

# Åtgärdsvalsstudie

Rapport ÅVS väg 675 Råssbyn - Ljungskile  
och väg 679, Grohed-Lerbomotet,  
Uddevalla kommun

Ärendenummer: TRV 2017/26820



Dokumenttitel: Rapport åtgärdsvalsstudie väg 675 Råssbyn – Ljungskile och väg 679 Grohed -  
Lerbomotet

Författare: Boel Olin, Plväu

Dokumentdatum: 2017-12-27

Ärendenummer: TRV 2017/26820

Fastställt av: Jörgen Ryding, cPlväu

Kontaktperson: Boel Olin, Plväu

**Trafikverket**

Postadress: 405 33 GÖTEBORG

E-post: trafikverket@trafikverket.se

Telefon: 0771-921 921



Väg 675 Råssbyn-Ljungskile (blå) och väg 679, Grohed-Lerbomotet(röd)

Namn på åtgärdsvalsstudie:	<b>FÖRENKLAD ÅTGÄRDSVALSSTUDIE VÄG 675 RÅSSBYN - LJUNGSKILE OCH VÄG 679 GROHED - LERBOMOTET</b>
Ansvarig för genomförande:	BOEL OLIN
Organisation:	PLVÄU
Datum - start:	2017-04-01
Datum - avslut:	2017-12-27

## Innehållsförteckning

Bakgrund och syfte .....	6
Problembild .....	6
Avgränsningar.....	6
Aktörer och övriga intressenter, involverade eller ej .....	6
Tidigare planeringsunderlag och gällande planer .....	7
Preciserande av problem, brister, behov, avgränsningar och intressenter .....	7
Nuläge - faktorer som har betydelse för studien. ....	8
Olyckor.....	8
Kommande utveckling - faktorer som har betydelse för studien. ....	9
Krav .....	9
Mål för lösningar .....	10
Åtgärdsförslag.....	11
Paketeringsförslag .....	15
Arbetsprocessen.....	17
Gång- och Cykelväg Ulvesund-Ljungskile.....	17
Fördjupad analys av möjliga alternativ för GC-väg Ulvesund-Ljungskile .....	18
Bedömning av alternativen för GC-väg Ulvesund-Ljungskile.....	23
Ytterligare exploatering i området.....	23
Bilagor.....	24
Kvalitetsgranskning .....	24
Avslut av studie .....	24

[Initiera]

### **Bakgrund och syfte**

Väg 675 mellan Råssbyn och Ljungskile, samt väg 679 mellan Grohed och Lerbomotet upplevs som trafikfarliga, i synnerhet av oskyddade trafikanter. Studiens åtgärdsförslag ska bidra till bättre framkomlighet och trafiksäkerhet, med särskilt fokus på kollektivtrafik med buss, samt oskyddade trafikanter.

Bebyggelsen och antalet boende har ökat i området sedan kommunen anlade kommunala VA-ledningar i området. Detta möjliggör dels omvandling från fritids- till helårsboende för befintliga hus, dels att ytterligare tomter kan bebyggas. Vägens standard har dock inte förbättrats i samband med den ökande byggnationen, utan vägen har en normal landsvägsstandard, i nivå med liknande vägar i området. Gång- och cykelväg saknas på större delen av sträckan, utom för de nordligaste delarna där en förbindelse från Sundstrand in till Uddevalla via Gustafsberg har byggts på senare år. En förlängning av denna ner till Ammenäs pågår. Vidare finns GC från Ljungskile fram till Kärrstegens gård.

I Uddevalla kommuns cykelstrategi finns planer på en utbyggnad av gång- och cykelväg på två delsträckor längs väg 679. Delen Ulvesund-Ljungskile, längs väg 675, har dock visat sig vara svår att lösa. Denna åtgärdsvalsstudie ska innehålla en belysning av alternativa sätt att lösa GC-frågan Ulvesund-Ljungskile.

Studien ska också övergripande studera vilka delområden som är mer eller mindre lämpliga för ytterligare bebyggelse, utifrån trafiksynpunkt.

