

TRAFIKUTREDNING



Vråssered 4:6

2020-03-20



Konsult:

Karlander Konsult AB
Magasingatan 5
434 37 Kungsbacka
0733 – 624 553
Andrea.micella@karlanders.se

Uppdragsansvarig:

Andrea Micella

Handläggare:

Andrea Micella

Innehållsförteckning

1	Bakgrund och syfte	4
2	Förutsättningar	4
2.1	Projektmål	5
2.2	Samhällspåverkande faktorer	6
2.2.1	Stads- och landskaraktär.....	6
2.2.2	Trafiksystem och trafikdata	11
2.2.3	Tillgänglighet och framkomlighet	11
2.2.4	Trafiksäkerhet och trygghet.....	19
2.2.5	Olycksstatistik	24
3	Beskrivning och analys av alternativ.....	26
3.1	Trafikökning.....	26
3.2	Påverkan av tung fordonstrafik genom Olofstorp	27
3.3	Säkerhetshöjande åtgärder genom samhället Olofstorp	28
3.4	Säkerhetshöjande åtgärder genom samhället Stenared	28
3.5	Vänstersvängfil vid infarten till blivande deponi.....	28
3.6	Infarten till blivande deponi	29
4	Konsekvenser	30
4.1	Samhällspåverkande faktorer	30
4.1.1	Stad- och landskaraktär	30
4.1.2	Trafiksystem och trafikdata	30
4.1.3	Tillgänglighet och framkomlighet	30
4.1.4	Trafiksäkerhet och trygghet.....	31
4.1.5	Miljö	31
4.2	Tekniska faktorer	32
4.2.1	Geoteknik.....	32
4.2.2	Kablar och ledningar samt belysning.....	32
4.2.3	VA och Dagvatten	32
4.2.4	Markfrågor.....	32
5	Kostnader	32
6	Bilagor	32

1 Bakgrund och syfte

Många nya infrastrukturprojekt och bostadsbyggnationer byggs och kommer att byggas under decenniet i Göteborgs Stad och i angränsande kommuner.

Detta medför ett betydande överskott av schakt-, sten och lermassor som behöver borttransporteras och hanteras.

Massoptimering Väst AB avser att nyttja fastigheten Vrässered 4:6 inom Göteborgs Stad med syfte att anlägga en inertdeponi för dessa massor. Läget för fastigheten Vrässered 4:6 redovisas i figur 2.

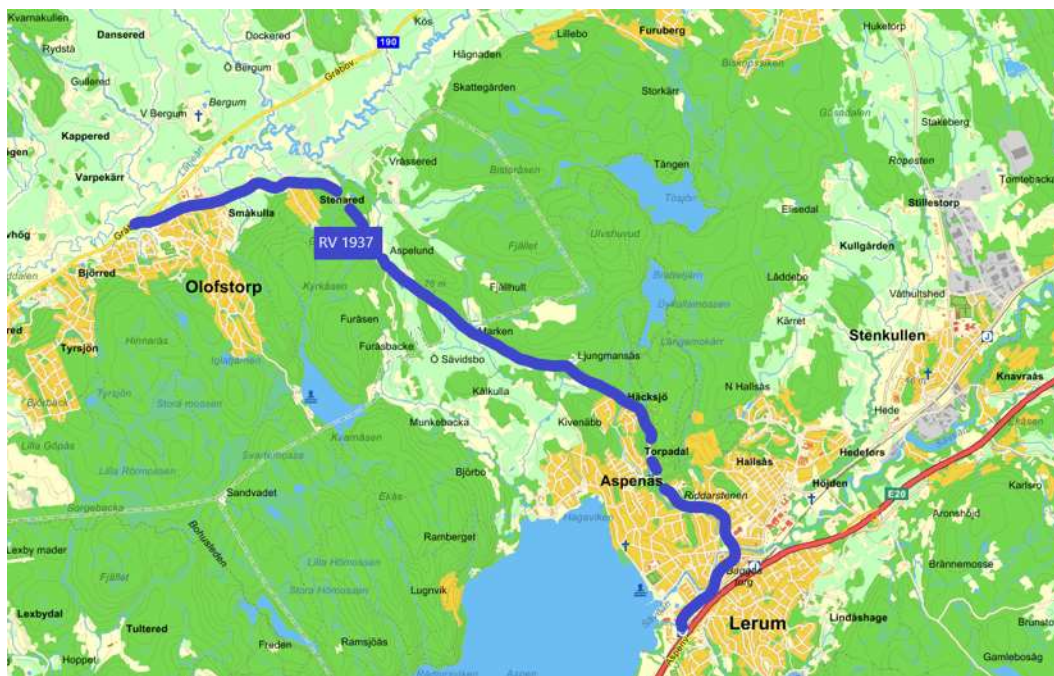
Syfte med denna utredning är att analysera påverkan av den ökade mängden av tung fordonstrafik längs med den berörda vägsträckan (riksväg 1937, se figur 1) samt analysera olika lösningar för att minimera denna.

Syfte med denna utredning är även att analysera och föreslå eventuella lämpliga trafikåtgärder för att bemöta ökningen av tung fordonstrafik.

2 Förutsättningar

Infarten till den planerade deponin ligger längs med RV1937 i Göteborgs Stad. Planerat läge för infarten redovisas i figur 2.

RV1937 sträcker sig mellan riksväg 190, vid orten Olofstorp i Göteborgs Stad i nordväst och E20 genom stadskärna av Lerums kommun i sydost.



Figur 1. Karta över väg 1937 Lerum - Olofstorp



Figur 2. Karta över Fastigheten Vrässered 4:6 (markerad i gult) och läget för den planerade infarten.

2.1 Projekt mål

Målet utredningen är att studera påverkan på samhället av en ökning av tung lastbilstrafiks samt trafiklösningar som kan bli aktuella.

I utredningen har även åtgärder som kan förbättra förutsättningarna föreslagits.

