

Åtgärdsvalsstudie

Väg 172 Skällsäter - Stora Bön,
Färgelanda kommun

Ärendenummer: 2019/30062



TMALL 0004 Rapport generell v 1.0

Ett samarbete mellan:



Dokumenttitel: Åtgärdsvalsstudie väg 172, Skällsäter-St Bön, Färgelanda kommun.

Författare: Boel Olin, Trafikverket; Emil Iversen, WSP

Dokumentdatum: 2019-12-20

Ärendenummer: TRV 2019/30062

Publikationsnummer 2023:070

ISBN 978-91-8045-158-1

Version: 1.0

Fastställt av: Alma Hultén, Plväu

Kontaktperson: Boel Olin, Plväu

Trafikverket

Postadress: Trafikverket, 40533 Göteborg

Besöksadress: Kungsgatan 32, Trollhättan

E-post: boel.olin@trafikverket.se

Telefon: 010-123 61 45



Figur 1 Översikt, utredningsområdet är markerat med tjockare linje i färgen magenta.

Namn på åtgärdsvalsstudie:	ÅTGÄRDSVALSSTUDIE VÄG 172, FÄRGELANDA KOMMUN, SKÄLLSÄTER – ST BÖN.
Ansvarig för genomförande:	BOEL OLIN
Organisation:	PLVÄU
Datum - start:	2019-08-15
Datum - avslut:	2019-12-20

Innehållsförteckning

[INITIERA]	7
Bakgrund och syfte.....	7
Syfte.....	7
Bakgrund	7
Sammanfattning.....	7
Avgränsningar	7
Aktörer och övriga intressenter, involverade eller ej.....	8
Tidigare planeringsunderlag och gällande planer.....	9
Tidigare förslag på åtgärd av svackorna	9
[FÖRSTÅ SITUATIONEN]	10
Nuläge	10
Funktion	10
Målpunkter.....	10
Hastighet	10
Trafikflöden	11
Kollektivtrafik	12
Vägstandard	12
Olyckor	14
Kulturmiljö.....	16
Naturmiljö och vatten	17
Kommande utveckling	19
Preciserande av problem, brister, behov.....	19
Framkomlighet för motorfordon längs väg 172	19
Trafiksäkerhet längs väg 172	19
Trafiksäkerhet vid skolan.....	19
Säker kollektivtrafik.....	20
Säkra gång- och cykelvägar	20
Krav på åtgärder.....	20
Mål för lösningar (<i>eftersträvad kvalitet</i>)	20
[PRÖVA TÄNKBARA LÖSNINGAR]	21
Sammanställning prövade lösningar	21
Paketeringsförslag.....	30
[EFFEKTBEDÖMNING]	31

[FORMA INRIKTNING OCH REKOMMENDERA ÅTGÄRDER]	34
[ARBETSPROCESSEN]	36
[KVALITETSGRANSKNING]	36
[AVSLUT AV STUDIE]	36

[Initiera]

Bakgrund och syfte

Syfte

Studien syftar till att utreda den aktuella sträckan, och då särskilt ”svackorna” norr om Järbo mer i detalj, med avsikten att detta ska utgöra underlag för att objektet ska kunna prövas mot regional plan.

Bakgrund

Det har varit oklart vari problemet egentligen består. Flera möten och diskussioner har därför genomförts med berörda kommuner, kommunalförbund och tjänstemän med lång kontinuitet i området. Såvitt vi kan förstå så bottnade förslaget om åtgärder vid svackorna i en uppfattning från tiden vid hastighetsprojektets början, ca 2010, att 90 km/h kunde få behållas och inte sänkas till 80 km/h om vissa standardhöjande åtgärder genomfördes. Så har säkerligen diskussionerna varit, men frågan har tappat sin aktualitet eftersom det inte är aktuellt med 90 km/h utan mittseparering, och sträckan är redan sänkt till 80 km/h. 80 innebär dessutom ytterligare en trafiksäkerhetsvinst, genom att alla fordon då får samma hastighetsbegränsning vilket minskar behovet av omkörningar.

Sammanfattning

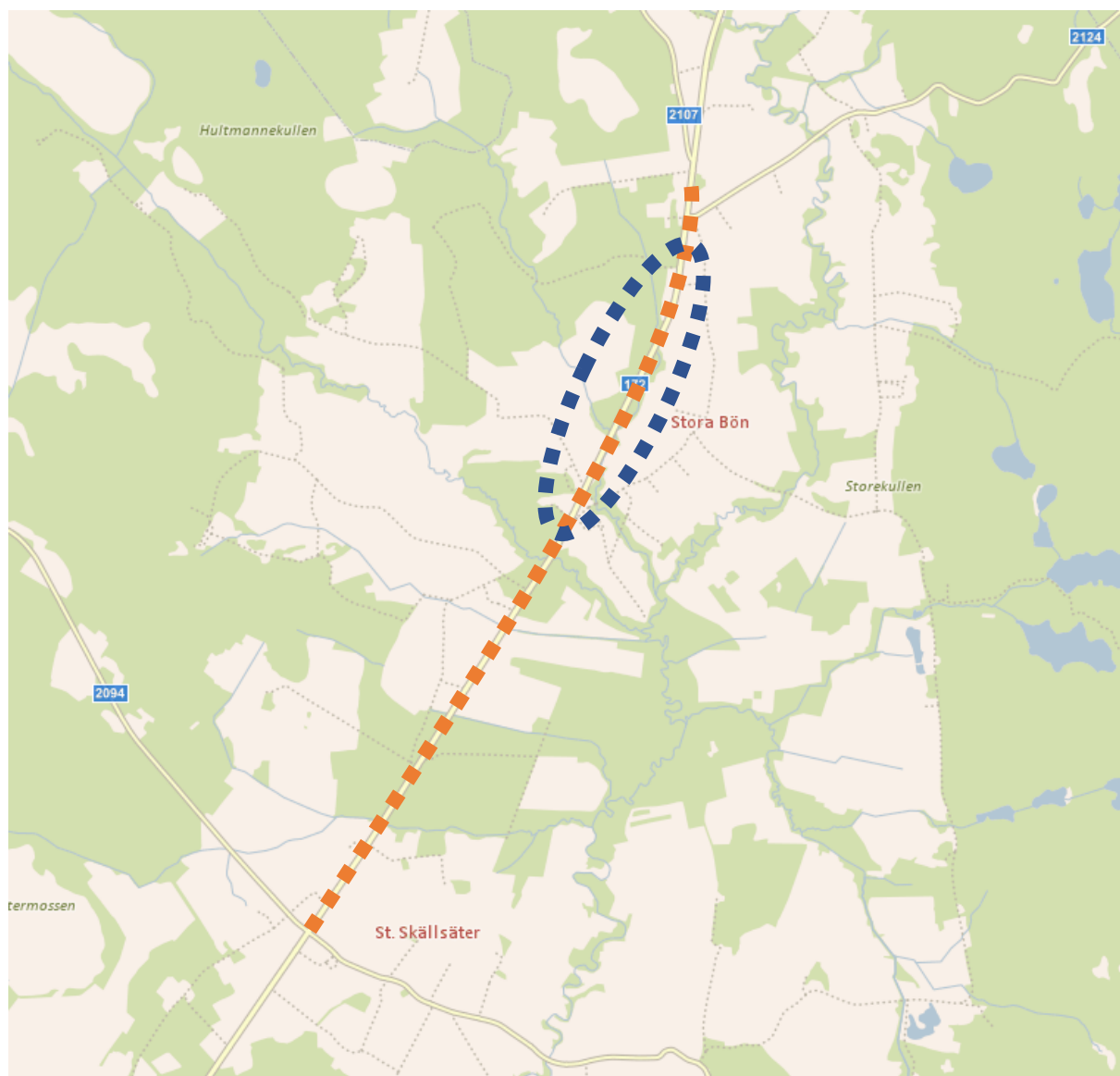
Den aktuella sträckan ingår i stråk 1 Uddevalla-Bengtsfors-Årjäng-Arvika, för vilket har genomförts stråkstudier och åtgärdsplaner under 2000-talet. Den utpekades av VGR 2011 som brist för Stråk 1. Tillgängliga medel har emellertid inte varit tillräckliga för att genomföra nödvändiga åtgärder vid svackorna. Dock har bland annat busshållplatserna och sidoområden tidigare åtgärdats. Hastighetssänkningar har gjorts på stråket, bl a under hösten 2019, och hastighetsgränsen är nu genomgående sänkt till 80 km/h på den aktuella vägsträckan. Svackorna har utretts tidigare, men åtgärder har då bedömts vara för dyra för finansiering via stråk- eller andra pottor. Dock ska även mindre trafiksäkerhetshöjande åtgärder definieras så långt möjligt, för att kunna åtgärdas i ett kortare tidsperspektiv via pottpengar. Om man bortser från det tidigare försöket att behålla hastighetsgränsen 90 km/h får behovet av åtgärder vid svackorna sägas vara litet, både mot bakgrund av vägens utformning och mot den låga trafikmängden, ca 2000 fordon ÅDT. Svackorna är förvisso en brist och sikten är skymd där, men det får ändå sägas vara en liten till måttlig brist varför utredningen har kommit fram till det inte är kostnadseffektivt att åtgärda svackorna för 30 mnkr.