### **Problembild**

Vägstandarden är normal för denna typ av lågtrafikerade vägar, och har de brister som denna typ av vägar ofta har. Det handlar framförallt om dålig sikt, avsaknad av vägrenar, och dålig säkerhet i sidoområden. Vidare har befintliga busshållplatser som regel låg standard, men kan inte komma i fråga för åtgärder genom kollektivtrafikpotten då antalet resenärer är för lågt. Upplevda brister i vägstandard handlar också till viss del om nya levnadsvanor, nyinflyttade vill löpa och åka rullskidor och liknande vilket vägnarnas standard inte riktigt medger.

### **Avgränsningar**

Väg 675 Råssbyn – Ljungskile samt väg 679 Grohed – Lerbomotet.

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

Uddevalla kommun

Fyrbodals kommunalförbund

Västrafik

Uddevalla omnibus (utförare)

### **Tidigare planeringsunderlag och gällande planer**

Problemstudie över det aktuella området 2016, utgör ett viktigt underlag.

Överenskommelse mellan aktörer för genomförande av studie, eventuellt:	Ja <input checked="" type="checkbox"/> Nej <input type="checkbox"/> Datum: 2017-04-03.
Eventuell kommentar:	Uddevalla kommun medfinansierar konsultkostnad inom studien, samt förbinder sig att medverka med aktuella kompetenser.

Medverkande kompetenser och personer:
<p>Uddevalla kommun: Mats Windmark, Sven Andersson, Cecilia Trolin, Gunilla Magnusson  Trafikverket: Jonas Nilsson, DoU, Erica Kvist, Plväs, Helén Hansson Burman, Plvåå, Boel Olin, Plväu, Gunilla Anander, Plväu  Västtrafik: Johanna Andersson. Uddevalla Omnibus: Johan Utter  Kreera samhällsbyggnad: Karin Hammarlund Kramer</p>

[Förstå situationen]

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

De aktuella vägarna är av relativt normal karaktär för sin funktion, med de brister som landsbygdsvägar ofta har. Trafikmängderna är som högst i söder, vid Ulvesund, ca 1200 fordon ådt, och något lägre längre norrut.

Vägreten är smal/obefintlig, sikten ofta dålig pga. krön eller bergsskärningar. Samtidigt har flera exploateringar skett i området under senare år vilket lett till ökade trafikmängder, bland annat genom utbyggnad av bostadsområdet Sundstrand med ca 200 nya bostäder, som ansluter till väg 679. Ytterligare exploatering planeras i området, om än inte av samma storleksordning, och fortsatt omvandling till fritids- till helårsboende kan förväntas. Mycket talar också för att området är lämpligt för ytterligare exploatering: Kustnära boende med alla de kvaliteter som detta medför samt närhet till Ljungskile med all samhällsservice och med goda pendlingsmöjligheter med buss och tåg, både norrut och söderut. Mot denna lämplighet talar dock bl a vägnas standard.

Vägarna är utpräglade landsbygdsvägar, med de brister som dessa normalt har. Från Trafikverkets sida finns inget som talar för att omfattande standardhöjande åtgärder bör vidtas. Vägarna är lågtrafikerade (ca 1200 fordon ådt), här finns endast enstaka målpunkter av regionalt inträde, och det är i huvudsak lokal trafik som använder vägarna. Normal drift och underhåll kommer att fortsätta som tidigare.



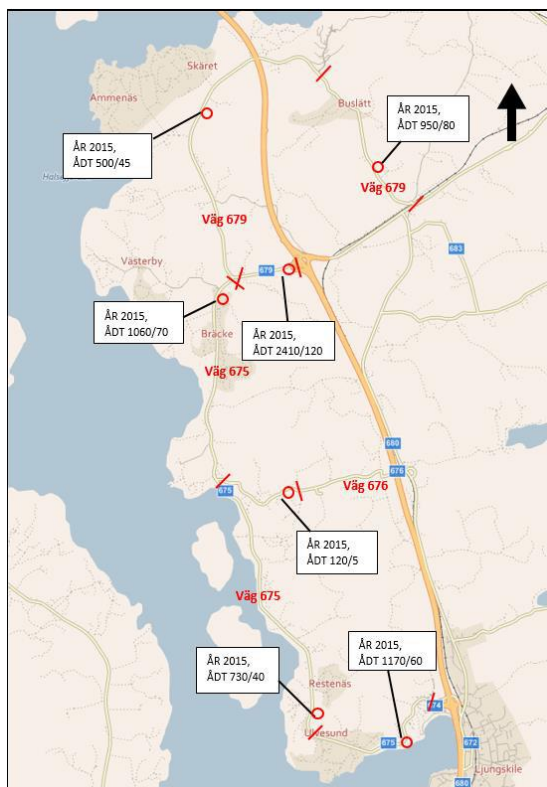
### ***Nuläge - faktorer som har betydelse för studien.***

