

# Åtgärdsval

Väg 2206 Färjan Jaren-Sund, färjeläge Jaren,  
Dals- Eds kommun

Diarienummer: TRV 2018/104004

Datum 2018-09-26



**Dokumenttitel:** Åtgärdsval Väg 2206 Färjan Jaren- Sund, färjeläge Jaren, Dals-Eds kommun, Dalsland

**Författare:** Boel Olin

**Dokumentdatum:** 2018-09-26

**Ärendenummer:** TRV 2018/104004

**Version:** 1.0

**Fastställt av:** Johan Kustfolk, Plväu, Trafikverket Region Väst

**Projektledare och Kontaktperson:** Boel Olin, Enheten för Utredning, Planering, Trafikverket Region Väst



Bild 1 Övergripande karta över utredningsområdet

<b>Namn på åtgärdsval:</b>	Åtgärdsval Väg 2206 Färjan Jaren-Sund, Färjeläge Jaren, Dals-Eds kommun, Dalsland
<b>Ansvarig för genomförande:</b>	Boel Olin
<b>Organisation:</b>	Enheten för Utredning, Trafikverket Region Väst
<b>Datum - start:</b>	2018-06-15
<b>Datum - avslut:</b>	2018-09-26

## Innehållsförteckning

1. Bakgrund och syfte .....	5
2. Tidigare planeringsunderlag och gällande planer .....	6
3. Avgränsningar .....	7
3.1 Aktörer och övriga intressenter, involverade eller ej .....	8
4. Nuläge – förutsättning och utveckling .....	8
5. Krav (funktion, tekniska, ekonomiska, miljö, trafiksäkerhet med mera) .....	9
6. Mål för lösningar (eftersträvad kvalitet) .....	9
7. Arbetsprocessen .....	144
8. Kvalitetsgranskning .....	14
9.1 Avslut av studie .....	14

[Initiera]

## 1. Bakgrund och syfte

På den statliga vägen 2206 finns en färjeled, *Sund-Jarenleden*, som går mellan Sund och Jaren i sjön Stora Le i Dals-Eds kommun.

Väg 2206 ansluter på båda sidor av sjön till färjelägena Jaren och Sund. Vägen är cirka 5 meter bred. På färjeläget vid Jaren är det trångt när ffa virkestransporter ska lämna färjan och andra tunga fordon står och väntar. Detta beror på att vägen är smal, men också på en skarp kurva där tunga/långa fordon måste ligga nära vägmitt för att få med sig släpet. Detta medför att fordon blockerar varandra och ”fastnar”.

Syftet med åtgärdsvalet är att ta fram åtgärdsförslag som förbättrar framkomlighet och tillgänglighet, och höjer trafiksäkerheten kring färjelägena, med särskilt fokus på det västra färjeläget, Jaren.



*Bild 2. Inte plats att mötas...*

Trafikvolymen på vägen inom utredningsområdet, ÅDT (Årsmedeldygnstrafiken) är ca 150-300, varav 15-25 tung trafik (år 2007). Sommartid är trafikmängden något högre.

År 2015 bytte Sågverket i Nössemark ägare till Vida, som uppskattas generera fler transporter via färjan än den tidigare sågverksägaren Moelven. Detta innebär att antalet tunga transporter och ÅDT på vägen och på färjan bedöms vara betydligt högre än i de mätningar som gjordes år 2007

## 2. Tidigare planeringsunderlag och gällande planer

- PM inför startmöte mellan PLvöp och PLväu, ”Projektdirektiv Väg 2206 Färjan Jaren – Sund, färjeläge Jaren, (2017-12-19)

### Problembild

Väg 2206 är cirka 5 meter bred och på färjeläget vid Jaren är det trångt när tunga fordon ska lämna färjeläget och andra tunga fordon står och köar för att få köra på.

Sågverket i Nössemark bedöms generera fler tungtransporter och högre ÅDT på väg 2206, än de tidigare ägarna Moelven som ägde sågverket när den senaste trafikmätningen gjordes år 2007. Färjans turtäthet har därför utökats, och färjan går under stora delar av dygnet två dubbelturer per timme.