Avgränsningar

Projektet omfattar sträckan Skällsäter-Stora Bön, ca 4 km, på väg 172. Högst prioritet på denna sträckan har utredning av hur de s k ”svackorna” norr om Järbo kan förbättras, och detta objekt avses prövas mot regional plan eftersom kostnaden tidigare bedömts överstiga 25 mnkr. Dessutom ska mindre standardhöjande åtgärdsförslag som kan åtgärdas med hjälp av pottpengar identifieras så långt möjligt.

Miljö hämtas från Trafikverkets interna databas Stigfinnaren, samt genom kontakter med miljöspecialist inom Trafikverket.

Det har tidigare diskuterats att åtgärder vid svackorna skulle kunna koordineras med åtgärder vid Härsången, men det är inte längre aktuellt då projektet vid Härsången pågår separat och berör ej studien. Projektet bedöms inte generera överskottsmassor.



Figur 2 Studiens avgränsning visas av den streckade linjen. Svackorna markeras med streckad cirkel

Aktörer och övriga intressenter, involverade eller ej

Trafikverket:

Alma Hultén, projektsponsor

Boel Olin, projektledare

Caroline Karlsson, bitr. projektledare

Patrik Alenklint, beställare och samhällsplanerare

Sofia Sjödin, åtgärdsplanerare

Margareta Hallander, åtgärdsplanerare

Annica Arnås, Trafikingenjör

Västtrafik:

Felix Stööp-Lindgren

Färgelanda kommun

Kommunalförbundet Fyrbodal

Järbo friskola

Västra Götalandsregionen

Referensgrupp:

Färgelanda kommun

Uddevalla kommun

Bengtsfors kommun

Dals-Eds kommun

Kommunalförbundet Fyrbodal

Tidigare planeringsunderlag och gällande planer

- Västra Götalandsregionen: Åtgärdsplaner för stråk 1,3 och 4 i regional infrastrukturplan 2010-2021; stråkpottor, 2011
- Trafikverket och Västtrafik: Åtgärdsplan stråk 1 väg 172, Uddevalla-Bengtsfors-Årjäng-Arvika, 2011
- Stråkstudie stråk 1, väg 172, Uddevalla-Bengtsfors-Årjäng-Arvika, 2007

Tidigare förslag på åtgärd av svackorna

Det har tidigare tagits fram ett förslag till ombyggnation. Utformningsförslaget följer inte VGU fullständigt, men bedömdes ge en stor förbättring. En permanent ny enskild väg krävs och skulle kunna fungera som omledningsväg, men det är oklart om geotekniska förhållande tillåter en tryckbank. Åtgärdsförslaget beräknades kosta ca 30 mnkr, men om massor kan hämtas från ett närliggande projekt i Härsängen skulle kostnaden eventuellt kunna minskas med ca hälften. Det har dock framkommit att projektet i Härsängen inte bedöms generera några överskottsmassor.

Överenskommelse mellan aktörer för genomförande av studie, eventuellt:	Ja <input type="checkbox"/>	Nej <input checked="" type="checkbox"/>	Datum: Klicka här för att ange datum.
--	-----------------------------	---	---------------------------------------

Medverkande kompetenser och personer:
Boel Olin, Plväu, Caroline Karlsson, Plväu, Beatrice Hjörn, Färgelanda kommun, Tobias Bernhardsson (c) Färgelanda kommun, Ulla Börjesson, (s), Färgelanda kommun, Jenny Kristensson, Färgelanda kommun, Erica Kvist, Plväs, Patrik Alenklint, Plväs, Katarina Appelgren, Järbo Friskola, Elevrådet, Järbo friskola,

[Förstå situationen]