- Vägarna är lågtrafikerade, med som mest 1200 fordon ådt.
- Få målpunkter inom området, vägarna har endast lokal funktion.
- Bebyggelsen kan förväntas öka, då området har försetts med kommunalt VA.
- GC saknas på stora delar av området, och Trafikverket har av det skälet motsatt sig ytterligare bebyggelse i Ulvesundsområdet. Trafikverket ser det som mycket önskvärt att GC kan ordnas på sträckan, men förutsättningarna på platsen är mycket svåra.
- Det går ca 22 dubbelturer med kollektivtrafik i området. Skolelever är en stor andel av resorna, men även arbetsresor till Uddevalla och Ljungskile är möjliga, och från Ljungskile finns vidare pendlingsmöjligheter med expressbuss och tåg.
- Bärighets- samt rasriskproblematik mellan Ulvesund och Ljungskile hanteras i separat projekt under 2017-2018, ingår inte i denna åtgärdsvalsstudie.
- Det är förhållandevis tätt mellan busshållplatserna på väg 675, vilket gör att sträckan som man måste förflytta sig på smala vägrenar är kort.

### ***Olyckor***

Under perioden 2005-2015 har det skett 15 olyckor inrapporterade till STRADA på väg 675. Av de nio olyckorna var det en dödsolycka, resterande åtta olyckorna klassificerades med svårighetsgrad måttlig eller lindrig. Tre olyckor är singelolyckor med motorfordon, en avsvängandeolycka mellan två personbilar, en mötesolycka mellan motorcykel och personbil, en viltolycka och två olyckor med fotgängare. Inga olyckor med cyklister eller med tunga fordon finns inrapporterade.

På Väg 679 har inträffat 6 olyckor under samma period. Fyra av dessa är singelolyckor, varav en berodde på att föraren väjt för vilt. De två övriga var mötesolyckor mellan bilar. Ingen av de sex olyckorna på väg 679 klassificerades som allvarlig. Ingen olycka med cyklister eller med tunga fordon finns inrapporterad. Sammantaget innebär detta att vägarna inte har onormalt många olyckor, eller att dessa kan knytas till någon specifik brist i vägens standard.



Karta över årsdygnstrafiken. Antal fordon/varav lastbil

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

Uddevalla kommun planerar ytterligare bostadsbebyggelse i området, främst i området kring Råssbyn och något längre söderut. Trafikverket anser att försiktig förtätning kan medges för fastigheter som naturligt har infart via Lerbo. För det södra området, med infart Ljungskile-Ulvesund anser Trafikverket att trafiksäkerheten behöver höjas för framförallt oskyddade trafikanter. Ytterligare bebyggelse som ökar trafiken i området bör därför inte medges förrän vägen har förbättrats. För det norra området har vägen tillräcklig standard, men anslutningspunkten vid Grohed har dålig kapacitet och säkerhet. För denna korsningspunkt finns i åtgärdsvalsstudie för väg 678, Lerbo-Råsseröd från 2016, Dnr TRV 2016/53702, finns angivet att en planskild trafikplats bör byggas vid Grohed. Trafikverket anser att denna trafikplats måste komma till stånd innan ytterligare bebyggelse som använder Grohed som naturlig infart kan komma till stånd.