Tidtabell Sund-Jaren, Jaren-Sund

måndag-söndag		
	Sund-Jaren	Jaren-Sund
00	00 <sup>A</sup>	10 <sup>A</sup>
01	00 <sup>A</sup>	10 <sup>A</sup>
02	00 <sup>A</sup>	10 <sup>A</sup>
03	00 <sup>A</sup>	10 <sup>A</sup>
04	00 <sup>A</sup>	10 <sup>A</sup>
05	00 <sup>A</sup>	10 <sup>A</sup>
06	00 <sup>A</sup> 30 <sup>A</sup>	10 <sup>A</sup> 40 <sup>A</sup>
07	00 <sup>A</sup> 30 <sup>A</sup>	10 <sup>A</sup> 40 <sup>A</sup>
08	00 <sup>A</sup> 30 <sup>A</sup>	10 <sup>A</sup> 40 <sup>A</sup>
09	00 <sup>A</sup>	10 <sup>A</sup>
10	00 <sup>A</sup> 30 <sup>A</sup>	10 <sup>A</sup> 40 <sup>A</sup>
11	00 30 <sup>A</sup>	10 40 <sup>A</sup>
12	00	10
13	00 30 <sup>A</sup>	10 40 <sup>A</sup>
14	00 30 <sup>A</sup>	10 40 <sup>A</sup>
15	00 30 <sup>A</sup>	10 40 <sup>A</sup>
16	00 30 <sup>A</sup>	10 40 <sup>A</sup>
17	00 30 <sup>A</sup>	10 40 <sup>A</sup>
18	00 30 <sup>A</sup>	10 40 <sup>A</sup>
19	00 <sup>A</sup> 30 <sup>A</sup>	10 <sup>A</sup> 40 <sup>A</sup>
20	00 <sup>A</sup> 30 <sup>A</sup>	10 <sup>A</sup> 40 <sup>A</sup>
21	00 <sup>A</sup> 30 <sup>A</sup>	10 <sup>A</sup> 40 <sup>A</sup>
22	00 <sup>A</sup> 30 <sup>A</sup>	10 <sup>A</sup> 40 <sup>A</sup>
23	00 <sup>A</sup>	10 <sup>A</sup>

A - Går endast efter kallelse.

Mellan 2016 och 2017 ökade t ex antalet fordon 15 – 24 m från 1689 till 3395, och antalet personbilar från 64 134 till 73 787. Färjan är också viktig för boende i Bengtsfors kommun som arbetspendlar till Norge.

### Trafikmätning 2016/2017

År	Led	Månad	Ordinarie	Extra	Inställt	Dubbling	Totalturer	0-6m	6-15m	15-24m	Bussar	Disp	Mc	Fot	PBE	Lämnat
2017	Sund-Jarenleden	Summa	10 575	11	0	202	10 854	45 009	5 273	3 395	32	2	2 340	529	73 787	96
2016	Sund-Jarenleden	Summa	10 161	4	0	82	10 256	42 968	5 353	1 689	17	3	2 377	843	64 134	71

Färjan kan endast ta en virkesbil åt gången p g a begränsad bärighet. Om en timmerbil lämnas kvar, så görs extraturer för att direkt hämta denna, oavsett tidtabell.

Det faller utanför denna studies avgränsningar att undersöka behovet av ytterligare färjetrafik på leden, men det kan ändå konstateras att antalet fordon ökar, och att särskilt för tunga fordon (virkestransporter) kan detta behov förväntas bestå. Färjerederiet har tidigare själva utrett frågan. Att köpa en ytterligare färja blir svårt, då denna inte kan transporteras till platsen. Att bygga om befintlig färja med ytterligare en sektion midskepps bedömdes då vara möjligt, och även om trafikeringsfrågan ägs av färjerederiet så är det en samhällsplaneringsfråga som motiverar fortsatta diskussioner mellan Planering och Färjerederiet, särskilt mot bakgrund av sågverkets behov av virkestransporter.

De åtgärdsförslag som denna studie tar fram, kommer att finansieras av Regional plan, smärreppott.

### 3. Avgränsningar

Studien kommer avgränsas geografiskt till att behandla färjelägena Sund-Jaren, med fokus på färjeläge Jaren, där studien avgränsas till att ta fram åtgärdsförslag för att förbättra framkomligheten, tillgängligheten och höja trafiksäkerheten vid befintligt färjeläge. På Sund-sidan uppger färjepersonalen att det inte finns några problem, då där är mycket bättre med plats, och denna sidan utreds därför inte ytterligare.

Studien kommer inte utreda en eventuell bredning av hela väg 2206 från Färjeläget Jaren in mot Nössemark.



Bild 3. Färjeläge för Sund-Jarenleden, Dals-Eds kommun

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

I framtagandet av denna studie har följande aktörer och intressenter varit involverade;

- Trafikverkets verksamhetsområden Planering, Underhåll, Investering, Åtgärdsplanering samt Färjerederiet Trafikverket
- Dals-Eds kommun är en naturlig part då färjeleden finns inom kommunen.
- Bengtsfors kommun har också intresse av frågan, då leden är viktig för boende i Bengtsfors kommun som arbetspendlar till Norge.
- Vidas sågverk i Nössemark är naturligtvis en viktig intressent, då de är målpunkt för de flesta virkestransporter. Trafikverket har helt nyligen haft omfattande kontakt med Vida i samband med upprustning av väg 2183 V om Stora Le, varvid företagets behov av transporter klarlades. Ytterligare kontakter med sågverket har inte bedömts nödvändiga.

