

Åtgärdsvalsstudie

Väg 2206 Jaren - Norgegräns, Dals Eds kommun

Publikationsnummer 2022:174



Ett samarbete mellan:

Dokumenttitel: Åtgärdsvalsstudie Väg 2206 Jaren - Norgegräns, Dals Eds kommun

Författare: Pernilla Sott, Anna Granberg, COWI

Dokumentdatum: 2022-05-31

Publikationsnummer 2022:174

ISBN: 978-91-8045-104-8

Version: 1.0

Fastställt av: Bengt Rydhed, Trafikverket

Kontaktperson: Sara Blomkvist, Trafikverket

Trafikverket

Postadress: 405 33 Göteborg

E-post: trafikverket@trafikverket.se

Telefon: 0771-921 921

ÅTGÄRDSVALSSTUDIE

Namn på åtgärdsvalsstudie:

VÄG 2206 JAREN - NORGEGRÄNS, DALSED SKOLKOMMUN

Ansvarig för genomförande:

SARA BLOMKVIST

Organisation:

ENHET UTREDNING (PLVÄU)

Datum - start:

2021-09-14

Datum - avslut:

2022-05-31



Figur 1. Utredningsområde för ÅVS Väg 2206 Nössemark (karta: NVDB).

Innehållsförteckning

Bakgrund och syfte	5
Problembild	5
Avgränsningar.....	5
Aktörer och övriga intressenter, involverade eller ej	7
Workshop.....	7
Gällande planer och angränsande projekt	8
Fördjupad översiktsplan	8
Detaljplaner	8
LIS-område (Landsbygdsutveckling i strandnära lägen)	9
Nuläge - faktorer som har betydelse för studien.	11
Vägsystem.....	12
Gång- och cykel.....	16
Kollektivtrafik.....	16
Målpunkter	17
Miljö.....	18
Olycksstatistik.....	19
Preciserande av problem, brister, behov, avgränsningar och intressenter	21
Krav (<i>funktion, tekniska, ekonomiska, miljö, trafiksäkerhet med mera</i>)	24
Mål för åtgärder (eftersträvad kvalitet)	24
Transportpolitiska mål	24
Projekt mål	24
Fyrstegsprincipen	25
Prioritering	25
Måluppfyllelse och kostnader	25
Studerade åtgärder.....	27
Rekommendera åtgärder att jobba vidare med - nettolista	44
Effektbedömning.....	48
Rekommenderade åtgärder och fortsatt inriktning	50
Arbetsprocessen.....	54
Bilagor.....	54
Kvalitetsgranskning	55
Avslut av studie	55

[Initiera]

Bakgrund och syfte

Väg 2206 sträcker sig från gränsen mellan Norge och Sverige, i höjd med Halden, i östlig och sydöstlig riktning ner mot Bengtsfors. Vägen passerar flera mindre samhällen, bland annat samhället Nössemark i Dals-Eds kommun.

Väg 2206 ingår i det strategiska vägnätet för temporära volymer av tyngre transporter. Väg 2183 som ansluter till väg 2206 strax väster om samhället Nössemark ingår i det strategiska vägnätet för större volymer av tyngre transporter. Väg 2183 leder till sågverket VIDA, vilka genererar många tyngre transporter. Väg 2206 bidrar i hög utsträckning till det lokala och regionala näringslivets transporter samtidigt som det fyller funktionen för lokala transporter genom Nössemark. Det sistnämnda genererar anspråk på trygga och säkra förhållanden för oskyddade trafikanter och lokal trafik.

Syftet med åtgärdsvalsstudien är att med avseende på trafiksäkerhet, framkomlighet och tillgänglighet för samtliga trafikslag och trafikantgrupper identifiera brister längs sträckan samt att föreslå åtgärder kopplat till dessa brister.

Det övergripande projekt målet är att presentera väl avvägda och kostnadseffektiva åtgärdsförslag.

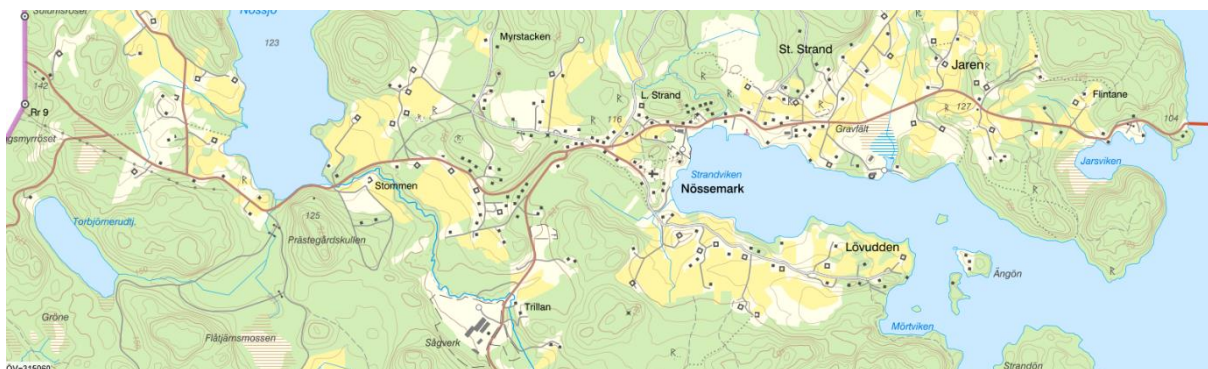
Problembild

Den initiala problembilden som lyfts och som har satt i gång processen med åtgärdsvalsstudien är upplevda brister i framkomlighet, tillgänglighet och trafiksäkerhet för samtliga transportslag och trafikantgrupper. Mer specifikt;

- Upplevd stor andel tunga transporter på väg 2206, sträckan Jaren färjeläge - norska gränsen.
- Under sommartid ökar turismen i området och därmed trafikflödet längs vägen. Vägen upplevs ej vara anpassad för detta ökade trafikflöde.
- Upplevd bristande trafiksäkerhet genom Nössemark för oskyddade trafikanter, där de tvingas samsas med tunga lastbilar och övrig fordonstrafik på en liten yta.
- Sträckan upplevs som smal och kurvig med flera fastigheter i direkt anslutning till vägen.
- Sträckan upplevs otrygg med höga hastigheter.
- Mycket av den tunga trafik som passerar Nössemark har sin start- eller målpunkt vid sågverket VIDA, cirka 1 km söder om korsningen 2206/2183. Antalet tunga transporter genom samhället förväntas öka framöver i takt med utökad verksamhet.

Avgränsningar

Utredningsområdet är avgränsat till en cirka 6,8 kilometer lång sträcka på väg 2206; färjeläget Jaren - norska gränsen, se Figur 2. Utredningen har dock särskilt fokus på en cirka 1,4 kilometer lång sträckning förbi Nössemark; från strax väster om korsning väg 2206/väg 2183 till strax öster om badplatsen, se Figur 3.



Figur 2. Utredningsområde (karta: NVDB).



Figur 3. Fokusområde (karta: NVDB).

Under våren 2019 fick Ramböll RST uppdraget att utreda befintligt tillstånd på väg 2206 mellan Jaren och norska gränsen. Syftet med undersökningarna var att ta fram åtgärdsförslag samt kostnads kalkyl för sträckan som motsvarar BK1. Rapporten "Standardhöjande åtgärder, Väg 2206 Genom Nolby" beskriver standardhöjande åtgärder på en 2,5 km lång sträcka genom Nolby. I rapporten föreslås exempelvis en generell breddning av vägen, förstärkningsåtgärder, lagning av trummor, nya vägräcken med mera. Åtgärder som beskrivs i nämnda rapport beskrivs inte i detalj i denna studie, utan rapporterna ska ses som komplement till varandra.

Fokus för åtgärderna i denna åtgärdsvalsstudie är att hitta mindre åtgärder för trafiksäkerhet och framkomlighet för samtliga trafikslag.

Studien ska följa den vedertagna metodiken för åtgärdsvalsstudier, se Figur 4.



Figur 4. Åtgärdsvalsstudiemetodikens fyra steg

Åtgärderna i denna åtgärdsvalsstudie ska generas utifrån fyrstegsprincipen, se Figur 5, och åtgärder från samtliga fyra steg ska beaktas.



Figur 5. Fyrstegsprincipen

Aktörer och övriga intressenter, involverade eller ej

Samtliga intressenter som på något sätt deltagit i utredningen listas nedan:

- Trafikverket
- Dals-Eds kommun
- Västtrafik
- Räddningstjänsten
- Nössemarks Camping/Lennart Gustavsson
- Sågverket VIDA
- Handlar 'n Nössemark
- Nössemarks Hembygds- och Samhällsförening
- Vita huset vid Stora Le B&B

Workshop

En workshop med fokus på "förstå situationen" genomfördes på Skype 2021-10-18. Representanter från Trafikverket, COWI, Dals-Eds kommun, sågverket VIDA samt Nössemarks Hembygds- och Samhällsförening deltog. På workshoppen presenterades och diskuterades en nulägesbeskrivning med fokus på brister och problem.

Närvarande:

- Trafikverket: Sara Blomkvist, Johan Kustfolk, Margareta Hallander och Natthawit Pechrapan
- Dals-Eds kommun: Jessica Olsson och Magnus Åkesson
- Sågverket VIDA: Styrbjörn Johansson
- Nössemarks Hembygds- och Samhällsförening: Jan-Stefan Karlsson, Lennart Gustavsson och Sten-Åke Bergh
- COWI: Pernilla Sott, Anna Granberg

Gällande planer och angränsande projekt

Fördjupad översiktsplan

Den gällande fördjupade översiktsplanen för Nössemark antogs av kommunfullmäktige 2010-05-26. Under arbetet med denna utredning togs en ny översiktsplan för Dals-Eds kommun fram (Översiktsplan nu-2035). Den nya planen ställdes ut på granskning under perioden 7 juni 2021 - 10 september 2021 och antogs av kommunfullmäktige 2021-11-09. Planen vann laga kraft 2021-12-11. I samband med den nya översiktsplanen upphör den fördjupade översiktsplanen (FÖP) för Nössemark.

Följande ställningstagande direkt kopplat till Nössemark finns med i den nya översiktsplanen;

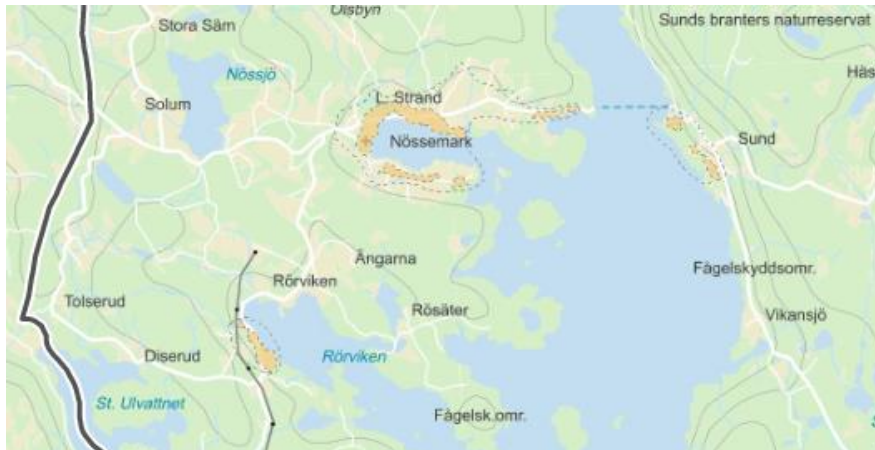
- Färjan Sund-Jaren, som kopplar samman Sund och Jaren, har behov av ökad kapacitet genom en större färja, framför allt för den tunga trafiken. Trafiken med Färjan ökar, 2016 var det 64.000 PBE, 2018 var det 70.000 PBE.
- Vägen från färjan i Nössemark – Norge, Väg 2206, kompletteras med gång- och cykelväg för att öka säkerheten för oskyddade trafikanter då denna sträcka i hög grad används som transportled för skogsnäringen. I övrigt behöver vägen hålla en bra standard (i ställningstagande kap 4.3.1 Vägar även sänkt hastighet).
- Vägen till Ed och till Norge ska ges bättre standard. Bussförbindelserna ska utvecklas. Gång- och cykelväg ska anordnas längs Strandvikens norra sida.

Detaljplaner

Följande delar av Nössemark är detaljplanerat, se

Figur 6.

Figur 7.



Figur 7. LIS-område.

Uppskattat antal bostäder dessa områden skulle kunna ge upphov till vid utbyggnad anges i Tabell 1..

		B	T	Ö	Enbostadshus		Flerbostadshus		Minst antal bostäder	Max antal bostäder
					Minst	Högst	Minst	Högst		
3	Nössemark-Strand				20	20	10	30	20	50
4	Rörviken				10	20			10	20
5	Sparsnäs				10	10			10	10
6	Nössemark-Dalen				30	40			30	40
7	Lilla Säm				10	15			10	15
8	Sund				15	20	0	10	15	30

*B= Bostäder, T=turism, Ö=övrig verksamhet.