### **Krav**

Vägen har en rimlig standard i förhållande till sin funktion. Det vore önskvärt om GC kunde byggas ut längs även den södra delsträckan vid Ulvesund. Inom ramen för den här åtgärdsvalsstudien har det dock tyvärr visat sig svårt att hitta en acceptabel lösning, både ur tillgänglighets- och trafiksäkerhets-synpunkt, till en rimlig kostnad. Detta beror på de svåra geotrafiska förhållandena som råder på platser. Trafikverket anser därför att området runt Ulvesund, under dessa förutsättningar, inte är lämpligt för ytterligare bebyggelse.

**Mål för lösningar**

- Föreslagna åtgärder skall bidra till en ökad säkerhet och attraktivitet för kollektivtrafiken.
- Trafiksäkerhetåtgärder ska ha fokus på oskyddade trafikanter.
- Fler alternativ för GC Ulvesund-Ljungskile ska undersökas.

Medverkande kompetenser och personer: Samma som ovan Ja <input checked="" type="checkbox"/> Nej <input type="checkbox"/>	
Tillkommit: Thomas Boström, infrastruktursamordnare, Fyrbodals kommunalförbund, Anna-Karin Forseng, Uddevalla kommun. Ej deltagit: Johan Utter, uddevalla omnibus	
Eventuell kommentar:	Johanna Andersson, Västtrafik, har bidragit med material genom ett separat telefonmöte.

[Pröva tänkbara lösningar]

### Åtgärdsförslag

Avsatta medel för åtgärder är förhållandevis små, och räcker inte till att åtgärda alla brister. Prioriteringar har utgått dels från att genomföra åtgärder som har stark bäring mot studiens mål, dels att genomföras där så många människor som möjligt får nytta av dem. För busshållplatser innebär detta att vi prioriterat hållplatser med högst resandeantal, som också har påtagliga brister. För sidoområdesåtgärder har vi valt att prioritera områden som har stora risker från trafiksäkerhetssynpunkt, oftast är det raviner som bilar kan köra ner i vilket erfarenhetsmässigt kan ge stora skador. Vi undviker dock räckan där det inte behövs av sådana skäl, eftersom räcket också smalnar av vägen och kan ge en försämrad säkerhet för oskyddade trafikanter som kan bli trängda mellan trafiken och räcket. Vi genomför berg-/siktspängningar hellre än att sätta upp räcke där vi har bergklackar nära vägen. Detta ger förutom att vi slipper räcket och de risker det medför för oskyddade trafikanter, också att man får bättre sikt vilket är ett stort problem på många ställen på sträckan. Åtgärd 16, liten pendel-P vid Grohed eftersom det ofta står fordon parkerade där, vilket visar på ett faktiskt behov.

Nr	Problem/brist /behov som hanteras	Åtgärd som studerats och bedömts	Steg enligt fyrstegsprincipen	Relevans måluppfyllelse enligt målen i Förstå situationen (Låg/Medel/Hög)	Uppskattad kostnad för åtgärd /tkr (inkl planering)	Bedömning genomförbarhet	Gå vidare <i>Ja/Nej</i>	Allmän kommentar samt motiv till bortsortering om Nej
	Hållplatsåtgärder – ökad standard							
1	Skäretvägen	Utformning som vid Ammenäsvägen, med pendel-P 5 platser, cykelställ med tak och en busskur	3	Hög	2000	Ja, bedöms kunna genomföras med plantyp 1	Ja	
2	Ammenäs	Tillgänglighetsanpassas	3	Hög	400	Ja	Nej	Finansieras via kollektivtrafikpott

Nr	Problem/brist /behov som hanteras	Åtgärd som studerats och bedömts	Steg enligt fyrstegsprincipen	Relevans måluppfyllelse enligt målen i Förstå situationen (Låg/Medel/Hög)	Uppskattad kostnad för åtgärd /tkr (inkl planering)	Bedömning genomförbarhet	Gå vidare <i>Ja/Nej</i>	Allmän kommentar samt moiv till bortsortering om Nej
3	Ekäng	Hållplatstyp 4 enligt VGU väster om vägen	3	Hög	400	Ja	Ja	
4	Åtorp N	Hållplats typ 4 väster om vägen	3	Hög	400	Ja	Ja	
5	Dramsviksvägen	Hållplats typ 4 enligt VGU, två plattformar typ 4 samt en pendel-P 5 platser	3	Hög	2000	Ja	Ja	

