

Åtgärdsvalsstudie

Korsning väg 172/166/kommunal väg i
Bäckefors

Ärendenummer: TRV 2021/9867

Ett samarbete mellan:



Dokumenttitel: Åtgärdsvalsstudie – Korsning väg 172/166/kommunal väg i Bäckefors

Författare: Tea Silic, PLväu

Dokumentdatum: 2021-12-01

Ärendenummer: TRV 2021/9867

Version: 1.0

Fastställt av: Alma Hultén, cPLväu

Trafikverket

Postadress: Vikingsgatan 2-4, 411 04 Göteborg

E-post: trafikverket@trafikverket.se

Telefon: 0771-921 921



Namn på åtgärdsvalsstudie: KORSNINGEN I BÄCKEFORS – VÄG 172/166/KN VÄG

Ansvarig för genomförande: TEA SILIC

Organisation: PLVÄU

Datum – start: 2021-03-01

Datum – avslut: 2022-01-28

Innehållsförteckning

Bakgrund	6
Syfte	6
Förutsättningar	6
Problembild.....	7
Avgränsningar	7
Aktörer och övriga intressenter, involverade eller ej.....	8
Tidigare planeringsunderlag och gällande planer.....	8
Nuläge – faktorer som har betydelse för studien.....	9
Preciserande av problem, brister och behov	11
Kommande utveckling – på gång i Bäckefors	13
Krav	14
Mål för lösningar	15
Beskrivning av åtgärdsalternativ.....	16
Beskrivning av tillvägagångssätt	24
Inriktning och rekommenderade åtgärder.....	25
Medskick till Trafikverket	25
Arbetsprocessen.....	25
Bilagor	25
Kvalitetsgranskning	26
Avslut av studie	26

[Initiera]

Bakgrund

I Bengtsfors kommun ligger orten Bäckefors och fyrvägs korsningen, mellan de statliga vägarna 166, 172 och den kommunala Uddevallavägen, vars brister handlar om trafiksäkerhet och platspecifik framkomlighet, vilket beskrivs mer i avsnittet om *problembild* nedan.

Väg 166 sträcker sig från norska gränsen genom Bäckefors mot Mellerud och E45. Från Bäckefors leder väg 172 till Uddevalla, genom bland annat Färgelanda. De statliga vägarna är utpekade som funktionellt prioriterat vägnät (FPV) för godstransporter, dagliga personresor och kollektivtrafik. Med tanke på att vägarna 166/172 ingår i FPV utgör de en viktig länk för bland annat näringslivet. En av de vanligaste rutterna för både timmertransporter och dispenstransporter med styckegods som kommer från Uddevalla Hamn är just dessa vägar, genom korsningen i Bäckefors, för att fortsätta norrut både i Sverige och till Norge. Det rör sig om dispenstransporter med odelbar last, i form av vindkraftverk.

Korsningen har spelats in som en brist av kommunen på grund av dess brister gällande trafiksäkerhet och höga hastigheter, vilket leder till olycksrisker. Enligt uppdragsbeställningen har korsningen länge varit olycksdrabbad och det har dessutom skett en dödsolycka. Korsningen upplevs som otrygg för allmän trafik och oskyddade trafikanter, särskilt då det inte finns något säkert sätt att ta sig över korsningen som oskyddad trafikant. Dispenstransporter som kör genom korsningen idag är upp till 90 meter långa, beroende på last. Med anledning av att dispenstransporterna ska kunna ta sig fram säkert i korsningen har delar av korsningen breddats med två grusytor och används endast av transporter med odelbar last, alltså transporter av vindkraftverk. Grusytorerna är avgränsade från övrig trafik med provisoriska gula kantstöd, se bild från platsbesök på sidan 10.

Vanligtvis krävs det att det finns en åtgärdsvalsstudie eller utredning som underlag om en åtgärd kräver vägplan. I detta fall, för korsningen i Bäckefors, fanns redan ett beslut taget om en cirkulationsplats, men ingen ÅVS var gjord. Därmed behövs nu ett dokumenterat åtgärdsval som ska visa om och i så fall vilka åtgärder som behövs.

Syfte

Syftet med åtgärdsvalsstudien är att med hjälp av ÅVS-metodiken förutsättningslöst identifiera om och i så fall *vilka* åtgärdsförslag som behövs för att bidra till ökad trafiksäkerhet och förbättrad framkomlighet för alla trafikantgrupper, men även för tunga transporter. Vidare bör studien redovisa trafiksäkerhetsbrister och undersöka olycksstatistiken i korsningen för att komma fram till en lämplig åtgärd. Arbetet ska även undersöka lämpliga utformningsförslag för att kunna anordna en permanent, trafiksäker lösning för tung trafik. Om möjligt bör även utpekande av lämplig plats för framtida gång- och cykelpassage i närheten av korsningen ingå.

Förutsättningar

Det finns ett beslut från april 2019 i Mindre vägnätspotten (Regional plan, VGR) om en planerad cirkulationsplats på platsen, som Trafikverket har planerat att genomföra. På grund av höga hastigheter etablerades dock ATK-kameror redan februari 2019 i båda riktningar på väg 166 i anslutning till korsningen. Därmed har förutsättningarna förändrats och ingen cirkulationsplats har ännu byggts. Vidare innebär det att åtgärdsvalsstudien behöver se över förutsättningarna om en cirkulationsplats fortfarande är aktuell. Beslutet i Regional plan avser 15 miljoner kronor.