Tabell 1. Möjlig utbyggnad i utpekade LIS-område

[Förstå situationen]

Nuläge - faktorer som har betydelse för studien.

Nössemark är en lite ort belägen vid sjön Stora Le i Dals-Eds kommun, Dalsland, och är ett av kommunens nordligaste samhällen. Orten ligger nära riksgården mellan Norge och Sverige. Dals-Eds kommun har cirka 4 800 invånare (SCB 2020-12-31). Nössemark hade vid årsskiftet 2008-2009 210 invånare, en minskning med 25 personer sedan 2006 (FÖP Nössemark 2021-07-01). I den nya översiktsplanen står att läsa att:

"Bebyggelsen i Nössemark är koncentrerad till områdena längs viken Strandviken, men det finns även spridd bebyggelse runt om."

"Idag bor cirka 200 personer i Nössemarks socken. Noteras kan att socknen i början av 1900-talet hade cirka 2 000 invånare. En minskning av 90 % på en dryg mansålder således."

"Sommartid ökar dock befolkningen eftersom det finns många fritidshus i trakten."

"Befolkningsstrukturen visar på en underrepresentation i åldrarna 0-15 och en överrepresentation i åldrarna > 65 år."

"I Nössemark finns mycket fritidshus till stor del ägda av norrmän."

"Det är cirka tre kilometer till riksgården mot Norge från Nössemarks centrala delar. Närmaste större tätort är Halden i Norge (cirka 28 000 invånare). Dit är det cirka 30 kilometer."

Bebyggelsen utmed sträckan består till större delen av utspridda villor, gårdar och fritidshus. Nössemark centrum utgörs av en större asfalterad yta framför den lokala matbutiken Handlar 'n. I närheten finns även en camping. Närmaste kommunala service finns i centralorten Ed, som ligger cirka tre mil söder om Nössemark.

Nössemarks kyrka är belägen strax söder om samhället och strax väster om samhället finns idrottsplatsen med fotbollsplaner.

Det finns inte några ytterligare samhällen utmed sträckan, utan i övrigt förekommer mestadels spridd bostadsbebyggelse med många separata mindre anslutningar till väg 2206. Se anslutningarna genom centrala Nössemark i Figur 8.

Nössemarks idrottsförening har ansökt om Leader- bidrag från EU. Bidraget innebär en viss summa per år i ett antal år och ska stötta lokalt ledd utveckling, i detta fall fotbollsläger i Nössemark. Om idrottsföreningen får del av bidraget förväntas belastningen på vägarna i Nössemark bli något högre.



Figur 8. Större anslutningar förbi Nössemark inringade med blå cirklar. Anslutningarna går till mer än en fastighet.

Vägsystem

Väg 2206 har en körbanebredd på cirka 3,6 – 6,5 meter (NVDB, 2021-09-27). Sträckningen genom centrala Nössemark har cirka 14 anslutningar till en eller flera privata fastighetsägare och näringsidkare, se Figur 8. Vägen är belyst genom samhället, men inte på resterande delar av den utredda sträckningen.

Under 2015 gjordes en indelning av landets vägar utifrån *tillgänglighetsperspektivet*. Detta har gjorts i samarbete mellan Trafikverket och andra berörda aktörer, i första hand länsplaneupprättarna. Vägnätet kallas för *funktionellt prioriterat vägnät* och ska utgöra ett planeringsunderlag för bland annat åtgärdsvalsstudier. Funktionellt prioriterat vägnät anger vilka vägar det är av vikt att värna och höja tillgängligheten på och hur de kan hanteras i samhällsplaneringens olika skeden och vid avvägningar av olika intressen. Väg 2206 ingår ej i någon av de fyra funktionerna som ingår i begreppet funktionellt prioriterat vägnät; *godstransporter*, *dagliga personresor med bil*, *kollektivtrafik* och *långväga personresor med bil*.

Trafikverket har även identifierat ett vägnät för tyngre transporter, *Strategiskt vägnät för tyngre transporter*. Vägnätet visar var de tyngre transporterna går och förväntas gå i framtiden på det statliga vägnätet och är ett komplement till FPV. Väg 2206 ingår i det strategiska vägnätet för *temporära volymer* av tyngre transporter och anslutande väg 2183 ingår i det strategiska vägnätet för *större volymer* av tyngre transporter.

Under somrarna 2016 och 2017 placerade Trafikverket ut temporära gupp, strax väster om parkeringsytan vid affären. Detta för att sänka hastigheten genom de centrala delarna av Nössemark. Dessa gupp plockades frekvent bort av okända privatpersoner. Trafikverket kunde inte utröna om detta berodde på upplevda besvär av ökat buller eller på grund av känslan av minskad framkomlighet. Efter borttagandet har bland annat kommunen inkommit med önskemål om att guppen åter ska sättas ut. Trafikverket har i en skrivning till kommunen, 2018-06-18 uppgett att *"Trafikverket är mycket restriktivt med gupp på de statliga vägarna. Detta på grund av de problem som gupp i stort sett alltid medför. Gupp ger mycket buller- och vibrationsproblem för kringboende och Trafikverket har svårigheter att sköta drift och underhåll på ett bra sätt (i första hand är det snöröjningen som blir lidande). Det uppstår ofta sättningar och sprickbildning i asfalten som kan ge vattensamlingar och andra problem. Det kommer även mycket klagomål från bland annat räddningstjänsten på denna typ av åtgärder.*

Vid implementering av gupp under sommaren uppdagades just dessa problem vilket ledde till att de togs bort och inte kommer sättas upp igen."

Driftklass

Det finns fem driftklasser, 1-5, vilka bygger på vinterväghållning och Vinter2003, Trafikverkets regelverk. Väg 2183 har standardklass 3, vilket innebär att när det kommit 1 centimeter snö, har plogbilen normalt fyra timmar på sig att ploga sträckan. Fyra timmar efter avslutat snöfall, vid vägytemperatur varmare än minus 6 grader, ska det finnas åtminstone snö- och isfria hjulspår på vägen. Snösträngar kan alltså förekomma. Dessa vägar halkbekämpas normalt med salt.

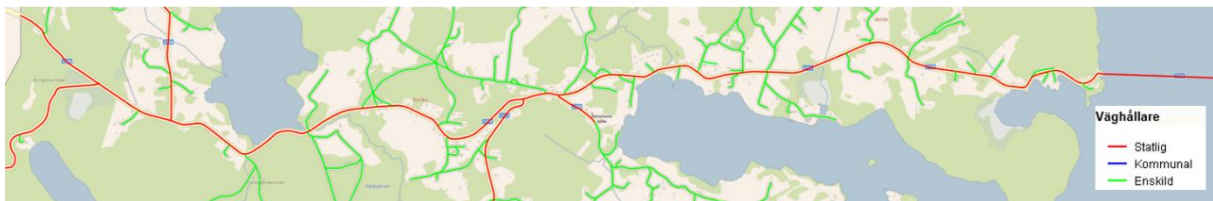
Väg 2206 har driftklass 5, det vill säga att när det kommit 3 centimeter snö, har plogbilen normalt sex timmar på sig att ploga sträckan. Sex timmar efter avslutat snöfall får det ligga högst 3 centimeter snö på vägen. Dessa vägar halkbekämpas normalt med sand.

Bärighetsklass

Bärighetsklass (BK) är den klassificering som används för att gradera bärigheten, det vill säga hur tunga fordon en bro eller en väg får belastas med. Bärighetsklassen på aktuell sträcka är ”BK1”, det vill säga den näst högsta klassen på den fyrgradiga skalan. Det innebär att vägen klarar av fordonsvikter upp till 64 tons bruttovikt.

Väghållare

Trafikverket är väghållare för väg 2206. Trafikverket är även väghållare för anslutande väg 2183 samt väg 2209 (vägen till Nössemarks kyrka). Övriga gator i närområdet har enskild väghållning, se Figur 9.



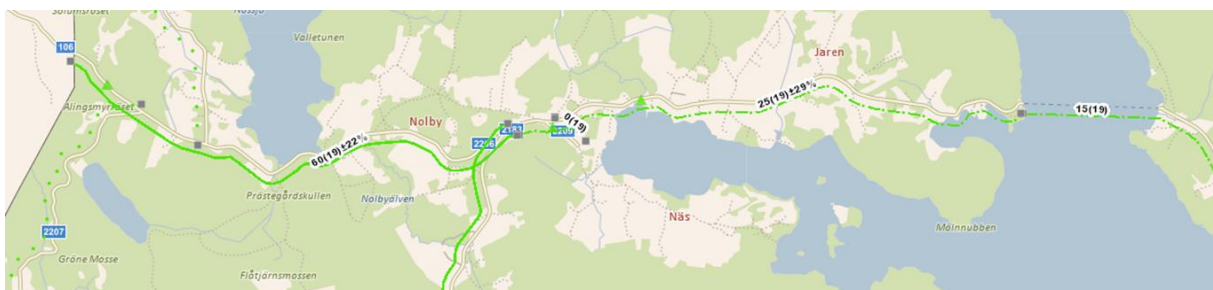
Figur 9. Väghållare (källa: NVDB).

Trafikflöde

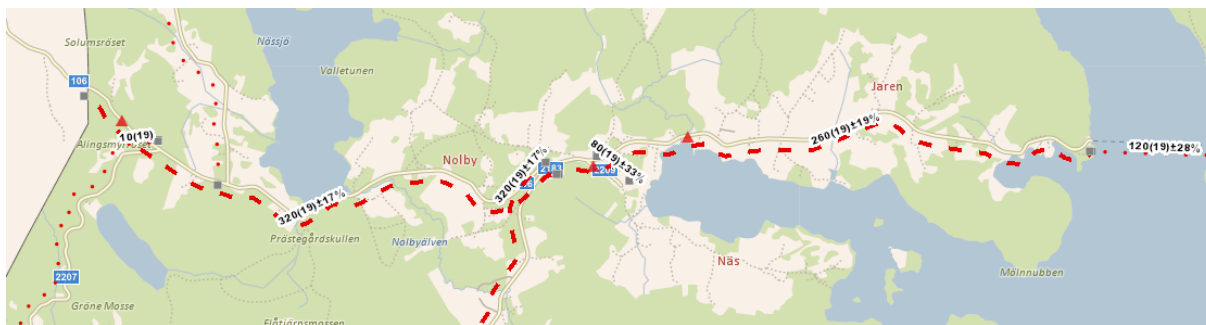
Trafikverkets mätningar av trafikflöde genom Nössemark uppmättes 2019 till cirka 260 fordon/dygn, se Figur 11. Mätpunkten ligger i höjd med badplatsen, se Figur 10. Den tunga trafiken utgjorde av detta cirka 25 fordon/dygn, se

Figur 12. Väster om väg 2183 uppgick flödet 2019 till 320 fordon/dygn, varav 60 var tung trafik. För väg 2183 samt 2209 uppmättes år 2019 trafikflöde på 320 fordon/dygn (varav 80 var tung trafik) respektive 80 fordon/dygn (varav 0 tunga fordon).

Figur 10. Trafikverket mätplats (hastighet samt flöde).



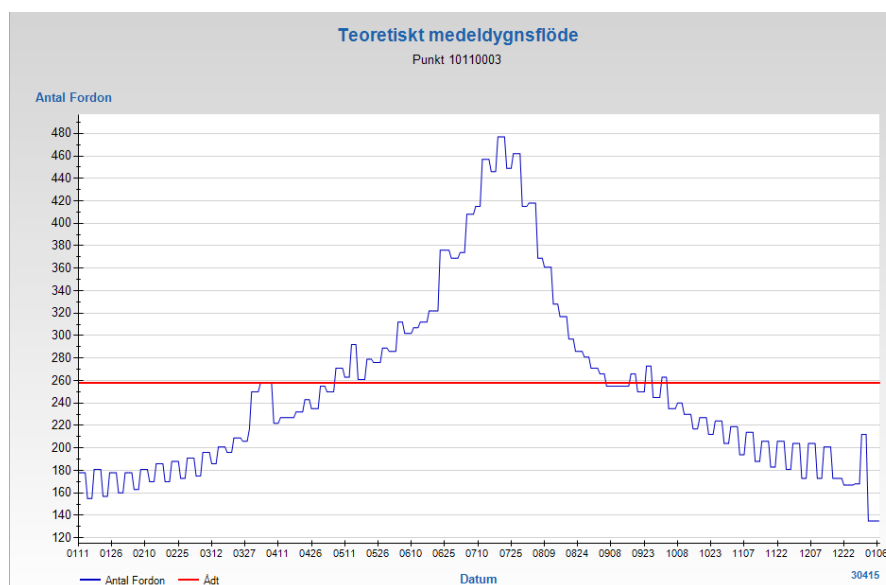
Figur 11. Trafikflöde, total (källa: TRV vägtrafikflödeskarta).



Figur 12. Trafikflöde (Tung trafik) (källa: NVDB).