Nr	Problem/brist/behov som hanteras	Åtgärd som studerats och bedömts	Steg enligt fyrstegsprincipen	Relevans måluppfyllelse enligt målen i Förstå situationen (Låg/Medel/Hög)	Uppskattad kostnad för åtgärd /tkr (inkl planering)	Bedömning genomförbarhet	Gå vidare <i>Ja/Nej</i>	Allmän kommentar samt moiv till bortsortering om Nej
	<b>Korsningsåtgärd</b>							
6	Korsning 675/679 Råssbyn	Mittre-fug hindrar fordon norr-ifrån att gena	3	Hög	1000	Ja, bedöms kunna genomföras med plantyp 1	Ja	Ja
	<b>Sidoområdesåtgärder</b>							
7	Grohedes IP	Ca 100 m sidoräcke väster om vägen mot ravin	3	Hög	100	Ja, inom vägområde	Ja	
8	Timmerås-vägen	300 m räcke väster om vägen, 150 m öster om vägen med avbrott för infart, mot raviner	3	Hög	300	Ja, inom vägområde	Ja	
9	Sunds bokskog	Ca 300 m räcke norr om vägen mot ravin	3	Hög	300	Ja	Nej	Finansieras vid byggandet av GC förbi sträckan
Nr	Problem/brist/behov som hanteras	Åtgärd som studerats och bedömts	Steg enligt fyrstegsprincipen	Relevans måluppfyllelse enligt målen i Förstå situationen	Uppskattad kostnad för åtgärd /tkr (inkl planering)	Bedömning genomförbarhet	Gå vidare <i>Ja/Nej</i>	Allmän kommentar samt moiv till bort-

				(Låg/Medel/Hög)				sortering om Nej
10	Grohed, 347228	110 m räcke, djupt dike samt hög bakslänt	3	Hög	110	Ja	Ja	
11	Strandskogen, 347304	140 m räcke mot berg	3	Hög	140	Ja	Ja	
	Siktsprängning							
12	125 m <sup>3</sup> 347620		3	Hög	80	Ja	Ja	
13	125 m <sup>3</sup> 347320		3	Hög	80	Ja	Ja	
14	125 m <sup>3</sup> 347308		3	Hög	80	Ja	Ja	
15	125 m <sup>3</sup> 347247		3	Hög	80	Ja	Ja	
	Pendel-P		3					
16	Pendel-P 5 Grohed	"spontanparkering"	3	Hög	1000	Ja	Ja	
	summa				6 990			



Karta över föreslagna åtgärder

### **Paketeringsförslag**

Paket	Ingående lösningar	Kommentar
A	1, 2,3,4,5	kollektivtrafik
B	6	korsningsåtgärd
C	7,8,9, 10,11,12,13,14,15	Sidoområdesåtgärder
D	16	Pendel-P
		<b>Samtliga åtgärdsförslag genomförs endast om bedömningen att plantyp 1 kan genomföras visar sig riktig, Vägplan medför alltför stora kostnader.</b>

## [Effektbedömning]

Medverkande kompetenser och personer: Samma som ovan Ja x Nej <input type="checkbox"/>	
Eventuell kommentar:	Uddevalla kommun har en delvis avvikande uppfattning, och önskar nu att tillgängliga medel används för GC Ulvesund-Ljungskile, vilket dock tyvärr inte är möjligt.

