



# Väg 44, kvarvarande sträcka förbifart Lidköping och sträckan Grästorp-Lidköping

ÅTGÄRDSVALSSTUDIE

Ärendenummer: TRV 2022/73686

**Trafikverket**

Postadress: Trafikverket Västra Regionen, 405 33 Göteborg

E-post: trafikverket@trafikverket.se

Telefon: 0771-921 921

Dokumenttitel: Väg 44, kvarvarande sträcka förbifart Lidköping och sträckan Lidköping-Grästorp

Författare: Petter Streijffert Norconsult, Johnny Alf Ramboll

Ansvarig för genomförande: Johan Larsson, projektledare samt  
biträdande projektledare Sara Blomkvist, Johan Kustfolk och Ann-Charlotte Eriksson

Organisation: Trafikverket Västra Regionen, PLvru

Datum: start 2022,avslut 2024

Dokumentdatum: 2024-06-03

Ärendenummer: TRV 2022/73686

Version: 1.0 fastställd version

Fastställt av: Per Schillander

Kontaktperson: Johan Larsson och Sara Blomkvist, Västra Regionen

Publikationsnummer: 2024:013

ISBN: 978-91-8045-265-6



Åtgärdsvalsstudiens geografiska avgränsning av väg 44 från delen Håsten väg 2044 (Norra Björke) till Alebäcksrondellen väg 44 och väg 49. (Bakgrundskarta: Lantmäteriet 2022)

## Innehållsförteckning

Sammanfattning .....	7
1 Initiera .....	8
1.1. Bakgrund.....	8
1.2. Syfte.....	9
1.3. Mål .....	9
1.4. Avgränsningar .....	9
1.5. Förutsättningar för finansiering av åtgärder .....	11
1.6. Arbetsprocessen och organisering av arbetet .....	11
1.7. Tidigare planeringsarbete och gällande planer.....	13
1.8. Gällande kommunala planer.....	16
1.9. Anknytande planering.....	19
2 Förstå situationen .....	20
2.1. Nuläge – Befintliga förhållanden och förutsättningar ...	20
2.2. Trafikanalys förbi Lidköping.....	36
2.3. Mål för lösningar (eftersträvad kvalitet).....	41
2.4. Koppling till transportpolitiska mål .....	41
2.5. Krav .....	47
2.6. Preciserande av behov, brister och problem .....	48
2.7. Sammanfattande problembeskrivning .....	56
3 Förslag på lösningar .....	57
3.1. Fyrstegsprincipen.....	57
3.2. Generella behov som har betydelse för utredningssträckan	58
3.3. Generella åtgärdsförslag för hela utredningssträckan .	59
3.4. Geografiska åtgärdsförslag per delsträcka .....	63
4 Bortvalda åtgärder .....	85
4.1. Bortvalda åtgärder för respektive delsträcka .....	85
5 Förslag till inriktning och rekommenderade åtgärder .....	90



5.1.	Fördjupade utredningar .....	92
5.2.	Åtgärder av steg 1 och 2 enligt fyrstegsprincipen .....	93
5.3.	Kollektivtrafikåtgärder .....	94
5.4.	Parkering och rastplatser .....	95
5.5.	Gång- och cykelåtgärder på sträcka .....	97
5.6.	Delsträckor A-J .....	98
5.7.	Delsträckor KLMN Ågården-Alebäcksrondellen .....	100
6	Remissammanställning och omhändertagande av synpunkter	103
6.1.	Genomfart och förbifart Lidköping .....	103
6.2.	Kollektivtrafik .....	104
6.3.	Karaktären för väg 44 .....	104
6.4.	Trafiksäkerhet .....	104
6.5.	Parkering för pendel- och samåkning .....	104
6.6.	Kostnad och prioritering av åtgärder .....	105
7	Förslag till fortsatt hantering för åtgärder .....	107
7.1.	Generella åtgärdsförslag för hela sträckan .....	107
7.2.	Geografiska åtgärdsförslag per delsträcka .....	108
8	Möjlig stegvis utbyggnad av Genomfart eller Förbifart .....	126
	Kvalitetsgranskning .....	127
	Avslut av studie .....	127
	Bilaga 1 – Korsningstyp med hänsyn till trafiksäkerhet .....	128
	Bilaga 2 – Hållplatsinventering .....	131
	Bilaga 3 – Avskrivna brister och behov .....	133
	Bilaga 4 – inkomna remissvar .....	136
	Bilaga 5 –Samlad effektbedömning, SEB .....	161



## Sammanfattning

Trafikverket har genomfört en åtgärdsvalsstudie (ÅVS) för väg 44 för sträckan mellan Grästorps-Lidköping samt sträckan genom Lidköping. Förutom Trafikverket har även Skaraborgs och Fyrbodals kommunalförbund, Lidköpings kommun, Grästorps kommun, Trollhättans kommun och Västtrafik deltagit. Inom åtgärdsvalsstudien har brister och behov längs utredningssträckan identifierats vilket har resulterat i ett antal åtgärdsförslag enligt fyrstegsprincipen.

Längs väg 44 finns flera problem inom trafiksäkerhet, framkomlighet och tillgänglighet. En brist är att vägstandarderna och hastighetsgränser varierar vilket kan ge en oförutsägbarhet för trafikanter. Det finns sträckor som är smala, partier med begränsad sikt samt korsningspunkter och hållplatser som kan upplevas otrygga. Längs sträckan förekommer flera delar som har en vägstandard som kan inbjuda till höga hastigheter. Det är även bristande förutsättningar för gång- och cykeltrafik längs utredningssträckan. I Lidköping längs väg 44 uppstår periodvis kapacitetsproblem. Detta gäller framförallt vid cirkulationsplatserna och Ågårdsbron mellan dessa. Att trafikmängderna förväntas att öka i framtiden förvärrar problematiken.

För att möta framtidens behov av hållbara transportsystem krävs förbättringar både för att underlätta och förbättra framkomligheten samt för att främja säkerheten och tillgängligheten för alla trafikanter. Åtgärdsvalsstudien ger förslag på en stor mängd lösningar inom alla stegen av Trafikverkets fyrstegsprincip. Föreslagna åtgärder behöver dock inte implementeras exakt enligt åtgärdsvalsstudiens förslag. Exempel på åtgärder är förbättring av korsningspunkter och hållplatser, översyn av antalet anslutningar samt ombyggnad till mötesseparerad väg. För Lidköping beskrivs flera olika inriktningsoptioner på längre sikt, dels att befintlig genomfart förbättras dels att en förbifart föreslås. Oavsett inriktning för Lidköping bedöms det nödvändigt att på kort sikt lösa de mest akuta kapacitetsproblemen vid Ågårdsbron.

Ansvarsfördelningen för genomförande och finansiering av åtgärderna varierar mellan olika aktörer. Trafikverket kan hantera flera utredningar och åtgärder inom ramen för sin verksamhet, medan mer omfattande åtgärder kan behöva hanteras inom ramen för regionala transportplaner av Västra Götalandsregionen (VGR). Kommunerna kan integrera relevanta åtgärder i sina investeringsplaner eller löpande verksamheter samt behöver också göra ställningstaganden kring prioritering av gång- och cykelåtgärder.

Åtgärdsvalsstudien har fokuserat på åtgärder för att förbättra trafiksäkerhet och framkomlighet, men det noteras att kollektivtrafikens konkurrenskraft gentemot bilen inte förbättras av de föreslagna åtgärderna. Denna slutsats betonar vikten av att sträva efter ett långsiktigt hållbart transportsystem.

# 1 Initiera

## 1.1. Bakgrund

Åtgärdsvalsstudien ska studera stråket längs väg 44 mellan Grästorp och Lidköping i Västra Götalands län. Den studerade sträckan har en längd på cirka 49 km och utgör en koppling mellan norra Skaraborg mot Trestadsområdet och i förlängningen även kopplingen mellan Trestad/Bohuslän och Mälardalen/Stockholm. Vägen kopplar samman E6 i sydväst vid Uddevalla och E20 i nordöst vid Götene.

Väg 44 är utpekad som en regionalt viktig väg och är en del av det funktionellt prioriterade vägnätet för godstransporter, långväga persontransporter, dagliga personresor och för kollektivtrafik. Vägen är även utpekad som riksintresse för kommunikation och rekommenderad väg för farligt gods. Sträckan har även betydelse för turismen söderifrån mot lokala mål som Läckö slott, Kinnekulle, Göta kanal och till/från västkusten.

Västra Götalandsregionen har i regional plan för åren 2022 - 2033 gett Trafikverket i uppdrag att analysera prioriterade brister på det regionala vägnätet, där väg 44 ingår. Prioriteringen har gjorts i samråd med respektive kommunalförbund. I regionalplan 2022 - 2033 är en del av sträckan utpekad som "Kvarvarande sträcka förbifart Lidköping och sträckan Lidköping - Grästorp" med utredningsstart år 2020 eller senare.

Studerad sträcka är indelad i två delar. Den första benämns Grästorp-Lidköping och sträcker sig mellan Håsten – Ågården (42 km). Den andra sträckan benämns förbi Lidköping och sträcker sig mellan Ågården – Cirkulationsplats Alebäcksrondellen (7 km), se Figur 1. För delen förbi Lidköping har framkomlighetsproblematik identifierats där en eventuell fortsättning av utbyggnad av förbifart Lidköping tidigare diskuterats. Längs sträckan Grästorp-Lidköping finns en målkonflikt mellan Försvarsmakten och trafiksäkerheten på vägen. Försvarsmaktens behov innebär att två delsträckor inte får förändras utifrån åtgärder på körfältsindelning och hinderskapande åtgärder. Befintlig väg behöver därför studeras och förutsättningar tas fram för att lösa målkonflikten längs med sträckan. De senaste fem åren har antalet olyckor på sträckan mellan Grästorp och Lidköping ökat enligt statistik från Transportstyrelsen vilket också ligger till grund för åtgärdsvalsstudien.



Figur 1. Sträckning för utredning (Bakgrundskarta NVDB 2022).

## 1.2. Syfte

Åtgärdsvalsstudien ska landa i åtgärder för planering på kort, medellång och lång sikt utifrån de brister som framkommer samt de som redan är kända. Studien har två uttalade geografiska delar:

- För delen Grästorp-Lidköping ska det studeras hur målkonflikten mellan Försvarsmaktens behov och trafiksäkerhet på sträckan kan hanteras.
- För delen förbi Lidköping ska förutsättningar för en fortsättning förbifart Lidköping etapp 2 studeras.
- För delen förbi Lidköping, korsningen väg 44/187 samt Alebäcksrondellen, ska det även studeras för det fall etapp 2 inte kan genomföras.

Genom åtgärdsvalsstudien ska medverkade parter få en gemensam bild av nuläge, problem, målkonflikter och finansieringsmöjligheter samt en gemensam målbild. Åtgärdsvalsstudien ska vara trafikslagsövergripande och utgå från fyrstegsprincipen. Åtgärdsförslagen som arbetas fram ska ta hänsyn till både personresor och godstransporter. Åtgärdsvalsstudien ska kunna användas som underlag för fortsatt planering. Det innebär att den ska visa en eller flera möjliga vägar framåt och när och hur olika åtgärder i respektive fall behöver genomföras.

## 1.3. Mål

Den övergripande målsättningen för åtgärdsvalsstudien är att genom fyrstegsprincipen kunna identifiera trafikslagsövergripande åtgärder och kombinationer av åtgärder som resulterar i:

- Ökad tillgänglighet på ett sätt som minskar klimatpåverkan
- Förbättrad trafiksäkerhet och kapacitet
- Åtgärderna som föreslås ska motiveras utifrån att de bidrar till ett samhällsekonomiskt effektivt och långsiktigt hållbart transportsystem.

•

## 1.4. Avgränsningar

### 1.4.1. Avgränsning av innehåll och omfattning

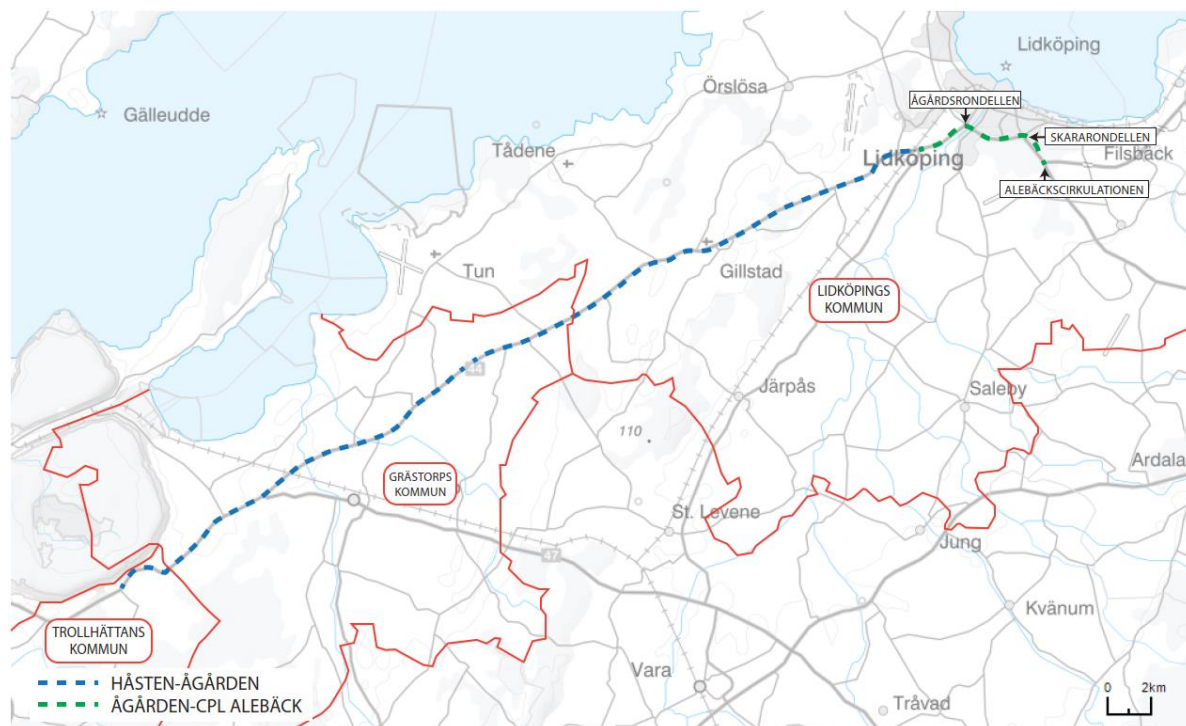
Åtgärdsvalsstudien ska klargöra vägens olika funktioner och omfattar både person- och godstrafik i stråket. Vidare ska åtgärdsvalsstudien vara trafikslagsövergripande med fokus på framkomlighet och trafiksäkerhet. Viktiga miljökonsekvenser ska även beaktas i åtgärdsvalsstudien.

### 1.4.2. Geografisk avgränsning

Åtgärdsvalsstudien avgränsas till att studera stråket längs väg 44 mellan Håsten väg 44 (Norra Björke) i Trollhättans kommun i väst till Alebäcksrondellen i Lidköpings kommun i öst, se Figur 2. Sträckan har en total längd på cirka 49 km och sträcker sig genom tre kommuner enligt följande:

- 3 km – Trollhättans kommun
- 22 km – Grästorps kommun
- 24 km – Lidköpings kommun

Under arbetet ska övervägande om detaljeringsgraden stämmas av med beställaren. Detta främst då sträckan är 49 km lång.



Figur 2. Geografisk avgränsning för åtgärdsvalsstudien med kommungränser (Bakgrundskarta NVDB 2022)

#### 1.4.3. Avgränsning kopplat till Försvarsmaktens verksamhet

Trafikverket har inledningsvis stämt av förutsättningar gällande Försvarsmaktens intressen längs väg 44. Försvarsmakten har informerat om de två delsträckor som inte får förändras utifrån körfältsindelning och hinder. Den västra sträckan är cirka 10 km lång och den östra cirka 8 km, se Figur 3. Mellan den östra och den västra sträckan ska den fria bredden vara minst 4 meter och inga hinder högre än 0,8 meter får förekomma. Brister och behov inventeras dock på hela sträckan men kraven från Försvarsmakten beaktas gällande åtgärdsförslag.



Figur 3. Översikt målkonfliktområde, röda linjer markerar västra och östra sträckan (Bakgrundskarta NVDB 2022).

#### 1.4.4. Tidshorisont för åtgärders genomförande

Studien utgår från en tidshorisont fram till år 2030 och år 2040. År 2030 är valt med hänsyn till planperioden för regional plan (2022–2033). År 2040 är ett mer långsiktigt scenarioår där även större ofinansierade åtgärder kan inrymmas. Åtgärderna ska kunna prövas i planrevidering år 2026. Följande förslag på tidsperspektiv för åtgärder är:

- Kort sikt (2024 - 2028)
- Medellång sikt (2029 - 2034)
- Lång sikt (2035 - 2040)

#### 1.5. Förutsättningar för finansiering av åtgärder

Vid uppdragsstart av åtgärdsvalsstudien saknas utpekade medel för sträckan. Medel som kan vara möjliga att nyttja för mindre åtgärder på kort sikt finns dock inom åtgärdsområdet ”Trimning och effektivisering i stråk” i förslaget till regional plan för åren 2022–2033.

Inom den regionala budgeten finns bland annat medel avsatta för kollektivtrafik- och cykelåtgärder samt för mindre vägåtgärder. Åtgärderna är av mindre karaktär med en investeringskostnad på högst 50 miljoner kronor. Val av åtgärder ska utgå från inriktningsunderlaget och de vägledande principerna. Generellt sett är åtgärderna för de första 4–6 åren av den regionala infrastrukturplanen redan bundna till objekt och resterande medel ej är bundna till specifika objekt.

För större, mer långsiktiga åtgärder krävs ett underlag, inklusive GKI (Grovt kostnadsindikation) och SEB (Samlad effektbedömning), så att åtgärderna kan prövas i kommande planrevidering år 2026 eller senare.

#### 1.6. Arbetsprocessen och organisering av arbetet

Åtgärdsvalsstudien genomförs enligt metodiken i Trafikverkets publikation 2015:171 ”Åtgärdsvalsstudier – Nytt steg i planeringen av transportlösningar”. Åtgärdsvalsstudier består av fyra faser; initiera, förstå situationen, pröva tänkbara lösningar samt forma inriktning och rekommendera åtgärder, se Figur 4.



Figur 4. Åtgärdsvalsstudiens faser och indelning i skede 1 respektive skede 2.

Fyrstegsprincipen tillämpas i studien:

1. Åtgärder som kan påverka behov av transporter och val av transportsätt.
2. Åtgärder som effektiviserar nyttjande av befintlig infrastruktur och fordon.
3. Begränsade ombyggnationer.
4. Nyinvesteringar och/eller större ombyggnadsåtgärder.

Trafikverket Region Väst är ansvarig för åtgärdsvalsstudien och dess genomförande. Inom uppdraget ingår en arbetsgrupp bestående av Trafikverket, Skaraborgs Kommunalförbund, Fyrbodals Kommunalförbund, Lidköpings kommun, Grästorps kommun, Trollhättans kommun och Västtrafik. Arbetsgruppen sammanträder regelbundet under samtliga faser i studien. Arbetsgruppens uppgift är att bidra med underlagsmaterial, delta aktivt i åtgärdsvalsstudiens process samt ansvara för förankring



i den egna organisationen. Åtgärdsvalsstudiens första del genomförs av Norconsult på uppdrag av Trafikverket. Åtgärdsvalsstudiens andra del genomförs av Ramboll.

### 1.6.1. Identifierade intressenter

I syfte att fånga upp potentiella konflikter mellan intressen har olika intressenter identifierats och deltagit i studien. En inledande kartläggning av identifierade aktörer och övriga intressenter genomfördes av arbetsgruppen i ett tidigt skede. De identifierade intressenterna redovisas i Tabell 1 nedan.

Tabell 1. Identifierade intressenter.

Arbetsgruppen	Workshop	Dialog
Skaraborgs Kommunalförbund	Branschorganisationer	Kommunpolisen
Fyrbodals Kommunalförbund	Länsstyrelsen Västra Götalands län	Försvarsmakten
Lidköpings kommun	Angränsande kommuner	Räddningstjänsten
Grästorps kommun	Lantbrukarnas riksförbund (LRF)	Åkeriföreningen Skaraborg
Trollhättans kommun	Västsvenska handelskammaren	
Trafikverket Planering (Åtgärdsplanering, Samhällsplanering), Trafikmiljö	Trafikverket Planering (Bärighet, Åtgärdsbeställare), Investering, Underhåll	
Västtrafik		

#### Arbetsgruppen

Arbetsgruppen har varit involverade under hela åtgärdsvalsstudien där gruppen sammanträtt kontinuerligt under arbetsprocessens samtliga faser. Arbetsgruppen har, förutom att delta i arbetsgruppsmöten, i uppgift att ta fram underlagsmaterial, ange läsanvisningar, ansvara för förankring i sin egen organisation och överenskommelse kring ÅVS-processen.

#### Workshop

Övriga intressenter bjöds in till en workshop som hölls digitalt under september 2022. På workshopen diskuterades brister, behov och utmaningar som rör tillgänglighet och framkomlighet utifrån ett regionalt och lokalt perspektiv.

En andra workshops genomfördes i Lidköping under februari 2023. Vid detta tillfälle medverkade arbetsgruppen samt ytterligare medarbetare från Trafikverket, kommunalförbunden, kommunerna och även ett antal externa aktörer. Under workshopen var fokus åtgärdsgenerering med utgångspunkt från problembeskrivningen och de åtgärdsvalsstudiespecifika målen samt att fyrstegsprincipen skulle tillämpas.

#### Dialog

Separat dialog har förts med kommunpolisen, Åkeriföretagen, Försvarsmakten och räddningstjänsten via mejlkontakt och digitala möten.



## 1.7. Tidigare planeringsarbete och gällande planer

Nedan redovisas relevant material som har hämtats från planeringsdokument, strategier och tidigare utredningar med koppling till utredningsområdet.

### 1.7.1. Trafikverket

- Vägplan för Väg 44, förbifart Lidköping, delen Lidköping-Källby (2014).
- Förstudie väg 44 Håle Täng – Lidköping (2008).
- ÅVS Väg 49 Skara-Lidköping (2020).
- Lokaliseringsplan Riksväg 44 – Förbifart Lidköping (1997).
- Förstudie – Riksväg 44 Förbifart Lidköping med vägsål 44/2704/2714 (Källbykorsningen) (2002).

### 1.7.2. Västtrafik/Trafikverket

- Åtgärdsplan – Stråk 5 (2011).

### 1.7.3. Trollhättans Stad

- Översiktsplan (2014).
- Cykelplan (2022).
- Trafikstrategin (2015).

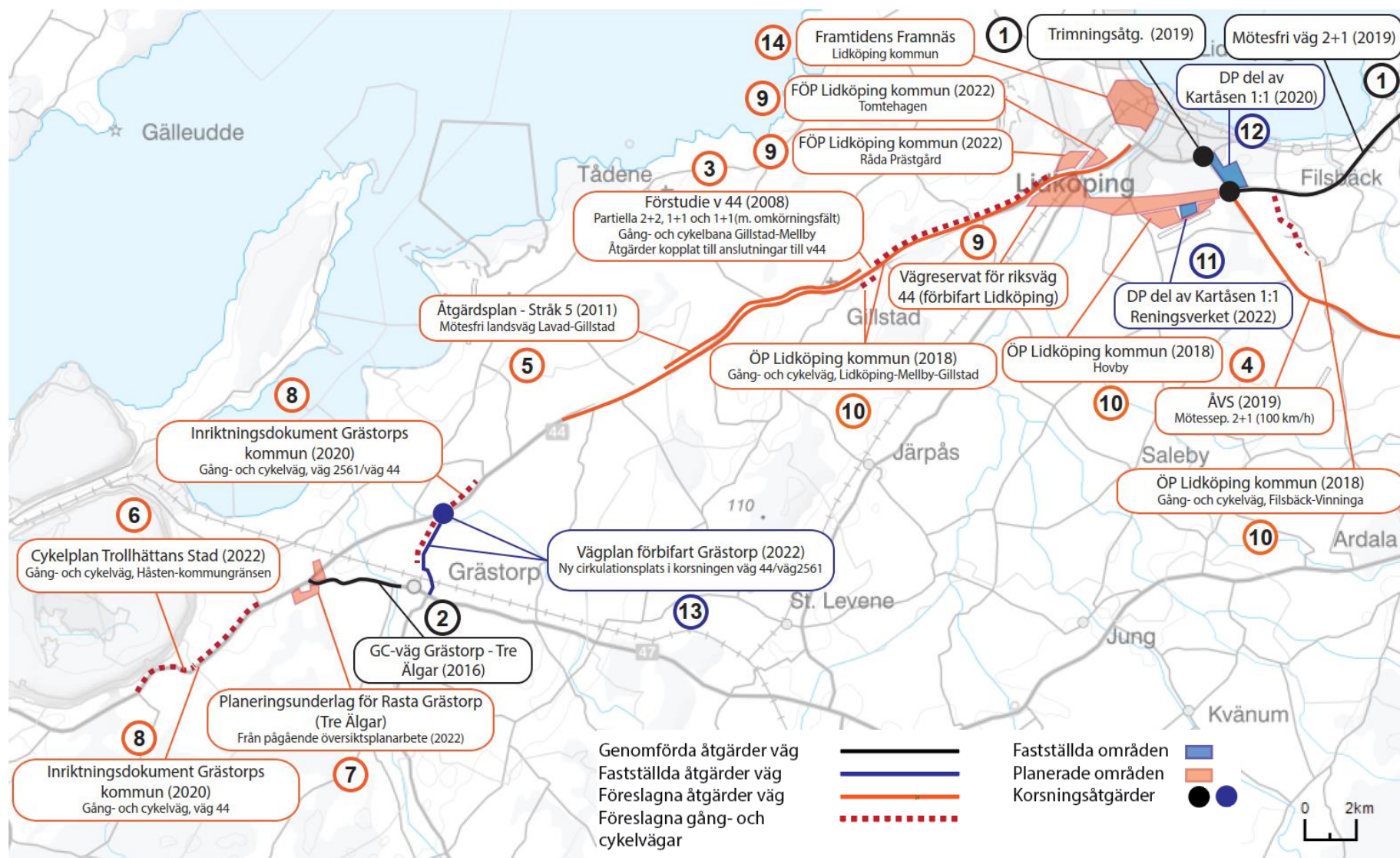
### 1.7.4. Grästorps kommun

- Översiktsplan (2016).
- Planeringsunderlag för Rasta Grästorp (Tre Älgar) från pågående översiktsplanarbete (2022).
- Inriktningsdokument för kommunens gång/cykelvägar, motionsspår samt friluftsområden i tätorten (2020).

### 1.7.5. Lidköpings kommun

- Fördjupad översiktsplan (2022).
- Översiktsplan (2018).
- Detaljplan för del av Kartåsen 1:1 Reningsverket, Lidköpings kommun (2022).
- Detaljplan för del av Kartåsen 1:1, Lidköpings kommun (2020).

En översiktlig bild över planeringsarbetena och planerna redovisas i Figur 5. I nedanstående avsnitt beskrivs även färdigställda respektive planerade projekt som är relevanta för denna åtgärdsvalsstudie utredningssträcka. I relevanta fall anges vilket nummerat objekt i Figur 5 de hör till.



© Lantmäteriet, Geodatasamverkan

Figur 5. Översiktlig bild och planeringsunderlag och fastställda planer. Det kan finnas mindre avvikelser i figur avseende vissa åtgärders fysiska utbredning jämfört med aktuell planering.

### 1.7.6. Nyligen färdigställda projekt i anslutning till väg 44

#### **Vägplan för Väg 44, förbifart Lidköping delen Lidköping-Källby 2014**

- ① I direkt anslutning till den studerade sträckan på väg 44 har Trafikverket anlagt en ny sträckning på väg 44, från cirkulationsplats Alebäcksrondellen, i korsningen väg 49/44, till cirkulationsplatsen i Källby i Götene kommun, se Figur 5. Vägen öppnades för trafik sommaren 2019 och är nu mötesseparerad 2+1-väg med mitträcke vilket innebär bättre framkomlighet och trafiksäkerhet på sträckan jämfört med tidigare. I samband med att den nya sträckningen öppnades har trafiken minskat genom Filsbäck. I slutskedet av projektet gjordes även en trimningsåtgärd för cirkulationsplats Skararondellen som till en början inte ingick i projektet. Sträckan är totalt 9 km lång, varav 7 km i ny sträckning med 2+1-väg. Denna etapp hade en totalkostnad om 446 Mkr i prisnivå 2021.

#### **Vägplan för Väg 49, gång- och cykelväg, delen Grästorps-Tre Älgar 2016**

- ② På sträckan mellan Grästorps tätort och Tre Älgar har Trafikverket anlagt en ny gång- och cykelväg längs den södra sidan av väg 47. För att skapa plats för gång- och cykelvägen har körbanan flyttats norrut. Den 2,5 meter breda gång- och cykelvägen har en längd på 3,6 km. Uppskattad totalkostnad för projektet var 16,8 Mkr och utbyggnaden planerades att ske under 2017.

### 1.7.7. Tidigare planeringsunderlag

#### **③ Förstudie väg 44 Håle Täng – Lidköping 2009 (VV 2009/6284)**

En förstudie upprättades 2008 för sträckan Håle-Täng till Lidköping på väg 44, se Figur 5. Studien lyfter brister på delar av sträckan kopplat till horisontalkurvor och krön vilket gör omkörningar riskabla på sträckan. Studien lyfter även de många anslutningarna till vägen som leder till lägre trafiksäkerhet. Vägstandarden varierar längs väg 44 och studien föreslår olika åtgärder på olika delar av vägen. De fyra flygsträckorna föreslås byggas om till 2+2 väg och mellanliggande sträckor till 1+1 väg. Sträckor med smalare sektion (7–8 meter) föreslås förses med räfflad mittremsa och breddas till tre körfält på kortare sträckor för att erhålla omkörningsmöjligheter. Utöver detta ska sträckan mellan Björksäter och Lidköping breddas till en 2+1 väg. Studien föreslår även utbyggnad av gång- och cykelvägar längs sträckan mellan Gillstad och Mellby.

Åtgärdsförslagen som presenterats i förstudien har inte tagits vidare i den regionala planeringen. En partiell utbyggnad till mötesfri väg på sträckan skulle inte heller vara genomförbar med avseende på Försvarsmaktens behov på sträckan.

#### **ÅVS Väg 49 Skara-Lidköping 2019**

- ④ Trafikverket har på uppdrag av Västra Götalandsregionen analyserat bristerna på det regionala vägnätet där väg 49 ingår i ett av Västra Götalandsregionens prioriterade stråk för arbets- och studiependling. Sträckan Lidköping-Skara är en mycket viktig pendlingsväg både för arbets- och studiependling och har ingen tågförbindelse som alternativ för pendling. Den utgör även en del av kopplingen Lidköping - Skara - Skövde vilket ses som den viktigaste kopplingen mellan Skaraborgs två lokala arbetsmarknadsregioner. Studien förordade åtgärder som exempelvis ombyggnad till mötesseparerad väg med 100 km/h, se Figur 5.