Problembild

Även om förutsättningarna har förändrats sedan beslutet i Regional plan togs och ATK-kameror finns på platsen, så har korsningen fortsatt ett antal trafiksäkerhetsbrister, som är en del av problembilden i dagsläget. Främst då korsningen är utformad som en fyrvägskorsning, vilket ofta skapar olycksrisker. Enligt VGU (Vägar och gators utformning, 2020:031) bör nya korsningar inte längre utformas på detta sätt. Generellt gäller att fyrvägskorsningar bör undvikas och i stället delas upp i två förskjutna trevägskorsningar. Generellt sett är två förskjutna trevägskorsningar säkrare än en fyrvägskorsning, med undantag för låga flöden. Trafikverket har ett nytt verktyg där korsningar analyseras i olika färger, som kategoriserar en korsning eller en sträckas trafiksäkerhetsklass. I Bäckefors är korsningen trafiksäkerhetsklassad som röd (mycket dålig), på grund av kombinationen av en fyrvägskorsning och att hastighetsgränsen på väg 172 dessutom är 80 km/h hela vägen fram till korsningen.

Problembilden handlar även om att dispenstrafiken inte har tillräckligt med utrymme att svänga i korsningen för att ta sig fram på ett säkert sätt. Se bilagd länk under *Bilagor*. Då den platsspecifika framkomligheten är av stor betydelse påverkas korsningens utformning. Grusytorna som finns idag, både öster och väster om korsningen (se figur 7), är anlagd på fastighetsägarens mark och ytorna skapar otydlighet för övriga trafikanter. Gruset riskerar att föras ut på vägbanan, vilket påverkar vägunderlaget negativt och framför allt är en trafiksäkerhetsrisk för motorcyklister. Vintertid riskerar de grusade ytorna att bli en trafiksäkerhetsfråga för samtliga trafikanter, då snö och is täcker målade vägmarkeringar och vägområdets faktiska utbredning blir otydlig.

På en workshop som genomfördes med berörda aktörer framkom det att vindkraftstransporterna inom en snar framtid kommer att öka i längd, från dagens 80-90 meter till 120 meter. Inom Trafikverket finns det i dagsläget inget beslut som tillåter 120 meters transporter på statligt vägnät, dock arbetar transportbolagen för den inriktningen. Inom ramen av denna åtgärdsvalsstudie har frågan diskuterats med Uddevalla Specialtransporter, Uddevalla Hamn och nationell/regional planering på Trafikverket.

Även för gång- och cykeltrafikanter har trafiksäkerhetsmässiga brister identifierats. Det saknas passager och refuger och de oskyddade trafikanterna rör sig längs kantlinjen på vägen då vägren saknas. Passage över vägen kan ske när trafiken så tillåter.

Avgränsningar

Åtgärdsvalsstudien genomförs enligt etablerad ÅVS-metodik, studienivå mellan, och eventuella åtgärdsförslag enligt fyrstegsprincipen. Den geografiska avgränsningen hålls till korsningen mellan väg 166, väg 172, Uddevallavägen med några hundra meter ut, se figur 1. Som tidigare nämnts avgränsas även åtgärdsförslagen till en fastställd budget om 15 miljoner kronor.



Figur 1. Avgränsningsområde, några hundra meter in på varje väg.

Aktörer och övriga intressenter, involverade eller ej

Primära intressenter:

- Bengtsfors kommun
- Västra Götalandsregionen (VGR)
- Västtrafik
- Trafikverket

Sekundära intressenter:

- Lokalt näringsliv
 - Uddevalla Hamn
 - Uddevalla Specialtransporter
 - Södra Skogsterminal
- Lokala verksamheter
- Fastighetsägare

Workshop

En workshop hölls den 19 april 2021 med berörda parter. Syftet var att diskutera bristerna på platsen och problembilden, samt att få utbyte om kommunala planer i Bäckefors. Vidare diskuterades även potentiella lösningar och åtgärdsförslag för att motverka bristerna.

På workshopen medverkade representanter från Bengtsfors kommun, Trafikverket, COWI, Västtrafik, Södra Skog, Uddevalla Specialtransporter och Sveriges åkeriföretag.

Arbetsgruppen har främst bestått av Trafikverkets representanter, konsultgrupp och kommun.

Tidigare planeringsunderlag och gällande planer

- Översiktsplan

Bengtsfors översiktsplan antogs 2013. Dock prövades översiktsplanens aktualitet år 2018 av kommunfullmäktige som då beslutade att planen som helhet fortfarande är aktuell.

- Fördjupad översiktsplan

Kommunen tog fram en fördjupad översiktsplan för Bäckefors, som antogs år 2006, vilken baseras på ÖP 1994. Planen syftade främst till att hitta en lösning för att få en bättre anslutning mellan väg 172 och väg 166 samt utbyggnaden av en planskild korsning med Norgebanan.

- Beslut i regional plan

Beslutet ligger till grund för tillgängliga medel för att bygga en cirkulationsplats i korsningen.

[Förstå situationen]

Nuläge – faktorer som har betydelse för studien

Korsningen väg 166/172/kommunal väg har cirka 3430 fordon som årsmedeldygnstrafik (ÅDT), varav 200-340 av dessa är tung trafik, mätår 2017. Det finns trafikmätningar som visar en tredubblad trafik, vilket tyder på att flödena varierar. Befintlig hastighetsgräns ligger på 80 km/h för väg 172, 60 km/h för väg 166, och 40 km/h på kommunal väg. Väg 166 har, som tidigare nämnts, etablerad ATK i båda riktningarna. I den södra kvadranten mellan väg 172 och väg 166 ligger ett ställverk.