Då trafikflödet förväntas vara högre sommartid längs sträckan har även i denna studie det teoretiskt framräknade medeldygnslödet för sommar trafik tagit i beaktning, se

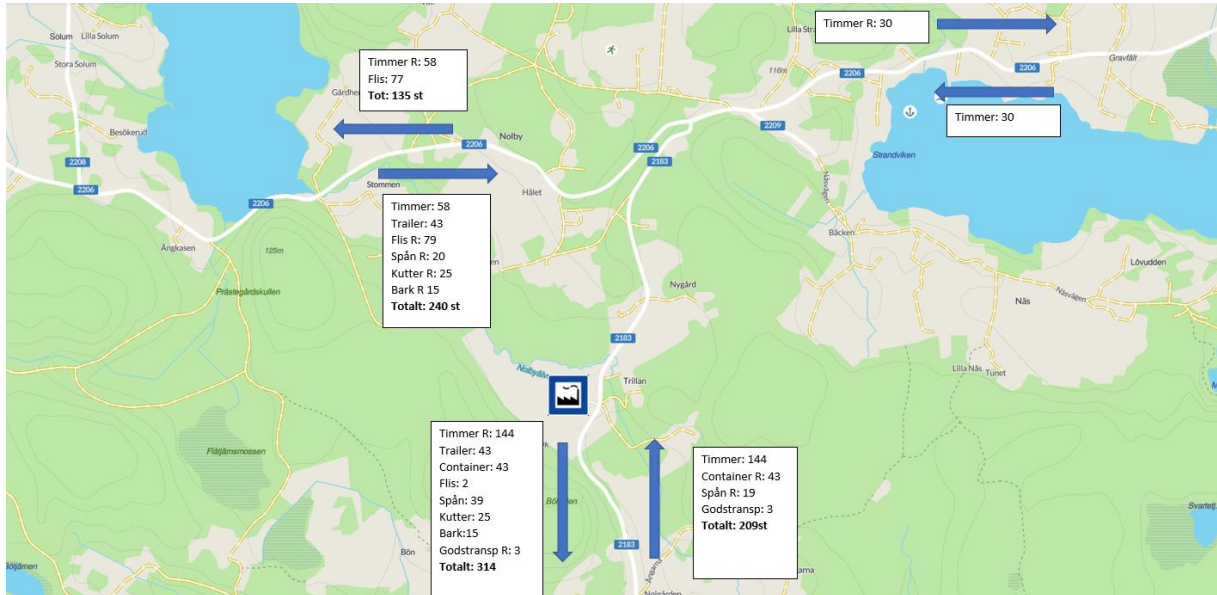
Figur 13.



Figur 13. Teoretiskt medeldygnslöde – sommartrafiken (källa: TRV vägtrafikflödeskarta).

Den största målpunkten för tunga transporter i området är sågverket VIDA. Företrädare för sågverket har under arbetet med denna åtgärdsvalsstudie uppgett följande antal tunga transporter under en vecka, se Figur 14.

För specialmätning inom projektet, se Tabell 2.

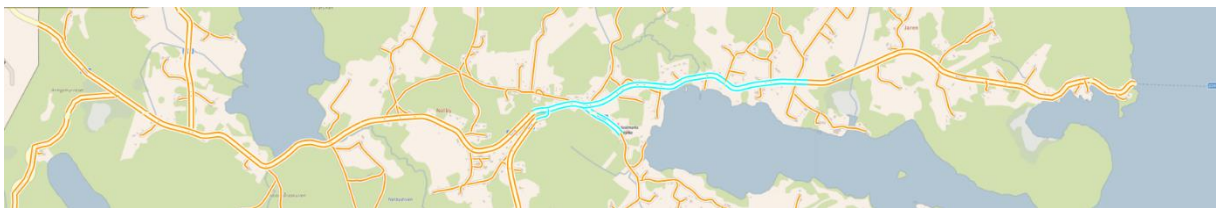


Figur 14. Tunga transporter till och från VIDA sågverk (transporter/vecka) (källa: VIDA sågverk).

Hastighet

Den skyltade hastigheten på väg 2206 är 70 km/h på större delen av sträckan. På delen genom samhället Nössemark och en bit österut är hastigheten skyltad till 50 km/h, se Figur 15.

Trafikverkets hastighetsmätning 2019 påvisade vid mätpunkten i höjd med badplatsen (Figur 10) en hastighet på cirka 46 km/h. Nära Norgegränsen är medelhastighet cirka 57 km/h på 70-sträckan där och cirka 2,5 kilometer väster om Jarens färjeläge uppmättes 2019 medelhastigheten till cirka 48 km/h på 50-sträckan där.

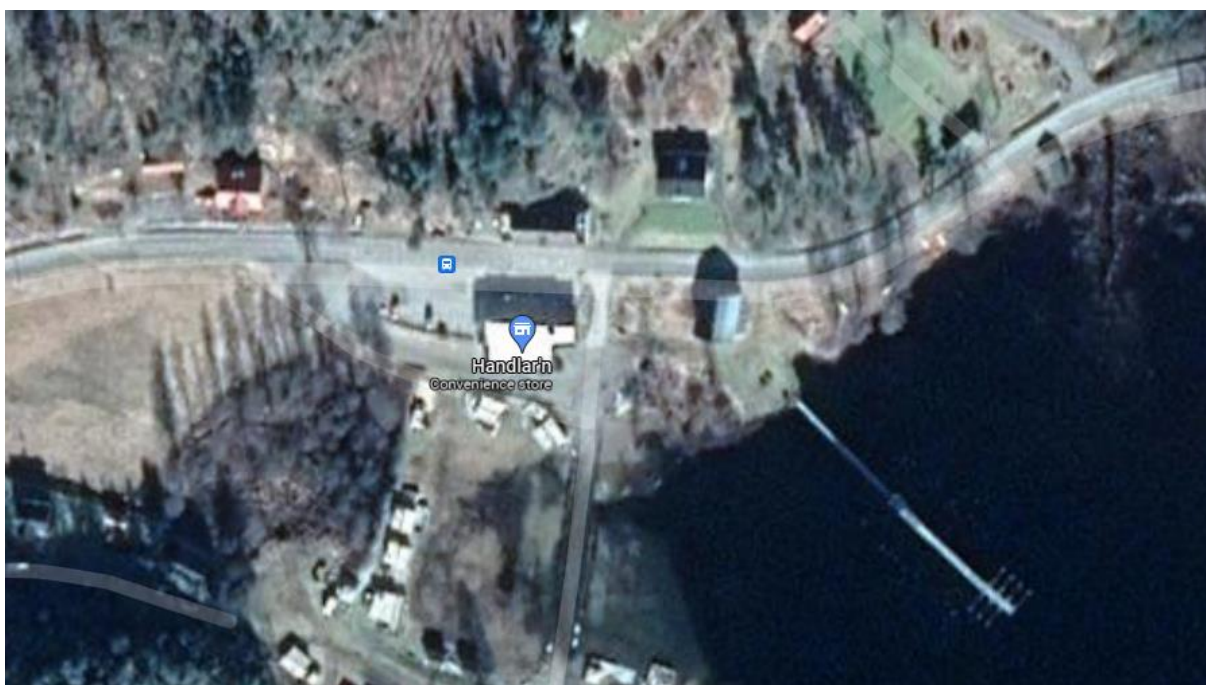


Figur 15. Skyltad hastighet (källa: NVDB).

Mellan 2021-12-06 och 2022-01-21 mättes hastighet och flöde med hjälp av PACETELL hastighetsdisplay, se Tabell 2. För detaljerad information se Bilaga 1. Utrustningen är egentligen tänkt att nyttjas för att öka hastighetefterlevnaden, men då passagera loggas kan, i efterhand, hastighet- och flödesstatistik erhållas från utrustningen. Mätning sker med hjälp av radar och då hastighetsgränsen överskrids lysas hastighetsdisplay upp med röda ljusstarka siffror som visar fordonets hastighet. För att påverka resultatet så lite som möjligt täcktes hastighetsdisplayen över under hela mätperioden. Mätningen utfördes av Dals-Eds kommun. Mätningen skedde i både västlig och östlig riktning, strax väster om parkeringen vid Handlar 'n, se Figur 16.

Totalt		Inkommande (östlig riktning)		Utgående (västlig riktning)	
Antal (st)	Medel- hastighet (km/h)	Antal (st)	Medel- hastighet (km/h)	Antal (st)	Medel- hastighet (km/h)
150	41	67	39	83	42

Tabell 2. Hastighet och flöde.



Figur 16 Mät punkt

Gång- och cykel

Väg 2206 har inte någon separerad gång- och cykelväg eller gångbana, utan eventuella oskyddade trafikanter på vägen rör sig i blandtrafik.

Sträckan från väg 2183 till färjeläget Jaren ingår i cykelleden "Dalslandsleden" som är en cirka 360 kilometer lång cykelled i Dalsland. Leden ansluter till "Sverigeleden" på två ställen längre söderut i Dalsland. Sverigeleden är en gammal cykelled som tidigare har skyltats utan hänsyn till trafiksäkerheten. Trafikverket kommer framöver att se över alla cykelleder som inte uppfyller dagens säkerhetskrav, därmed Dalslandsleden och Sverigeleden inräknade.

Kollektivtrafik

Det finns fyra busshållplatser längs sträckan, hållplats Solum, hållplats Nössemark, hållplats Nössemark affär och hållplats Sätters, se Figur 17. Samtliga hållplatser trafikeras av busslinje 764,

som går mellan Nössemark, Rävmarken och Ed. Kommunen kör ingen separat skoltrafik i Nössemark utan den trafiken som utgörs av linje 764, och som drivs av Västtrafik, utgör även skolskjuts. Linje 764 är anropsstyrd på lov och sommar, övriga tider går den enligt tidtabell.

Hållplatslägena på hållplats Nössemark ligger med visst avstånd mellan varandra, se markering A och B i Figur 17.



Figur 17. Översikt hållplatser utmed sträckan (i nuläget Västtrafik).

Det saknas statistisk för antal på- och avstigande på hållplatserna utmed sträckan.

Från juni 2023 kommer endast närtrafik finnas som alternativ för de som önskar resa kollektivt. I samband med detta kommer Västtrafik att plocka ned alla hållplatsskyltar inom området, då det inte längre kommer att trafikera linjetrafik vid dem. Västtrafik har även aviserat att busskurer plockas bort, men där kommer kommunen internt påbörja en diskussion kring om de ska ta över ansvaret för busskurer och/eller eventuellt tillverka egna busskurer i trä.

Elever med skolskjuts kommer att åka från utpekade hållplatser enligt en planering som kommunen gör. Högst troligt är att samma hållplatser som används idag. Var upphämtning kommer att ske kan dock förändras mellan åren.

Målpunkter

Den kommande översiktsplanen fastslår att;

”Engagemanget hos civilsamhället är stort och här anordnas flertalet evenemang. Det finns en åretruntöppen lanthandel som även är ombud åt apotek och systembolag. Sommartid finns även ett flertal turistföretag såsom campingen och Dalens café. Det finns en stark sågverksindustri och en kommunal badplats. Det finns ingen skola eller barnomsorg.”

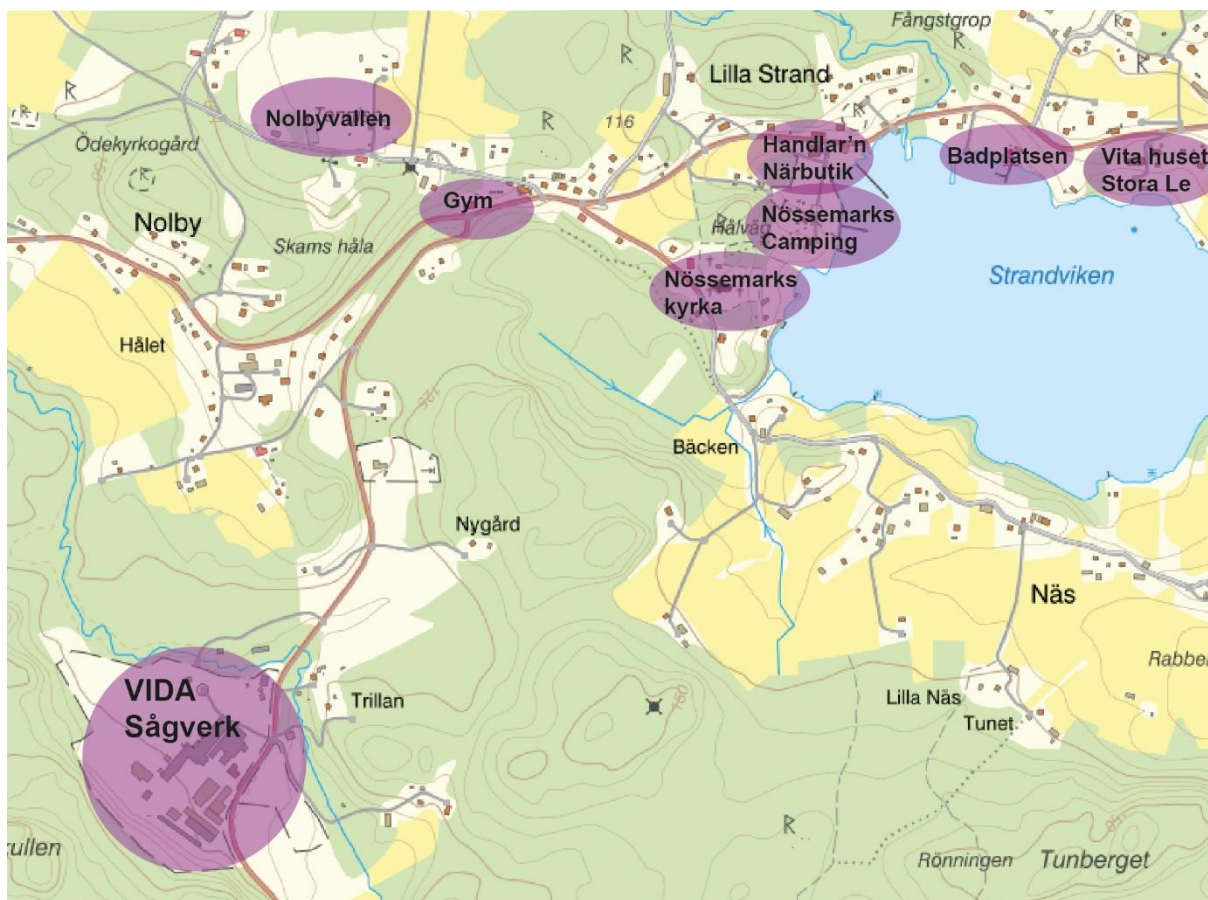
”Kommunen arrenderar badplatsen och har ansvar för underhållet av väganslutningen från väg 2206 och söderut mot badplatsen.”