Åtgärdsförslagen som presenterats i åtgärdsvalsstudien har inte tagits vidare i den regionala planeringen. Det finns dock en delsträcka förbi Skara där mindre åtgärder planeras. Objektet är inte namngivet.

### 1.7.8. Fyrbodals Kommunalförbund

Fyrbodals Kommunalförbund har tillsammans med Vänersborgs kommun och Västra Götalandsregionen påbörjat ett arbete att utreda förutsättningarna för en kombiterminal (främst tåg/lastbil) på Trestad Center vid väg 44/45 i Vänersborgs kommun. Skulle en sådan bli verklighet kan det få en påverkan på godsflödena till och från Trestad Center, inklusive längs väg 44.

### 1.7.9. Skaraborgs Kommunalförbund

Den politiskt förankrade Strukturbild Skaraborg (2015) anger Skaraborgs styrkeområden inom tillverkningsindustrin, gröna näringar, kunskapsdriven industri och Försvarsmakten. Strukturbilden är ett kunskapsunderlag och en viljeriktning som pekar på flera argument för väg 44. I Skaraborg är koppling till Trestadsområdet viktigt i ett arbetsmarknadsperspektiv liksom till högskolestudier i Trollhättan. Restidsförkortningar ökar därmed människors tillgänglighet till arbete och studier. I ett godstrafikperspektiv utgör väg 44 en länk mellan E20, E45 och E6 varpå Skaraborgs Kommunalförbund menar att väg 44 borde tillhöra det nationella vägnätet.

Etableringar som sker kommande år i Skaraborg kommer även i ett större utvecklingsperspektiv påverka både pendlings- och godsflöden men där påverkan på väg 44 inte kan anges i dagsläget.

5

### 1.7.10. Västtrafik

Trafikverket och Västtrafik har på uppdrag av Västra Götalandsregionen tagit fram en åtgärdsplan för ett av nio prioriterade vägstråk i Västra Götaland, stråk 5, som sträcker sig mellan Lysekil-Uddevalla-Trollhättan-Lidköping-Skara-Skövde-Tibro-Karlsbord-Askersund.

Enligt Åtgärdsplanen för Stråk 5 (2011) finns det flera sträckor på väg 44 som i dagsläget inte har vägstandard för 100 km/h men som i ett längre perspektiv på ett kostnadseffektivt sätt skulle kunna åtgärdas för detta ändamål.

Både väg- och järnvägssträckan mellan Trollhättan och Lidköping är två av fem utpekade sträckor längs stråk 5 med tillhörande funktionella krav enligt åtgärdsplanen. För vägsträckan är det prioriterade funktionella kraven en jämn hastighet och en säker väg. För järnvägssträckan är de prioriterade funktionella kraven en kortare restid på stråket mellan målpunkter och högre marknadsandel för kollektivtrafiken i starka stråk.

I *Förstudie inför upphandling Trafik 2024 Skaraborg* föreslås Linje 1 express att utvecklas genom taktfast tidtabell och utökade avgångar på helger. Linjen ska fortsatt ha syfte att erbjuda snabba resor och möjliggöra för arbets- och studiependling inom linjens sträckning samt erbjuda en länk mellan tåg och buss i Trollhättan, Lidköping och Skövde. Förslaget föreslår vidare att busslinje 100 reduceras då linjen är lågfrekvent och har turer med mycket låg andel resande. De avgångar där andel resande är låg föreslås därmed att dras in.

## 1.8. Gällande kommunala planer

Gällande översiktsplaner och andra kommunala planer för respektive kommun som utgör underlag för åtgärdsvalsstudien redovisas nedan.

### 1.8.1. Trollhättans stad

#### Översiktsplan 2013

I översiktsplanen nämns väg 44 som en viktig länk i den öst-västliga förbindelsen från inlandet till västkusten. Sträckningen avses inte förändras genom Trollhättan.

6

#### Remissutgåva Cykelplan 2022

Ett nytt förslag på cykelplan för Trollhättan finns ute på remiss 2022. Cykelplanen är ett underlag för planering, byggande och drift samt i beslut kring nya investeringar. Planen innefattar 10 objekt varav sträckan väg 44 Håsten – Trollhättans kommungräns, med en längd på 2,7 km, är en. Objektet innebär utbyggnad utmed statlig väg och saknar beräknad kostnad.

### 1.8.2. Grästorps kommun

#### Översiktsplan 2016

Kommunen ser möjligheter till förbättring av standarden på väg 44 i riktning mot Lidköping eftersom vägen är en viktig länk mellan väg E45 och E6 i väster och väg E20 i öster. Väg 44 har betydelse för läge i regionen och för framtida utvecklingen med avseende på bland annat pendling och transporter.



## 7 Planeringsunderlag för Rasta Grästorp (Tre Älgar) från pågående översiktsplanarbete 2022

Vid cirkulationsplatsen mellan väg 44 och väg 47 finns idag en bensinmack och ett Rasta (f.d. Tre Älgar). Det finns en äldre detaljplan från 1996 för området kring Tre Älgar (DP 1444-P5) som innehåller en mindre yta avsett för service och handel som inte är fullt utbyggd. Den nya översiktsplanen vill peka ut en större yta kring Tre Älgar för nya verksamheter.

För området kring Tre Älgar ska, enligt arbetsmaterial som ingår i det pågående arbetet med Grästorps nya översiktsplan, handel, lagerhållning och logistikhantering vara lokaliserad, se Figur 5. De nya verksamheterna innebär en ökad andel transporter och persontrafik.

## 8 Inriktningsdokument för kommunens gång/cykelvägar, motionsspår samt friluftsområden i tätorten 2020

Syftet med kommunens inriktningsdokument är att ha en politiskt fastställd långsiktig inriktning gällande motion och rekreation. Från korsningen mellan väg 2561 och väg 2565 ska en asfalterad gång- och cykelväg anläggas utmed väg 44 i riktning mot Lidköping. Gång- och cykelvägen ska följa längs östra sidan av väg 2561 och längs södra sidan av väg 44 fram till Rudberga. Härifrån ansluter grusvägar mot Särestad, Håle och vidare ut på landsbygden. Från cirkulationsplatsen mellan väg 44 och väg 2050 till kommungränsen till Trollhättan ska en asfalterad gång- och cykelväg anläggas längs med norra sidan av väg 44. De planerade gång- och cykelvägarna redovisas i Figur 5.

### 1.8.3. Lidköpings kommun

## 9 Fördjupad översiktsplan 2022

Den fördjupade översiktsplanen belyser vikten av infrastruktursatsningar på både väg 44 och väg 49 samt att det bör utredas vilka förbättringar som kan göras på det kommunala vägnätet inne i Lidköping för att öka tillgängligheten.

Kommunen planerar för utbyggnad av flera områden inom Lidköping. Råda Prästgård och Tomtehagen utgör det till ytan största utbyggnadsområdena på cirka 60 respektive 35 hektar och ligger i nära anslutning till väg 44, se Figur 5. Områdena ska i huvudsak inrymma en blandad bostadsbebyggelse men det ska även finnas plats för bland annat arbetsplatser, icke störande verksamheter, förskola, skola och ytor för idrott och fritid. Områdenas närhet till väg 44 möjliggör för en attraktiv mark för verksamheter som också kan skapa en skyddande skärm mellan vägen och bostadsbebyggelsen.

Översiktsplanen tar upp att nuvarande väg 44 utgör en barriär i staden och längs Vänerån där vägen skär av tillgängligheten till vattnet. Vägen ger upphov till bullerstörningar i omgivande bostadsmiljöer, som exempelvis vid Gillstad. De förslagna bostäderna i Gillstad (cirka 5 hus) kommer dock att ligga väl avskärmade från trafiken på väg 44. Även föreslagna bostäder i Råda prästgård och i Tomtehagen ligger nära befintlig väg 44 vilket innebär viss risk för bullerstörningar.

Lidköpings kommun har avsatt en korridor för ny förbifart Lidköping, se Figur 5. Korridoren har avsatts med hänsyn till Vägverkets Lokaliseringsplan Riksväg 44 – Förbifart Lidköping från 1997. Redan i generalplanen från 1984 hade kommunen med ett område som senare justerats under Lokaliseringsstudien från 1997 och Förstudien för Riksväg 44 – Förbifart Lidköping med vägskal 44/2704/2714 från år 2002.

I närområdet till korridoren planeras även solcellspark och nytt reningsverk för kommunen.

Kommunen önskar att utbyggnaden av väg 44 ska fortsätta enligt Fördjupad Översiktsplan 2022. Den befintliga väg 44 kommer vid en ny förbifart kunna ställas om och få en karaktär av en stadsgata och barriäreffekten som vägen utgör idag kan reduceras då kommunen förväntas bli väghållare.

## 12 Jordbruksmarken norr om den nya förbifarten kommer också få en ökad tillgänglighet till både transportnätverket och till staden. Genom förbifarten kan möjligen förbifartstrafik gynnas och

konflikterna med stadstrafiken minska, detta kommer behöva utredas vidare i denna åtgärdsvalsstudie via trafikanalyser.

### **Översiktsplan 2018**

10

Från kommunens översiktsplan 2018 finns planer på framtida cykelstråk. En gång- och cykelväg föreslås byggas ut söder om väg 44 mellan Lidköping, Mellby och Gillstad fram till anslutningen av väg 2586 till väg 44, se Figur 5. Gång- och cykelvägen genomförs 2022. Det finns även planer för en gång- och cykelväg mellan Filsbäck och Vinninga. Delen Filsbäck – väg 44 ska byggas under 2023 och delen väg 44 – Vinninga planeras påbörjas med vägplaneskedet efter 2025.

Enligt planen finns ett vägreservat för fortsatt utbyggnad av väg 44 förbi Lidköping stad åt väster, se Figur 5. Inga anläggningar eller bebyggelse som kan förhindra en ändamålsenlig utbyggnad av vägen får tillkomma enligt planen.

I översiktsplanen föreslås Hovby som ett nytt tätortsnära verksamhetsområde. Hovby ligger nära flygplatsen och den föreslagna förbifarten av väg 44 samt i anslutning till det nya avloppsreningsverket (se punkt 10). Verksamhetsområdet kommer ha ett strategiskt läge både i förhållande till det regionala vägnätet och till flygplatsen, se Figur 5. Området kan bli attraktivt för etablering av verksamheter som till exempel logistikföretag och kommer vara beroende av anslutning till väg 44.

11

### **Detaljplan för del av Kartåsen 1:1 Reningsverket, Lidköpings kommun 2022**

Detaljplanen syftar till att möjliggöra byggnation av ett nytt avloppsreningsverk inom skogsområdet Kartåsen/Ekestubben cirka 4 kilometer sydost om Lidköpings centrum, cirka 650 meter väster om väg 184 och 600 meter norr om start- och landningsbanan vid Lidköpings flygplats. Planområdet omfattar cirka 8 hektar mark och ligger i nära anslutning till vägreservat för väg 44 och start och landningsbana för Lidköpings flygplats, se Figur 5. Genom att planlägga och bygga ett nytt reningsverk möjliggörs rivning av nuvarande reningsverk, lokaliserat i Västra hamnen, vilket medför att mark frigörs för byggande av en ny central stadsdel, Hamnstaden, i Västra hamnen för bostäder, skola och annan service. Detaljplanen vann laga kraft i juli 2022.

### **Detaljplan för del av Kartåsen 1:1, Lidköpings kommun 2020**

Detaljplanen syftar till att möjliggöra etablering av sällanköps- och volymhandel, andra utrymmeskrävande verksamheter samt industri och drivmedelsförsäljning. Detaljplanen omfattar redan befintligt planlagda områden för industri och oexploaterad mark söder om dessa. Planen omfattar cirka 52 hektar mark och medger handel i direkt närhet till nya väg 44, se Figur 5. Nya anslutningar till väg 44 kommer byggas kring Alebäcksrondellen i Lidköping för att koppla på industri- och handelsområde Kartåsen. Detaljplanen vann laga kraft i oktober 2020.

## 1.9. Anknytande planering

### 13 1.9.1. Grästorps kommun

#### Väg 47/väg 2562, åtgärder förbifart Grästorp

Kommunen har pågående planering för omledning av trafik till nuvarande väg 2561 i den östra delen av Grästorps tätort. Sträckningen innebär att väg 44 kopplas ihop med väg 47 via förbättringar i det befintliga vägnätet och att väg 2561 skyltas om till väg 47. I april 2022 vann vägplanen för förbifart Grästorp laga kraft efter att tidigare blivit fastställd av Trafikverket.

Den nya förbifarten har som syfte att styra om tung trafik från väg 47 genom Grästorp till väg 2561, öka trafiksäkerheten för oskyddade trafikanter längs väg 2561, minimera bullerproblem som förväntas uppstå med ökade transporter på väg 2561 samt öka kapaciteten i korsningarna väg 44/väg 2561 och väg 47/väg 2561. Läget redovisas i Figur 5.

En cirkulationsplats planeras enligt vägplanen att anläggas i korsningen mellan väg 44 och 2561 med byggstart under 2022, se Figur 6. Tidigare har farligt gods blivit hänvisade till samma sträckning, dvs väg 2561 och väg 44 i stället för väg 47 genom Grästorp.



Figur 6. Planerad cirkulationsplats mellan väg 44 och väg 2561 (Bild från vägplan för väg 47/östra vägen förbifart Grästorp 2020).

### 1.9.2. Lidköpings kommun

#### 14 Framtidens Framnäs

Det är väsentligt att nämna att det i Lidköping pågår arbete med ett flertal detaljplaner som kan ge påverkan på trafiksystemet och alstra trafik. Ett viktigt exempel är detaljplanering för ett nytt badhus och för nya bostäder som pågår under 2022. Även en strukturplan håller på att tas fram för att sy ihop helheten av området med bostäder, badhus, museum, strandpromenad, Hamnstaden och Framnäs IP. Om planen blir verklighet kommer stadstrafiken sannolikt medföra ökad trafikbelastning på Ågårdsområdet vid väg 44 och Ågårdsrondellen.

## 2 Förstå situationen

### 2.1. Nuläge – Befintliga förhållanden och förutsättningar

Kapitlet syftar till att beskriva nuläget samt de förutsättningar som påverkar tillgängligheten och mobiliteten på väg 44.

#### 2.1.1. Sträckans funktion idag

##### **Övergripande funktioner**

Väg 44 är enligt den nationella vägdatabasen (NVDB) klassad som en regionalt viktig väg och ingår i det funktionellt prioriterade vägnätet (FPV). Det funktionellt prioriterade vägnätet pekas ut av Trafikverket, regionala planupprättare och kollektivtrafikmyndigheterna och utgörs av vägar som är viktiga för den nationella och regionala tillgängligheten. Vägen är klassad som funktionellt prioriterad för dagliga personresor, långväga personresor, godstransporter och kollektivtrafik. Vägen tillhör klassen ”regionalt viktiga vägar”. Vägen är även utpekad som strategiskt vägnät för tyngre transporter, primär väg för farligt gods och som Riksintresse väg. Väg 44 mellan Skararondellen mot Lidköpings hamn klassas även som riksintresse enligt beslut *sep 2022*.

Underlag för att värna om vägarna som ingår i det funktionellt prioriterade vägnätet har tagits fram av Trafikverket. En prioriteringslista med åtgärder för att bevara och höja tillgängligheten har upprättats med syfte att undvika åtgärder som påverkar vägarnas funktion negativt. Hög tillförlitlighet gällande restid och vägstandard är viktig för vägar som ingår i det funktionellt prioriterade vägnätet.

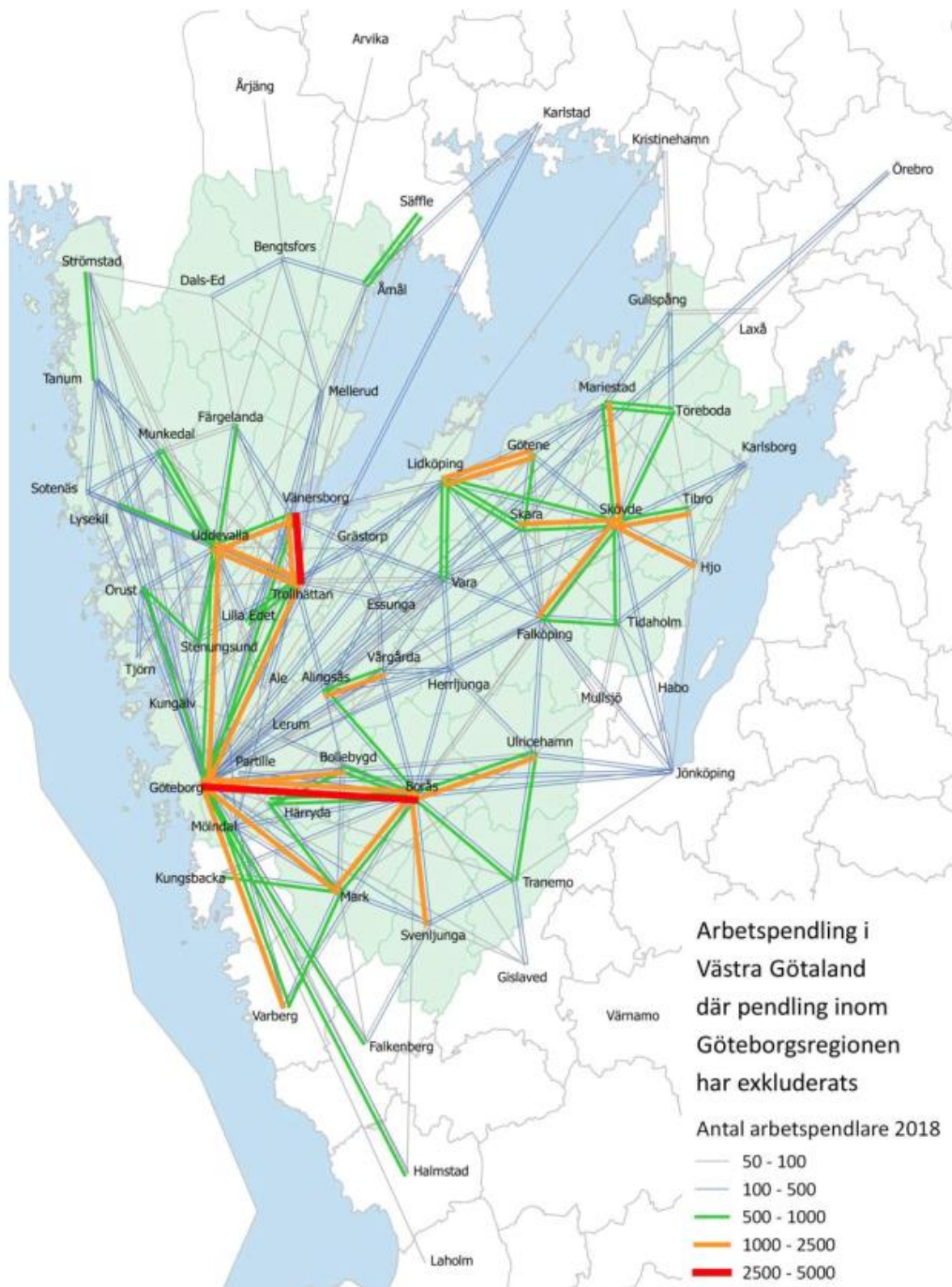
##### **Arbets- och studiependling**

Historiskt sett har arbetspendlingen i regionen delats av mellan de två kommunförbunden Skaraborg och Fyrbodal. Väg 44 binder samman Fyrbodal och Skaraborg och är därför länk mellan förbunden kopplat till arbets- och studiependling.

Arbetsplatserna längs väg 44 är till stor del förlagda i tätorterna medan boendestrukturen är mer utspridd och det sker naturligt en högre grad pendling för såväl studier som arbete mellan tätorterna och småorterna. Enligt *Förstudie Skaraborg 2022* har ungefär 7 av 10 personer i Skaraborg tillgång till kollektivtrafik med 10 dubbelturer eller mer inom 400 meter från sin arbetsplats.

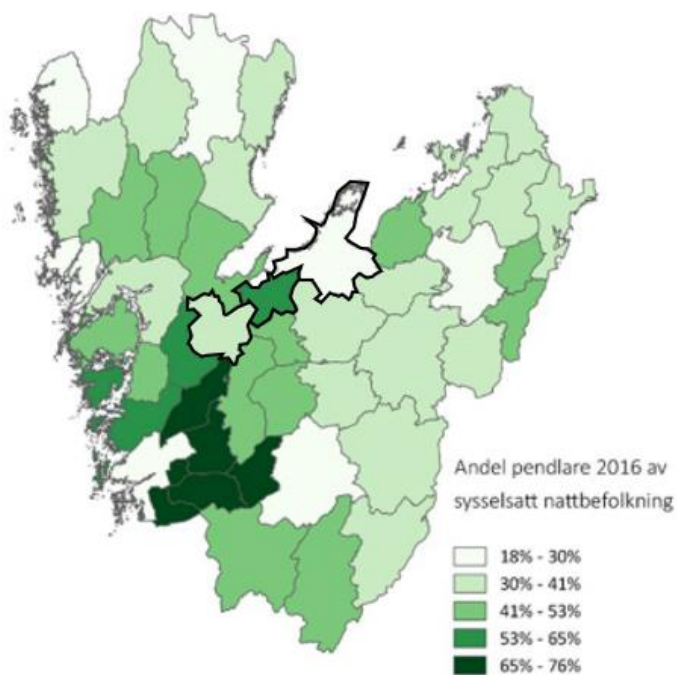
Arbetspendlingsmönstret i form av in- och utpendling för 2018 illustreras i Figur 7. Den totala in- och utpendlingen för kommuner i Västra Götaland har, enligt Västra Götalands trafikförsörjningsprogram 2021–2024, ökat med 15% de senaste tio åren, men med stor skillnad mellan kommunerna.





Figur 7. Arbetspendling i Västra Götaland 2018. Bild från Västra Götalandsregionen.

I Figur 8 illustreras andel av de sysselsatta bosatta i respektive kommun (nattbefolkning) som pendlar till en annan kommun år 2016. I tre av fyra kommuner pendlar idag mer än en tredjedel av de som arbetar i en kommun för att jobba.



Figur 8. Andel pendlare 2016 (Västra Götalandsregionen 2019).

I Tabell 2 redovisas antalet pendlare mellan Trollhättan, Grästorp och Lidköping och dess utveckling mellan år 2000 och 2018. Pendlingen kan till stor del antas ske längs med väg 44.

Tabell 2. Fördelning av pendlare enligt SCB 2018 (Västtrafik 2022).

Boendeort	Arbetsort	2000	2005	2010	2015	2018	Procentuell utveckling 2000–2018	Utveckling i reella tal 2000–2018
Grästorp	Trollhättan	563	542	505	442	457	-19%	-106
Grästorp	Lidköping	239	239	263	239	256	7%	17
Lidköping	Trollhättan	152	154	186	176	186	22%	34
Lidköping	Grästorp	106	117	119	109	122	15%	16
Trollhättan	Grästorp	49	58	94	121	118	141%	69
Trollhättan	Lidköping	71	115	137	141	139	96%	68

Enligt Trafikverkets och Västtrafiks Åtgärdsplan Stråk 5 (2011) är pendlingen mellan Trollhättan och Lidköping mycket liten sett till kommunernas storlek och det måttliga avståndet. Det kan förklaras med att restiderna med buss är för långa, 65 minuter, för att stimulera till pendling samt att en direktlinje saknas.

Enligt Västra Götalands Trafikförsörjningsprogram 2021–2025 är tillgänglighet med kollektivtrafik till gymnasieskola som ger en studieriktad utbildning inom regionen god. Över 90% av befolkningen har en resväg som är 30 minuter eller kortare. I dagsläget finns inte motsvarande statistik för högskola och universitet då detta resande är mer oregelbundet och inte alltid knutet till skolan man är skriven på.

### 2.1.2. Trafiknät

I detta avsnitt beskrivs trafiknätet i utredningsområdet för bil- och kollektivtrafiken samt för gång- och cykeltrafiken.

#### Vägbredder och vägutformning

Längs väg 44 ansluter statliga och enskilda vägar. I Lidköpings centrala delar ansluter även kommunala gator. Väg 44 är till största delen en vanlig tvåfältsväg utan separering och har endast två kortare sträckor som är mötteseparerade 2+1 vägar, se Figur 9. Vägbredden varierar mellan 6,6 – 13,6 meter men vid de så kallade landningssträckorna är vägbredden omkring 17 meter. Vägbelysning saknas på sträckan bortsett från vid anslutningar in till de större tätorterna och i de större korsningarna.



Figur 9. Vägbredder längs väg 44 (Bakgrundskarta NVDB 2022).

#### Hastighetsbegränsningar

Hastighetsbegränsningen på väg 44 är för stora delar av sträckan 80 km/h. Hastigheten varierar dock mellan 60 km/h och 100 km/h, se Figur 10. Vissa delar har en hastighetsbegränsning 70 km/h och där mitträcke finns är hastighetsbegränsningen 100 km/h. Genom Lidköping finns vissa sträckor med 60 km/h. På sträckan sker många hastighetsöverträdelser, i synnerhet på sträckan mellan Tre Älgar och Sörby med snitthastighet på cirka 10 km/h över hastighetsbegränsningen. I Lidköping är medelhastigheten generellt lägre än hastighetsbegränsningen längs sträckan. För de sträckor där mätning av medelhastighet finns redovisas denna inom parentes ovanför respektive hastighetsbegränsning i Figur 10 nedan. I figuren redovisas även befintliga hastighetskameror (ATK) och dess monteringsår. Det finns idag 6 platser med hastighetskameror på västra delen av sträckan.

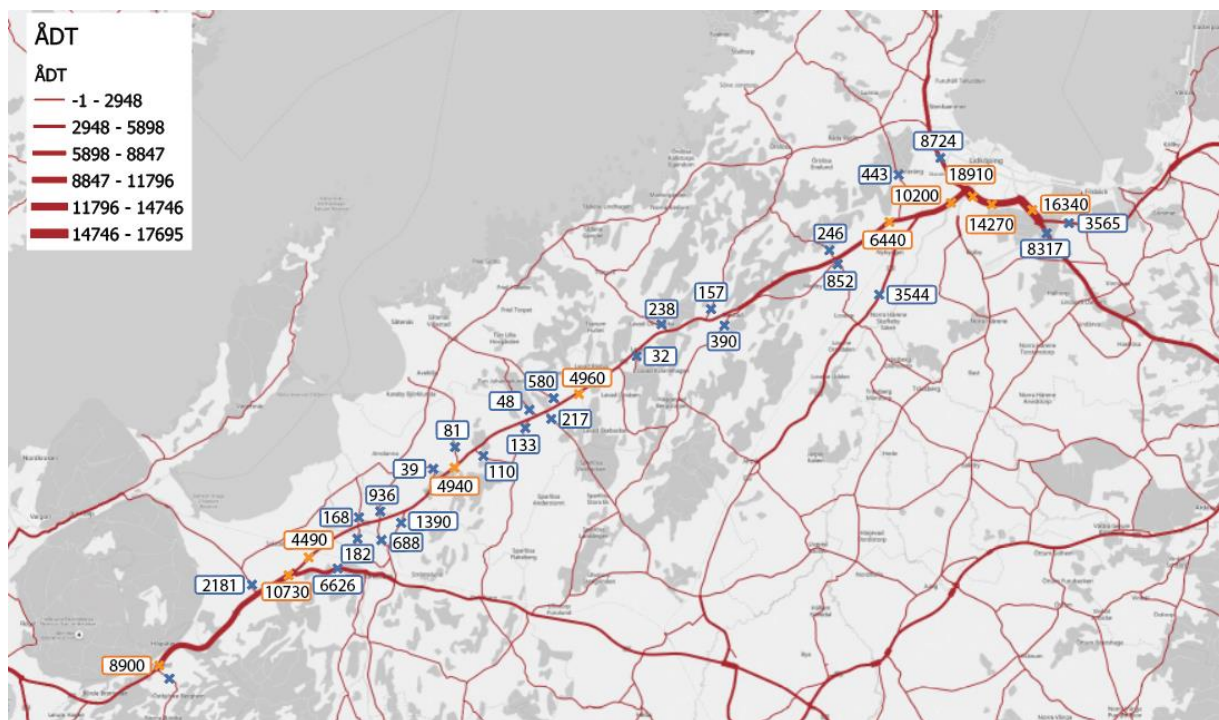




Figur 10. Hastighetsbegränsningar och ATK längs väg 44. Vid hastighetsmarkering står medelhastighet för personbilar utan släp angivet inom parentes. Där värde saknas finns ingen mätning vid aktuell hastighet. Vid placering av ATK står det årtal då den monterades första gången. (Bakgrundskarta NVDB 2022).

### Biltrafik

Väg 44 är en statlig väg med Trafikverket som väghållare. Årsmedelsdgnstrafiken (ÅDT) är uppmätt år 2019 och redovisas i Figur 11 nedan. Andelen tung trafik är mellan 7–16% längs med sträckan.



Figur 11. ÅDT vid olika mätpunkter längs väg 44. ÅDT för väg 44 redovisas i orange färg och ÅDT för anslutande vägar i blå färg.

### Turist- och säsongsvariationer

Det förekommer en viss säsongsvariation av trafikmängden längs med sträckan. För västra delen av sträckan, fram till Mellby, ökar trafiken upp till 55% mellan juni och september från säsongsgenomsnittligt trafikflöde. Vid korsning till väg 2564 uppgår dock ökningen till närmare 80%. För sträckan öster om Mellby är trafikökningen upp till 35% mellan månaderna juni och oktober, bortsett från sträckan mellan Ågårdsrondellen och Skararondellen där ökningen endast går upp mot 15%. Värdena är hämtade från Trafikverkets vägtrafikflödeskarta.

### **Kollektivtrafik**

I detta avsnitt beskrivs kollektivtrafik både på väg och järnväg.

#### Busstrafik

Väg 44 är en del av det funktionellt prioriterade vägnätet för kollektivtrafik. Den är del av ett regionalt politiskt beslutat prioriterat stråk som pekas ut i Trafikförsörjningsprogrammet (Västra Götalandsregionen, 2016, beslut Regionfullmäktige maj 2021). Sträckan trafikeras av Västtrafik med både expressbuss och regionlinjer. De busslinjer som trafikerar väg 44 under perioden 2022–2023, samt ska trafikera i nytt trafikavtal från och med juni 2025 beskrivs kortfattat nedan. Förändringar i kollektivtrafiken kan även ske i den årliga trafikplanprocessen.

#### 1 Express Trollhättan – Lidköping – Skövde

Linjen avgår måndag-söndag. På vardagar sker 16–17 avgångar per dag på sträckan Trollhättan-Skövde, 4–5 avgångar per dag på enbart sträckan Trollhättan – Lidköping och 21–22 avgångar per dag på enbart sträckan Lidköping – Skövde. På helger sker 8–11 avgångar per dag på sträckan Trollhättan – Skövde, 1 avgång per dag på enbart sträckan Trollhättan – Lidköping och 1–2 avgångar per dag på enbart sträckan Lidköping – Skövde. Kvällstrafiken är glesare än dagtrafiken.