Figur 2. ATK

Korsningen utgörs av funktionellt prioriterat vägnät (FPV) för godstransporter, dagliga personresor och kollektivtrafik. Korsningen är även primär väg för farligt gods och väg 166 har bärighetsklass fyra, medan väg 172 har bärighetsklass ett. Båda vägarna är cirka nio meter breda, med mittseparering i form av målad linje, samt ett körfält i vardera riktningen. Väg 172 och Uddevallavägen, kommunal väg, har stopplikt mot väg 166.



Figur 3. Riksintresse naturvård, friluftsliv och kulturmiljö

När det kommer till trafiksäkerhet så har ett utdrag ur Strada gjorts. Utdraget visar sedan 2011 på en måttlig singelolycka, en lindrig olycka med avsvängande fordon och en lindring olycka med korsande motorfordon.

Korsningen i sig omfattas inte av några riksintressen. Men riksintresse för naturvård, friluftsliv och kulturmiljö finns runt om Bäckefors, figur 3. Korsningen gränsar till jordbruksverksamheter.

Inte långt ifrån korsningen, i Bäckefors, sker byten mellan expressbussar, men det finns inga hållplatser i direkt anslutning till korsningen. Det finns heller ingen gång- och cykelbana eller passage i anslutning till korsningen.

Övriga målpunkter, utöver Bäckefors samhälle, är bland annat Södra Skogsägarnas terminal vid Lunnane och bensinstationen/rastplatsen i direkt anslutning till korsningen. Vidare finns även Dalslands sjukhus i utkanten av orten och studiens avgränsning. Det är många oskyddade trafikanter som korsar väg 166 för att ta sig till och från sjukhuset, och fler kan det bli, med tanke på att utvecklingen av Campus Dalsland, se sidan 13.



Figur 4. Dalslands Sjukhus, markerat med en blå prick.



Figur 5. Korsningen i Bäckefors



Figur 6. Provisoriska vägkantstöd



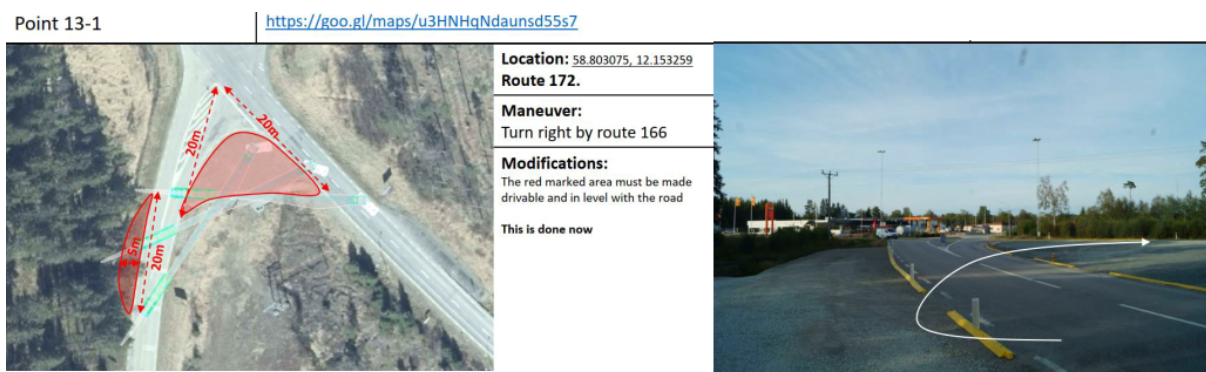
Figur 8. Platsbesök 2021, väg 166



Figur 7. Platsbesök 2021, väg 172 mot kommunal väg

Preciserande av problem, brister och behov

På workshopen framkom det att Uddevalla Specialtransporter har problem vid svängar som är mindre än 90 grader, vilket kräver speciella åtgärder som söks genom ett belamringstillstånd. Detta då trafiken stängs av under en utsatt tid samt att nödvändiga, tillfälliga åtgärder behöver beskrivas. Tillstånden söks enskilt per företag och överlappar ofta varandra, vilket i praktiken innebär att åtgärderna inte återställs mellan användandet. Belamringstillstånden visar vilka villkor som gäller för exempelvis flytt/nedtagning av vägmärken etc. Men i tillstånden behöver även framgå hur transporten kommer att köra genom korsning, se figur 9.



Figur 9. Hämtat från belamringstillstånd 2021-11-19

Korsningen utgörs idag av en fyrvägs korsning med stopplikt, se figurer 5-8. Delar av korsningen har ytor som är gruslagda och avgränsas av markeringsskärmar, för att inte riskera att andra fordon parkerar på platserna. I samband med en specialtransport stängs hela korsningen och markeringsskärmar flyttas, vilket uppskattas ta omkring 20 minuter. Följebilar finns både framför och bakom dispenstransporten. Åtgärderna sker inom Trafikverkets vägområde, men även på grannfastighetens mark. Vidare riskerar grus att hamna på vägbanan, vilket kan ha negativ påverkan på vägunderlaget.

Inom korsningens avgränsningsområde, på väg 166, saknas en gång- cykelpassage, vilket innebär att oskyddade trafikanter får problem att ta sig över vägen på ett säkert sätt. Istället rör de sig på den smala vägrenen. Dessutom saknas det en trygg och säker koppling mellan Bäckefors Resecentrum och Dalslands sjukhus, vilket är en högt prioriterad fråga hos kommunen.

