

Åtgärdsvalsstudie

Väg 26 Halmstad – Kristinehamn

Diarienummer: TRV 2016/46817



Dokumenttitel: Åtgärdsvalsstudie, väg 26 Halmstad - Kristinehamn

Författare: Ann-Charlotte Eriksson, Alice Dahlstrand, Per Schillander, Trafikverket Region Väst

Organisation: Trafikverket Region Väst, PLväu

Datum - start: 2014-05-05

Datum - avslut: 2017-04-25

Ärendenummer: TRV 2016/46817

Publikationsnummer: 2019:175

ISBN: 978-91-7725-525-3

Fastställt av: Jörgen Ryding, PLväu

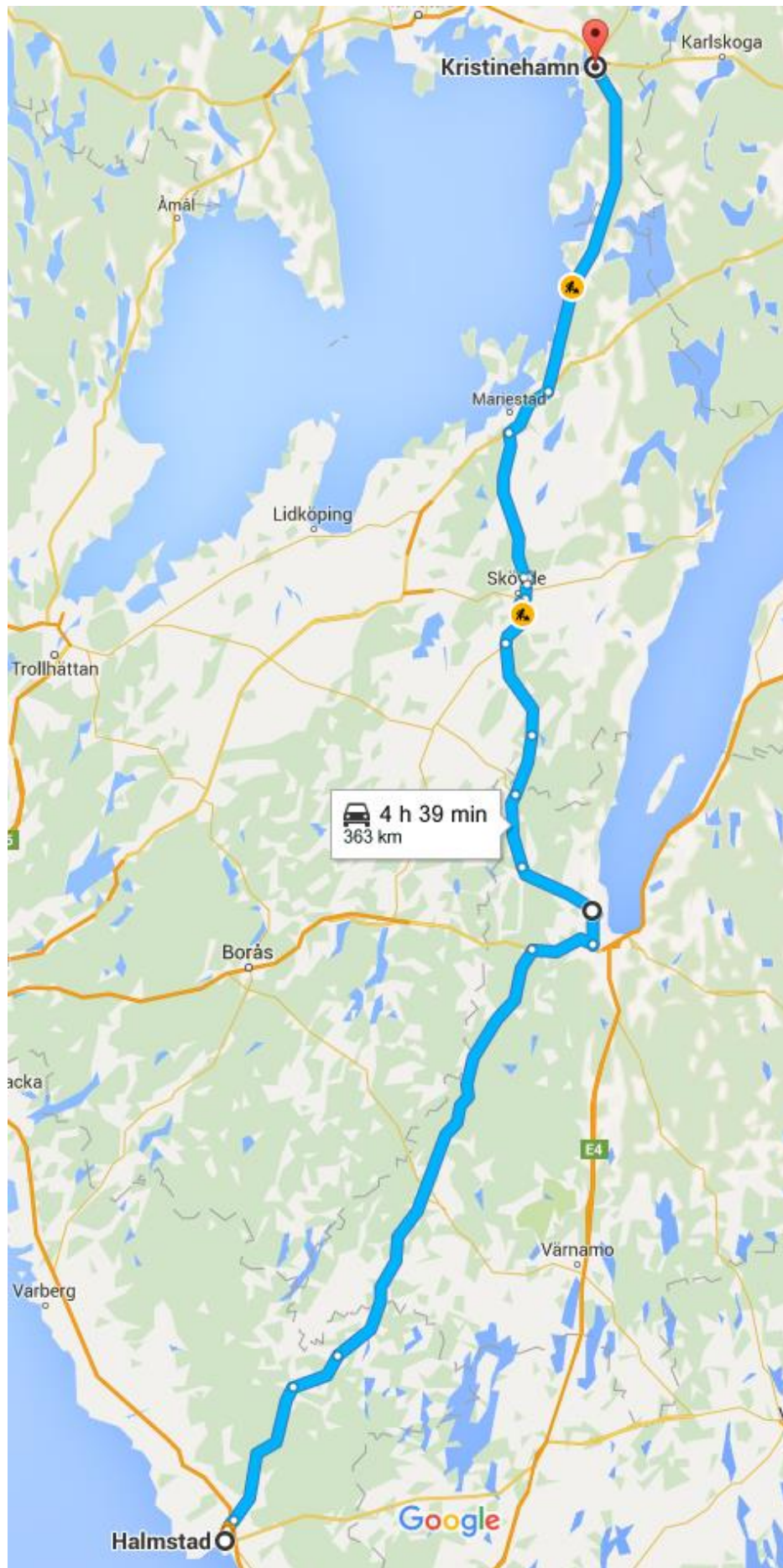
Kontaktperson: Per Schillander, Trafikverket Region Väst, PLväu

Trafikverket

Postadress: Kruthusgatan 17, 405 33 Göteborg

E-post: trafikverket@trafikverket.se

Telefon: 0771-921 921



Förord

Åtgärdsvalsstudier är sedan några år ett etablerat arbetssätt för att finna effektiva lösningar på identifierade problem. Studier kan drivas för små och lokala problem likväl som för stora, komplexa och strategiska utvecklingsfrågor. I detta fall omfattas en över 360 km lång vägsträcka med skiftande funktion.

Denna studie har av olika skäl pågått i över två år och har under tiden hunnit bearbetas, kompletteras och anpassas till aktuella förutsättningar. Det finns ändå en risk för att vissa uppgifter är inaktuella. Studien har förankrats i en lång rad organisationer. Förhoppningsvis ska studien vara ett användbart underlag i många år. Studien rekommenderar en rad åtgärder, som respektive organisation kan fatta beslut om enligt gängse rutiner.

Innehållsförteckning

1. SAMMANFATTNING.....	7
2. BAKGRUND	8
2.1. Allmän beskrivning.....	8
2.2. Problembild och aktualitet	9
2.3. Sammanförande av flera brister och underlag	9
2.4. Syfte och mål	10
2.5. Avgränsningar.....	10
2.6. Kostnadsramar för genomförande av åtgärder	10
2.7. Intressenter	10
3. ARBETSMETODIK.....	11
3.1. Åtgärdsvalsstudie	11
3.2. Fyrstegsprincipen	12
4. NULÄGESBESKRIVNING.....	13
4.1. Allmän beskrivning.....	13
4.2. Trafikflöde	13
4.3. Samhällsutveckling	14
4.4. Trafiksäkerhet	15
4.5. Barriäreffekter	15
4.6. Miljöpåverkan.....	17
4.7. Pendling och resmönster	17
4.8. Arbetspendling med kollektivtrafik	18
4.9. Kollektivtrafik järnväg.....	18
4.10. Kollektivtrafik buss	19
4.11. Cykel.....	20
4.12. Näringslivets transporter.....	22
4.13. Tidigare och anknytande planering	23
5. FUNKTIONER OCH BETYDANDE BRISTER.....	24
5.1. Funktioner och trafikslagsövergripande förhållanden.....	24
5.2. Betydande brister.....	24

5.3.	Funktionellt prioriterat vägnät	24
6.	SAMLAD PROBLEMBILD	27
7.	MÅL	28
7.1.	Koppling till transportpolitiska mål	28
7.2.	Viktiga regionala mål i sammanhanget	30
8.	ALTERNATIVA LÖSNINGAR	31
8.1.	Tänkbara åtgärdstyper	31
8.2.	Studerade åtgärder	31
8.3.	Åtgärds paket och samhällsekonomiska effekter	38
8.4.	Utvärdering och måluppfyllelse för några alternativa åtgärder	48
8.5.	Bortsorterade åtgärder och paket	50
9.	FÖRSLAG TILL INRIKTNING OCH REKOMMENDERADE ÅTGÄRDER	52
9.1.	Beskrivning av övergripande inriktning	52
9.2.	Rekommenderade åtgärder	53
9.3.	Krav eller rekommendation till planering på projektnivå och senare	53
9.4.	Uppföljning och indikatorer	54
9.5.	Förslag till beslut om fortsatt hantering	54
10.	ARBETSPROCESSEN OCH ORGANISERING AV ARBETET	55
11.	KVALITETSGRANSKNING	57
12.	AVSLUTNING AV STUDIE	57
13.	REFERENSER	58
14.	BILAGOR	59

1. Sammanfattning

Denna åtgärdsvalsstudie omfattar den södra halvan av väg 26 – den 363 km långa sträckan Halmstad-Kristinehamn. Vägen har främst viktiga funktioner i det lokala och regionala perspektivet, men även stor betydelse för näringslivet i ett regionalt och interregionalt perspektiv. Trafikflödena varierar stort, med lokalt mer trafik för arbetspendling – mest påtagligt kring Halmstad, Jönköping och Skövde.

Syftet med studien är att föreslå åtgärder som leder till ökad tillgänglighet, ökad trafiksäkerhet och minskad miljöpåverkan. Framtagna åtgärder ska i första hand vara mindre åtgärder på kort sikt samt presenteras i en form anpassad för åtgärdsbeskrivning och beställning.

Vägen är bara delvis mötesseparerad och har ställvis betydande trafiksäkerhetsbrister. Längs vägen finns flera sträckor där det finns risk för förorening av grundvattnet. Förutsättningar, brister och åtgärder för den del av väg 26 som går i Jönköpings län är beskrivna i andra åtgärdsvalsstudier.

Studien utmynnar i rekommendationer om en lång rad mindre till måttligt stora åtgärder samt en större investering. Merparten av åtgärderna kan och bör genomföras på kort sikt, men blir till stor del föremål för en regional prioritering. För de två större objekten om mötesseparerad väg (Halmstad-Oskarström samt Tidaholm-Borgunda) har en samlad effektbedömning (SEB) tagits fram och alternativa utformningar övervägts. Endast den förra rekommenderas i studien.

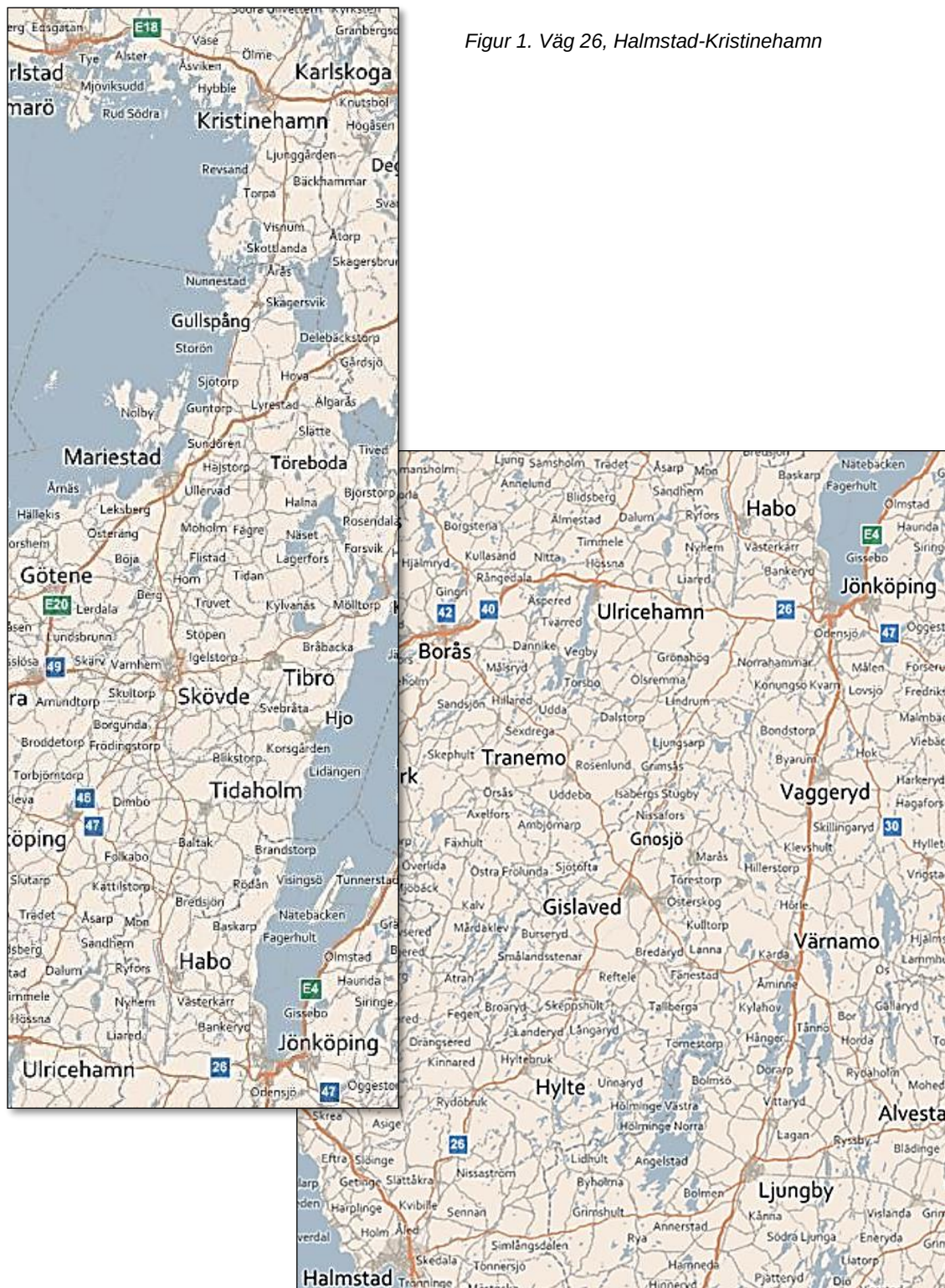
Den samlade bedömningen är att möjligheterna att arbetspendla längs vägen kan förbättras med bättre utbud och service från kollektivtrafiken samt marknadsföring av denna. Vidare kan trafiksäkerheten höjas avsevärt med mötesfri väg, men också förbättras där andra, ofta punktvisa åtgärder genomförs. Miljöbelastningen ökar där hastigheten höjs och minskar längs de sträckor där hastigheten sänks, men i övrigt är förändringarna små. Skyddet för grundvattenförekomster behöver granskas vidare och måste beaktas vid byggande, drift och underhåll.

Arbetet har drivits under drygt två års tid, med en omfattande förankring hos berörda kommuner, näringsliv och andra organisationer för att beskriva brister och möjliga åtgärder.

2. Bakgrund

2.1. Allmän beskrivning

Väg 26 går från Halmstad i söder till Mora i norr. Denna studie ägnas åt den 363 km långa sträckan Halmstad-Kristinehamn, där vägen passerar eller går igenom ett tiotal städer och tätorter: Hyltebruk, Smålandsstenar, Gislaved, Isaberg, Jönköping, Mullsjö, Tidaholm, Skövde, Mariestad, Gullspång och Kristinehamn.



Figur 1. Väg 26, Halmstad-Kristinehamn

Vägen har viktiga funktioner i det lokala och regionala perspektivet, men bara till mindre del i hela sin sträckning. Trafikbelastningen speglar detta, med lokalt tät trafik för arbetspendling – mest påtagligt kring Halmstad, Skövde och Jönköping. Brister och åtgärder för den del av väg 26 som går i Jönköpings län är beskrivna i andra åtgärdsvalsstudier.

2.2. Problembild och aktualitet

I nationell plan för infrastrukturen 2014-2025 pekas nationellt viktiga stråk ut. Väg 26 ingår i ett nationellt stråk, Jönköping-Skövde-Värmland, och ett annat nationellt stråk, Halmstad-Jönköping/Nässjö (-Stockholm). Flera brister som kräver åtgärdsvalsstudie har identifierats:

- Bristande trafiksäkerhet, särskilt där mittseparering och ATK saknas
- Ställvis låg kapacitet och tillgänglighet för gods- och persontrafik

Dessutom har följande brister identifierats och bör ingå i åtgärdsvalsstudien:

- Påverkan på landskap och stadsmiljö samt barriäreffekter för människor, djur och växter
- Oskyddade vattentäkter längs väg 26
- Buller och vibrationer från väg och järnväg i tätorterna

Följande åtgärder är beslutade och genomförs inom gällande planperiod, 2014-2025:

- Korsningsåtgärd på väg 26 vid Otterbäcken
- Upprustning och skyltning för cykeltrafik längs väg 26, Hasslerör-Sjötorp
- Sidoområdesåtgärder Halmstad-Hylte

2.3. Sammanförande av flera brister och underlag

Liksom alla större vägar har väg 26 säkerhetsklassats, de flesta under 2015. Generellt klassas vägen utifrån dess utformning och tillåtna hastighet. Säkerhetsklassningen av vägnätet är ett av flera underlag för fortsatt planering. En hastighetsöversyn har genomförts inom ramen för det befintliga hastighetssystemet, med hänsyn till trafiksäkerhet, miljö och tillgänglighet. Huvudsyftet har varit att skapa en enhetlighet och anpassa hastigheterna till vägarnas utformning. Den anpassning som berör väg 26 mest är att vägar med mötande trafik inte ska ha mer än 80 km/t. Vissa sträckor kommer därför att sänkas till 80 km/t. Funktionellt prioriterat vägnät (FPV) har pekats ut för godstransporter, långväga personresor, dagliga personresor och kollektivtrafik. FPV beskrivs vidare i avsnitt 5.

