17:14	02:10
17:16	0
17:30	0

Tabell 2 Kötider in mot cirkulationsplatsen på väg 587 för trafik ifrån sydväst, 2015-11-12

## 2.4. Kapacitet

En kapacitetsberäkning för cirkulationsplatsen (korsning E6 S – Väg 587) och korsningen (E6 N – Väg 587) har gjorts i beräkningsprogrammet Capcal.



Figur 5 Kapacitetsberäkning

### 2.4.1. Cirkulationsplatsen

Tabell 3 nedan visar belastningen på cirkulationsplatsen. Beräkningen visar att belastningsgraden (b) på tillfart *Avfart från E6* och *Väg 587 från sydväst* är 0,68 respektive 0,67. Enligt ÖVERGRIPANDE KRAV FÖR Vägars och gators utformning (Trafikverket, 2012) är önskvärd servicenivå för cirkulationsplats (belastningsgrad)  $b \leq 0,8$  och godtagbar servicenivå (belastningsgrad)  $b < 1,0$ . Alltså är belastningen på dessa två tillfarter under riktvärdet för önskvärd servicenivå.

Tillfart	Flöde (f/t)	Kapacitet (f/t)	Belastningsgrad	Kölängd (antal fordon)	Kölängd (antal fordon) 90-percentil
Avfart från E6	991	1461	0,68	0,2	0,2
Väg 587 från nordost	80	1537	0,05	0,0	0,0
Väg 587 från sydväst	522	775	0,67	1,3	3,0

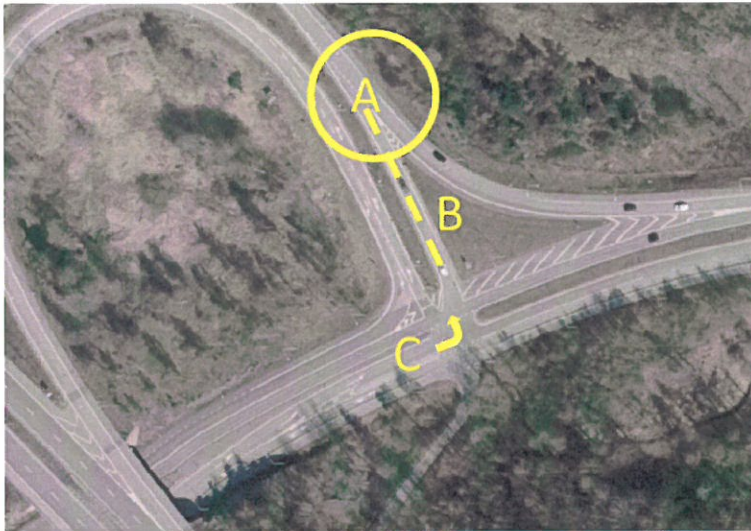
Tabell 3 Resultat Capcalberäkning för cirkulationsplats

### 2.4.2. Korsningen

I samband med trafikräkningen som gjordes 2015-10-15 noterades att vissa tillfarter till korsningen var hårt belastade. Fordon kommande från Vedbackavägen hade svårt att ta sig ut på eller över väg 587 på grund av det stora flödet på väg 587. Endast ett fordon gjorde en vänstersväng från Vedbackavägen ut på väg 587 under de två timmarna korsningen studerades. Vidare gjorde endast ett fordon en vänstersväng från väg 587 in på Vedbackavägen, vilket var en trafikskolebil. Båda dessa manövrar såg riskfyllda ut att utföra.

När belastningen för korsningen beräknades i Capcal visade det sig att belastningsgraden var  $>1$  vilket innebär att korsningen är överbelastad och inget resultat fås ut. Problemet uppstår när de två

påfartskörfälten från väg 587 ska flätas ihop till ett (punkt A i Figur 6). Överbelastning/köbildning uppstår då längs streckad linje B i Figur 6 och risk finns att köbildningen fortsätter ut i vänstersvängfältet på väg 587 (C). Köbildning längs sträcka B var även något som noterades vid trafikräkningen 2015-10-15, dock nådde kön aldrig ända ut till väg 587 utan ungefär så långt som den streckade linjen visar i Figur 6.



Figur 6 Hög belastning på sammanflätningen i punkt A samt risk för köbildning längs sträcka B ut i väg 587. (Flygfoto från Trafikverket, © Lantmäteriet, Geodatasamverkan)