På workshopen framgick det att det finns svårigheter med att hitta en lämplig plats för passage på grund av markåtkomst, sikt, närhet till järnväg, etc. I samband med platsbesöket diskuterades frågan med markägaren, som föreslog en lämplig plats för en gång- och cykelpassage och kunde tänka sig att upplåta mark för det. Eftersom frågan om oskyddade trafikanter även uppmärksammades i uppdragsbeskrivningen bör eventuella åtgärdsförslag beakta det.

År 2019 uppfördes ATK på väg 166. Tidigare har trafiksäkerhetsbristerna delvis berott på höga hastigheter, men efter att ATK har satts upp upplevs platsen som tryggare.

Ytterligare en brist handlar om att dispenstransporterna planerar att bli allt längre inom snar framtid, vindkraftverken blir större och därmed även lasten. Det kommer att skapa stora framkomlighets- och trafiksäkerhetsproblem, då det statliga vägnätet inte är anpassat för sådana transporter. Framtidens transporter kommer att kräva betydligt större ytor. Stora åtgärder behöver då genomföras för att säkra transportindustrins utveckling. Dessutom finns det brister i system som används för att skissa åtgärder, där tillgängliga körspår som Trafikverket har tillgång till inte klarar av att hantera så långa fordon.

Sammanfattningsvis kan bristerna preciseras i följande punkter:

- Trafiksäkerhetsbrister
 - Fyrvägs korsning
 - Otydlighet vid avspärrad grusyta
 - Grus i vägbanan
 - Osäkerhet för oskyddade trafikanter
- Platsspecifika framkomlighetsproblem
 - Dispenstransporter har svårt att svänga
 - Framtidens dispenstransporter 120 m
 - Väntetid för övriga trafikanter vid avstängda vägar

Kommande utveckling – på gång i Bäckefors

Omvandling av delar av Dalslands sjukhus till Campus Dalsland

Kommunen har genomfört en förstudie för att se över möjliga lokaliseringsalternativ för ett campus och har kommit fram till att omvandla delar av Dalslands sjukhus i Bäckefors till ett högskolecampus¹. Man vill tillgängliggöra eftergymnasial utbildning för fler och därmed få en ökad utveckling i kommunen och Dalsland. Finansiering för de två första åren är redan på plats, och ambitionen är att redan 2022 kunna erbjuda en eller flera programutbildningar. Bengtsfors kommun har även för avsikt att tillsammans med övriga aktörer påverka för en bättre fungerande kollektivtrafik.

Omlastningsterminal

Södra skogsägarna bygger en omlastningsterminal, främst för rundvirke². Ombyggnationen innebär att virke kommer att flyttas över från landsväg till järnväg, vilket kommer att ge en stor utsläppsreduktion. Detaljplanearbete pågår och terminalen förväntas stå färdig under 2022. Antal beräknade vägtransporter är ett medelvärde på 160 bilar per vecka. Transporterna går idag på lastbil förbi platsen till Uddevalla och/eller Värö.

Nytt verksamhetsområde med industrietableringar

Befintlig grus- och bergtäkt kan bli ett nytt verksamhetsområde. Dialog pågår fortfarande hos kommunen då det finns ont om industrimark i området.

Gång- och cykelpassage

En gång- och cykelpassage i Bäckefors är högt prioriterad av kommunen, för att få en trafiksäker övergång över väg 166, detta enligt kommunens cykelplan³. Trafikverket och Bengtsfors kommun diskuterar frågan gemensamt. Frågan har även behandlats i denna ÅVS.

¹ Bengtsfors.se <https://www.bengtsfors.se/arkiv/nyhetsarkiv/nyheter/2021-01-27-campus-dalsland-kan-startas.html>

² Bengtsfors.se <https://www.bengtsfors.se/arkiv/nyhetsarkiv/nyheter/2020-08-21-sodra-skogsagarna-far-bidrag-for-att-bygga-omlastningscentral-i-backefors.html>

³ Bengtsfors.se <https://www.bengtsfors.se/download/18.523dc021170a9972d767e/1583398346134/Handlingsplan%20cykelstrategi.pdf>

Krav

VGU (Vägar och gators utformning)

Eventuella åtgärder som föreslås inom åtgärdsvalsstudien ska alltid beaktas utifrån VGU.

Dispenstillstånd

Det finns krav på dispens som regleras i Trafikförordningen (1998:1276). Det gäller transporter av dispenskaraktär som färdas på allmän väg. Transportörer söker tillstånd hos Trafikverket i den region där färden påbörjas⁴. Tillståndet eller dispensen gäller endast för de transporter på de statliga och kommunala vägar som berörs. Vid tillfällig flytt av vägens anordningar så som vägmärken, fordon och säkerhetsanordningar, är transportören skyldig att återställa allt enligt ursprungsläge efter transporten. Det sker på transportörens bekostnad.

⁴ Trafikverket. (2010). *Transporter till vindkraftsparker – en handbok*. 2010:033

Mål för lösningar

Åtgärdsvalsstudien utgår ifrån nationella och regionala mål för en eftersträvad kvalitet på resultatet. Åtgärdsvalen bör ta hänsyn till kostnadseffektiva och genomförbara lösningar, med tanke på att prioritera rätt med skattefinansierade medel.

Sveriges övergripande transportpolitiska mål är att säkerställa en samhällsekonomiskt effektiv och långsiktigt hållbar transportförsörjning för medborgare och näringsliv nationellt. Utöver de övergripande transportpolitiska målen finns även funktionsmål och hänsynsmål och preciseringar av dessa. Det handlar om vilken funktion transportsystemet ska ha och på vilket sätt det ska fungera, exempelvis gällande trafiksäkerhet och miljö. Nollvisionen ska följas⁵.