”Sågverket Vida i Nössemark har gjort en storsatsning i att bygga upp ett toppmodernt sågverk som anses vara ett av Europas modernaste sågverk för klentimmer. Man har även byggt till ett hyvlери, som innebär att det idag finns totalt 36 anställda. Trafiken från och till sågverket är intensiv och påverkar trafiken genom centrum, eftersom det är enda vägen ut och in till sågverket.”

De viktigaste målpunkterna i Nössemark redovisas i Figur 18 och utgörs av:

- Handlar 'n Närbutik
- Nössemarks Camping
- Badplatsen
- Vita huset Stora Le
- Nössemark idrottsförenings gym
- Nössemarks kyrka

- VIDA Sågverk
- Nolbyvallen (fotbollsplan, en tennisbana, boulebana, lekplats och parkering för 100 bilar)

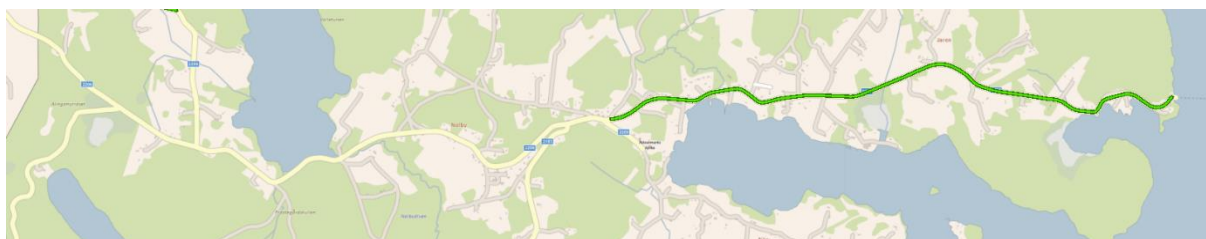


Figur 18. Målpunkter kring Nössemark (karta: NVDB).

Miljö

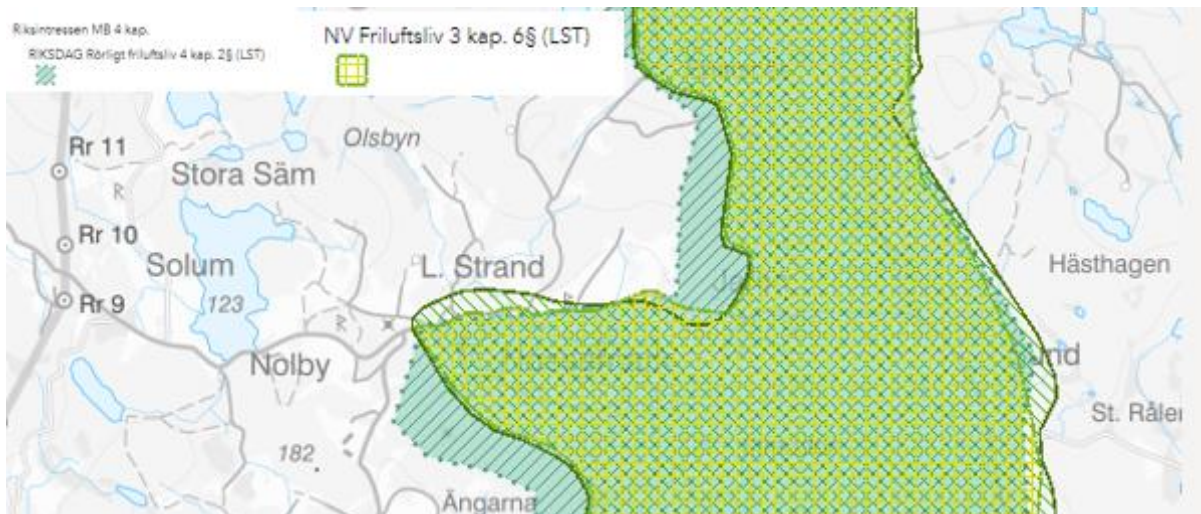
Topografin utmed vägen är varierande med allt från berg som sträcker sig uppåt till slänter som går brant nedåt från vägen. Utmed sträckan genom centrala Nössemark är lutar marken från norr till söder, vilket innebär att det mestadels är höjder uppåt norr om vägen och slänter nedåt söder om vägen.

Sträckan mellan väg 2209 och färjeläget Jaren är klassad som artrik vägkant, se Figur 19.



Figur 19. Artrik vägkant (källa: NVDB).

Sträckan öster om anslutningen till väg 2183 ligger inom riksintresset för friluftsliv, se Figur 20.



Figur 20. Riksintressen.

Olycksstatistik

Enligt polis- och/eller sjukvårdsrapporter från STRADA har totalt tre olyckor skett längs aktuell vägsträcka mellan 2010-01-01 och 2020-06-30. Vid två av de tre olyckorna uppstod ingen personskada. Typ av olycka och allvarlighetsgrad framgår av Tabell 3. Platsen för olyckorna redovisas i

Figur 21 och Figur 22. Olyckorna skedde 2004, 2007 och 2017.

Olyckstyp	Dödsolyckor	Lindriga olyckor (IS S 1-3)	Totalt
S (singel-motorfordon)		2	2
V6 (backning/vändning/u-sväng)	1		1
Totalt	1	2	3

Tabell 3. Olyckor med personskador 2010-01-01 till 2020-06-30, STRADA.



Figur 21. Lokalisering av olyckor 2010-01-01 till 2020-06-30, STRADA.



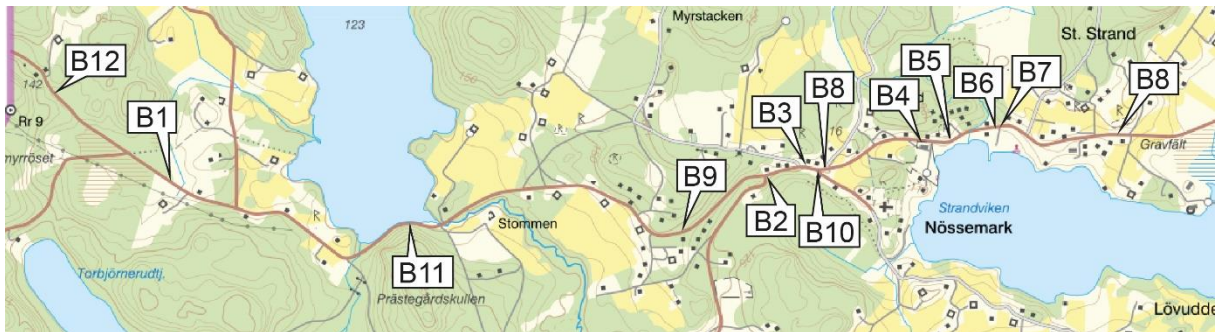
Figur 22. Lokalisering av olyckor 2010-01-01 till 2020-06-30, STRADA.

Dödsolyckan skedde då en lastbil stod still på vägen med ljuset påslaget. En motorcykel körde in i lastbilen och motorcyklisten avled.

De andra två olyckorna var lindriga. Den ena av dem skedde då en personbil körde av vägen i en kurva. Den andra olyckan inträffade då ett däck ramlade av på en personbil.

Preciserande av problem, brister, behov, avgränsningar och intressenter

Nedan beskrivs identifierade problem och brister längs sträckan sammanslaget utifrån de platser som är markerade i Figur 23. Bristerna har identifierats på platsbesök, via inspel från lokalbefolkningen, VIDA Sågverk, Dals-Eds kommun samt har lyfts under workshopen.



Figur 23. Utpekade brister.

B1. Generellt längs sträckan

- Den kurviga vägen och den smala vägsektionen längs hela sträckan, enligt NVDB 3,5-6,5 meter, påverkar framkomligheten, trafiksäkerheten och den upplevda tryggheten negativt för alla trafikslag. Den smala sektionen gör det svårt för två fordon att mötas på vägen. Sträckan upplevs dåligt anpassad för tung trafik och det har rapporterats om flera avåkningar av tyngre fordon¹. Då även oskyddade trafikanter rör sig på vägen, främst kring centrum och under sommartid, bidrar den smala vägsektionen även till otrygghet och låg trafiksäkerhet för dessa trafikslag.
- Det är upplevda höga hastigheter på motorfordon längs sträckan, framför allt då fordonstrafik ska hinna med färjan vid Jaren.
- Sträckan har många mindre anslutningar, främst genom Nössemark. De många anslutningar på en sträcka upplevs medföra framkomlighetsproblem. Från flera av anslutningarna till väg 2206 är det skynd sikt, vilket bidrar till bristande trafiksäkerhet.
- Sträckan med hastighetsbegränsningen 50 km/h genom Nössemark upplevs som lång, framför allt för fordon som angör österifrån. Detta kan bidra till att fordonstrafik glömmer vilken hastighetsbegränsning som gäller, eller att de "tröttnar" på hastighetsbegränsningen och väljer att inte hålla hastigheten.
- Sträckningarna för väg 2206 och väg 2194 som går öster om sjön Stora Le och öster om färjan ska byggas om med högre standard. Lokalbefolkning i Nössemark uttryckte oro kring vad det kan generera för ökat antal transporter avseende tung trafik.

B2. Korsning väg 2206/väg 2183

- Vid korsningen mellan väg 2206 och väg 2183 är skyltningen på väg 2206 från väst förvirrande då det kan tolkas som att nationalparken heter VIDA. Tung trafik som ska svänga söderut till

¹ Detta påstående har ej kunnat verifieras. Enligt räddningstjänsten har två incidenter/utryckningar längs sträckan rapporterats (2017 samt 2020). Dock finns ingen uppgift om detta är de enda incidenter som krävt insatts eller om det finns fler tidigare. Det har inte heller gått att få statistik från bärgare eller annan vägassistans kopplat till antalet/frekvensen av incidenter.

VIDA Sågverk har missat skylten och fortsatt rakt fram och behövt vända vid Jarens färjeläge. Detta har genererat problem för sågverket och onödiga transporter genom Nössemark.

- Innerkurvan i korsningen saknar vägräcke. Sluttningen i slänten ned från vägen är väldigt brant, vilket medför bristande trafiksäkerhet för svängande i innerkurvan.
- Tung trafik har upplevt framkomlighetsproblem från väg 2183 i söder och västerut på väg 2206 vintertid vid dåligt väglag.

B3. Vägräcke väster om väg 2209

- Vägräcket väster om väg 2209 har felaktigt vägräckesavslut i båda ändarna samt är av äldre standard. Felaktigt vägräckesavslut medför bristande trafiksäkerhet.

B4. Centrum

- Ytan framför närbutiken Handlar 'n i Nössemark centrum består av en stor, asfalterad yta där fordon kan åka in och ut utmed hela ytan samt parkera på södra delen av ytan. Utformningen bidrar till en otydlighet och osäkerheter mellan samma och olika trafikslag. Avsaknaden av ytor för var fotgängare och cyklister kan röra sig bidrar till bristande trafiksäkerhet och sänkt trygghet för dessa trafikslag. Busshållplatsens placering bidrar även den till otydligheter kring hur de olika trafikslagen ska röra sig.
- De många in- och utfarterna utmed denna korta sträcka kan medföra framkomlighetsproblem förbi centrala Nössemark samt upplevd otrygghet för oskyddade trafikanter.
- Parkerande bilar utmed det gula lägenhetshuset norr om vägen bidrar till framkomlighetsproblem och bristande trafiksäkerhet.