Linjens syfte är främst arbets- och studiependling men också fritidsresande. I *Målbild tåg 2028 – inklusive storregional busstrafik* beskrivs Linje 1 express som en snabb linje som följer huvudvägen mellan dessa orter. Linjen tar oftast cirka 2 timmar enligt tidtabell för hela sträckan Trollhättan – Skövde.

I *Förstudie inför upphandling Trafik 2024 Skaraborg* beskrivs det hur det på Linje 1 express sker fler resor på sträckan Skövde – Skara – Lidköping jämfört med sträckan Lidköping – Trollhättan. Linje 1 express har redan idag en storregional karaktär med gena linjesträckningar mellan de större orterna där också restidskvoten når målnivåerna. Förstudien föreslår taktfasta tidtabeller för att öka resandet då trafiken blir lättare att planera efter och byten till andra linjer kan stärkas. Det finns också goda möjligheter till att anpassa tidtabellen med tätare takt då resandet ökar vilket kommer ske i och med nytt avtal från juni 2025. Därmed ersätts de turerna som i högtrafik inte angör Grästorp respektive Skara.

#### 100 Grästorp – Lidköping

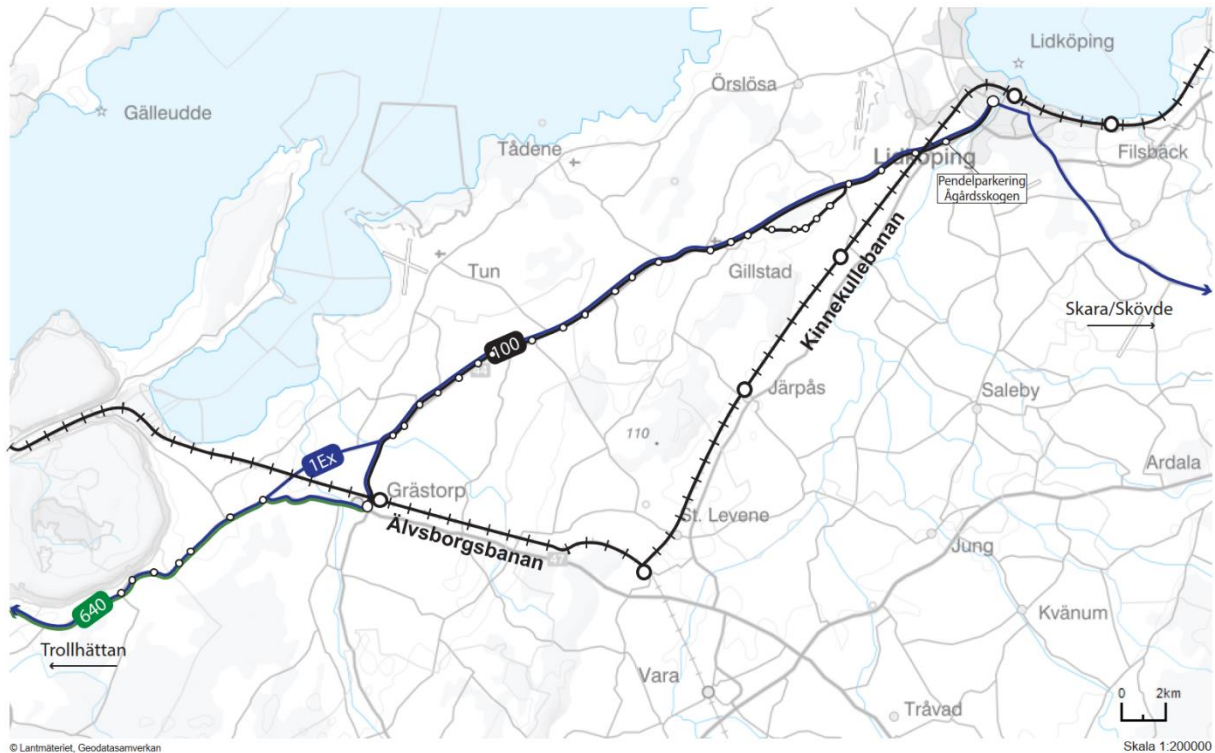
Avgår måndag-fredag med fyra avgångar per dag, två dubbelturer på morgonen och två dubbelturer på eftermiddagen. Busslinjen trafikerar parallellt med Linje 1 express, men stannar vid mellanliggande hållplatser. Linjen har även en något annan körväg och trafikerar Gillstad och Mellby närmare. Linje 100 fyller främst en funktion för studiependling. I ”Förstudie inför upphandling Trafik 2024 Skaraborg” beskrivs det att linjen är lågfrekvent idag och resandet har minskat under åren 2016 och 2019 och linjen föreslås därmed reduceras.

### 640 Grästorp – Trollhättan

Avgår måndag-fredag med sex avgångar per dag och omvänt Trollhättan – Grästorp sju avgångar per dag varav två måste förbeställas. Linjen trafikerar parallellt med Linje 1 express, men stannar vid mellanliggande hållplatser och har en annan körväg, via Stallbacka industriområde på väg in till Trollhättan. Linje 640 fyller främst en funktion för arbets- och studiependling. Linjen ingår i annat trafikavtal än de tidigare nämnda.

- 

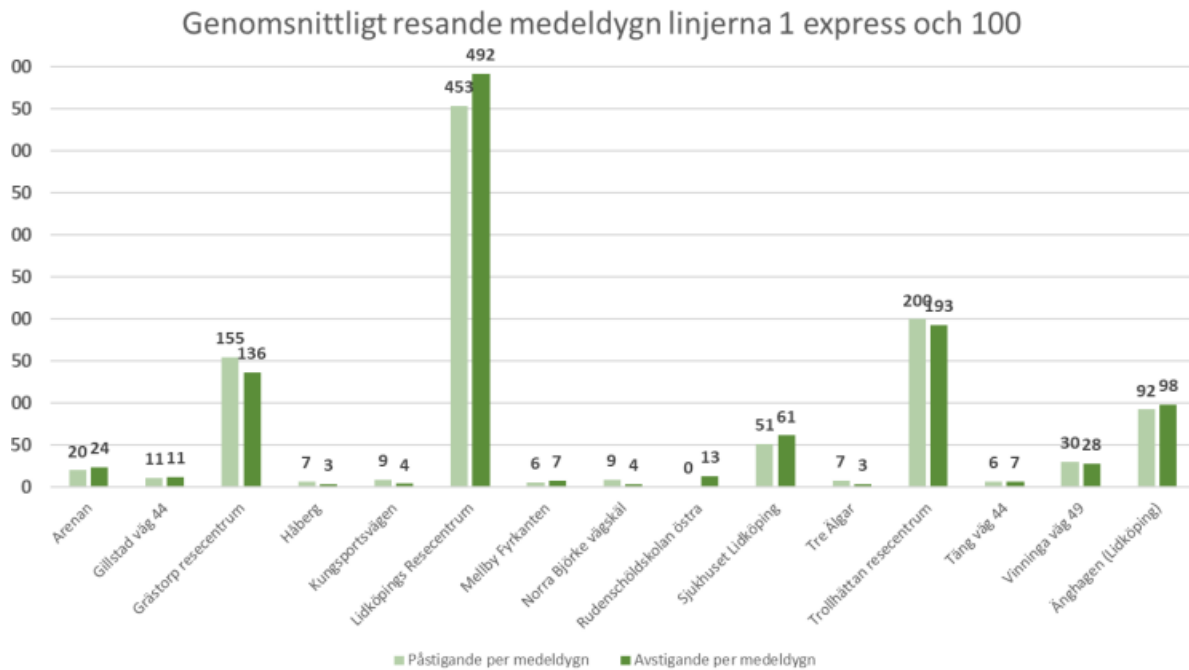
Busslinjernas sträckor samt hållplatsernas lägen utmed väg 44 illustreras i Figur 12.



Figur 12. Kollektivtrafiklinjer och tågförbindelser.

Busshållplatser längs väg 44 finns i stort sett vid varje anslutande väg och har i allmänhet få påstigande. De största hållplatserna är centrumnoderna: Grästorp resecentrum, Lidköpings resecentrum samt Trollhättan resecentrum. I Figur 13 redovisas de 15 mest populära hållplatserna för påstigande för linjerna 1 Express och 100. På- och avstigande per medeldygn är baserat på siffror från Västtrafik under perioden januari-juni 2022. Övriga hållplatser har färre än 5 påstigande per medeldygn.

Enligt *Målbild tåg delmål 2028* beskrivs det att med en så lång linjesträckning som Linje 1 express har idag kan det bli problematiskt att tillgodose samtliga behov längs med sträckningen. Målsättningen är att den storregionala linjen ska anpassas till trafiken för vidare resa med tåg i Trollhättan, Lidköping och Skövde. Om möjligt ska även byten anpassas mellan buss och tåg i Grästorp.



Figur 13. De mest populära hållplatserna för linjerna 1 Express och linje 100 (Västtrafik 2022).

### Tågtrafik

Västsveriges järnvägsnät trafikeras av kommersiella aktörer och av Västtågen som utgörs av både regiontåg och pendeltåg. I anslutning till väg 44 och stråket ligger Kinnekullebanan och Älvsborgsbanan som illustreras i Figur 12 och beskrivs närmre nedan.

#### Kinnekullebanan: Örebro-Mariestad-Lidköping-Göteborg

Banan trafikeras av två linjer, en linje med lokala trafikuppgifter som stannar vid samtliga hållplatser och en linje med mer regionala trafikuppgifter och snabbare trafik. Från och med år 2020 föreslås Kinnekullebanan elektrifieras enligt *Målbild tåg 2035* då målet är att alla banor i Västra Götaland ska vara elektrifierade år 2035 (idag dieseldrivande). Kinnekullebanan finns samtidigt inte med på Trafikverkets förslag på investeringsplan för vägar och tågbanor i landet vilket långsiktigt kan innebära störningar och att resandet minskar på banan. Det skulle i sin tur kunna öka trafiken på väg 44. Direkttåget mellan Lidköping till Göteborg försvinner dock helt från och med år 2027 efter beslut av Västtrafiks styrelse [2022-10-06].

I *Målbild tåg 2035* föreslås samtidigt följande åtgärder för Kinnekullebanan:

- 2017 Triangelspår Håkantorp
- 2020 elektrifiering Håkantorp-Lidköping
- 2035 elektrifiering Lidköping-Gårdsjö
- Omläggning till Trollhättan/Vänern i stället för Herrljunga
- Mötesplats för bättre kapacitet

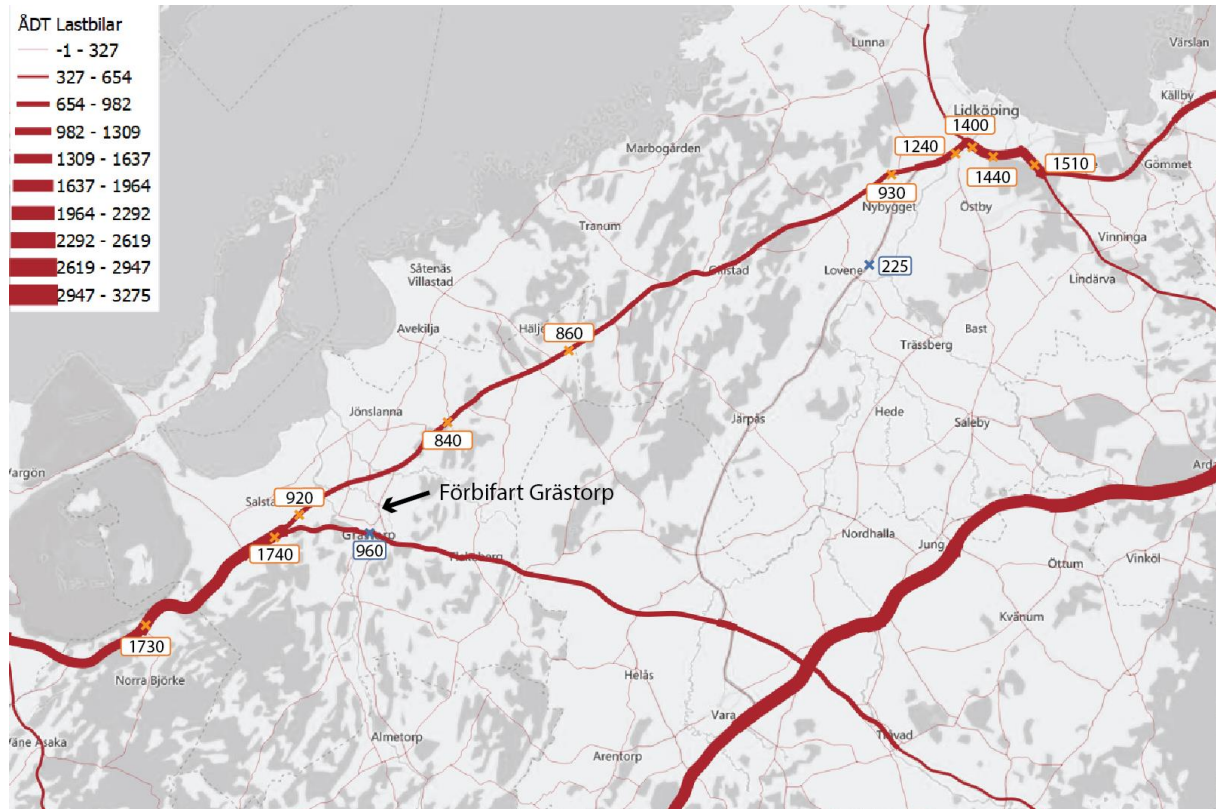
#### Älvsborgsbanan: Uddevalla-Herrljunga-Borås

Enligt *Målbild tåg 2035* kommer Älvsborgsbanans tågtrafik på sikt att utgöras av två delar: Borås-Herrljunga respektive Uddevalla-Herrljunga, varpå den sista trafikerar på studerad sträcka förbi Grästorp. Älvsborgsbanan kommer därmed inte ha ett genomgående tåg i framtiden. Trafiken på Älvsborgsbanans norra och södra delar kommer successivt att öka till 60-minuterstrafik.



## Gods- och jordbrukstransporter

Väg 44 är en del av det funktionellt prioriterade vägnätet för godstransporter. Dessutom är vägen rekommenderad primär väg för transporter av farligt gods. Väg- och järnvägsstråken genom Västra Götalandsregionen fungerar som transportkorridorer samtidigt som Göteborgs hamn är en av Nordens största. Västra Götalandsregionen har åtta utpekade huvudsakliga godsstråk varav väg 44, Älvsborgsbanan och Kinnekullebanan är några av dessa. Stråket består främst av vägtransporter men även en del järnvägstransporter.<sup>1</sup> I Figur 14 redovisas ÅDT för tung trafik längs med väg 44 och vid anslutande vägar.



Figur 14. ÅDT tung trafik vid olika mätpunkter längs väg 44. ÅDT för väg 44 redovisas i orange färg och ÅDT för anslutande vägar (FPV godstransporter) i blå färg.

Väg 47/Östra vägen, Förbifart Grästorp som presenterades i kapitel 1.9.1 kommer att styra om tung trafik från väg 47 genom Grästorp till väg 2561. Godstrafiken väntas även öka generellt på väg 44 med nya etableringar i områdets närhet. Etableringar som ny kombi/omlastningsterminal Vänersborg, battericellsfabrik i Mariestad, Arlas expansion och Lantmännens expansion i Lidköping för byggande av en storskalig produktionsanläggning kan leda till ökade godsflöden på väg 44. Detta även om den primära vägen för godstrafiken i många fall är via E20.

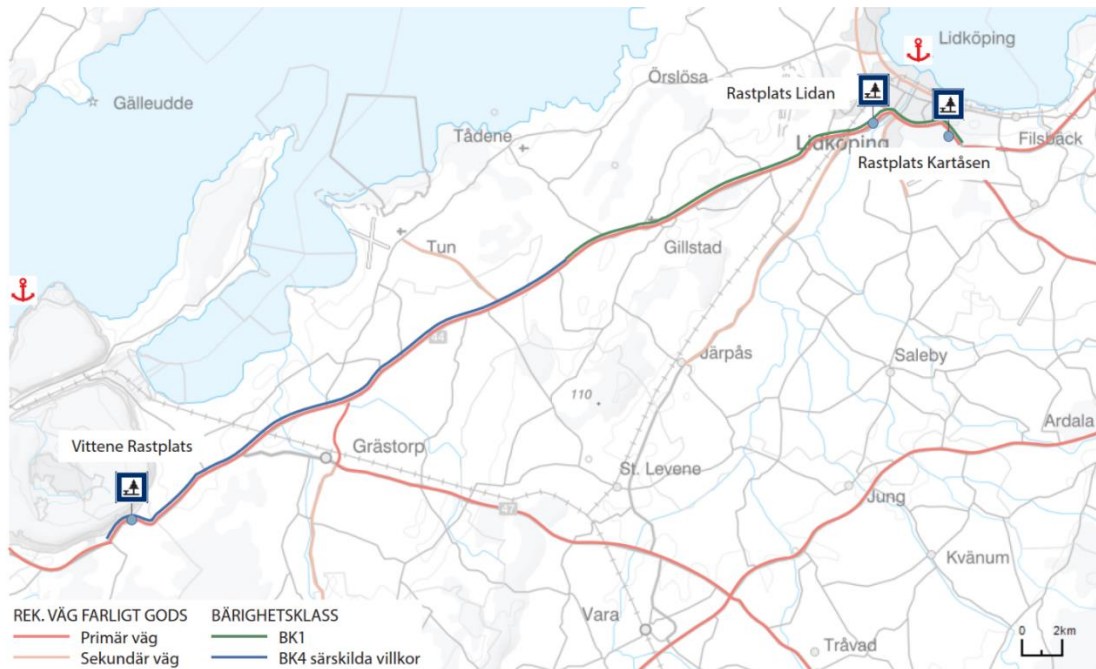
Utbyggnaden av hamnverksamheten i Lidköping medför även behov av god framkomlighet in och ut i Lidköping vid Skararondellen och på den kommunala Rörstrandsleden som är utpekad som riksintresse.

Vägen har idag bärighetsklass (BK) 1 och 4, se Figur 15. Bärighet beskriver hur tunga fordon en bro eller väg får belastas med och avgör därmed vilka fordonsvikter som är tillåtna på vägen eller bron. BK1 och BK4 är de klasser som klarar högs bruttovikt och vägen lämpar sig därmed för tung trafik. För BK4 finns även särskilda villkor för fordonets utformning.

<sup>1</sup> VGR Godstransportstrategi



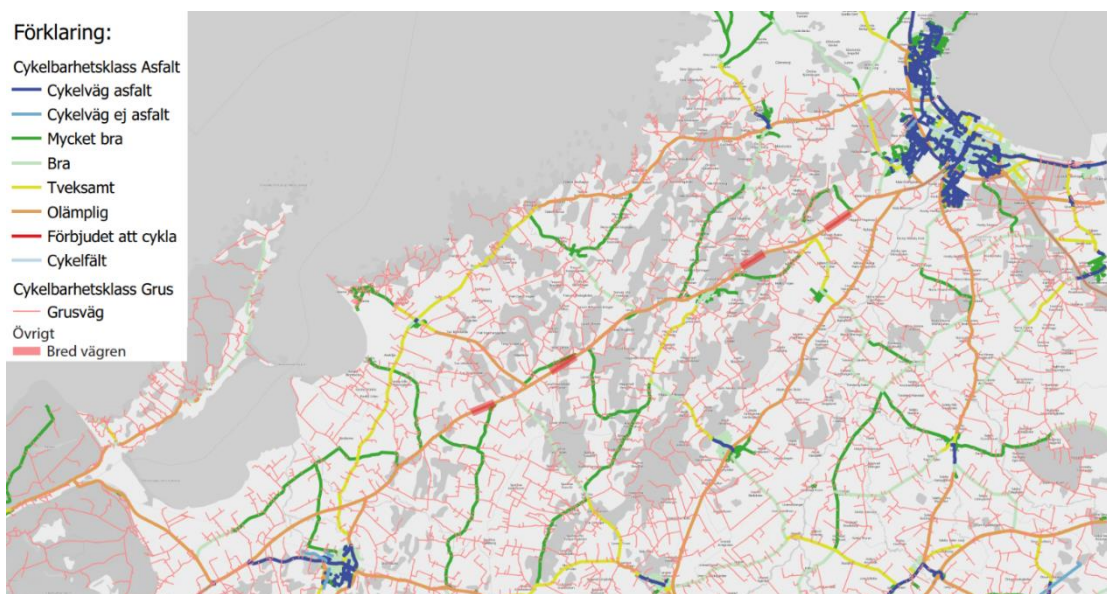
I figuren redovisas även rastplatser längs sträckan som kan användas av lastbilschaufförer för rast och nattvila. Vittene Rastplats är endast tillgänglig för västgående trafik och Rastplats Kartåsen kräver rundkörning mellan cirkulationsplatserna för att kunna nyttjas i båda riktningar. Längs hela väg 44 ligger omväxlande jordbruk- och skogsmark med flertalet gårdar belägna utmed sträckan. Vägen möjliggör transporten mellan åkrarna och är därmed viktig för lantbruket. Speciellt inom lantbruket sker många långsamtgående transporter vilka färdas på vägen.



Figur 15. Rekommenderade vägar för farligt gods samt bärighetsklass för väg 44. Även rastplatser lämpade för lastbilar och hamnar är markerade (Bakgrundskarta NVDB 2022).

## Gång- och cykel

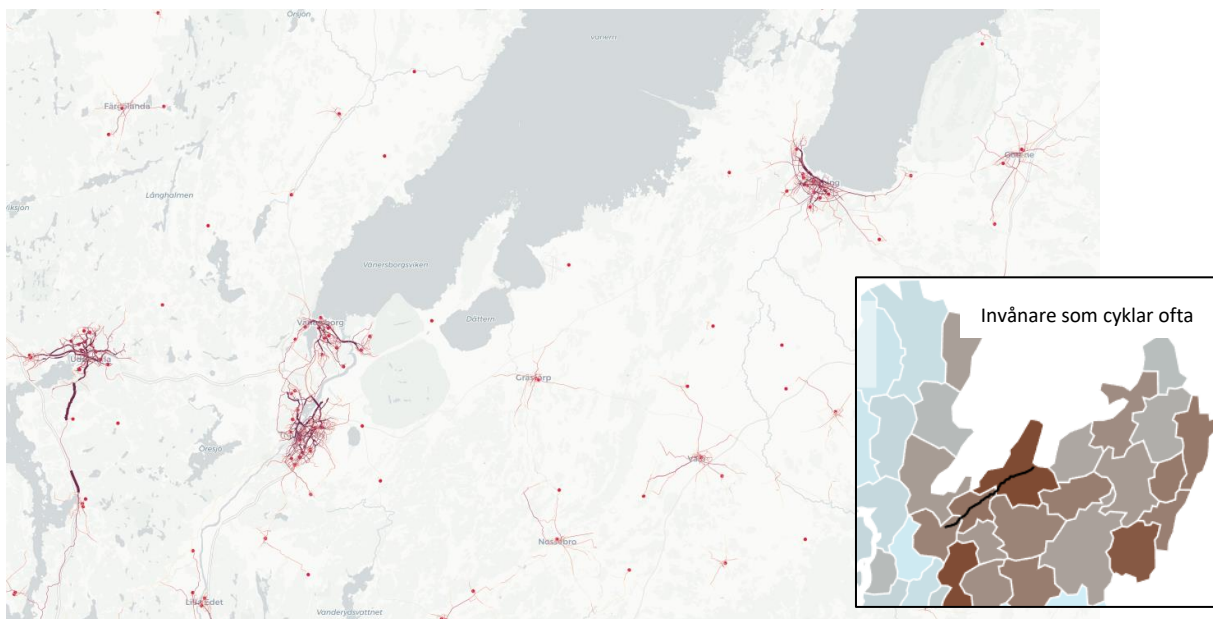
Gång- och cykelvägar saknas längs med väg 44, se Figur 16. Figuren redovisar cykelbarhetsklassningen som för hela väg 44 klassas som olämplig. Klassningen utgår från cykelbarhet efter gatutyp och högsta tillåtna hastighet. Vägen har på flera sträckor bred vägren, exempelvis vid flygrakorna, som kan nyttjas av cyklister, se Figur 16. Även andra anslutningar har väl fungerande blandtrafik, exempelvis bygdeväg vid Mellby.



Figur 16. Cykelbarhetsklass (Data från Tyréns Cykelbarhet 2021).

Figur 17 innehåller potentiella cykelstråk för arbets- och skolpendling vid 30 minuters cykling. Figuren visar de stora avstånd som föreligger mellan orter och målpunkter (exempelvis skolor) längs väg 44. Benägenheten att cykla mellan de större orterna kan därför antas vara relativt låg i pendlings syfte. Däremot kan behovet av att cykla mellan småorter och landsbygd längs sträckan samt möjligheten för cykling i rekreativa syften – däribland cykelturism kvarstå. Analysens premisser kan samtidigt ifrågasättas med avseende på längre restidbenägenhet, i synnerhet med tanke på elcykelns framfart, vilken tillåter längre cykelsträckor är de som redovisas i figuren.

Enligt Västra Götalandsregionens studie om *potential för ett ökat hållbart resande* cyklar invånare i Skaraborg i större utsträckning än i exempelvis Göteborgsregionen och Fyrbodal. Cykelvanorna redovisas till höger i Figur 17, där mörkare färg indikerar på fler som cyklar. I figuren går det att utläsa att Lidköpings kommun har en högre andel cyklister än övriga orter längs sträckan. Möjligheten för skolelever att cykla till skolan varierar också längs sträckan. För Grästorp har inga gymnasieelever en skola inom 45 minuter cykling medan motsvarande siffra för Lidköpings kommun är närmare 80%.



Figur 17. Potentiella belastningsstråk för arbets- och skolpendling vid 30 minuters cykling (VGR Cykel-Potential). Till höger i figuren redovisas invånare som cyklar ofta sett till Västra Götalandsregionen. Väg 44s ungefärliga läge är markerat i svart.

### 2.1.3. Trafiksäkerhet

#### Trafiksäkerhetsklass, korsningar och anslutningar

Trafiksäkerhetsklassningen för sträckan enligt nationella vägdatatabasen (NVDB) anger att sträckan till stor del består av låg (röd) eller mindre god (gul) trafiksäkerhetsklass. Endast en kortare sträcka väster om Grästorp har god (grön) trafiksäkerhetsklass. Även ett antal korsningar har trafiksäkerhetsklassats av Trafikverket där trafiksäkerhetsklassningen varierar. Vägklassningen på sträcka utgår från erforderlig hastighet tillsammans med vägutformningen på vägen, som exempelvis mittseparation och sidoområden. För korsningar utgår klassningen från vägens hastigheter, korsningstyp tillsammans med trafikflödet. Trafiksäkerhetsklassningen redovisas i Figur 18.



Figur 18. Trafiksäkerhetsklassning enligt NVDB för sträckan och korsningar (Bakgrundskarta NVDB 2022).

Enligt Trafikverkets nationella indikatorer för trafiksäkerhet på väg ska det statliga vägnätet inneha mittseparering då hastighetsbegränsningen är  $\geq 80$  km/h och har en ÅDT på  $\geq 4000$ . Hela den studerade sträckan har en ÅDT på  $\geq 4000$  och stora delar av sträckan har en hastighetsbegränsning på 80 km/h eller högre samtidigt som mittseparering saknas.

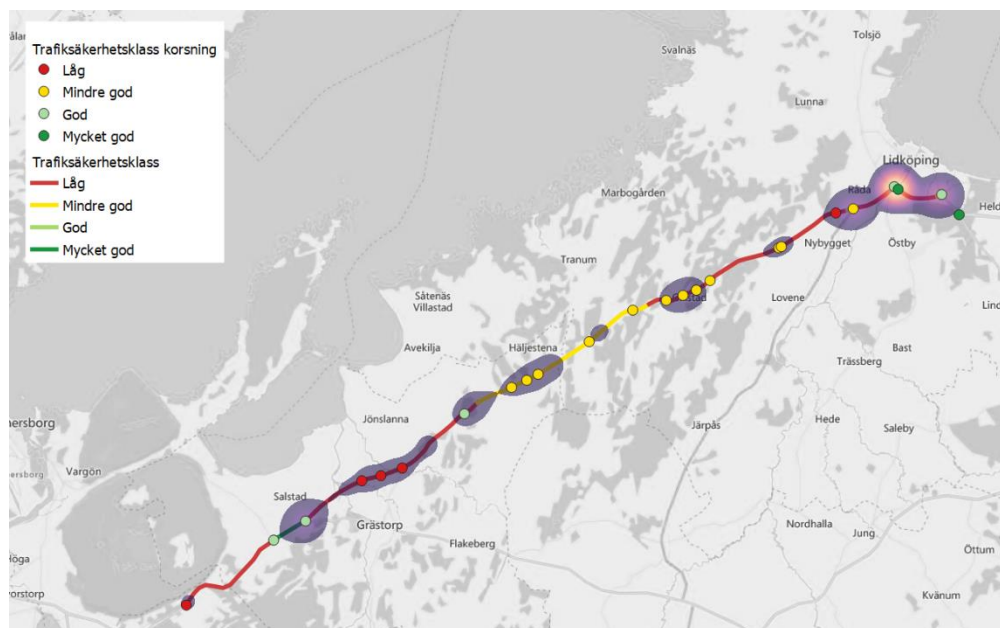
Enligt VGU 2022 ska vägens funktion vara sådan att motiv finns för referenshastighet 100 km/h för att en mötesfri väg ska vara aktuellt. För långväga persontransporter ska referenshastigheten vara minst 100 km/h och för dagliga pendlingsresor bör referenshastigheten vara minst 80 km/h men vid högre flöden (ÅDT  $\geq 4000$ ) och längre sträckor kan 100 km/h övervägas. Ombyggnad till mötesfri väg innebär därmed normalt sett både höjd hastighetsgräns och komplettering av mitträcken.

### Inrapporterade olyckor

Trafikolyckor inrapporteras av Polismyndigheten och Sjukvården till Transportstyrelsens informationssystem för olyckor i trafiken, STRADA, som är Sveriges officiella databas för trafikolyckor. Samtliga inrapporterade olyckor de senaste 10 åren, perioden 2012-08-01 till 2022-08-01 har analyserats med samma geografiska avgränsning som gäller för åtgärdsvalsstudien. Under perioden har 226 olyckor inrapporterats. Av de 226 olyckorna har 9 varit dödsolyckor, 10 olyckor med allvarligt skadade och 33 olyckor med måttligt skadade. Övriga har varit olyckor med lindrigt skadade. 5 av de 9 dödsolyckorna var mötesolyckor mellan motorfordon, 1 dödsolycka var singelolycka med motorfordon, 1 dödsolycka var på grund av korsande motorfordon, 1 dödsolycka på grund av omkörning av motorfordon och 1 dödsolycka var en olycka mellan cykel och motorfordon.