2.4. Syfte och mål

Utgångspunkt för åtgärdsvalsstudien är trafikslagsövergripande lösningar utifrån fyrstegsprincipen. Syftena med denna studie är att föreslå åtgärder som leder till

- Ökad tillgänglighet
- Ökad trafiksäkerhet
- Minskad miljöpåverkan

Framtagna åtgärder ska i första hand vara mindre åtgärder på kort sikt samt presenteras i en form avpassad för åtgärdsbeskrivning och beställning. I rapporten används dessa tidshorisonter:

- Kort sikt – fram till 2025 (inom gällande planer)
- Lång sikt – efter 2025 (inom kommande planer)

2.5. Avgränsningar

Avgränsning för studien är nationell väg 26 Halmstad-Kristinehamn. Resterande delen av väg 26, norr om Kristinehamn, är regional väg till Mora och ingår inte i studien. Långväga persontransporter har studerats ur ett turistperspektiv. Förutsättningar, brister och åtgärder för den del av väg 26 som går i Jönköpings län är delvis beskrivna i andra åtgärdsvalsstudier. Väg 26 genom Jönköpings län har därför bara behandlats översiktligt. Merparten av studien är, av praktiska skäl, uppdelad på Halland, Skaraborg och Värmland. Frågor om korsande stråks påverkan/betydelse har ställts, men eftersom uppdraget varit att huvudsakligen ta fram mindre åtgärder har detta inte utvecklats mer.

2.6. Kostnadsramar för genomförande av åtgärder

Framtagna åtgärder ska i första hand vara mindre åtgärder, under 50 miljoner kronor, som kan genomföras på kort sikt. Det är inte troligt att vi inom gällande plan kan se något större namngivet objekt, åtminstone inte på någon längre sträcka.

2.7. Intressenter

Berörda intressenter är Region Värmland, Västra Götalandsregionen, Region Halland, Skaraborgs kommunalförbund, Region Jönköping, Västtrafik, Värmlandstrafik, Hallandstrafiken, näringslivsorganisationer, länsstyrelserna, kommunerna, blåljusmyndigheterna samt hamnarna i Halmstad, Varberg, Otterbäcken och Kristinehamn. Intressenterna kan ha nytta av resultatet av åtgärdsvalsstudien på flera sätt. De faktauppgifter som sammanställts ökar kunskapen om hur förutsättningarna är för arbets-, studie- och fritidsresor samt näringslivets transporter. Kunskapen kan användas som underlag inför framtida revideringar av nationell plan för infrastruktur, för regionernas och kommunernas kollektivtrafikplanering, översiktsplanearbete och inom övrig samhällsplanering. Ytterligare värden som åtgärdsvalsstudien har är dels den samsyn om mål, behov, brister och förslag till åtgärder som tas fram under processen, dels den dialog som initieras genom metodiken i studien.

3. Arbetsmetodik

3.1. Åtgärdsvalsstudie

Studien genomfördes enligt metodiken i "Handledning för åtgärdsval enligt fyrstegsprincipen" som finns tillgänglig på Trafikverkets hemsida:

<http://www.trafikverket.se/Foretag/Planera-och-utreda/Planerings--och-analysmetoder/Atgardsval/>

Enligt denna metodik delas arbetet in i fyra faser: *initiera, förstå situationen, pröva tänkbara lösningar* samt slutligen *forma inriktning och rekommendera åtgärder*. Processen som leder fram till åtgärdsval ska inkludera informationsutbyte med allmänheten, intresseorganisationer och berörda parter.



Den *första fasen* handlar om att initiera och starta projektet. *Andra fasen* handlar om att förstå situationen genom att identifiera mål och behov. De nationella och regionala målen och visionerna för stråkets utveckling beskrivs. Nuvarande funktion identifieras för stråket och framtida transportbehov analyseras. I nästa steg identifieras och analyseras de funktioner som krävs för att nå fram till målen och möta dagens och framtidens transportefterfrågan. Ovanstående sker genom att involvera intresserade aktörer från olika områden i samhället.

Identifierade funktioner kräver ofta åtgärder som stöd för att funktionerna ska kunna upprättas och/eller upprätthållas. I den *tredje fasen* prövas och analyseras tänkbara åtgärder/åtgärds kombinationer utifrån fyrstegsprincipen, för att uppnå en eller flera specifika funktioner i transportsystemet. En samlad effektbedömning av identifierade åtgärds kombinationer och utvecklingsmöjligheter genomförs.

I den *fjärde fasen* beskrivs vilka åtgärds kombinationer som rekommenderas att arbeta vidare med och hur det fortsatta arbetet ska bedrivas. I denna fas är det viktigt att säkra vidare hantering av rekommenderade åtgärder som faller inom ramen för gällande infrastrukturplaner. Detsamma gäller de åtgärder i fyrstegsprincipens två första steg, som ansvarsmässigt ej kan ingå i dessa planer, utan faller inom ramen för andra beslutsprocesser, där också andra aktörer än de som beslutar om infrastrukturplaner ansvarar.

3.2. Fyrstegsprincipen

- Steg 1 – Tänk om. Åtgärder som kan påverka behov av transporter och val av transportsätt
- Steg 2 – Optimera. Åtgärder som effektiviserar nyttjandet av befintlig infrastruktur och fordon
- Steg 3 – Bygg om. Begränsade ombyggnadsåtgärder
- Steg 4 – Bygg nytt. Nyinvesteringar och större ombyggnadsåtgärder

Fyrstegsprincipen är ett förhållningssätt om god hushållning som beskriver hur ett transportsystem kan analyseras och utformas för att möta efterfrågan med minsta möjliga omvärldspåverkan och resursförbrukning. Det är i synnerhet i idéskedet, där många alternativa utvecklingsvägar fortfarande är möjliga, och där vi ännu inte har gått in i den formella planeringsprocessen, som vi har den största möjligheten att utnyttja fyrstegsprincipens fulla potential.

Principen bygger på ett trafikslagsövergripande synsätt för att lösa identifierade problem och brister. Åtgärder i olika steg analyseras och övervägs, inte minst åtgärder som möjliggör att befintlig transportinfrastruktur används på ett effektivare sätt. I slutändan landar man ofta i en åtgärds kombination med åtgärder från flera olika steg. Åtgärder i olika steg är ofta möjliga att genomföra inom olika tidshorisonter. Därför kan en åtgärds generering enligt fyrstegsprincipen, även om den finner en omfattande investering som nödvändig, bidra till att hitta lämpliga åtgärder som på kort eller medellång sikt förstärker eller förbättrar en transportfunktion i väntan på mer omfattande, framtida investeringar.

Fyrstegsprincipen tydliggör även betydelsen av samhällsplaneringen som aktivt verktyg när det gäller skapandet av transportbehov och därigenom vikten av samordning mellan samhälls- och infrastrukturplaneringen i den löpande planeringen.

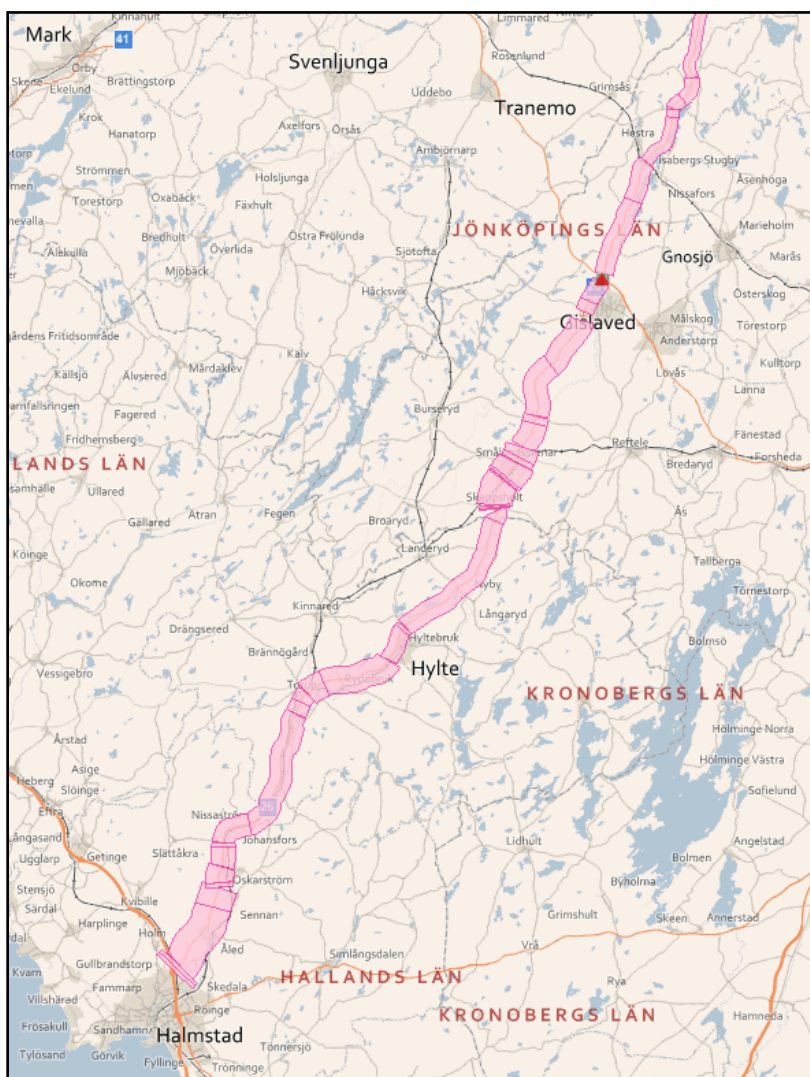
4. Nulägesbeskrivning

4.1. Allmän beskrivning

Väg 26 sträcker sig genom flera landskap och naturtyper, från Halmstad i söder till (i denna studie) Kristinehamn i norr. Vägen är av betydelse för godstransporter och lokalt för arbetspendling, men har inte påfallande stora trafikmängder. Inga kända utvecklingsplaner väntas förändra den bilden.

4.2. Trafikflöde

Följande kartor visar trafikflödet på sträckan, angivet som årsmedeldygnstrafik, ÅDT. Som framgår av kartorna varierar trafikflödet kraftigt. Trafikflödena är högre i närheten av städer (Halmstad 10000, Jönköping och Skövde 16000, Mariestad och Kristinehamn 7000 fordon) och betydligt lägre på mellanliggande sträckor (3-4000 fordon).



Figur 2. Trafikflöde (ÅDT)
Halmstad/E6-Hestra.



Figur 3. Trafikflöde (ÅDT) Hestra-Skövde, respektive Skövde-Kristinehamn.

4.3. Samhällsutveckling

De större städerna Halmstad, Jönköping och Skövde har alla växande arbetsmarknader och attraherar arbetskraft från omlandet. En växande arbetsmarknad innebär som regel en ökande pendeltrafik. Kristinehamn och Karlstad har en liknande utveckling, om än med en mindre påverkan på trafiken på väg 26. I övrigt förväntas påverkan från samhällsutvecklingen bli marginell.

4.4. Trafiksäkerhet

Väg 26 har huvudsakligen en utformning som stämmer överens med trafikmängder och hastighet, men i den genomförda säkerhetsklassificeringen (2015) bedöms merparten av vägen som "röd", dvs ej godkänd standard. Detta beror till stor del på att kraven är mycket högt satta för att en väg ska bli klassad som godkänd.

Trafiksäkerheten brister generellt där mötande trafik inte är separerad och håller hög hastighet samt i ett stort antal korsningar och andra konfliktpunkter. Flera sträckor är utrustade med automatisk trafiksäkerhetskamera, ATK, se figur 4.

Olycksrapporteringen i Strada (2004-2013) visar att vägen är drabbad av olyckor i en utsträckning och fördelning som ungefär motsvarar trafikflödet och vägens standard. Omkring 45 personer har omkommit under den angivna perioden. Andelen dödsolyckor med lastbil inblandad är högt, medan antalet dödsolyckor med vilt är lågt. Antalet döda har minskat de senaste åren, trots en ökad trafik.

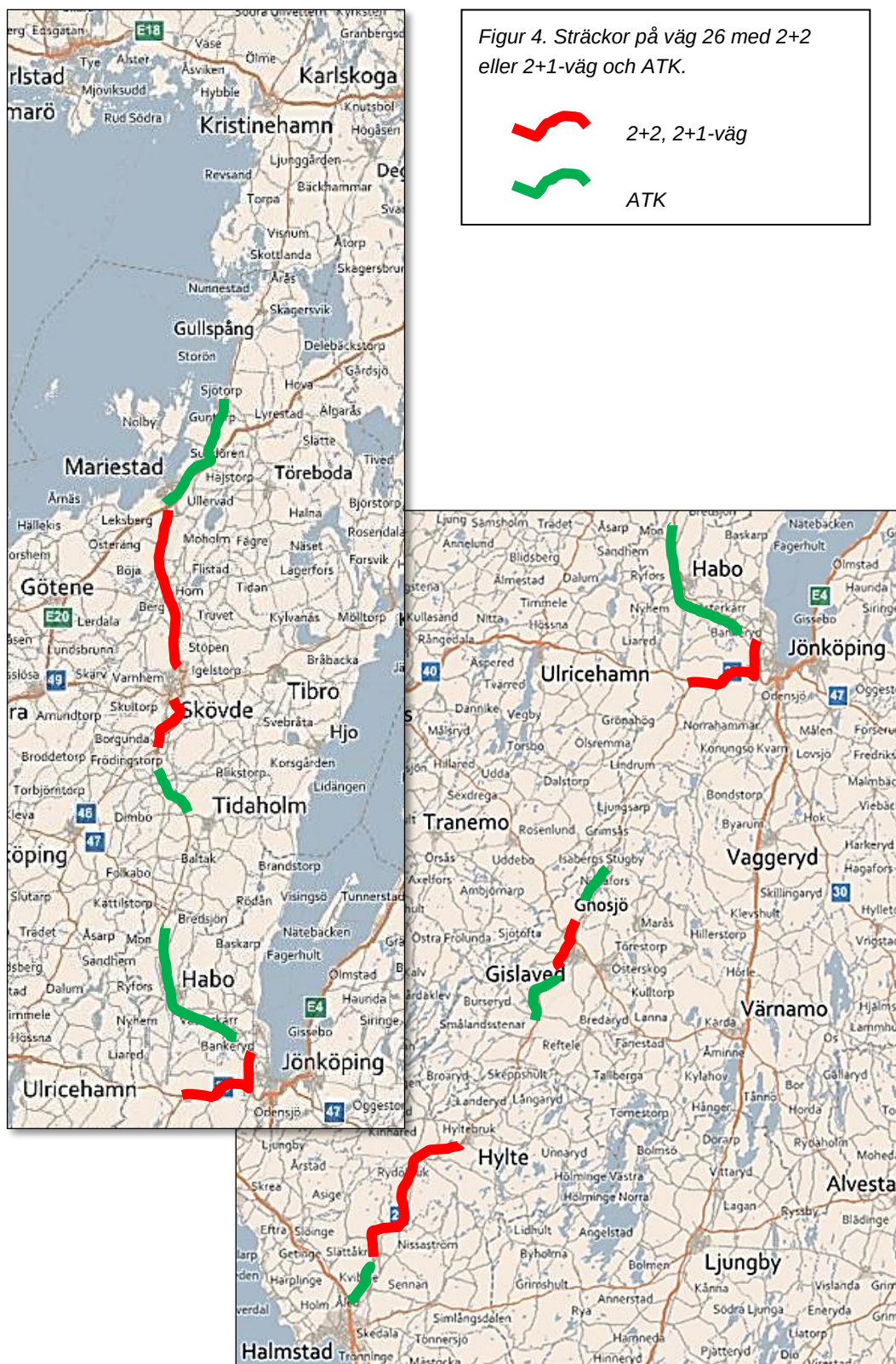
Väg 26 utgör ibland en barriär i de tätorter den passerar. Exempelvis finns skolor och boende på olika sidor av väg 26 i Oskarström, Skövde och Gullspång, där möjligheterna till säkra passager varierar.

Barriäreffekten för vilt är påtaglig för hela sträckan, undantaget mellan Gnosjö och anslutningen till väg 40, väster om Jönköping. Viltolyckor sker längs i stort sett hela sträckan, men vägen är dock inte värre drabbad än andra motsvarande vägar.

