



www.bergum-gunnilse.se
e-brev: utveckling@bergum-gunnilse.se
f Bergum-Gunnilse Utveckling
f Hur utvecklar vi Gunnilse och Bergum?

Olofstorp 2020 12 01

Jenny Larsson
Trafikverket, Region Väst

Synpunkter ÅVS väg 1937 (TRV 2020/50418)

BGU som deltagit i workshopen vill med detta brev ge återkoppling på utkastet till ÅVS för väg 1937. Vi vill samtidigt trycka på att processen har genomfört på ett bra och transparent sätt och att rapporten som helhet är genomarbetad men vi har några kompletteringar samt några punkter där vi anser att rapporten bör korrigeras.

På följande sidor är vår respons på utkastet till ÅVS för väg 1937

Med vänliga hälsningar

Tom Tveitan
Koordinator Centrumgruppen

Bergum Gunnilse Utveckling

Tel: 0760 223140

utveckling@bergum-gunnilse.se

www.bergum-gunnilse.se



Bergum Gunnilse Utveckling
c/o Erik Bick
Fyrväpplingen 4
424 72 Olofstorp

Bergum Gunnilse Utveckling Orgnr: 802491-7570
Fakturor: c/o Maths Relesjö
Lassegårdsvägen 7
424 91 Olofstorp



Synpunkter ÅVS väg 1937 (TRV 2020/50418)

Allmänt

BGU vill först och främst tacka för att ha getts tillfälle att aktivt bidra till framtagning av ÅVS för väg 1937 med mål att främja

- Trafiksäkerhet för oskyddade trafikanter samt
- Minskad klimatpåverkan och buller

Klimatmålet

Vi ser att klimatpåverkan endast bedöms som en delmängd för varje åtgärd och inte som ett mer övergripande mål i sig. Detta påverkar givetvis inriktning på bedömning hur väg 1937 bör se ut / formgivas över tid. En stor del i minskad klimatpåverkan för vägar är framförallt möjlighet att ersätta bil med cykel för distanser under 10 km.

GC-väg (E1)

Rapportens upplägg är att beskriva möjliga förbättringar och värdera dessa mot målen enligt ovan dvs trafiksäkerhet oskyddade trafikanter, klimatpåverkan och buller.

Den enskilda åtgärd som direkt ligger bland de högsta på alla tre målen är en GC-väg för hela sträckan (E1) dvs totalt ca 7 km.

- Idag befintligt och beslutat GC-väg ca 4 km
- Föreslaget ytterligare GC-väg ca 1 km (D1)
- Saknas GC-väg ca 3 km

En sådan åtgärd kommer då att knyta ihop de två centrumbildningarna Olofstorp och Lerum vilket medför att det blir tillgängligt att cykla som ett bra alternativ till bilresor.

Just denna otillgänglighet diskuterades under workshopen som ett allmänt och stort problem för boende utmed vägen. (Diskussion var även om tillgänglighet borde varit ett mål i sig)

Tillgänglighet till en GC-väg hela sträckan möjliggör:

- cykelpendling istället för bil (idag pendlar många med el cykel / cykel betydligt längre sträckor)
- utflykter till natursköna område och sjöar tillgängligt för cyklande från både Olofstorp och Lerum utan bil
- säker skolväg för barn på cykel
- säker gångväg till och från busshållplatser
- säker gångväg längs hela sträckan

Med en GC-väg blir det även meningsfullt att genomföra kampanjerna A22, B10 samt även utöka dessa för hela området inklusive Olofstorp och Lerums tätorter.

Rapporten ser endast det lokala upptagningsområdet (t.ex. D7) men bedömer inte effekten av att knyta ihop hela sträckan dvs koppla ihop två större befolkningscentra.



www.bergum-gunnilse.se
e-brev: utveckling@bergum-gunnilse.se
f Bergum-Gunnilse Utveckling
f Hur utvecklar vi Gunnilse och Bergum?

Notera att en GC-väg för återstående sträckan inte nödvändigtvis behöver läggas kloss an den befintliga vägen. Vi förstår att det pågår strategiska diskussioner om detta inom Trafikverket och ett sådant byggsätt har potential att kraftigt reducera kostnader. Detta skulle då kunna bli ett pilotprojekt för Trafikverket. Se även bilaga 1 som berör STRATEGI FÖR ÖKAD CYKLING I VÄSTRA GÖTALAND där många faktorer pekar på att GC-väg mellan Olofstorp och Lerum bör övervägas.

BGU anser därför att E1 bör rekommendera att frågan utreds vidare tillsammans med de berörda kommunerna för att beräkna kostnader och möjliga vägsträckningar. Samtidigt bör en mindre summa för att bekosta utredningen anslås inom den givna ramen.