2.2 Samhällspåverkande faktorer

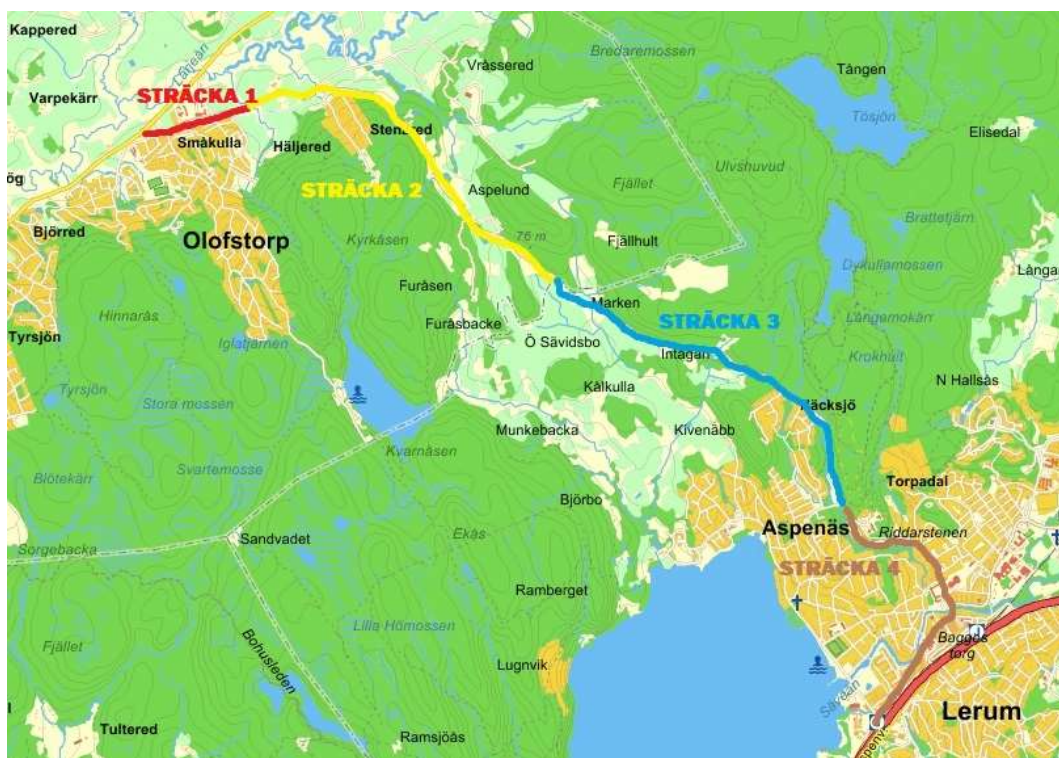
2.2.1 Stads- och landskaraktär

Området i norr (Olofstorp) har karaktär av ett mindre samhälle med villor, skolor och småaffärer dock i direkt anslutning till storstaden Göteborg. Samhället är tydligt omringat av lantlig miljö.

Området i söder (Lerums kommun) har typisk karaktär en stor kranskommun. Stadscentrum karakteriseras av bostäder, affärer, lokaler för vård- och omsorg samt för fritidsaktiviteter.

Vägen mellan dessa två tätbebyggda samhällen går genom en kuperad terräng med inslag av både skog och öppen lantlig miljö med bebodda fastigheter.

Riksväg 1937 kan därför delas i fyra sträckor som karakteriseras av dessa olika miljöer. Indelningen redovisas i bild och beskrivs enligt nedan. I figur 3 visas de fyra sträckor i plan.



Figur 3. Karta över indelning av RV1937 enligt karaktär.

- **Sträcka 1: vägen genom Olofstorp**

En sträcka genom samhället Olofstorp inom Göteborgs Stad. Vägen heter Lerumsvägen och längden är cirka 1 km.



Figur 4. Karta över väg 1937 (Lerumsväg) genom Olofstorp



Figur 5. Bild över väg 1937 genom Olofstorp

- Sträcka 2: Lerumsvägen

En sträcka inom Göteborgs Stad öster om Olofstorps tätbebyggda område fram till gränsen till Lerums kommun. Vägen heter Lerumsvägen. Längden är cirka 4 km. Längs med denna sträcka planeras infarten till blivande deponin.



Figur 6. Karta över väg 1937, sträckan från Olofstorp till gränsen Lerums kommun

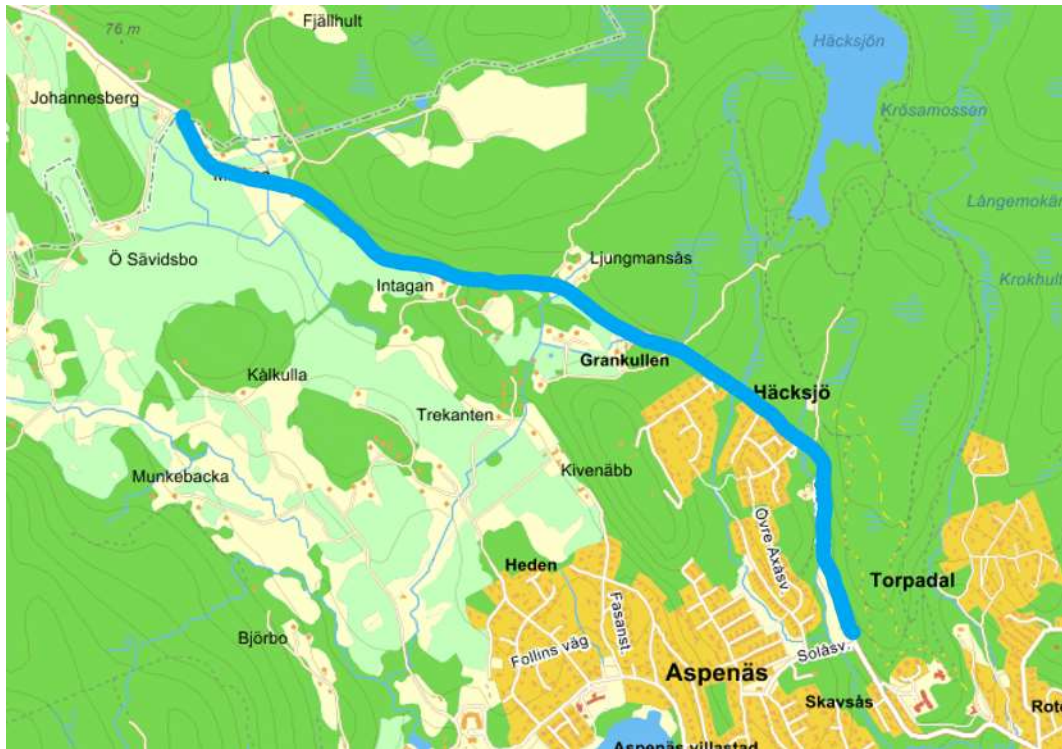


Figur 7. Bild över väg 1937, sträckan från Olofstorp till gränsen Lerums kommun

- **Sträcka 3: Olofstorpsvägen i Lerums kommun**

En sträcka inom Lerums kommun mellan kommungränsen och Göteborgs Stad fram till norra ändan av Häradsvägen. Längden är cirka 2,5 km.