Nuläge**Funktion**

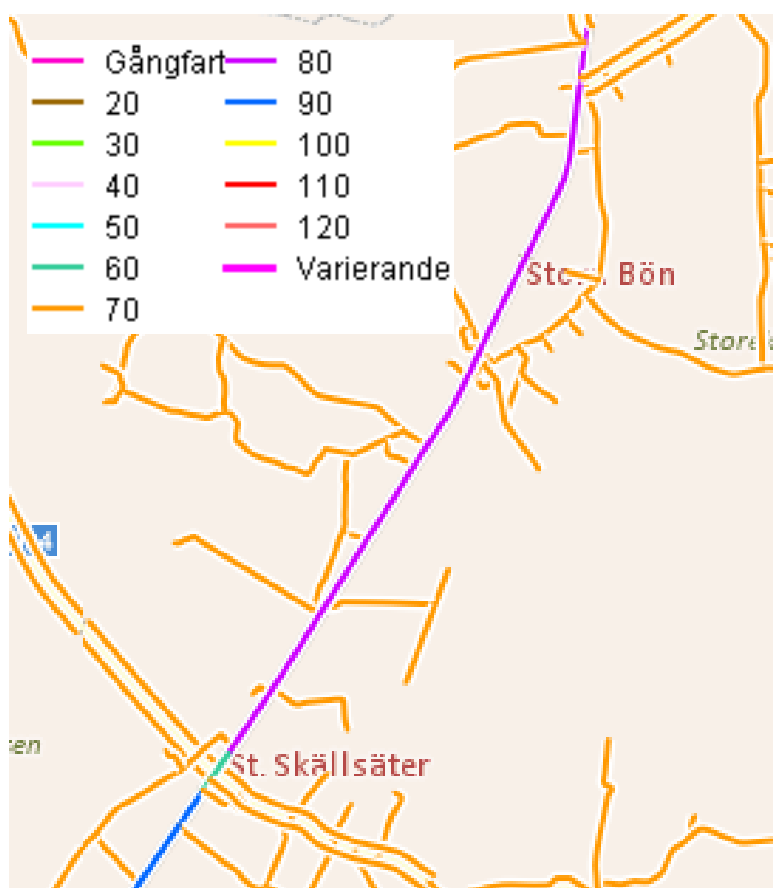
172 är viktigt stråk i Dalsland, för gods, kollektivtrafik och arbetspendling.

Målpunkter

Järbo friskola. Skolan har mycket aktiviteter i skogen på andra sidan väg 172. Ca 90 barn i åk 0-6, samt förskola.

Hastighet

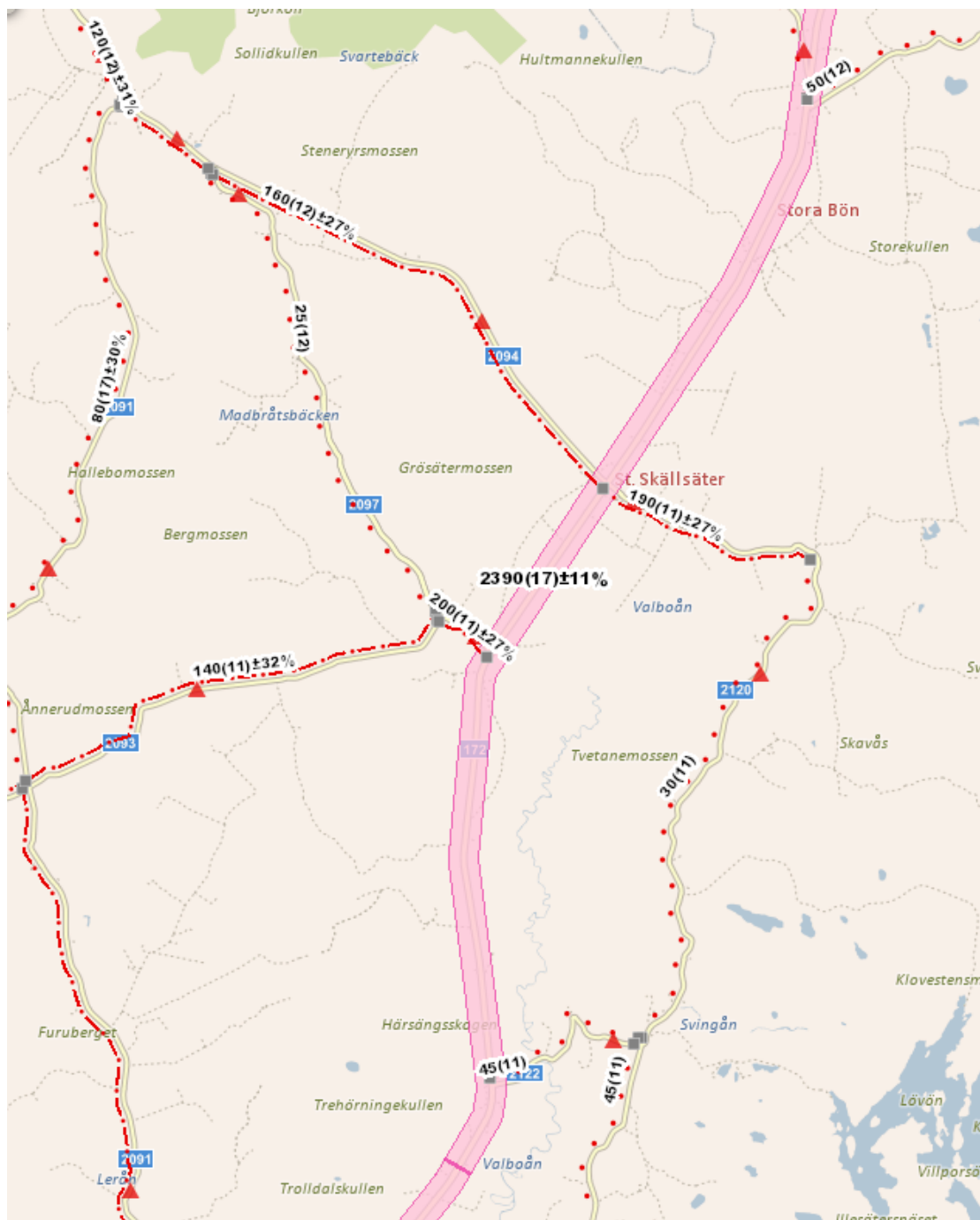
Hastighetsgränser enligt NVDB framgår av Figur 3. Söder om Skällsäter och Järbo skola är hastighetsgränsen under hösten 2019 sänkt till 80 km/h och norr därom gäller sedan tidigare också 80 km/h. Vid skolan är det lokalt sänkt till 60 km/h. Ingen mätning av faktisk hastighet har gjorts inom utredningsområdet, men mätningar vid Valboån ca 6 km söder om Skällsäter visar på 90 km/h medelhastighet år 2017, det vill säga i enlighet den dåvarande hastighetsgränsen.



Figur 3 Hastighetsgränser inom utredningsområdet enligt NVDB. Sträckan söder om St. Skällsäter har nyligen fått sänkt hastighetsbegränsning från 90 km/h till 80 km/h men det har inte hunnit uppdateras i NVDB.