De allra flesta olyckorna har skett i Lidköpings kommun (148 stycken) följt av Grästorp kommun (72 stycken) och Trollhättans kommun (6 stycken). Figur 19 och Figur 20 illustrerar "hotspots" för samtliga olyckor respektive allvarliga olyckor kopplat till trafiksäkerhetsklassen och visar på vilka sträckor och korsningar som är mest olycksdrabbade.



Figur 19. Samtliga olyckor inrapporterade till STRADA inom perioden 2012-08-01 till 2022-08-01.



Figur 20. Allvarliga olyckor inrapporterade till STRADA inom perioden 2012-08-01 till 2022-08-01.

### Viltolyckor

Enligt regional bristanalys för VGR är väg 44 utpekad som väg med passagebehov för vilt med särskilt potentiellt passagebehov i anslutning till väg 47. I ÅVS Faunapassager redovisas barriäreffekter för vilt och viltolyckor från 2018. I rapporter nämns ej väg 44 på topp 30-listan som utpekad område för risk för viltolyckor. Inte heller vid NVR (nationella viltolycksrådet) seminariedagar i Gävle, där polis, Trafikverket och Jägareförbundet samlades för att diskutera viltolyckor och barriärer för vilt i Sverige under maj 2018 tas väg 44 upp som ett stort behov. STRADA-analysen visar att vissa områden längs med vägen är mer utsatta för viltolyckor som exempelvis vid Gillstad och Täng.

### 2.1.4. Målpunkter

Det finns en variation av målpunkter utmed sträckan. Då sträckan är mycket omfattande har endast ett urval av målpunkter gjorts med förutsättning att små- och tätorterna i sig kan räknas som målpunkter. Målpunkterna består bland annat av rastplatser, turismnäring och andra verksamheter och illustreras i Figur 21. Exempel på viktiga målpunkter är Rasta, Lidköpings kanotklubb och Hunneberg samt olika bygdegårdar. Även Såtenäs som är en av Lidköping kommuns största arbetsplatser med cirka 1000 anställda norr om väg 44 är en viktig målpunkt.



Figur 21. Målpunkter. Rastplatser med blå markering tillhör Trafikverkets rastplatser och grön markering tillhör Grästorps kommun (Bakgrundskarta SCB:s kartsök).

#### Rastplatser utmed väg 44

Utmed sträckan finns fyra kommunala och statliga rastplatser, se Figur 21. Tre av rastplatserna (Vittene Rastplats, Rastplats Lidan och Rastplats Kartåsen, med blå markering i Figur 21) ägs av Trafikverket och en av rastplatserna (Rastplats Viggen, med grön markering i Figur 21) ägs av Grästorps kommun.

- Vittene Rastplats: Har 5 markerade parkeringsplatser varav en är parkering för personer med rörelsehinder. Det finns även uppställningsplats för uppskattningsvis 48 personbilar och 4 lastbilar. Vittene Rastplats är endast tillgänglig för västgående trafik.
- Rastplats Viggen: Saknar markerade parkeringsplatser men rymmer uppskattningsvis 5–8 personbilar. Lastbilar är förbjudna på rastplatsen.
- Rastplats Lidan: Har 11 markerade parkeringsplatser varav en är parkering för personer med rörelsehinder. Det saknas markering för lastbilar men det finns plats för uppskattningsvis 8 lastbilar. Intill rastplatsen ligger Västtrafiks pendelparkering, Ågårdsskogen, med plats för 13 personbilar.

- Rastplats Kartåsen: Har markerade parkeringsplatser för 3 lastbilar och 6 personbilar varav en är parkering för personer med rörelsehinder. Rastplats Kartåsen kräver rundkörning mellan cirkulationsplatserna för att kunna nyttjas i båda riktningar.

### 2.1.5. Omledningsvägar

Skaraborgs flygflottilj har landningsbanor belägna längs riksväg 44 mellan Trollhättan och Lidköping, se Figur 22. Landningsbanorna har en bredare vägsektion än mellanliggande partier. Banorna används för övningar.



Figur 22. Försvarsmaktens landningsbanor och markering av sträckor som är undantagna från studien. Grön markering är de landningsbanor där omledningsväg finns idag och röd markering är de landningsbanor som saknar omledningsväg idag.

Trafikverket har behov av omledningsvägar vid flygövningar. Vid övningar stoppas all trafik på väg 44 under kortare, men återkommande, perioder vilket innebär störningar för person-, gods- och kollektivtrafiken.

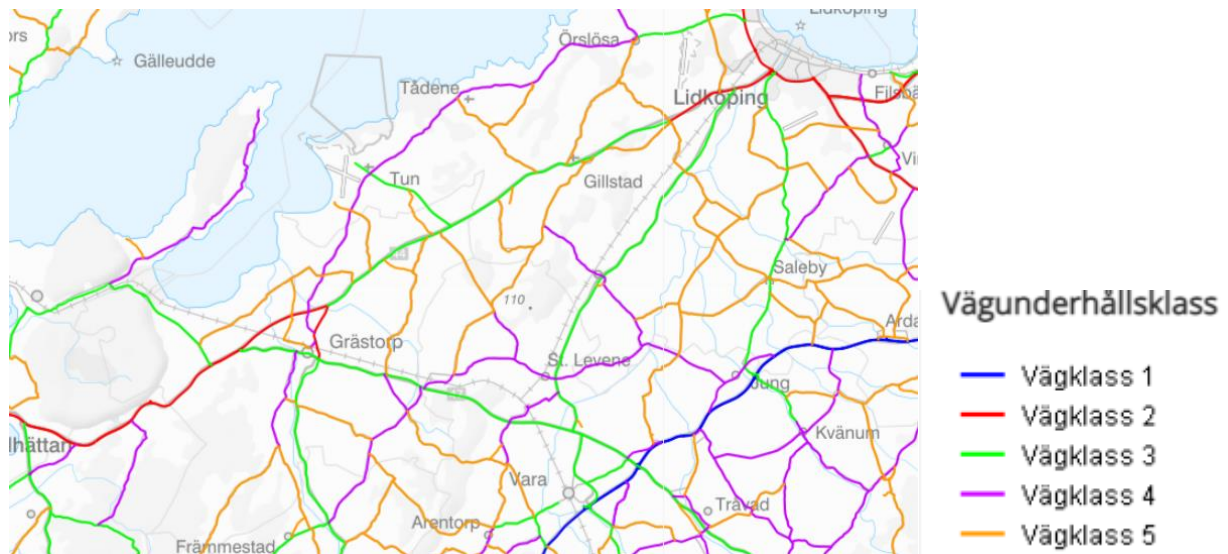
Västtrafik har meddelat att inga stora förseningar har noterats i samband med övningar.

Väg 44 utgör även prioriterad omledningsväg för E20 då E20 behöver stängas av.



### 2.1.6. Vägunderhållsklass

Vägunderhållsklassen varierar över sträckan mellan klass 2 och 3, se Figur 23. Vägnätets indelning i 5 klasser baseras på hur mycket trafik som kör på vägen. Vägar med närliggande industrier, tung trafik, kollektivtrafik, skolbussar eller turisttrafik får en högre klassning (1) och åtgärdas snabbare.



Figur 23. Vägunderhållsklass (NVDB 2022).

### 2.1.7. Kundärenden

Trafikverket och berörda kommuner har sammanställt inkomna kundärenden för utredningsområdet. Överlag berör kundärenden:

- Mycket vilt längs sträckan
- Avsaknad av vänstersvängfält vid vissa korsningspunkter
- Avsaknad av gång- och cykelvägar längs sträckan
- Höga hastigheter längs sträckan

### 2.1.8. Kulturvärden

Det finns ett flertal kulturvärden längs sträckan enligt *Informationskartan Västra Götaland och Fornlämningskartan*. Om tänkbara åtgärder, så som breddning av vägen, bedöms påverka dessa värden bör dessa studerats närmare i nästa skede.

### 2.1.9. Buller

Väg 44 är lång och omfattar många olika slags miljörelaterade brister. Det starka bilberoendet inom utredningsområdet leder till miljöproblem i form av utsläpp av växthusgaser samt bullerproblem. Bebyggelsen i nära anslutning till väg 44 kan därför vara utsatt för buller från vägtrafiken. Detta behandlas i parallella processer av Trafikverket och avgränsas därför från denna åtgärdsvalsstudie.

### 2.1.10. Rekreation

Norr om väg 44, i västra delen av sträckan, finns ett angränsande naturreservat Hunneberg naturreservat och Halle-Hunnebergs platåer, se Figur 24 där naturreservat är markerat med grönstreckat område. Norr om detta finns Halleberg naturreservat. I övrigt förekommer inga naturreservat i anslutning till sträckan. Halle- och Hunneberg även utpekade som UNESCO Global Geopark tillsammans med övriga närliggande platåer.



Figur 24. Naturreservat i grönstreckat område (Naturvårdsverket 2022).

## 2.2. Trafikanalys förbi Lidköping

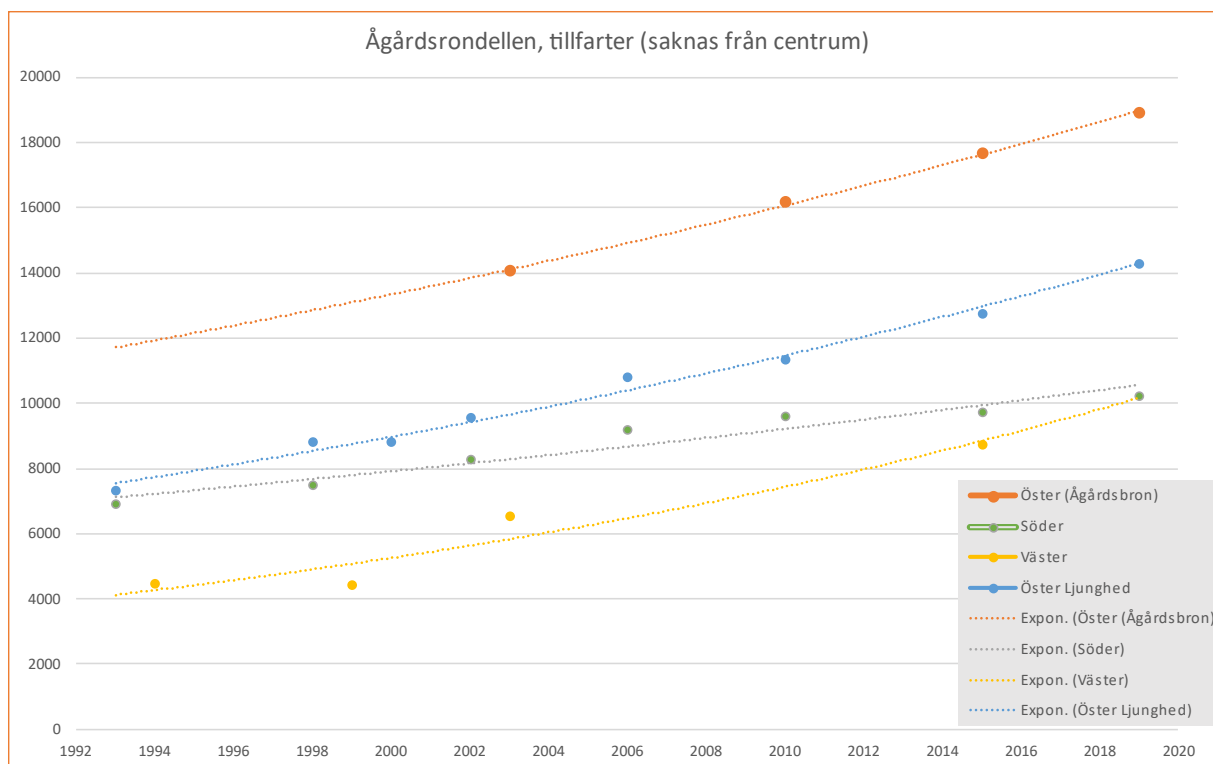
Åtgärdsvalsstudien har gjort en bedömning att det finns ett behov av en fördjupning för delen förbi Lidköping, se grön sträcka i Figur 3. På sträckan mellan Trollhättan-Lidköping har inga framkomlighetsproblem identifierats och därmed finns inget behov av en fördjupad trafikanalys.

Enligt Lidköpings fördjupade översiktsplan (2020) uppstår det under korta perioder bilköer vid stadens in- och utfarter. Med en prognosticerad trafik som räknas upp på bland annat Ringleden förväntas köerna att öka. Enligt den fördjupade översiktsplanen 2022 är väg 44 från Trollhättan och väg 44/49 från Skara de mest trafikerade infarterna för Lidköping.

Trafiken mellan Ågårds- och Ljunghedsrondellen, vidare mot Skararondellen, förväntas även att växa stadigt. Detta då den regionala trafiken väntas öka samtidigt som det planeras för etablering av handel och verksamheter i bland annat Kartåsen.

Den samlade bedömningen är att det därför finns ett behov av att utreda framkomligheten på väg 44 förbi Lidköping djupare. I Figur 25 redovisas utvecklingen från trafikmätningar i Ågårdsrondellen mellan 1992 och 2020. Graferna visar att störst trafikökning har skett i öst-västlig riktning vilket sannolikt kan härledas till den utbyggnad som skett främst väster om Ågårdsrondellen under tidsperioden.

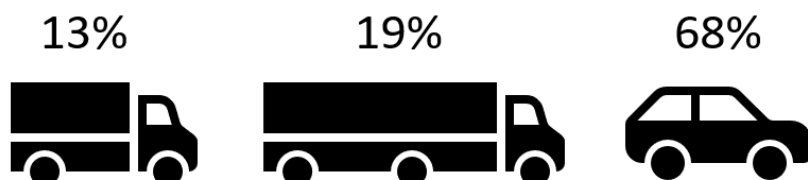




Figur 25 Trafikökning mellan 1992 och 2020 i Ågård- och Ljunghedsrondellen.

En genomfartsanalys är genomförd av Lidköpings kommun för väg 44 i Lidköpings (april 2021). Analysen genomfördes via nummerplåtsräkning för att avgöra hur trafikflödet förbi Lidköping på väg 44 fördelar sig. Samma mätning gjordes även på Gamla Götenevägen genom Filsbäck. Där visade resultatet att cirka 40 % av den totala trafiken bestod av genomfartstrafik. Mätningen genomfördes som en uppföljande mätning för att få ett värde på överflyttning från gammal till ny sträckning av väg 44 (se kapitel 1.7.6).

Det preliminära resultatet av mätningen för väg 44 mellan Ågård rondellen och Skararondellen visar på att cirka 20 % av den totala trafiken består av genomfartsresor, det vill säga trafik som inte har Lidköping som målpunkt. Resterande 80 % består således av lokaltrafik. Andelen 20% motsvarar ungefär 1600 f/d (enligt trafikmätning 2021) som enbart använder väg 44 som genomfart förbi Lidköping. Av dessa fordon består cirka 68 % av personbilar, 19 % av tunga lastbilar och 13 % av lätta lastbilar enligt illustration nedan.



Figur 26. Fordonsandelar för genomfartstrafik.

I rusningstrafik påverkas kollektivtrafikens framkomlighet vid infarterna till Lidköping (Ågård- och Skararondellen) samt i själva tätorten. Linje 1 Express har viss känslighet i rusningstid tillsammans med annan anslutande kollektivtrafik. Merparten av resenärerna har Lidköping som målpunkt.

Vid en översyn av kapaciteten i ett tidigt skede för Ågård rondellen i CapCal<sup>2</sup> visade sig cirkulationsplatsen ha brister i kapacitet. Då cirkulationsplatserna Ågård- och Ljungheds rondellerna ligger i nära anslutning till varandra minskar stabiliteten i trafiknätet där de påverkar varandra i hög grad med exempelvis köbildning. Det framgår från detta arbete att det är värdefullt att utreda köproblematiken ytterligare för att bättre förstå hur cirkulationsplatserna påverkar varandra. Det anses vara nödvändigt att använda simulering för att fånga denna dynamik eftersom det är svårt att observera sådana samband enbart med hjälp av Capcal.

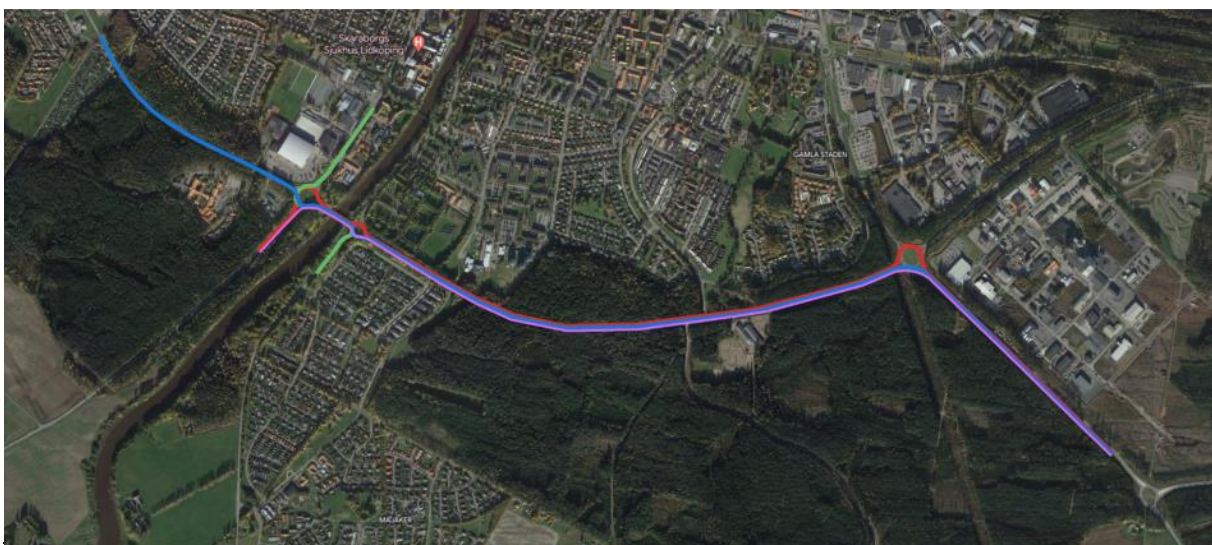
Enligt kapitel 2.1.2 Trafiknät är uppmätt ÅDT för ut- och infart till Ågård rondellen västerifrån cirka 10 000 medan ÅDT för Ågård bron är cirka 19 000. Även om genomfartstrafiken på 20% försvinner genom en förbifart så har Ågård rondellen fortsatt hög trafikbelastning eftersom det är trafiken till och från Lidköping som belastar cirkulationsplatsen mest.

Vilken grad av överflyttning som kan erhållas vid en eventuell förbifart behöver studeras vidare med modellberäkningar för att kunna härleda om nyttan är lokal eller regional. Detta görs senare i denna rapport med Trafikverkets prognosmodell Sampers, se mer under kapitel 3.4.4. Generellt kommer en förbifart gynna restiden för personbilar men kommer samtidigt att förändra strukturen på befintligt landskap och påverka natur och kulturmiljö. Graden av överflyttning kommer påverka vilka förbättringar som erhållas för befintlig väg 44.

### 2.2.1. Restider

Trafikverket analyserar normalt inte restiderna utanför storstadsregionerna. Google Maps funktionslager Trafik använder dock samma typ av underlag som när Trafikverket följer upp restider. En översiktlig observation har gjorts med stöd av Googles verktyg. Den lokala kontrollen visar att kölängderna österut från Ljungheds rondellen kan sträcka sig till Margretelundsgatan, västerut till Samängens koloniförening och norrut till gång- och cykelbron vid rusningstrafik på eftermiddagen, vilket även bekräftas vid platsbesök.

I syfte att kartlägga trafiksituationen och restider ytterligare har projektet analyserat restidsdata från fordonsdata via GPS-enheter. Alla fordon som trafikerat sträckan under aktuell dataperiod finns inte registrerade men en bedömd tillräcklig andel för att kunna dra generella slutsatser. Syftet med analysen är utreda restiden under en aggregerad vardag längs väg 44 vid Lidköping. Det har gjorts genom att undersöka data för fyra rutter enligt Figur 27.



Figur 27. Rutter som aggregerad restidsdata analyserats för.

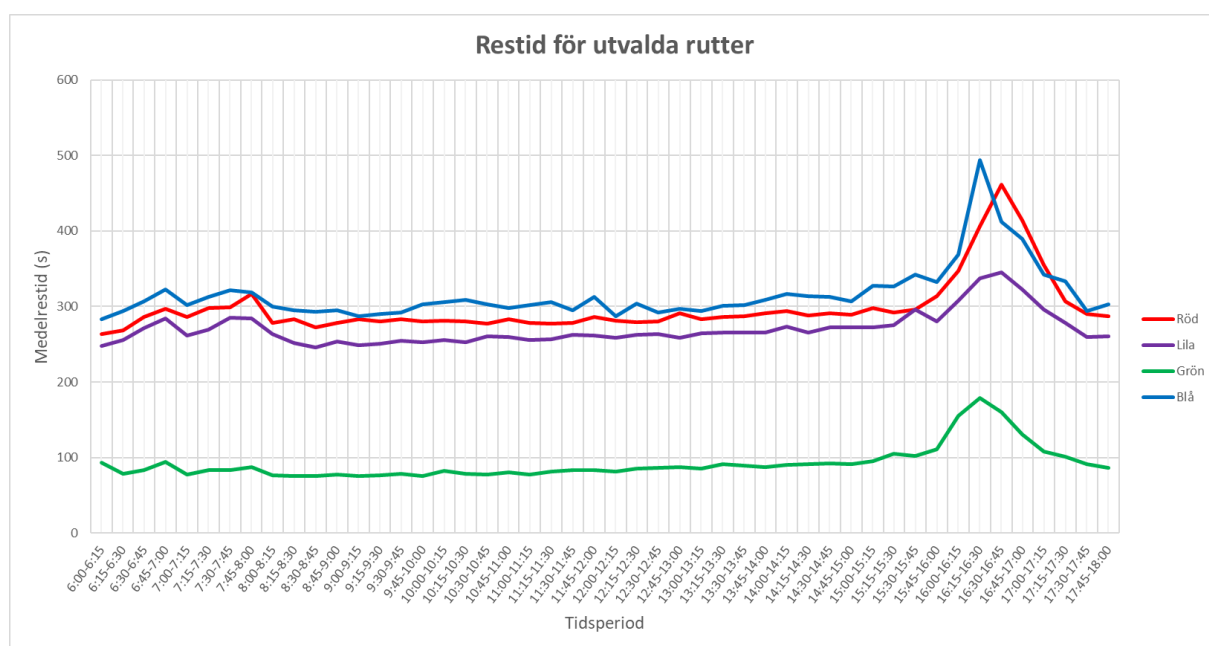
<sup>2</sup> <https://bransch.trafikverket.se/tjanster/system-och-verktyg/Prognos--och-analysverktyg/CapCall/>

Vägsträckorna som ingår i rutterna som analyserats ingår eller påverkar trafiksituationen längs utredningssträckan genom Lidköping. Definierade rutter är:

- Röd: Väg 44 i riktning västerut från strax norr om Alebäcksrondellen till strax söder om Ågårdsrondellen
- Lila: Väg 44 i riktning österut från strax söder om Ågårdsrondellen till strax norr om Alebäcksrondellen
- Blå: Ringleden och väg 44 i riktning österut till strax norr om Alebäcksrondellen.
- Grön: Mellbygatan, väg 44 och Härenegatan i riktning österut längs väg 44.

Analysen behandlar inte all trafik på vägsträckan eller cirkulationsplatserna utan endast registrerade fordon som färdats från start till slut på utpekade rutter.

Nedan i Figur 28 visas en graf som illustrerar medelrestiden i sekunder för respektive rutt.



Figur 28. Restiden för de utvalda rutterna.

Då rutternas längd varierar ska inte restiden jämföras direkt mot varandra utan snarare hur restiden varierar i tid under dygnet för en och samma rutt. För blå och grön rutt uppstår längst restider mellan 16:15-16:30. För röd och lila är motsvarande 16:30-16:45. Den trafikbelastning och köbildning som påverkar framkomligheten förekommer under en begränsad tidsperiod. I Tabell 3 nedan visas en sammanställning per rutt med restid under lågtrafik (vilket innebär fritt flöde där restiden i princip avgörs av sträckans hastighetsgräns och vägutformning som vid korsningspunkter), restid under mest belastade period samt den procentuella differensen mellan dessa perioder.

Tabell 3. Jämförelse mellan restider under låg- och högtrafik per rutt.

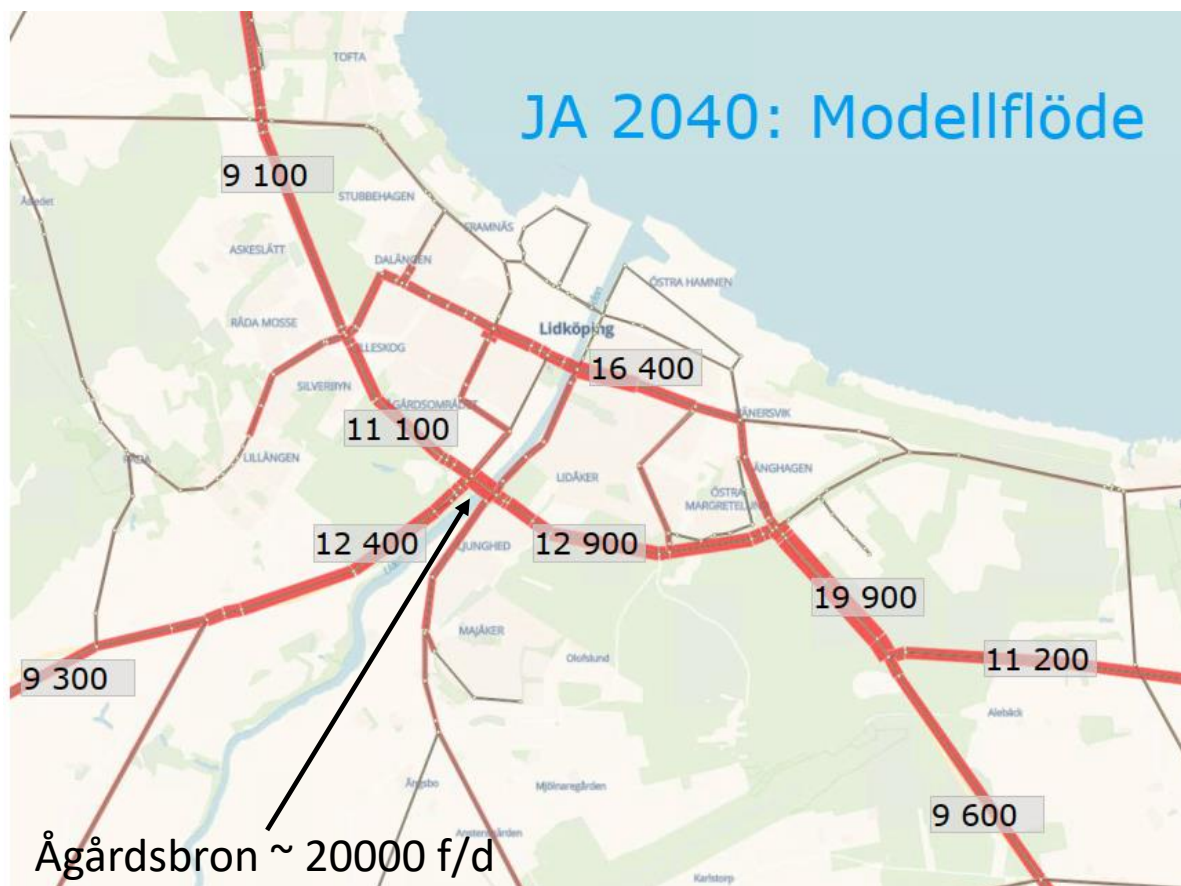
Sträcka	Restid fritt flöde	Restid max	Restid differens
Röd	4 m 23 s	7 m 42 s	+ 75 %
Blå	4 m 43 s	8 m 14 s	+ 74 %
Lila	4 m 6 s	5 m 46 s	+ 41 %
Grön	1 m 15 s	2 m 59 s	+ 138 %

Störst skillnad mot det fria flödet kan utläsas i den gröna rутten där restiden ökar med 138 % mellan fritt flöde och maxkvarten.

Sammanfattningsvis kan det utifrån restidsanalysen konstaterats att halvtimmen mellan 16:15-16:45 är den period med högst restid i systemet. Vid cirka 16.45 och framåt kan en tydlig avveckling utläsas där restider återgår till ett normalläge.

### 2.2.2. Prognos 2040

Inom ramen för åtgärdsvalsstudien har Trafikverkets trafikanalysverktyg Sampers<sup>3</sup> nyttjats. Ett syfte med analysen har varit att prognosticera trafikflödena för år 2040 (benämns som JA2040 där JA är förkortning för jämförelsealternativ) som trafikerar vägtrafiksystemet vid Lidköping. Trafikverkets basprognos<sup>4</sup> befolkningsdata (antal invånare och arbetsplatser) för år 2040 användes i analyserna. Förutom JA2040 har ytterligare scenarion analyserats, se kapitel 3.4.4. Arbetet med Sampers inklusive analys av resultatet har varit omfattande och förutsättningar, antagande, metod och resultat samt slutsats beskrivs i bilagor. Nedan i Figur 29 visas prognosticerade trafikflöden enligt Trafikverkets basprognos.



Figur 29. Trafikflöden i JA som motsvarar nollalternativet. Trafikflödet över Ågårdssbron visas separat.

Det går att se att trafikflödena ökar i trafiksystemet vid Ågårdssbron och närliggande cirkulationsplatser, precis om nämnts ovan. Över Ågårdssbron passerar cirka 20 000 fordon/dygn (ÅDT) enligt prognosen vilket ökar belastningen ytterligare jämfört med idag.

Det har även genomförts en analys i CapCal för de trafikflöden som prognosticerats enligt JA2040. Flödena har då bearbetats från dygnsnivå till timnivå som motsvarar dygnets mest belastade timmar

<sup>3</sup> <https://bransch.trafikverket.se/tjanster/system-och-verktyg/Prognos--och-analysverktyg/Sampers/>

<sup>4</sup> <https://bransch.trafikverket.se/for-dig-i-branschen/Planera-och-utreda/Planerings--och-analysmetoder/Samhallsekonomisk-analys-och-trafikanalys/Kort-om-trafikprognoser/>

under för- respektive eftermiddag. Dessa timflöden har sedan tillämpats i CapCal för cirkulationsplatserna Ljungheds- och Ågårdsrondellen. Kapacitetsanalysen visar följande om flöden enligt JA2040 används:

- Anslutningarna till cirkulationsplatserna längs väg 44 över Ågårdsbron blir överbelastade under maxtimmarna.
- I Ågårdsrondellen blir den västra tillfarten (Ringledden) och den södra tillfarten (väg 44 från Trollhättan) överbelastade under maxtimmarna.
- I Ljunghedsrondellen blir den östra tillfarten (väg 44/Ringledden) överbelastade under förmiddagens maxtimme.

När en tillfart från Ågårdsbron i en cirkulationsplats blir överbelastad är risken hög att köer sträcker sig till den andra cirkulationsplatsen och påverkar framkomligheten negativt i den korsningspunkten.