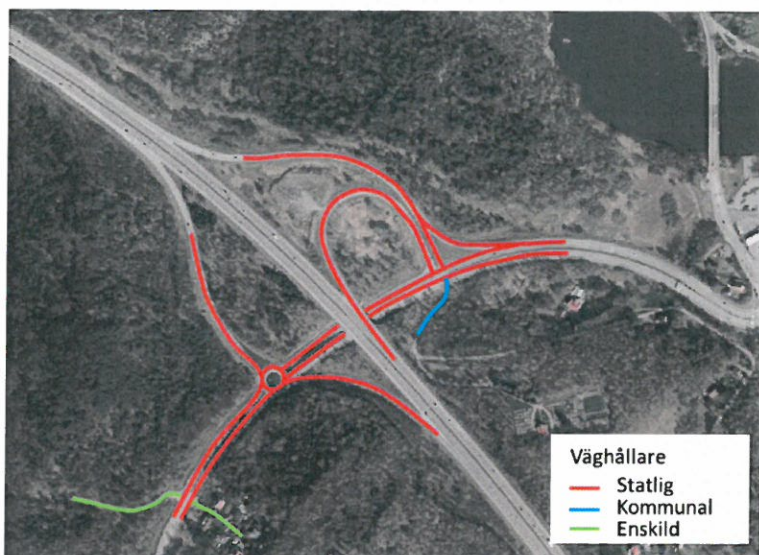
För att kunna få ut ett resultat från Capcal gjordes beräkningen om utan Vedbackavägen (från vilken 16 f/t som kör rakt fram och därmed belastar sträcka B). Tabell 4 nedan visar resultatet från denna beräkning och noteras kan att den mest belastade tillfarten är vänstersvängfältet på Väg 587 från sydväst, vilket har en belastningsgrad på 0,91. Det är tydligt över den önskade servicenivån för denna typ av korsning, vilken är  $b \leq 0,6$ , enligt ÖVERGRIPANDE KRAV FÖR Vägars och gators utformning (Trafikverket, 2012). Riktvärdet för godtagbar servicenivå är  $b < 1,0$ . Poängteras bör att Capcal inte tar hänsyn till köbildningen som sker till följd av sammanflätningen i punkt A, därmed kan kölängden 5,4 fordon vara längre i verkligheten.

Tillfart	Riktning	Flöde (f/t)	Kapacitet (f/t)	Belastningsgrad	Kölängd (antal fordon)	
					Medel	90-percentil
Väg 587 från sydväst	HR	866	1969	0,44	0,0	0,0
	V	487	538	0,91	2,4	5,4
Av/påfart E6	H	3	958	0,00	0,0	0,0
	RV	8	20	0,40	0,6	1,1
Väg 587 från nordost	H	1016	1961	0,52	0,0	0,0
	RV	79	1942	0,04	0,0	0,0

Tabell 4 Resultat Capcalberäkning för korsningen exklusive Vedbackavägen

## 2.5. Vaghållare

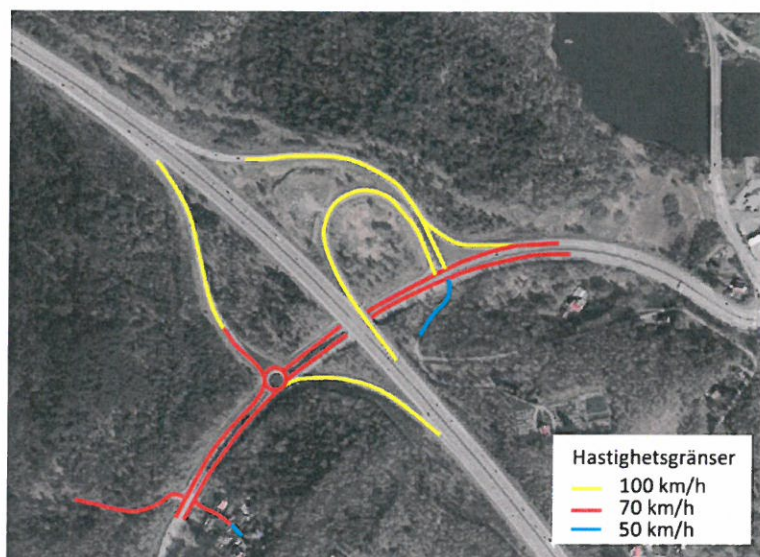
Trafikverket är vaghållare för E6 (inklusive av- och påfarter) samt väg 587. Kommunen är vaghållare för Vedbackavägen, vilket illustreras i Figur 7 nedan.



Figur 7 Vaghållare för respektive sträcka. (Flygfoto från Trafikverket, © Lantmäteriet, Geodatasamverkan)

## 2.6. Högsta tillåtna hastighet

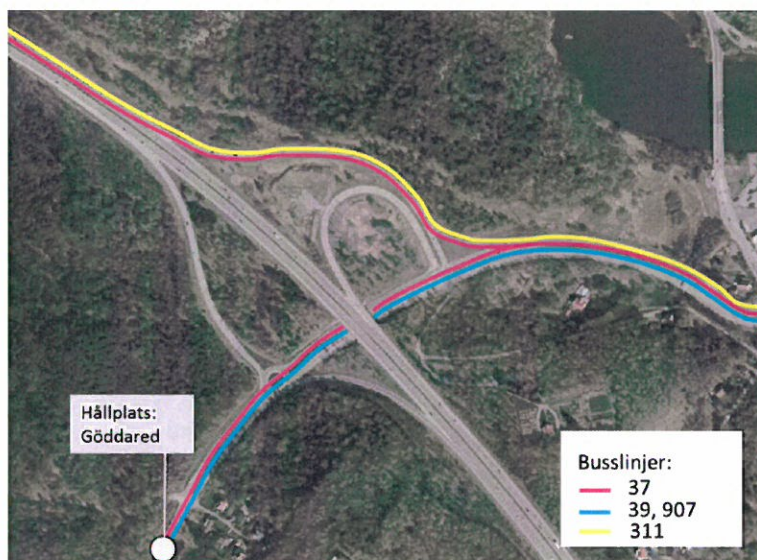
Högsta tillåtna hastighet illustreras i Figur 8 nedan.