Trafikflöden

Enligt Trafikflödeskartan har ingen trafikmätning gjorts på utredningssträckan, se Figur 4. Vid Valboån ca 6 km söder om Skällsäter uppmättes cirka 2400 motorfordon per dygn år 2017. Flödet kan därmed antas vara ungefär 2000-3000 fordon per dygn på utredningssträckan med hänsyn till de små flödena på anslutande vägar norr om mätpunkten.



Figur 4 Trafikflöden uppmätta enligt Trafikverkets TrafliFlödeskarta (TFK). Första siffran avser totala trafikflödet, siffran i parentes avser mätåret och procentalet avser felmarginalen. Bredden på de rosa fälten och mönstret på de röda streckan indikerar trafikflödets storlek, mörkrosa band och röda trianglar indikerar de faktiska mätpunkternas lägen.

Kollektivtrafik

Buss 730 i timtrafik för pendling, annars ungefär varannan timme.



Figur 5 Busshållplatserna på sträckan har tidigare åtgärdats och är av relativt god standard för miljön även om de inte uppfyller alla krav i VGU.

Vägstandard

Inga vägar och passager för gång- och cykeltrafik finns registrerade i NVDB, men det finns passage med refug över väg 172 vid skolan. Det finns också korta gångvägar vid skolan och intilliggande busshållplatser.

Väg 172 är enligt NVDB 6,5 meter bred hela sträckan. Den södra halvan av sträckan bedöms dock vara bredare än 7 meter och har fräst mitträffling. Ungefär mitt på sträckan smalnar vägen av vid en vägbank som är försedd med sidoräcken på båda sidor. Söderifrån finns en skylt som varnar för denna avsmalning. Den norra halvan bedöms vara ca 7 meter bred och har ingen mitträffling. Vägrenen är näst intill obefintlig på hela sträckan. Det finns inget viltstängsel på sträckan. De svackor som lyfts som brist är belägna på den norra delen av sträckan, se Figur 2.



Figur 6 Korsningen vid Järbo skola sedd söderifrån på väg 172.



Figur 7 Korsningen vid Järbo skola sedd söderifrån på väg 172.



Figur 8 Sträckan mellan Järbo skola och svackorna (södra halvan av sträckan). Fräst mitträffling finns.



Figur 9 Strax söder om svackorna, ungefär mitt på utredningssträckan, smalnar vägen av något vid en bank och mitträfflingen upphör.



Figur 10 Svackorna söderifrån.



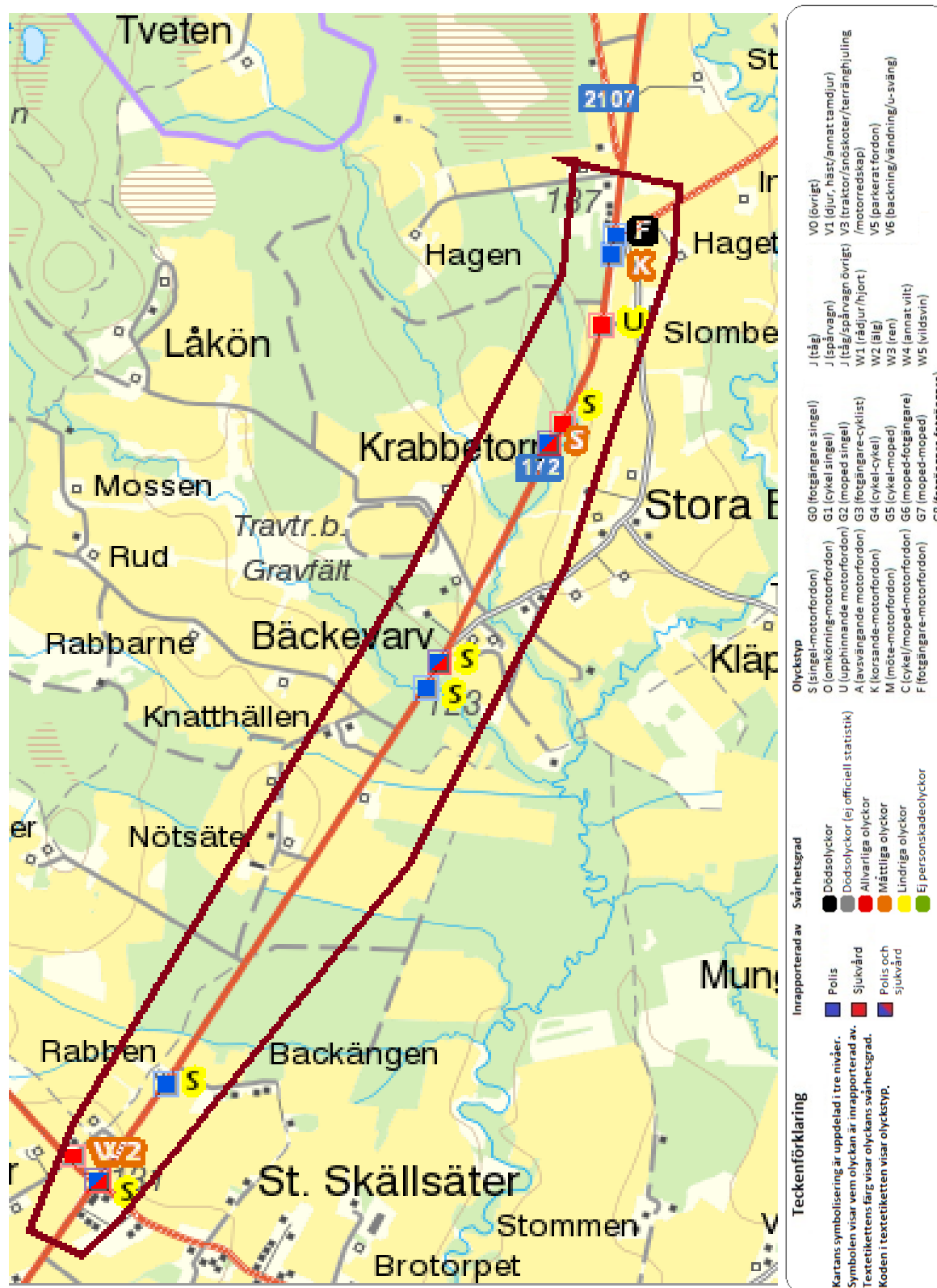
Figur 11 Omkörningsförbud i norra backen i svackorna.



Figur 12 Svackorna sedda norrifrån.