## [Forma inriktning och rekommendera åtgärder]

Åtgärdsförslag/paket	Inriktning och rekommenderade åtgärder	Steg enligt fyrstegsprincipen	Förslag till fortsatt planering och hantering	Tidsaspekt genomförande	Ansvariga aktörer, genomförande	Förslag till finansiering	Kommentar
A	Ökad standard hållplatser	3	Ev. ställningstagande, Beställning	2019-2022	Planering	Smärre-pott	
B	Korsningsåtgärd Råssbyn	3	Utformningsförslag Ställningstagande plantyp 1 beställning	2019-2022	Planering	Smärre-pott	
C	Sidoområdesåtgärder	3	Beställning	2019-2022	Planering	Smärre-pott	
D	Pendelparkering Grohed	3	Ställningstagande plantyp 1, utformning, beställning.	2019-2022	Planering	Smärre-pott	

## **Arbetsprocessen**

Workshop I 2017-09-12 har bedrivits som en "gå-tur", en gemensam tur med buss i området, med förberedda stopp och diskussioner på plats. Detta något annorlunda upplägg gav en god gemensam bild av förhållanden på plats, men är också sårbart, eftersom det erfarenhetsmässigt är svårt att samla alla relevanta kompetenser vid ett och samma tillfälle, vilket kan begränsa möjligheterna till en allsidig diskussion. Turen gav en god "känsla" för området och för vägen, och var en likt den enkät som utfördes uppskattad.

Workshop II 2017-11-24 genomfördes på traditionellt sätt, och inriktades på diskussioner och prioriteringar av åtgärdsförslag. Frågan om GC Ulvesund-Ljungskile blev dominerande, då Uddevalla kommun ser frågan som avgörande, och inte vill släppa den trots de svårigheter som konstateras. Trafikverket gör som väghållare ändå bedömningen att det är svårt att hitta ett genomförbart och finansierbart alternativ, och att de åtgärder som föreslås i studien bör ligga inom det uppdrag som givits, då det har genomgått en omfattande gransknings- och fastställelseprocedur inom Trafikverket. Denna åtgärdsvalsstudies fokus var kollektivtrafik och oskyddade trafikanter, samt att om möjligt visa på en lösning för GC.



*Gå-turen studerar problemen vid korsningen mot väg 678 Grohed.*

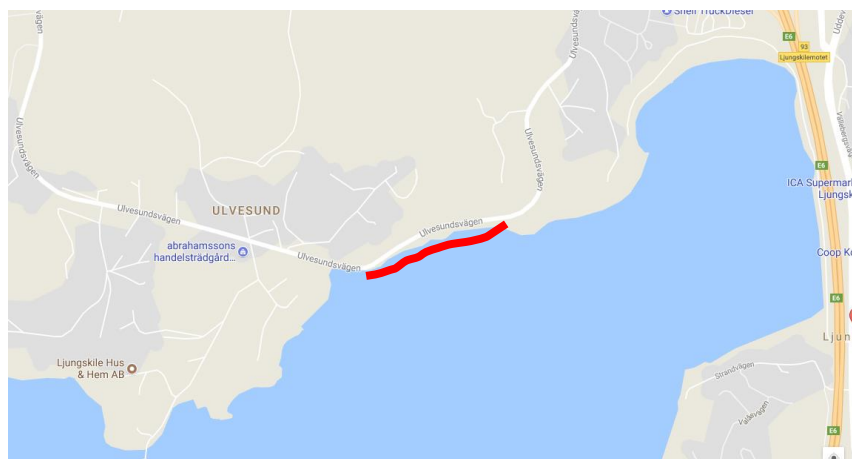
## **Gång- och Cykelväg Ulvesund-Ljungskile**

Trafikverket delar bedömningen att det vore mycket önskvärt att få bygga GC mellan Ulvesund och Ljungskile. Den fördjupade studie som genomförts visar emellertid på stora problem, eftersom vägen är så smal och omgiven av stup både uppåt och nedåt. Det finns även risk att det av naturvårdsskäl inte accepteras att fylla ut i Ljungskileviken och skapa ytor. Det krävs under alla omständigheter en omfattande miljöprövning, och det är alltså inte klarlagt att alternativet är genomförbart. Oavsett detta måste konstateras att åtgärden kommer att ha en kostnad överstigande 25 mkr, vilket medför att den måste prövas som ett namngivet objekt i regional plan, och det är inte möjligt att använda delar av de för denna studies åtgärder tillgängliga medel, som dessutom är helt otillräckliga. För denna studie finns 8-10 mkr avsatta, GC Ulvesund-Ljungskile bedöms kosta ca 35 mkr. Medel i smärrepotten kan inte sparas utan att en helhetslösning finns på plats. Vi har inte inom denna studie funnit en