Vidare ska klimatpåverkan begränsas och utsläppsmål för inrikes transporter följas. Utsläppen från inrikes transporter, förutom inrikesflyg, ska minska med minst 70 procent senast år 2030 jämfört med 2010. Klimatmålet för inrikes transporter handlar om att den svenska fordonsflottan ska vara fossiloberoende till 2030.

Västra Götaland har flera regiongemensamma styrande dokument som behandlar transportsystemet⁶. Dokumenten har liknande ambitioner som handlar om att utveckla ett långsiktigt hållbart transportsystem. Det ska i sin tur leda till ökad andel hållbara resor och minskade klimatutsläpp, ökad tillgänglighet i samhällsplaneringen med förbättrade kollektivtrafiksmöjligheter samt gång- och cykelmöjligheter.

Fyrbodal har en strukturbild som syftar till att hitta ett gemensamt arbetssätt och att utgöra en plattform för mellankommunal planering⁷. Det är en process som syftar till att skapa en gemensam framtidsbild för alla 14 kommuner. Strukturbyggens huvudsakliga resonemang är effektivare resursanvändning, hållbar utveckling och tillväxt. Målet är att öka kunskapen om hur olika framgångsfaktorer samspekar för ovan nämnda resonemang.

Översiktsplanens vision är att Bengtsfors kommun är en livskraftig kommun genom samarbete och individuell utveckling.⁸

⁵ Trafikverket, Nollvisionen. <https://www.fyrbodal.se/verksamhet/samhallsutveckling/strukturbild-fyrbodal/>

⁶ Bland annat Vision Västra Götaland (VGR, 2005), Västra Götaland 2020 (VGR, 2013) och Klimat 2030 – Strategiska vägval för ett fossilfritt Västra Götaland (VGR, 2017).

⁷ Strukturbygg Fyrbodal, <https://www.fyrbodal.se/verksamhet/samhallsutveckling/strukturbild-fyrbodal/>

⁸ Bengtsfors.se

[Pröva tänkbara lösningar]

Beskrivning av åtgärdsalternativ**Förkastat alternativ***Cirkulationsplats (steg 4)*

I och med att ett beslut om cirkulationsplats finns så har det för utredningen varit viktigt att diskutera och pröva om alternativet är en lämplig åtgärd, trots ATK. På workshopen diskuterades att det är viktigt att Trafikverket hushållar med statens resurser och hittar åtgärder med rätt effekt, kopplat till identifierade brister. Kommunen framförde på workshopen att upplevd hastighet har sjunkit i och med ATK. Då korsningen upplevs som svårframkomlig för dispenstransporter diskuterades lämpligheten av en cirkulationsplats på workshopen. Representant från Uddevalla Specialtransporter menar att bristerna på platsen handlar om framkomlighet kopplat till ytbehov. Representant från skogsnäringen uttryckte också att en cirkulationsplats inte är lämplig, även för de mest frekventa godstransporterna.

Man kom överens om att en cirkulationsplats inte är lämplig och skulle ta för mycket plats i korsningen. Dessutom skulle åtgärden troligtvis inte kunna genomföras utan vägplan, vilket innebära en högre kostnad än förväntat. Cirkulationsplatser försvårar oftast för dispenstransporter, då de är i behov av större ytor och att kunna köra på ett säkert sätt. I många fall behöver dispenstransporter köra över en cirkulationsplats, vilket kan skapa trafiksäkerhetsproblem och ge utökade underhållskostnader. Dessutom skulle ATK kunna bli en överflödigt åtgärd.

Utfallet av workshopen blev alltså att studien bör fokusera på framkomlighet kopplat till yta, ej kapacitet. Då det inte dokumenterats några stora framkomlighetsproblem, kapacitetsmässigt, så innebär åtgärdsvalet om cirkulationsplats att det inte är en nödvändig åtgärd. Därmed avskrivs cirkulationsplats som åtgärdsalternativ.

Studerade korsningsåtgärder för vägtrafiken*A. Flytta isär korsningen (steg 3)*

Längs arbetets gång diskuterades att en bättre och säkrare lösning för vägtrafikanterna vore att flytta isär fyrvägs korsningen till två förskjutna trevägs korsningar, i enlighet med VGU. Det skulle i sin tur skapa ett mer trafiksäkert flöde. Dessutom skulle det innebära att korsningens idag 70 grader, mellan väg 172 och 166, skulle kunna rätas ut för en smidigare svängradie. Dock skulle korsningens utformning åter igen bero på dispenstransporterna.

Denna åtgärd skulle innebära ingrepp i fastigheterna runtomkring, avtalsfrågor behöver i detta fall redas ut.

Efter en rad arbetsmöten blev slutsatsen att denna ÅVS är av för liten karaktär för att se över en så stor korsningsåtgärd. Medlen som finns tillgängliga skulle inte räcka till och vägplan skulle behövas. Dessutom bör korsningsåtgärder för dispenstransporternas stråk ingå i en fördjupad utredning för dispenstransporter med odelbar last, som ser över transportstråken som helhet.

Därmed avskrivs förskjuten trevägs korsning som åtgärdsalternativ inom ramen för denna åtgärdsvalsstudie.