4.5. Barriäreffekter

Översikten av målpunkter har visat på behov av vidare studier på några mindre orter, där väg 26 riskerar att vara en barriär för människor:

- Oskarström, främst norra delen: Skolor finns på ena sidan vägen medan boende finns på båda, samtidigt som det finns få möjligheter att passera vägen. På sträckan inom orten finns två övergångsställen och en planskild passage under väg 26.
- Skövde, norra delen: flera skolor och gymnasier ligger på båda sidor vägen. Planskilda passager finns under vägen.
- Gullspång: En skola finns på östra sidan liksom största delen av samhället. På västra sidan bor dock också många, utspritt. Här finns inga passager för gång- och cykeltrafik tvärs väg 26.



4.6. Miljöpåverkan

Vägens största miljöpåverkan härrör från de fordon som trafikerar vägen. Luftföroreningar, ljus, buller och vibrationer påverkar till stor del vägens närområde. Vägtrafikens klimatpåverkan har däremot inga sådana begränsningar. Det finns önskemål om bulleråtgärder i bland annat tätorterna Halmstad, Skövde och Kristinehamn.

Längs en stor del av vägen finns yt- och grundvatten. På flera ställen finns grundvattenförekomster med hög eller mycket hög risk för förorening, främst vid Halmstad, Oskarström, Skeppshult, Skövde, Timmersdala och Nybble. Risken för att en vattentäkt ska förorenas minskar om trafiksäkerheten på vägen är hög, vilket gör att det går att vidta åtgärder för trafikanterna på vägen och samtidigt minska risken för en förorenad vattenförekomst.

Väg 26 går genom flera olika typer av landskap med storskaligt sprickdalslandskap, åslandskap, backlandskap, mosaiklandskap och det storskaligt böljande landskapet i södra Tiveden samt slättlandskapet i Tibro-Tidaholm-Falbygden. De senare är känsliga för infrastruktur som ger barriäreffekter och habitatförlust för arter som är beroende av odlingslandskapet. Vägens barriäreffekter för storvilt förstärks av viltstängsel, som förekommer längs en stor del av vägen.

Kulturmiljöer med människans avtryck varierar längs väg 26, där textilhantverk utvecklats genom jordbrukets inriktning mot boskapsskötsel, och där odlingsförutsättningarna varit gynnsamma för en industriell livsmedelsproduktion. Några exempel på avtryck i dagens landskap är kvarnar och lämningar efter kvarndriften i vattendragen, mejerier, slakterier, foderfabriker, livsmedelsindustrier, jordbruk och vindkraftverk.

4.7. Pendling och resmönster

Vid en jämförelse mellan olika internetbaserade vägvisningsinstrument, såsom hitta.se, Google Maps och eniro.se, föreslås andra alternativ än väg 26 för sträckan Halmstad-Kristinehamn, för de alternativa valen snabbaste och kortaste väg. Vid resa mellan Halmstad och Kristinehamn finns andra vägar med högre kapacitet och bättre säkerhet.

Väg 26 har stor lokal och regional betydelse för den arbetspendling som i huvudsak sker kring de större städerna/orterna. Vintertid är betydelsen stor för de turister som väljer denna väg till de svenska fjällen. Andelen vintertrafikanter längs sträckan ökar därmed med tillkommande vägar och allt längre norrut.

De större städerna, orterna och bygderna har skapat förutsättningarna för dagens övergripande väg- och järnvägssystem samt för arbetspendlingen, som varierar stort längs väg 26. I vissa områden finns det större vägar, järnvägar och tätorter med stor betydelse för pendlingen, men där kollektivtrafiken inte är ett alternativ. Tillgången till bil är därför en förutsättning för arbetspendling på flera delar av väg 26 och även på tider utöver de vanligaste pendlingstiderna. En översiktlig analys av väg 26 visar

att det endast i begränsad utsträckning finns alternativ till att resa med bil, vilket räknas som en brist ur såväl tillgänglighets-, jämställdhets- som klimatsynpunkt.

4.8. Arbetspendling med kollektivtrafik

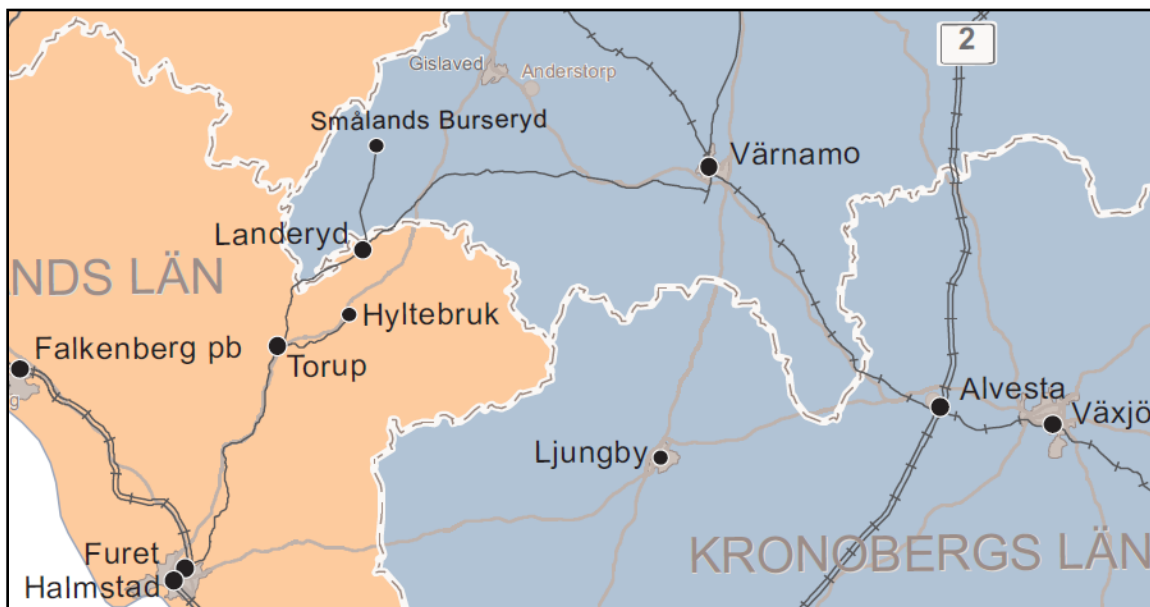
Bilpendling bedöms vara viktig längs stora delar av väg 26, på grund av brist på kollektivtrafik. Förutsättningar för god kollektivtrafik, med åtminstone timmestrafik morgon och eftermiddag, finns i huvudsak kring de större städerna/orterna där också arbetspendling sker idag – vilket också motsvarar det aktuella resbehovet. Generellt är det låg kvalitet på mindre stationer, bytespunkter och hållplatser med avseende på bland annat komfort, trafiksäkerhet, information, trygghet samt tillgänglighet för personer med funktionsnedsättningar.

Förutsättningarna för kollektivtrafik är sämre på sträckorna mellan orterna på väg 26 och restiden överskrider ofta de 45 minuters restid då kollektivtrafikresandet avtar i attraktionskraft. Möjligheterna att upprätthålla en god kollektivtrafik försvåras även av att arbetspendlingen inte alltid sker längs med sammanhängande och övergripande kollektivtrafikstråk, eftersom många av pendlarna har målpunkter på sträckor utanför väg 26.

4.9. Kollektivtrafik järnväg

Trots att studien handlar om väg 26 är förhållandena på den i söder parallella järnvägen viktiga för att förstå sambanden mellan väg och järnväg. Mellan Halmstad och Hyltebruk går järnvägen parallellt med väg 26 och sträckan trafikeras av både buss och tåg, Krösatåget. HNJ-banan (Halmstad-Nässjö/Jönköping) är enkelspårig, delvis kurvig och saknar såväl elektrifiering och fjärrblockering samt har på vissa delar bristande underhåll, vilket begränsar användbarheten för godstrafiken. Ett flertal plankorsningar väg/järnväg saknar bommar eller ljus/ljudsignaler. Från Stora Enso i Hyltebruk till Halmstad/Västkustbanan går mycket godstrafik och på sträckan är det kapacitetsbrist. Med en framtida elektrifiering, höjd standard och ökad hastighet med finns förutsättningarna för att utveckla ett bra stråk för gods- och kollektivtrafik. En elektrifiering anses även vara i linje med ett hållbart transportsystem. Hyltebruk saknar idag pendeltågsförbindelse men järnväg finns och nyttjas för godstrafik.

Region Hallands trafikförsörjningsprogram 2016 beskriver en målbild där HNJ-banan ses som framtida länk mellan Halmstad-området och höghastighetsbanan med anslutning i Nässjö eller Alvesta. I enlighet med Region Hallands Kollektivtrafikstrategi, bör minst 10 turer/dygn eftersträvas på HNJ-banan, men detta kräver en kraftig resandeökning för att kunna motiveras. Slopade uppehåll anses vara en väg att uppnå en förbättrad restid, men att det då krävs utökad busstrafik utöver tågtrafiken. En treårig satsning med ökat turutbud ska genomföras med målsättningen att antalet resenärer ska öka. Testperioden förutsätter att Trafikverket beaktar banans behov av drift, underhåll och reinvesteringar.



Figur 5. HNJ-banan med anslutande banor.

Direkta tågresor saknas mellan Smålandsstenar och Jönköping. Gislaved är sålunda utan möjlighet till tågresor i stråket. Tåg mot Jönköping hänvisas via Värnamo. I Värnamo ansluter Kust till kust-banan. Pendling på järnvägen mellan Värnamo och Jönköping är mer omfattande men på grund av kapacitetsbrist på banan är det svårt att öka trafiken.

Man kan med goda resmöjligheter åka tåg mellan Jönköping, Mullsjö och Skövde, men järnvägen följer inte väg 26. Tidaholm är utan möjlighet till tågresor i stråket, men har bussförbindelse med Falköping och där med tågtrafik i stråket. Järnväg saknas mellan Skövde, Mariestad, Gullspång och Kristinehamn i stråket. I målbild Tåg 2035 för tågtrafiken i Västra Götaland framhålls önskemål om en genomgående tåglinje Karlstad-Skövde-Falköping-Jönköping.

4.10. Kollektivtrafik buss

Sträckan Halmstad-Hyltebruk är utpekad som ett kollektivtrafikstråk av Hallandstrafiken. Busslinjer på väg 26 följer järnvägen och ansluter där till orterna med pendeltåg. Det finns alltså möjlighet att resa kollektivt, men systemet har potential att utvecklas angående standard och turtäthet.

Sträckan Smålandsstenar-Jönköping har busstrafik men med olika linjer och det är inte något stort stråk. Kopplingarna till andra orter är viktigare än kopplingen längs väg 26 och huvudstråket för kollektivtrafik mot Jönköping går via Värnamo.

Idag finns det ingen direktförbindelse med buss på hela sträckan Jönköping-Mullsjö-Tidaholm-Skövde. Däremot finns det tåg mellan Jönköping och Skövde och det finns en busslinje mellan Mullsjö och Tidaholm med fem dubbelturer på vardagar (varav

två är anropsstyrda) och fyra anropsstyrda dubbelturer lördag-söndag. Det finns busstrafik på sträckan Tidaholm-Skövde som erbjuder goda möjligheter till arbetspendling på morgon och eftermiddag och under dagtid erbjuds resmöjligheter varje timme. Dessutom finns det numera busstrafik mellan Tidaholm och Mullsjö med passning till tåg i Mullsjö, för fortsatt resa till Jönköping. Enligt Västtrafiks kollektivtrafikprogram för Skaraborg finns inga planer på att trafikera sträckan Tidaholm-Jönköping. Enligt Västra Götalandsregionen är arbetspendlingen från Tidaholm mot Mullsjö/Jönköping liten, varför det inte finns något större behov av kollektivtrafik i denna relation.

När det gäller sträckan Skövde-Mariestad finns det utöver pendlingsmöjligheterna på morgon och eftermiddag även halvtimmestrafik på dagtid. Sträckan Mariestad-Gullspång är ett utpekad kollektivtrafikstråk mot Karlstad i Västtrafiks kollektivtrafikprogram för Skaraborg. Det innebär att ”Stråken skall vara ett konkurrenskraftigt alternativ till arbetspendling med bil”. Idag finns buss på sträckan med några få turer om dagen och några av dem med byten. Resenärer mot Kristinehamn och Karlstad får byta i Gullspång. Västtrafik pekar på att det finns en viss potential för ökat resande på sträckan.

Värmlandstrafik trafikerar sträckan Gullspång-Kristinehamn med en linje som går direkt med endast en tur på morgonen, i övrigt med flera byten och som tar lång tid. Från Bäckhammar går dock fler turer på morgonen och eftermiddagen med direkttrafik. Tågförbindelse finns också mellan Mariestad och Kristinehamn men går då via Laxå och med en låg turtäthet.

En jämförelse mellan Funktionellt prioriterat vägnät och trafikeringsbolagens planer visar på skillnader på vissa sträckor. En utpekad väg för kollektivtrafik kan finnas där underlag och förutsättningar för kollektivtrafik saknas eller att dessa stråk går på andra vägar. Utpekade framtida stråk för pendling har idag inte ens kollektivtrafik och saknas därmed i Funktionellt prioriterat vägnät. En del områden har som sagts tidigare en större pendling tvärs stråket (exempelvis Borås-Gislaved-Värnamo). Kollektivtrafiken över regiongränsen har Kristinehamns kommun kompletterat med, för att asylboende i Karlslund ska ha en tillgänglighet söderut.

4.11. Cykel

Längs stråkets 363 km finns enligt NVDB ca 7 km cykelväg. Alla befintliga cykelvägar är statliga. Korta sträckor finns cykelväg, exempelvis vid Oskarström, Nissaström, norr om Hyltebruk, Ryd, Hacket-Axamo och Skövde-Stöpen. Genom Torup finns en kort sträcka som inte har cykelbana. Denna sträcka bedöms dock vara så pass kort att sträckan som helhet kan anses ha en genomgående cykelväg. Mellan Skövde och Mariestad finns en äldre parallell väg med möjlighet till gång och cykel samt långsamtgående fordon. Detta kan bli föremål för åtgärd i framtiden. I Regional cykelplan för Värmland pekas på behov av cykelväg längs väg 26 från Agen/Hagaborg till Bäckhammar, ca 11 km. I Regional cykelplan för Halland finns förslag om cykelbana Halmstad-Åled.



Figur 6. Befintliga och önskade cykelbanor längs väg 26 i Kristinehamns kommun. Ur Regional cykelplan för Värmland, 2014.

Åtgärdsvalsstudie för cykel nationellt vägnät (TRV 2014/74892) tar upp några stråk som berör väg 26 och cykelmöjligheter:

- Stråk 6. På sträckan mellan korsning väg 26/E20 (trafikplats Haggården) och korsning väg 26/E20 (vid Hasslerör) föreslås en cykelbana anläggas i orörd terräng. Studien anser det inte lämpligt att anlägga cykelbana på huvudvägen. En europaväg med höga trafikflöden och hastigheter kan inte utifrån ett trafikantperspektiv med avseende trygghet och trafiksäkerhet betraktas vara lämplig för detta ändamål. Eventuellt kan Mariestads kommunala GC-nät

nyttjas på viss sträcka. Detta cykelnät finns inte med i NVBD, så verifikation har inte kunnat göras.

- Längs vissa delar av väg 26 finns nära lokaliserade parallellvägar (väg 639, väg 871 samt kommunal gator). Utifrån ett trafikantperspektiv med både upplevd trygghet och trafiksäkerhet i åtanke, bör möjligheten utredas att nyttja parallellvägnätet för anläggande av cykelväg. Det finns även sträckor där huvudvägen är mötesseparerad, men parallellvägen håller inte den standard eller funktion som önskas.

4.12. Näringslivets transporter

För godstrafiken är väg 26 utpekad som del i ett funktionellt prioriterat vägnät av nationell vikt. Utifrån övriga vägnäts kapacitet och struktur visas att den tunga trafiken på väg 26 i huvudsak är kopplad till verksamheter längs med vägen. Mellan Halmstad och Jönköping är väg 26 en viktig godsförbindelse, speciellt sträckan Halmstad-Gislaved. Fjärrtrafik väljer i hög grad andra vägar med bättre framkomlighet. Faktorer som påverkar vägval för tung trafik är att delar av väg 26 är smal, ej mötesseparerad och har varierande linjeföring samt flera tätortsgenomfarter med låg framkomlighet. Längs hela sträckan är andelen tung trafik hög (mellan 15 och 32 % av total trafik). Andelen tung trafik norr om Mariestad är högre (ca 32 % av total trafik) då antalet fordon där är mindre, samtidigt som det tillkommer tung trafik från E20 och Göteborg.

HNJ-banan trafikeras av godståg och har kopplingar till Kust till kust-banan i Värnamo respektive Södra stambanan i Nässjö. Godstrafiken på banan utgörs framförallt av transporter mellan Hyltebruk och Halmstad och är av särskild betydelse för näringslivet eftersom den förbinder Hyltebruk (Stora Enso) med Västkustbanan.