Olyckor

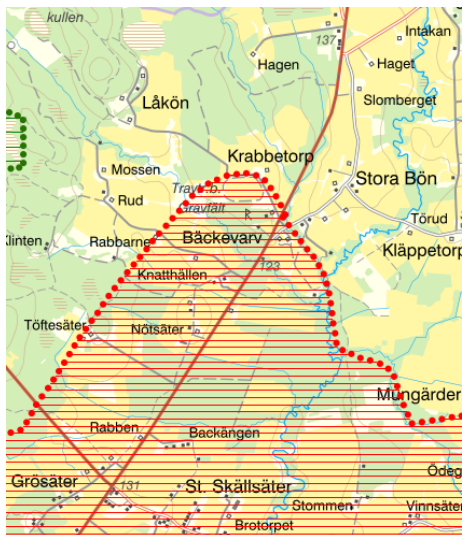
Ett utdrag ur olycksdatabasen Strada för åren 2000-2018 visar registrerade olyckor, se Figur 13. Utdraget tyder på att det inte sker exceptionellt många olyckor på sträckan. Fyra lindriga till måttliga singelolyckor har rapporterats vid svackorna. I övrigt är det vid korsningarna som olyckor rapporterats. En dödsolycka där en fotgängare blivit påkörd av ett motorfordon har rapporterats, det ska röra sig om ett skolbarn som klivit av bussen, sprungit över vägen och blivit påkörd. Rutinerna för skolbuss har ändrats efter denna olycka.



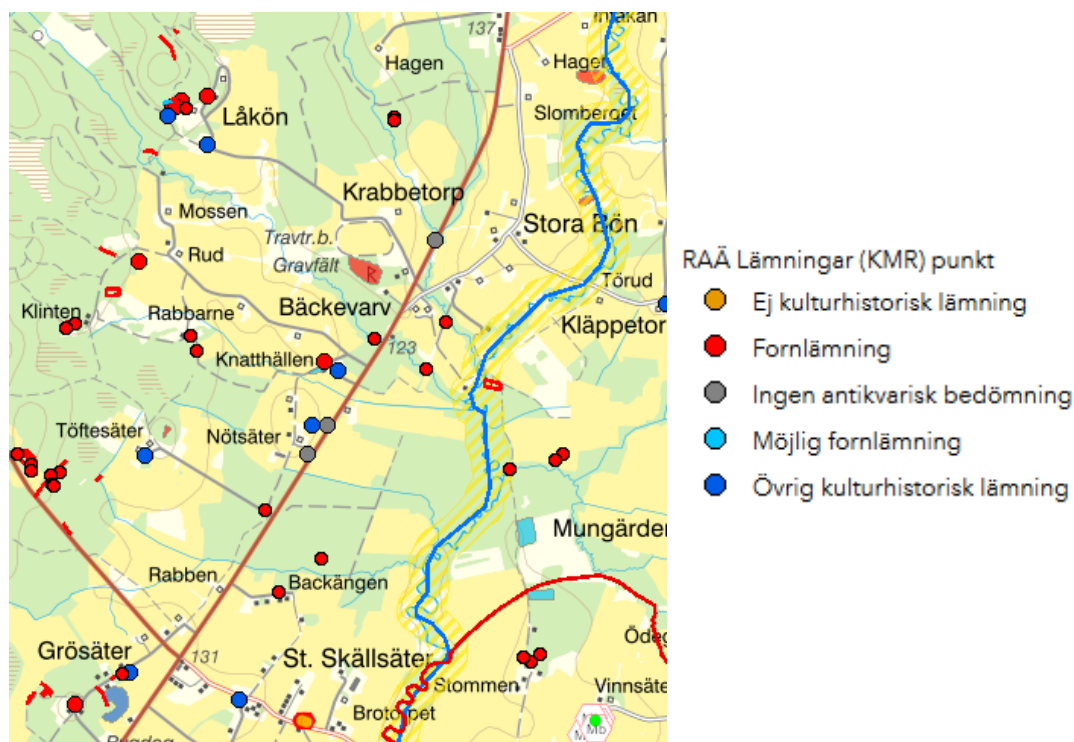
Figur 13 Olyckor som registrerats i olycksdatabasen Strada för åren 2000 - 2018 inom området som markeras med mörk linje.

Kulturmiljö

Länsstyrelsens Informationskartan Västra Götaland har studerats. Södra halvan av utredningsområdet ligger inom riksintresse för kulturmiljö, se Figur 14. Intill vägen finns tre möjliga fornlämningar för vilka ingen antikvarisk bedömning har gjorts, se Figur 15.



Figur 14 Utdrag ur länsstyrelsens Informationskartan Västra Götaland visar att delar av utredningsområdet faller inom riksintresse för kulturmiljö (röd streckat område).



Figur 15 Kulturlämningar inom utredningsområdet med omnejd registrerade i länsstyrelsens Informationskartan Västra Götaland.

Naturmiljö och vatten

Länsstyrelsens Informationskartan Västra Götaland har studerats. Figur 16 visar att det finns ett område för lövskogsinventering invid väg 172 och att det finns våtmarker med vissa värden i närheten av vägen. Figur 17 visar att det finns avvattningsanläggningar längs södra delen av sträckan och att den norra delen av sträckan faller inom ett kalkningsområde. Hela sträckan faller dessutom inom ett skötselområde för flodkräfta.



NV, Analyser, Mark- och vattenregleringar

NV Våtmarksinventeringen (VMI) - Naturvärdesklass

- Mycket högt naturvärde (klass 1)
- Högt naturvärde (klass 2)
- Vissa naturvärden (klass 3)
- Låga naturvärden (klass 4)
- Okända värden

Figur 16 Naturvärden som finns registrerade i länsstyrelsens Informationskartan Västra Götaland. Ljusgröna områden markerar lövskogsinventeringar. Övriga värden framgår av figurförteckningen.



Figur 17 Kalkningsområden (rött) och avvattningsområden (blått) enligt länsstyrelsens Informationskartan Västra Götaland

Kommande utveckling

Inga åtgärder eller planer som medför väsentlig påverkan på trafiksituationen har identifierats. Vägen kommer dock sannolikt vara aktuell för bärighetsåtgärder för att säkra att den uppfyller kraven för BK4 (74-tonsekipage).

Preciserande av problem, brister, behov

Följande bristområden har lyfts under åtgärdsvalsstudien.

Framkomlighet för motorfordon längs väg 172

Det upplevs problematiskt för framkomligheten att det inte går att hålla jämn hastighet på väg 172 på grund av vägstandarden. Så kallade ”pendlingsormar” ska uppstå på grund av varierande hastighet på olika delsträckor. Transporterna till Norge väntas öka. Komforten upplevs dålig i svackorna, men det gäller troligen främst de som kör över hastighetsgränsen och tung trafik. Med hänsyn till det låga flödet och att hastighetsgränsen är 80 km/h (så personbilstrafiken inte har anspråk på att köra snabbare än lastbilar) bedöms dock inte framkomligheten vara ett stort problem.