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

Övergripande mål är att denna åtgärdsvalsstudie ska följa de långsiktiga mål som satts upp av Västra Götalands Region (VGR) och av Trafikverket. Målen för VGR och Trafikverket är inte gemensamma men pekar gemensamt mot att följa principerna i Agenda 2030 och att få hållbar transportförsörjning. Åtgärdsvalsstudien behöver förhålla sig till de nationella transportpolitiska målen samt viktiga regionala och lokala mål i sammanhanget. Slutligen sätts specifika mål för studien.

Målsättningen för åtgärdsvalsstudien är att genom fyrstegsprincipen identifiera trafikslagsövergripande åtgärder och kombinationer av åtgärder som ger ökad tillgänglighet på ett sätt som minskar klimatpåverkan samt förbättrad trafiksäkerhet och kapacitet.

### 2.4. Koppling till transportpolitiska mål

Transportpolitikens övergripande mål är att säkerställa en samhällsekonomiskt effektiv och långsiktigt hållbar transportförsörjning för medborgarna och näringslivet i hela landet. För att det övergripande transportpolitiska målet ska kunna nås behöver funktionsmålet i huvudsak utvecklas inom ramen för hänsynsmålet.

*Funktionsmålet* innebär att transportsystemets utformning, funktion och användning ska medverka till att ge alla en grundläggande tillgänglighet med god kvalitet och användbarhet samt bidra till utvecklingskraft i hela landet. Transportsystemet ska vara jämställt, dvs. likvärdigt svara mot kvinnors respektive mäns transportbehov.

*Hänsynsmålet* innebär att transportsystemets utformning, funktion och användning ska anpassas till att ingen ska dödas eller skadas allvarligt, bidra till att det övergripande generationsmålet för miljö och miljö kvalitetsmålen nås samt bidra till ökad hälsa.

Målbild 2030 tar sin utgångspunkt i en analys av hållbarhetsperspektivet och är formulerad för hela transportsystemet. Den utgår från de transportpolitiska målen och viktiga aspekter i FN:s Agenda 2030.

Den strategiska inriktningen består också av 14 strategiska mål fördelade på tre områden:

1. Tillgänglighet,  
- Vi skapar tillgänglighet för personer och gods i hela landet.
2. Hälsa, miljö och klimat,  
- Vi utvecklar tillgängligheten inom ramen för hälso-, miljö- och klimatmålen.
3. Anläggning, marknad, kund och service,  
- Vi förvaltar och utvecklar vår anläggning för att optimera nyttan med kundens behov i fokus.



### 2.4.1. Viktiga regionala mål

#### Västra götalsregionen

Den regionala infrastrukturplanen för Västra Götaland baseras på inriktningsunderlaget för transportinfrastrukturen. Inriktningsunderlaget identifierar tre huvudfokusområden: Klimat, social hållbarhet och trafiksäkerhet, vilka utgör grundläggande aspekter för att skapa en bättre helhet och eftersträva synergier.

Den övergripande målsättningen för den regionala infrastrukturplaneringen är att uppnå ett fossiloberoende transportsystem för att öka konkurrenskraften och förbättra livsmiljöerna med ökad tillgänglighet både i städer och på landsbygd. Genom att komplettera transportslagen och främja hållbar logistik med ökad intermodalitet strävar Västra Götaland mot att bli en ledande region inom hållbar transport.

Denna plan tar också hänsyn till regionens varierade geografiska och demografiska förutsättningar. För att nå hög måluppfyllelse prioriteras åtgärder i infrastrukturen med hänsyn till dessa olikheter och potentialer, vilket framgår av inriktningsunderlaget. Sammanfattningsvis formuleras och balanseras målen för att återspegla och adressera de olika aspekterna som identifierats i inriktningsunderlaget.

Mål för infrastrukturplaneringen sammanfattas i Figur 30 som återfinns i ”Regional plan för transportinfrastrukturen i Västra Götaland 2022–2033”.



Figur 30. Mål för infrastrukturplaneringen i Västra Götaland

VGR har delat upp målarbetet i fyra program: Stärka innovationskraft, bygga kompetens, öka inkludering och knyta samman Västra Götaland. VGRs Trafikförsörjningsprogram 2021–2025 har som övergripande mål att andelen hållbara resor ska öka i hela Västra Götaland och med ambitionen att alla resor ska vara hållbara. Till det övergripande målet finns tre områden med tillhörande mål utpekade för kollektivtrafiken, se Figur 31.



Figur 31. Västra Götalandsregionens övergripande mål (Trafikförsörjningsprogram 2021)

### Kommunalförbunden Fyrbodalen och Skaraborg

Flera stråk mellan kommunerna längs sträckan har idag stora flöden för studie- och arbetspendling. Målbilden är att nätverken ska ha en turtäthet och restid som motsvarar god nivå på stadstrafik. Skaraborg lyfter mål om en lokal arbetsmarknadsregion och möjligheten för multimodala resor. Väg 44 är ett exempel på väg där potential finns för effektivare resor för att Skaraborg ska bli en enad lokal arbetsmarknadsregion.

## Västtrafik

Enligt Västtrafik är målet för trafikeringen i stråken ett utbud med minst tio dubbelturer per vardag i samtliga prioriterade stråk. Utbudet ska också balanseras mot efterfrågan och ekonomiska resurser.<sup>5</sup>

Västtrafik belyser vikten av ett hållbart resande, vilket innebär att bilen väljs bort och att resor i stället sker med kollektivtrafik, gång eller cykel.

I Trafikförsörjningsprogrammet lyfts målet för de storregionala busslinjerna, likt Linje 1 express, beträffande restider att restidskvoten inte ska överstiga 1,2 på de delsträckor där bussen knyter ihop större tätorter längs med stråken. Detta innebär att linjerna behöver ha gena linjedragningar och få hållplatser. Restidskvoten för Trollhättan, Grästorp, Lidköping, Skara och Skövde är generellt bra i stråket. Eftersom trafikering in i respektive ort är nödvändig behöver framkomligheten in och ut från tätorterna därför vara så god som möjlig för bussen. Målsättningen för den storregionala busslinjen är att anpassning ska ske till tågtrafiken för vidare resa med tåg i Trollhättan, Lidköping och Skövde.

### 2.4.2. Viktiga lokala mål

#### Lidköping

Kommunens övergripande vision är att Lidköping ska vara en välkomnande och hållbar kommun, båda att besöka, bo och verka i. Fokus är att skapa det hållbara Lidköping och kommunen har därmed beslutat att hållbar utveckling ska prägla all verksamhet och långsiktig planering. Strategiska mål för att uppfylla visionen Lidköping 2030 följer nedan:

- Erkänt god livskvalitet, hälsosam miljö och bra service för alla för att fler flyttar till Lidköping och når minst 45 000 Lidköpingsbor.
- Lidköping är en mötesplats som har fördubblat antalet besökare.
- Det ska finnas jobb inom räckhåll för alla som vill bo i Lidköping och kommunikationer till och från Lidköping så att man kan ta sig till och från utbildning och arbete.

•

#### Grästorp

Grästorp kommun har i Utvecklingsplan 2020 identifierat prioriterade målområden för kommunens långsiktiga arbete med samhällsutveckling. För att säkerställa en välfungerande infrastruktur och en kollektivtrafik som möjliggör pendling för boende i Grästorp kommun är följande mål framtagna som även är kopplade till åtgärdsvalsstudien:

- Bevaka och tydliggöra medborgarnas behov av kollektiva färdmedel till regionala aktörer. Aktivt arbeta med anpassade lösningar för de lokala förutsättningarna.
- Möjliggöra för pendlingsparkering - bedöma behov och planera för att det enkelt ska gå att parkera bilen och nyttja kollektiva alternativ både i samhället och på landsbygden
- Förbättra cykelförbindelser mellan landsbygden och Grästorps tätort, med fokus på de större byarna, samt påkoppling i och runt centrum.
- Prioritera åtgärder som ger god infrastruktur såsom vatten, avlopp, el, mobiltäckning, bredband och vägar.

•

Gällande kommunikationsstråk är målbilden att dessa är viktiga att bibehålla och utveckla. Inriktningen är att det ska finnas fler valmöjligheter för färdmedel för boende i Grästorp.

#### Trollhättan

Trollhättans kommun har i Trafikstrategi 2015 identifierat tio olika fokusområden som är särskilt viktiga att arbeta med inom kommunen för att säkerställa att trafikens utveckling blir en del i

<sup>5</sup> Trafikförsörjningsprogram 2021–2025 - Hållbara resor i Västra Götaland

stadsplaneringen och att trafiksystemet stödjer den bild av Trollhättans framtid som översiktsplanen och trafikstrategins vision ger. Utvalda kommunala mål och ställningstagande kopplat till åtgärdsvalsstudien följer nedan:

- Det ska finnas möjlighet till hållbara transporter mellan huvudorten och de mindre tätorterna/landsbygden.
- Trafiksystemet ska möjliggöra närhet till andra städer och regioner.
- Trafiksystemet ska möjliggöra effektiva, säkra och pålitliga godstransporter.
- Godstrafiken ska i första hand vara hållbar.
- Det ska finnas goda möjligheter till cykelturism i kommunen.

### 2.4.3. Sammanställda mål

I Tabell 4 visas en sammanställning över relevanta mål.

Tabell 4. Sammanställda mål.

<ul style="list-style-type: none"> <li>• Trafikverket</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Transportpolitiska målen:</li> <li>• Hänsynsmålet</li> <li>• Funktionsmålet</li> <li>• Trafikverkets 19 långsiktiga mål. Exempel på relevanta mål för åtgärdsvalsstudien är:</li> <li>• Möjliggör överflyttning av mer gods från väg till järnväg och sjöfart</li> <li>• Sträva efter förstoring av arbetsmarknadsregioner</li> <li>• Prioritera transportlösningar som förbättrar tillgängligheten och minskar bilberoendet</li> <li>• Minskar infrastrukturens barriäreffekter</li> <li>• Bygger landskapsanpassad infrastruktur och anpassar en stor andel av den befintliga infrastrukturen</li> <li>• Åtgärdar brister i infrastrukturen så att väsentligt färre ska dö eller skadas allvarligt inom statlig väg och järnväg</li> <li>• Bygger ut och möjliggör sammanhängande stråk för ökad och säker gång och cykling</li> <li>• Bidrar till att bytespunkter, rastplatser samt gång- och cykelvägar upplevs som attraktiva och trygga</li> </ul>
<ul style="list-style-type: none"> <li>• VGR Kommunal-förbunden Västtrafik</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Öka kollektivtrafikens marknadsandel, ökad turtäthet för tåg och minskade restider för buss och tåg</li> <li>• Öka andel resor med cykel och gång</li> <li>• Ett fossiloberoende transportsystem</li> <li>• En lokal arbetsmarknadsregion</li> </ul>

- Kommunerna:
  - Möjliggöra för lokal utveckling och besöksnäring med närhet till andra städer och regioner genom goda kommunikationer mellan orter så att man enkelt kan ta sig till och från utbildning och arbete.
- Trollhättan Grästorps kommun
- Lidköpings kommun
- Möjliggöra för effektiva, säkra, pålitliga och hållbara godstransporter
- Ökad möjlighet för hållbara transporter mellan huvudorter och mindre tätorter/landsbygden genom:
  - Ökad möjlighet för att resa genom kollektiva färdmedel samt möjliggöra för pendlingsparkering
  - Förbättra cykelförbindelser mellan landsbygden och tätort.

#### 2.4.4. Mål för problemlösning/projektspecifika mål

Inom ramen för utredningen har arbetsgruppen tagit fram projektspecifika mål i syfte att kunna mäta måluppfyllelse och sortera inkomna brister och behov. Vid framtagande av de projektspecifika målen för åtgärdsvalsstudien har arbetsgruppen utgått från de transportpolitiska målen samt de regionala och kommunala målen med studiens övergripande mål, enligt kapitel 2.4. De projektspecifika målen ska, tillsammans med framtagna brister, vara vägledande vid åtgärdsgenerering. Nedan i Tabell 5 anges de projektspecifika målen för åtgärdsvalsstudien.

Tabell 5. Projektspecifika mål för åtgärdsvalsstudien,

#### Ökad tillgänglighet mellan och inom tätorter, småort och landsbygd för hållbara transportmedel

- Öka kollektivtrafikens attraktivitet
  - Målet avser förbättrad tillgänglighet och möjlighet för val av kollektiva färdmedel mellan tätorter, småorter och landsbygd i anslutning till väg 44.
- Öka cykelns attraktivitet
  - Målet avser att öka möjligheten för att på ett tryggt sätt kunna cykla inom och mellan tätorter, småorter och landsbygd i anslutning till väg 44.

#### Ökad trafiksäkerhet längs sträckan

- Målet avser att öka trafiksäkerheten för samtliga trafikanter längs med väg 44.

#### Förstärkt och gynnad regional och lokal utveckling

- Möjliggöra för effektiva och hållbara gods- och jordbrukstransporter.
  - Målet avser att optimera förutsättningarna för lokal verksamhet, jordbruk samt regionala godstransporter med fokus på hållbara lösningar.
- Ökad tillförlitlighet på vägnätet.
  - Målet avser att höja förutsägbarheten och tillförlitligheten vad gäller restid och vägstandard för samtliga trafikanter på väg 44.

Med åtgärdsvalsstudiens projektspecifika mål tillsammans med identifierade brister och behov kan åtgärdsvalsstudiens tänkbara lösningar möta både dagens och framtida utmaningar på väg 44.



### 2.4.5. Målkonflikter

De transportpolitiska målen samt regionala, lokala och projektspecifika mål för studien bedöms inneha få målkonflikter utan målen stödjer mestadels varandra. Följande målkonflikter har identifierats:

- En ny sträckning av väg 44 vid Lidköping för att underlätta utvecklingen av staden kan kräva markanspråk som påverkar natur- och kulturmiljö samt odlingsbar mark.
- Försvarsmaktens behov längs med sträckan står i konflikt med mål om en säker trafikmiljö samt en ökad tillförlitlighet på vägen.
- Mål för regional tillgänglighet och utveckling står i konflikt med trafiksäkerhet och tillgänglighet för oskyddade trafikanter behov av att korsa vägen.
- Kollektivtrafikens förbättrade tillgänglighet och ökad attraktivitet längs sträckan med Trafikförsörjningsprogrammets mål om minskade restider och restidskvot för kollektivtrafikresenärer står i konflikt med ökad attraktivitet för vägnätet längs sträckan avseende biltrafiken.
- Från och med år 2020 föreslås Kinnekullebanan elektrifieras enligt Målbild tåg 2035 och målet är att alla banor i Västra Götaland ska vara elektrifierade år 2035. Kinnekullebanan finns samtidigt inte med på Trafikverkets förslag på investeringsplan för vägar och tågbanor i landet vilket långsiktigt kan innebära störningar och att resandet minskar på banan. Det skulle i sin tur kunna öka trafiken på väg 44.

•

## 2.5. Krav

### 2.5.1. Funktionskrav

Väg 44 är en del av det funktionellt prioriterade vägnätet (FPV) för dagliga persontransporter, långväga persontransporter, kollektivtrafik samt för godstransporter. För vägar tillhörande det funktionellt prioriterade vägnätet har Trafikverket framtagit ett förhållningssätt som fungerar som ett underlag för att värna om vägarna och undvika åtgärder som kan påverka deras funktion negativt. Det är samtidigt ett underlag för prioritering av åtgärder för att bevara och höja tillgängligheten. Förhållningssättet ska följas i åtgärdsvalsstudien. Generellt sett är förutsägbarhet och hög tillförlitlighet vad gäller restid och vägstandard viktigt för vägar som ingår i det funktionellt prioriterade vägnätet (FPV).

Förutom funktionskrav på väg 44 som en del av det funktionellt prioriterade vägnätet, finns det ytterligare funktionskrav i form av trafiksäkerhet, god framkomlighet och tillgänglighet med hållbara transporter. Samtliga kommuner har som mål att utveckla ett hållbart transportsystem och öka användningen av hållbara transportmedel som kollektivtrafik samt gång- och cykeltrafik.

### 2.5.2. Tekniska krav

Trafikverket och Sveriges Kommuner och Landsting (SKL) har tillsammans framtagit regler för Vägar och gators utformning (VGU) vilka utgör de tekniska krav som tillämpas i åtgärdsvalsstudien.

### 2.5.3. Miljökrav

I området finns som tidigare nämnts miljöaspekter som är viktiga att beakta. Åtgärdsvalsstudien behöver förhålla sig till omgivande natur- och kulturmiljöer. I övrigt gäller Miljöbalken med dess förordningar och föreskrifter samt väglagen. Som tidigare nämnts utgör väg 44 en barriär för både människor och djur. Enligt VGU ska det vid användning av längre avsnitt med sido- och/eller mitträcke göras en analys av räcketts barriäreffekt utifrån faunasynpunkt samt om räcket kan medföra behov av viltstängsel och faunapassage.

## 2.6. Preciserande av behov, brister och problem

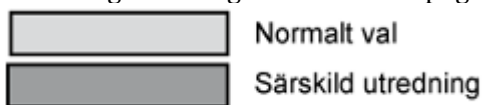
I detta avsnitt redovisas brister och behov som lyfts under arbetsprocessens framskridande. Med behov menas att framtida trafiksystem behöver kunna svara upp mot den utveckling som sker. Med brist avses att någon funktion i nuvarande trafiksystem inte fungerar helt önskvärt och att dagens trafikbehov inte kan uppfyllas i tillräcklig hög utsträckning. En sammanfattning av identifierade brister och behov beskrivs mer i detalj på nästkommande sidor indelade för bil- och godstrafik samt för gång-, cykel- och kollektivtrafik. Avskrivna brister och behov redovisas i Bilaga 3.

### 2.6.1. Generella brister

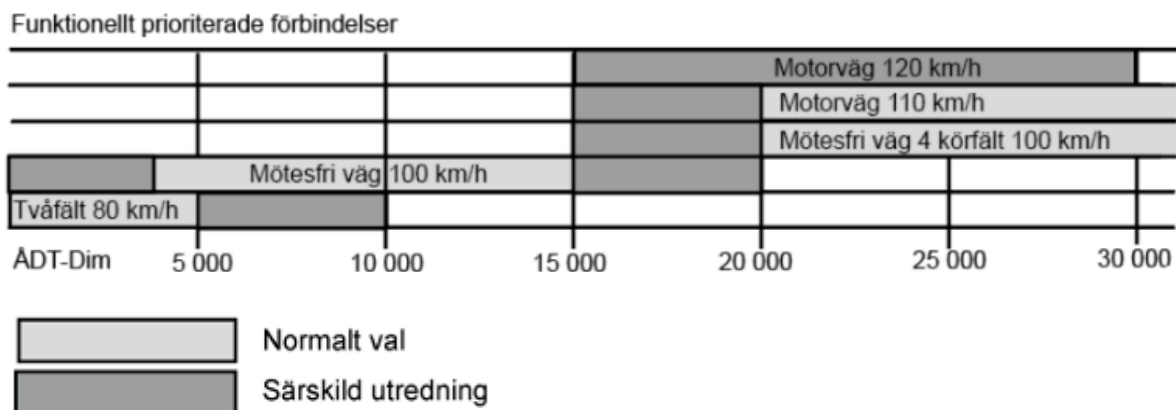
Följande generella brister och behov har identifierats:

#### Översyn av vägstandard kopplat till trafikflöde

En brist som identifierats är att delar av vägsträckan inte upplevs vara anpassad till den aktuella trafikmängden. Enligt VGU<sup>6</sup> kan lämpliga vägtyper delas in enligt



Figur 32.



Figur 32. Val av vägstandard på landsbygd utifrån ÅDT (fordon/dygn).

De sträckor som har identifierats särskilt med avseende på trafikmängd och aktuell vägtyp ur ett framkomlighets- och trafiksäkerhetsperspektiv är sträckan mellan väg 2044 och korsning till väg 47 samt sträckan mellan väg 2577 och väg 44 där ÅDT överstiger 10 000 f/d. Trafikmängden på vägen varierar som nämns i kapitel 2.1.2 Trafiknät med hänsyn till ökad besöksnäring (husvagnar och husbilar) under semestertider och ökad andel jordbruksfordon under skördeperioder.

#### Bristande väggeometri

En generell trafiksäkerhetsbrist har identifierats längs större delen av sträckan. Vissa delar har särskilt identifierats och beskrivs mer i detalj under o *Platsspecifika brister*. Det upplevs att det finns begränsad sikt bland annat på grund av vegetation som växer nära vägen vid kurvor i plan och profil vilket kan medföra osäkra omkörningar och trafiksituationer med utspringande djur. Åkerierna vittnar även om att vissa delar av sträckan upplevs som mycket smal i förhållande till deras fordonsbredd och backspeglar. Vägsektionen på samtliga flygrakor är inte heller anpassade för 80 km/h där utformningen inbjuder till högre hastigheter och omkörningar vilket utgör en trafiksäkerhetsbrist. Det finns även på vissa delar av sträckan en stor hastighetsvariation på en relativt kort sträcka vilket leder

<sup>6</sup> VGU (Vägars och gators utformning, 2022:003, Trafikverket), <https://trafikverket.diva-portal.org/smash/get/diva2:1621302/FULLTEXT03.pdf>

till att vägen upplevs som ryckig och oförutsägbar. Ytterligare en förekommande brist längs med sträckan är de många tajta högersvängar kopplat till i vissa fall en obefintlig eller mycket smal vägrensbredd vilket gör det svårt att köra om inbromsande svängande fordon. Även flera vänstersvängar upplevs som osäkra då vägmarkeringarna upplevs som svåra att se om man inte är medveten om att de finns. En orsak till detta kan vara förberedande vägvisning saknas. Större delen av sträckan har idag även en låg trafiksäkerhetsklass såväl på sträckan som i korsningar vilket visar på vägens standard i stort, se karta under kap 2.1.3. *Trafiksäkerhetsklass, korsningar och anslutningar*.

### Många långsamtgående fordon på vägen

#### A-traktorer och EPA-traktorer

A-traktorer och EPA-traktorer utgör vanligt förekommande färdmedel för ungdomar längs med väg 44. EPA-traktors konstruktiva hastighet är högst 30 km/h vilket leder till en stor hastighetsdifferens på vägen mellan dessa fordon och övrig trafik vilket utgör ett trafiksäkerhets- och framkomlighetsproblem med osäkra omkörningar och köbildning.

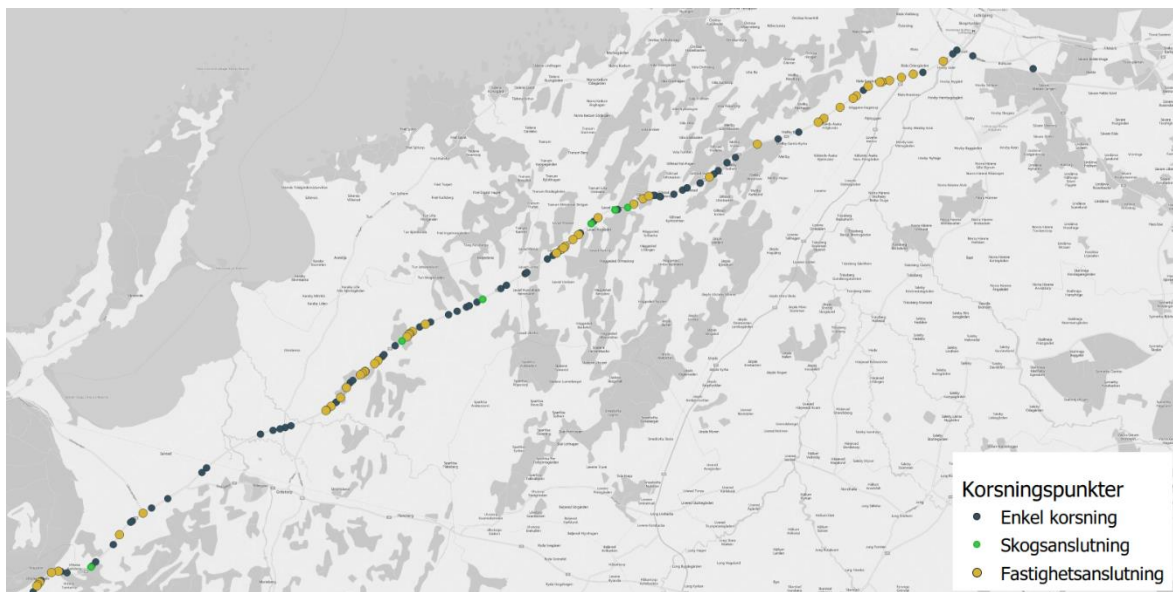
Statistik<sup>7</sup> pekar på att antalet EPA-traktorer har under den senaste treårsperioden i Lidköping ökat väsentligt och under samma period kan en mindre ökning ses i Grästorp. Däremot visar inte de trafikmätningar som Trafikverket utför detta då EPA-fordon inte går att särskilja från andra personbilsfordon.

#### Jordbruksfordon

Även spannmålstransporter under skördeperioden leder till stor andel långsamtgående fordon och lastbilar på vägen vilket leder till både framkomlighetsproblem och utgör en trafiksäkerhetsbrist.

### Många anslutningspunkter längs sträckan

Det förekommer många anslutningar och korsningar längs sträckan vilket skapar osäkra trafiksituationer, både för trafikerande på sträckan och de som ska ut på väg 44, och kan skapa oönskade överraskningsmoment där sikten är begränsad. Anslutningarna går till angränsade skogs- och jordbruksmark samtidigt som flera enskilda fastigheter har mer än en anslutning vilket skapar flertalet konfliktpunkter, se Figur 33. Förutom markerade korsningspunkter i figuren nedan förekommer det även ett stort antal åkeranslutningar.



<sup>7</sup> [Hur många mopedbilar och A-traktorer finns det? \(trafa.se\)](https://trafa.se)

*Figur 33. Anslutningar för skog och fastigheter samt enkla korsningar.*

### **Behov av fler rastplatser längs väg 44**

Det har uppmärksammat övernattande lastbilar längs med väg 44 på de breda delarna (flygrakorna) av vägsträckan vilket kan utgöra en trafiksäkerhetsrisk. Förekomsten av övernattade lastbilar stör även försvarets flygsäkerhet och möjlighet till att använda flygrakorna. Det kan därmed finnas ett behov av fler möjligheter till natt- och rastvila utmed sträckan för godstrafiken då det är obligatoriskt för förare och regleras av kör-och- vilotidslagen samt vägarbetstidslagen.

### **Olovlig parkering och angöring läng väg 44**

Längs med sträckan förekommer ett antal fickor som i dagsläget används som parkering. Eftersom flera av fickorna inte är lämpade för parkering kan det skapa trafiksäkerhetsproblematik vid ut- och inkörning. Dels saknar många av fickorna acceleration- och retardationssträckor, dels kan parkerade bilar utgöra ett överraskningsmoment för passerade fordon. Fickorna saknar i dagsläget reglering för parkeringsförbud. Vissa av fickorna är dock reglerade med parkeringsskylt och där är parkering tillåten, exempelvis strax öster om cirkulationsplatsen vid Tre Älgar.

### **Behov av omledningsvägar**

Flygvapnet har behov av omledningsvägar vid flygövningar. Idag finns endast omledning för två av fyra banor vilket riskerar att skapa stora störningar på vägen vid flygövningar. Trots att omledningsvägar finns på två av fyra landningsbanor måste trafiken stängas av under cirka 20 minuter vid landning och start vid försvarsövningar vilket innebär störningar för person-, gods- och kollektivtrafiken.

Behov av översyn för omledningsvägar för de banor som saknar krävs. En av omledningsvägarna är i behov av iordningsställande då det förekommer hinder på vägen och en är i behov av översyn av vägklassningen då omledning idag sker på enskild väg.

### **Vägens barriär**

En tidigare identifierad brist i Lidköpings fördjupade översiktsplan från 2022 är att väg 44 utgör en barriär för både stadsmiljön och för gång- och cykeltrafikanter. Enligt Lidköping hindrar vägen utbyggnad av staden något då den försvårar möjligheten att bygga samman stadsdelar och att det är svårt att skapa nya anslutningar till befintlig väg vilket kan hindra lokalisering av offentliga anläggningar och service. Vägen utgör även en barriär för de småorter som finns längs med sträckan, i synnerhet de orter (exempelvis Gillstad och Täng) som ligger belägna på båda sidor om vägen. Där är passagera mycket begränsade och osäkra. Det finns därmed ett behov av fler passager för att säkert kunna förflytta sig från ena till andra sidan av väg 44. Åtgärdsplanen har även identifierat avsaknad av viltstängsel på sträckan som en brist. Viltstängsel är dock inte en prioriterad trafiksäkerhetsåtgärd.

### **Behov av omflyttning av godstrafik till järnväg**

En tidigare identifierad brist från Godstransportstrategin VGR (2016) är att det sker en låg andel järnvägstransport längs med Älvsborgsbanan samt ett obefintligt nyttjande av Kinnekullebanan för godstransporter. En omflyttning för godstrafiken från väg till järnväg hade avlastat trafikarbetet på väg 44.

### **Behov av samåkning- och pendelparkeringar**

Pendelparkering som kan nyttjas av personbilar, EPA- och A-traktorer saknas längs väg 44, vilket försvårar möjligheten att fortsätta sin resa med buss eller tåg. Det finns även behov av att hämta och lämna vid vissa busshållplatser, exempelvis i anslutning till skolor, vilket leder till förekomst av väntande bilar i anslutning till busshållplatserna.

### **Osäkra busshållplatser**

Busshållplatser ligger i körbanan på flera ställen längs med sträckan och saknar ficka. Det finns därmed ingen säker och trygg miljö för resenärer att vänta på bussen vid flera hållplatser. För vilka busshållplatser som saknar ficka se Bilaga 2. Avsaknaden av fickhållplatser påverkar även framkomligheten för övrig trafik då bussarna tvingas stanna i körbanan. Många busshållplatser upplevs som otrygga med avsaknad av både ståplatsutrymme och belysning. Det saknas även passager på flera ställen för att ta sig till och från busshållplatserna, både tvärs och längs väg 44 och resenärer måste gå längs vägen för att nå hållplatserna. Eftersom busshållplatserna till stor del används vid pendling till och från skola råder otrygga och osäkra skolvägar längs sträckan.

Vid många av busshållplatserna har även bussfordonen svårt att ta sig ut från hållplatserna på de ställen hållplatsfickor finns på grund av retardation/acceleration och snäva hållplatsfickor relativt till vägens hastighet. Vissa busshållplatser har särskilt identifierats som bristfälliga och redovisas i o. I övrigt finns det ett behov av en djupare översyn över samtliga hållplatslägen längs väg 44.

### **Framkomlighetsbrist för gående och cyklister**

Det råder både trygghets- och trafiksäkerhetsbrister för oskyddade trafikanter längs med hela sträckan. För cyklister är det svårt att ta sig längs väg 44 då cykling sker i blandtrafik på större delen av sträckan.