I åtgärdsvalsstudien har flera intressenter belyst behovet av uppställningsplatser för tung trafik. Behovet handlar i första hand om att ge förutsättningar för chaufförer att efterleva lagen om kör- och vilotider, vilket i sin tur är kopplat till trafiksäkerhet. Detta innebär att det finns ett behov såväl för kortvarig vila (45 min) som för nattvila. Behovet kan även vara kopplat till en problembild som innehåller parkering på olämpliga platser, bristande säkerhet för chaufför eller gods samt oönskade verksamheter som i vissa fall kan relateras till den tunga trafiken. Således är problembilden spridd på flera intressenter.

De uppställningsplatser som finns längs väg 26 är Trafikverkets rastplatser. I Halland, Västra Götaland och Värmland finns längs väg 26 rastplatser vid Hyltebruk, Skövde, Mariestad och Nybble, med begränsad uppställningsplats för tung trafik och få faciliteter. Trafikverkets rastplatser är främst avsedda för tillfällig rast och vila, inte för övernattnig. Rastficka är ett utrymme utanför vägbanan, oftast i form av en långsgående utvidgning, men också som avskild gren avsedd för tillfällig parkering. Rastfickor finns med jämna mellanrum på hela sträckan Halmstad-Kristinehamn, något fler i norrgående riktning. Det finns många tänkbara parter – såsom transportköpare, transportföretag, kommuner, länsstyrelsen, polisen och

Trafikverket – som kan anses ha ett ansvar och intresse att näringslivet får möjlighet att uppfylla lagkraven för kör- och vilotider, skapa säkra transporter, minimera oönskade sidoverksamheter samt ge chaufförerna en acceptabel arbetsmiljö. Privata aktörer såsom vägkrogar och större drivmedelsanläggningar har till viss del tillgodosett behovet av uppställningsplatser. Detta handlar dock i första hand om större stråk – främst Europavägarna – med kommersiellt större underlag. Ingen sådan anläggning finns längs väg 26. Då det både är ett behov och lagkrav behöver det klargöras vilken part som har ansvaret för att skapa förutsättningar för den tunga trafiken att i första hand uppfylla kör- och vilotidskraven.

4.13. Tidigare och anknytande planering

I nationell plan för infrastrukturen 2014-2025 pekas nationellt viktiga stråk ut. Väg 26 ingår i nationellt stråk 7, Jönköping-Skövde-Värmland (Västra Sverige), och nationellt stråk 8, Halmstad-Jönköping/Nässjö-(Stockholm) (Södra Sverige).

Åtgärdsvalsstudier för Västra stambanan och för Jönköpingsbanan genomförs av Trafikverket Region Väst respektive Region Syd. Åtgärdsvalsstudie för tillgänglighet till, från och i Skövde genomförs av Trafikverket Region Väst och Skövde kommun. Trafikverket Region Syd genomför mindre åtgärdsvalsstudier på delar av väg 26 inom Jönköpings län.

Följande åtgärder planeras att genomföras under planperioden 2014-2025:

- Korsningsåtgärd på väg 26 vid Otterbäcken
- Sidoområdesåtgärder på väg 26 mellan Otterbäcken och Gullspång
- Upprustning och skyltning för cykeltrafik längs väg 26, Hasslerör-Sjötorp
- Mötesseparering av befintlig väg 26 på sträckan Mullsjö-Slättäng
- Sidoområdesåtgärder väg 26, Halmstad-Hylte
- Spårbyte på HNJ mellan Oskarström och Åled.

5. Funktioner och betydande brister

5.1. Funktioner och trafikslagsövergripande förhållanden

Vägen går igenom ett landskap med lager- och transportverksamheter i många orter. Väg 26 utgör en viktig förbindelse mellan södra Halland, Jönköpingsregionen samt vidare norrut mot Skaraborg, Värmland och Dalarna. Vägen har stor betydelse för näringslivet i ett regionalt och interregionalt perspektiv, med godstransporter mellan Jönköpingsområdet, Skaraborg och Värmland/Bergslagen samt till Norge. Norrut ansluter vägen till Vänerhamnarna i Kristinehamn och Otterbäcken. Söderut ansluter vägen och HNJ-banan till E6 och Västkustbanan samt hamnarna i Halmstad och Falkenberg. Vid Jönköping ansluter väg 26 till E4 och väg 40.

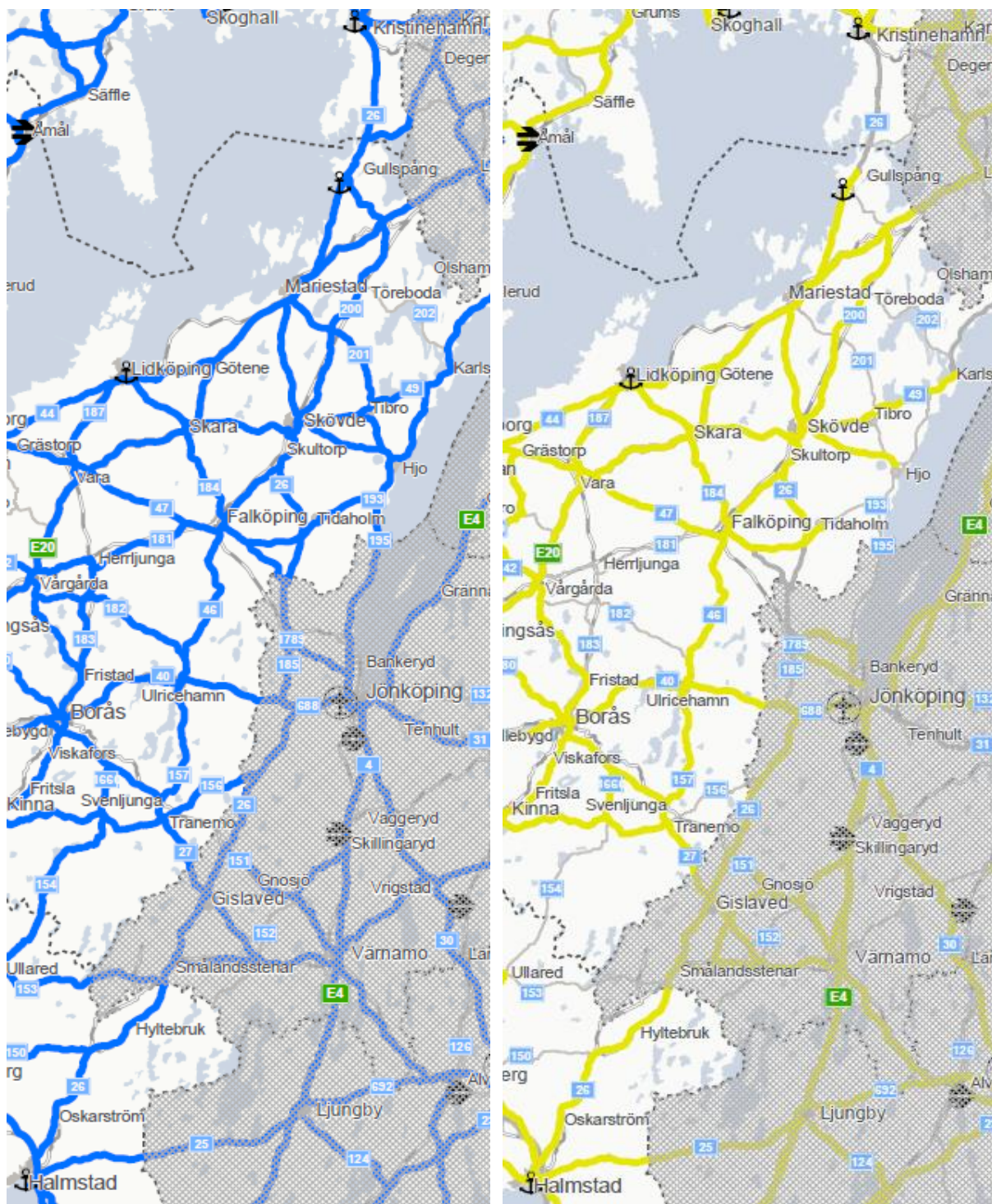
Väg 26 är också en viktig länk för regional och lokal arbetspendling, bland annat på sträckorna Jönköping-Falköping-Skövde, Halmstad-Hylte och Hylte-Gislaved. I arbetet med målbild för tågtrafiken i Västra Götaland framhålls, i samråd med Region Värmland, önskemål om en genomgående tåglinje Karlstad-Skövde-Falköping-Jönköping. Vägen har särskilt vintertid betydelse för turismen mellan sydöstra Sverige och Värmland/Dalarna men också en betydande andel internationell turisttrafik på sommaren.

5.2. Betydande brister

Vägen är bara delvis mötteseparerad och mellan Halmstad och Oskarström är bristerna betydande, då det är högre trafikmängder på den här delsträckan. Enligt säkerhetsklassningen har vägen på stora delar betydande trafiksäkerhetsbrister. Längs vägen finns flera sträckor där det är en risk för förorening av grundvattnet, vilket är en betydande brist avseende hälsa.

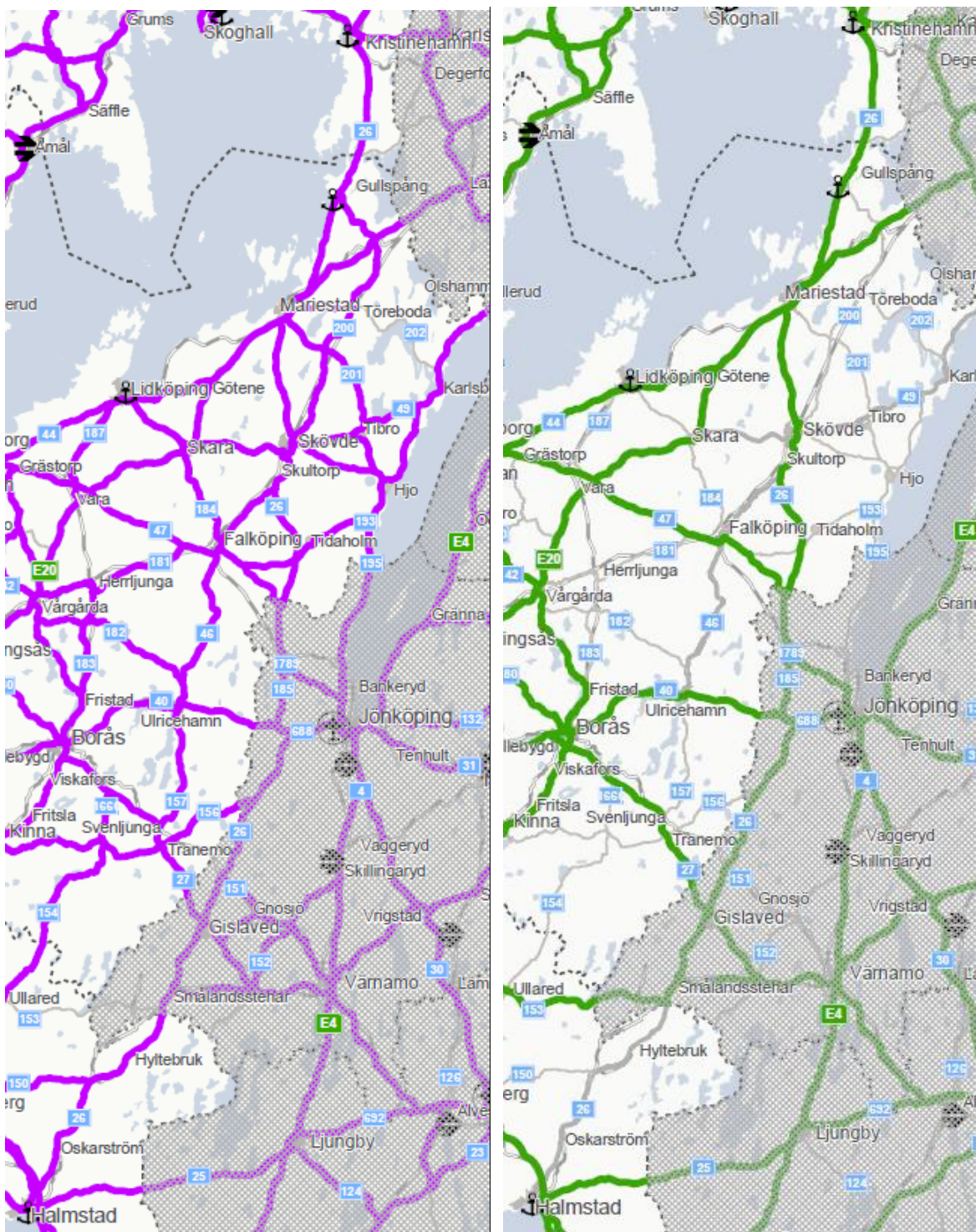
5.3. Funktionellt prioriterat vägnät

Utpekandet av funktionellt prioriterat vägnät (FPV) berör hela väg 26. På följande sidor framgår att väg 26 är av nationell betydelse för funktionerna godstrafik, turism, långväga resande och dagliga resor. Betydelsen som funktionellt prioriterat vägnät för kollektivtrafik är stor, om än inte på hela sträckan. För detaljer hänvisas till kartsikten i [NVDB](#).



Figur 7. Funktionellt prioriterat vägnät.

Godstransporter	Dagliga personresor med bil
	
 Ej statlig väg	 Ej statlig väg
Långväga personresor med bil	Kollektivtrafik med buss
	
 Ej statlig väg	 Ej statlig väg



Figur 8. Funktionellt prioriterat vägnät.

6. Samlad problembild

Problemen omfattar funktionsmålet tillgänglighet och hänsynsmålen säkerhet, miljö och hälsa samt en kombination av dessa mål. Problem exemplifieras enligt följande brister utpekade i nationell plan för infrastruktur:

- Låg trafiksäkerhet på grund av tätortsgenomfarter, avsaknad av mötesseparering och låg geometrisk standard på delar av vägen
- Tätortspassager och låg geometrisk standard medför begränsad robusthet för godstrafiken
- Begränsad tillgänglighet för persontrafiken på väg 26 genom Skövde och på sträckan Otterbäcken-Gullspång
- Begränsad tillgänglighet för godstrafiken på väg 26 genom Skövde och sträckan Tidaholm-Borgunda
- Låg kapacitet på väg 26 väster om Jönköping (Västerleden)
- Låg standard på väg 26 mellan Jönköping och Slättäng
- Låg trafiksäkerhet på de delar av väg 26 som fortfarande saknar mötesseparering eller ATK.

Dessutom har följande brister identifierats:

- Ställvis stor påverkan på landskap och stadsmiljö samt barriäreffekter för människor, djur och växter
- Längs vägen finns flera sträckor där det är en risk för förorening av grundvatten och flera oskyddade vattentäkter
- Ineffektivt transportsystem, med stor andel ensamresande i bil. Betydande klimatpåverkan och lokalt även påverkan på luftkvalitet.
- Buller och vibrationer från väg och järnväg i tätorterna.

7. Mål

7.1. Koppling till transportpolitiska mål

Det övergripande målet för svensk transportpolitik är att säkerställa en samhällsekonomiskt effektiv och långsiktigt hållbar transportförsörjning för medborgare och näringsliv i hela landet. Funktionsmålet handlar om att skapa tillgänglighet för människor och gods medan hänsynsmålet handlar om säkerhet, miljö och hälsa. Handledningen för åtgärdsvalsstudier anger att ”alla åtgärder som planeras för att komma till rätta med brister och problem som har att göra med transportsystemet ska bidra till uppfyllande av de transportpolitiska målen.” Relaterat till denna åtgärdsvalsstudie ges nedan några exempel på tolkning av de transportpolitiska målen och behov av åtgärder.