B. Permanent åtgärd av grusytor för dispenstrafik (steg 2-3)

Att permanenta, alltså asfaltera, befintlig grusytor är fördelaktigt av olika skäl. Primärt för att vägunderlaget blir mer trafiksäkert och för att grus inte riskerar att komma ut i vägbanan. Det skulle även vara fördelaktigt av det skäl att man med hjälp av olika spärrningar styr bort vägtrafiken som inte avser dispenstransporter. Ytan skulle alltså användas endast av tung trafik. Det i sin tur skulle, likt idag, innebära att transportörerna behöver ställa i ordning ytan efter transporten. Åtgärden innebär att trafiksäkra den tunga trafiken och skapa mer tydlighet för övrig trafik, exempelvis att man inte får parkera på platsen.

Dock finns osäkerheter om åtgärden kan utföras utan vägplan, vilket kan bli kostsamt. Samt att denna åtgärd endast ger fördelar för dispenstransporterna, vilket inte är uppdraget inom denna åtgärdsvalsstudie. Åtgärden kräver en överenskommelse med fastighetsägare.

Därmed utgår åtgärdsförslaget.

C. Permanent åtgärd av grusyta för all trafik (steg 2-3)

Åtgärdsförslaget är likt ovanstående förslag, men syftar till att trafiksäkra och skapa funktion för all trafik, genom exempelvis högersvängfält. Detta förslag skulle skapa en funktion för alla trafikanter och skapa en tydlighet i korsningen genom att anlägga ett högersvängfält på grusytan på väg 172. Åtgärdsförslaget skulle eventuellt också kunna få ner hastigheten fram till korsningen.

Dock finns osäkerheter om åtgärden kan utföras utan vägplan, vilket kan bli kostsamt. Kräver överenskommelse med fastighetsägare.

Därmed utgår åtgärdsförslaget.

D. Förändrad hastighetsutmärkning på väg 172 (steg 2)

Korsningen är trafiksäkerhetsklassad som röd (mycket dålig), främst då hastighetsgränsen på väg 172 är 80 km/h, hela vägen fram till korsningen. På platsen, innan stopplikten, finns även "rumble stripes" – det vill säga varningslinjer.

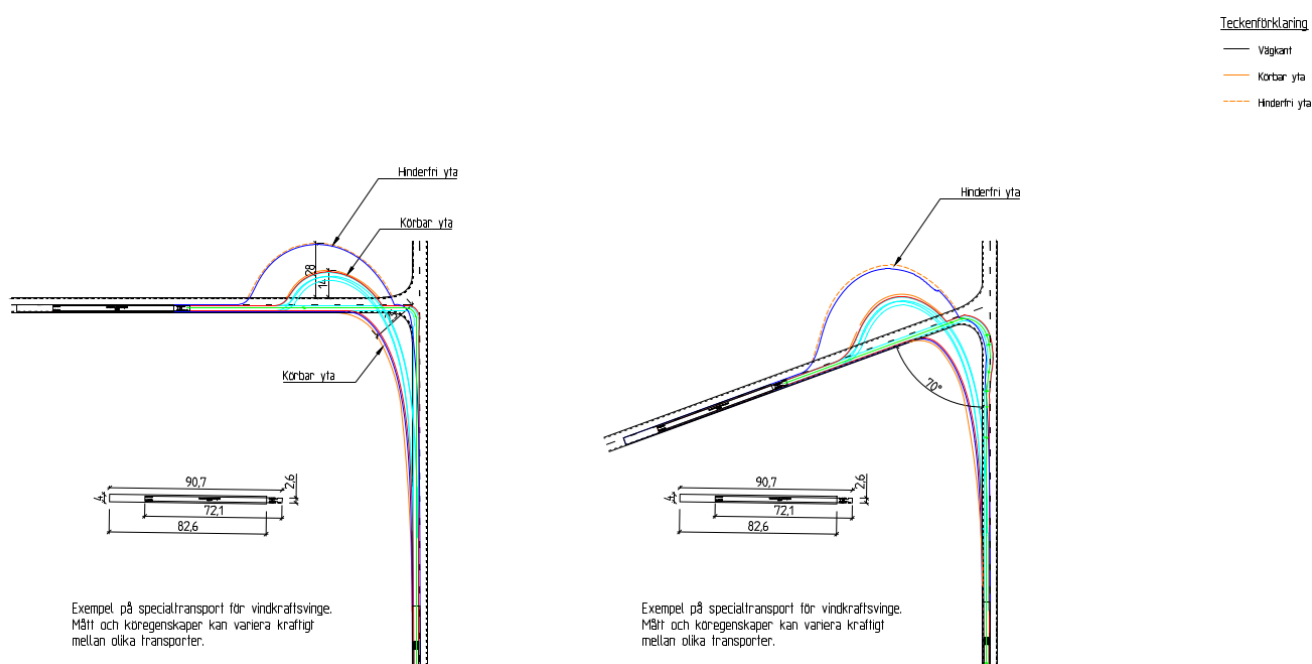
Genom att sänka hastigheten i korsningen, så att föraren får en mer naturlig hastighetssänkning till korsningen, bidrar åtgärdsförslaget till mer uppmärksamhet och färre tvära inbromsningar fram till stopplikten. Åtgärdsförslaget innebär att en omskyltning krävs samt att varningslinjerna förstärks, då de blivit slitna.

Möjlig åtgärd att gå vidare med.

X. Påfart (steg 2-4)

Utöver ovanstående alternativ diskuterades om huruvida en påfartslikande variant skulle kunna genomföras – därav kallas denna åtgärd för X. Konsulter har hjälpt till att skissa på ett förslag, dock endast som exempel, för att visa hur en ”påfart” för den tunga trafiken skulle kunna se ut. Figur 10 visar exempel på hur svängradien skulle kunna se ut vid korsning på 90 respektive 70 grader. Som figuren visar så tar dispenstransporterna mycket yta. Och det skulle åter innebära att föreslå en kostsam åtgärd som kan komma att kräva vägplan och avtal med markägare. Samt en specifik åtgärd endast för dispenstransporter.