B5. Sträckan mellan centrum/camping, badplatsen och Vita huset

- På sträckan mellan centrum, badplatsen och Vita huset, Stora Le rör sig samtliga trafikantslag, särskilt under sommaren då antalet fotgängare och cyklister på sträckan ökar. Den smala vägsektionen och avsaknad av yta för oskyddade trafikanter medför bristande trafiksäkerhet och upplevd sänkt trygghet för dessa trafikslag.
- Även de många mindre anslutningarna bidrar till bristande trafiksäkerhet och upplevd sänkt trygghet för fotgängare och cyklister.

B6. Väster om badplatsen

- Träd står nära vägen och grenar hänger ut över den samma, vilket medför siktproblem och eventuellt framkomlighetsproblem för tung trafik.

B7. Anslutning badplatsen

- Anslutningen till och från badplatsen har dålig sikt åt båda håll på väg 2206 samt saknar vilplan.

B8. Hållplatser

- Några av hållplatsernas lägen utmed sträckan är placerade långt ifrån varandra, vilket upplevs otydligt. Hållplatserna har låg standard och på- och avstigande måste stå i vägrenen.
- Hållplatsläge Nössemark i östlig riktning har bristande trafiksäkerhet på grund av dess placering i en korsning samt är inte utmärkt hos Västtrafik.
- Hållplatsläge Sätters i västergående riktning upplevs ha siktproblem då det står en byggnad framför den samt då vägen går i ett krön precis innan hållplatsen.

B9. Strax väster om korsning väg 2206/2183

- Söder om vägen sluttar marken brant ner mot ett antal bostäder. Vid sträckan finns det inte något vägräcke, vilket medför bristande trafiksäkerhet och trygghet.

B10. Korsning väg 2206/2209

- Korsningen mellan väg 2206 och väg 2209 som går söderut mot Nössemarks kyrka upplevs ha dålig sikt från söder och ut på väg 2206. Vinkeln på anslutande väg 2209 mot väg 2206 gör det svårt för trafik söderifrån att göra en trafiksäker sväng ut på väg 2206.
- Korsningen saknar även vägmarkering, vilket upplevs bidra till oklarheter kring prioritet i korsningen.

B11. Söder om Nössjö

- Vägsektionen förbi Nössjö är väldigt smal och går i kurva. På norra sidan mot sjön har vägen ett vägräcke och på södra sidan av vägen är det berg nära inpå vägen. Den smala vägsektionen medför framkomlighetsproblem, framför allt för tung trafik. Berget bidrar även till siktproblem.

B12. Mot norska gränsen

- Vägsektionen de sista 400 metrarna på väg 2206 mot Norge upplevs som smal och har genererat avåknningar för flera större fordon.

Krav (funktion, tekniska, ekonomiska, miljö, trafiksäkerhet med mera)

Föreslagna åtgärder måste uppfylla följande krav:

- Åtgärderna får inte påverka kringliggande vägar och stråk negativt.
- Utformningskrav och vägtekniska krav ska följa VGU (vägar- och gators utformning) och GCM-handboken (gång- cykel och mopedhandboken).
- Åtgärderna ska vara ekonomiskt rimliga och överensstämna med de transportpolitiska målen.

Mål för åtgärder (eftersträvad kvalitet)

Transportpolitiska mål

Övergripande mål

Det övergripande målet för svensk transportpolitik är att säkerställa en samhällsekonomiskt effektiv och långsiktigt hållbar transportförsörjning för medborgare och näringsliv i hela landet. Under det övergripande målet finns också funktionsmål och hänsynsmål med ett antal prioriterade områden.

Funktionsmålet

Funktionsmålet handlar om att skapa tillgänglighet för människor och gods. Transportsystemets utformning, funktion och användning ska medverka till att ge alla en grundläggande tillgänglighet med god kvalitet och användbarhet, samt bidra till utvecklingskraft i hela landet. Samtidigt ska transportsystemet vara jämställt, det vill säga likvärdigt svara mot kvinnors respektive mäns transportbehov.

Hänsynsmålet

Hänsynsmålet handlar om säkerhet, miljö och hälsa. De är viktiga aspekter som ett hållbart transportsystem måste ta hänsyn till. Transportsystemets utformning, funktion och användning ska anpassas till att ingen ska dödas eller skadas allvarligt. Det ska också bidra till det övergripande generationsmålet för miljö och att miljö kvalitetsmålen uppnås, samt bidra till ökad hälsa.

Projektmål

- Åtgärderna ska öka trafiksäkerheten och tryggheten för oskyddade trafikanter.
- Hastighetsefterlevnaden ska vara god enligt skyltad hastighet.
- Föreslagna åtgärder ska bidra till en godtagbar framkomlighet i stråket som helhet och för angränsande statliga vägar.
- Korsningspunkter mellan större vägar ska sträva mot att vara trafiksäkra, trygga samt ändamålsenligt utformade.
- Åtgärder riktade mot fordonstrafik ska ej bidra till ökade barriäreffekter eller negativ omgivningspåverkan.
- Föreslagna åtgärder ska ta hänsyn till och anpassas till kommande utveckling och planerade projekt.

[Pröva tänkbara lösningar]

Fyrstegsprincipen

Åtgärder inom transportsystemet ska prövas enligt fyrstegsprincipen. Fyrstegsprincipen är en metod för att hitta den bästa åtgärden för att lösa problem eller brister i transportsystemet. Fyrstegsprincipen är inte en strikt modell utan ett allmänt förhållningssätt för hushållning av resurser och minskning av vägtransportsystemets negativa påverkan. Principen innebär att åtgärder ska analyseras i följande steg:

Steg 1. Tänk om

Det första steget handlar om att först och främst överväga åtgärder som kan påverka behovet av transporter och resor samt valet av transportsätt.

Steg 2. Optimera

Det andra steget innebär att genomföra åtgärder som medför ett mer effektivt utnyttjande av den befintliga infrastrukturen.

Steg 3. Bygg om

Vid behov genomförs det tredje steget som innebär begränsade ombyggnationer.

Steg 4. Bygg nytt

Det fjärde steget genomförs om behovet inte kan tillgodoses i de tre tidigare stegen. Åtgärderna innebär nyinvesteringar och/eller större ombyggnadsåtgärder.

Prioritering

Även om en åtgärd anses uppfylla de utpekade målen och får ett "Ja" i listan nedan behöver åtgärderna prioriteras. Åtgärderna kan vara så pass kostsamma att de inte anses försvarbara att genomföra i närtid med den budget som finns att tillgå. I listan nedan läggs det även fram åtgärder som inte ligger inom Trafikverkets mandat att genomföra.

Prio 1: Åtgärder som Trafikverket prioriterar högt och har som intention att genomföra med statlig finansiering inom närtid.

Prio 2: Åtgärder som Trafikverket prioriterar och kan eventuellt genomföras med statlig finansiering när medel finns att tillgå.

Vissa åtgärder anser Trafikverket vara i enlighet med projektets mål, men att de inte är prioriterade att genomföras med statlig finans. Åtgärderna kan om annan part önskar genomföras i närtid med extern finansiering. Dessa åtgärder får ett "Nej" i listan nedan, men kompletterande information kan läsas i kolumnen "*Kommentar, Allmän kommentar samt motiv till bortsortering om Nej*".

Måluppfyllelse och kostnader

I åtgärdslistan nedan redovisas en översiktlig bedömning av måluppfyllelse och av kostnad.

Måluppfyllelsen delas in i nivåerna Låg, Medel och Hög.

Ungefärlig storleksordning av kostnaden för åtgärderna bedöms på erfarenhetsmässiga grunder utan några egentliga kalkyler som grund. Kostnaderna delas in i följande spann:

- A:** 0 - 500 000 kr
- B:** 500 000 - 1 000 000 kr
- C:** 1 000 000 - 5 000 000 kr
- D:** 5 000 000 - 25 000 000 kr
- E:** > 25 miljoner kr
- F:** kan ej bedömas/ej relevant

[Pröva tänkbara lösningar]

Studerade åtgärder

Åtgärds nr	Åtgärd som studerats och bedömts	Prio	Problem/brist /behov som hanteras	Steg enligt fyrstegsprincipen	Relevans måluppfyllelse (Låg/Medel/Hög)	Uppskattad kostnad	Bedömning genomförbarhet (tidsperspektiv)	Ansvarig part (organisation som initierar, samordnar, driver och kommunicerar beslut)	Gå vidare (Ja/Nej)	Kommentar Allmän kommentar samt motiv till bortsortering om Nej
------------	----------------------------------	------	-----------------------------------	-------------------------------	---	--------------------	---	---	--------------------	--

Längs sträckan

Å1	Siktröjning utmed hela sträckan	1	Skymd sikt till och från anslutande vägar. Träd hänger ut över vägen och skapar problem med sikt och framkomlighet, främst för tung trafik.	1	Medel	Mindre åtgärd inom Trafikverkets ordinarie verksamhet	Ordinarie verksamhet	TRV	Ja	
Generell översyn av siktröjning utmed sträckan samt vid anslutningar till väg 2206 utmed hela sträckan.										
Å2	Samla ihop anslutningar till/från väg 2206	X	Många mindre anslutningar utmed sträckan.	X	X	X	X	X	Nej	Problemen med många anslutningar upplevs ej så pass stora att de motiverar åtgärd. Dyr åtgärd, ej samhälls-ekonomiskt försvarbar. Kräver vägplan.
Se över möjlighet att samla anslutningar utmed sträckan.										

Å3	Placera ut ATK längs sträckan, alternativt vid utpekade korsningar	X	Upplevda höga hastigheter.	X	X	X	X	X	Nej	Sträckan uppfyller ej krav för hastighet eller trafikflöden (överskridande med minst 5 km/h samt trafikflöde över 2000 f/dygn).
----	---	---	----------------------------	---	---	---	---	---	-----	---

Breddning

Mot norska gränsen

Å4	Breddning av väg mot norska gränsen; kantförstärkning av väg 2206, sista sträckan mot norska gränsen (ca 400 m)	1	Smal, kurvig väg Problem med avåknings.	3	Medel	*	2024-2026	TRV	Ja	Se Bilaga 2.
* Kostnaden har översiktligt bedömts av Trafikverket till cirka 800 000 kr. Denna kostnad inkluderar siktsprängning samt justering av asfaltkant. Inga extra eventuella förstärkningsåtgärder på grund av geotekniska förutsättningar eller ledningsflyttar förutsätts. Åtgärden förutsätts kunna genomföras utan att ny vägplan tas fram.										
Å4 prioriteras av VIDA framför Å5.										

Söder om Nössjö

Å5	Breddning av väg förbi Nössjö; siktsprängning (ca 180 m)	1	Smal, kurvig väg Smal passage mellan berg och vägräcke.	3	Medel	*	2024-2026	TRV	Ja	Se Bilaga 3.
* Kostnaden har översiktligt bedömts av Trafikverket till cirka 6 000 000 kr. Denna kostnad inkluderar siktsprängning samt justering av asfaltkant. Inga extra eventuella förstärkningsåtgärder på grund av geotekniska förutsättningar eller ledningsflyttar förutsätts. Åtgärden förutsätts kunna genomföras utan att ny vägplan tas fram.										
Å4 prioriteras av VIDA framför Å5.										

Längs sträckan

Å6	Breddning av väg 2206 enligt tidigare utredning; A) Vid badplatsen (PM; E+D - 35/560-35/670) B) Öster om Nolby (PM; I - 36/497-37/170) C) Strax väster om Nolby (PM; K - 37/260-37/500)	2	A) Otillräckligt vägområde förbi hus. B) Redan lite bredare vägparti, förstärka med makadaminfräsning för sedan hyvla och göra en svag breddning. C) Naturlig breddning.	3	Medel	C	2024-2026	TRV	Ja*	Se Bilaga 4.
	* Prio 1: Å6 A (se Å13) Prio 2: Å6 B Prio 3: Å6 C									

Vägräcken

Å7	<p>Nya vägräcken/skyddsräcken enligt tidigare utredning; ;</p> <p>A) Väster om korsning väg 2206/2183 (PM: Q - 36/513-36/858)</p> <p>B) Väster om väg 2209 (PM: P - 36/328-36/368)</p> <p>C) Vid badplatsen (PM: O - 35/600-35/783)</p> <p>D) Vid anslutning enskild väg mot Sparsnäs (PM: N - 35/378-35/553)</p> <p>E) Vid Jarsviken (PM: M - 33/503-33/538)</p> <p>F) Norr om Jarsviken (PM: L - 33/378-33/468)</p>	1	<p>A) Brant lutning ner mot bostäder, avsaknad av vägräcke.</p> <p>B) Reparera och förstärka vägen (sättning), felaktigt vägräckesavslut.</p> <p>C) Brant ner mot vatten i kurva samt förbättra sikt, avsaknad av vägräcke.</p> <p>D) Brant ner mot vatten i kurva samt förbättra sikt, avsaknad av vägräcke.</p> <p>E) Brant ner mot vatten, avsaknad av vägräcke.</p> <p>F) Brant ner mot vatten, avsaknad av vägräcke.</p>	3	Låg	C	From 2024 -	TRV	Ja*	Se Bilaga 5.
	<p>* Prio 1: Å7 A</p> <p>Prio 2: Å 7 E</p> <p>Prio 3: Å7 B</p> <p>Prio 4: Å7 C</p> <p>Prio 5: Å7 D</p> <p>Prio 6: Å7 F</p>									

Korsning väg 2206/väg 2183

Å8	Vägräcke i innerkurva vid korsningen väg 2206/2183	1	Avsaknad av vägräcke. Bristande trafiksäkerhet.	3	Låg	A	From 2024 -	TRV	Ja	
Å9	Översyn av skyltning till VIDA sågverk	1	Otydlig skyltning från väst till VIDA och Nationalparken. Framkomlighet.	1	Låg	A	Om-gående	TRV	Ja	
	Industrisymbol (G5) framför VIDA samt sevärdhet (H12) framför Nationalpark.									
Å10	Avsteg från driftklassen för väg 2206, vilket innebär saltning uppför backen mot Norge (västerut från korsningen)	1	Framkomlighetsproblem för tunga fordon vintertid.	2	Medel	F	Om-gående	TRV	Ja	
	Åtgärden skulle innebära att väg 2206 saltas på kortare sträcka upp för backen.									