Vägen heter Olofstorpsvägen.



Figur 8. Karta över väg 1937 från gränsen Göteborgs Stad till Lerums stadskärna



Figur 9. Bild över väg 1937 från gränsen Göteborgs Stad till Lerums stadskärna

- **Sträcka 4: Häradsvägen, Göteborgsvägen**

En sträcka inom Lerums kommun mellan korsningen Solåsvägen och anslutning till E 20. Längden är cirka 2,5 km. Väghållaren är Lerums kommun.



Figur 10. Karta över väg 1937 inom Lerums stadskärna



Figur 11. Bild över väg 1937 inom Lerums stadskärna

2.2.2 Trafiksystem och trafikdata

Lokaltrafik per dygn längs med riksväg 1937 mäts som maximalt till 2000 fordon per dygn.

ÅDT total är 1951 varav 195 är lastbilar och gäller sträckan från cirkulationsplatsen vid RV 190 och fram till korsningen Solåsvägen i Lerums kommun i söder.

Största delen av vägsträckan inom Lerums kommun, från anslutning till E20 till kommungräns i Norr, används av både personbilar liksom tung fordonstrafik för transporter.

2.2.3 Tillgänglighet och framkomlighet

Sträcka 1 - genom Olofstorp

I denna sträcka av cirka 1 kilometer genom Olofstorp har vägen småstadskaraktär.

Vägen är kantad av gångvägar och lokalt av cykelvägar.

Hastighetsbegränsning är 50 km/h genom hela samhället och det är skyltat rekommenderad hastighet 30km/h i anslutning till busshållplatsen och skolor.

Genom det tätbebyggda samhället är hastighetsdämpande åtgärder byggda i form av vägavsmalningar samt ramper och mittrefug vid busshållplats.

Väg 1937 skär samhället i två delar.

Samhället är i stora drag befolkat söder om väg 1937, med villor, bostäder, affärer en kyrka och pizzeria.

Skolor, förskolor, fritidsgård, bibliotek och en kyrka ligger norr om väg 1937.

En GCM-väg går till, från och genom samhället parallellt med och cirka 100 m söder väg 1937 (se figur 12).

Övergångsställe saknas längs med hela sträckan. Vid busshållplatsen finns en upphöjd gångpassage med refug över väg 1937.

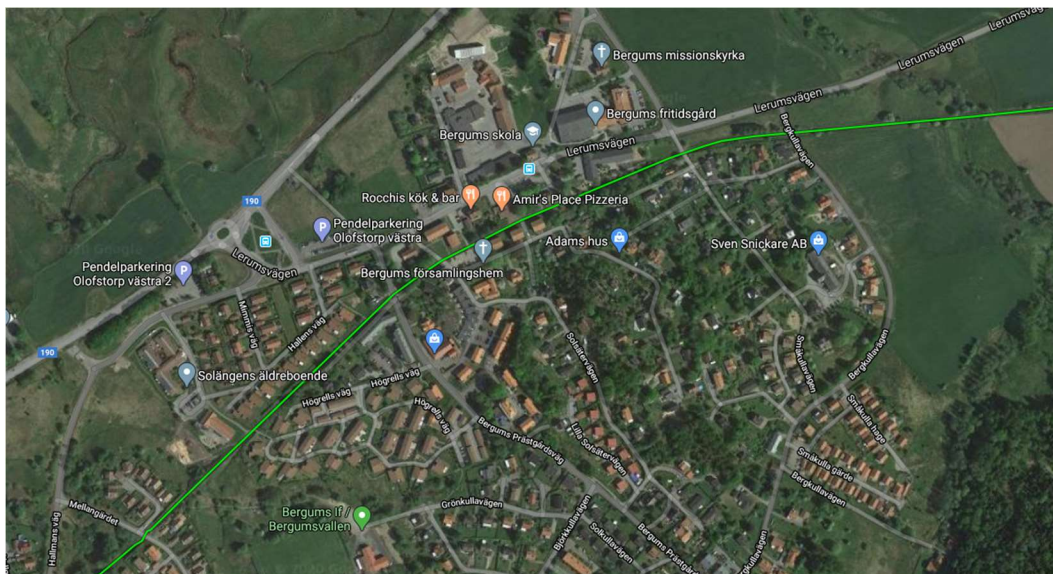
En cykelpassage med refug i anslutning till GCM-väg ligger cirka 30 meter öster om den upphöjda gångpassagen.

Sträckan trafikeras av busslinje 536 Olofstorp västra – Lerum Station.

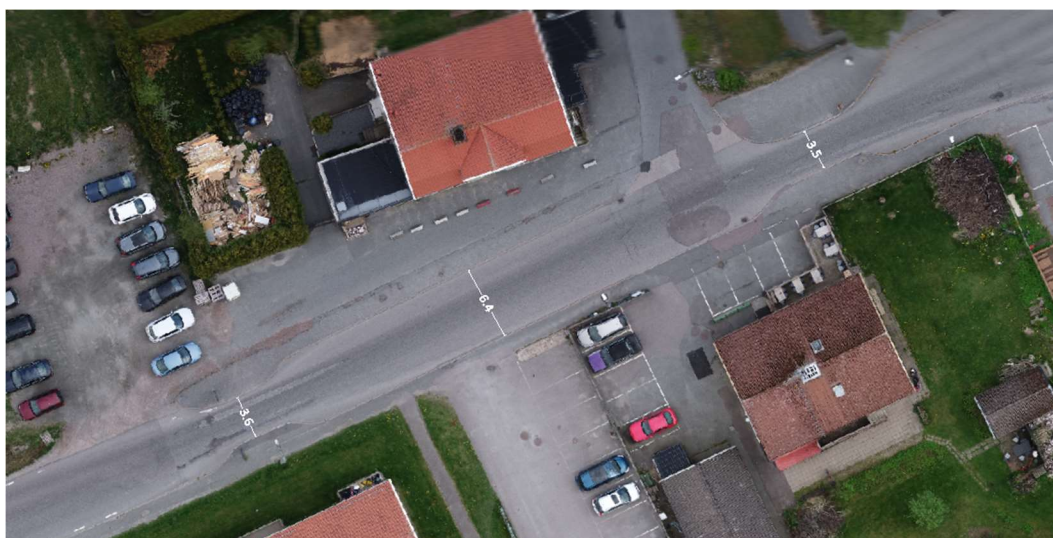
Busshållplatsen har trafikstopp genom refug och väderskydd i vardera riktningen.