Åtgärden är inte aktuell med tanke på ovanstående resonemang.



Figur 10. Exempelskiss på anslutning för dispenstransporter. Skissat av COWI.

Studerade korsningsåtgärder för oskyddade trafikanter

E. Passage för oskyddade trafikanter (steg 3)

Inom åtgärdsvalsstudiens uppdrag beskrevs det att, om möjligt, även se över möjligheterna för en passage för oskyddade trafikanter, då det idag inte finns ett säkert sätt att ta sig över väg 166. Detta är en tänkbar lösning för de tillgängliga medel som finns, men för att det ska gå att genomföra behöver dialog föras med VGR för att kunna ändra beslutet som är taget i Mindre vägnätspotten i den Regionala planen. Dock behöver åtgärderna utredas specifikt om ändrad medelsanvändning kan medges.

Kommunen arbetar med att utveckla gång- och cykelvägnätet i Bäckefors, och har tillsammans med Trafikverket diskuterat möjliga lösningar för en passage på lämplig plats längs väg 166, se figur 11 på nästa sida. Två viktiga målpunkter är Dalslands sjukhus och Bäckefors centrum's kollektivtrafiksnod och mellan dessa behövs en tydlig och säker passage. Ett av förslagen har tidigare varit att anlägga passagen strax intill Dalslands sjukhus (punkt 1), men åtgärdsförslaget har fått avslag på grund av närheten till järnvägsspåret och kurvan, som ger försämrad sikt på väg 166. Vidare har man undersökt möjligheterna att passagen anläggs i plan intill befintlig anslutning på väg 166 (punkt 2) och fortsätta med gång- och cykelväg på södra sidan av väg 166. I detta fall har åtgärdsvalsstudien diskuterat frågan med fastighetsägaren, som inte såg negativt på förslaget om en säkrare gång- och cykelväg. En överenskommelse skulle behöva träffas vid en sådan åtgärd.

Åtgärden är aktuell att gå vidare med om det är möjligt att använda tillgängliga medel för en säker gång- och cykelpassage, istället för en cirkulationsplats. Dock behöver åtgärdsförslaget diskuteras vidare mellan kommun, Trafikverket och fastighetsägare, för att gemensamt komma fram till en lämplig plats.

Åtgärden för oskyddade trafikanter är motiverad att genomföra, då det inte finns en tydlig problembild för övriga trafikanter (utöver dispenstransporterna).

Möjlig åtgärd att gå vidare med, men kräver en fördjupad utredning.



Figur 11. Väg 166, studerade alternativ för gång- och cykelpassage

Övrigt

F. Dispenstransportörerna ansvarar för permanenta lösningar (steg 3-4)

Ett annat alternativ är att dispenstransportörerna, tillsammans med kommun och fastighetsägare, kommer överens om och ansvarar för utförandet av permanenta åtgärder i korsningen. Men i dialog med Trafikverket.

G. Fortsatt utredning för 120 meters dispenstransporter

En fortsatt utredning bör handla om dispenstransporternas, i detta fall vindkraftverkens, utveckling och påverkan på statligt vägnät. En sådan utredning bör utföras regionövergripande alternativt nationellt över det statliga vägnätet. Vindkraftverken utvecklas allt mer och bidrar därmed till allt fler konsekvenser på vägnätet vid transport då transporterna blir långa. Det är av stor betydelse att se över problematiken på ett övergripande perspektiv och inte endast en korsning då följd effekterna blir många men effekterna små om endast en korsning i taget åtgärdas för framkomligheten av dispenstransporterna. Hur många korsningar påverkas? Vilken standard ska vägnätet uppnå? Är frågor som är viktiga att beakta.

ID	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 (inkl. planering), intervall.	Bedömning genomförbarhet Tidsperspektiv	Gå vidare Ja/Nej	Kommentar <i>Allmän kommentar samt motiv till bortsortering om Nej</i>
-	Fyrvägskorsning	Cirkulationsplats	3	Låg	Ej bedömt	Låg	Nej	Beslut om cirkulation taget innan ÅVS, samtidigt som ATK kom på plats. Ej funktionell åtgärd.
A	Fyrvägskorsning	Flytta isär korsning	3	Medel	Ej bedömt	Låg	Nej	Skulle åtgärda trafiksäkerhetsbrister som en fyrvägskorsning ger. Men bedöms som en omfattande åtgärd som kräver markinträng, som ej rymms inom denna ÅVS.
B	Otydlighet vid avspärrad grusyta/grus i vägbanan/dispenstransporternas utrymme	Permanent åtgärd av grusytor	2-3	Medel	Ej bedömt	Medel	Nej	Osäkert om åtgärden kan genomföras utan vägplan, kostsam åtgärd. Ger endast fördelar för dispenstransporter. Kräver överenskommelse med fastighetsägare.
C	Otydlighet vid avspärrad grusyta/grus i vägbanan/dispenstransporternas utrymme	Permanent åtgärd av grusyta för all trafik	2-3	Medel	Ej bedömt	Medel	Nej	Osäkerheter om åtgärden kan genomföras utan vägplan, kostsam åtgärd. Kräver överenskommelse med fastighetsägare.
D	Fyrvägskorsning	Förändrad hastighet på väg 172	2	Medel	5-10 tkr	Hög Kort sikt (2-4 år)	Ja	Bidrar till ökad trafiksäkerhet.
D.1.	Fyrvägskorsning	Förstärka varningslinjer	2	Medel		Hög Kort sikt (2-4 år)	Ja	Bidrar till ökad trafiksäkerhet.
X	Fyrvägskorsning/ otydlighet vid avspärrad grusyta/dispenstransporter svårt att svänga.	Påfart	2-3	Medel	Ej bedömt	Medel	Nej	Kostsam åtgärd. Kräver överenskommelse med fastighetsägare p.g.a. markinträng. Endast åtgärd för dispenstransporter.
E	Osäkerhet för oskyddade trafikanter	Passage för oskyddade trafikanter	3	Hög	Fr. 1500 beroende på åtgärd	Hög Kort till medellång sikt (2-8 år)	Ja	Kräver en fördjupad utredning. Använda medel för en säker passage istället för en cirkulationsplats kräver överenskommelse mellan VGR, Trafikverket, kommun och fastighetsägare.
F	Fyrvägskorsning	Permanent lösningar som genomförs av dispenstransportörerna utifrån behov	3-4	Medel	Ej bedömt	Medel	-	Åtgärden innebär att dispenstransportörerna tar på sig ansvaret om att ansvara för genomförandet och finansieringen av nödvändiga åtgärder för framkomlighet.