Gång- och cykelåtgärder

Del 1: Gym - centrum

Å11	Gång- och cykelväg mellan korsning väg 2206/väg 2183 och centrum	X	Bristande tillgänglighet/trafiksäkerhet/trygghet för oskyddade trafikanter. Avsaknad av separering för oskyddade trafikanter.	X	X	X	X	X	Nej	<p>Se Bilaga 6.</p> <p>Trafikverket anser att åtgärden är i enlighet med projektets mål, men inte som prioriterad att genomföra med statlig finans i närtid. Behovet av gång- och cykelvägar är stort längs de statliga vägarna och prioriteringar måste göras så att pengarna hamnar där de gör mest nytta. Denna sträcka har bland annat förhållandevis låg andel oskyddad trafikanter, har en kringliggande topografi som skulle innebära stora investeringskostnader samt anläggande av gång- och cykelväg skulle kräva intrång på privata tomter.</p> <p>Sammantaget prioriteras sträckan lågt i förhållande till andra projekt i regionen.</p> <p>Åtgärden kan om annan part önskar</p>
-----	---	---	--	---	---	---	---	---	-----	---

										genomföras i närtid med extern finansiering.
<p>Åtgärden innebär anläggande av en kombinerad gång- och cykelväg som är separerad från vägen. Förslagsvis placeras gång- och cykelvägen norr om vägen. Trafikverket förutsätter att åtgärder kan anläggas utan att vägplan tas fram.</p> <p>Trafikverkets motiv till placering på norra sidan av vägen är: Troligtvis "enkla" topografi (troligtvis lägre anläggningskostnad) samt att flertalet av fastigheter ligger på norra sidan (bättre tillgänglighet för närboende).</p>										
Å12	Anlägga bygdeväg	X	Bristande tillgänglighet/ trafiksäkerhet/ trygghet för oskyddade trafikanter.	X	X	X	X	X	Nej	<p>Ej lämplig åtgärd på denna sträcka med tanke på de lokala förutsättningarna med bland annat förhållandevis stor andel tung trafik.</p> <p>Det faktum att färjan påverkar trafikflödet på sträckan kan också minska effekten av åtgärden.</p> <p>Oskyddade trafikanter kan uppleva en falsk trygghet.</p>
<p>Bygdevägen består av en dubbelriktad körbana i mitten, så smal att två bilar inte kan mötas på den, och en vägren på varje sida. Vid möte mellan motorfordon nyttjas vägrenen tillfälligt – om det kan ske utan fara. Vägrenen är bredare än vanligt så att de oskyddade trafikanterna förfogar över en tydligare plats. Vägrenen ska användas av gående, cyklister, mopedister och ryttare.</p>										

Del 2: Centrum - badplatsen

Å13	Gång- och cykelväg mellan centrum och badplatsen	1	Bristande tillgänglighet/trafiksäkerhet/trygghet för oskyddade trafikanter.	4	Hög	D	2024-2026	TRV	Ja	Se Bilaga 7. Vart fjärde år prioriterar kommunerna i Västra Götalandsregionen, genom sina kommunalförbund, vilka nya cykelvägar man är beredd att medfinansiera. Förslagen prioriteras av Västra Götalandsregionen i samråd med Trafikverket. Det finns vissa kriterier som ska uppfyllas från Västra Götalandsregionens cykelstrategi. En fyraårsplan för utbyggnad beslutas av Regionstyrelsen.
			Avsaknad av separering för oskyddade trafikanter.							
<p>Åtgärden innebär anläggande av en kombinerad gång- och cykelväg som är separerad från vägen. Förslagsvis placeras gång- och cykelvägen norr om vägen. Trafikverket förutsätter att åtgärder kan anläggas utan att vägplan tas fram.</p> <p>Åtgärden ersätter breddning enligt Å6 A.</p> <p>Motiv till placering på norra sidan av vägen är: Risk för försvårande process med tanke på eventuellt strandskydd samt eventuell dispensansökan för träd (eventuell biotopskyddad allé) undviks samt enklare topografi (troligtvis lägre anläggningskostnad).</p>										

Å14	Anlägga bygdeväg	X	Bristande tillgänglighet/ trafiksäkerhet/ trygghet för oskyddade trafikanter. Avsaknad av separering för oskyddade trafikanter.	X	X	X	X	X	Nej	Ej lämplig åtgärd på denna sträcka med tanke på de lokala förutsättningarna med bland annat förhållandevis stor andel tung trafik. Det faktum att färjan påverkar trafikflödet på sträckan kan också minska effekten av åtgärden. Oskyddade trafikanter kan uppleva en falsk trygghet.
Bygdevägen består av en dubbelriktad körbana i mitten, så smal att två bilar inte kan mötas på den, och en vägren på varje sida. Vid möte mellan motorfordon nyttjas vägrenen tillfälligt – om det kan ske utan fara. Vägrenen är bredare än vanligt så att de oskyddade trafikanterna förfogar över en tydligare plats. Vägrenen ska användas av gående, cyklister, mopedister och ryttare.										

Del 3: Badplatsen - Vita huset

Å15	Gång- och cykelväg mellan badplatsen och Vita huset	X	<p>Bristande tillgänglighet/trafiksäkerhet/trygghet för oskyddade trafikanter.</p> <p>Avsaknad av separering för oskyddade trafikanter.</p>	X	X	X	X	X	<p>Se Bilaga 8.</p> <p>Trafikverket anser att åtgärden är i enlighet med projektets mål, men inte som prioriterad att genomföra med statlig finans i närtid. Behovet av gång- och cykelvägar är stort längs de statliga vägarna och prioriteringar måste göras så att pengarna hamnar där de gör mest nytta. Denna sträcka har bland annat förhållandevis låg andel oskyddade trafikanter, har en kringliggande topografi som skulle innebära stora investeringskostnader samt anläggande av gång- och cykelväg skulle kräva intrång på privata tomter.</p> <p>Sammantaget prioriteras sträckan låg i förhållande till andra projekt i regionen.</p> <p>Åtgärden kan om annan part önskar genomföras i närtid</p>
-----	--	---	---	---	---	---	---	---	---

										med extern finansiering.
	<p>Åtgärden innebär anläggande av en kombinerad gång- och cykelväg som är separerad från vägen. För del 3 förordas att GC-vägen placeras mestadels söder om väg 2206 (norr om vägen i väst, med gång- och cykelpassage i närhet till en väganslutning från norr och därefter placering söder om vägen österut). Om detta skulle innebära problem är dock även bedömningen att en placering på den norra sidan av vägen är ok. Se utredning GC-väg del 3 i Bilaga 8.</p> <ul style="list-style-type: none"> • Motiv till placering på norra sidan av vägen i väst: Eventuellt strandskydd, fastighetsintrång samt eventuell biotopskyddad allé. • Motiv till föreslagen placering av gång- och cykelpassage: Bra siktförhållanden samt bra för orienterbarhet och hastighetssänkning med anläggande i närhet till en väganslutning. • Motiv till placering på södra sidan av vägen österut: Färre anslutningar som behöver korsas av oskyddade trafikanter, mindre påverkan på fastigheter, större möjlighet att anpassa topografin samt kopplar an bra till planerat LIS-område. 									
Å16	Anlägga bygdeväg	X	Bristande tillgänglighet/ trafiksäkerhet/ trygghet för oskyddade trafikanter	X	X	X	X	X	Nej	<p>Ej lämplig åtgärd på denna sträcka med tanke på de lokala förutsättningarna med bland annat förhållandevis stor andel tung trafik.</p> <p>Det faktum att färjan påverkar trafikflödet på sträckan kan också minska effekten av åtgärden.</p> <p>Oskyddade trafikanter kan uppleva en falsk trygghet.</p>
<p>Bygdevägen består av en dubbelriktad körbana i mitten, så smal att två bilar inte kan mötas på den, och en vägren på varje sida. Vid möte mellan motorfordon nyttjas vägrenen tillfälligt – om det kan ske utan fara. Vägrenen är bredare än vanligt så att de oskyddade trafikanterna förfogar över en tydligare plats. Vägrenen ska användas av gående, cyklister, mopedister och ryttare.</p>										

Åtgärder vid anslutningen med väg 2209.

Å17	Ny utformning i anslutning	X	Bristande sikt och framkomlighet.	X	X	X	X	X	Nej	Se Bilaga 9. Åtgärden kan, om annan part önskar, genomföras i närtid med extern finansiering.
Anlägga anslutningen i en 90-gradig vinkel i stället för dagen utformning.										
Å18	Vägmålning väjningsplikt	2	Avsaknad av vägmärkning - otydlighet i företräde.	2	Medel	A	Om-gående	TRV	Ja	
	Se över väghållaransvaret för väg 2209	2	Rätt väghållarskap.	2	Låg	F	Om-gående	TRV	Ja	
Å19	<p>Riksdagen beslutade i maj 1988 i regeringens trafikpolitiska proposition (1987/88:50) att staten genom Trafikverket ska till största delen vara väghållare för de allmänna vägarna på landsbygden. Trafikverket har inlett, tillsammans med Sveriges kommuner och landsting, SKL, och Riksföreningen för enskilda vägar, REV, ett nationellt arbete som resulterat i en gemensam målbild vad gäller kriterier, ansvarsfördelning och väghållaransvar för väghållningen, ett "rätt väghållaransvar". Det övergripande målet var att uppnå rätt avgränsat väghållaransvar mellan stat, kommun och enskilda utifrån en samhällsekonomisk effektiv och rationell väghållning.</p> <p>Inom tätorter ska Trafikverket ha ansvaret för de övergripande vägarna, främst riksvägar och primära länsvägar, medan kommunerna skulle ges ett större ansvar för den lokala väghållningen. Staten bör ha ansvar för allmänna vägar på landsbygd och för ett övergripande vägnät i tätort. Kommunerna bör ha huvudansvaret för väghållningen i tätort med undantag för det övergripande statliga vägnätet.</p> <p>Väg 2209 ligger utanför planlagt område, dvs anses ej ligga inom tätort/tättbebyggt område. Dals-Eds kommun har ej heller väghållaransvar i enlighet med Väglagen för någon väg inom kommunen. Då väg 2209 är lågtrafikerad och därmed ingen statlig angelägenhet bör frågan kring vem som ska vara väghållare framöver utredas. Vägen leder, söder om Nössemarks kyrka, mot Näs och Lövudden. Söder om kyrkan bli vägen enskild med statligt driftbidrag.</p> <p>Åtgärden innebär att väg 2209 läggs in på listan för "vägar för utredning för eventuell förändring". Ett möjligt resultat av kommande utredning kan vara att vägen dras in från statligt väghållningsansvar och överlämnas till de enskilda/vägsamfälligheten.</p>									

Centrum

Å20	Avsmalningar av vägen på tre ställen genom centrum	X	Upplevd hög hastighet. Trafiksäkerhet. Oskyddade trafikanter.	X	X	X	X	X	Nej	Trafikverket anser inte att uppmätta hastigheter motiverar genomförande av åtgärden. Åtgärden kan dock, om annan part önskar, genomföras i närtid med extern finansiering. Se Bilaga 10.
Avsmalningar på båda sidor av vägen föreslås på tre ställen genom centrum; väster om centrum, mellan centrum och badplatsen samt öster om anslutningen till badplatsen. Eventuella farthinder bör anpassas så de ger upphov till minimalt med störningar.										
Å21	Förhöjda farthinder på båda sidor av centrum	X	Upplevd hög hastighet. Trafiksäkerhet. Oskyddade trafikanter.	X	X	X	X	X	Nej	Trafikverket anser inte att uppmätta hastigheter motiverar genomförande av åtgärden. Åtgärden kan dock, om annan part önskar, genomföras i närtid med extern finansiering. Se Bilaga 11.
Farthinder föreslås anläggas väster och öster om butiken Handlar 'n i centrum. Eventuella farthinder bör anpassas så de ger upphov till minimalt med störningar.										