### 4. Nuläge – förutsättning och utveckling.

#### Sund-Jarenleden

Sund-Jarenleden går mellan Sund och Jaren i sjön Stora Le i Dalsland. Färjeledens längd är 900 meter och överfartstiden är tio minuter. Resan med vägfärjan är avgiftsfri.



Bild 4. Färja på Sund-Jarenleden

#### Väg 2206

Väg 2206 som har statligt väghållaransvar ansluter på båda sidorna av färjeleden Sund-Jarenleden, mellan Sund och Jaren. Vägen är cirka 5 meter bred. På färjeläget vid Jaren är det trångt när fordon ska lämna färjan och andra fordon står och väntar. Trafikvolymen på vägen inom utredningsområdet, ÅDT (Årsmedeldygnstrafiken) är ca 150-300, varav 15-25 tung trafik (år 2007). Sommartid är trafikmängden något högre.

År 2015 bytte Sågverket i Nössemark ägare till Vida, som uppskattas generera fler transporter via färjan än den tidigare sågverksägaren Moelven. Detta innebär att antalet tunga transporter och ÅDT på vägen, bedöms vara betydligt högre än i de mätningar som gjordes år 2007.

Hastighetsbegränsningen på väg 2206 är 70 km/ tim.

## VIDA Nössemark

*På VIDAs sågverk i Nössemark sågas kubb i 2,45 längder och av detta produceras hyvlad konstruktionsvirke. Huvudmarknader är Storbritannien, USA och Australien.*



*Bild 5 VIDA sågverk i Nössemark*

### 5. Krav (funktion, tekniska, ekonomiska, miljö, trafiksäkerhet med mera)

- VGU-Vägar – och gators utformning
- En ev. breddning av vägen kräver dispens från strandskyddsbestämmelserna.

### 6. Mål för lösningar (eftersträvad kvalitet)

Säkerställa framkomlighet och tillgänglighet vid färjeterminalen Jaren, genom kostnadseffektiva och beställningsbara åtgärdsförslag. Konkret innebär detta att virkestransporter måste kunna mötas vid av- och påkörning på färjan.

### 7. Utredningsalternativ och rekommendationer

Utredningen har utgått från förslag som tidigare tagits fram av Färjerederiet. Detta skulle innebära att även tunga fordon kan mötas på vägen, och de blockeringar som idag kan uppstå kommer inte att finnas mer.

Studien har utgått från ett utredningsalternativ:

Åtgärdsförslag: Schaktning av berg – Breddning av väg vid färjeterminal Jaren.

Ytterligare åtgärdsförslag har inte undersökts, eftersom frågan utretts av Färjerederiet tidigare. Det är också tveksamt om det finns andra alternativ när problemet är så tydligt knutet till en bergsklack, att spränga bort det blir det naturliga alternativet. Andra tänkbara lösningar, som t ex ny dragning av väg, har inte utretts närmre eftersom de bedöms bli så mycket dyrare, och då åtgärdsförslaget med bortsprängning av bergsklacken bedöms ge fullgod effekt.

## Åtgärdsförslag Schaktning av berg- Breddning av väg vid färjeterminal Jaren

Del av berg som behöver sprängas bort för att bredda vägen vid färjeterminal Jaren för att åstadkomma en bättre av-/påfart:

Längd 100 m

Bredd 3 m

Höjd 5 m<sup>1</sup>

Det bör eftersträvas en vägbredd av 7.5-8 m i kurvan, för att virkestransporter ska kunna mötas utan problem.

Åtgärden kräver för att kunna genomföras utan att vägplan upprättas att frivillig markåtkomst uppnås med befintlig markägare. Enligt såväl kommunen som Färjerederiets personal finns goda skäl att anta att det ska gå bra att träffa en överenskommelse om frivillig markåtkomst.

### Särskilda hänsynstaganden

Väg 2206 är klassificerad som en väg med artrika vägkanter. På den aktuella platsen finns dock enligt Trafikverkets interna sakkunniga inte några skyddsvärda arter. Inom området råder strandskydd, från vilket dispens måste sökas för åtgärder på vägen.

### Effekt av Åtgärdsförslaget

Effekten av att schakta del av berget är att mer mark kan tas i anspråk vid färjeterminalen och möjliggöra en breddning av den befintliga vägen.