Figur 8 Hastighetsgränser för aktuella vägsträckor. (Flygfoto från Trafikverket, © Lantmäteriet, Geodatasamverkan)

## 2.7. Kollektivtrafik

Kollektivtrafiken i området består av fyra linjer, se Figur 9 nedan. Linje 37 trafikerar mellan Hjalmar Brantingsplatsen och Kungälv via Säve, linje 39 körs mellan Klareberg och Säve via Eriksdal, linje 907 körs mellan Kungälv och Halleröd via Rödbo och linje 311 trafikerar mellan Kungälv och Nils Ericsson terminalen via Kungälvsmotet. Av dessa linjer körs 907 endast med ett fåtal turer per vardag och linje 39 är beställningstrafik som endast körs vid anrop en gång i timmen under vardagar. Linje 311 körs med halvtimmetrafik större delen av dagen och linje 37 trafikerar med timmetrafik större delen av dagen.



Figur 9 Busslinje 37, 39, 907 och 311 trafikerar aktuella sträckor enligt figur. (Flygfoto från Trafikverket, © Lantmäteriet, Geodatasamverkan)

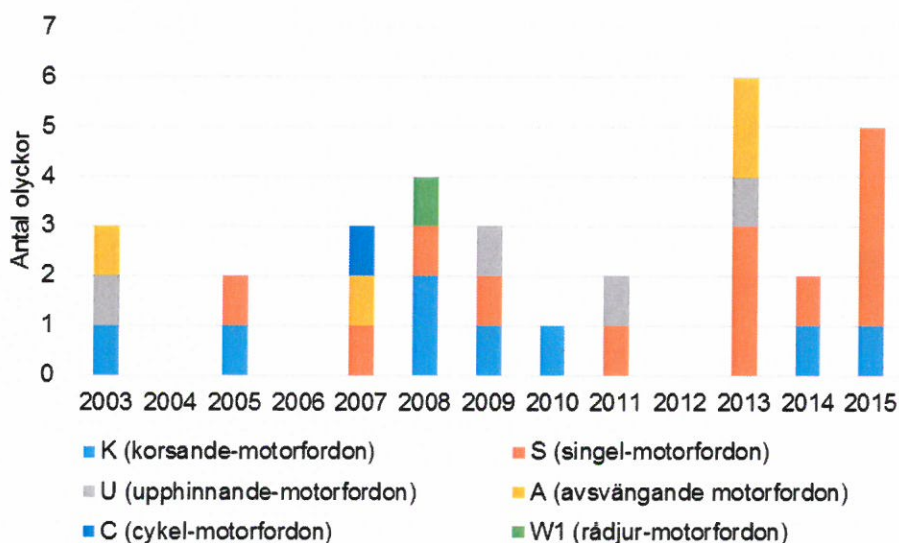
## 2.8. Oskyddade trafikanter (gående och cyklister)

Endast ett fåtal oskyddade trafikanter noterades vid trafikräkningen trots att en separerad gång- och cykelbana löper längs väg 587 genom utredningsområdet. Tre cyklister och en fotgängare noterades mellan klockan 15.30 och 17.30. På vissa sträckor saknas skyddsanordningar mellan körbana och GC-bana.

## 2.9. Olyckor

Ett uttag ur STRADA<sup>3</sup> har gjorts för att studera inrapporterade olyckor i utredningsområdet. Tidsramen som använts är inrapporterade olyckor sedan 2003 innefattande både sjukhus- och polisrapporter. Sjukhusen i Göteborg anslöts till STRADA år 1999 och 2000 medan Kungälv's sjukhus anslöts 2006.