Budget för mindre förändringar

Vi förstår att projektet har tilldelats ett utrymme om 15 Mkr för mindre åtgärder men samtidigt kan denna vara upp t.o.m. 25 Mkr. Vi anser att utrymmet bör höjas till 25 Mkr för väg 1937. Detta skulle kunna finansiera / delfinansiera utbyggnad av GC-väg.

Tung trafik

Väg 1937 är generellt inte lämplig för tung trafik idag och inte heller i framtiden. Samtidigt är detta en statlig väg och Trafikverket kan därför inte stänga av vägen för tunga fordon.

En intressant tanke är att se över hur styrningen av tung trafik via GPS system kan utvecklas för att i större omfattning leda den tunga trafiken till mer lämpliga vägar. Vi förstår att det pågår en dialog mellan Trafikverket och GPS aktörer med mål att ge bättre vägval som leder till det större och säkrare vägnätet

BGU föreslår därför att en ny generell punkt (EXX) läggs till enligt nedan.

EXX

Problem: Många tunga transporter använder väg 1937 för genomfart

Åtgärd: Pilotprojekt at via GPS ge bättre vägval som leder tunga trafiken till det större och säkrare vägnätet

Tung trafik genom Olofstorp (A21)

BGU ser ingen möjlighet att över tid behålla väg 1937 med tung trafik genom Olofstorp centrum.

Fastighetskontoret i Göteborg har i höst startat utredning med mål att ansöka om planbesked under 2021 för en utvecklad centrumbildning i centrala Olofstorp. Detta är helt enligt planer från 2010 för området. Detta medför att vägen ytterligare kommer att upplevas som en stadsgata inom några år.

Vidare har vi en av Göteborgs största grundskolor (idag 850 elever) samt förskola som båda ligger kloss an vägen och medför stort flöde av unga oskyddade trafikanter. Utöver detta, upplevs den tunga trafiken som bullerstörande för boende i Olofstorp.

Den tunga trafiken skapar en otrygghet och buller för en stor grupp människor och BGU anser därför att:

Relevansen för måluppfyllelse snarare ligger mot hög än medel samt att ÅVS:en bör rekommendera en utredning inom Trafikverket att flytta väg 1937 utanför Olofstorp centrum. Sedan kan vägen genom Olofstorp centrum övergå i kommunalt huvudmannaskap. Detta har genomförts på andra ställen inom regionen till exempel i Grästorps.

Bergum Gunnilse Utveckling
c/o Erik Bick
Fyrväpplingen 4
424 72 Olofstorp

Bergum Gunnilse Utveckling Orgnr: 802491-7570
Fakturor: c/o Maths Relesjö
Lassegårdsvägen 7
424 91 Olofstorp



www.bergum-gunnilse.se

e-brev: utveckling@bergum-gunnilse.se

 Bergum-Gunnilse Utveckling

 Hur utvecklar vi Gunnilse och Bergum?

Generellt åtgärder inom Olofstorp (A1-A24)

När åtgärder genomförs i Olofstorp bör tydliga krav på gestaltning och omsorg om kvalitet beaktas då stadsmiljön och estetiken har varit eftersatt i många år. Trafikverket har här en central roll i samarbete med relevanta förvaltningar i Göteborgs Stad samt med berörda fastighetsägare.

BGU anser att detta bör lyftas fram i ÅVS:en.

Höga hastigheter i förhållande till vägens standard (E6)

Här anges sänkt hastighet till 50 km/h. Under workshopen diskuterades sänkt hastighet till 60 km/h. Anledning var att det inte på ett trafiksäkert sätt går att hålla 70 km/h vilket även framgår i ÅVS:en beskrivning av att förstå problemen dvs en hastighet lägre än 70 till exempel 60 km/h kommer att upplevas som naturlig och avpassad efter förhållandena. Många in/utfarter, smal väg, skymd sikt, vägren saknas etcetera. Vi kan även se att många vägar inom regionen med högre trafiksäkerhet än väg 1937 har givits hastighetsgräns 60 km/h då det har varit naturligt.

BGU anser att E6 ändras till 60 km/h och ges en ny utvärdering av Trafikverket.

Höga hastigheter genom Olofstorp (A23)

Rent allmänt rör sig barn över vägen både på och utanför gångpassager (Ålder från 6 år och uppåt).

BGU anser att skyltningen ändras från "rekommenderat 30 km/h" till 30 km/h dvs sänkt hastighet då detta är utanför en av Göteborgs största skolor. Här rör sig även många barn och ungdomar till och från kvällsaktiviteter i bland annat sporthallen och fritidsgården. Därför anser vi att 30 km/h är lämpligt utan tidsrestriktioner.