Å22	Översyn hastighet	1	Upplevd hög hastighet. Trafiksäkerhet. Oskyddade trafikanter. Lång 50 km/h-sträcka.	1	Hög	A	Om- gående	TRV	Ja	Kan kombineras med ett flertal andra åtgärder. I första hand bör kombination ske med Å23 samt Å24.
<p>Idag är sträckan som är skyltad med 50 km/h lång.</p> <p>Förslag på åtgärd är antingen att förkorta befintlig sträcka som är skyltad 50 km/h alternativt behålla 50 km/h-sträckan samt sänka hastigheten (permanent eller sommartid) till 40 km/h genom den centrala delen av samhället (affären-badplatsen).</p>										
Å23	<p>Parkeringsyta söder om vägen vid affären</p> <p>Omstrukturering av ytan; En refug föreslås anläggas utmed vägen för att styra upp in- och utfarten och därmed öka framkomligheten och trafiksäkerheten.</p> <p>Detta innebär i praktiken:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Endast en infart och en utfart till parkeringsytan, eller in- och utfart vid den västra anslutningen till campingen. - Förlängning av parkeringsytan västerut - Flytt av husvagn och fikaplatser - Snedställda parkeringsplatser 	1*	<p>Otydlig asfalterad yta, osäkerheter mellan samma och olika trafikslag.</p> <p>Bristande trafiksäkerhet för alla trafikslag, främst för oskyddade trafikanter.</p> <p>Otydlig busshållplats och parkeringssituation.</p>	2	Hög	C	Omgåen de	Dals-Eds kommun	Ja	<p>Ett Ja innebär initialt att diskussion mellan berörda parter bör initieras. Ytan ligger utanför Trafikverkets vägområde, vilket gör att Trafikverket ej har mandat eller finansiella möjligheter att genomföra åtgärden.</p> <p>Kan kombineras med ett flertal andra åtgärder. I första hand bör kombination ske med Å22 samt Å24.</p> <p>Se Bilaga 12.</p>
<p>* Åtgärden har hög prioritet, men Trafikverket har svårt att vara drivande i frågan. Åtgärden ses som en viktig pusselbit i att styra upp och trafiksäkra miljön i de centrala delarna av Nössemark. Förslagsvis driver kommunen vidare frågan i nära samråd med övriga berörda parter – Trafikverket samt fastighetsägaren. Trafikverkets vägområde sträcker sig från vägens kantlinje och cirka 25 cm ut på sidorna. Resten av parkeringen är hårdgjord yta som tillhör den privata fastighetsägaren (Handlar 'n).</p>										
Å24	<p>Räcke utmed det gula lägenhetshuset norr om affären</p> <p>Medför plats för gångväg eller gång- och cykelväg mellan räcket och byggnaden.</p>	1	Parkerande bilar parkerar utmed det gula lägenhetshuset norr om vägen.	3	Medel	A	Beror på Å22 samt Å23	TRV	Ja	Kan kombineras med ett flertal andra åtgärder. I första hand bör kombination ske med Å22 samt Å23.

			Bristande trafik-säkerhet för alla trafikslag.							
Å25	<p>Timglashållplats centrum</p> <p>Busshållplats utanför Handlar 'n i centrum med principutformning "timglashållplats".</p>	X	<p>Upplevda höga hastigheter.</p> <p>Bristande tillgänglighet/ trafik-säkerhet/ trygghet för oskyddade trafikanter.</p> <p>Otydlig kollektivtrafikhållplats.</p>	X	X	X	X	X	Nej	<p>Trafikverket anser inte att uppmätta hastigheter motiverar genomförande av åtgärden.</p> <p>Åtgärden kan dock, om annan part önskar, genomföras i närtid med extern finansiering.</p> <p>Om Dals-Ed vill driva vidare frågan med att anlägga en timglashållplats behöver denna åtgärd prioriteras av Västtrafik.</p> <p>Se Bilaga 12.</p>
Från juni 2023 kommer Västtrafik att gå över till närtrafik i området. I samband med detta kommer Västtrafik plockar ned alla hållplatsskyltar, då det inte längre kommer köras linjetrafik i området.										

Badplatsen

Å26	Flytt av den kommunala badplatsen till närmare centrum	X	Bristande tillgänglighet/ trafiksäkerhet/ trygghet för oskyddade trafikanter. Ologisk placering av badplats i förhållande till centrum.	X	X	X	X	X	Nej	Inte upp till Trafikverket att verkställa.
Å27	Standardhöjning på anslutning; vilplan	X	Siktproblem. Bristande trafiksäkerhet/ otrygghet.	X	X	X	X	X	Nej	Svårt att få till tekniskt. En lång sträcka av anslutnings-vägen skulle behöva höjas upp för att komma i rätt nivå.
Å28	Se över väghållarskap för anslutningen	1	Oklarhet kring vem som ska sköta drift och underhåll.	1	Medel	X	Pågående	Dals-Eds kommun	Ja	Frågan har lösts under arbetet med ÅVS:en. "Kommunen arrenderar badplats och tar på sig ansvar underhåll av korsen på södra sidan av vägen mot badplatsen".
Å29	Förbättra skyltning till badplats	2	Bristande orienterbarhet.	1	Låg	A	Omgående	Dals-Eds kommun	Ja	Dals-Eds kommun bör skicka in ansökan till Trafikverket ang. skyltning.

Kollektivtrafik

Å30	<p>Standardhöjning av hållplatser längs sträckan</p> <p>Åtgärd; Asfalterad, upphöjd yta med kantsten. Genomför på fyra hållplatser med två lägen vardera.</p>	X	Bristande tillgänglighet/trafiksäkerhet/trygghet för oskyddade trafikanter.	X	X	X	X	X	Nej	<p>Åtgärden kan, om annan part önskar, genomföras i närtid med extern finansiering.</p> <p>Om Dals-Ed vill driva vidare frågan med att anlägga en timglashållplats behöver denna åtgärd prioriteras av Västtrafik.</p>
	<p>Från juni 2023 kommer Västtrafik att gå över till närtrafik i området. I samband med detta kommer Västtrafik plockar ned alla hållplatsskyltar, då det inte längre kommer köras linjetrafik.</p> <p>Kommunen skriver; "Ingen linjetrafik mer än närtrafik fr.o.m. juni 2023 innebär att det blir upp till skolskjutsansvarig att säkerställa hållplatser för skolskjuts."</p>									
Å31	<p>Flyttbara hållplatser</p>	X	Bristande tillgänglighet/trafiksäkerhet/trygghet för oskyddade trafikanter.	X	X	X	X	X	Nej	<p>Åtgärden kan, om annan part önskar, genomföras i närtid med extern finansiering.</p> <p>Dock krävs samråd med Trafikverket ifall kommunen vill gå vidare med åtgärden.</p> <p>Svårt att säkerställa bra drift och underhåll av dem.</p>
	<p>VGU: Längs vägar på landsbygd kan flyttbara plattformar användas vid såväl befintliga som nya hållplatser där behovet är tidsbegränsat.</p> <p>Kommunen skriver; "Ingen linjetrafik mer än närtrafik fr.o.m. juni 2023 innebär att det blir upp till skolskjutsansvarig att säkerställa hållplatser för skolskjuts."</p>									

Rekommendera åtgärder att jobba vidare med - nettolista

Åtgärder inom sammanhängande bebyggelse
<p>Å13; Gång- och cykelväg mellan centrum och badplatsen</p> <p>Å18; Vägmålning väjningsplikt</p> <p>Å19; Se över väghållaransvaret för väg 2209</p> <p>Å22; Översyn hastighet</p> <p>Å23; Parkeringsyta söder om vägen vid affären</p> <p>Å24; Räcke utmed det gula lägenhetshuset norr om affären</p> <p>Å29; Förbättra skyltning till badplats</p>
Åtgärder utanför sammanhängande bebyggelse
<p>Å1; Siktröjning utmed hela sträckan</p> <p>Å4; Breddning av väg mot norska gränsen; kantförstärkning av väg 2206, sista sträckan mot norska gränsen (ca 400 m)</p> <p>Å5; Breddning av väg förbi Nössjö; siktsprängning (ca 180 m)</p> <p>Å6; Breddning av väg 2206 enligt tidigare utredning; Vid badplatsen (PM; E+D - 35/560-35/670) Öster om Nolby (PM; I - 36/497-37/170) Strax väster om Nolby (PM; K - 37/260-37/500)</p> <p>Å7; Nya vägräcken/skyddsräcken enligt tidigare utredning; ; Väster om korsning väg 2206/2183 (PM: Q - 36/513-36/858) Väster om väg 2209 (PM: P - 36/328-36/368) Vid badplatsen (PM: O - 35/600-35/783) Vid anslutning enskildväg mot Sparsnäs (PM: N - 35/378-35/553)</p>

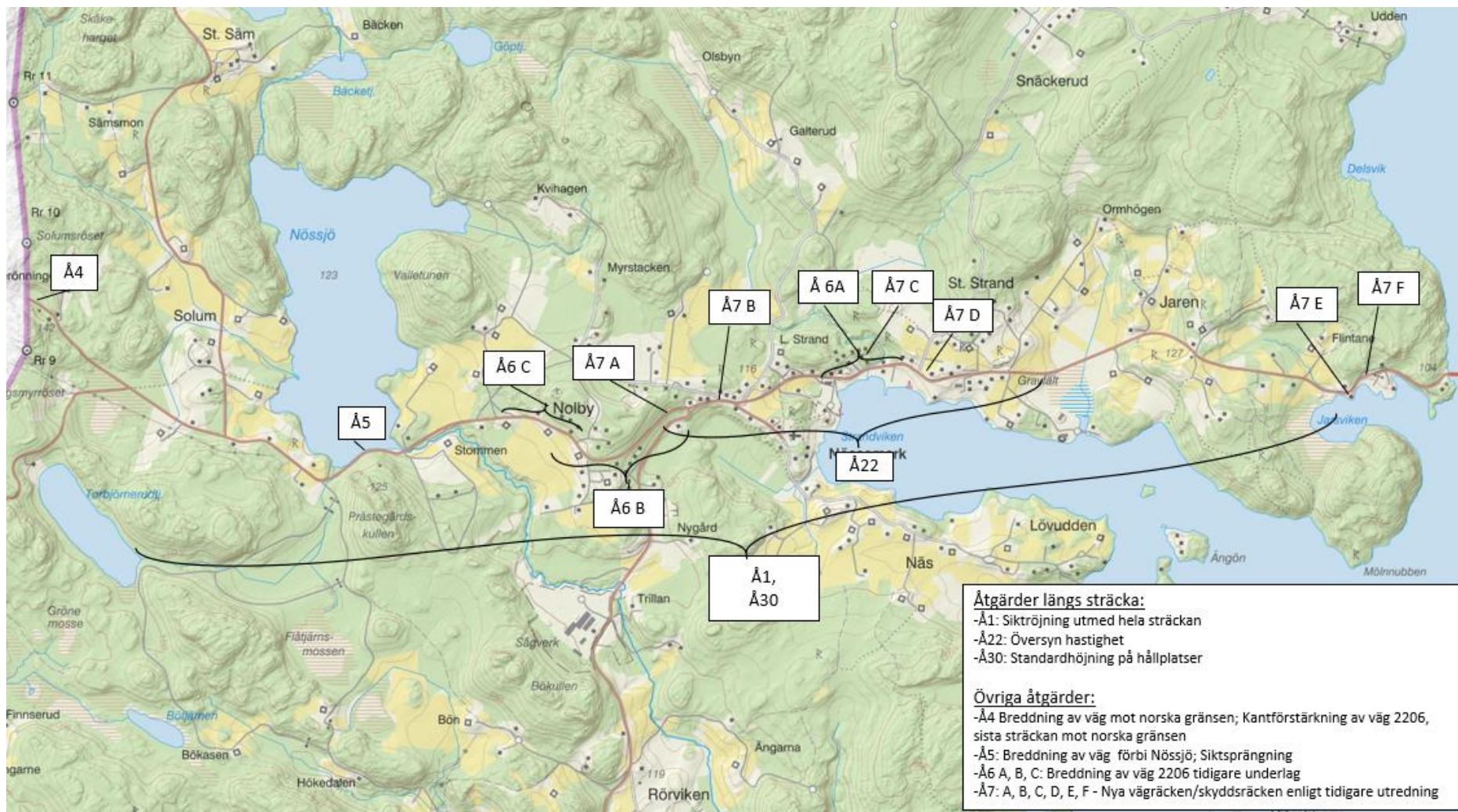
Vid Jarsviken (PM: M - 33/503-33/538)