I västra ändan av samhället och i anslutning till RV 1937 och väg 190 finns en busstation med väderskydd samt pendelparkeringen intill. Stationen heter Olofstorp Västra.

Från hållplatsen Olofstorp Västra avgår bussen 536 till Lerum och Blåexpress till Göteborg. Blåexpressen åker från men inte genom orten Olofstorp.



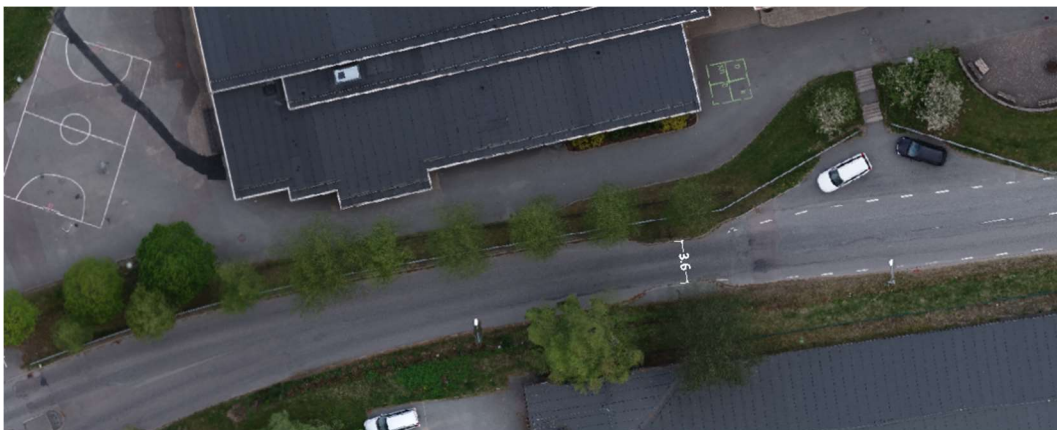
Figur 12. GCM-väg sträckning (i grönt) genom Olofstorp



Figur 13. Bild över hastighetsdämpande åtgärder (vägväsmalningar) för väg 1937 (Lerumsväg) väster om Olofstorps kärna



Figur 14. Bild över hastighetsdämpande åtgärder (vägvsmalningar och gupp) för väg 1937 (Lerumsväg) genom Olofstorps kärna



Figur 15. Bild över hastighetsdämpande åtgärder (vägvsmalningar) för väg 1937 (Lerumsväg) öster om Olofstorps kärna intill skolan



Figur 16. Vägbredden öster om Olofstorp

Sträcka 2 - Lerumsvägen – från Olofstorp fram till gränsen till Lerums kommun

Sträckan har en landsvägskarakteristik och saknar längsgående gång och cykelbana samt övergångar för trafikanter.

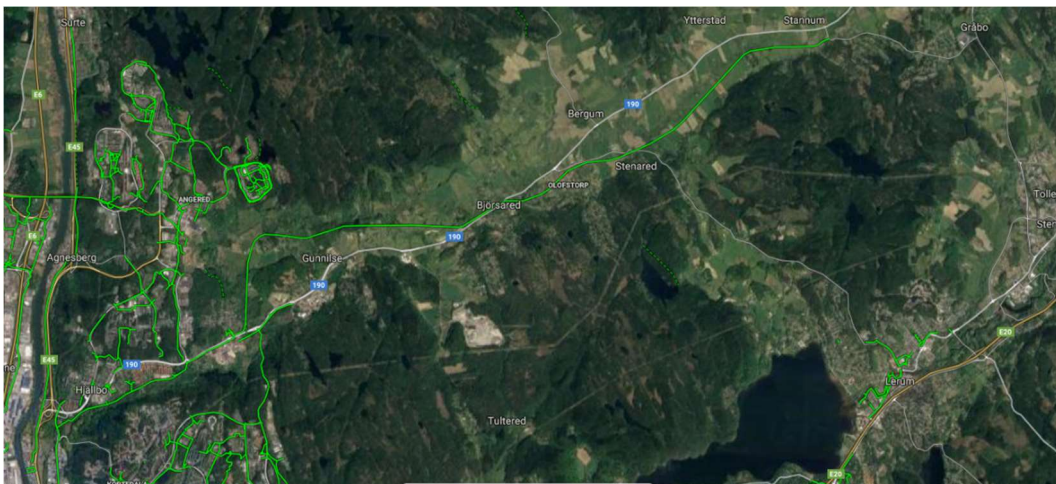
För cirka 1 kilometer är hastighetsbegränsning 50 km/h från det tätbebyggda samhället Olofstorp, genom och förbi samhället Stenared, där vägen plankorsar en GCM-väg.

Denna GCM-väg är en del av ett långt stråk från Gråbo till centrala Göteborg (se figur 17).