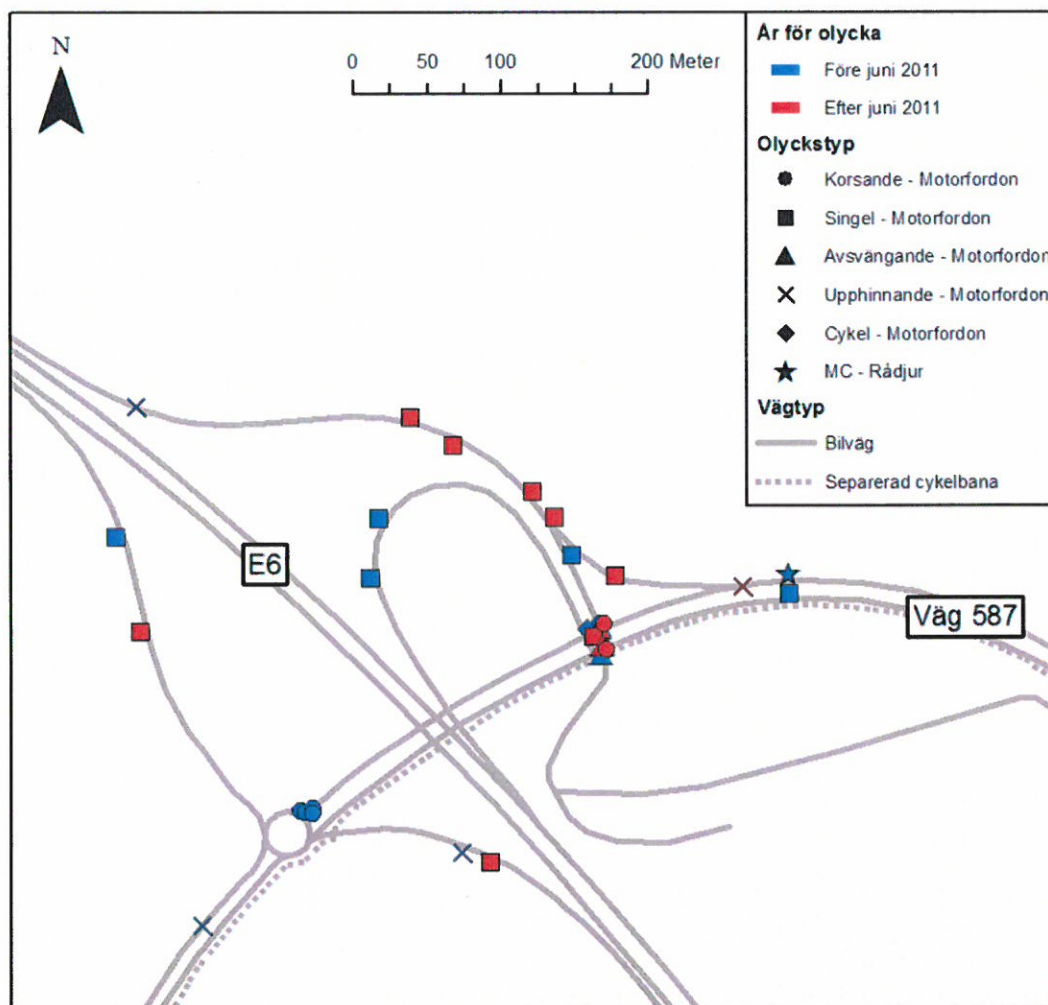
Studien av olyckor har delats upp på före och efter ombyggnationen av korsning E6 S och väg 587 till cirkulationsplats. Inom utredningsområdet har det under perioden januari 2003 t o m 29 oktober 2015 rapporterats in totalt 31 olyckor, varav 18 före ombyggnationen. Enligt den sammanvägda svårighetsgraden har en olycka klassificerats som allvarlig, 3 som måttliga och 24 som lindriga. 2 av de 31 olyckorna medförde inte några personskador och en har okänd svårighetsgrad. De vanligaste olyckstyperna är singelolyckor med motorfordon (13 st) och korsande med motorfordon (8 st). I Figur 10 presenteras samtliga olyckstyper samt under vilket år de inträffat.



Figur 10 Olyckstyp samt årtal då olyckorna inträffade.

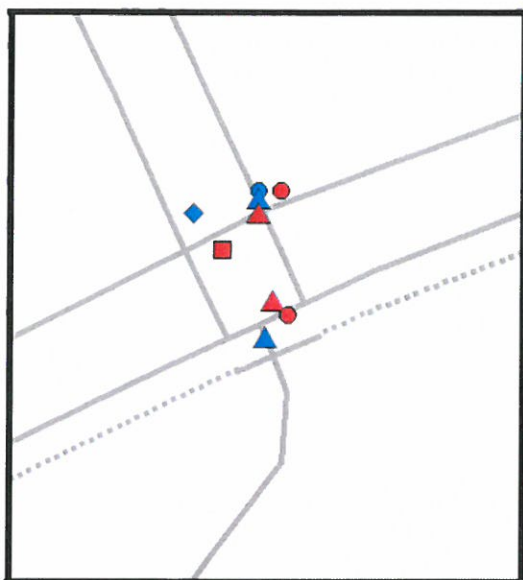
<sup>3</sup> STRADA (Swedish Traffic Accident Data Acquisition) är ett informationssystem för data om skador och olyckor inom hela vägtransportssystemet.

Olyckorna är geografiskt spridda över utredningsområdet, se Figur 11.



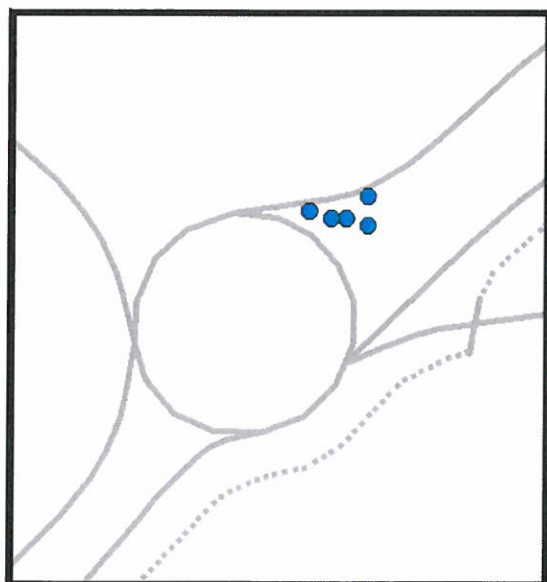
Figur 11 Rödbomotet, kartläggning av inträffade olyckor sedan år 2003

I korsning E6 N - väg 587 (samt Vedbackavägen) är merparten av olyckorna med svängande fordon till och från E6, se Figur 12.



Figur 12 Rödbomotet. Korsning E6 N - väg 587 (samt Vedbackavägen)

Före ombyggnationen till cirkulationsplats inträffade 5 olyckor vid den dåvarande fyrvägs korsningen mellan E6 S och väg 587. Sedan cirkulationsplatsen byggdes har inga olyckor rapporterats in, se Figur 13.