### **Behov av framtida brounderhåll**

Utifrån dialog med Trafikverket har en inventering av broar och byggnadsverk längs väg 44 gjorts. Sträckan Trollhättan-Grästorp har inga planerade åtgärder eller bärighetsutredningar för broarna längs sträckan i närtid. För delen Grästorp-Lidköping finns det 3 broar som är cirka 50 år gamla. (16-601, 16-602 och 16-603). Vid dessa finns det däremot behov av att byta kantbalk, tätskikt och räcken, något som inte är inplanerade i UH-planen. I närheten av Lavad finns en rörbro från 1988, men den bedöms klara sig cirka 20 år utan åtgärd. Beträffande 16-596-1, (Ågårdsbron) utreds denna för BK4 som beräknas vara klar sommaren 2024.

### **Behov av högre prioritering i vägnätet**

Väg 44 utgör en länk mellan E20, E45 och E6 och är därför viktig ur ett godstrafikperspektiv samtidigt som en regionförstoring förväntas ske. Enligt Skaraborgs Kommunalförbund finns det därmed behov av att väg 44 ingår i det nationella vägnätet. Detta kommer i sin tur påverka hur vägen finansieras och prioriteras. Enligt Västra Götalandsregionen är ingen sådan utredning på gång att startas.

### **Behov av översyn av indata till GPS**

Lidköpings kommun har identifierat brister i indata för GPS längs sträckan där exempelvis hastigheter inte stämmer överens med aktuella hastigheter enligt den nationella vägdatatabasen (NVDB). Bristande indata till GPS kan utgöra en osäkerhet och trafiksäkerhetsrisk i trafiken. Behov av översyn gäller därmed på hela sträckan.

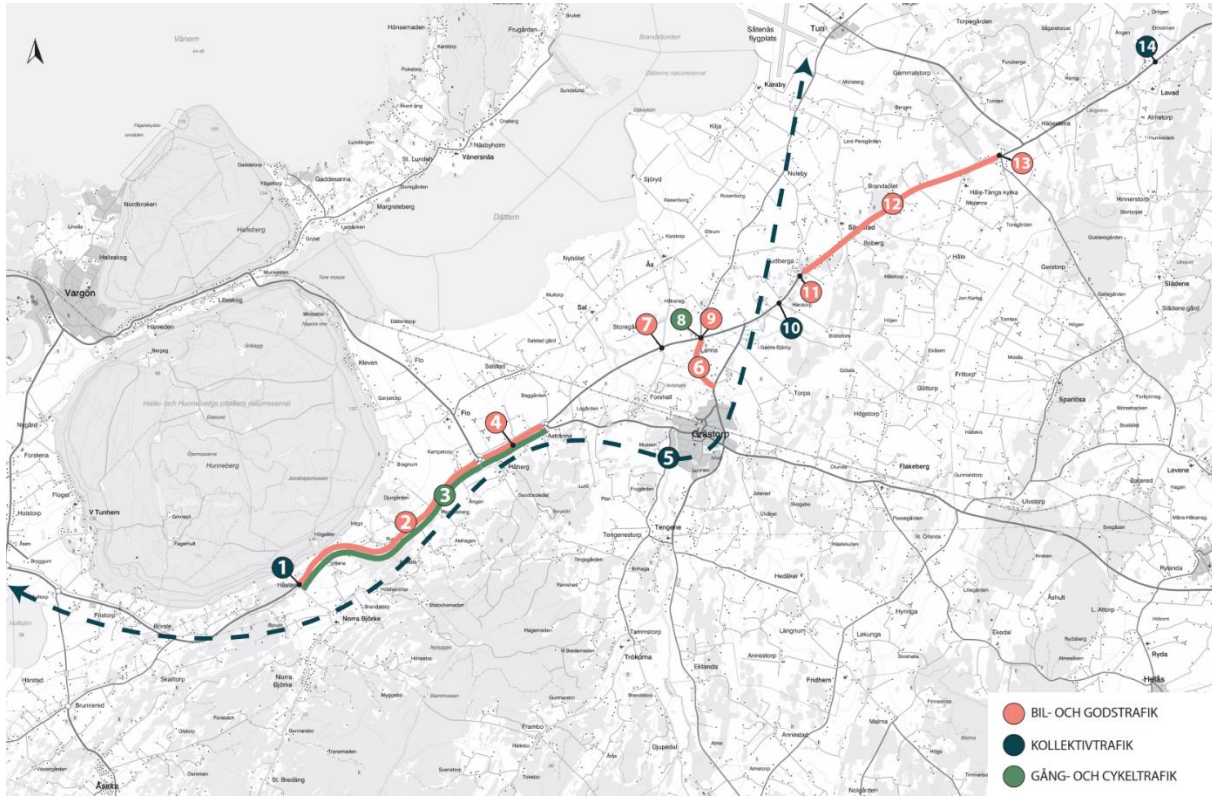


## 2.6.2. Platsspecifika brister

Vägen är uppdelad i två delsträckor, del 1 och del 2.

### Del 1

De platsspecifika bristerna och behoven för del 1 redovisas i Figur 34.



Figur 34. Platsspecifika brister och behov för del 1 (västra sträckan).

- ① • Det finns en tillgänglighetsbrist kopplad till hållplats Norra Björke vägskäl, i korsningen Håsten, då de saknas gång- och cykelväg i anslutning till hållplatsen. Enligt Trollhättans stad har oskyddade trafikanter svårt att ta sig till hållplatsen på ett säkert sätt då resenärerna går intill vägräcket längs vägen.
- ② • Sträckan ligger mellan två 2+1 vägar och har en hastighetsbegränsning på 80 km/h. Hastighetsbegränsningen upplevs som låg sett till väggeometrin och den breda vägbredden. Att sträckan ligger mellan två 2+1 vägar kan även påverka hastighetsefterlevnaden. På sträckan har det rapporterats in en del allvarliga olyckor (omkörnings- och mötesolyckor) de senaste 10 åren.
- ③ • Det finns ett behov av en cykelförbindelse mellan väg 47 och Håsten då cyklister idag får färdas i blandtrafik på väg 44. Sträckan är direkt olämplig för cyklister och utgör därför en tillgänglighets- och säkerhetsrisk för oskyddade trafikanter. Det finns idag en parallellväg västerut mot Trollhättan som cyklister använder, men inte längs med hela sträckan. Parallellvägen går till Hullsjöns trafikplats men fortsätter inte vidare mot Stallbacka. Behovet är även identifierat i Trollhättans stads cykelplan från 2022 samt Grästorps inriktningsdokument för gång- och cykelvägar på landsbygden från 2020. Avsaknaden av cykelväg påverkar till viss del arbetspendlingen men framför allt ungdomar som inte har någon bil.
- ④ • Det förekommer stundtals bristande framkomlighet för trafiken mellan Håberg – Åstranna på grund av långsamtgående jordbruksfordon. Parallellvägen på norra sidan av 2+1-vägen upplevs inte användas i så stor utsträckning och en stor andel långsamtgående jordbruksfordon använder i stället 2+1 vägen. På de delar det endast är ett körfält uppstår därmed framkomlighetsproblem.

Detta blir extra tydligt vid vår- och höstbruk då transporterna ökar i antal. Ibland kör jordbruksfordonen ut på bussfickorna för att släppa förbi bilar och för att undvika köbildning.

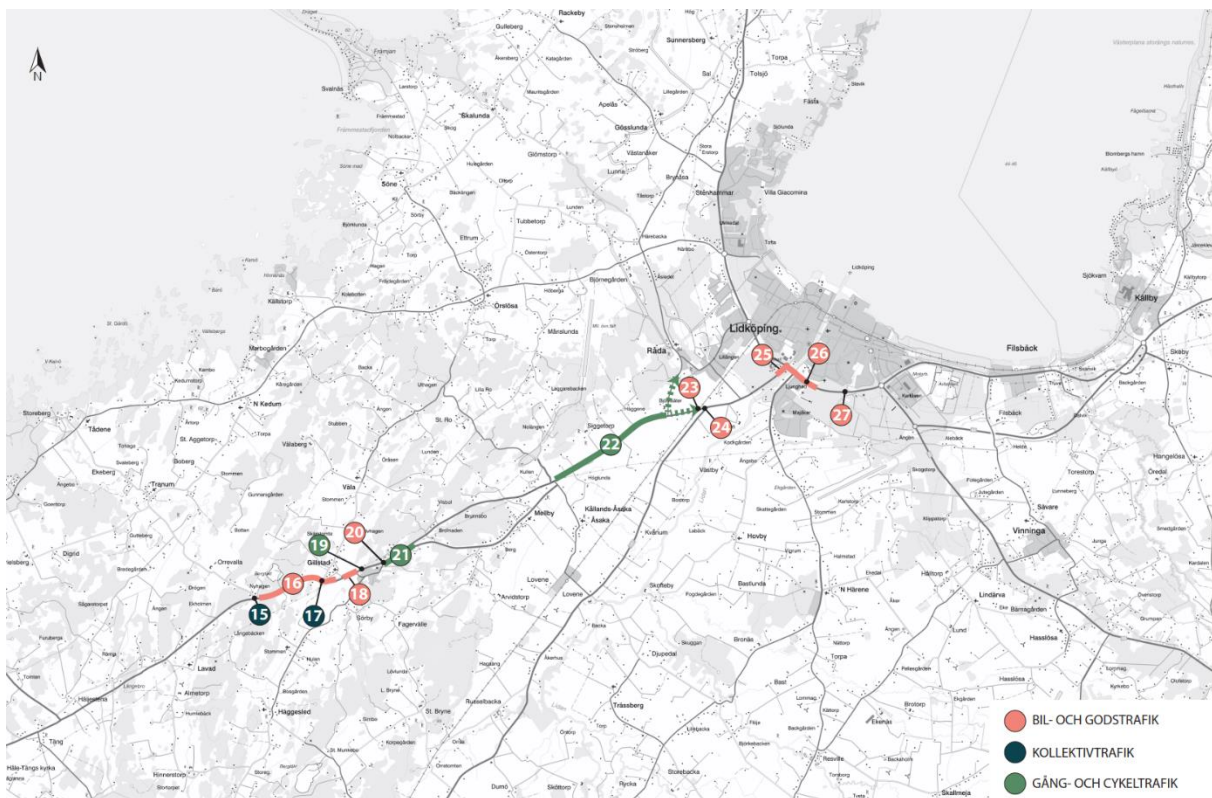
- 5 • Det har identifierats ett behov av en kollektivtrafikkoppling mellan Trollhättan – Grästorp – Såtenäs. Idag finns det ingen möjlighet att ta sig kollektivt till Såtenäs från vare sig Trollhättan eller Grästorp utan att åka via Lidköping. Busslinje har tidigare funnits mellan Vänersborg – Grästorp – Såtenäs men denna lades ner i december 2020 på grund av bristande reseunderlag.
- 6 • Det har identifierats en potentiell brist i form av en smitväg via väg 2559 som konsekvens av förbifart förbi Grästorp. Viss arbetspendling till Såtenäs kan antas gå via väg 2559, som inte lämpar sig för större trafikmängder, i stället för att köra via väg 2561 och väg 44. Det finns även risk för en ökad andel tung trafik på väg 2559.
- 7 • Korsningen Lilla bergsvägen/väg 44 har identifierats som en osäker korsning. Generellt är en fyrvägs korsning, likt denna, ej lämplig på en väg som väg 44. Korsningen upplevs som svår att komma ut ur, särskilt under sommarperioderna då det förekommer mycket kusttrafik tillsammans med långsamgående fordon. Enligt korsningsanalys är typ A/B-korsning lämplig likt den idag, se Bilaga 1.
- 8 • Det har identifierats ett behov av en säker passage över väg 44 mellan östra delarna av Grästorp och Såtenäs för ökad möjlighet för cykelpendling. Enligt Google Maps skulle det ta cirka 50 minuter att cykla mellan de centrala delarna av Grästorp och Såtenäs. Om elcykel används är motsvarande restid 35 minuter.
- 9 • Korsningen vid rastplats Viggen är idag olycksdrabbad där bland annat vänstersvängen till rastplats Viggen upplevs som osäker. Generellt är en fyrvägs korsning, likt denna, ej lämplig på en väg som väg 44. Det har rapporterats in två lindriga olyckor i korsningen (en korsande och en avsvängande) de senaste 10 åren. Utifrån trafiksäkerhetsperspektiv och framkomlighetsperspektiv kan korsningsutformningen behöva ses över kopplat till primär- och sekundärtrafikflöden enligt korsningsanalys i Bilaga 1.
- 10 • Utifrån hållplatsinventeringen, Bilaga 2, har hållplatsen Brättefors identifierats som bristfällig. Båda hållplatslägena saknar idag hållplatsficka och utgör således en trafiksäkerhetsbrist.
- 11 • Det förekommer hinder i säkerhetszonen i form av bergbildningar och enstaka träd vilket utgör en trafiksäkerhetsbrist och kan utgöra en direkt fara vid avåkning.
- 12 • På sträckan mellan Rudberga och Håle-Täng förekommer det brister i väggeometrin samt bristande sikt. Sträckan har en hastighetsbegränsning på 70 km/h i jämförelse med omkringliggande sträckor med 80 km/h på grund av att vägen har en begränsad planprofil, är smal och har många utfarter. Sträckan har också flera korsningar samtidigt som vägen har bristfällig linjeföring, skymd sikt och är backig. Den befintliga vägbron över Kämpegårdsån upplevs som smal och ha skymd sikt vilket utgör ett trafiksäkerhetsproblem.
- Trafiksäkerhetsbristen längs sträckan bekräftas av STRADA-analysen då flera olyckor skett på sträckan under den studerade perioden. Det gäller framför allt singelolyckor med motorfordon, mötande olyckor och viltolyckor. I skogspartierna har två olyckor med mötande motorfordon skett, varav en var allvarlig och en dödsolycka samtidigt som flera singelolyckor skett varav två allvarliga i skogspartierna. En möjlig orsak till problemen med sträckan är att flygrakor som tillåter höga hastigheter är placerade innan. Bristen på sträckan har identifierats tidigare i Västtrafiks TRV åtgärdsplan 2011. Behov av översyn av sträckan för hastighetshöjande åtgärder, bredder och sidoområden finns.
- Sträckan förbi Särestad har identifierats ha brister i trafiksäkerhet på grund av risken för viltpåkörningar. Totalt har det skett tre olyckor på grund av vilt mellan Håle Sjuberga och Täng Erik Jonsgården. Sträckan är med i inventeringen för Åtgärdsvalsstudie Fauna – barriäreffekter och viltolyckor 2018 med viltolyckstäthet med klövvilt utan rådjur. Däremot är sträckan inte med

där polis, Trafikverket och jägareförbundet tagit fram kartor och identifierat sträckor med högt antal viltolyckor (som har använts som en del i planeringen av åtgärder).

- 13 • Korsningen vid Gerstorp (Täng) upplevs som osäker, i synnerhet för vänstersvängande trafik. Enligt korsningsanalys är typ A/B-korsning lämplig likt den idag, se Bilaga 1. Generellt är dock en fyrvägs-korsning, likt denna, ej lämplig på en väg som väg 44.
- 14 • Utifrån hållplatsinventeringen, Bilaga 2, har hållplatsen Lavad kyrka identifierats som bristfällig. Hållplatsen har idag låg tillgänglighet för oskyddade trafikanter samt saknar idag hållplatsficka (norra hållplatsläget) och utgör således en trafiksäkerhetsbrist.

## Del 2

De platsspecifika bristerna och behoven för del 2 redovisas i Figur 35.



Figur 35. Platsspecifika brister och behov för del 2 (östra sträckan).

- 15 • Utifrån hållplatsinventeringen, Bilaga 2, har hållplatsen Nyhagen identifierats som bristfällig. Det norra hållplatsläget till busshållplats Nyhagen saknar hållplatsficka vilket utgör en trafiksäkerhetsbrist.
- 16 • Sträckan mellan avfart Tranum och Gillstads kyrka har särskilt identifierats med avseende på bristande geometri och trafiksäkerhet. Sträckan innehåller backkrön, skymd sikt och många långsamtgående fordon samtidigt som den är smal, saknar räcken och går genom snåriga skogspartier. På vintern upplevs sträckan också som glashal och sträckan har generellt även låg hastighetsefterlevnad. Enligt Sveriges Åkeriföretag är vägen smal och väggeometrin är inte anpassad för godstrafik. Enligt STRADA-analysen har det rapporterats in en viltolycka och tre olyckor på grund av svängande fordon. Samtliga olyckor har varit lindriga.
- 17 • Utifrån hållplatsinventeringen, Bilaga 2, har hållplatsen Västergården identifierats som bristfällig. Det norra hållplatsläget till busshållplats Västergården saknar hållplatsficka vilket utgör en säkerhetsbrist och har identifierats som osäker för skolbarn att ta sig till och från.



- 18 • Sträckan förbi delar av Gillstad har identifierats ha brister i trafiksäkerhet på grund av risken för viltpåkörningar. Även om det förekommer öppna fält med relativt god sikt på båda sidor av vägen så springer det ofta över många älgar här. Totalt har det skett tre olyckor på grund av vilt mellan Gillstad kyrka och Gillstadsvägen. Sträckan är med i inventeringen för Åtgärdsvalsstudie Fauna – barriäreffekter och viltolyckor 2018 med viltolyckstäthet med klövvilt utan rådjur. Däremot är sträckan inte med där polis, Trafikverket och jägareförbundet tagit fram kartor och identifierat sträckor med högt antal viltolyckor (som har använts som en del i planeringen av åtgärder).
- 19 • Det finns behov av en säker passage för oskyddade trafikanter över vägen vid Gillstad. Vägen utgör idag en barriär för bland annat ridning och rekreation.
- 20 • I korsningen vid Nya Gillstad kafé föreligger det problem med att uppfatta väntande vänstersvängande fordon, framför allt vid mörker. Korsningspunkten är inte identifierad i Bilaga 1 då korsningens utgörs av en liten korsning med låga trafikflöden. Generellt är dock en fyrvägs-korsning, likt denna, ej lämplig på en väg som väg 44.
- 21 • Det finns behov av en gång- och cykelkoppling mellan Gillstad och Mellby där cyklister idag tvingas köra i blandtrafik på väg 44. Vägsträckan har idag endast en smal vägren och ett relativt högt trafikflöde vilket är två faktorer som gör det olämpligt för cykeltrafikanter att färdas på vägen.
- 22 • Det finns behov av en gång- och cykelväg längs med väg 44 mellan Mellby och Lidköping där cyklister idag tvingas köra i blandtrafik på väg 44. Enligt Google Maps tar det cirka 30–40 minuter att cykla mellan de centrala delarna av Mellby och Lidköping.
- 23 • Kinnekullebanan korsar väg 44 i plan vilket utgör en barriär ur framkomlighets- och trafiksäkerhetssynpunkt. Det förekommer att bilar fastnar mellan bommarna eller att bommarna körs på. Två påkörningar av bommar har skett 2022 (till sep) och under samma period finns rapport om en bil som fastnat mellan bommarna. Bom-anläggningen gör ibland att köerna blockerar korsningen mellan väg 44 och väg 187. Det planeras för en ny ”Alex-anläggning” i plankorsningen men det finns ännu ingen tidplan för när det blir aktuellt. Plankorsningen ligger också i nära anslutning till andra korsningar vilket ställer ökat krav på uppmärksamhet.
- 24 • I korsningen mellan väg 44 och väg 187 är det stundtals låg framkomlighet, i synnerhet vid rusningstrafik, vilket medför att risk för köer föreligger på väg 187 då det är svårt att komma ut på väg 44. Sett till trafiksäkerhet och framkomlighet bör korsningsutformningen öka i storlek enligt korsningsanalys i Bilaga 1. Enligt STRADA-analysen finns det också flera allvarliga olyckor inrapporterade i korsningen.
- 25 • Utifrån identifierade brister samt *Trafikanalys förbi Lidköping kap 2.2* är det stundtals låg framkomlighet på väg 44 förbi Lidköping. De kritiska punkter som har kunnat identifieras som flaskhalsar är Ågårdsrondellen tillsammans med Ljunghedsrondellen där köbildning uppstår och sprider sig ut på övrigt trafiknät. Framkomlighetsproblematiken uppstår i rusningstrafik där det förekommer köbildning från Råda i väst till Lidköpings Ridklubb i öst. För att undvika Ågårdsrondellen är det många som genar och tar andra vägar, exempelvis används väg 2577 eller Hamngatan. Bristen har även bekräftats av polisen som också använder andra vägar för att undvika Ågårdsrondellen i rusningstrafik. Ågårdsrondellen är mycket olycksdrabbad med främst upphinnandeolyckor i riktning parallellt med Lidan från båda håll men även vissa singelolyckor för motorfordon samt mopeder. Tillfarternas i cirkulationsplatsen har pekats ut som en väggeometrisk brist med avseende på dess väl tilltagna geometri vilket gör att man kan hålla relativt höga hastigheter in i cirkulationsplatsen. Vägen har även identifierats som att den upplevs som en omväg och restidstjuv ur ett regionalt perspektiv samt att den utgör en stor barriär i ett lokalt perspektiv. Det finns behov av god framkomlighet för gods i ett regionalt perspektiv förbi Lidköping.
- I korsningen mellan väg 44 och Skjutbanegatan är det vänstersvängsförbud. Detta har noterats som ett tillgänglighetsproblem för fordon som ska in eller ut ur bostadsområdet Ljunghed till väg

44. Trafiken österifrån till Ljunghed behöver idag åka via Härenevägen vilket kan upplevas som en omväg. Observationer tyder på att vänstersvängsrörelser utförs ändå vilket utgör en trafiksäkerhetsbrist.

- 27 • Korsningsanslutningarna till Margretelund och Lidköpings Ridklubb upplevs idag inte trafiksäkra. Vänstersvängfält finns i båda riktningar men dessa upplevs som för korta. Från Margretelund är det också dålig sikt på grund av vägräckets placering. Det har rapporterats in totalt sex olyckor i anslutning till korsningen under den studerade perioden.

•

## 2.7. Sammanfattande problembeskrivning

Väg 44 löper genom jordbruks- och skogslandskap där jordbrukslandskapet är dominerande. Längs med sträckan har det identifierats trafiksäkerhetsbrister kopplat till vägstandard, vägbredd, linjeföring och siktförhållanden. Vägens standard upplevs generellt som låg i förhållande till dess funktion som regionalt viktigt stråk och funktionellt prioriterad väg och sträckan varierar stort i vägbredd vilket skapar en brokig körupplevelse. Delar av sträckan har även mycket smala vägrenar, begränsad sikt på grund av kurvor, skogspartier och backkrön och det finns ett stort antal mindre fastighetsutfarter och skogsvägsanslutningar längs hela sträckan. Försvarmaktens breda flygrakor längs sträckan skapar trafiksäkerhetsutmaningar där vägbanans bredd uppmuntrar till höga hastigheter samtidigt som det finns begränsad möjlighet för implementering av fysiska trafiksäkerhetsåtgärder. Flygövningarna på sträckan riskerar även att skapa störningar på vägen.

Längs sträckan upplevs jordbruksfordon och andra långsamtgående fordon som mopedbilar och EPA-traktorer påverka framkomligheten för övrig trafik. De långsamtgående fordonen skapar längre karavaner av fordon som kan ge upphov till riskfyllda omkörningar på sträckan. Under semestermånaderna blir påverkan desto större med hänsyn till den ökade besöksnäringen, ökade varutransporter och skördetider på vägen.

Tillgängligheten till flera av hållplatserna utmed väg 44 är idag låg, då det saknas både passager, gång- och cykelvägar och tillgänglighetsanpassning. Flera hållplatser saknar bussfickor, vilket innebär att bussarna i stället måste stanna i körbanan, vilket kan ge upphov till riskfyllda omkörningar. Det saknas även pendelparkering för bil och cykel vid hållplatserna som anses vara strategiskt viktiga.

Det upplevs otryggt för oskyddade trafikanter att förflytta sig längs och tvärs väg 44. Vägen utgör en barriär för gående och cyklister - i synnerhet barn och ungdomar. Möjligheterna att gå och cykla till skolan, idrottsplatser och busshållplatser är begränsade, på grund av att det saknas passager och gång- och cykelbana på större delen av sträckan.

Framkomligheten i korsningspunkter i anslutning till Lidköping är under delar av dygnet något nedsatt. Under dimensionerade trafik på morgon och eftermiddag uppstår det köer i de flesta av korsningspunkternas anslutningar. Under sommarhalvåret bedöms köerna öka ytterligare, då trafiken ökar med 15 procent jämfört med genomsnittlig årsdygnstrafik. Framtida utbyggnadsplaner med bostäder och industri tillsammans med nya företagsetableringar i regionen kommer sannolikt att öka trafikarbetet på sträckan förbi Lidköping, i synnerhet för godstransporterna på väg.

Goda kommunikationer skapar förutsättningar för samhällsutveckling. Kompetensförsörjning till lokala industrier och verksamheter längs sträckan är av stor vikt. Även god tillgänglighet för den lokala jordbruksnäringen och det värdefulla jordbrukslandskapet är essentiellt för att jordbruket ska vara fortsatt levande. Godstrafiken väntas även öka i framtiden där det dels kan finnas ett behov av fler möjligheter till natt- och rastvila, dels en översyn över möjligheterna för omflyttning för godstrafiken från väg till järnväg.



## 3 Förslag på lösningar

Detta avsnitt beskriver de föreslagna åtgärderna som genererats genom en process som inleddes med en workshop/dialogmöte i Lidköping i februari 2023. Åtgärderna är främst alternativa lösningar på dagens utformning men specifikt för delen vid Lidköping har även en nysträckning med förbifart varit aktuell att studera. Deltagare inkluderade arbetsgruppen, representanter från Trafikverket, kommunalförbunden, kommunerna och externa aktörer. Dialogmötet baserades på problembeskrivningen, bakgrundsinformation (kapitel 2.1) och specifika mål för åtgärdsvalsstudien, med tillämpning av fyrstegsprincipen. Efter workshopen samlades åtgärdsförslagen in i en bruttolista och bearbetades och preciserades med ytterligare förslag som tillkommit efter workshopen.

### 3.1. Fyrstegsprincipen

Grundläggande för åtgärdsvalsstudier är fyrstegsprincipen. Syftet med fyrstegsprincipen är att verka för en hushållning av resurser. Detta innebär att möjliga förbättringar i transportsystemet ska prövas stegvis utifrån fysisk omfattning. Förbättringar eller åtgärder som påverkar transportsystemet kan övergripande indelas i fyra steg, se Figur 36.



Figur 36. Åtgärdsgenerering enligt fyrstegsprincipen. Källa: Trafikverket.

Åtgärder enligt steg 1 och 2 är normalt mest resurs- och kostnadseffektiva och ska därför prioriteras för att lösa identifierade problem. I sista hand ska åtgärder enligt steg 3 och 4, om- eller nybyggnad av infrastruktur, väljas. Traditionellt har planeringen av transportsystemet handlat om att bygga om eller bygga ny infrastruktur men att bygga nytt är kostsamt och innebär i regel negativ påverkan på miljö samt förbrukning av naturresurser.

Värt att notera är att en åtgärd i ett av stegen ofta kan ge effekter i flera andra steg. Att exempelvis bygga en cykelväg (steg 3 eller 4) kan sekundärt ge både effektivare utnyttjande av befintligt system (steg 2) och förändra val av transportsätt (steg 1).

Fyrstegsprincipen har kontinuerligt beaktas inom åtgärdsvalsstudien. Fokus från arbetsgruppen har varit att försöka ta fram åtgärdsförslag i ett så tidigt steg som möjligt. Det har dock i flera fall visat sig svårt att lösa vissa problem med åtgärder enligt de tidiga stegen.

### 3.2. Generella behov som har betydelse för utredningssträckan

I processen för åtgärdsvalsstudien har ett antal frågeställningar och planeringsbehov på övergripande nivå lyfts. Gemensamt för dessa punkter är att det grundläggande syftet går i linje med åtgärdsvalsstudiens mål men att frågorna är komplicerade att konkretisera som tydligt avgränsade åtgärder. I många fall kräver dessa frågor hantering inom ett bredare perspektiv och av andra processer som har rådighet att ta ett mer omfattande ansvar än vad som är lämpligt i en åtgärdsvalsstudie. Oavsett fortsatt hantering dokumenteras materialet i detta avsnitt för att peka på att förslagen är väsentliga för åtgärdsvalsstudiens problembild.

#### **Uppdatera indata till navigeringssystem**

Att vägnätets attribut i digitala karttjänster avseende vägnät och trafikregler stämmer med verkliga förhållanden är av högsta vikt för att resor och transporter ska kunna planeras och utföras på effektiva sätt med minimerad negativ påverkan på omgivningar. Statliga och kommunala väghållare bör därför säkerställa att informationen i NVDB<sup>8</sup> är ajourhållen och löpande inrapportera förändringar.

#### **Flytta gods från lastbil till tåg och båt**

Tidigare i rapporten redovisas ett generellt behov att en överflyttning av gods från väg till järnväg är önskvärt. Detta har även identifierats i en godstransportstrategi av VGR. Överflyttningen av godstrafik från lastbil till tåg eller båt bidrar till att avlasta väg 44. Det är dock viktigt att påpeka att detta är en fråga där köpare och utförare av godstransporter har ett ansvar.

#### **Se över slottider för godstrafiken**

Åtgärden kan främst kopplas till godstrafikens behov av kör- och vilotider och även för att i tid jämna ut beläggning av lastbilstransporter. Detta kan ge en minskad belastning längs sträckan men främst vid rast- och uppställningsplatser. Om beläggningen vid dessa anläggningar inte blir för hög minskar risken att ekipage stannar vid olämpliga platser längs väg 44. Det är viktigt att näringslivets tar ansvar och driver denna fråga framåt.

#### **Säkerställ att vägnätet långsiktigt kan hantera BK4 och HCT**

Bärighetsklassen BK4 innebär att en väg tillåter fordonskombinationer med upp till 74 tons bruttovikt. HCT (high capacity transport) innebär fordonskombinationer som är längre och tyngre än vad nuvarande regelverk tillåter. Längdmässigt möjliggörs då en total fordonslängd på 34,5 meter.

Tillåtandet av godstransporter med högre lastkapacitet effektiviserar infrastrukturen och medför flera fördelar, såsom minskade utsläpp, mindre slitage och lägre kostnader. Det är en viktig fråga att utreda om vårt vägnät klarar av tyngre och längre fordon, även om detta arbete primärt utförs utanför åtgärdsvalsstudien i andra processer och projekt.

Avseende BK4 har Trafikverket ett uppdrag att implementera detta där ett långsiktigt mål är att hela BK1-vägnätet kan klassas upp till BK4. Avseende HCT arbetar Trafikverket ihop med branschen kring en färdplan för att uppnå ett önskat tillstånd. Det är viktigt att behoven för väg 44 bevakas inom ramen för det arbetet men åtgärdsvalsstudien utreder inte en fristående åtgärd för detta.