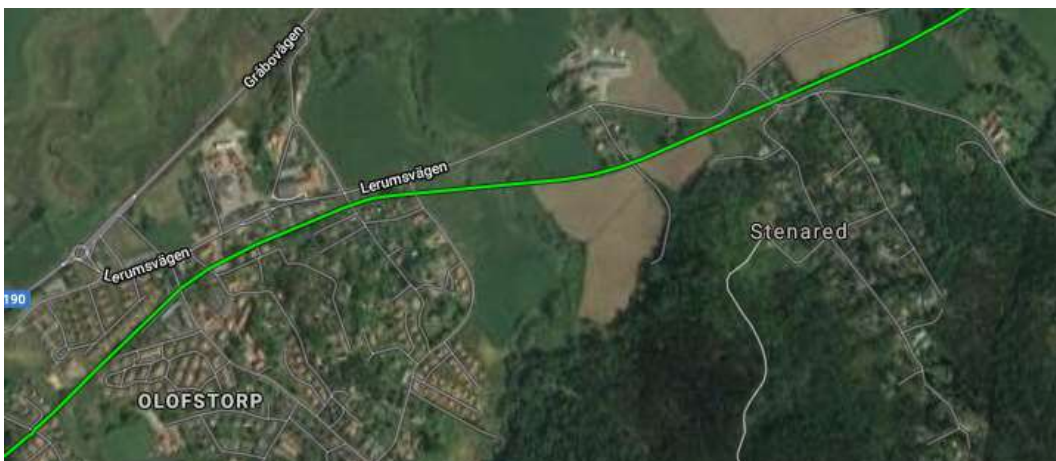
Plankorsningen är en gång- och cykelpassage. Fotgängare, cyklister och moped ska väja för fordonen på vägen. GCM-vägen är skyltad med väjningsplikt.

Gång-, cykel och mopedtrafik mellan Stenared och Olofstorp sker på denna gång- och cykelväg som sträcker sig parallellt med väg 1937 cirka 100 till 500 m söder om denna (se figur 18).

Sikten i korsningen mellan väg 1937 och GCM-vägen i Stenared är god för trafiken söderifrån men mycket dålig för trafiken norrifrån. Ett bostadshus med tillhörande häck skymmer sikten (se figur 19 och 20).



Figur 17. GCM-vägsträckning från Östra Göteborg mot Gråbo



Figur 18. GCM-vägsträckning genom samhällen Olofstorp och Stenared



Figur 19. Plankorsning mellan väg 1937 och GCM-väg i Stenared, vy norrifrån med dålig sikt från vänster.



Figur 20. Plankorsning mellan väg 1937 och GCM-väg i Stenared, vy söderifrån

Hastighetsbegränsning på väg 1937 är 70 km/h vid resterande sträckan fram till kommungränsen i söder.

In- och utfarter från både tomt som skogsfastigheter finns längs med hela vägen.

Närmaste busshållplatsen för boende söder om blivande infarten heter Marken Norra och ligger cirka 300 m söder om den planerade infarten.

Närmaste busshållplatsen för boende norr om blivande infarten heter Furåsvägen/Trekanten och ligger cirka 500 om den planerade infarten.

Samtliga busshållplatser längs med denna sträcka saknar väderskydd.

På- och avstigning sker på vädkanten i bussficka eller vägbreddning.
Vägsträckan är inte försedd med vare sig längsgående gång- eller cykelbana.
Sträckan trafikeras av busslinje 536 Olofstorp västra – Lerum Station
Vägbredden är cirka 5,6 m.



Figur 21. Vägbredden söder om den planerade infarten till deponin.

Sträcka 3 - Olofstorpsvägen i Lerum - från gränsen till Göteborgs Stad fram till samhället i Lerum

Sträckan har en tydlig landsvägkaraktär och saknar övergångar för trafikanter. Hastighetsbegränsning är 70 km/h.

In- och utfarter från både tomt som skogsfastigheter finns längs med hela vägen.

Sträckan trafikeras av busslinje 536 Olofstorp västra – Lerum Station

Busshållplatserna är byggda utan bussficka (bussen stannar alltså på vägen) och saknar väderskydd.

Vägsträckan är inte försedd med vare sig gång- eller cykelbana.

Trafikverket och Lerums kommun planerar bygget av 1,2 km lång GCM-väg längs med väg 1937, från korsningen Grankullevägen till korsningen Solåsvägen där den ansluts till den befintliga GCM-väg som beskrivs i Sträcka 4.

Gång- och cykeltrafik sker längs med vägen, är alltså inte separerad.

Längs med denna sträcka finns en avfart till Lerums återvinningscentral Hultet (se figur 22).



Figur 22. Bild över infarten till Lerums återvinningscentralen

Sträcka 4 - Häradsvägen, Göteborgsvägen - genom Lerums stadskärna

Cirka 200 meter norr om korsningen med Solåsvägen går vägen genom tätbebyggt område och hastighetsbegränsningen är 50 km/h.

Det tätbebyggda området blir tydligare ju närmare Lerums stadskärna man kommer.

Vägen heter Häradsvägen fram till Lerums stadskärna och Göteborgsvägen genom och från stadskärna fram till infarten till E20. Vägghållare är Lerums kommun.

Längs med Häradsvägen ligger infarter till äldreboende Humana, välbesökta lokaler för fritidsaktiviteter (Vattenpalatset, Scoutkåren) samt Torpskolan.

Separerade GCM-vägar går parallellt med Häradsvägen och Göteborgsvägen.

Övergångställena är obevakade och markerade (se figur 22).



Figur 22. Bild över ett obevakat och belyst övergångsställe i Lerums stadskärna

2.2.4 Trafiksäkerhet och trygghet

Sträcka 1 - genom Olofstorp

I den sträckan av cirka 1 kilometer genom Olofstorp är vägen kantad av och korsar gång- och cykelvägar, öppna torgytor med skolor, lokaler och små affärer.

Gångtrafiken är skyddad genom kantsten, vägvavsmalningar, vägbulor och mittrefuger.

Utanför tätbebyggt område är passager belysta.

I ortens centrum, i anslutning till busshållplatsen och skolan finns en gångpassage och en cykelpassage.

Runtom skol- och fritidslokaler är stängsel och staket byggda för att barnen inte ska komma ut på vägområdet (se figur 23, 25, 26 och 27).

Vägräcken är anlagda vid vägkanter som skydd mot hus för att förhindra att fordon ska glida nerför slänter mot byggnader (se figur 24 och 25).

Hela vägområdet är försedd med vägbelysning och resterande området är belyst med kommunal eller privat belysning i tillräckligt hög grad.