G	Vägnät för 120 meters dispenstransporter	Fortsatt utredning	1	Hög	Ej bedömt	Kort-medel	Ja	Fortsatt utredning för att få mer kunskap och förståelse inom vindkraftverkens utveckling och transporter samt påverkan på statligt vägnät.
---	--	--------------------	---	-----	-----------	------------	----	---

[Effektbedömning]

Beskrivning av tillvägagångssätt

Genom att delar av fas "förstå situationen" växte till en större fråga där dispenstransporter tog stor fokus har det varit en genomgående diskussion under utredningens gång. Därmed har arbetsgruppen gemensamt kommit fram till att inte effektbedöma åtgärderna, utan att denna ÅVS-rapport kan få fungera som underlag för ändring av beslut gällande cirkulationsplats. På så sätt kan skattemedel användas på rätt sätt, då det endast finns begränsade medel tillgängliga.

[Forma inriktning och rekommendera åtgärder]

Inriktning och rekommenderade åtgärder

Om en åtgärd som innebär att flytta isär korsningen ska göras så bör det ingå i en större fördjupad utredning för dispenstransporter av odelbar last. Under workshopen diskuterades om samtliga berörda inom näringslivet för dispenstransporter skulle kunna medfinansiera en sådan permanent lösning, istället för att betala för tillfälliga lösningar, så skulle många av problemen lösas. Därmed rekommenderar denna åtgärdsvalsstudie att transportörerna för dispenstransporter tillsammans arbetar för att genomföra en permanent lösning, som man tillsammans med fastighetsägare kommer överens om.

Vidare rekommenderas att hastigheten i korsningen ses över på väg 172, då det är skyltat 80 km/h hela vägen fram till stopplikt.

Denna rapport får fungera som underlag för ändring av beslut gällande cirkulationsplats. På så sätt kan skattemedel användas på rätt sätt, då det endast finns begränsade medel tillgängliga. I detta fall rekommenderas åtgärder för oskyddade trafikanter.

Medskick till Trafikverket

Gällande dispenstransporters kommande utveckling har bedömning gjorts att en liten åtgärdsvalsstudie för att dokumentera åtgärdsval inte är rätt forum för en sådan strategisk fråga, särskilt när det gäller en specifik korsning. Och frågan om 120 meters transporter är fortfarande betydande att ha med sig.

Det är av stor vikt att Trafikverket (Planering) tar ställning till, och i en fördjupad stråkstudie, ser över förutsättningarna för 120 meters transporter genom statligt vägnät. Det idealiska vore om en sådan studie genomfördes på nationell nivå, med regionala transportperspektiv. Om en nationell stråkstudie inte kan genomföras med kort varsel bör en regional stråkstudie genomföras, som förankras med nationell planering.

Denna ÅVS har inte behandlat åtgärdsförslag för 120 meters transporter av tidigare nämnda skäl.

Arbetsprocessen

I åtgärdsvalsstudien har dialog förts med kommun, näringsliv, interna experter och fastighetsägare. Workshop har hållits och platsbesök har utförts. Avstämningar har skett tillsammans med kommun. På grund av sjukskrivning samt byte av tjänst inom projektgruppen har tidplanen tyvärr inte kunnat följas. En viktig erfarenhet är att vad man tror är en enkel åtgärdsvalsstudie lätt kan växa och bli en mycket större fråga.

Bilagor

För att se exempel från körspår på hur en dispenstransport med odelbar last, i form av vindkraftverk, kör i Bäckeforskorsningen, följ länken: https://app.heavygoods.net/shared/simulations/-1wvP2L996RAdoRiDuynA9lVobM2_5GsTy9mj_nfft0

Kvalitetsgranskning

Genomförd:	Ja <input checked="" type="checkbox"/> Nej <input type="checkbox"/> Datum: 2021-12-16
Utförd av:	Sara Blomkvist, PLväu

Dokumentet är elektroniskt signerat och fastställt av Alma Hultén, cPlväu 2023-02-03

Dokumentet är elektroniskt signerat av kvalitetsgranskare, Sara Blomkvist Plväu 2023-02-03



TRAFIKVERKET

Trafikverket, 405 33 Göteborg. Besöksadress: Vikingsgatan 2-4.
Telefon: 0771-921 921. Texttelefon: 010-123 99 97.

www.trafikverket.se