Åtgärdsvalsstudien bedömer att övriga projekt som hanterar dessa frågor är tillräckliga för att svara upp mot de generella behoven längs väg 44. Däremot för åtgärdsvalsstudien är inriktningen att alla åtgärdsförslag som rekommenderas inte ska vara motstridiga med krav och riktlinjer för BK4 och HCT. Vidare gäller mer specifikt att åtgärdsförslag, som åtgärdsvalsstudien föreslår som innebär väsentlig om- eller nybyggnad, ska dimensioneras för BK4 och möjliggöra HCT. Trafikverket driver även en parallell utredning kring Ågårdsbron, som har BK1, för att utreda vad som krävs för att uppnå BK4.

<sup>8</sup> <https://www.nvdb.se/sv/om-nvdb/>

### 3.3. Generella åtgärdsförslag för hela utredningssträckan

I detta kapitel redovisas åtgärdsförslag som identifierats möjliga att driva vidare av en eller flera medverkande aktörer. Till skillnad mot noteringar och fördjupade utredningar har dessa åtgärder utretts på olika nivåer inom processen och flera konkreta fysiska åtgärdsförslag finns.

#### 3.3.1. Fördjupade utredningar

I processen har ett flertal åtgärdsförslag inkommit som har ett direkt fokus på åtgärdsvalsstudiens mål och behov men hanterar frågor som måste drivas på en högre nivå i planeringsprocessen. Åtgärdsförslagen handlar till stor del om utveckling och förändring av lagar och regler vilket åtgärdsvalsstudien inte har rådighet över. Därav rekommenderas förslagen som fördjupade utredningar.

#### **Stöd för hastighetsefterlevnad**

Avser åtgärder som säkerställer en god hastighetsefterlevnad hos fordonsförare. Längs sträckor där Försvarmakten har intressen är det inte möjligt att använda trafiksäkerhetskameror (ATK) av traditionell typ. Därav bör alternativa metoder som ger ökat stöd för hastighetsefterlevnad utredas. Exempel som lyfts är:

- Trafiksäkerhetskameror (ATK) som mäter fordons medelhastighet. Om den möjligheten finns kan det innebära att utrustningen inte behöver fysiskt placeras längs en sträcka som är utpekad av Försvarmakten utan innan och efter.
- Geostaket är ett samlingsbegrepp för digitalt definierade geografiska områden där fordon kan övervakas. Trafikverket driver utvecklingsarbete kopplat till geostaket. Ett av de huvudsakliga tillämpningsområdena är att informera, begränsa eller styra fordon baserat på hastighetsgränsen. Trafikverket bör inom sin organisation ta hand om dessa frågor.

#### **Vägmarkering ses över med möjlighet på att hitta en trafiksäker och framkomlighetsmässig lösning**

Det största behovet finns framför allt längs delsträckor som Försvarmakten pekat ut där restriktioner finns vad som är möjligt att göra. Idag begränsas möjligheten att implementera åtgärder som kan höja framkomlighet och trafiksäkerhet vid sådana sträckor. Inom åtgärdsvalsstudien har ett behov av anpassad vägmarkering identifierats som kan tillämpas vid dessa sträckor. Ett antal koncept avseende vägmarkering har studerats vid andra platser för att ge inspel till möjliga lösningar men ingen specifik inriktning har valts. Åtgärdsvalsstudien ser ett behov av fördjupad utredning kring detta och att Trafikverket vidare undersöker frågan.

#### **Se över reglering och övervakning för olovlig angöring och parkering**

Inom åtgärdsvalsstudien har fordon som står uppställda längs vägen identifierats som potentiell trafiksäkerhetsrisk. Idag saknar polisen befogenheter att bötfälla sådana fordon i landsbygdsmiljö. Frågan får dock hanteras av Trafikverket i annan process där eventuella kontakter tas med polismyndigheten.

#### 3.3.2. Åtgärder av steg 1 och 2 enligt fyrstegsprincipen

Åtgärder som påverkar behovet av resor och transporter samt vilket transportsätt dessa utförs med kategoriseras som steg 1 enligt fyrstegsprincipen. Åtgärder som ger ett mer effektivt utnyttjande av befintlig infrastruktur kategoriseras som steg 2. Båda kategorierna kan minska behov och omfattning av ombyggnads- och nyinvesteringsåtgärder (steg 3 och 4). Om det finns möjlighet att minska efterfrågan på bilresor men även att påverka när i tid sådana utförs kan effekter på både framkomlighet och trafiksäkerhet uppnås vilket kan minska behovet av fysisk ombyggnad. För åtgärdsvalsstudien mål och syfte är det väsentligt att detta genomsyrar medverkande aktörers arbete. Exempel på förhållningssätt och åtgärder är:

- Ekonomiska styrmedel av olika typer vilket kan vara skatter, avgifter eller subventioner. För en enskild aktör kan det vara komplicerat att driva dessa frågor men ett exempel som en kommun kan hantera är parkeringsavgifter eller om det via avgifter går att påverka var byggnation sker.
- Påverka lokalisering och användning av bebyggelse och verksamheter i planeringsskedet till exempel så att behovet av biltrafik minimeras. Detta är en aktuell fråga i den kommunala planeringen av markanvändning.
- Olika kampanjer och marknadsföring i syfte att minska bilresande eller öka andelen hållbart resande. Exempel på detta kan vara åtgärder som stödjer ökat cyklande eller ökad andel kollektivtrafikresor.
- Reglering och utbud av parkeringar. Kommunala parkeringspolicys och strategier där hållbara färd sätt prioriteras kan vara kommunala verktyg.
- Ökad samordning och samverkan gällande näringslivets transporter. Detta har område har delvis berörts i avsnitt 3.2.
- Prioritera utpekade trafikantslag i infrastrukturen som främjar hållbara transporter.

### 3.3.3. Kollektivtrafikåtgärder

En rad åtgärder med fokus på kollektivtrafik har föreslagits. Ett flertal förslag handlar om att se över turtätheten och linjedragning. Dessa åtgärdsförslag går i linje med åtgärdsvalsstudien mål men sådana frågor arbetar redan Västtrafik kontinuerligt med i sin ordinarie årliga verksamhetsprocess. Vidare finns flera åtgärdsförslag med syfte att öka tågresandet och där gäller Målbild Tåg 2028 sedan tidigare. Därav hanteras inte sådana åtgärder inom ramen för denna åtgärdsvalsstudie men behovet av dem är viktigt att notera. Nedan beskrivs däremot de kollektivtrafikåtgärder som åtgärdsvalsstudien i samråd med Västtrafik särskilt pekar ut konkret för utredningssträckan.

#### **Informationskampanj för att öka kollektivtrafikresandet**

Åtgärdens syfte är främst att få fler bilister att byta färdmedel till buss eller tåg. Det är dock viktigt att säkerställa att befintliga kollektivtrafikresenärer är kvar. Exempel på en åtgärd är prova på kampanjer under en begränsad period som riktar sig till arbetspendlare. Det kan också handla om att informera om kollektivtrafiken i samband med förändringar eller på annat sätt stärka Västtrafiks varumärke. Informationskampanjer för ökat kollektivtrafikresandet är något som Västtrafik gör kontinuerligt men insatserna hanteras behovsstyrt och det är möjligt att extra insatser kan genomföras för avgränsade lokaliseringar. Åtgärden rekommenderas med fokus på väg 44 och influensområdet till utredningssträckan för att verka för en mer hållbar användning av väg 44.

#### **Hållplatsåtgärder**

Busshållplatsers standard har dels pekats ut som en generell brist samtidigt som specifika hållplatser identifierats bristfälliga. Västtrafik har under åtgärdsvalsstudien genomfört en inventering av alla hållplatser längs utredningssträckan för att avgöra den fortsatta hanteringen av varje enskild hållplats. Resultatet av inventeringen innebär att en hållplats kan vara kvar oförändrad, att den förbättras eller att den avvecklas. Av de hållplatser som rekommenderas att förbättras är även prioritering gjord utifrån hur viktig hållplatsen bedöms vara utifrån resandet. Denna prioritering behöver dock inte följas strikt. Hållplatsinventeringen baseras på uppgifter om antalet resande (på- och avstigande) och nuvarande standard avseende hållplatsficka, tillgänglighetsanpassning samt anslutningar för gående och cyklande till hållplats. För hållplatser som prioriteras att åtgärdas ska det följande säkerställas:

- Hållplatsficka som medger att bussfordon kan köra av vägbanan. Det bör även eftersträvas att hållplatslägen på respektive sida förskjuts i sidled så att avstigande som ska korsa vägen från

hållplatsen gör det bakom bussen. Detta ökar synbarheten för ankommande bilar då resenärer inte skymms av bussfordonet.

- Tillgänglighetsanpassning av hållplatsen.
- Anslutning för gång- och cykel som minskar behovet att gå eller cykla längs väg 44 i blandtrafik. Vid cykelmöjlighet bör cykelparkering finnas i anslutning till hållplats.

Hållplatser som inte prioriterats bedöms antingen ha tillräckligt hög standard eller så motiverar inte dagens resandebehov hållplatsens läge. Om en hållplats saknar resande behöver den däremot inte avvecklas eftersom det låga resandet inte ökar restiden genom extra stopp. Beroende på prioriteringar och situation kan det vara mer lämpligt att behålla hållplatsläget och använda resurserna till andra åtgärder. I Tabell 6 visas resultatet av sammanställningen.

Nedan beskriven hantering av hållplatser som ligger till grund för åtgärdsvalsstudiens rekommendation för respektive hållplats. I avsnitt 3.4 beskrivs mer hur varje enskild hållplats på sträckan föreslås att hanteras. Hur en enskild hållplats hanteras kan påverkas av omgivande infrastrukturförändringar vilka kan ge olika förutsättningar för hur hållplatslösningarna eventuellt justeras. Detta kan gälla alla hållplatser oavsett prioritet.

Tabell 6. Sammanställning över hållplatser längs sträckan inklusive hantering och prioritet av dessa. Prioritet indikerar i vilken ordning hållplatser ska åtgärdas där målstandard är hållplatsficka, tillgänglighetsanpassning och anslutning för gång- och cykel.

Hållplats	Påstigande	Avstigande	Prioritet	Nuvarande standard
Norra Björke vägskäl	9	4	1	Hållplatsficka/hållplatsficka
Håberg	7	3	Ingen åtgärd	Hållplatsficka/hållplatsficka
Tre Älgar	7	3	Ingen åtgärd	Hållplatsficka/hållplatsficka
Stommen (Grästorps)	0	0	Ingen åtgärd	Hållplatsficka/hållplatsficka
Brättefors	0	0	Avveckla	Stolpe/stolpe
Rudberga väg 44	0	0	Ingen åtgärd	Hållplatsficka/hållplatsficka
Särestad	3	2	2	Hållplatsficka/hållplatsficka
Marieberg (Grästorps)	0	0	Avveckla	Hållplatsficka/stolpe
Kronegården	0	0	Ingen åtgärd	Hållplatsficka/hållplatsficka
Täng väg 44	6	7	2	Hållplatsficka/hållplatsficka
Häljestena väg 44	1	1	Ingen åtgärd	Hållplatsficka/hållplatsficka
Broholm (Lidköping)	0	0	Ingen åtgärd	Hållplatsficka/-
Lavad skola väg 44	2	3	2	Hållplatsficka/hållplatsficka
Lavad kyrka	0	0	Avveckla	Stolpe/stolpe
Nyhagen (Lidköping)	0	1	Ingen åtgärd	Stolpe/stolpe
Västergården (Lidköping)	1	1	Ingen åtgärd	Hållplatsficka/stolpe
Gillstad väg 44	11	11	1	Hållplatsficka/hållplatsficka
Gillstad östra	0	1	Ingen åtgärd	Hållplatsficka/hållplatsficka
Mellby Fyrkanten	6	7	1	Hållplatsficka/hållplatsficka
Siggetorp	0	0	Ingen åtgärd	Hållplatsficka/hållplatsficka
Björksäter	0	0	Avveckla	Hållplatsficka/stolpe
Råda väg 44	0	0	Ingen åtgärd	Hållplatsficka/hållplatsficka



### 3.3.4. Parkering och rastplatser

Ett antal behov och åtgärdsförslag har noterats gällande parkeringar och rastplatser. Det är behov kopplat till rast- och vilomöjligheter för person- och godstransporter samt parkeringar för samåkning och pendling. Generellt har det inkommit att antalet bör utökas, att mer ytor kan reserveras vid befintliga platser och att vägvisningen till platserna kan förbättras. Nedan redovisas de platser som särskilt pekats ut.

#### **Hållplats Norra Björke**

Hållplatsen är belägen längs den västra utredningssträckan och enligt tidigare avsnitt prioriteras den att åtgärdas. Att anlägga en pendelparkering vid hållplatsen har inkommit till Trollhättans kommun. I åtgärdsvalsstudien rekommenderas en större åtgärd längs delsträckan som hållplatsen är placerad längs. Inom ramen för den åtgärden rekommenderas att frågan utreds, se 3.4.1. Det är dock fullt möjligt att behov och lösning utreds i annan ordning och på kortare sikt.

#### **Rasta Grästorp**

Att reservera mer yta för pendel- och samåkningsparkering har inkommit i processen. Det har bedömts att finnas potential att utveckla verksamhetsområdet och då kan utökade behov finnas. Åtgärdsvalsstudien utreder inte förslaget mer konkret utan en fördjupad utredning bör genomföras.

#### **Viggen**

Förslag finns om att reservera plats för pendel – och samåkningsparkering samt uppställning av gods som inte finns idag. Inom processen har behovet av pendelparkering tonats ner då ingen hållplats finns i närheten. Grästorps kommun brukar få intresseanmälningar om att etablera matförsäljning vid platsen. Viggens utveckling är en fråga att hantera inom ramen för arbetet med Grästorps översiktsplan. Grästorps kommun anser att nuvarande lösning fungerar bra avseende kommunal drift men om funktionen utökas till pendelparkering och godsuppställning bör Trafikverket ta över drifthållningen. Åtgärdsvalsstudien utreder inte förslaget mer konkret utan en fördjupad utredning bör genomföras.

#### **Gillstad**

Här har ett helt nytt behov inkommit (det finns idag ingen anläggning) om parkering för pendel- och samåkning. Detta har bedömts vara rimligt då prioriterad hållplats med relativt högt antal resande finns vid Gillstad. Åtgärdsvalsstudien rekommenderar att frågan utreds i samband med större åtgärd längs denna delsträcka, se 3.4.1.

#### **Lidköping**

I anslutning till del av väg 44 som passerar genom Lidköping har behov av både utökad kapacitet vid befintliga platser och helt nya platser pekats ut. Gemensamt för de utpekade platserna längs väg 44 vid Lidköping är att de hanteras inom ramen för den delsträckan.

#### Omkring Ågårdsrondellen

Vid Lidköpings arena norr om Ågårdsrondellen finns en pendelparkering. Vid arenan finns även en hållplats men i övrigt saknas hållplatser omkring Ågårdsrondellen. Strax söder om Ågårdsrondellen längs väg 44 finns rastplats Lidan med möjlighet för samåkningsparkering. Ett behov av pendel- och samåkningsparkering närmare cirkulationsplatsen har noterats.

#### Parkering längs Härenevägen

Längs Härenevägen finns en samåkningsparkering. Idag saknas busstrafik på väg 44 förbi platsen. Det har spelats in behov av ytterligare plats främst för samåkning.

### Omkring Skararondellen

Strax söder om Skararondellen finns rastplats Kartåsen. Inga kollektivtrafikhållplatser finns i anslutning även om bussar passerar platsen. Därav har främst samåkning bedömts vara det behov som kan motiveras.

Avseende platserna i Lidköping rekommenderas att det tas ett samlat grepp för att utreda hur befintliga anläggningar kan förbättras avseende funktion och om eventuella nya platser bör anläggas. Dessa frågor hänger ihop med hur delen av utredningssträckan vid Lidköping hanteras i övrigt och rekommenderas att ingå inom ramen för dessa. Åtgärdsvalsstudien utreder inte förslaget mer konkret utan en fördjupad utredning bör genomföras.

### **Parkeringsfickor som kan användas av polis**

Förutom parkeringar avsedda pendel, samåkning, rast och vila har det noterats att polis har önskemål om parkeringsfickor som tillåter att de kan bedriva sin kontrollverksamhet. Det föreslås att detta hanteras som en fördjupad utredning där potentiella platser pekats ut.

#### 3.3.5. Gång- och cykelåtgärder på sträckan

Flera behov och brister kopplat till gående och cyklister längs med väg 44 har identifierats. Det finns ett antal åtgärdsförslag som hanterar dessa. De förslag som inkommit att förbättra möjligheterna att gå och cykla längs väg 44 är:

- Gång- och cykelväg mellan Håsten och väg 47.
- Gång- och cykelväg mellan Gillstad och Mellby.
- Gång- och cykelväg mellan Mellby och Lidköping.

Att anlägga separata gång- och cykelvägar längs väg 44 går i linje med åtgärdsvalsstudiens syfte och mål. Inga konkreta lösningar rekommenderas dock i detta skede utan åtgärder för gång- och cykel längs sträckan får prioriteras av kommunerna i ett senare skede.

## 3.4. Geografiska åtgärdsförslag per delsträcka

### 3.4.1. Framtagande av delsträckor

Utredningssträckan är cirka 49 km vilket innebär att förhållanden och karaktär kan till stora delar variera mellan olika delar. För att underlätta arbetet och hanteringen av sträckan har den indelats i delsträckor med utgångspunkt från de olika förutsättningar och behov som finns. Alla åtgärder som har en avgränsad lokalisering kan sorteras in längs respektive delsträcka. Detta gäller även åtgärder som beskrivits tidigare i rapporten som hållplatser och parkeringar. Därav har åtgärder kombinerats i paket för respektive varje delsträcka

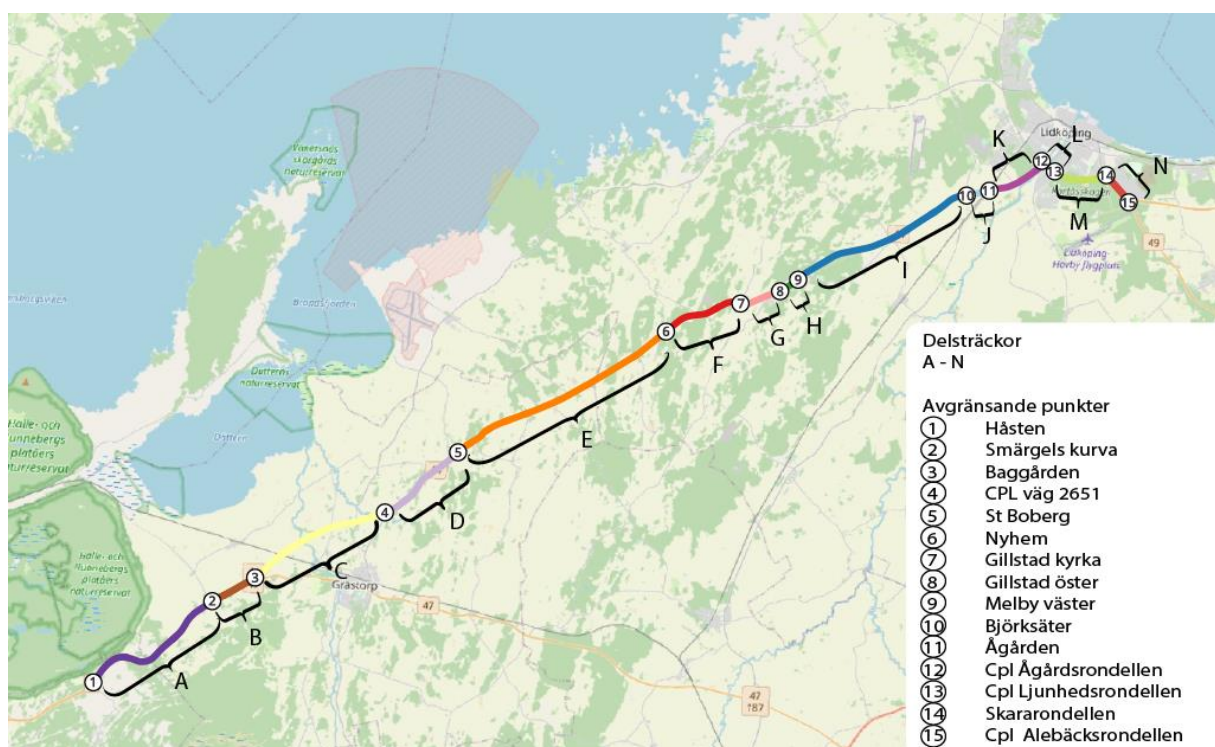
#### **Geografisk Indelning av delsträckor**

Totalt har fjorton delsträckor pekats ut och dessa betecknas från A till N. En delsträcka definieras utifrån en rad företeelser som förändras längs hela utredningssträckan. Exempel är vägtyp, hastighetsgräns, vägbredd, trafikflöde, viktiga korsningspunkter och omgivande förhållanden samt Försvarmaktens intressen.

Nedan i Tabell 7 visas en sammanställning över delsträckorna där start- och ändpunkter och längd samt eventuell övrig information visas. I Figur 37 visas den indelning av delsträckor som genomförts.

Tabell 7. Översikt över delsträckor som utredningssträckan indelats i.

Beteckning	Delsträcka	Längd (km)
A	Håsten-Cpl Smärgels kurva	6,2
B	Cpl Smärgels kurva-Cpl Baggården	2,0
C	Cpl Baggården-Cpl väg 2561	5,9
D	Cpl väg 2561-St Boberg	4,4
E	St Boberg-Nyhem	9,5
F	Nyhem-Gillstad	3,0
H	Gillstadöster-Mellby väster	0,9
I	Mellby väster-Björksäter	7,7
J	Björksäter-Ågården	1,0
K	Ågården-Ågårdsrondellen	2,6
L	Ågårdsrondellen- Ljunghedsrondellen	0,3
M	Ljunghedsrondellen-Skararondellen	2,5
N	Skararondellen-Alebäcksrondellen	1,5



Figur 37. Delsträckor som utredningssträckan indelats i.

### Målsättning delsträckor

I åtgärdsvalsstudien har två huvudinriktningar för delsträckor definierats. Dessa principer redovisar två olika ambitionsnivåer för åtgärdsstandard. En övergripande inriktning för hela utredningssträckan är en målstandard som innebär att hastighetsgräns 100 km/h ska vara möjligt. Om inte detta bedöms vara genomförbart är alternativet att säkra en god standard som är acceptabel för 80 km/h. Sträckan har till stor del hastighetsbegränsning 80 km/h men det finns behov att höja standarden för bättre anpassning till hastigheten.

I Tabell 8 visas en sammanställning över hur målstandard 100 och 80 km/h definieras utifrån en rad parametrar.

Tabell 8. Målstandarder för respektive hastighetsstandard

Parameter/ Målstandard	100 km/h	80 km/h
<b>Hastighetsgräns</b>	100 km/h	80 km/h
<b>Vägtyp</b>	Mötesseparerad 2+1-väg med bredd 13 m bred	Tvåfältsväg med bredd minst 7 m samt räfflad vägmitt.
<b>Sidoområden</b>	Sidoområde anpassas till 100 km/h. Detta innebär att oeftergivliga objekt tas bort eller att sidoräcken sätts upp.	Sidoområde anpassas till 80 km/h. Detta innebär att oeftergivliga objekt tas bort eller att sidoräcken sätts upp.
<b>Korsningstyp</b>	Cirkulationsplats (typ D) eller planskild korsning (typ F). Vilken lösning som väljs beror på hur anslutande vägsträckor till korsningspunkt hanteras. Planskild korsning (F) antas i korsningspunkter där 100 km/h förekommer på båda sidor för att undvika avbrott som stör framkomligheten. Planskild korsning kan även ha funktionen som passage för gång- och cykeltrafik samt troligen kunna nyttjas av vilt. Cirkulationsplats (D) används där 100-sträcka går ihop med sträcka med lägre hastighetsgräns. Det kan dock finnas enstaka undantag från denna princip.	Korsningspunkter kan få högre standard avseende trafiksäkerhet som "öglå" eller separat körfält.
<b>Anslutningar</b>	Enskilda anslutningar stängs och funktionen tillgodoses via parallellvägar till möjlig korsningspunkt.	Vissa enskilda anslutningar kan stängas om annan anslutningsmöjlighet finns eller att parallellväg byggs till annan anslutning/korsning.
<b>Parallellvägar</b>	Parallellvägar längs hela sträckan. Erbjuder alternativ längs hela delsträckan för gång och cykel samt långsamma fordon.	Kortare sträckor med parallellväg kan byggas vid behov.
<b>Hållplatser</b>	Befintliga hållplatser som inte ska avvecklas byggs om till en anläggning med fickhållplatser med plattform, anslutningar och passage i plan för gång och cykel samt retardations- och accelerationskörfält för buss.	Åtgärdas i enligt tidigare redovisad prioritering. Det kan dock finnas behov i nästa planskede att se över vissa hållplatsers hantering för att säkerställa en god helhetslösning.
<b>Viltstängsel och faunpassager</b>	Anläggs längs vägsträckor samt möjlighet finns även vid planfria korsningar för djur att passera.	Inte aktuellt.
<b>Parkering och rastplatser</b>	Åtgärdas på utpekade platser för pendling, samåkning, rast och vila.	Åtgärdas på utpekade platser för pendling, samåkning, rast och vila.

I åtgärdsvalsstudieprocessen har det utifrån behov och brister föreslagits en rad åtgärdsförslag. Merparten av dessa inkom under den workshop som hölls i Lidköping och kan härledas till en specifik brist eller behov. Åtgärdsförslagen kan vara avseende hela sträckan, en eller flera delsträckor eller avgränsad plats som korsning, hållplats med mera. I utformandet av principlösningarna och definitionen av målstandarder för 100 och 80 km/h har hänsyn tagits till åtgärdsförslagen som inkommit i processen. Det är dock viktigt att ha med sig att varje enskilt åtgärdsförslag som inkommit inte behöver finnas representerat i tolkningen av målstandarderna för varje delsträcka.

I arbetet med målstandarder har också hänsyn tagits till gällande regelverk innehållande krav och råd. Även flera ställningstaganden har gjorts i åtgärdsvalsstudieprocessen i samråd med sakkunniga inom respektive deltagande organisation. Konsekvensen av detta kan vara att delåtgärder som föreslås längs en sträcka inte nödvändigtvis har en direkt koppling mot en specifik brist eller behov utan det handlar om att få till en bra helhetslösning som säkerställer god framkomlighet och trafiksäkerhet. Detta gäller speciellt målstandard 100 km/h där konceptet ställer utökade krav på alla ingående delar i infrastrukturen, inte bara de platser som har utpekade brister eller behov.

Som en följd av ovanstående kan till exempel vissa åtgärder kopplat till korsningar eller viltåtgärder såsom stängsel och faunapassager motiveras enbart av vägkonceptets standardnivå och de förändrade förhållanden som tillkommer utifrån målstandarderna. Det behöver alltså inte finnas en direkt koppling mot brister eller behov som identifierats i nuläget utan vissa förbättringar motiveras av målstandardens behov. På motsvarande sätt ingår i målstandarder, på grund av ökade intrång av vägbreddning och parallellvägar, att ta hänsyn till kultur- och naturvärden som kan finnas längs sträckan. Dessa frågor har inte utretts i detalj men schabloniserade åtgärder som innefattar undersökningar, kompensationsåtgärder med mera antas.

Det kan tilläggas att i konceptet med 80 km/h hanteras sträckorna mer individuellt utifrån sina förutsättningar avseende lösningar än för 100 km/h. Några viktiga punkter att beakta kring sträckorna är:

- För 100 km/h kan avsteg göras avseende vägstandard utifrån lokala förhållanden. Exempel är att en bropassage kan ha en annan sektion 2+1-väg.
- Några delar av delsträckor som föreslås få målstandard 80 km/h har idag 70 km/h. För dessa sträckor kan behövs mer utredning och fler åtgärder kan krävas innan hastighetsgränsen höjs till 80 km/h.
- För 80 km/h är basnivå för korsningar som föreslås att åtgärdas ”ögla”. Det innebär en kortare mindre sidoväg till höger som vänstersvägande trafik får köra av, sedan när det är möjligt att korsa vägen. Om denna lösning inte bedöms vara tillräcklig föreslås att separat körfält för vänstersvägande anläggs (korsningstyp C).
- För 80 km/h eftersträvas generellt att minska antalet anslutningar och eventuellt kan kortare sträckor med parallellvägar byggas. Om en anslutning stängs säkerställs alltid att det finns alternativ för att nå väg 44. För 100 km/h finns endast möjlighet att ansluta väg 44 via cirkulationsplatser eller planskilda korsningar. Parallellvägar kopplas till anslutningar i korsningarna.
- För 80 km/h finns som nämnts i kapitel 3.3.1 ett behov av utvecklade vägmarkeringsåtgärder. Det handlar då om alternativa metoder för vägmarkering som kan tillämpas vid sträckor utpekade av Forsvarsmakten men sådana lösningar kan även vara relevanta vid fler platser. Som tidigare beskrivits ser åtgärdsvalsstudien ett behov av anpassad vägmarkering och att en fördjupad utredning bör drivas om detta. Om möjligt bör detta åtgärdas nästa gång vägbeläggningen underhålls.



### Val av standard för delsträckor

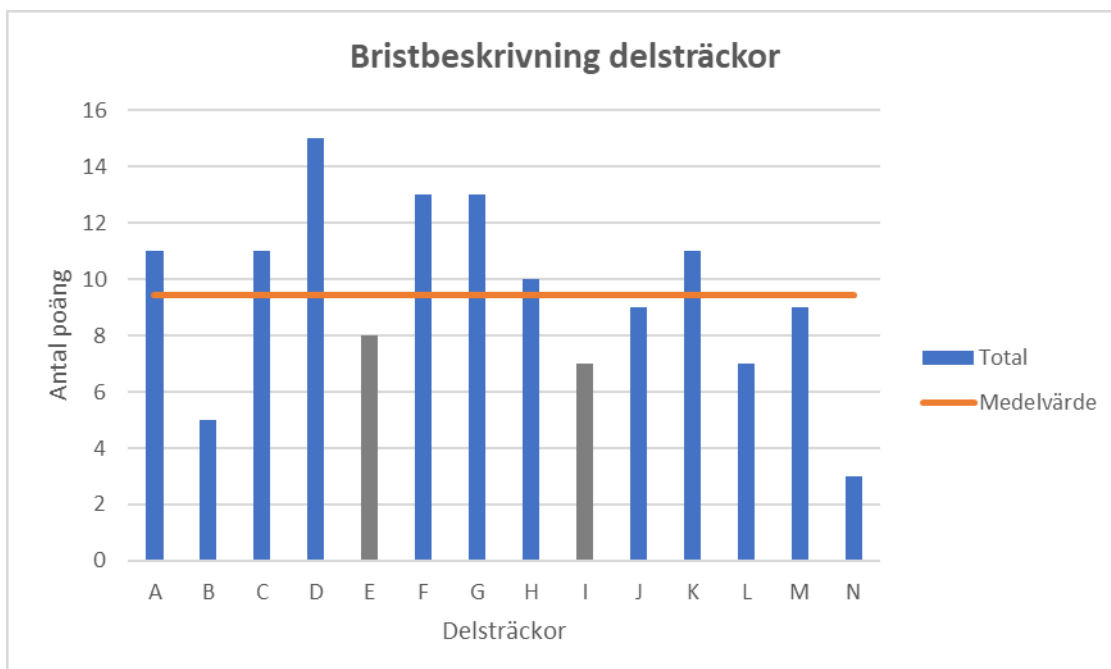
Som ett steg att få underlag till vilken standard, 100 eller 80 km/h, som ska väljas för en delsträcka har en översiktlig inventering av brister och behov samt en enkel potentialbedömning av möjligheten att införa 100 km/h genomförts för varje delsträcka.