Figur 23. Bild över stängsel mellan förskolan och vägområdet i Olofstorp



Figur 24. Bild över vägräcke längs med fritidsgården i Olofstorp



Figur 25. Bild över vägräcke och stängsel intill fritidsgården i Olofstorp



Figur 26. Bild över stängsel och grinden vid skolan i Olofstorp



Figur 27. Bild över stängsel vid skolan i Olofstorp och hastighetsdämpande vägbula vid gångpassagen

Sträcka 2 - Lerumsvägen – från Olofstorp fram till gränsen till Lerums kommun

Vägsträckan med sin landsvägskaraktär saknar skyddade eller målade övergångar för oskyddade trafikanter.

Vägbelysning finns längs med sträckan från Olofstorp, förbi Stenared och fram till orten Trulsdal (se figur 28), men saknas för resterande sträcka ända till kommungränsen i söder.



Figur 28. Vägbelysning i samhället Trulsdal

Sträcka 3 - Olofstorpsvägen i Lerum - från gränsen till Göteborgs Stad fram till samhället i Lerum

Vägsträckan med sin tydliga landsvägskaraktär är en 70-väg och saknar därför skyddade eller målade övergångar för oskyddade trafikanter. Vägen är inte försedd med vägbelysning. Sträckan trafikeras av både personbilar liksom tung fordonstrafik.

Sträcka 4 - Häradsvägen, Göteborgsvägen - genom Lerums stadskärna

Vägsträckan har i norra delen en småstadskaraktär med timglas busshållplatser, gång och cykelbanor samt väg- och gatubelysning.

I södra delen går vägen genom den tätbebyggda Lerums stadskärna. Vägsträckan är försedd med gatubelysning i tillräckligt hög grad.

De oskyddade trafikanterna är skyddade av kantsten, vägvägar och mittrefuger med tillhörande vägmarkeringar.

Alla övergångsställen är obevakade.

Gång och cykelvägar liksom övergångsställena är försedda med vägmarkeringar och gatubelysning.

2.2.5 Olycksstatistik

Statistikrapport över olyckor de senaste 10 åren längs med väg 1937 redovisas ur registret STRADA:

Sträcka 1 - genom Olofstorp

- En måttlig singelfotgängarolycka (G0)
- En lindrig singelfotgängarolycka (G0)
- En lindrig moped singelolycka (G2)
- En lindrig cykel/moped – motorfordonsolycka (C1)
- En lindrig singel-motorfordonsolycka (S)
- En lindrig möte-motorfordonsolycka (M)

Sträcka 2 - Lerumsvägen – från Olofstorp fram till gränsen till Lerums kommun

- Två lindriga möte-motorfordonsolyckor (M)
- En lindrig traktor/snöskoter/terränghjuling/motorredskapsolycka (V3)
- En lindrig fotgängare-motorfordonsolycka (F)
- En lindrig singel-motorfordonsolycka (S)
- En lindrig cykel/moped-motorfordonsolycka (C)
- En lindrig fotgängare singelolycka (G0)
- En lindrig upphinnande motorfordonsolycka (U)
- En lindrig korsande-motorfordonsolycka (K)
- En lindrig övrigt olycka (V0)

Sträcka 3 - Olofstorpsvägen i Lerum - från gränsen till Göteborgs Stad fram till samhället i Lerum

- En allvarlig möte-motorfordonsolycka (M)
- Två måttliga singel-motorfordonsolyckor (S)
- Två lindriga möte-motorfordonsolyckor (M)
- En lindrig upphinnande motorfordonsolycka (U)
- Sju lindriga singel-motorfordonsolyckor (S)
- En lindrig traktor/snöskoter/terränghjuling/motorredskapsolycka (V3)
- En lindrig älgolycka (W2)
- En lindrig avsvängande motorfordonsolycka (A)
- En lindrig moped singelolycka (G2)

Sträcka 4 - Häradsvägen, Göteborgsvägen - genom Lerums stadskärna

En dödsolycka korsande motorfordon (K)

En måttlig singel-motorfordonsolycka (S)

En måttlig cykel-cykelolycka (G4)

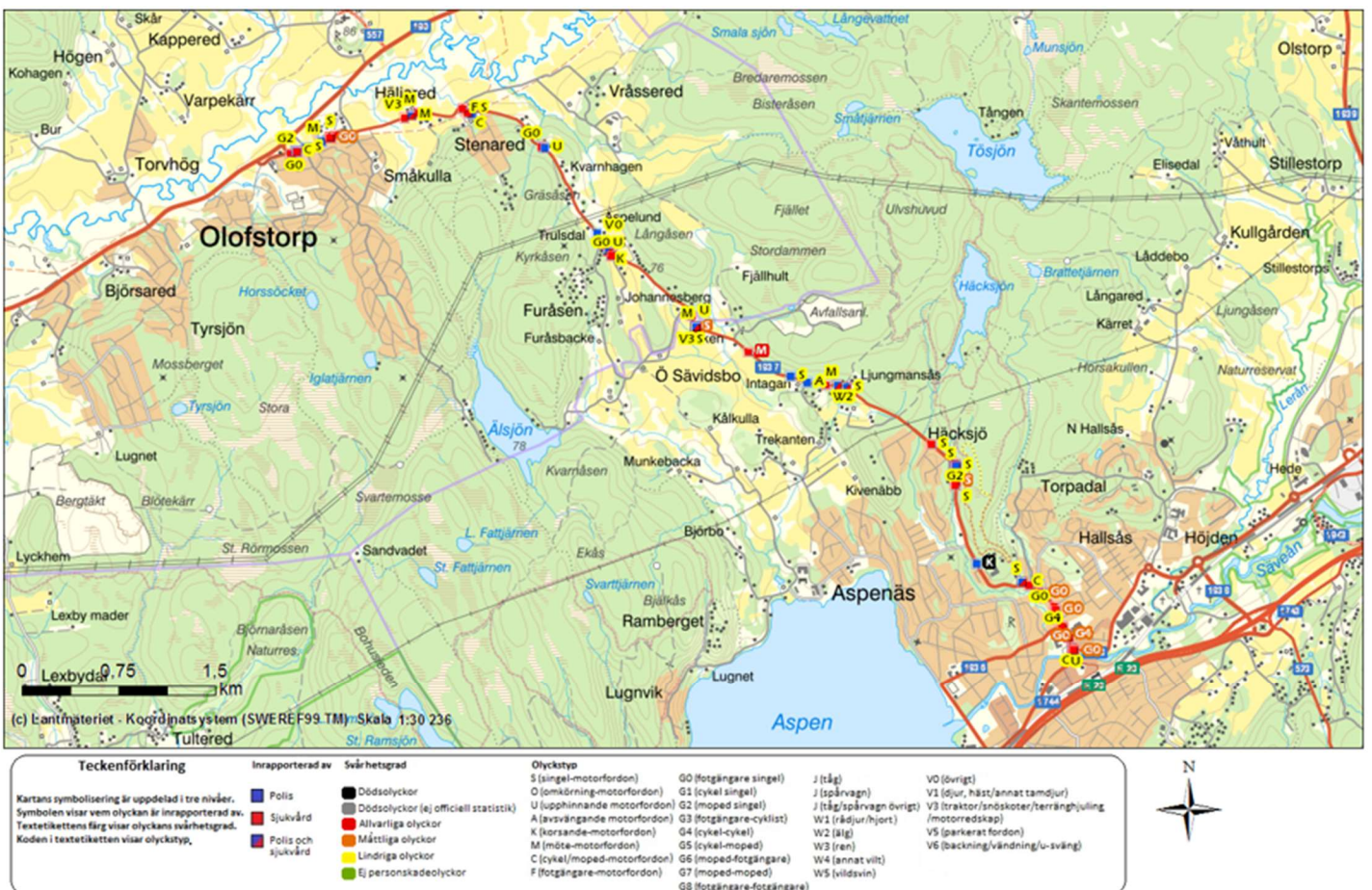
Fyra måttliga fotgängare singelolyckor (G0)