- Antalet omkomna inom vägtransportområdet ska halveras och antalet allvarligt skadade ska minskas med en fjärdedel mellan 2007 och 2020. Väg 26 har huvudsakligen en normal standard, men i den genomförda säkerhetsklassificeringen bedöms merparten av vägen som ”röd”, dvs ej godkänd standard. Olika former av mittseparering är ofta kostnadseffektiva åtgärder.
- Transportsystemet ska bidra till att klimatmålen nås. Enligt nuvarande kunskap innebär det att samhällsplaneringen behöver styras om för att forma ett transportsnålt samhälle och att personbilstrafiken behöver minska. Alternativ till omfattande arbetspendling med bil behöver förstärkas. Dessutom bör höga hastigheter motverkas.
- Näringslivet ska kunna transportera produkter till sina kunder och få insatsvaror levererade till sin egen produktion. Längs med väg 26 och särskilt i Halland har man pekat på behov av uppställningsplatser för tung trafik, vilket det finns allt för få av. Likaså påtalades en bristande trafiksäkerhet vid utfarten från grustäkten vid Karlstorpsstugan.
- Trafiken och trafikmiljöerna ska anpassas för barn som oskyddade trafikanter. Barn ska kunna förflytta sig på ett tryggt och säkert sätt på egen hand utan att vara beroende av vuxna. En studie gjord för väg 26 om var skolorna och boende finns, visar att tillgängligheten till skolor varierar för de barn som bor längs väg 26. Exempelvis finns i Skövde skolor på båda sidor av vägen, i Oskarström finns skolor och boende på olika sidor av vägen, och i Gullspång finns en del bostäder på östra sidan av vägen där skolan finns medan andra bostäder ligger på västra sidan. I Skövde finns möjligheten att passera väg 26 genom flera planskilda passager, i Oskarström finns två övergångsställen och en planskild passage under väg 26 inom orten, medan i Gullspång saknas passager för gång- och cykeltrafik.
- Förutsättningarna ska förbättras för att välja kollektivtrafik, gång och cykel. För cykel och väg 26 finns aktuella utredningar. Enligt åtgärdsvalsstudie för

cykel nationellt vägnät (TRV 2014/74892) är väg 26 en bara delvis mötesseparerad landsväg. Längs vissa delar av vägen finns nära lokaliserade parallellvägar (väg 639, väg 871 samt kommunal gator). Utifrån ett trafikantperspektiv med både upplevd trygghet och trafiksäkerhet i åtanke, bör möjligheten att nyttja parallellvägnätet för anläggande av cykelväg utredas. Det finns även sträckor där huvudvägen är mötesseparerad, men parallellvägen håller inte den standard eller funktion som önskas för cykeltrafik.

- Tillgänglighet till service och arbetsmarknad ska öka, bland annat genom bättre tillgänglighet till bytespunkter i kollektivtrafiken. På väg 26 finns förutsättningar för god kollektivtrafik i huvudsak kring de större städerna, där också arbetspendling sker idag. Bilpendling beskrivs främst vara viktig i området kring Halmstad men bedöms även vara viktig längs hela väg 26, delvis på grund av brist på kollektivtrafik. Generellt är det låg kvalitet på mindre stationer, bytespunkter och hållplatser, med avseende på komfort, trafiksäkerhet, information, trygghet samt tillgänglighet för personer med funktionsnedsättningar. I målbild Tåg 2035 för tågtrafiken i Västra Götaland framhålls önskemål om en genomgående tåglinje Karlstad-Skövde-Falköping-Jönköping.
- I samband med regionförstoring gynnar åtgärder för väl fungerande kollektivtrafik främst kvinnorna och motverkar en könsuppdelad arbetsmarknad. En jämställd arbetsmarknad är relaterad till jämställda resvanor. Väl fungerande regional kollektivtrafik som ersätter bilpendling har dessutom positiva miljöaspekter. För väg 26 har en översiktlig analys gjorts som visar att alternativ till resa med bil saknas längs hela väg 26 på grund av brist på kollektivtrafik. Förutsättningar för god kollektivtrafik, det vill säga minst en tur i timmen vardagar 7-9 och 15-17, finns i huvudsak kring de större städerna, där också arbetspendling sker idag. Brist på kollektivtrafik på övriga sträckor och tider räknas som en brist ur jämställdhetssynpunkt, vilket även ses som en brist ur klimatsynpunkt.
- Transportsystemet ska vara jämställt. I utredningen Res jämt – ett jämställt transportsystem 2005:110 diskuteras jämställdhet som att alla ska kunna ta sig fram på ett tillgängligt, tryggt och säkert sätt, oberoende av exempelvis bostadsort, ekonomiska förutsättningar och funktionsnedsättningar. Det finns vissa skillnader mellan kvinnor och män, som dock inte kan generaliseras för alla grupper. Kvinnor värderar i högre utsträckning än män miljö, säkerhet och trygghet, medan män, speciellt yngre, är mer olycksdrabbade i trafikolyckor. Fler kvinnor än män väljer kollektivtrafik och därför kan väl fungerande trafikering och åtgärder för tryggare anslutningar i kollektivtrafiken vara viktiga att ta hänsyn till ur ett jämställdhetsperspektiv. Likaså kan trafiksäkerhetsåtgärder på väg 26 öka jämställdheten i transportsystemet. Åtgärder för bättre kollektivtrafik och ökad trafiksäkerhet belyses även i tidigare punkter.

7.2. Viktiga regionala mål i sammanhanget

I de regionala planerna för transportinfrastruktur för 2014-2025 skriver Västra Götalandsregionen att väg 26 förbinder E20 i Västra Götaland med Dalarna via Kristinehamn och Filipstad. Vägen har betydelse för trafik öster om Väneren och används av turisttrafik genom Värmland. Region Värmland skriver att väg 26 förbinder Värmland med Dalarna. Varken Region Värmland eller Region Dalarna har valt att prioritera denna väg i sina länsplaner. Region Halland skriver att vid prioritering av sina stråk är det längs kuststråket som investeringar planeras. Samtidigt är stråket Falkenberg/Halmstad-Jönköping identifierat i systemanalysen från 2016. De tre regionerna har formulerat snarlika mål när det gäller tillväxt, utveckling, arbetsmarknader, tillgänglighet och hållbara transporter och resor.

Halland framhåller flera mål i sina övriga strategiska dokument, exempelvis:

- En koldioxidneutral ekonomi och fossiloberoende transporter.
- Ökad andel cykelresor till 2025, med ökad andel trafiksäkra cykelvägar och ökad tillgänglighet till prioriterade målpunkter.
- Regionförstoring genom utveckling av kollektivtrafik och infrastruktur.
- Kollektivtrafiken i Halland ska bidra till hög attraktivitet och en hållbar samhällsutveckling.

Några av de mål Västra Götalandsregionen framhåller i sina övriga strategiska dokument:

- Västra Götaland är Nordens ledande logistikregion, som erbjuder effektiv logistik och en transportinfrastruktur som stöder näringslivets behov och regionens utveckling.
- Andelen hållbara resor ökar i hela Västra Götaland och kollektivtrafikresandet fördubblas.
- Bygga ut en kollektivtrafik som är ett föredöme när det gäller kvalitet och hållbarhet.

Värmland framhåller flera mål i sina övriga strategiska dokument, exempelvis:

- Kollektivtrafiken ska stärka regionens tillgänglighet och utveckling genom ett sammanhållet system av regional trafik, tätortstrafik och långväga trafik.
- Ökade möjligheter att bo och arbeta i hela Värmland, mätt som en förstoring av lokala arbetsmarknadsregioner.

Önskemål har framförts av gruppen "Kommuner i samverkan för Inlandsvägen syd" om att väg 26 bör vara nationell i hela sin sträckning och hanteras som en viktig inlandsväg. Gruppen verkar för att väg 26 genomgående ska ha god vägstandard och framkomlighet med enhetlig vägvisning och väginformation.

8. Alternativa lösningar

8.1. Tänkbara åtgärdsstyper

Uppdraget har varit att ta fram (mindre) åtgärder för att öka trafiksäkerheten och tillgängligheten utan att öka miljöpåverkan. Under skedet med åtgärdsgenerering har steg 1 och 2 i fyrstegsprincipen diskuterats och flera åtgärder föreslås som ger förutsättningar för ett effektivare utnyttjande av trafiksystemet, som exempelvis ökat kollektivt resande, samåkning och cykling. Tänkbara åtgärdsstyper (med steg i fyrstegsprincipen) är

- Samhällsplanering (1)
- Översyn av hastigheter (2)
- Marknadsföring av samåkning och kollektivtrafik (2)
- Förbättrad kollektivtrafik, buss (och tåg) (2)
- Förbättrade gång- och cykelvägar (3)
- Ombyggnad av korsningar (3)
- Ombyggnad av sträckor (3)

8.2. Studerade åtgärder

Åtgärderna har sorterats efter det län/område de huvudsakligen hör hemma (H=Halland, S=Skaraborg samt V=Värmland) samt i nummerordning, ungefärligen från söder till norr. Brister och åtgärder för den del av väg 26 som går i Jönköpings län är beskrivna i andra åtgärdsvalsstudier, se referenslista i kapitel 13. Nedan följer en bruttolista med identifierade, kortfattat beskrivna åtgärder och deras bedömda effekter på studiens mål. För att få överblick har målen grupperats. Inom målet ”miljöpåverkan” ryms minskad påverkan på landskap, vattentäkter och boendemiljö samt minskning av buller, vibrationer och klimatpåverkan. Målen bedöms enligt följande indikativa skala:

- | | |
|-----|---|
| ++ | bidrar starkt till att uppfylla målen |
| + | bidrar till att uppfylla målen |
| o | påverkar inte målen |
| +/- | påverkar målen både positivt och negativt |
| - | motverkar till att uppfylla målen |
| -- | motverkar starkt till att uppfylla målen |

Efter en allmän bedömning av åtgärdens relevans för uppsatta mål och en grov kostnadsbedömning har vissa sorterats bort. Motiv till bortsorteringen återfinns i avsnitt 8.5.

	Mål				
Åtgärd (steg i fyrstegsprincipen)	Trafiksäkerhet	Kapacitet, framkomlighet	Miljöpåverkan	Kostnad, ca (mkr)	Gå vidare? Ja/Nej
Halland					
H1. Samhällsplanering. Bygg och utveckla täta samhällen, så att gång, cykel och kollektivtrafik gynnas. (1)	+	+	+	0	Ja
H2. Marknadsföring av samåkning och kollektivtrafik. (1)	+	+	+	0,3/år	Ja
H3. Hastighetssänkning i enlighet med genomförd översyn. Sänkt hastighet 90 till 80 där mittseparering saknas. (2)	+	+/-	+	0,5	Ja
H4. Förbättra utbudet av kollektivtrafik. (2)	+	+	+	1-10	Ja
H5. Ta fram omledningsplan för hela väg 26, med blåljusmyndigheterna, kommunerna etc. Gör en riskanalys för översvämning över vägarna. (2)	0	+	0	0,2	Nej
H6. Rusta upp (realtidsinfo, belysning, plattform, cykelparkeringar) och underhåll hållplatser/busskurerna (klipp, tvätta, städa). (2)	0	0	0	0,2-2	Ja
H7. Genomför räffling/fräsning, framför allt på 80-sträckor, enligt säkerhetsklassningen. (3) (OBS kr/m anges)	+	0	+	20 kr/m	Ja
H8. Bygg om sträckan mellan Holmvägen och E6 (trpl Halmstad Norra) (700 m) till fyrfältsväg. (3)	+	+	-	20-30	Ja
H9. Bygg mittseparerad väg sträckan E6 (trpl Halmstad Norra)-Oskarström (11 km) inklusive viltstängsel, busshållplatser, vattenskydd, parallellvägar (GC) etc. (3)	++	+	+/-	300	Ja
H10. Bygg en säker utfart från grustäkten vid Karlstorpsstugan. (3)	+	+	-	20	Ja
H11. Bygg busshållplatser och samåknings-/pendlarparkering vid Karlstorpsstugan. (3)	+	+	+	1-3	Ja
H12. Bygg om korsning mot Älvasjö med vänstersvängfält alternativt "spanska svängar". (3)	+	+	-	10	Ja

	Mål				
	Trafiksäkerhet	Kapacitet, framkomlighet	Miljöpåverkan	Kostnad, ca (mkr)	Gå vidare? Ja/Nej
Åtgärd (steg i fyrstegsprincipen)					
H13. Bygg busskörfält Halmstad-Spånstad (5 km) samt åtgärder i korsningar för att prioritera buss (signal). (3)	+	+	+/-	100	Ja
H14. Bygg separat GC-väg E6-Spånstad (5 km). (3)	+	+	+/-	25	Ja
H15. Sätt upp viltstängsel sträckan E6-Spånstad (7 km). (3)	+	0	-	1-2	Ja
H16. Bygg om korsning vid Spånstad, väg 637/väg 26. (Oklar ambitionsnivå och kostnad.) (3)	+	+	-	4-20	Ja
H17. Genomför sidoområdesåtgärder, Halmstad-Hyltebruk (40 km). (Rensning, räcke och/eller sänkt hastighet.) (3)	+	0	+/-	2-6	Ja
H18. Bygg separat GC-väg Spånstad-Oskarström (6 km). (3)	+	+	+/-	40	Ja
H19. Anlägg miniresecentrum i Oskarström för snabbussarna till Halmstad och Hylte. Anlägg även GC-koppling till olika målpunkter i Oskarström och pendelparkering för bil och cykel. (3)	+	+	+/-	?	Ja
H20. Anpassa bef cirkulationsplats i Oskarström bättre till tung trafiks förutsättningar. (3)	0	+	0	1,5	Ja
H21. Anlägg mittseparering (utan breddning) på sträckan Nissaström-Sandslätt (2 km). (3)	++	0	0	15-20	Nej
H22. Anlägg kompletterande ATK på sträckan Nissaström-Sandslätt (2 km). (2)	+	0	+	0,5-2	Ja
H23. Bygg bussvändslinga vid Spenshult. (3)	+	+	0	1,5	Nej
H24. Genomför trafiksäkerhetsåtgärder vid Spenshult, i första hand bättre belysning, ev ITS-varning för oskyddade trafikanter vid vägen. (2)	+	0	0	0,5-2	Ja
H25. Se över översvämningsrisken norr om kraftverket i Spenshult. (2)	0	0	0	0,2	Ja
H26. Se över linjeföringen norrifrån vid punkten Sandslätt (Trafikpoliskontrollplatsen). (2)	?	0	0	?	Nej

Åtgärd (steg i fyrstegsprincipen)	Mål				
	Trafiksäkerhet	Kapacitet, framkomlighet	Miljöpåverkan	Kostnad, ca (mkr)	Gå vidare? Ja/Nej
H27. Anlägg utökad uppställnings-/pausplats vid Sandslätt. (3)	0	+	0	5-10	Ja
H28. Bygg kompletterande cykelvägar där det saknas i Spenshult-Torup-Hyltebruk. (3) OBS! kr/m anges.	+	+	+/-	5000 kr/m	Nej
H29. Bygg accelerationsfält (600 m) för bussen vid Nyebo och södra infarten till Torup. (3)	+	+	+/-	10	Ja
H30. Förbättra tillgängligheten till busslinjen vid väg 26 med GC-bana mellan Rydöbruk och Torup. (3)	+	+	0	10-15	Nej
H31. Bygg ny hållplats utanför Torup så att linje 400 får en kortare väg. (3)	0	+	0	1-5	Nej
H32. Bygg cirkulation vid södra infarten till Hyltebruk. (3)	+	-	0	10-20	Nej
H33. Bygg stigningsfält (600 m) norrut från bruket i Hyltebruk. (3)	+	+	-	10	Ja
H34. Öppna en bussförbindelse mellan Torup/Hyltebruk och Falkenberg. (2)	+	+	+	?	Ja
H35. Genomför sidoområdesåtgärder norr om Hyltebruk till länsgränsen (14 km). (Rensning, räcke och/eller sänkt hastighet.) (3)	+	0	+/-	1-3	Ja
H36. Förhindra direktutfart från liten väg och brant backe vid badplats norr om Hylte (stopplikt). (2, 3)	+	0	0	?	Nej
H37. Mittseparera sträckan Hyltebruk-Skeppshult (15 km). (3)	++	+	+/-	500	Nej
Skaraborg					
S1. Samhällsplanering. Bygg och utveckla täta samhällen, så att gång, cykel och kollektivtrafik gynnas. (1)	+	+	+	0	Ja
S2. Marknadsföring av samåkning och kollektivtrafik. (1)	+	+	+	0,3/år	Ja

	Mål				
	Trafiksäkerhet	Kapacitet, framkomlighet	Miljöpåverkan	Kostnad, ca (mkr)	Gå vidare? Ja/Nej
Åtgärd (steg i fyrstegsprincipen)					
S3. Hastighetssänkning i enlighet med genomförd översyn. Sänkt hastighet 90 till 80 där mittseparering saknas. (2)	+	+/-	+	0,5	Ja
S4. Förbättrat utbud av kollektivtrafik. (2)	+	+	+	1-5	Ja
S5. Åtgärder vid hållplatser; pendelparkeringar för bil och cykel, planskilda passager vid Gullspång, Mariestad, Skövde, Tidaholm. (3). Dessutom: rusta upp (realtidsinfo, belysning, plattform, cykelparkeringar) och underhåll hållplatser/busskurerna (klipp, tvätta, städa). (2 och 3) Samlad kostnad för nedanstående objekt, där planskilda passager kostar ca 5 mkr styck. - Planskild passage Karleby - Planskild passage Timmersdala (hpl Lövsåsen) - Pendelparkering Boterstena - Pendelparkering Stöpen - Pendelparkering och säker passage i plan Timmersdala (enklare åtgärd)	+	+	+/-	16-18	Ja
S6. Mittseparering, gles 1+1 alt 2+1, från Borgunda till Tidaholm (14 km). (3)	++	+	+/-	200-300	Ja
S7. Ökad kapacitet i tre cirkulationer på väg 26 vid Skövde. (3)	0	+	-	20	Ja
S8. Ökad kapacitet i trafikplats Mariesjö, Skövde. (3)	0	+	-	?	Nej
S9. Planskild korsning istället för cirkulation Stallsiken södra, Skövde. (3)	0	+	-	30-40	Ja
S10. Korsningsåtgärd vid hpl och tpl Grevagården, Skövde. (3)	+	+	+/-	?	Ja
S11. Ny vägsträckning Timboholm-väg 49-Horsåsrondellen, Skövde. (4)	+	++	-	300-700?	Nej