*Bild 6. Anslutning och utfart till färjeterminal Jaren samt del av bergsklack, som behöver schaktas/sprängas.*

---

<sup>1</sup> Information från Färjerederiet, Trafikverket

## [Pröva tänkbara lösningar]

Nr.	Problem/brist/ behov som hanteras	Åtgärd som studerats och bedömts	Steg enligt fyrstegs- principen	Relevans måluppfyllelse enligt målen i Förstå situationen (Låg/Medel/Hög)	Uppskattad kostnad för åtgärd (inkl. planering), intervall. Anges när tillämpligt.	Bedömning genomförbarhet	Gå vidare Ja/Nej	Kommentar <i>Allmän kommentar samt motiv till bortsortering om Nej</i>
1	Vägen för smal för möten mellan tungt fordon	Bergschakt/sprän gning och breddning av ca 100 m	3	Hög	3 mkr	Genomförbart	Ja	

**Kostnadsbedömning för åtgärdsförslaget:**

Sprängning, 400 kr/m <sup>3</sup> (svår sprängning)	600 000
Beläggning, även bef. väg i kurvan	320 000
(annars håller det inte)	
Trappfräsning	50 000
Bär- och förstärkningslager	250 000
TA	200 000
Bygghandlingar	1 000 000
Dispens strandskydd	200 000
Arbetsledning, projektadministration	100 000
<b>Summa</b>	<b>2 720 000</b>

Total kostnad bedöms till ca 3 mkr, fördelat i huvudsak på ovanstående större poster, samt en del mindre som inte specificerats. Bedömningen är gjord utifrån erfarenhet, och grundar sig på breddning 3 m genom bortsprängning, höjd 5 m, längd 100 m. Det är frågan om en grov uppskattning, och i denna rapport siffran "ca 3 mkr"

## [Effektbedömning]

Lösning	Samhällsekonomi	Fördelning	Transportpolitisk	Gå vidare	Kommentar
	Nytto-kostnadsbedömning. <u>Beskrivning</u> 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 (huvudmål, funktionsmål, hänsynsmålen).	Ja/Nej	Allmän kommentar samt motiv till bortsortering om Nej
Minskade trafikstockningar ++	Näringslivet ++ Personbilar + Oskyddade trafikanter ++			Ja	Bedöms vara en effektiv åtgärd

## I förkommande fall vidare arbete utifrån matris ovan

	Ange vad som används (utgör bilaga till studie):	Eventuell kommentar:
X	SEB-metod/relevanta delar av SEB-mallen	
<input type="checkbox"/>	Enkel SEB utan NNK	
<input type="checkbox"/>	Enkel SEB med NNK	
<input type="checkbox"/>	Fullständig SEB utan NNK	

<input type="checkbox"/>	Fullständig SEB med NNK	
--------------------------	-------------------------	--

<b>Medverkande kompetenser och personer:</b> Samma som ovan Ja <input type="checkbox"/> Nej <input checked="" type="checkbox"/>
Muntligt samråd med Thomas Blidsell, Ivväp3 ang. kostnadsbedömning

[Forma inriktning och rekommendera åtgärder]

Åtgärdsförslag	Inriktning och rekommenderade åtgärder	Steg enligt fyrstegsprincipen	Förslag till fortsatt planering och hantering	Tidsaspekt genomförande	Ansvariga aktörer, genomförande	Förslag till finansiering	Kommentar
1	Bergschakt och breddning av vägen på ca 100 m sträcka	3	Bedöms kunna genomföras som plantyp 1. Strandskyddsdispens måste sökas.	2019-2020	Trafikverket	Smärrepott	

## 8. Arbetsprocessen

I föreliggande studie har dialog förts med Trafikverkets Verksamhetsområde Planering, Enheterna Åtgärdsplanering, Trafikmiljö, Drift och Underhåll. Samråd har också genomförts med enheten Investering rörande kostnader för föreslagna åtgärder.

Berörda parter har varit delaktiga i studien genom enskilda möten och en mindre platsträff som hölls vid Jaren färjeläge den 27 juni 2018, och där personal från Planering och Färjerederiet medverkade. Vidare har en träff med Dals-Eds kommun genomförts.

I övrigt har avstämningar mellan interna kompetenser på Trafikverket skett via fysiska möten och Skype. Inom studien har platsbesök genomförts. I arbetet har även ingått analys av nuläget, åtgärdsgenerering och effektbedömning av föreslagna åtgärder.

Total kostnad för åtgärder: Ca 3 mkr,

### Kvalitetsgranskning

<b>Genomförd:</b>	Ja <input checked="" type="checkbox"/> Nej <input type="checkbox"/> Datum: 2018-09-26
<b>Utförd av:</b>	Erik Axelsson, Plväu

.....  
Datum och underskrift av kvalitetsgranskare

### Avslut av studie

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

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





# TRAFIKVERKET

Trafikverket

Postadress: 781 89 Borlänge. Besöksadress: Vassbottengatan 14, Vänersborg

E-post: [trafikverket@trafikverket.se](mailto:trafikverket@trafikverket.se)

Telefon: 0771-921 921

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