Figur 13 Rödbomotet. Korsning E6 S - väg 587

## 2.10. Preciserande av brister, behov och problem

Den trafikutredning som genomförts bekräftar de brister, behov och problem som initierade studien.

### 2.10.1. Generellt

Vissa av de olyckor som skett indikerar att det inom utredningsområdet förekommer höga hastigheter. Inom utredningsområdet finns ett behov av att se över skyddsanordningar (räcken etc.) i anslutning till broar, bergskärningar mm. Det finns även ett behov av att se över placering av viltstängsel.

### 2.10.2. Delområde cirkulationsplats (korsning E6 S – väg 587)

Under trafikmätningen observerades att det uppstår köbildning in mot cirkulationsplatsen på väg 587 för trafik ifrån sydväst.

Följande har identifierats som bidragade orsaker till att det uppstår köbildning:

- Väg 587 har väjningsplikt för trafiken från E6 S i den enfältiga cirkulationsplatsen
- Cirkulationsplatsen är ojämnt belastad med ett högt flöde från E6 S
- Sikten från sydväst på väg 587 är begränsad in mot cirkulationsplatsen
- Cirkulationsplatsens utformning möjliggör höga hastigheter för trafik från E6 S vilket resulterar i att fordon från sydväst väg 587 har svårt att bedöma om tidsluckan är tillräcklig för att hinna köra in i cirkulationsplatsen.
- Cirkulationsplatsens storlek

Under trafikmätningen noterades att i de flesta fall hann endast två fordon avvecklas från kön på väg 587 vid respektive lucka i trafikflödet från avfarten från väg E6.

Skyddsräcke för gång- och cykelvägen saknas i cirkulationen.

Påfarten mot E6 S i cirkulationsplatsen korsar den gång- och cykelbana som löper parallellt med väg 587. För motorfordonstrafikanten kan det upplevas som oväntat att oskyddade trafikanter befinner sig i trafikmiljön vilket kan leda till sena inbromsningar etc. Det kan även finnas oklarheter gällande regeltillämpningen. Motorfordonstrafiken som lämnar cirkulationsplatsen genomför alltid en högersväng vilket medför att motorfordonsföraren har väjningsplikt gentemot korsande trafik. I detta fallet innebär det att de har väjningsplikt gentemot gående och cyklister.

### 2.10.3. Delområde korsning Vedbackavägen

Den trafikmiljö som Vedbackavägen ansluter till är komplex. Korsningen kan upplevas som otydlig då den består av stora asfaltytor. Detta leder till en lång exponeringstid i korsningen och trafiksituationen hinner ändra sig under tiden som man förflyttar sig i korsningen. Utformningen ställer höga krav på motorfordonsföraren. Den tuffaste manövern att genomföra här är att svänga vänster, oberoende av vart man kommer ifrån och vart man ska.

Vedbackavägen anslutning har något begränsad sikt åt sydväst. Trafiken från Vedbackavägen korsar den gång- och cykelbana som löper parallellt med väg 587.

Vägvisningen i anslutning till korsningen följer i dagsläget inte fullt ut utformningen och dess placering kan upplevas siktskymmande. Ett arbete har inletts med att se över detta.

### **2.11. Tidigare planeringsunderlag och gällande planer**

År 2010 gjordes en förstudie för Rödbomotet, benämnd Vägverket 2010. Väg 587 Rödbomotet, Korsningsåtgärder vid trafikplats Rödbo. Förstudie Beslutshandling. Objekt nr: 85437710. Resultatet av denna förstudie blev att den tidigare korsningen väster om väg E6, där av- och påfarter möter väg 587 byggdes om till en cirkulationsplats.

En åtgärdsvalsstudie för området kring Eriksdal har nyligen genomförts (TRV 2015/72939).

### **2.12. Kommande utveckling**

Enligt uppgifter från Göteborgs stad finns inga planerade utbyggnader av bostäder inom eller i direkt närhet till Rödbo. Däremot pågår det arbete med ett par detaljplaner för Säve och Gunnesby, vilket är drygt 7 km sydväst om Rödbo. Planerna rör endast utökning av byggnadsyta och ingen ny bebyggelse. Tillskottet av ny ökad trafik som följd av dessa planer kan därmed förväntas vara försumbart.

### **2.13. Förutsättningar och krav**

Utredningsområdet ligger inom utpekad riksintresse för Friluftsliv och angränsar till Natura 2000 och Naturvård.

Inom utredningsområdet finns artika vägmiljöer vilka ska beaktas och bevaras/utvecklas i fortsatt planering.

Väg 587 är inte utpekad inom Funktionellt prioriterat vägnät. E6 är utpekad inom Funktionellt prioriterat vägnät som en nationell och internationell viktigt väg för samtliga funktioner (godstransporter, daglig pendling, kollektivtrafik och långväga resor).

E6 ingår i det av EU utpekade Trans-European Transport Network, TEN-T. Vägarna som ingår i TEN-T är av särskild internationell betydelse. Vägen sträcker sig genom Skåne längs västkusten och vidare upp till norska gränsen.

E6 genom Västra Götalands län utgör en viktig väg för långväga resor och transporter. Det är ett viktigt stråk för näringslivets transporter då den bl a är betydelsefull för internationella godstransporter via Göteborgs Hamn. Vägen är utpekad som primär transportled för farligt gods. Arbetspendlingen är omfattande på bland annat sträckan Uddevalla - Göteborg. E6 har också stor betydelse för turism- och handelscentra utmed Bohuskusten.