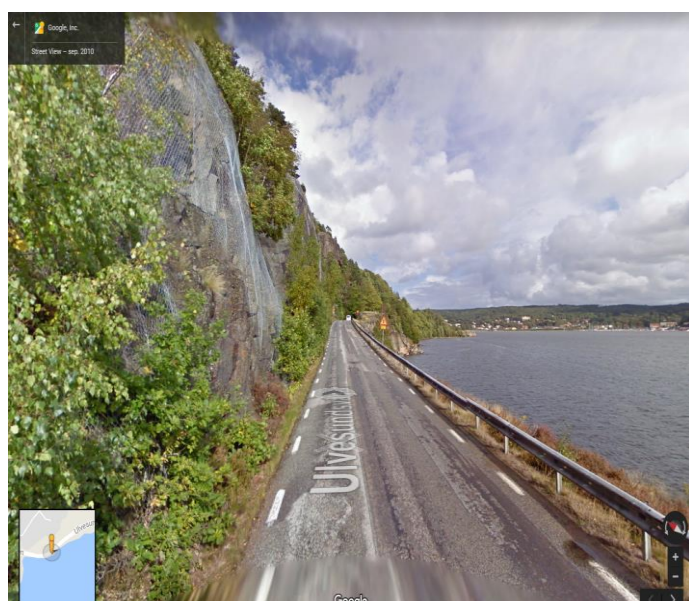
genomförbar lösning för GC, utan om man vill gå vidare med frågan måste en fördjupad utredning göras. Denna görs då lämpligen som en vägplan. Vägplan bör inte göras förrän finansiering för åtgärden finns. Notera att objektet måste prioriteras inom regional plan även om det helt finansieras av externa medel, så länge som Trafikverket är väghållare.

### **Fördjupad analys av möjliga alternativ för GC-väg Ulvesund-Ljungskile**

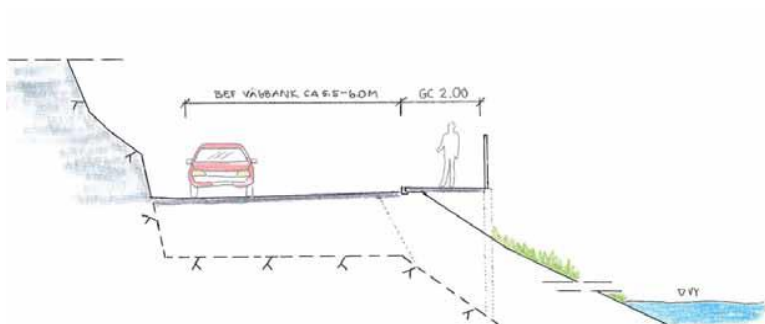
På en sträcka av ca 300 m är problemen mycket stora att bygga GC. Trafikverket kan tyvärr inte inom ramen för den här åtgärdsvalsstudien visa på något genomförbart alternativ som ger tillräckligt hög säkerhet för gående och cyklister.



Vägen är smal, och omgiven av stup, såväl uppåt som nedåt. Bergets kvalitet är dålig, och det har nätats för att undvika att stenar lossnar och ramlar ned på trafikanter. På en delsträcka har under 2017 vidtagits bärighetshöjande åtgärder, och 2018 kommer säkring av ytterligare berg att genomföras, (ingår inte i denna studien). Vidare är sikten dålig.



Följande alternativ har bedömts:



Pålning/stödmurar. Bedömd kostnad Ca 25 mkr för 300 m, ca 32 mkr för Hela sträckan. Notera att miljöprövning kan medföra att alternativet inte tillåts.



Flytbrygga, vågbrytare tillkommer. Stora svårigheter att vintervåghålla. Kostnad oklar, men troligen hög.



Alternativ sträckning GC. Medför fördelar för boende vid Restenäs, men löser inga problem för Ulvesund.