En lindrig singel-motorfordonsolycka (S)

Två lindriga cykel/moped-motorfordonsolycka (C)

En lindrig upphinnande motorfordonsolycka (U)

En lindrig fotgängare singelolycka (G0)



Figur 29. Bild över Olycksstatistik från registret STRADA över 1937

3 Beskrivning och analys av alternativ

3.1 Trafikökning

Om deponin anläggs beräknas en ökning av antal tunga fordonstransporter som kommer att påverka vägsträckan i sin helhet.

Ökningen av tung fordonstrafik kommer att ske i synnerhet under vardagar (måndag till fredag) och under normalarbetstid (7-18).

Trafikökningen bedöms enligt följande:

Ett normalår beräknas komma i snitt cirka 5 426 transporter till området.

Det innebär att beräknat på 220 arbetsdagar (måndag till fredag) kommer 25 transporter (alltså 50 tur och retur) till området dagligen.

Ett maximalår beräknas komma i snitt 10 386 bilar till området årligen. Det innebär att 47 bilar (94 tur och retur) per arbetsdag kör till området beräknat på 220 arbetsdagar.

Cirka hälften av transporterna bedöms köra via Lerum och hälften via Olofstorp.

3.2 Påverkan av tung fordonstrafik genom Olofstorp

För att begränsa påverkan av en ökad mängd av tung fordonstrafik genom Olofstorp har en möjlighet att leda om lastbilstrafiken till och från RV 190 öster om samhället genom Olofstorpsvägen (i Göteborgs Stad) utretts.

Denna korta väg öster om samhället ansluter till både RV 190 och RV 1937 utan att beröra centrum av samhället Olofstorp (se figur 30). Denna väg är dock bärighetsklassad BK3 och omfattande ombyggnation och förstärkningsåtgärder krävs för att den skulle kunna tåla tung fordonstrafik.



Figur 30. Bild över alternativsträckning (i orange) via Olofstorpsvägen.

Trafikkontoret i Göteborgs Stad, vägghållaren till Olofstorpsvägen, har dock förkastat möjligheten till ombyggnationen trots att exploitören har aktivt erbjudit sig täcka samtliga kostnader för ombyggnationen till BK1.

3.3 Säkerhetshöjande åtgärder genom samhället Olofstorp

Alternativ att utrusta vägen genom samhället Olofstorp med ytterligare trafiksäkerhetshöjande åtgärder där det är möjligt har utretts.

Vägen bedöms redan utrustad med farthinder, vägavsmalningar och vägräcken i tillräcklig omfattning.

Utformning och placering är tillräckligt bra. Slitage på vissa delar av anläggningen kan dock vara påtaglig.

Samhället är i stora drag befolkat söder om väg 1937, medan dagliga aktiviteter sker i skolor och övriga lokaler norr om vägen. Vägen korsas därför intensivt under vissa tider på dagen.

Cykelpassage och gångpassage intill busshållplatsen och skolan är byggda med cirka 30 meter avstånd ifrån varandra.

En ombyggnation av cykelpassage och gångpassage till ett bevakat övergångsställe har utretts.

Denna ombyggnation rekommenderas.

Vid ombyggnationen rekommenderas att bygga ihop befintliga cykelpassage och gångpassage till ett övergångsställe kombinerat med cykel- och mopedöverfart.

Eftersom en betydande mängd oskyddade trafikanter behöver korsa väg 1937 vissa tider på dagen (skoltider) kan en bevakning med tryckknapp bli aktuell.

Exploatören av Vråssered 4:6 har kontaktats om denna möjlighet. Exploatören har visat intresse att bekosta denna ombyggnation i samband med exploatering.

Väghållaren har kontaktats och uttryckte sig positivt till denna ombyggnation. Göteborgs stad har inte kontaktats om denna möjlighet.

3.4 Säkerhetshöjande åtgärder genom samhället Stenared

Säkerhetsåtgärder av väg 1937 vid korsning med GCM-passage i Stenared rekommenderas. På grund av dålig sikt för trafiken norrifrån rekommenderas en hastighetssäkring av vägen till 30 km/h vid denna korsning.

Exploatören av Vråssered 4:6 har kontaktats om denna möjlighet. Exploatören har visat intresse att bekosta denna ombyggnation i samband med exploatering.

3.5 Vänstersvängfil vid infarten till blivande deponi

För att förenkla och trafiksäkra tillfarten till den planerade deponin har det utretts ett förslag till särskild vänstersvängfil (Korsningstyp C) mot den planerade infarten för trafiken norrifrån.

Ökningen av trafikmängden för bygget av vänstersvängfilen ger inte skäl för ett sådant omfattande ingrepp (TRV 2020:031 VGU Kap. 5.11).