Trafiksäkerhet längs väg 172

Trafiksäkerheten upplevs påverkas negativt av att dålig sikt och att förare frestas till omkörningar av långsammare fordon på olämpliga platser. Vintertid uppges lastbilar ofta köra i diket vid svackorna. Vid svackorna upplevs vägrenen vara smal och bärigheten dålig. Vid ett platsbesök framstod dock inte svackorna som markant sämre än många andra delar av vägen eller andra liknande vägar. Det har i Strada registrerats flera, huvudsakligen lindriga, singelolyckor i början och slutet av sträckan med svackor. Det kan finnas ett viltstråk ungefär vid svackorna där rådjur och vilt passerar. Det har dock inte registrerats några viltolyckor där i olycksdatabasen Strada.

Trafiksäkerhet vid skolan

Hastigheten upplevs vara hög vid skolan och passagen inte tillräckligt synlig. Motorfordonen upplevs inte respektera hastighetsbegränsningen 60 km/h vid skolan. Det upplevs inte vara uppenbart för motorfordon att skolan ligger där den gör. Skolan ansluter dock inte direkt till väg 172 utan till en annan väg och skolskjutsen kör in där för att lämna och hämta elever. Skolan har mycket aktiviteter i skogen på andra sidan väg 172. Passagen har rätt mått redan men är dåligt utmärkt.

Elevrådet anser att bilarna kör för fort utanför skolan och efterfrågar:

- ett övergångsställe på väg 172
- väg-gupp eller räfflor på väg 172
- blinkande skylt som varnar för passerande gående på väg 172
- blinkande hastighetspåminnare så att bilisterna påminns om den rådande hastigheten 60 km/h utanför skolan på väg 172
- sänkt hastighet utanför skolan (utanför parkeringen) 30 km/h

Säker kollektivtrafik

Hållplatserna har åtgärdats och även om de inte har plattformar bedöms de hålla relativt hög standard med hänsyn till miljön. Skolskjutsen har riktlinjer att säker avlämning och hämtning av skolelever, men vissa barn åker med Västtrafiks bussar.

Säkra gång- och cykelvägar

Finns idag inga säkra gång- eller cykelvägar längs sträckan. Vore bra om elever kunde ta sig själva till skolan på ett tryggt sätt. Behovet bedöms dock vara måttligt.

Krav på åtgärder

Åtgärder ska främja framkomlighet och Trafiksäkerhet.

Samtliga åtgärdsförslag ska följa och vara avstämda mot VGU.

Mål för lösningar (eftersträvad kvalitet)

Rapporten ska huvudsakligen fokusera på trafiksäkerhets- och framkomlighetsbrister på den aktuella sträckan.

Medverkande kompetenser och personer: Samma som ovan <input checked="" type="checkbox"/> Ja <input type="checkbox"/> Nej <input type="checkbox"/>	
Klicka här för att ange namn, om inte samma som ovan.	
Eventuell kommentar:	

[Pröva tänkbara lösningar]

Sammanställning prövade 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 (GKI) (inkl. planering), intervall. Anges när tillämpligt.	Bedömning genomförbarhet	Gå vidare Ja/Nej	Kommentar <i>Allmän kommentar samt motiv till bortsortering om Nej</i>
	Svackorna							
1a	Svackorna	Bygg om svackorna	3-4	Medel	25 – 30 mnkr	Medel Besvärliga geotekniska förhållanden.	Nej	På grund av kostanden skulle denna åtgärd behöva lyftas i regional infrastrukturplanen. Behovet bedöms dock inte vara så stort att det motiverar kostnaden. Kommunen är införstådd med att det finns åtgärder på andra ställen som ger mer nytta för pengarna och därmed ska prioriteras högre till Regional plan.

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 (GKI) (inkl. planering), intervall. Anges när tillämpligt.	Bedömning genomförbarhet	Gå vidare Ja/Nej	Kommentar <i>Allmän kommentar samt motiv till bortsortering om Nej</i>
1b	Svackorna	Hastighetspå- minnare vid svackorna	2	Låg Efterlevnaden blir troligtvis låg.	200 – 1 000 tkr	Medel	Nej	Inte sämre än i övrigt på vägen. Finns redan omkörningsförbud. Effekten bedöms inte motivera kostnaden.
1c	Svackorna	Varningsskyltar inför svackorna	2	Låg Efterlevnaden blir troligtvis låg.	50 – 100 tkr	Hög	Nej	Inte sämre än i övrigt på vägen. Finns redan omkörningsförbud.
1d	Svackorna	Fler omkörnings- förbud	2	Låg Efterlevnaden blir troligtvis låg.	50 – 100 tkr	Hög	Nej	Inte sämre än i övrigt på vägen. Finns redan omkörningsförbud.
1e	Svackorna	ATK (fartkamera) vid svackorna	2	Medel Ökar efterlevnaden av hastighetsbegränsningen, men åtgärddar inte grundproblemet.	1 – 4 mnkr	Medel	Nej	Följer egen planering inom Trafikverket.

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 (GKI) (inkl. planering), intervall. Anges när tillämpligt.	Bedömning genomförbarhet	Gå vidare Ja/Nej	Kommentar <i>Allmän kommentar samt motiv till bortsortering om Nej</i>
1f	Svackorna	Räffling/ målning i vägmitt vid svackorna	2	Medel Flyttar kanske omkörningarna till annan plats.	500 tkr	Låg	Nej	Nej, dyrt i förhållande till effekten. Södra delen är redan räfflad.
1g	Svackorna	Bredda vägen vid svackorna	3	Medel	5 – 10 mnkr	Medel Utrymme finns, men geotekniska förutsättningar är besvärliga.	Nej	Kan dock ev. göras i samband med bärighetsåtgärd?
1h	Svackorna	Utredning om att förbättra i svackorna i samband med att bärighetsåtgärder för att klara krav för BK4 genomförs.	3	Hög	Kostnad ej beräknad	Medel Utrymme finns, men geotekniska förutsättningar är besvärliga.	Ja	Resurs- och kostnadseffektivt att kombinera åtgärder. Bedömningen ”gå vidare” avser fortsatt utredning, inte åtgärd då denna med nuvarande underlag inte kan bedömas.