Väg 587 utgör omledningsväg för trafik till och från E6 i händelse av olycka eller annat stopp.

Åtgärder skall utformas för att uppnå god funktion och kvalitet.

Där Trafikverket är väghållare gäller Vägars och Gators utformning (VGU).

### **2.14. Mål för lösningar**

Målet är att förbättra trafiksäkerheten och framkomligheten för samtliga trafikantgrupper inom utredningsområdet.

### 3. Pröva tänkbara lösningar

Nr	Åtgärd som studerats och bedömts	Steg enligt fyrstegsprincipen	Relevans måluppfyllelse	Uppskattad kostnad för åtgärd	Gå vidare Ja/Nej	Kommentar <i>Allmän kommentar samt motiv till bortsortering om Nej</i>
<b>Åtgärder som berör hela utredningsområdet</b>						
1	Se över hastigheten för hela utredningsområdet.	2	Hög	Ca 100 tkr	Nej	Behovet bedöms som litet med anledning av att hastigheten säkras genom fysiska åtgärder.
2	Se över behov av viltstängsel samt skyddsanordningar (räcken etc.) inom utredningsområdet.	3	Medel	Ca 1 mnkr	Ja	Bör ske i samband med detaljprojektering av rekommenderade åtgärder. Bland annat saknas barriär vid broar, bergskärningar och mellan körbana och GC-bana på vissa sträckor.
3	Två körfält i östgående riktning på väg 587 mellan cirkulationsplats och korsning.	3	Hög	Ca 1 mnkr	Ja	
<b>Åtgärder som berör korsningen</b>						
4	Höger in, höger ut för Vedbackavägen.	2	Hög	Ca 20 tkr	Nej	Åtgärden kan genomföras med anledning av att det finns cirkulationsplatser i båda riktningar. Behovet hanteras dock på annat sätt.
5	Ta bort vänstersvängen från avfart E6 norrgående.	3	Medel	Ca 50 tkr	Nej	Behovet, av att minska antalet konfliktpunkter, hanteras på annat sätt.
6	Cirkulationsplats i befintlig korsning.  Ändra utformning av påfartsramp E6 N samt regleringen till vävning. (Befintlig påfart flyttas för att ligga i direkt anslutning till cirkulationsplatsen).	3	Hög	Ca 4 mnkr	Ja	Åtgärden förbättrar trafiksäkerheten, sänker hastigheten och ger en enhetlig utformning av trafikplatsen. Åtgärden kan sannolikt utföras inom vägområdet, preliminär bedömning att vägplan ej krävs.  I högtrafik kan det uppstå köbildning på påfarten, dessa köer riskerar att växa ut i korsningen. En förändrad reglering förbättrar flödet.
7	Stängning av avfart E6 norrgående.	3	Hög	Ca 100 tkr	Nej	Åtgärden löser inte problemet.
8	Signalreglering av korsningen.	3	Låg	Ca 1 mnkr	Nej	Löser inte trafiksäkerhetsproblemen i området.
9	Stäng anslutning till Vedbackavägen.	2	Medel		Nej	Underlättar för den komplexa miljön i korsningen, men ger stor påverkan för de personer som utnyttjar vägen idag. Behovet hanteras på annat sätt.
<b>Åtgärder som berör cirkulationsplatsen</b>						
10	Justering av befintlig cirkulationsplats med annan utformning av avfartsrampen från E6 S (sidoförskjutning och avsmalning) och förbättrad sikt samt två körfält i östgående riktning genom cirkulationsplatsen.	3	Medel	Ca 3 mnkr	Nej	En annan utformning av rampen kan förbättra tillgängligheten i cirkulationsplatsen för motorfordonstrafikanterna på väg 587. Väjningsplikt för väg 587 kvarstår. Vissa brister avseende trafiksäkerhet och framkomlighet kvarstår. Risk att åtgärden leder till köbildning på E6.
11	Ombyggnad av cirkulationsplats till droppe (större radie) med två körfält i östgående riktning på väg 587 samt högersvängfält avfart E6 S	3	Hög	Ca 3 mnkr	Ja	Förbättrar framkomligheten för trafiken på väg 587. Inga relationer försvinner förutom möjligheten att vända för trafiken från väg 587 i östgående riktning. Högersvängfält bidrar till viss avlastning av cirkulationsplatsen.

### 3.1. Paketeringsförslag

Paket	Ingående lösningar	Kommentar
A	2, 3, 6, 11	Åtgärderna förbättrar framkomligheten på väg 587 och trafiksäkerheten i hela trafikplatsen.