	Mål				
	Trafiksäkerhet	Kapacitet, framkomlighet	Miljöpåverkan	Kostnad, ca (mkr)	Gå vidare? Ja/Nej
Åtgärd (steg i fyrstegsprincipen)					
S12. Korsningsåtgärd (två vänstersvängfält) på väg 26 vid norra infarten till Otterbäcken. (3) (Beslutat inom plan)	+	+	-	6-10	Ja
S13. Sidoområdesåtgärder på väg 26 mellan Otterbäcken-Gullspång (2 km). (2)	+	0	+/-	3-5	Ja
S14. Upprustning och skyltning för cykeltrafik längs väg 26, Hasslerör-Sjötorp (10 km), delvis på enskilt vägnät, delvis på ny GC-väg. (2, 3) (Beslutat inom plan)	+	+	+	18	Ja
S15. Accelerationskörfält (600 m) för kollektivtrafik vid hållplatserna Munkabo och Ramborps. Styckepris anges.	+	+	+/-	10+10	Ja
S16. Bärighetsutredning väg 26 Skövde-Mariestad (30 km). Bärighetsåtgärder bedöms kosta 75-100 mkr.	0	+	0	0,5	Ja
S17. ATK i korsning väg 26/väg 2747 mot Timmersdala. (2)	+	+	+	0,8-1	Ja
S18. Två vänstersvängfält korsning väg 26/2878. (3)	+	+	-	6-10	Ja
S19. "Rastplats" och infopunkt vid pendel- och samåkningsparkeringen vid Sunkastan. (2)	0	0	0	5-10	Nej
S20. ATK eller andra trafiksäkerhetshöjande åtgärder söder om korsning väg 26/väg 193. (3)	+	+	0	1-10	Ja
S21. Trafiksäkerhetshöjande åtgärder för viltproblematik vid Gimmene gård. (3) (1 km stängsel, alternativ ej utredda)	+	0	-	0,2	Ja
Värmland					
V1. Samhällsplanering. Bygg och utveckla tätta samhällen, så att gång, cykel och kollektivtrafik gynnas. (1)	+	+	+	0	Ja
V2. Marknadsföring av samåkning och kollektivtrafik. (1)	+	+	+	0,3/år	Ja
V3. Hastighetssänkning i enlighet med genomförd översyn. Sänkt hastighet, 90 till 80, där mittseparering saknas. (2)	+	+/-	+	0,5	Ja

	Mål				
	Trafiksäkerhet	Kapacitet, framkomlighet	Miljöpåverkan	Kostnad, ca (mkr)	Gå vidare? Ja/Nej
Åtgärd (steg i fyrstegsprincipen)					
V4. Förbättra utbudet av kollektivtrafik. (2)	+	+	+	1-5	Ja
V5. Rusta upp (realtidsinfo, belysning, plattform, cykelparkeringar) och underhåll busskurerna (klipp, tvätta, städa). (2)	0	0	0	0,2-1	Ja
V6. Komplettera med GC-väg parallellt med vägen, åtminstone vissa sträckor med stor potential. (3) OBS! tkr/m anges.	+	+	+/-	3-5 tkr/m	Ja
V7. Räfflad/fräst kantlinje och mittlinje från Otterbäcken till Kristinehamn (30 km). Ersätter inte sänkt hastighet. (3)	+	0	+	2-3	Ja
V8. Bygg om korsningen vid Gränsen väg 26/204, (två vänstersvängfält). (3)	+	+	-	6-10	Ja
V9. Utveckla rastplatsen i Vall. (3)	(+)	0	0	2-10	Nej
V10. Bygg om korsningen (två vänstersvängfält) vid Kyrkbyn Visnum, väg 26/587. (3)	+	+	-	6-10	Ja
V11. Bygg om korsningen (två vänstersvängfält) vid Bäckhammar, väg 26/601 + husbilslandet. (3)	+	+	-	6-10	Ja
V12. Sätt upp viltstängsel på sträckan Bäckhammar till norr om korsningen mot Björneborg (11 km). (3)	+	0	-	2-3	Nej
V13. Bygg om korsningen vid Björneborg (två vänstersvängfält), väg 26/603. (3)	+	+	-	6-10	Ja
V14. Bygg om korsningen vid Järsberg, väg 26/586, med två vänstersvängfält. (3)	+	+	-	6-10	Ja

8.3. Åtgärdspaket och samhällsekonomiska effekter

Nedan analyseras återstående åtgärder ytterligare, nu utifrån samhällsekonomisk nytta, fördelningseffekt samt bidrag till transportpolitiska mål. Många åtgärder är snarlika och har därför grupperats i åtgärdspaket A-U. Huvudsakligt steg enligt fyrstegsprincipen anges inom parentes. För de paket och åtgärder som går vidare beskrivs en ansvarig aktör, en trolig finansiering, ett möjligt genomförande och en rekommendation om fortsatt planering.

Paket, inriktning (steg)	A. Samhällsplanering (1)
Ingående åtgärder	H1, S1, V1
Samhällsekonomiska effekter	Ökad tillgänglighet, ökad trygghet och en ökad andel energisnåla transportsätt. Stora och bestående nyttor till låg kostnad.
Fördelningseffekt	Gynnar barn, äldre och andra grupper utan direkt tillgång till egen bil.
Bidrag till transportpolitiska mål	Ökad tillgänglighet, ökad trafiksäkerhet, minskad miljöbelastning.
Gå vidare? Ja/Nej	Ja
Kommentar Motiv vid nej	Huvudsakligen en uppgift för respektive kommun. Viktigt, oavsett tätortens struktur.
Fortsatt planering	Fortsatt och utvecklad samhällsplanering, kompletterat med indikatorer för transportsnåla samhällen.
Finans	Verksamhetsbudget
Troligt genomförande, etapper, beroenden etc.	Kontinuerligt arbete
Ansvariga aktörer	Respektive kommun

Paket, inriktning (steg)	B. Marknadsföring av samåkning och kollektivtrafik (1)
Ingående åtgärder	H2, S2, V2
Samhällsekonomiska effekter	Ökad andel energisnåla färdmedel. Minskad miljöpåverkan. Ökad trafiksäkerhet. God nytta till måttlig kostnad.
Fördelningseffekt	Gynnar barn, äldre och andra grupper utan direkt tillgång till egen bil.
Bidrag till transportpolitiska mål	Ökad tillgänglighet, ökad trafiksäkerhet, minskad miljöbelastning.
Gå vidare? Ja/Nej	Ja
Kommentar Motiv vid nej	Bör inriktas för att nå arbetspendlare. Bör inkludera distansarbete. Viktigt komplement till faktiskt utbud.
Fortsatt planering	Gemensamt utvecklad, lokalt anpassad och koordinerat utförd.
Finans	Verksamhetsbudget/projektanslag
Troligt genomförande, etapper, beroenden etc.	Kan vidtas på kort sikt och bör upprepas återkommande. Bör koordineras med andra åtgärder på orten och i stråket.
Ansvariga aktörer	Kollektivtrafikansvarig myndighet i samarbete med respektive kommun

Paket, inriktning (steg)	C. Hastighetssänkning (2)
Ingående åtgärder	H3, S3, V3
Samhällsekonomiska effekter	Förbättrad trafiksäkerhet. Minskad miljöpåverkan. Något förlängd restid. Stor nytta till låg kostnad.
Fördelningseffekt	Gynnar alla som vistas på vägen.
Bidrag till transportpolitiska mål	Ökad trafiksäkerhet, minskad miljöbelastning.
Gå vidare? Ja/Nej	Ja
Kommentar Motiv vid nej	Hastighet anpassas till trafikmiljön. Planeras och genomförs områdesvis och koordinerat med övriga åtgärder.
Fortsatt planering	Enligt upprättad tidplan
Finans	Normal verksamhetsbudget
Troligt genomförande, etapper, beroenden etc.	Ska genomföras på kort sikt och koordineras med andra åtgärder på sträckan.
Ansvariga aktörer	Trafikverket

Paket, inriktning (steg)	D. Ökat utbud av kollektivtrafik (2)
Ingående åtgärder	H4, H34, S4, V4
Samhällsekonomiska effekter	Ökad tillgänglighet och en ökad andel energisnåla transportsätt. God nytta till medelhög kostnad.
Fördelningseffekt	Gynnar de som arbetspendlar med buss samt barn, äldre och andra grupper utan direkt tillgång till egen bil. Gynnar kvinnor mer än män.
Bidrag till transportpolitiska mål	Ökad tillgänglighet, ökad trafiksäkerhet, minskad miljöbelastning.
Gå vidare? Ja/Nej	Ja
Kommentar Motiv vid nej	Genomförs i balans med efterfrågan. Bör fokusera på arbetspendling. Bör kombineras med åtgärder för samåkning.
Fortsatt planering	Enligt regional trafikförsörjningsplan
Finans	Regional kollektivtrafikmyndighet
Troligt genomförande, etapper, beroenden etc.	Bör genomföras på kort sikt och koordineras med andra åtgärder i stråket. Bör föregå marknadsföring av kollektivtrafiken (H2, S2, V2).
Ansvariga aktörer	Kollektivtrafikansvarig myndighet i samarbete med respektive kommun

Paket, inriktning (steg)	E. Hållplatser, väntkurer, pendelparkeringar etc. – Halland (2)
Ingående åtgärder	H6, (H11,) H19
Samhällsekonomiska effekter	Ökad andel resor med kollektivtrafik. Värdefullt för befintliga och potentiella kunder.
Fördelningseffekt	Gynnar de som arbetspendlar med buss samt barn, äldre och andra grupper utan direkt tillgång till egen bil. Gynnar kvinnor mer än män.
Bidrag till transportpolitiska mål	Ökad tillgänglighet, ökad trafiksäkerhet, minskad miljöbelastning.
Gå vidare? Ja/Nej	Ja
Kommentar Motiv vid nej	
Fortsatt planering	Genomförs enligt en lokal/regional prioritering.
Finans	Nationella och regionala anslag, ev med kommunal medfinansiering
Troligt genomförande, etapper, beroenden etc.	Bör genomföras på kort sikt och koordineras med andra åtgärder i stråket. Bör föregå en marknadsföring av kollektivtrafiken (H2).
Ansvariga aktörer	Regional kollektivtrafikmyndighet, Trafikverket

Paket, inriktning (steg)	F. Mindre, fysiska trafiksäkerhetsåtgärder – Halland (3)
Ingående åtgärder	H7, H17, H24, H35
Samhällsekonomiska effekter	Ökad trafiksäkerhet. Ökad trygghet. God nytta till medelhöga (skiftande) kostnader.
Fördelningseffekt	Gynnar alla som färdas på vägen och i dess närområde
Bidrag till transportpolitiska mål	Ökad trafiksäkerhet
Gå vidare? Ja/Nej	Ja
Kommentar Motiv vid nej	Sidoområdesåtgärder är beslutade i regional plan
Fortsatt planering	Genomförs enligt en regional prioritering
Finans	Nationella anslag
Troligt genomförande, etapper, beroenden etc.	Bör genomföras på kort sikt och koordineras med andra åtgärder i stråket.
Ansvariga aktörer	Trafikverket

Paket, inriktning (steg)	G. Mindre ombyggnader för ökad kapacitet – Halland (3)
Ingående åtgärder	H8, H20, H27, H29, H33
Samhällsekonomiska effekter	Ökad kapacitet och i flera fall ökad trafiksäkerhet. God nytta till medelhöga (skiftande) kostnader.
Fördelningseffekt	Gynnar alla som färdas på vägen, även bussar och godstransporter.
Bidrag till transportpolitiska mål	Förbättrad tillgänglighet. Ökad trafiksäkerhet.
Gå vidare? Ja/Nej	Ja
Kommentar Motiv vid nej	
Fortsatt planering	Genomförs enligt en regional prioritering.
Finans	Nationell plan
Troligt genomförande, etapper, beroenden etc.	Bör genomföras på kort sikt och koordineras med andra åtgärder i stråket.
Ansvariga aktörer	Trafikverket

Paket, inriktning (steg)	H. Mittseparering Halmstad-Oskarström, 2+1 (3)
Ingående åtgärder	H9
Samhällsekonomiska effekter	Ökad trafiksäkerhet, ökad miljöpåverkan och ökat buller. Möjliggör snabbare busstrafik. Kortar restiden i viktigt stråk. Bör ge ökat skydd av vattentäkt. Övervägande stor nytta till hög kostnad.
Fördelningseffekt	Gynnar alla som färdas på vägen. Missgynnar i viss mån, beroende på utformning, lokal trafik.
Bidrag till transportpolitiska mål	Ökad trafiksäkerhet, ökad tillgänglighet.
Gå vidare? Ja/Nej	Ja
Kommentar Motiv vid nej	Alternativ till paket I. Inkluderar många av de delåtgärder som ingår i paket I. Se utvärdering i kapitel 8.4.
Fortsatt planering	Troligen som inspel till nationell plan 2018-2029
Finans	Nationell plan
Troligt genomförande, etapper, beroenden etc.	Kan ev få finansiering i nationell plan och ett genomförande tidigast 2025
Ansvariga aktörer	Trafikverket

Paket, inriktning (steg)	I. Trafiksäkerhet Halmstad-Oskarström, mindre åtgärder (3)
Ingående åtgärder	H10, H11, H12, H13, H14, H15, H16, H17, H18
Samhällsekonomiska effekter	Ökad trafiksäkerhet. Avsaknaden av mittseparering innebär sänkt hastighet till 80, dvs något längre restid. Övervägande goda nyttor till sammantaget hög kostnad.
Fördelningseffekt	Gynnar alla som färdas på vägen, vissa åtgärder specifikt godstransporter. Delåtgärder gynnar bussresenärer och oskyddade trafikanter. Persontransporter missgynnas av en något längre restid.
Bidrag till transportpolitiska mål	Ökad trafiksäkerhet. Ökad tillgänglighet. Minskad miljöbelastning.
Gå vidare? Ja/Nej	Nej/Delvis
Kommentar Motiv vid nej	I sin helhet ett sämre alternativ än paket H. Ger sammantaget inte tillräckliga effekter för att åstadkomma en god trafiksäkerhet. Se utvärdering i kapitel 8.4. Med tanke på att en mittseparering troligen dröjer minst 10 år bör flera mindre (ingående) åtgärder vidtas på kort sikt – i första hand sänkt hastighet, GC-väg och sidoområdesåtgärder.
Fortsatt planering	Genomförs enligt en lokal/regional prioritering.
Finans	Nationell plan
Troligt genomförande, etapper, beroenden etc.	Vissa åtgärder bör genomföras på kort sikt. Koordineras med andra åtgärder i stråket, inte minst paket H.
Ansvariga aktörer	Region Halland/Trafikverket

Paket, inriktning (steg)	J. ATK på sträckan Nissaström-Sandslätt (2 km). (2)
Ingående åtgärder	H22
Samhällsekonomiska effekter	Ökad trafiksäkerhet, minskad miljöpåverkan och minskat buller. God nytta till måttlig kostnad.
Fördelningseffekt	Gynnar alla som färdas på vägen.
Bidrag till transportpolitiska mål	Ökad trafiksäkerhet. Minskad miljöpåverkan
Gå vidare? Ja/Nej	Ja
Kommentar Motiv vid nej	Sträckan är en återstående del med lägre säkerhet, men i en trång sektion som försvårar fysiska åtgärder. ATK är kostnadseffektivt.
Fortsatt planering	Behovet tas med i vårt underlag för prioritering av ATK.
Finans	Nationellt driftsanslag för ATK.
Troligt genomförande, etapper, beroenden etc.	Bör genomföras på kort sikt och koordineras med andra åtgärder i stråket.
Ansvariga aktörer	Trafikverket

Paket, inriktning (steg)	K. Ombyggnader för kollektivtrafik (3)
Ingående åtgärder	H29, H33
Samhällsekonomiska effekter	Ökad andel kollektivtrafik. God nytta för medelstor kostnad.
Fördelningseffekt	Gynnar de som arbetspendlar med buss samt barn, äldre och andra grupper utan direkt tillgång till egen bil. Gynnar kvinnor mer än män.
Bidrag till transportpolitiska mål	Ökad tillgänglighet och trafiksäkerhet.
Gå vidare? Ja/Nej	Ja
Kommentar Motiv vid nej	
Fortsatt planering	Genomförs enligt en regional prioritering.
Finans	Nationell plan, ev regional plan
Troligt genomförande, etapper, beroenden etc.	Bör genomföras på kort sikt och koordineras med andra åtgärder i stråket.
Ansvariga aktörer	Trafikverket

Paket, inriktning (steg)	L. Hållplatser, väntkurer, pendelparkeringar etc. – Skaraborg (2)
Ingående åtgärder	S5 (på flera orter)
Samhällsekonomiska effekter	Ökad andel resor med kollektivtrafik. Värdefullt för befintliga och potentiella kunder.
Fördelningseffekt	Gynnar de som arbetspendlar med buss samt barn, äldre och andra grupper utan direkt tillgång till egen bil. Gynnar kvinnor mer än män.
Bidrag till transportpolitiska mål	Ökad tillgänglighet, ökad trafiksäkerhet, minskad miljöbelastning.
Gå vidare? Ja/Nej	Ja
Kommentar Motiv vid nej	
Fortsatt planering	Genomförs enligt en lokal/regional prioritering.
Finans	Nationella anslag
Troligt genomförande, etapper, beroenden etc.	Bör genomföras på kort sikt och koordineras med andra åtgärder i stråket. Bör föregå en marknadsföring av kollektivtrafiken (S2).
Ansvariga aktörer	Respektive kollektivtrafikbolag i samarbete med Trafikverket och kommuner, enligt gängse ansvarsfördelning

Paket, inriktning (steg)	M. Mittseparering Borgunda-Tidaholm (3)
Ingående åtgärder	S6
Samhällsekonomiska effekter	Ökad trafiksäkerhet, ökad miljöpåverkan och ökat buller. Övervägande stor nytta till hög kostnad.
Fördelningseffekt	Gynnar alla som färdas på vägen. Missgynnar i viss mån, beroende på utformning, lokal trafik.
Bidrag till transportpolitiska mål	Ökad trafiksäkerhet.
Gå vidare? Ja/Nej	Nej
Kommentar Motiv vid nej	Vilken utformning av 2+1-väg som är den bästa är klargörs i kapitel 8.4. Åtgärden är dock ej aktuellt för inspel till nationell plan 2018-2029.