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 (GKI) (inkl. planering), intervall. Anges när tillämpligt.	Bedömning genomförbarhet	Gå vidare Ja/Nej	Kommentar <i>Allmän kommentar samt motiv till bortsortering om Nej</i>
ii	Svackorna	Omkörningsfil vid svackorna	3	Medel Bättre sikt bakom lastbil, men sämre bärighet i kanterna.	10 – 15 mnkr	Medel Utrymme finns, men geotekniska förutsättningar är besvärliga.	Nej	Omkörningsförbud finns, det är relativt kort sträcka som inte bedöms motivera kostnaden.
ij	Svackorna	Bredda vägen före svackorna	3	Låg	10 – 15 mnkr	Medel Utrymme finns, men geotekniska förutsättningar är besvärliga.	Nej	inte som egen åtgärd. Bedöms inte kostnadseffektivt.
ik	Svackorna	Siktröjning för att bättre se vilt	2	Låg Redan relativt bra siktröjt inom vägområdet	Kostnad ej uppskattad	Trafikverket kan inte gå utanför vägområdet.	Nej	Behandlas redan i baskontraktet med entreprenörerna.
il	Svackorna	Viltstängsel	3	Låg Riskerar att bara flytta problemet om	500 – 1 000 tkr	Medel Plats finns, men länga sträckor med stängsel kräver att även passager byggs.	Nej	Låg ÅDT och flyttar mest problemet. Inga viltolyckor finns registrerade.

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 (GKI) (inkl. planering), intervall. Anges när tillämpligt.	Bedömning genomförbarhet	Gå vidare Ja/Nej	Kommentar <i>Allmän kommentar samt motiv till bortsortering om Nej</i>
	Osäkert vid skolan							
2a	Osäkert vid skolan	Information om reflexanvändning	1	Medel	Kostnad ej uppskattad	Hög	Ja	Trafikverket har under hösten informerat om: -Använd reflexer och reflexvästar så att ni syns. -Man kan även ha lampor som blinkar. -Det finns vantar & mössor med reflexer så att man syns bra i trafiken. -Lågt placerade reflexer syns väl i trafiken.
2b	Osäkert vid skolan	ATK (fartkameror) vid skolan	2	Hög	ATK finansieras genom hastighetsprojektet, belastar inte regional plan.	Medel Fysiskt möjlig men följer särskild planeringsprocess .	Ja	Föreslås som primär åtgärd. Finansieras genom hastighetsprojektet. Frågan hanteras vidare internt i Trafikverket. "JA" betyder att vi går vidare med frågan, inte en garanti för att det blir av.

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 (GKI) (inkl. planering), intervall. Anges när tillämpligt.	Bedömning genomförbarhet	Gå vidare Ja/Nej	Kommentar <i>Allmän kommentar samt motiv till bortsortering om Nej</i>
2c	Osäkert vid skolan	Blinksignal för att varna om att gående som korsar väg 172	2	Medel Riskerar att ignoreras av bilförare.	0,5 – 2 mnkr	Medel	Nej	Strävar istället efter ATK och passiv utmärkning av passagen.
2d	Osäkert vid skolan	Hastighets- påminnare vid skolan	2	Medel Riskerar att ignoreras av bilförare.	0,5 – 2 mnkr	Medel	Nej	Nej, ATK är bättre
2e	Osäkert vid skolan	Skylta om skola	2	Låg	50 tkr	-	Nej	Finns redan skyltar om barn.
2f	Osäkert vid skolan	Förbättra utmärkning av gångpassage utanför skolan	2	Hög Ökar trafiksäkerhet utan att påverka framkomligheten på väg 172.	100 tkr	Hög	Ja	TRV redan beställt reflexer och pällare till passagen vid skolan för att göra det tydligare.
2g	Osäkert vid skolan	Klassa Järbo som tätort och sätt upp tätortsskyltar	1	Medel	Kostnad ej uppskattad	Låg	Nej	Kommunens fråga. Kan medföra att många andra orter vill få skyltat.

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 (GKI) (inkl. planering), intervall. Anges när tillämpligt.	Bedömning genomförbarhet	Gå vidare Ja/Nej	Kommentar <i>Allmän kommentar samt motiv till bortsortering om Nej</i>
2h	Osäkert vid skolan	Hastighets- sänkning på väg 172 vid skolan	2	Låg Får liten effekt utan fysisk åtgärd. Motverkar framkomligheten på väg 172.	Kostnad ej uppskattad	Låg	Nej	Ej förenlig med vägens funktion att sänka under nuvarande hastighet om 60 km/h.
2i	Osäkert vid skolan	Vägmålning vid skolan på väg 172	2	Låg	Kostnad ej uppskattad	Hög	Nej	Ger liten effekt.
2j	Osäkert vid skolan	Utöka 60- sträckan	1	Medel	Kostnad ej uppskattad	Medel	Ja	Om tillåtet enligt trafikingenjörerna
2k	Osäkert vid skolan	Övergångsställe på väg 172	2	Låg	Kostnad ej uppskattad	Låg	Nej	Ger falsk trygghet. Ej förenlig med vägens funktion. Övergångsställen får inte ordnas om hastighetsgränsen är över 50 km/h.
2l	Osäkert vid skolan	Gupp på väg 172	2	Låg	100 – 200 tkr / st	Låg	Nej	Ej förenligt med vägens funktion och hastighetsgräns.

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 (GKI) (inkl. planering), intervall. Anges när tillämpligt.	Bedömning genomförbarhet	Gå vidare Ja/Nej	Kommentar <i>Allmän kommentar samt motiv till bortsortering om Nej</i>
2m	Osäkert vid skolan	30 km/h på väg på väg 2120 från öster om skolans parkering	2	Hög Ökar trafiksäkerhet utan att påverka framkomligheten på väg 172.	50 tkr	Hög	Ja	
2n	Osäkert vid skolan	Väggupp på väg 2120 öster om infart till parkeringen	2	Hög Ökar trafiksäkerhet utan att påverka framkomligheten på väg 172.	100 tkr	Hög	Ja	Kräver dock beslut om sänkt hastighet, som behöver vara 30 km/h den sista biten fram till korsningen.
	Kollektivtrafik							
3a	Kollektivtrafik	Bredda hållplatserna	2	Låg	Kostnad ej uppskattad	Medel	Nej	redan relativt hög standard

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 (GKI) (inkl. planering), intervall. Anges när tillämpligt.	Bedömning genomförbarhet	Gå vidare Ja/Nej	Kommentar <i>Allmän kommentar samt motiv till bortsortering om Nej</i>
3b	Kollektivtrafik	Riktlinjer för hämtning och lämning av skolbarn även för Västtrafiks chaufförer och för skolskjutshandläggarna	1	Medel	Kostnad ej uppskattad	Hög	Ja	Västtrafiks/kommunen
	Cykelvägar							
4a	Cykelvägar	Cykelväg på Lelångerbanan	3-4	Medel Ökar trafiksäkerheten då cyklister och fotgängare kan ta annan väg, men leder inte bort all cykeltrafik från väg 172.	Kostnad ej uppskattad	Medel	Nej	Inte Trafikverkets fråga utan det är upp till kommunen.