### 3.2. Effektbedömning

Paket	Samhällsekonomi	Fördelning	Transportpolitisk	Gå vidare	Kommentar
	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	Ja/Nej	Allmän kommentar samt motiv till bortsortering
A	Ökad trafiksäkerhet Förbättrad framkomlighet och kortare restider Minskade utsläpp (färre stillastående fordon)  Bedöms samhällsekonomisk lönsamt utifrån en relativt låg kostnad för genomförande och stora vinster för framkomlighet, trafiksäkerhet och miljö.	Ökad trafiksäkerhet för alla trafikantgrupper. Förbättrad framkomlighet och kortare restider främst för daglig pendling.	Bidrar till att uppfylla funktionsmål för tillgänglighet genom ökad tillförlitlighet och bekvämlighet för daglig pendling och kollektivtrafik.  Bidrar till att uppfylla hänsynsmål för säkerhet och miljö	Ja	

## 4. Forma inriktning och rekommendera åtgärder

Åtgärds-paket	Inriktning och rekommenderade åtgärder	Steg enligt fyrstegs-principen	Förslag till fortsatt planering och hantering	Tidsaspekt genomförande	Ansvariga aktörer, genomförande	Förslag till finansiering
A	Åtgärder för att förbättra framkomligheten på väg 587 och trafiksäkerheten i hela trafikplatsen.	3	Ställningstagande typfall 1. Framtagande av bygghandling. Produktion	Genomförande är beroende av ekonomisk utrymme	Trafikverket	Nationell plan

## Processen

Trafikverket initierade åtgärdsvalsstudien med anledning av att det inkommit synpunkter från allmänheten.

Trivector Traffic fick i uppdrag att sammanställa och redovisa befintligt faktaunderlag samt genomföra en trafikutredning för att få en bättre uppfattning om nuvarande trafiksituation. Detta underlag presenteras vid en workshop 2015-11-25 tillsammans med representanter från Trafikverket och Trafikkontoret i Göteborg. Utifrån underlaget sammanställdes en gemensam problembild för området och möjliga lösningar diskuterades.

*Deltagare workshop 2015-11-25:*

*Agneta Nordström (Utredare Trafikverket), Louisa Utbult (Åtgärdsplanerare Trafikverket), Laila Einarsson (Åtgärdsplanerare miljö Trafikverket), Morgan Wester (Projektledare Underhåll Trafikverket), Göran Andersson (Trafikingenjör Trafikverket), Sören Hall (Trafikkontoret Göteborgs Stad), Ida Brogren (Trivector Traffic) och Sebastian Fält (Trivector Traffic)*

Under 2016 har rapporten kompletterats och de möjliga lösningar som diskuterats har analyserats vidare. Skiss på rekommenderat åtgärds paket togs fram.

Den 2017-01-18 hölls ett internt avstämningsmöte med berörda specialister. Skiss på rekommenderat åtgärds paket gick igenom och mindre justeringar genomfördes utifrån inkomna synpunkter.

*Deltagare workshop 2017-01-18:*

*Agneta Nordström (Utredare), Louisa Utbult (Åtgärdsplanerare), Morgan Wester (Projektledare Underhåll t), Maria Lundström (Trafikingenjör), Åke Löfqvist (Specialist vägutformning), Andreas Hellström (Projektledare) och Göran Sandholm (Utredare vägutformning)*

Åtgärdsvalsstudien har inte remitterats externt. Studien skickas till Göteborgs Stad för kännedom.