3.6 Infarten till blivande deponi

En ny infart till deponin planeras och ett positivt förhandsbesked från väghållaren (Trafikverket) har delgetts exploitören.

Ett utformningsförslag av denna planerade infart har därför tagits fram (se figur 31).

Den utformning av infarten som bedöms lämpligast enligt VGU är korsningstyp A, en vänstersväng utan refug på vare sig primär eller sekundär väg.



Figur 31. Principskiss över föreslagen utförande av infarten till blivande deponi.

Endast den östra vägkanten berörs av detta utförande.

Nytt vägområde kommer att upprättas där fastighetsägaren är enig att överlåta väghållare (Trafikverket) nödvändiga ytor.

Vid bygget av denna infart kommer vegetationen att tas bort samt berget att sprängas och rensas längs med hela fastighetsgränsen mot vägområdet i öst.

4 Konsekvenser

4.1 Samhällspåverkande faktorer

4.1.1 Stad- och landskaraktär

Ökningen av trafikmängden ändrar inte karaktären för samhällena längs med väg 1937.

Den planerade infarten till deponin ändrar inte karaktären för samhällena längs med väg 1937.

Föreslagen ombyggnation av gång- och cykelpassagen till ett bevakat övergångsställe i centrala Olofstorp samt hastighetssäkring i anslutning till GCM-väg i Stenared ändrar inte karaktären på samhällena längs med väg 1937.

Ombyggnation av passagen i Olofstorp till ett övergångsställe påverkar inte karaktären på samhällena längs med väg 1937.

4.1.2 Trafiksystem och trafikdata

Anläggningen av deponin innebär inga betydande påföljder av trafiksystemet.

Ingen förändring av trafikreglering är nödvändig till följd av ökad trafikmängd och bygget av infarten till deponin.

Ökning av trafikmängden påverkar inte tillgång för boenden i området till samtliga busshållplatser

Bygget av infarten till deponin påverkar inte tillgång för boenden i området till samtliga busshållplatser.

Bygget av infarten medför inte en ökning av trafikmängden längs med väg 1937 förutom den till den planerade deponin.

Med ökningen av trafikmängden till följd av anläggningen beräknas ÅDT stiga från 1951 till cirka 2000 fordon per dygn.

Ombyggnation av passagen i Olofstorp till ett övergångsställe påverkar inte trafiksystemet och trafikdata längs med väg 1937.

4.1.3 Tillgänglighet och framkomlighet

Förväntad ökning av trafikmängden medför inga förändringar vad gäller framkomlighet och tillgänglighet.

Ökning av trafikmängden påverkar marginellt gång- och cykeltrafik i samhället Olofstorp.

Bygget av infarten till deponin påverkar marginellt gång- och cykeltrafik i anslutning till denna.

Bygget av infarten till deponin påverkar marginellt person- och lastbilstrafik längs med väg 1937.

Framkomlighet till närmaste busshållplatsen för boende söder om (Marken Norra) och norr om (Furåsvägen/Trekanten) blivande infarten påverkas marginellt av föreslagen utformning.

Bygget av ett övergångsställe med cykelöverfart (GCM-överfart) i Olofstorp och hastighetssäkring av väg 1937 i anslutning till GCM-vägen i Stenared påverkar positivt tillgängligheten och framkomligheten längs med väg 1937.

4.1.4 Trafiksäkerhet och trygghet

Vid nödvändig vegetationsavtagning samt schakt- och bergrensning längs med fastighet Vrässered 4:6 för bygget av infarten till deponin kommer VGUs krav på godtagbar stoppsikt för personbilar att uppnås från båda körriktningar längs med väg 1937. Byggande av den planerade infarten ökar därför trafiksäkerheten längs med väg 1937 i anslutning till denna.

Byggande av den planerade infarten påverkar inte trafiksäkerheten längs med resterande vägsträckningen.

Bygget av infarten medför smärre förändringar ur det sociala perspektivet.

Bygget av ett övergångsställe med cykelöverfart (GCM-överfart) för gång-, cykel och mopedtrafikanter i centrala Olofstorp ökar trafiksäkerheten för de oskyddade trafikanterna.

Hastighetssäkring till 30 km/h av befintlig GCM-passag i Stenared ökar trafiksäkerheten och trygghetskänslan för samtliga trafikanter.

Ingen ny belysning planeras och inga förändringar i trygghetskänslan förväntas.

Ökningen av tung fordonstrafiken bedöms påverka i begränsad omfattning den redan vältrafikerade stadskärnan i Lerum.

4.1.5 Miljö

Den planerade infarten har knapp inverkan på miljön.

Viss bergsprängning förekommer under entreprenadstiden.

Ökningen av tung fordonstrafik kan upplevas störande av boende i området samt för skolverksamheten i orten Olofstorp.

Buller- och miljöpåverkan av en ökad trafikmängd redovisas inte i denna utredning utan i separat bullerutredning.

4.2 Tekniska faktorer

4.2.1 Geoteknik

Samtliga trafikförslag medför inga förändringar i geotekniken.

4.2.2 Kablar och ledningar samt belysning

Samtliga trafikförslag medför inga förändringar i kabel- och ledningsdragning.

4.2.3 VA och Dagvatten

Ökning av trafikmängden samt bygget av den planerade infarten innebär inga förändringar av VA-systemet i området och ingen förändring av dagvattens avrinning.

4.2.4 Markfrågor

Infarten till deponin planeras rymmas helt inom Vrässered 4:6 fastighetsgränser.

Markägaren uttrycker sig medgörlig att frivilligt överlämna samtliga ytor för eventuell vägbreddningen till Trafikverket som nytt vägområde enligt gällande regelverk.

Ombyggnation av passagen till ett övergångsställe ryms inom befintligt vägområde. En viss ombyggnation av anslutande gång- och cykelvägar på kommunens mark kommer att vara nödvändig.

5 Kostnader

Kostnader för bygget av infarten tillfaller exploatören.

Kostnader för ombyggnation till övergångsställe och föreslagen hastighetsäkring erbjuds av exploatören.

Kostnadsuppskattning bedöms därför inte i denna utredning.

6 Bilagor

VGU – Krav för vägar och gators utformning – 2020:031 (bifogas ej)

KRAV – VGU, Begrepp och grundvärden – 2020:030 (bifogas ej)