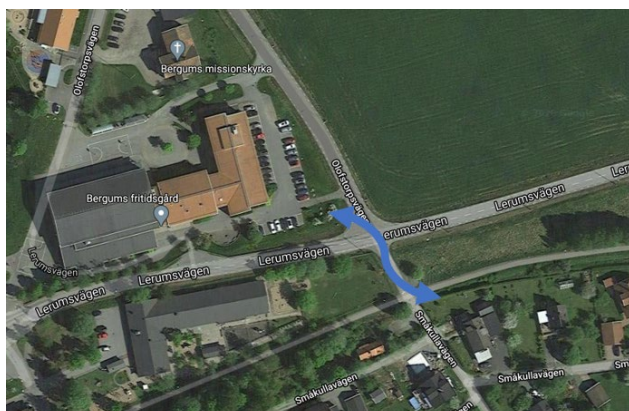
Trafikverket bör även överväga ytterligare åtgärder som medför hög efterlevnad av 30 km/h om det behövs t.ex. fartmätning dvs skylt som blinkar om man kör för fort eller liknande. Detta då farten är helt avgörande för säkerheten så att föraren bättre hinner avgöra vad de gående avser att göra samt minska konsekvenser av eventuella olyckor.

Notera att idag kan trafiken köra runt när bussen stoppat utanför skolan genom att gena över parkeringen på södra sidan av vägen. Detta bör hanteras i den slutliga utformningen av trafikmiljön.

Säker passage Småkullavägen – Olofstorpsvägen (A2X)

Idag passerar många barn i området över väg 1937 från Småkullavägen för att ta kortaste vägen till skolan (se blå pil på kartan nedan). Här är det även höga hastigheter då denna passage ligger strax utanför dagens rekommenderade 30-zon.

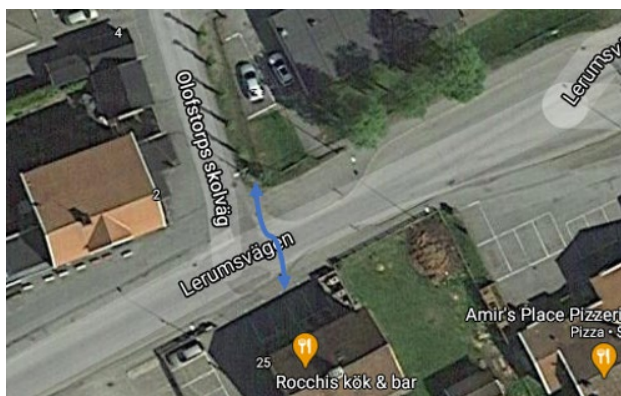
BGU föreslår därför en ny punkt A2X inom Olofstorp där säker gångpassage byggs för denna naturliga väg till skolan. Fartbegränsningar måste även inkludera denna övergång ref. A23.



Säker passage Olofstorps skolväg över Lerumsvägen (A2X+1) (Kompletterat 2020 12 08)

Idag passerar många barn i området över väg 1937 till Olofstorps skolväg för att ta kortaste vägen till skolan (se blå pil på kartan nedan).

BGU föreslår därför en ny punkt A2X+1 inom Olofstorp där säker gångpassage byggs för denna naturliga väg till skolan. Fartbegränsningar måste även inkludera denna övergång ref. A23.



Bilaga 1: STRATEGI FÖR ÖKAD CYKLING I VÄSTRA GÖTALAND



Ur Västra Götalandsregionens strategi för ökad cykling kapitel "2.1 Avstånd påverkar" hittar vi nedanstående tabell.

Avståndet är en av de viktigaste faktorerna som påverkar cyklingen. Detta kan illustreras med den teoretiska modellen nedan, som Vägverket presenterar i en rapport från 2007, den s.k. Kågesonmodellen¹⁰. Modellen beskriver ett teoretiskt samband mellan storleken på en tätort och vilket avstånd man som cyklist är beredd att cykla.

Tabell 1 Kågesonmodellen: En teoretisk modell för en bedömning av när bilfri cykelväg bör övervägas mellan två orter¹¹.

Antal invånare i den mindre tätorten	Längsta cykelavstånd [km]
500-1 000	3
1 000-2 000	6
2 000-5 000	10
5 000-10 000	12
10 000-20 000	15
>20 000	20

Olofstorp platsar in i gruppen 2000–5000 invånare och tabellen ger som vägledning att "bilfri cykelväg bör övervägas" mellan Olofstorp och Lerum.

Hela strategidokumentet bifogas i ett separat dokument.