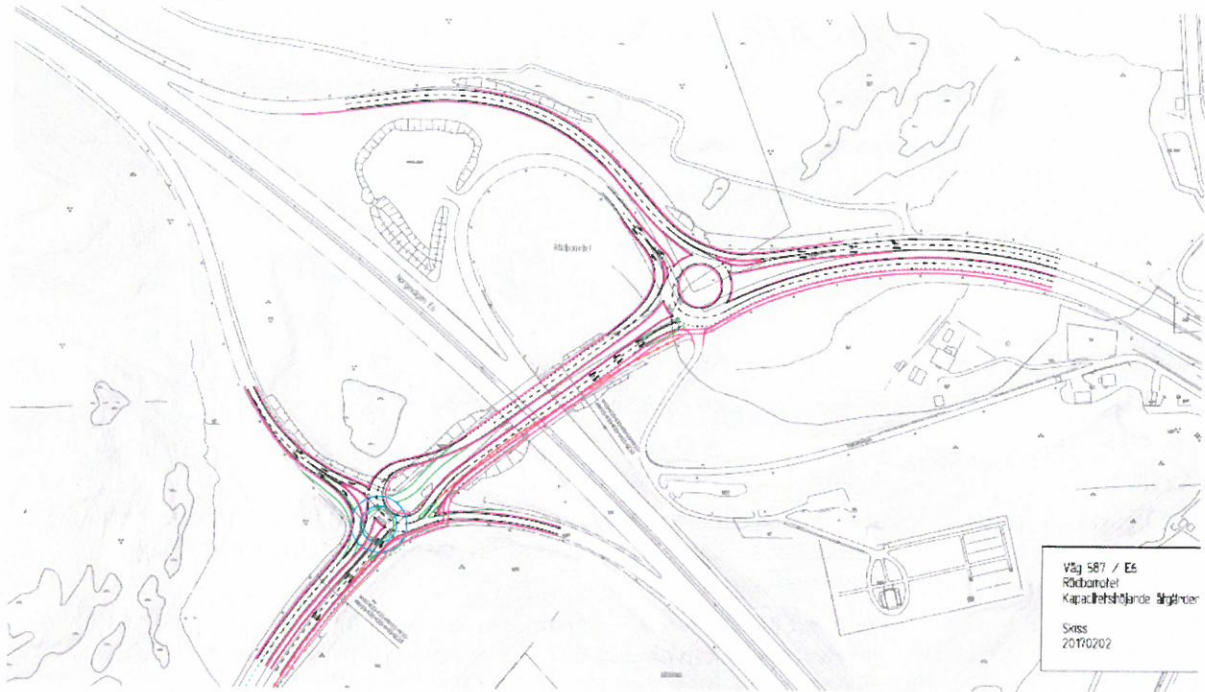
## Bilagor

Bilaga 1 Trafikförslag paket A

Bilaga 2 Kunskapsunderlag Väg 587. Artrik väggkant

# Bilaga 1

## Trafikförslag paket A



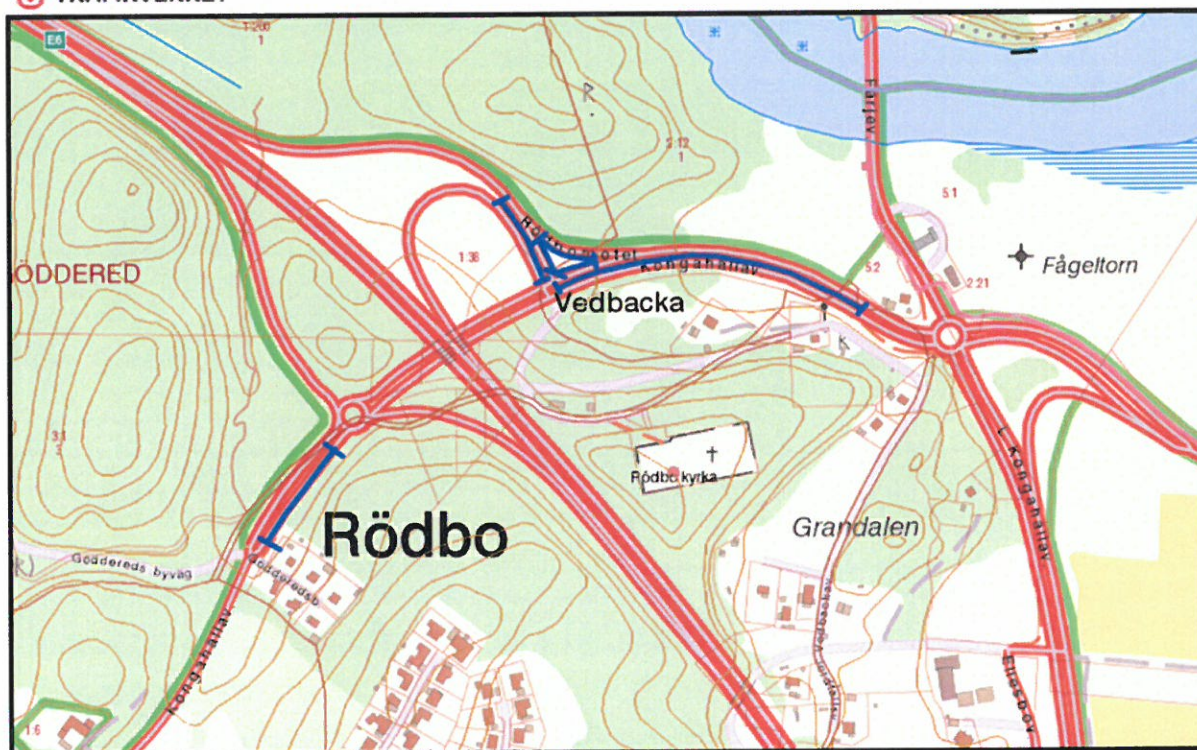
## Bilaga 2

### Kunskapsunderlag Väg 587, Rödbo-Vedbacka, OXHAGEN

**Motivering:** Torr-friskängsväggkant med enstaka indikatorarter samt lavrikt med många Cladonia-arter.

ID på översiktskarta	6
Vägnummer	O 587
Namn	Rödbo-Vedbacka, OXHAGEN
Gammalt namn	-
Sida av vägen	Mittremsor.
Längd sida 1	690 m.
Längd sida 2	-
Meter vägsida totalt	690 m.
Skötselstatus	Medel.
Skyltar	Nytt objekt, skyltar ska sättas upp.
Viktigaste florainslag	Svinrot, tjärblomster, flockfibbla, getväppling, äkta johannesört, fårsvingel, islandslav, hedlav, pigglav, stängellav, falsk renlav och älghornslav.
Viktigaste faunainslag	Slättergräsfjäril.
Kommentarer	Objektet består av skiljeremsor samt området kring rampvägar nordöst om E6. Eventuellt kan objektet gynnas genom markstörning för att få kunna bli än mer blomrikt, framförallt av getväppling.  Refugen i väster har lagts till efter inventeringen.

 TRAFIKVERKET



Skala 1: 5000

©Lantmäteriet, Geodatamyndigheten

## Kvalitetsgranskning

Genomförd:	Ja <input checked="" type="checkbox"/> Nej <input type="checkbox"/> Datum: Klicka här för att ange datum.
Utförd av:	Boel Oün Plvåu

2017-02-20 Boel Oün

Datum och underskrift av kvalitetsgranskare

## Avslut av studie

2017-02-20 Agneta Nant

Datum och underskrift av ansvarig för genomförande av åtgärdsvalsstudien

2017-02-21

Godkänt - datum och underskrift av chef



**TRAFIKVERKET**

Trafikverket, 405 33 Göteborg. Besöksadress: Kruthusgatan 17.  
Telefon: 0771-921 921. Texttelefon: 010-123 50 00.

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