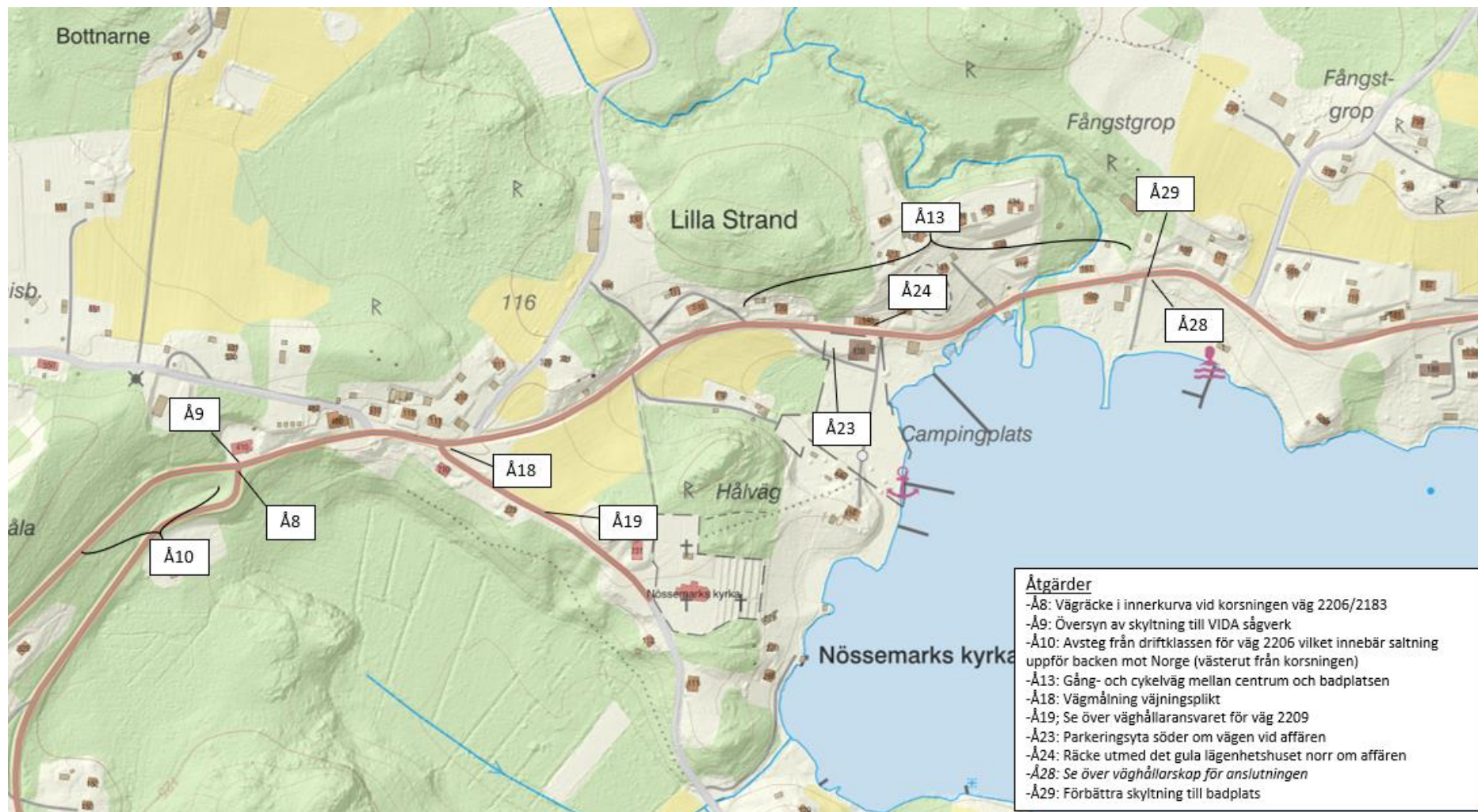
Norr om Jarsviken (PM: L - 33/378-33/468)

Å8; Vägräcke i innerkurva vid korsningen väg 2206/2183

Å9; Översyn av skyltning till VIDA sågverk

Å10; Avsteg från driftklassen för väg 2206, vilket innebär saltning uppför backen mot Norge (västerut från korsningen)





Effektbedömning

Lösning / Paket	Samhällsekonomi	Fördelning	Transportpolitisk	Gå vidare	Kommentar
A; Åtgärder inom sammanhängande bebyggelse	<p>Nytto-kostnadsbedömning. <u>Beskrivning</u> av största nyttorna/effekterna (+/-) samt bedömning av hur de förhåller sig till kostnaden.</p> <p><u>Positiva effekter:</u> Ökad trafiksäkerhet, framkomlighet, trygghet och tillgänglighet för i oskyddade trafikanter.</p> <p><u>Negativa effekter</u> Något minskad framkomlighet för motorfordon.</p> <p>Intrång på privat mark.</p> <p><u>Kostnadsbedömning</u> Nyttorna/effekterna bedöms motsvara kostnaderna för åtgärderna.</p>	<p>Hur fördelar sig nyttorna på olika grupper i samhället? Ta upp de fördelningar där stora skillnader kan uppstå.</p> <p>Lösningar gynnar i första hand oskyddade trafikanterna.</p> <p>Särskilt barn och unga bör ha nytta av åtgärden då de skapa bättre orienterbarhet och överblickbarhet.</p>	<p>Ta upp de mest betydande bidragen (+/-) till uppfyllande av de transportpolitiska målen (huvudmål, funktionsmål, hänsynsmålen).</p> <p><u>Hänsynsmål:</u> Förbättrad trafiksäkerhet och trygghet för oskyddade trafikanter. Förbättrad möjlighet att gå och cykla (ökad folkhälsa).</p> <p><u>Funktionsmål:</u> Förbättrad funktion, framkomlighet och tillgänglighet för oskyddade trafikanter.</p>	<p>Ja/Nej</p> <p>Ja</p>	<p>Allmän kommentar samt motiv till bortsortering om Nej</p>

<p>B; Åtgärder utanför sammanhängande bebyggelse</p>	<p><u>Positiva effekter:</u> Ökad trafiksäkerhet och framkomlighet för motorfordonstrafiken.</p> <p><u>Negativa effekter</u> Risk för högre hastigheter längs sträckan, då standarden höjs.</p> <p>Viss mindre lokal påverkan på kringliggande miljö om salt används i stället för sand vid halkbekämpning.</p> <p><u>Kostnadsbedömning</u> Nyttorna/effekterna bedöms motsvara kostnaderna för åtgärderna.</p>	<p>Lösningar gynnar i första hand den tunga trafiken.</p> <p>Allt typ av motortrafik gynnas av åtgärderna.</p>	<p><u>Hänsynsmål:</u> Förbättrad trafiksäkerhet.</p> <p><u>Funktionsmål:</u> Förbättrad funktion, tillgänglighet och framkomlighet för fordonstrafik.</p>	<p>Ja</p>	
---	---	--	---	-----------	--

[Forma inriktning och rekommendera åtgärder]

Rekommenderade åtgärder och fortsatt inriktning

Nr	Åtgärd	Steg enligt fyrstegs-principen	Effekt	Kostnad (mnkr)	Finans	Ansvar	Tidplan
Åtgärder inom sammanhängande bebyggelse							
Å13	Gång- och cykelväg mellan centrum och badplatsen	4	Ökad tillgänglighet/ trafiksäkerhet/ trygghet för oskyddade trafikanter.	5 - 25	Dals-Eds kommun Regional plan, statlig medfinans	Dals-Eds kommun (att söka) TrV Åtgärds-planerare	2024-2026
Å18	Vägmålning väjningsplikt	2	Ökad trafiksäkerhet bil och gods	0 - 0,5	Regional plan	TrV Åtgärds-planerare	Omgående
Å19	Se över väghållar-ansvaret för väg 2209	2	Rätt väghållarskap.	Ej bedömd	-	TrV Utredare Förändringsärenden väg	Omgående
Å22	Översyn hastighet	1	Ökad trafiksäkerhet	0 - 0,5	TrV Trafik-miljö	TrV Trafikmiljö	Omgående

Å23	Parkeringsyta söder om vägen vid affären	2	Ökad trafiksäkerhet för alla trafikslag, främst för oskyddade trafikanter.	1 - 5	Fastighetsägaren	Dals Eds kommun	Omgående
Å24	Räcke utmed det gula lägenhetshuset norr om affären	3	Ökad trafiksäkerhet för samtliga trafikslag, främst för oskyddade trafikanter Medför plats för gångväg eller gång- och cykelväg mellan räcket och byggnaden	0 – 0,5	Regional plan	TrV Åtgärds-planerare	Omgående
Å29	Förbättra skyltning till badplats.	1	Ökad orienterbarhet.	0 – 0,5	Regional Plan	TrV Trafikmiljö Dals-Eds kommun?	Omgående
Åtgärder utanför samman-hängande bebyggelse							
Å1	Siktröjning utmed hela sträckan	1	Förbättrad sikt – ökad trafiksäkerhet för samtliga trafikslag	Ej bedömd	Ordinarie UH-anslag (DRIF)	TrV Underhåll	Omgående
Å4	Breddning av väg mot norska gränsen; kantförstärkning av väg 2206, sista sträckan mot norska gränsen (ca 400 m)	3	Trafiksäkerhet och framkomlighet för bil och gods	0,8	Regional plan	TrV Åtgärds-planerare	2024-2026
Å5	Breddning av väg förbi Nössjö; siktsprängning (ca 180 m)	3	Trafiksäkerhet och framkomlighet för bil och gods	6	Regional plan	TrV Åtgärds-planerare	2024-2026
Å6	Breddning av väg 2206 enligt tidigare utredning;	3	Ökad trafiksäkerhet och framkomlighet för bil och gods	1 - 5	Regional plan	TrV Åtgärds-planerare	2024-2026

	<p>A) Vid badplatsen (PM; E+D - 35/560-35/670)</p> <p>B) Öster om Nolby (PM; I - 36/497-37/170)</p> <p>C) Strax väster om Nolby (PM; K - 37/260-37/500)</p>						
Å7	<p>Nya vägräcken/skyddsräcken enligt tidigare utredning; ;</p> <p>A) Väster om korsning väg 2206/2183 (PM: Q - 36/513-36/858)</p> <p>B) Väster om väg 2209 (PM: P - 36/328-36/368)</p> <p>C) Vid badplatsen (PM: O - 35/600-35/783)</p> <p>D) Vid anslutning enskildväg mot Sparsnäs (PM: N - 35/378-35/553)</p> <p>E) Vid Jarsviken (PM: M - 33/503-33/538)</p> <p>F) Norr om Jarsviken (PM: L - 33/378-33/468)</p>	3	Ökad trafiksäkerhet bil och gods	1 - 5	Regional plan	TrV Åtgärds-planerare	2024-

Å8	Vägräcke i innerkurva vid korsningen väg 2206/2183	3	Ökad trafiksäkerhet bil och gods	0 – 0,5	Regional plan	TrV Åtgärds-planerare	2024-
Å9	Översyn av skyltning till VIDA sågverk	1	Konkurrenskraftig kollektivtrafik, minskad klimatpåverkan	0 – 0,5	Regional Plan	TrV Trafikmiljö	Omgående
Å10	Avsteg från driftklassen för väg 2206, vilket innebär saltning uppför backen mot Norge (västerut från korsningen)	2	Konkurrenskraftig kollektivtrafik, minskad klimatpåverkan	Ej bedömd	Ordinarie UH-anslag (DRIF)	TrV Underhåll	Omgående

Arbetsprocessen

Arbetet med studien inleddes med ett internt startmöte på Trafikverket. Efter det att konsult upphandlats, i detta fall COWI, påbörjades arbetet med att samla in underlag för att bättre förstå situationen och kunna beskriva förutsättningarna. Bland annat har NVBD, kommunal dokument och liknande nyttjats.

2021-09-29, genomförde konsulten ett platsbesök samt träffade representanter från de boende på plats i Nössemark. I samband med arbete kopplat till förutsättningar togs även förslag till mål fram för studien och för åtgärderna.

Vid den digitala workshopen, 2021-10-18, diskuterades brister och åtgärdsgenereringen påbörjades. Därefter fortsatte åtgärdsgenereringen i samverkan mellan Trafikverket och konsult. Åtgärderna bearbetades (vissa förslag skissades översiktligt upp), beskrevs och effektbedömdes.

Trafikverket hade under början av februari dialog med Dals-Eds kommun syfte att stämma av föreslagna mål för studien och åtgärderna samt för att förankra förslag till åtgärder. Efter dialogen med kommunen, samt efter input från VIDA, prioriterades åtgärderna för att så god måluppfyllnad som möjligt skulle uppnås. En påsynsversion skickades ut till de som deltagit i arbetet. Dessa uppmanades skicka in kompletteringar och önskemål om eventuella justeringar, vilket hörsammades.

Efter detta tog en uppdaterad slutversion fram, vilken kvalitetsgranskades av Trafikverket, innan studien avslutades.

Bilagor

Se ”*Bilagor (ÅVS väg 2206 Jaren-Norgegräns)*”

Kvalitetsgranskning

Genomförd:	Ja <input checked="" type="checkbox"/> Nej <input type="checkbox"/> Datum: 2022-03-21
Utförd av:	Pehr-Ola Pahlén, 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, 405 33 Göteborg. Besöksadress: Vikingsgatan 2-4 .
Telefon: 0771-921 921. Texttelefon: 010-123 99 97.

www.trafikverket.se