Paket, inriktning (steg)	N. Ombyggnader för ökad kapacitet – Skövde (3)
Ingående åtgärder	S7, S9
Samhällsekonomiska effekter	Ökad kapacitet, ökad tillgänglighet och i flera fall ökad trafiksäkerhet. Värdefullt för godstransporter. Minskade kötider.
Fördelningseffekt	Gynnar alla som färdas på vägen, även bussar och godstransporter.
Bidrag till transportpolitiska mål	Förbättrad tillgänglighet. Ökad trafiksäkerhet.
Gå vidare? Ja/Nej	Ja
Kommentar Motiv vid nej	Hanteras inom ÅVS Tillgänglighet Skövde.
Fortsatt planering	Genomförs enligt en regional prioritering.
Finans	Nationell plan
Troligt genomförande, etapper, beroenden etc.	Kan ev genomföras på kort sikt, mer troligt på längre sikt. Åtgärdena prioriteras och koordineras i ett lokalt/regionalt perspektiv.
Ansvariga aktörer	Trafikverket

Paket, inriktning (steg)	O. Korsningsåtgärder – Skaraborg (3)
Ingående åtgärder	S10, S12, S15, S17, S18, S20
Samhällsekonomiska effekter	Ökad trafiksäkerhet. God nytta till medelhöga (skiftande) kostnader.
Fördelningseffekt	Gynnar alla som färdas på vägen och i dess närområde
Bidrag till transportpolitiska mål	Ökad trafiksäkerhet.
Gå vidare? Ja/Nej	Ja
Kommentar Motiv vid nej	Flera åtgärder som får prioriteras lokalt/regionalt. Korsningsåtgärd vid Otterbäcken är beslutad i regional plan.
Fortsatt planering	Genomförs enligt en lokal/regionalt prioritering.
Finans	Nationella anslag
Troligt genomförande, etapper, beroenden etc.	Bör genomföras på kort sikt och koordineras med andra åtgärder i stråket.
Ansvariga aktörer	Trafikverket

Paket, inriktning (steg)	P. Sidoområdesåtgärder Otterbäcken-Gullspång (2)
Ingående åtgärder	S13
Samhällsekonomiska effekter	Ökad trafiksäkerhet. God nytta till liten kostnad.
Fördelningseffekt	Gynnar alla som färdas på vägen.
Bidrag till transportpolitiska mål	Ökad trafiksäkerhet.
Gå vidare? Ja/Nej	Ja
Kommentar Motiv vid nej	
Fortsatt planering	Genomförs enligt en lokal/regional prioritering.
Finans	Nationella anslag
Troligt genomförande, etapper, beroenden etc.	Bör genomföras på kort sikt och koordineras med andra åtgärder i stråket.
Ansvariga aktörer	Trafikverket

Paket, inriktning (steg)	Q. Cykelåtgärder Hasslerör-Sjötorp (2)
Ingående åtgärder	S14
Samhällsekonomiska effekter	Ökad trafiksäkerhet. Ökad tillgänglighet. Förbättrad friskvård/hälsa. God nytta till måttlig kostnad.
Fördelningseffekt	Gynnar alla som färdas på vägen, främst oskyddade trafikanter.
Bidrag till transportpolitiska mål	Ökad trafiksäkerhet. Ökad tillgänglighet. Friskvård/hälsa.
Gå vidare? Ja/Nej	Ja
Kommentar Motiv vid nej	Åtgärden är beslutad i nationell plan.
Fortsatt planering	Genomförs enligt nationell plan.
Finans	Nationella anslag
Troligt genomförande, etapper, beroenden etc.	Ska genomföras på kort sikt och koordineras med andra åtgärder i stråket.
Ansvariga aktörer	Trafikverket

Paket, inriktning (steg)	R. Bärighetsutredning Skövde-Mariestad (2)
Ingående åtgärder	S16
Samhällsekonomiska effekter	Ökad trafiksäkerhet. Optimerad vägförvaltning. Potentiellt god nytta till måttlig kostnad.
Fördelningseffekt	Gynnar alla som färdas på vägen.
Bidrag till transportpolitiska mål	Ökad trafiksäkerhet. Bibehållen tillgänglighet.
Gå vidare? Ja/Nej	Ja
Kommentar Motiv vid nej	
Fortsatt planering	Beställs av Trafikverket
Finans	Nationell plan
Troligt genomförande, etapper, beroenden etc.	2017-2018
Ansvariga aktörer	Trafikverket

Paket, inriktning (steg)	S. Trafiksäkerhetsåtgärder vid Gimmene (3)
Ingående åtgärder	S21
Samhällsekonomiska effekter	Ökad trafiksäkerhet. Kan dock förstärka vägens barriäreffekt. God nytta till måttliga kostnader.
Fördelningseffekt	Gynnar alla som färdas på vägen.
Bidrag till transportpolitiska mål	Ökad trafiksäkerhet.
Gå vidare? Ja/Nej	Ja
Kommentar Motiv vid nej	Oklart vilken åtgärd som ger bästa effekt. Åtgärden behöver utredas mer ingående.
Fortsatt planering	Genomförs enligt en lokal/regional prioritering.
Finans	Nationella anslag
Troligt genomförande, etapper, beroenden etc.	Kan genomföras på kort sikt och koordineras med andra åtgärder i stråket.
Ansvariga aktörer	Trafikverket

Paket, inriktning (steg)	T. Hållplatser, väntkurer, pendelparkeringar etc. – Värmland (2)
Ingående åtgärder	V5
Samhällsekonomiska effekter	Ökad andel resor med kollektivtrafik. Värdefullt för befintliga och potentiella kunder.
Fördelningseffekt	Gynnar de som arbetspendlar med buss samt barn, äldre och andra grupper utan direkt tillgång till egen bil. Gynnar kvinnor mer än män.
Bidrag till transportpolitiska mål	Ökad tillgänglighet, ökad trafiksäkerhet, minskad miljöbelastning.
Gå vidare? Ja/Nej	Ja
Kommentar Motiv vid nej	
Fortsatt planering	Genomförs enligt en lokal/regional prioritering.
Finans	Nationella och regionala anslag, ev med kommunal medfinansiering
Troligt genomförande, etapper, beroenden etc.	Bör genomföras på kort sikt och koordineras med andra åtgärder i stråket. Bör föregå en marknadsföring av kollektivtrafiken (V2).
Ansvariga aktörer	Regional kollektivtrafikmyndighet i samråd med trafikutförare

Paket, inriktning (steg)	U. Fysiska trafiksäkerhetsåtgärder – Värmland (3)
Ingående åtgärder	V6, V7, V8, V10, V11, V13, V14
Samhällsekonomiska effekter	Ökad trafiksäkerhet. Ökad trygghet. God nytta till medelhöga (skiftande) kostnader.
Fördelningseffekt	Gynnar alla som färdas på vägen och i dess närområde.
Bidrag till transportpolitiska mål	Ökad trafiksäkerhet.
Gå vidare? Ja/Nej	Ja
Kommentar Motiv vid nej	
Fortsatt planering	Genomförs enligt en regional prioritering.
Finans	Nationella anslag
Troligt genomförande, etapper, beroenden etc.	Bör genomföras på kort sikt och koordineras med andra åtgärder i stråket.
Ansvariga aktörer	Trafikverket

8.4. Utvärdering och måluppfyllelse för några alternativa åtgärder

Merparten av de framtagna förslagen på åtgärder är inte alternativa. De utgör snarare en lista med önskvärda åtgärder, där ett genomförande kan ske i takt med tillgängliga resurser och regionala prioriteringar.

En grov kostnadsindikation (GKI) har tagits fram för de flesta åtgärderna. På två sträckor föreslås en ombyggnad med mötesseparering. Inom ramen för studien tas därför fram en enklare "ÅVS-SEB" (samlad effektbedömning) för de två alternativen för sträckan Tidaholm-Borgunda. För att visa på skillnader i effekter finns även två alternativa lösningar framtagna för sträckan Halmstad-Oskarström. Mötesseparering för sträckan Halmstad-Oskarström redovisas i studien, men blir även ett inspel till nationell plan. Denna SEB blir därför mer omfattande.

- **E6 Halmstad-Oskarström – mittseparering.** Objektet avser en ombyggnad i befintlig sträckning till 2+1-väg med mitträcke, för hastighet 100 km/t. Vägen breddas till 14 m på en sträcka av 10,9 km. Fem större samt 28 mindre vägsکیل byggs om, 8 nya så kallade öglor anläggs. 3 400 m parallellväg med 4 m bredd byggs för att samla ihop utfarter från fastigheter. 3,6 km ny gång- och cykelväg byggs på vägens östra sida mellan Sperlingsholm (E6) och Spånstad. En GC-port anläggs vid Sperlingsholm. Bulleråtgärder ingår.

Kostnad: 305 mkr. Nettonuvärde: 481. Nettonuvärdeskvot: 1,13.

Åtgärden bidrar både positivt och negativt till en samhällsekonomiskt effektiv och långsiktigt hållbar transportförsörjning. Långsiktig hållbarhet påverkas negativt med ökad klimatpåverkan och ökade barriäreffekter. Den ekonomiska hållbarheten påverkas positivt, tack vare restidsnyttor och ökad trafiksäkerhet.

- **E6 Halmstad-Oskarström – mindre åtgärder.** Följande åtgärder finns identifierade i studien: Ombyggd hållplats, pendelparkering och utfart vid Karlstorpsstugan, vänstersvängfält i korsning vid Älvasjö samt GC-väg, viltstängsel, busskörfält och bussprioritering Halmstad-Spånstad. Vidare ombyggnad av korsning vid Spånstad, GC-väg Spånstad-Oskarström samt sidoområdesåtgärder på hela sträckan. Eventuellt skulle ytterligare några korsningar och busshållplatser byggas om. Hastighetsgränsen sänks från 90 till 80 km/t.

Kostnad: svårbedömd. De alternativa åtgärderna H10-H18 kan summeras till ca 220 mkr. Övriga värden har inte bedömts.

De samlade effekterna är svåra att bedöma. Nyttan för cyklister skulle kunna bli likvärdig som vid en ombyggnad till 2+1-väg. Nyttorna för bussresenärer ökar, men restiden förlängs något. För godstransporter förändras inte funktion och nyttor. Trafiksäkerheten ökar med sänkt hastighet, men risken för allvarliga olyckor kvarstår till stor del. Barriäreffekten och klimatpåverkan minskar något.

Sammantaget framgår att en lång rad mindre, punktvisa förbättringar ger betydande nyttor för ökad trafiksäkerhet och ökad tillgänglighet på sträckan Halmstad-Oskarström. De kan också tillgodogöras innan/när/om vägen byggs ut till mötesfri landsväg. Dessa åtgärder bedöms ge viktiga bidrag för att uppfylla uppsatta mål. Då vägen i det senare fallet fortsättningsvis skulle ha mötande trafik, finns det skäl att fortsätta planera för en ombyggnad till mötesfri väg. Vägen skulle ha hastighetsbegränsningen 80 km/t och vid en ombyggnad till mötesfrihet skulle hastigheten kunna höjas till 100 km/t. Med kortade restider uppstår stora samhällsekonomiska nyttor.

För att visa på skillnader i effekter finns två alternativa utformningar framtagna för sträckan Borgunda-Tidaholm (åtgärds paket M).

- **Borgunda-Tidaholm – Alternativ 1, mittseparering 2+1.** Objektet avser en ombyggnad till 2+1-väg med mitträcke i befintlig sträckning, på en sträcka av 13,5 km från korsningen väg 26/väg 2874 vid Tidaholm till korsningen väg 26/väg 46 vid Borgunda. Vägen breddas från 8 m till 13 m. På sträckan finns två broar samt två mindre korsningar som byggs om. Nya vägkorsningar, väg 2875 Ekedalen samt väg 2878 Stenstorp. Två nya broar för mindre vägar under väg 26 ingår. Viltstängsel, hållplatser och bulleråtgärder ingår.

Kostnad: 313 mkr. Nettonuvärde: 78. Nettonuvärdeskvot: 0,18.

Åtgärden bidrar positivt till en samhällsekonomisk effektiv transportförsörjning med positivt kalkylresultat. Åtgärden bidrar både positivt och negativt till långsiktigt hållbar transportförsörjning. Positivt med ökad trafiksäkerhet och ökad social hållbarhet och negativt avseende ökad klimatpåverkan.

- **Borgunda-Tidaholm – Alternativ 2, mittseparering gles 2+1.** Objektet avser ombyggnad i befintlig sträckning till gles 2+1-väg, totalt 13,5 km. 8,7 km breddas med 1 m till 9 m-väg, förstärks och byggs om till 1+1-väg. 4,8 km breddas med 5 m till 13 m-väg, förstärks och byggs om till 2+1. väg. I objektet ingår ombyggnad av två broar samt två mindre korsningar på sträckan. Nya vägkorsningar, väg 2875 Ekedalen samt väg 2878 Stenstorp. Två nya broar för mindre vägar under väg 26 ingår. Viltstängsel, hållplatser och bulleråtgärder ingår.

Kostnad: 198 mkr. Nettonuvärde: 165. Nettonuvärdeskvot: 0,60.

Åtgärden bidrar positivt till en samhällsekonomisk effektiv transportförsörjning med positivt kalkylresultat. Åtgärden bidrar både positivt och negativt till långsiktigt hållbar transportförsörjning. Positivt med ökad trafiksäkerhet och ökad social hållbarhet och negativt avseende ökad klimatpåverkan.

Sammantaget framgår att de alternativa åtgärderna har snarlika effekter, med betydande nyttor för ökad trafiksäkerhet och ökad tillgänglighet, men en kraftig skillnad i kostnad. Med tanke på vägens primära funktion förordas den mindre dyra åtgärden: Alternativ 2, mittseparering gles 2+1.

8.5. Bortsorterade åtgärder och paket

Följande åtgärder har, som angivits ovan, sorterats bort. Den generella motiveringen är att nyttorna inte uppväger kostnaderna eller att alternativa åtgärder ger bättre nyttor. En mer utförlig motivering ges nedan.