Paketeringsförslag

Paket	Ingående lösningar	Kommentar
A	2a Informera om reflexer 3b Riktlinjer skolskjuts för Västtrafik	Steg 1
B	2b ATK vid skolan 2j Utöka 60-sträckan 2f Tydliggöra gångpassage på väg 172 vid skolan (reflexer mm)	Skolan väg 172
C	2m 30 km/h på väg 2120 vid skolan 2n Gupp på väg 2120	Skolan väg 2120
D	1h Åtgärda svackorna i samband med Bk4-åtgärd	Svackorna

[Effektbedömning]

Lösning / Paket	Samhällsekonomi	Fördelning	Transportpolitisk	Gå vidare	Kommentar
A	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
B	Svårt att uppskatta effekterna av Steg 1-åtgärder Ökar trafiksäkerheten för samtliga trafikanter då hastigheten sänks. Framkomligheten ökar något för oskyddade trafikanter och korsande motortrafik, men sänks något för genomfartstrafiken. Åtgärden bedöms ge positiva trafiksäkerhetsnyttor som är något större än de negativa restidsnyttorna. Kostnaden är samtidigt låg så åtgärden bedöms sammantaget ge något positiv nytta.	Svårt att uppskatta effekterna av Steg 1-åtgärder Nyttorna är främst lokala, men även genomfartstrafiken främjas av ökad trafiksäkerhet. Största negativa nyttan blir för regionala resor och transporter som får något längre restid.	Svårt att uppskatta effekterna av Steg 1-åtgärder Paketet främjar hänsynsmålet då det ökar trafiksäkerheten och främjar oskyddade trafikanter. Funktionsmålet motverkas då restiden ökar, men tillgängligheten för gående ökar också.	Ja	Skolan fortsätter att informera elever om reflexer.

Lösning / Paket	Samhällsekonomi	Fördelning	Transportpolitisk	Gå vidare	Kommentar
	Nytto-kostnadsbedömning. <i>Beskrivning</i> 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
C	Ökar trafiksäkerheten för samtliga trafikanter då hastigheten sänks. Framkomligheten ökar något för oskyddade trafikanter och korsande motortrafik, men sänks något för genomfartstrafiken. Åtgärden bedöms ge positiva trafiksäkerhetsnyttor som är något större än de negativa restidsnyttorna. Kostnaden är samtidigt låg så åtgärden bedöms sammantaget ge något positiv nytta.	Nyttorna är främst lokala och består av ökad trafiksäkerhet och framkomlighet för oskyddade trafikanter. Största negativa nyttan blir för lokala bilresor och transporter som får något längre restid.	Paketet främjar hänsynsmålet då det ökar trafiksäkerheten och främjar oskyddade trafikanter. Funktionsmålet motverkas då restiden ökar, men tillgängligheten för gående ökar också.	Ja	Hastigheten på väg 2120 måste sänkas till 30 km/h för att gupp ska kunna ordnas.
D	Både trafiksäkerhet och framkomlighet för regionala resor främjas av åtgärden. Negativa effekter kan eventuellt uppstå i form av intrång i närmiljön. Effekterna bedöms bli positiva, men kostnaden kan bli hög så nettoytan bedöms bli försumbar.	Åtgärden främjar regionala bilresor och transporter. Negativa effekter kan uppstå lokalt i närmiljön.	Åtgärden främjar funktionsmålet genom ökad framkomlighet. Hänsynsmålet främjas av ökad trafiksäkerhet men kakan eventuellt påverkas negativt av intrång i närmiljön.	Ja	Mindre åtgärder avses som kan genomföras till låg kostnad i samband med BK-4-arbeten. Det är inte säkerställt att sådana åtgärder är genomförbara, behöver utredas ytterligare i samband med Bk4.

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

Medverkande kompetenser och personer: Samma som ovan Ja x Nej <input type="checkbox"/>
Klicka här för att ange namn, om inte samma som ovan.
Eventuell kommentar:

[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	Bedömd kostnad	Kommentar
A	Skolan fortsätter information om reflexer	1	Skolan ansvarar	Löpande	Järbo friskola	-	-	
B	ATK gångpassage vid skolan	2 2	Hastighetsprojektet Trafikverket	2022 2020	Trafikverket, hastighetsprojektet Trafikverket, åtgärdsplanering	Hastighetsprojektet Mindre vägnätspotten	600 000 100 000	ATK Beställs av hastighetsprojektet. Övr åtgärder
C	Åtgärder på väg 2120	2	Trafikverket	2021	Trafikverket, åtgärdsplanering	Mindre vägnätspotten	150 000	

Åtgärdsförslag/paket	Inriktning och rekommenderade åtgärder	Steg enligt fyrstegsprincipen	Förslag till fortsatt planering och hantering	Tidsaspekt genomförande	Ansvariga aktörer, genomförande	Förslag till finansiering	Bedömd kostnad	Kommentar
D	Åtgärder vid svackorna i samband med BK-4-säkring, fortsatt utredning	3	Trafikverket	2020-2022	Trafikverket, åtgärdsplanering	Förutsätter samordning med Bk-4-projektet	10-20 mkr	Förnyad bedömning av genomförande bedöms i samband med åtgärder för Bk 4. Åtgärden kan genomföras på många olika sätt, beroende på hur åtgärden för Bk 4 ser ut. Åtgärd i svackorna genomförs endast om den bedöms som kostnadseffektiv.

[Arbetsprocessen]

Omfattande samråd har skett med kommuner och kommunalförbund för att utreda det ursprungliga syftet med åtgärdsförslaget, då detta fallit i glömska. Detta har försenat och fördyrat projektet, men har bedömts som helt nödvändigt att genomföra, för att dels säkerställa att man inte prioriterar dyra åtgärder som ger låg effekt, men också för att säkerställa att inte ytterligare säkerhetsbrister har funnits.

Workshop och platsbesök 2019-09-11. Kommunen har därefter genom beslut i KsAU ställt sig positiva till en omprioritering i regional plan, och att det föreslagna objektet inte prövas mot regional plan.

Trafikverket har besökt Järbo Friskola, och träffat elevråd och rektor. Eleverna hade redan innan kontakt togs med skolan inlett ett arbete för att förbättra trafikmiljön runt skolan, och de har bidragit på ett mycket positivt sätt till föreslagna förbättringar kring skolan.

[Kvalitetsgranskning]

Genomförd:	Ja <input checked="" type="checkbox"/> Nej <input type="checkbox"/> Datum: Klicka här för att ange datum.
Utförd av:	Ann-Charlotte Eriksson, Plväu

.....
Dokumentet är elektroniskt signerat 2023-03-07 av Ann-Charlotte Eriksson

[Avslut av studie]

Dokumentet är elektroniskt signerat 2023-03-07 av Boel Olin, projektledare och ansvarig för studien.

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

Dokumentet är godkänt och elektroniskt signerat 2023-03-07 av Alma Hultén chef, Plväu.

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



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

www.trafikverket.se