Bymiljöväg/bygdeväg/2-1. Ett körfält för bilar, två för cyklar. Bilarna får använda cyklarnas körfält vid möte. Ont om plats på den aktuella platsen, för dålig säkerhet.



Utbybacken. Ett körfält för bilar, samt mötesplatser. Separat GC. Får inte plats.



Ljusreglering. Ett körfält för bilarna, som kör växelvis åt två håll. Ett körfält för cyklar och gående. Långa väntetider ger risk för röd-ljuskörningar och låg säkerhet.



Ny väg för bilarna, uppe i berget. Bef väg blir "strandpromenad" för GC. Flera alternativ har tidigare undersökts översiktligt. Hög kostnad, troligen 50-100 mkr.



Enkelriktad trafik, i kombination med väg 679 Lerbo-Råsseröd. En fil för bilar, en för GC. För långa avstånd.



GC på "spång" eller insprängt i berget.



Färja Ulvesund-  
Ljungskile för gående och  
cyklar

### Bedömning av alternativen för GC-väg Ulvesund-Ljungskile

Åtgärd	+ och -	Gå vidare Ja/Nej
Flytbrygga	Svår/omöjlig att vinterväghålla. Kort livslängd? Kostnad?	Nej
Pålad brygga	Bra lösning tekniskt. Dyr, bedömd till 25 mkr enbart för de svåraste 300 m, vilket ger en totalkostnad av ca 35 mkr. Måste i så fall bli ett namngivet objekt i regional plan. Dock inte klarlagt om alternativet är genomförbart p g a miljöprövning för utbyggnad i Ljungskileviken.	Nej
GC i bergen	Mycket brant, väljs sannolikt bort av cyklister p g a detta. Svårt att vinterväghålla. Cykelhiss bedöms inte möjlig. "Felande länk" vid Restenäs är en liten åtgärd till rimlig kostnad som bör genomföras, men löser inga problem för Ulvesund.	Nej
Bymiljöväg	Bedöms ge dålig säkerhet för oskyddade trafikanter, då man är "stängd" av berget/vattnet om en bil går ut i GC-banan. Dålig sikt på sträckan.	Nej
Utbybacken	Får inte plats, vägen är för smal. Utbyggda mötesfickor skulle behöva bli långa, då de måste ha plats för buss, det behövs många mötesfickor då det är dålig sikt. Kostnad jämförbar med hel GC, som ju ger betydligt bättre funktion. Måste miljöprövas för fyllnad ut i Ljungskileviken.	Nej
Ljusreglering	Bedöms ge dålig säkerhet och dålig framkomlighet. Långa väntetider gör att rödljuskörningar blir sannolika.	Nej
Ny bilväg "uppe i berget"	Bedömd kostnad ca 50 mkr.	Nej
Spränga och bredda	Bra lösning, men antagligen väldigt dyr. Dåligt berg ökar kostnaderna.	Nej
Enkelriktat	Nej, blir för lång omväg.	Nej
Linfärja	Nej, blir för långsam.	Nej

### Ytterligare exploatering i området

Trafikverket anser inte att de delar av området som har naturlig infart via Ulvesund bör exploateras ytterligare, då trafiksäkerheten är för låg och då vi tyvärr inte hittar ett rimligt sätt att bygga GC. Det bör dock betonas att förhållandena på vägen inte är unika, det finns ett stort antal mindre vägar på landsbygden som har liknande förhållanden.

**Bilagor**

- Problembeskrivning 2016-04-27, Dnr TRV 2016/40330
- PM/Beställning 2017-01-16

**Kvalitetsgranskning**

Genomförd:	Ja <input checked="" type="checkbox"/> Nej <input type="checkbox"/> Datum: <a href="#">Klicka här för att ange datum.</a>
Utförd av:	Caroline Karlsson, Plväu

.....  
 .....  
 Datum och underskrift av kvalitetsgranskare

**Avslut av studie**

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

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





**TRAFIKVERKET**

Trafikverket, 40533 Göteborg. Besöksadress: Vassbottengatan 14, Vänersborg.  
Telefon: 0771-921 921. Texttelefon: 010-123 99 97.

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