Bortsorterad åtgärd/paket	Motivering
H5. Ta fram omledningsplan för hela väg 26, med blåljusmyndigheterna, kommunerna etc. Gör en riskanalys för översvämning över vägarna. (1)	Åtgärden har i nuläget bedömts vara alltför omfattande i förhållande till problemen.
H21. Anlägg mittseparering (utan breddning) på sträckan Nissaström-Sandslätt (2 km). (3)	På grund av en trång sektion måste mittseparering troligen göras utan breddning och utan omkörningsmöjligheter. Sträckan har inte så stor trafikmängd och åtgärden har i nuläget bedömts vara alltför kostsam i förhållande till problemen. Åtgärd H22 (ATK) ger en jämförbar nytta till betydligt lägre kostnad.
H23. Bygg bussvändslinga vid Spenshult. (3)	Inte längre aktuellt, då bussen vänder på annan plats.
H26. Se över linjeföringen norrifrån vid punkten Sandslätt (Trafikpoliskontrollplatsen). (2)	Åtgärden har i nuläget bedömts vara omotiverad i förhållande till problemen.
H28. Bygg kompletterande cykelvägar där det saknas i Spenshult-Torup-Hyltebruk. (3)	Åtgärden har i nuläget bedömts vara alltför kostsam i förhållande till problemen och den möjliga nyttan.
H30. Förbättra tillgängligheten till busslinjen vid väg 26 med GC-bana mellan Rydöbruk och Torup. (3)	Åtgärden har i nuläget bedömts vara alltför kostsam i förhållande till problemen och den möjliga nyttan.
H31. Bygg ny hållplats utanför Torup så att linje 400 får en kortare väg. (3)	Åtgärden har i nuläget bedömts vara alltför kostsam i förhållande till problemen och den möjliga nyttan.
H32. Bygg cirkulation vid södra infarten till Hyltebruk. (3)	Åtgärden står i konflikt med vägens funktion.
H36. Förhindra direktutfart från liten väg och brant backe vid badplats norr om Hylte (stopplik). (2, 3)	Åtgärden har i nuläget bedömts vara alltför kostsam i förhållande till problemen och den möjliga nyttan.

H37. Mittseparera sträckan Hyltebruk-Skeppshult. (3)	Trafikflödet är i nuläget inte tillräckligt stort för att motivera en så stor investering. Sträckan bör få sänkt hastighet till 80.
S8. Ökad kapacitet i trafikplats Mariesjö, Skövde. (3)	En värdefull åtgärd, men som inte genomförs på väg 26. Åtgärden hör hemma på väg 49 och i regional plan.
S11. Ny vägsträckning Timboholm-väg 49-Horsås rondellen, Skövde. (4)	Avlastande vägar, men i nuläget inget alternativ till väg 26. Tänkbar åtgärd på lång sikt, om den stämmer med föreslagen markanvändning i ny ÖP, där vägarnas funktion, standard och konsekvenser utretts.
S19. "Rastplats" och infopunkt vid pendel- och samåkningsparkeringen vid Sunkastan. (2)	Placeringen bedöms i nuläget inte ge den önskade funktionen och nyttan.
V9. Utveckla rastplatsen i Vall. (3)	Åtgärden har i nuläget bedömts vara alltför kostsam i förhållande till problemen och den möjliga nyttan.
V12. Sätt upp viltstängsel på sträckan Bäckhammar till norr om korsningen mot Björneborg (11 km). (3)	Att sätta upp viltstängsel på en så lång sträcka behöver föregås av en djupare utredning om barriäreffekter och viltets rörelser.
Paket I. Trafiksäkerhet Halmstad-Oskarström, mindre åtgärder (3)	Sammantaget ett sämre alternativ än paket H. Se utvärdering i kapitel 8.4. OBS! Flera enskilda åtgärder rekommenderas i väntan på åtgärd H9.
Paket M. Mittseparering Borgunda-Tidaholm (3)	Trafikflödet och bristerna är i nuläget inte tillräckligt stora för att motivera en så stor investering. Sträckan bör få sänkt hastighet till 80. Åtgärden är ej aktuellt för inspel till nationell plan 2018-2029, däremot kan den provas på nytt.

9. Förslag till inriktning och rekommenderade åtgärder

9.1. Beskrivning av övergripande inriktning

Inriktningen är enligt studiens syfte att finna åtgärder som bidrar till ökad trafiksäkerhet och minskad miljöpåverkan. Denna del av väg 26 bedöms främst fylla funktioner för lokal/regional arbetspendling och för regionala/långväga godstransporter. Den övergripande inriktningen är därför att vidta åtgärder på kort sikt, som ökar tillgängligheten till kollektivt resande och som ökar trafiksäkerheten för arbetspendlare på vägen och på anslutande vägar och banor.

För den del av väg 26 som går i Jönköpings län har Trafikverket region syd gjort två åtgärdsvalsstudier på de mest trafikerade sträckorna och beslutat om åtgärder. De rekommenderar dels mötesfri landsväg 2+1, dels sänkt hastighet till 80 km/t, dels ett flertal mindre åtgärder.

- Månseryd-Mullsjö, mötesfri landsväg, byggs 2017-2019
- Smålandsstenar-Gislaved, mötesfri landsväg, byggs tidigast 2020
- Mullsjö-Slättäng, delvis mötesfri landsväg, projektering påbörjas 2018

Denna studie utmynnar i liknande åtgärder. På en delsträcka med omfattande pendeltrafik förordas en ombyggnad till mittseparering och 100 km/t. I samband med en ombyggnad byggs även parallellvägnät för oskyddade trafikanter och långsamtgående fordon. Likaså anpassas busshållplatser och anslutande vägar. På övriga delar av den studerade vägen förordas mindre trafiksäkerhetshöjande åtgärder i korsningar, sidoområden och på vägen. Samtidigt förordas upprustning av de mest använda busshållplatserna och deras anslutningsvägar. Till detta kommer andra åtgärder för att öka kollektivtrafikens framkomlighet och attraktivitet.

I enlighet med den hastighetsöversyn som pågår kommer vissa sträckor att få sänkt hastighet, från 90 till 80 km/t. Värde av den här något ökade restiden uppvägs kraftigt av den ökade trafiksäkerheten samt minskad miljöpåverkan. Den sträcka som föreslås få mötesseparering och höjd hastighet har högre trafikflöde. Den sammantaget ökade trafiksäkerheten och ökade restidsvinsten motiverar investeringen och den ökade miljöpåverkan.

9.2. Rekommenderade åtgärder

Följande åtgärds paket har bedömts ge goda effekter och konsekvenser.

Paket. Åtgärder	Beskrivning (steg i fyrstegsprincipen)
A. H1, S1, V1	Samhällsplanering för transportsnåla samhällen (1)
B. H2, S2, V2	Marknadsföring av samåkning och kollektivtrafik (1)
C. H3, S3, V3	Hastighetssänkning (2)
D. H4, H34, S4, V4	Ökat utbud av kollektivtrafik (2)
E. H6, (H11,) H19	Hållplatser, väntkurer, pendelparkeringar etc. – Halland (3)
F. H7, H17, H24, H35	Mindre, fysiska trafiksäkerhetsåtgärder – Halland (3)
G. H8, H20, H27, H29, H33	Mindre ombyggnader för ökad kapacitet – Halland (3)
H. H9	Mittseparering Halmstad-Oskarström, 2+1 (3)
I. H3, H14, H17, H18	Mindre åtgärder Halmstad-Oskarström ("i väntan på H9") (3)
J. H22	ATK på sträckan Nissaström-Sandslätt (2)
K. H29, H33	Ombyggnader för kollektivtrafik (3)
L. S5	Hållplatser, väntkurer, pendelparkeringar etc. – Skaraborg (3)
N. S7, S9, S10	Ombyggnader för ökad kapacitet – Skövde (3)
O. S12, S15, S17, S18, S20	Korsningsåtgärder – Skaraborg (3)
P. S13	Sidoområdesåtgärder Otterbäcken-Gullspång (3)
Q. S14	Cykelåtgärder Hasslerör-Sjötorp (3)
R. S16	Bärighetsutredning Skövde-Mariestad (2)
S. S21	Trafiksäkerhetsåtgärder vid Gimmene (2)
T. V5	Hållplatser, väntkurer, pendelparkeringar etc. – Värmland (3)
U. V6, V7, V8, V10, V11, V13, V14	Fysiska trafiksäkerhetsåtgärder – Värmland (3)

9.3. Krav eller rekommendation till planering på projektnivå och senare

Denna studie rymmer ett stort antal åtgärder, fördelade i tre län. Därav följer att många lokala prioriteringar och avvägningar måste göras, till exempel hur åtgärderna ska genomföras, på kort och lång sikt, i olika etapper eller på annat sätt koordineras i tid och rum. Detta är frågor som inte har behandlats närmare i denna åtgärdsvalsstudie.

Till de frågor som inte behandlats tillräckligt ingående hör vägens barriäreffekter på storviltet rörelser i landskapet samt behovet av skyddsåtgärder för yt- och grundvattenförekomster. Dessa måste belysas vid prioritering och projektering av åtgärder.

På liknande sätt måste vissa åtgärders störningar på befintlig trafik hanteras. Vid en ombyggnad av större trafikplatser eller till mötesfri 2+1 väg behöver sannolikt en behovsanalys (av kompensatoriska åtgärder med mobility management) genomföras. Särskilt ska resenärernas behov beaktas att säkert (till fots eller på cykel) kunna passera vägen i anslutning till busshållplatser.

9.4. Uppföljning och indikatorer

Studiens inriktning är att förbättra tillgänglighet och trafiksäkerhet samt att minska miljöpåverkan. För att säkra att så sker bör studien kompletteras med ett program för uppföljning, lämpligen preciserat i ett fåtal indikatorer. För trafiksäkerhet är antalet döda och svårt skadade över en tioårsperiod ett etablerat mått – förslagsvis korregerat för antal personkilometer på den aktuella sträckan. För miljöpåverkan är kWh och kg koldioxid per personkilometer respektive tonkilometer två bra mått.

9.5. Förslag till beslut om fortsatt hantering

Trafikverket fastställer och avslutar studien enligt gängse rutiner. Trafikverket har möjlighet att (i samråd med respektive region) prioritera och spela in utpekade åtgärder i nationell plan. Studiens resultat bör vidare användas i de regionala samrådsgrupper som finns. Trafikverket och övriga parter fattar i övrigt beslut om genomförande av mindre åtgärder i den utsträckning rådighet finns.

10. Arbetsprocessen och organisering av arbetet

Studien har bedrivits i ett brett samarbete med en rad organisationer. Dessa har medverkat i de olika grupperingarna på följande sätt.

Intern styrgrupp (Trafikverket)

- Henrik Zetterqvist
- Jörgen Ryding
- Maria Zachariadis
- Inger Molander Ranheim
- Bengt Rydhed
- Jimmy Janske

Arbetsgrupp (Trafikverket)

- Ann-Charlotte Eriksson, projektledare 2014-2015
- Per Schillander, projektledare 2016-2017
- Alice Dahlstrand, bitr projektledare
- Helena Ekengren, samhällsplanerare Halland
- Jan Törnell, planerare Halland
- Elsa Andersson, utredare Halland
- Nikolaos Kapsimalis, trafikingenjör
- Martin Vinberg, projektledare Underhåll
- Mats Persson, projektledare Underhåll
- Andreas Gustafsson, projektledare Investering syd
- Yvonne Thorén, utredare Värmland
- Laila Einarsson, målstrateg miljö
- Per Johansson, trafikingenjör Skaraborg
- Marie Söderlid, projektledare Investering norr
- Krister Wall, region Syd (inledningsvis)

Koordineringsgrupp

- Jan Bremer, Inlandsvägen Syd-gruppen
- Leif Walterum, Inlandsvägen Syd-gruppen
- Gunnar Carlsson, Skaraborgs kommunalförbund
- Emelie Pettersson, Region Halland
- Emil Hesse, Region Jönköping
- Georgia Larsson, Västra Götalandsregionen
- Sara Johansson, Region Värmland

Referensgrupp

- Kommuner längs väg 26 (Halmstad, Hylte, Gislaved, (Gnosjö), Jönköping, Mullsjö, Tidaholm, Skövde, Mariestad, Gullspång och Kristinehamn)
- Trafikhuvudmän (Hallandstrafiken, Västtrafik, Värmlandstrafiken)
- Länsstyrelser (Halland, Västra Götaland, Värmland)
- Regionförbund (Värmland, Västra Götaland, Skaraborgs kommunalförbund, Halland, Jönköping)
- Sveriges åkeriföretag (Skaraborg, Halland)
- Handelskamrar (Halland, Västra Götaland, Värmland)
- Blåljusmyndigheter (Räddningstjänsten Östra Skaraborg, Räddningstjänsten Halmstad)
- Hamnar (Halmstad, Varberg, Otterbäcken, Kristinehamn)
- Inlandsvägen Syd – samarbetsorganisation

Tidplan

- Internt startmöte, maj 2014
- Nulägesinventering, augusti-december 2014
- Workshop 1, 2014-12-04
- Workshop 2, 2015-02-20
- Workshop 3, Skaraborg/Värmland 2015-05-26, Halland 2015-06-15
- Åtgärdsgenerering, hösten 2015-våren 2016
- Effektbedömning, redigering, hösten 2016
- Ställningstagande, kvalitetssäkring och avslutning, vintern 2016/2017

11. Kvalitetsgranskning

Genomförd:	Ja ☒ Nej ☐ Datum: 2017-02-23
Utförd av:	Elsa Andersson, PLväu

.....
Datum och underskrift av kvalitetsgranskare

12. Avslutning av studie

170421 
.....
Datum och underskrift av ansvarig för genomförande av åtgärdsvalsstudien

170425 
.....
Godkänt - datum och underskrift av chef

13. Referenser

- Funktionellt prioriterat vägnät. Trafikverket, 2016.
- Godstransportstrategi. Västra Götalandsregionen, 2016.
- Målbild Tåg 2035 för tågtrafiken i Västra Götaland, 2013.
- Nationell plan för infrastruktur 2014-2025
- Näringslivets transporter i Halland. Region Halland, 2016.
- Region cykelplan. Region Halland, 2015.
- Regional systemanalys för transportsystemet. Region Halland, 2016.
- Regionala planer för infrastruktur 2014-2025.
- Res jämt – ett jämställt transportsystem. Trafikverket 2005:110
- Samhällsekonomiska principer och kalkylvärden för transportsektorn: ASEK 5.2
 - Kapitel 19 Fördelningseffekter och jämställdhet.
 - Effektsamband för transportsystemet. Kapitel 9 Jämställdhet.
- Strada olycksdatabas, 2015.
- Trafikförsörjningsprogram för respektive region, 2016.
- Trafiksäkerhetsklassning av vägar, 2015.
- Trafikverket: interna underlag, databaser, NVDB, Stigfinnaren etc.
- Transportpolitiska mål – tillgänglighetsmål och hänsynsmål.
- Uppföljning av de transportpolitiska målen.
- Åtgärdsvalsstudie för cykel nationellt vägnät (TRV 2014/74892)
- Åtgärdsvalsstudie för cykel nationellt vägnät (TRV 2014/74892)
- Åtgärdsvalsstudie för Jönköpingsbanan. Trafikverket.
- Åtgärdsvalsstudier för väg 26 i Jönköpings län. Rv 26 Mullsjö-Slättäng samt Rv 26 Smålandsstenar-Gislaved. Trafikverket, 2016.
- Åtgärdsvalsstudier – nytt steg i planering av transportlösningar.Handledning, Trafikverket, 2015.
- Åtgärdsvalsstudie för tillgänglighet till, från och i Skövde. Trafikverket, ej publ.
- Åtgärdsvalsstudie för Västra stambanan. Trafikverket, 2015.

14. Bilagor

Bilagorna förvaras digitalt i ÅVS-portalen.

<https://avs.trafikverket.se/webbplatser/AVS-00573/Projektyta/Forms/Dokumentvy.aspx>

- Deltagare vid workshop/dialogtillfällen
- Projektspecifikation
- Samlad effektbedömning (SEB) enl. Trafikverkets metod (och klimatkalkyl i de fall som detta behövs).
- Underlag om barnperspektiv
- Underlag om barriärer
- Underlag om befolkning
- Underlag om brister
- Underlag om fauna
- Underlag om funktionellt prioriterat vägnät (FPV)
- Underlag om godstransporter
- Underlag om järnväg
- Underlag om klimat, vatten och klimatpåverkan
- Underlag om kollektivtrafik
- Underlag om korsningar
- Underlag om kulturmiljö
- Underlag om kundärenden
- Underlag om landskap
- Underlag om miljö och vattentäkter
- Underlag om nationell plan för infrastrukturen 2014-2025
- Underlag om Natura 2000-områden
- Underlag om olycksstatistik
- Underlag om riksintressen
- Underlag om vägdata
- Underlag om turism
- Underlag om vibrationer
- Underlag om översiktsplaner



TRAFIKVERKET

Trafikverket, 405 33 Göteborg. Besöksadress: Kruthusgatan 17.
Telefon: 0771-921 921. Texttelefon: 010-123 50 00.

www.trafikverket.se