Inom brist- och behovsinventeringen har ett antal parametrar ställts upp och dessa har sedan bedömts för varje delsträcka via en poängsättning. De parametrar som bedömts är:

- Vägbredd
- Hastighetsgräns
- Trafikflöde
- Andel tung trafik
- Förutsättningar och behov för gång- och cykel
- Trafiksäkerhetsklassificering
- Sikt och kurvatur
- Antal brister i sidoområden
- 

För varje parametrar har kriterier för poängsättning definierats. Ju sämre förhållanden sträckan har desto högre poäng. Sträckor med omfattande brister eller stora behov får höga poäng relativt andra.

Om vägbredden är smal fås högre poäng än om vägsträckan är bred (brist). Och om trafikflödet är högt ger det högre poäng än lågt trafikflöde (behov). Resultatet av brist- och behovsinventeringen visas i Figur 38.



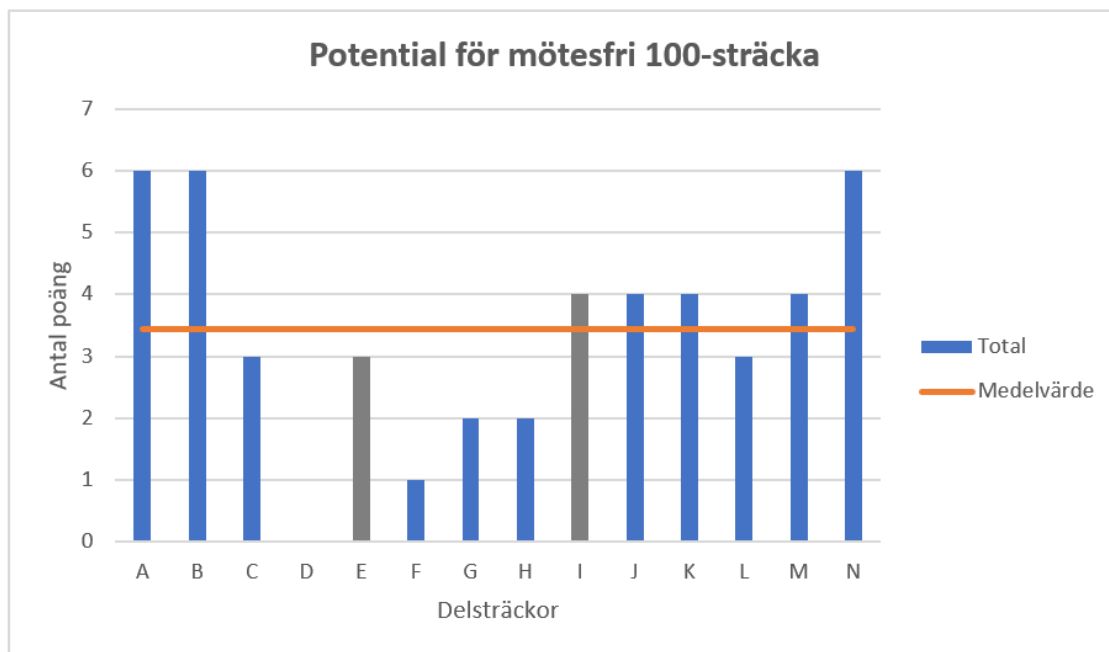
Figur 38. Sammanställning bristinventeringen för delsträckorna. Medelvärdet visar genomsnittliga bristpoängen för samtliga sträckor.

Resultatet visar att de delsträckor som har bra standard med mötteseparering och 100 km/h, som B och N, har få brister. Sträcka D som är relativt smal och delvis har 70 km/h får högre bristpoäng. Att sträcka E och I är gråmarkerade representerar att det finns en kravbild från annan myndighet längs dessa sträckor. Medelvärdet kan ge viss jämförelse mellan respektive sträcka.

I arbetet med val av standard för en delsträcka är det viktigt att bedöma realiserbarhet av att höja standarden till 100 km/h. Även om bristerna är omfattande längs en delsträcka kan sträckans förutsättningar vara att en omfattande standardhöjning är byggbarhetsmässigt svår och kostsam. Ett sätt att behandla denna fråga har varit att komplettera ovan inventering av brister och behov med potentialbedömning för att utveckla en delsträcka till 100-standard. I potentialbedömningen har ett antal parametrar ställts upp och dess har bedömts för varje delsträcka via en poängsättning. De parametrar som bedömts är:

- Förändring vägbredd (hur mycket måste vägen breddas för att uppnå 100 km/h med 13 meter).
- Antal brister som måste omhändertas.
- Åtgärders intrång.

Även här har varje parameter kriterier för poängsättning. Ju bättre förutsättningar att bygga om vägsträckan desto högre poäng. Om en vägsträcka är bred fås högre poäng än om vägsträckan är smal. Resultatet av potentialbedömningen visas i Figur 39. Medelvärdet kan ge viss jämförelse mellan respektive sträcka.



Figur 39. Sammanställning av potentialbedömningen för delsträckorna. Medelvärdet visar genomsnittliga potentialpoängen för samtliga sträckor.

Resultatet visar att delsträckor som är breda och i övrigt har bra förutsättningar är sträcka A som idag är tvåfältsväg med vägbredd 13 meter men också sträcka B och N som är mötesseparerade. Det kan också konstateras att sträcka D som fick hög poäng gällande brister har låg potential för 100 km/h. Vägsträckan är relativt smal och det blir omfattande intrång. Sträcka E och I där Försvarsmakten har intressen samt mellanliggande sträckor F, G och H har begränsningar gällande vad som är möjligt att göra oavsett potential för 100 km/h i övrigt.

### Sammanställning av delsträckor

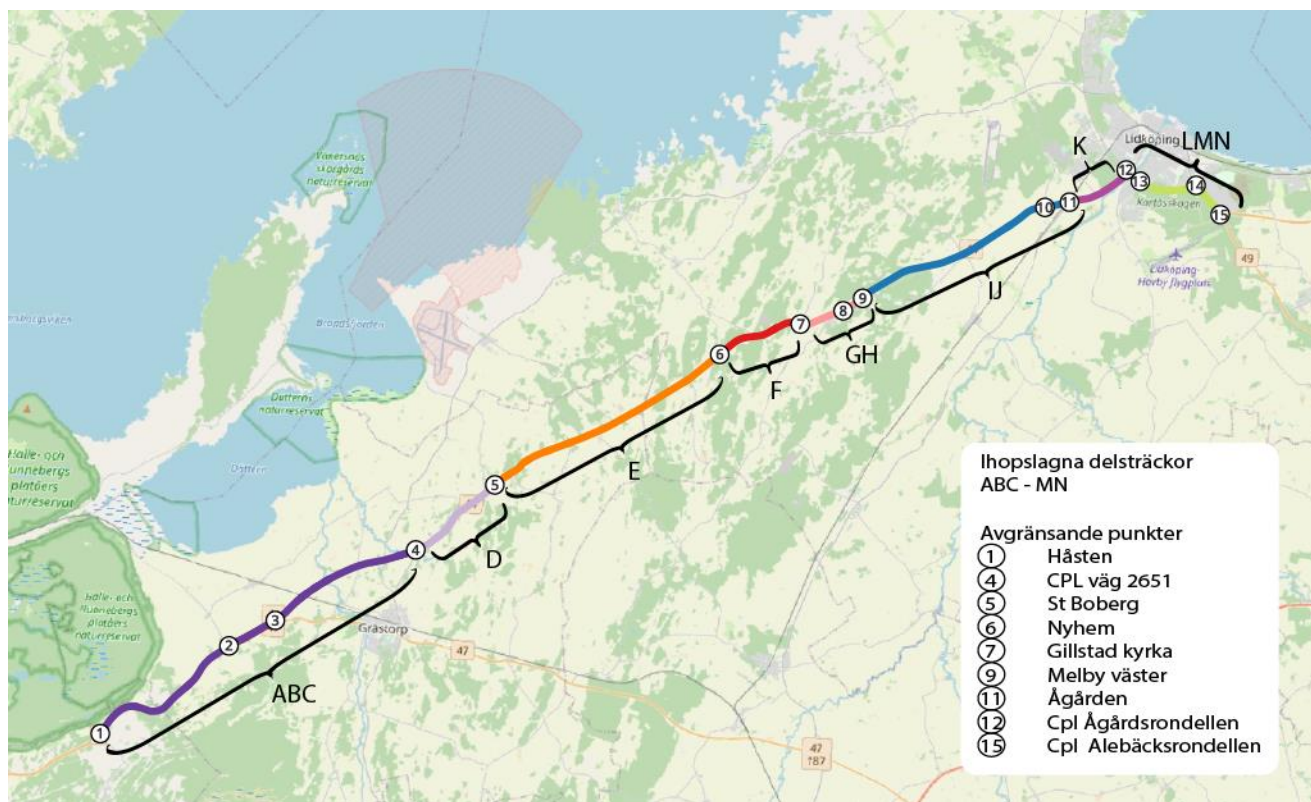
När resultatet av bristinventeringen, potentialbedömningen och annan information kopplat till brister, behov och åtgärdsförslag vägts samman för de olika delsträckorna görs nedanstående sammanställning av hur de hanteras. Flera sträckor slås också ihop:

- **ABC (Håsten-Cpl väg 2561):** Sträckorna A, B och C föreslås hanteras ihop och målstandard är 100 km/h. Sträcka A har bra förutsättningar för att byggas om till 100 km/h. Sträcka B har redan

100 km/h. Sträcka C har visserligen lägre potential än A men har bedömts ändå kunna åtgärdas. Ett motiv till detta är att trafiken kommer att öka i framtiden. Anledningen är att väg 47 kommer att få en ny sträckning förbi Grästorps inklusive en ny anslutning till väg 44. Därav kommer det att fördelas mer trafik längs sträcka C. Längs sträckorna finns flera behov kopplat till hållplatser, gång- och cykel samt korsningspunkter.

- **D (Cpl väg 2561-St Boberg):** Denna sträcka är mellan tidigare sträckor (ABC) som lämpar sig för 100 km/h och en sträcka där Försvarmakten har intressen (E). Sträcka D utmärker sig i högt antal redovisade brister och att delar av sträckan har hastighetsgräns 70 km/h. Samtidigt har den låg potential för 100 km/h. Målstandard föreslås därmed vara 80 km/h.
- **E (St Boberg-Nyhem):** Längs sträcka E har Försvarmakten intressen och utifrån de begränsningar som gäller föreslås 80 km/h. Detta är en sträcka där alternativa åtgärder kopplat till vägmarkering eller stöd för hastighetsefterlevnad är extra relevanta. Längs sträckan finns utpekade korsningsbehov.
- **F (Nyhem-Gillstad):** Sträcka F har bedömts vara lämplig att hantera enskilt dels med anledning av förutsättningarna längs sträcka E dels förutsättningar längs efterföljande sträckor vid Gillstad (se punkt nedan). Sträckan har flertalet brister kopplat till sidoområden, korsningar och hållplatser. Då sträckan har låg potential för 100 km/h samt att en sådan åtgärd kompliceras av Försvarmaktens intressen föreslås 80 km/h.
- **GH (Gillstad-Mellby väster):** Sträckan förbi Gillstad har en relativt komplex behovs- och problembild. Sträckorna har även begränsningar vad som är möjligt att göra på grund av Försvarmaktens intressen. Därför föreslås 80 km/h. Det finns flera behov kopplat till gång- och cykel samt korsningspunkter som beaktas.
- **IJ (Mellby väster-Ågården):** Längs sträcka I har Försvarmakten intressen. Sträcka J är en relativt kort sträcka som sträcker sig från I fram till plats där en eventuell förbifart Lidköping kan ansluta. Sträcka J har hög potential för 100 km/h men då den ligger i anslutning till korsning med Kinnekullebanan bedöms det svårt att genomföra 100 km/h oavsett förbifart eller inte. Sträcka I kan inte heller ha 100 km/h på grund av Försvarmaktens intressen. Sträcka I och J föreslås få 80-standard. Sträcka I är aktuell för alternativa åtgärder kopplat till vägmarkering eller stöd för hastighetsefterlevnad.
- **K (Ågården-Cpl Ågårdsrondellen):** Sträcka K motiveras enligt potentialbedömningen att få 100 km/h. Faktorer att beakta är Kinnekullebanan och korsningen med väg 187. Hur sträckan hanteras är beroende av hur sträckorna genom Lidköping hanteras (vilket utvecklas längre fram i rapporten) och både 80 och 100 km/h kan vara ett alternativ för denna sträcka.
- **LMN (Cpl Ågårdsrondellen-Cpl Skararondellen)**  
Dessa delsträckor utgör i nuläget genomfart för väg 44 i Lidköping. Sträcka L som går mellan Ågårds- och Ljunghedsrondellen och innefattar Ågårdsbron är inte lämplig för 100 km/h. Det är inte sträcka M mellan Ljungheds- och Skararondellen heller. Anledningen är trafik- och stadsmiljön i Lidköping även om sträckan har god potential för 2+1-väg. Sträcka N uppfyller idag målstandard 100 km/h. Hur sträckorna hanteras är beroende av om en alternativ sträckning av väg 44 (förbifart Lidköping) är aktuell eller inte (vilket utvecklas längre fram i rapporten).

I Figur 40 visas hur delsträckorna hanteras.



Figur 40. Indelning av åtgärdsförslag (som visas via inringning) längs delsträckor.

### 3.4.2. Introduktion till åtgärdsförslag för delsträckor

I avsnitt 3.4.3 och 3.4.4 redovisas sammanställningar över vilka åtgärder per delsträcka som föreslås utifrån metodanalyserna ovan. Ingående åtgärdsförslag ska ses som potentiella lösningar som hanterar identifierade problem och behov samt går i linje med aktuell målstandard. Förhållanden längs varje sträcka har beaktats och möjliga lösningar har skissats. Bedömda effekter och påverkan samt aspekter som genomförbarhet och kostnad har påverkat val av åtgärd. Alla aktuella åtgärdsförslag bedömts vara rimliga och utgör förutsättningar för grova kostnader som uppskattas för respektive delsträcka i prisnivå december 2021.

Det är viktigt att ha med sig att åtgärdsförslagen utgör exempel på lösningar och att det kan finnas andra sätt att hantera behov, brister och målstandard längs en sträcka. Andra ställningstaganden om åtgärder kan vara aktuella i kommande planeringsskeden (väg- eller järnvägsplan) men föreslagna åtgärder nedan är det som åtgärdsvalsstudien hanterar.

Åtgärder kan kombineras och utföras på andra sätt än på det sätt som sträckpaketerna i följande kapitel beskriver. I många fall kan en enskild åtgärd utföras separat. I vissa fall finns dock beroenden exempelvis där en anslutning stängs i vissa fall kan krävas en parallellväg till en alternativ anslutning.

Åtgärds paketerna för varje delsträcka värderas mot de projektspecifika åtgärdsvalsstudiemålen enligt 2.4.4. Nedanstående färgskala i Figur 41 används för att illustrera vilken bedömd målpåverkan åtgärderna har på målen.

Teckenförklaring	Stor förbättring	Liten förbättring	Försumbar förändring	Liten försämring	Stor försämring
------------------	------------------	-------------------	----------------------	------------------	-----------------

Figur 41. Bedömningskala för målpuffyllelse.

För att göra det enklare att överblicka förkortas beskrivningarna för de projektspecifika målen enligt följande princip:

- Ökad tillgänglighet mellan och inom tätorter, småort och landsbygd för hållbara transportmedel=Tillgänglighet
- Öka kollektivtrafikens attraktivitet=Kollektivtrafik
- Öka cykelns attraktivitet=Cykel
- Ökad trafiksäkerhet längs sträckan=Trafiksäkerhet
- Förstärkt och gynnad regional och lokal utveckling=Utveckling
- Möjliggöra för effektiva och hållbara gods- och jordbrukstransporter =Gods och jordbruk
- Ökad tillförlitlighet på vägnätet=Tillförlitlighet


Åtgärdsförslagen för respektive delsträcka redovisas i tabellformat. I tabellerna finns följande information:

- Namn på delsträcka och åtgärd.
- Ansvarig, här anges vilken organisation som är huvudansvarig för finansiering av åtgärd, genomförande av åtgärder och drift och underhåll av åtgärd.
- Kostnad, uppskattat kostnadsspann anges i de fall sådant finns uppskattad. Kostnader har prisnivå 2021–12.
- Tidsperspektiv, tidsperspektiv avser när åtgärden bör utföras enligt tidigare definierad avgränsning.
- Åtgärdsbeskrivning, här beskrivs åtgärdens innehåll och utförande. Som nämnts innan har antaganden gjorts om åtgärders utförande för att kunna uppskatta kostnader och effekter. Syftet med detta är att ha något att förhålla sig till i detta skede och visa på exempel. Det är inte säkert att det är denna konkretisering som utreds i nästa skede.
- Bristkoppling, vilka identifierade brister med en avgränsad lokalisering hanteras via åtgärds paketet. Dessa redovisas enligt sin numrering från tidigare del i rapporten. Det är viktigt att ha med sig att alla åtgärds paket löser ett antal av de generella bristerna i någon utsträckning.
- Måluppfyllelse, måluppfyllelseanalys enligt ovan. Endast de åtgärder som är tillräckligt konkreta bedöms mot målen. Utredningar och övergripande åtgärder hanteras ej.
- Sammanvägd effekt och måluppfyllelse, här redovisas bedömda effekter som åtgärder ger avseende samhällsnyttor. Detta redovisas enbart för de åtgärder som är tillräckligt konkretiserade. För vissa åtgärds paket (kostnad större än 50 miljoner kronor) har en samlad effektbedömning (SEB) genomförts. Där utreds åtgärders effekter både kvantitativt och kvalitativt samt kostnad.

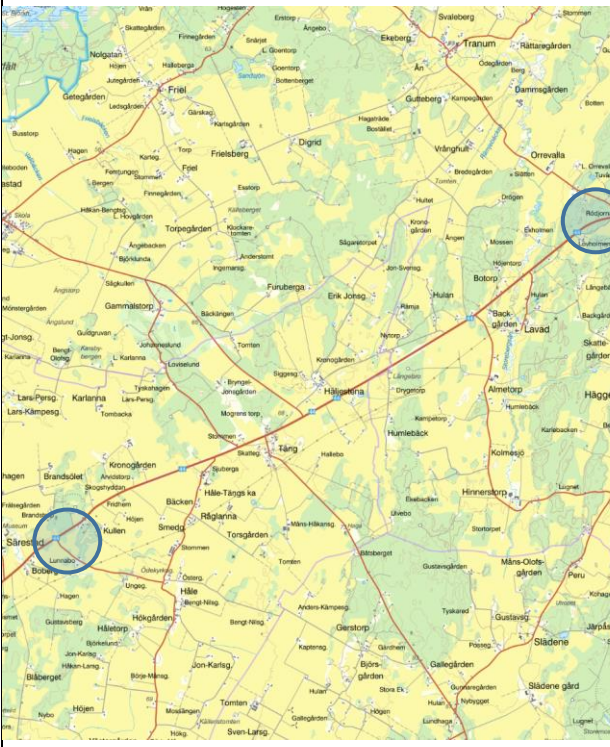


## 3.4.3. Delsträckor A-J Håsten-Ågården

I detta avsnitt redovisa potentiella åtgärds paket för delsträckor A-J. Varje delsträcka visas i en egen separat tabell.


Tabell 9. Åtgärds paket för sträcka ABC Håsten-Cpl väg 2561 med målstandard 100 km/h							
Ansvarig	Trafikverket	Kostnad	760 – 1 000 Mnkr (2021–12)	Tidsperspektiv	Lång	Bristkoppling	1, 2, 3, 4, 7, 9
Åtgärdsbeskrivning	<p>Åtgärden innebär att sträcka A (6,2 km) och sträcka C (5,9 km) får 100 km/h och sammanbinds då av sträcka B (2 km) som redan har den standarden. I åtgärden ingår:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Mötesseparerad 2+1-väg med 100 km/h längs A och C.</li> <li>• Tre planskilda korsningar (typ F).</li> <li>• Hållplatser anpassas till målstandard.</li> <li>• Pendelparkering vid hållplats Norra Björke.</li> <li>• Parallellvägnät längs A och C som förbinds av befintligt sådant längs B.</li> <li>• Viltstängsel.</li> <li>• 3 faunapassager.</li> <li>• 2 passager för gång och cykel.</li> <li>• Kompletterande åtgärder på sträcka B för att åtgärda sidoområden.</li> <li>• Nödvändiga åtgärder inom miljö, hälsa, natur och kultur förutsatt ingå.</li> </ul> <p>Kartbild illustrerar vägsträckans start- och slutpunkt.</p>						
	Måluppfyllelse	Tillgänglighet	<p>Kollektivtrafik: Det blir en liten förbättring för kollektivtrafiken med en säkrare och framkomligare väg.            Cykel: Det blir en liten förbättring för cykeltrafiken då dessa kan använda parallellvägnätet.</p>				
Trafiksäkerhet		<p>Trafiksäkerhet: Mötesseparerad väg och flera planskilda korsningar förbättrar trafiksäkerheten.</p>					
Utveckling		<p>Gods och jordbruk: Godstrafiken gynnas av en säkrare och framkomligare väg. Jordbruksfordon kan använda parallellvägnätet.</p>					
		<p>Tillförlitlighet: Mötesseparerad väg med 100 km/h minskar restiden och risken för störningar.</p>					
Sammanvägd effekt och måluppfyllelse	<p>Åtgärden ger hög måluppfyllelse där framför allt trafiksäkerheten och tillförlitlighet förbättras. SEB har genomförts för åtgärden. Resultat från SEB visar på att åtgärden minskar restiden och förbättrar trafiksäkerheten. Klimatutsläppen ökar dock och barriäreffekter kan också öka av åtgärden både för människor och djur. Vidare ger åtgärden ökat intrång. Sammanvägt bedöms åtgärden vara samhällsekonomisk lönsam.</p>						

Tabell 10. D Cpl väg 2561-St Boberg 80 km/h							
Ansvarig	Trafikverket	Kostnad	20 – 30 Mnkr (2021–12)	Tidsperspektiv	Lång	Bristkoppling	11, 12
Åtgärdsbeskrivning	<p>Åtgärden innebär att sträcka D (4,4 km) ses över och anpassas till 80 km/h. I åtgärden ingår:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Delsträcka med hastighetsgräns 70 km/h får ändrad hastighetsgräns till 80 km/h.</li> <li>• Mitträffling av sträckan.</li> <li>• Förbättring av sidoområden där både rensning av oeftergivliga objekt och uppsättande av sidoräcke ingår.</li> <li>• Korsning med väg 2560 (Ås) byggs om till C-korsning (vänstersvängskörfält).</li> <li>• Korsning med väg 2564 (Särestad) byggs om till ögla.</li> <li>• Fem enskilda anslutningar stängs med räcke varav vissa ansluts till nya parallellvägar.</li> <li>• Parallellvägar anläggs för att möjliggöra minskat antal anslutningar mot väg 44.</li> <li>• Hållplatser hanteras enligt tidigare redovisad prioritering.</li> </ul> <p>Nödvändiga åtgärder inom miljö, hälsa, natur och kultur förutsatt ingå. Kartbild illustrerar vägsträckans start- och slutpunkt.</p>						
Måluppfyllelse	Tillgänglighet	<p>Kollektivtrafik: Liten förbättring dels generellt av åtgärden dels att en hållplats förbättras. Cykel: Försumbar påverkan för cykeltrafiken.</p>					
	Trafiksäkerhet	<p>Trafiksäkerhet: Liten förbättring av trafiksäkerheten med mitträffling, förbättringar av korsningar och anslutningar som stängs.</p>					
	Utveckling	<p>Gods och jordbruk: Godstransporter får en liten förbättring av åtgärden. Tillförlitlighet: Sträckan blir något tillförlitligare genom förbättrad trafiksäkerhet.</p>					
Sammanvägd effekt och måluppfyllelse	<p>Åtgärden ger antingen försumbar eller mindre positiv påverkan på målen. Restiden förbättras något och vägsträckan bedöms totalt sett bli mer trafiksäker och mer tillförlitlig.</p>						

Tabell 11. E St Boberg-Nyhem 80 km/h							
Ansvarig	Trafikverket	Kostnad	20 – 40 Mnkr (2021–12)	Tidsperspektiv	Lång	Bristkoppling	13, 14, 15
Åtgärdsbeskrivning	<p>Åtgärden innebär att sträcka E (9,5 km) ses över och anpassas till 80 km/h. Sträckan är utpekad av Försvarsmakten vilket ger restriktioner om vad som är möjligt att genomföra. Då är fördjupade utredningar aktuella för att pröva möjliga alternativ som säkerställer en god trafiksäkerhet. Nedan redovisas övriga åtgärder som föreslås längs sträckan:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Delsträcka med hastighetsgräns 70 km/h får ändrad hastighetsgräns till 80 km/h.</li> <li>• Förbättring sidoområden: rensning av oeftergivliga objekt och uppsättande av sidoräcke ingår.</li> <li>• Omkörningsförbud med längd på cirka 300 meter som finns i riktning mot Trollhättan (västerut) strax öster om korsning med väg 2588 (Lavad kyrka) utökas att även gälla i motsatt riktning.</li> <li>• Korsning med väg 2585 (Håle) byggs om till C-korsning (vänstersvängskörfält).</li> <li>• Korsning med väg 2584 (Flakeberg) byggs om till ögla.</li> <li>• Korsning med väg 2555 (Gammelstorp) byggs om till ögla.</li> <li>• Korsning med väg 2587 (Gerstorp/Täng) byggs om till ögla.</li> <li>• Enskild vägs anslutning på sträckan förbi Lavad byggs om till ögla.</li> <li>• Korsning med väg 2588 (Lavad kyrka) byggs om till C-korsning (vänstersvängskörfält).</li> <li>• Sju enskilda anslutningar stängs med räcke varav vissa ansluts till nya parallellvägar.</li> <li>• Parallellvägar anläggs för att möjliggöra minskat antal anslutningar mot väg 44.</li> <li>• Hållplatser hanteras enligt tidigare redovisad prioritering.</li> </ul> <p>Nödvändiga åtgärder inom miljö, hälsa, natur och kultur förutsatt ingå. Kartbild illustrerar vägsträckans start- och slutpunkt.</p>						
	Måluppfyllelse	Tillgänglighet	Kollektivtrafik: Liten förbättring dels generellt av åtgärden dels att hållplatser förbättras.				
	Trafiksäkerhet	Cykel: Försumbar påverkan för cykeltrafiken.					
	Utveckling	Trafiksäkerhet: Liten förbättring av trafiksäkerheten genom förbättringar av korsningar och anslutningar som stängs.					
		Gods och jordbruk: Godstransporter får en liten förbättring av åtgärden.					
Sammanvägd effekt och måluppfyllelse	Tillförlitlighet: Sträckan blir något tillförlitligare genom förbättrad trafiksäkerhet.						
	Åtgärden ger antingen försumbar eller mindre positiv påverkan på målen. Restiden förbättras något och vägsträckan bedöms totalt sett bli mer trafiksäker och mer tillförlitlig.						

Tabell 12. Nyhem-Gillstad kyrka 80 km/h							
Ansvarig	Trafikverket	Kostnad	10 – 30 Mnkr (2021–12)	Tidsperspektiv	Lång	Bristkoppling	16, 17
Åtgärdsbeskrivning	<p>Åtgärden innebär att sträcka F (3,0 km) ses över och anpassas till 80 km/h.</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Förbättring av sidoområden där både rensning av oeftergivliga objekt och uppsättande av sidoräcke ingår.</li> <li>• Korsningar med väg 2567 (Tranum) byggs om till C-korsning (vänstersvängskörfält).</li> <li>• Korsning vid Gillstads bergtäkt byggs om till C-korsning (vänstersvängskörfält).</li> <li>• En enskild anslutning stängs med räcke.</li> <li>• Parallellväg anläggs för att möjliggöra minskat antal anslutningar mot väg 44.</li> <li>• Hållplatser hanteras enligt tidigare redovisad prioritering.</li> </ul> <p>Nödvändiga åtgärder inom miljö, hälsa, natur och kultur förutsatt ingå. Kartbild illustrerar vägsträckans start- och slutpunkt.</p>						
Måluppfyllelse	Tillgänglighet	Kollektivtrafik: Liten förbättring dels generellt av åtgärden dels att hållplatser förbättras.					
	Trafiksäkerhet	Cykel: Försumbar påverkan för cykeltrafiken.					
	Utveckling	Trafiksäkerhet: Liten förbättring av trafiksäkerheten genom förbättringar av korsningar och anslutningar som stängs.					
Sammanvägd effekt och måluppfyllelse	Gods och jordbruk: Godstransporter får en liten förbättring av åtgärden.						
	Tillförlitlighet: Sträckan blir något tillförlitligare genom förbättrad trafiksäkerhet.						
Sammanvägd effekt och måluppfyllelse	Åtgärden ger antingen försumbar eller mindre positiv påverkan på målen. Vägsträckan bedöms totalt sett bli mer trafiksäker och mer tillförlitlig.						



Tabell 13. GH Gillstad kyrka-Mellby väster 80 km/h							
Ansvarig	Trafikverket	Kostnad	20 – 40 Mkr (2021–12)	Tidsperspektiv	Lång	Bristkoppling	18, 19, 20
<b>Åtgärdsbeskrivning</b>	<p>Sträcka G (1,7 km) och H (0,9 km) ses över och anpassas till 80 km/h. Vid Gillstad har kompletterande information tillkommit. Söder om Gillstad finns verksamheter som alstrar tung trafik. Det är önskvärt om den tunga trafiken kan använda en säker korsning att köra av väg 44. Nedan redovisas föreslagna åtgärder:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Förbättring av sidoområden: rensning av oeftergivliga objekt och uppsättande av sidoräcke ingår.</li> <li>• Korsning med väg 2570 (Väla) byggs om till ögla.</li> <li>• Västra korsning med väg 2586 (Gillstad) byggs om till C-korsning (vänstersvängskörfält) för att underlätta för den tunga trafiken. Den kommer även att utgöra anslutning till föreslagen pendelparkering.</li> <li>• Östra korsning med väg 2586 (Gillstad) byggs om till ögla som ersätter dagens anslutning och ursprunglig korsning stängs. Ögla placeras cirka 180 meter österut och en ny parallellväg byggs till väg 2586 vid Gillstad kafé.</li> <li>• Fem anslutningar stängs med räcke. Parallellvägar anläggs för att säkerställa att behovet från anslutningar som stängs tillgodoses.</li> <li>• Längs sträckan mellan västra och östra korsningen i Gillstad anläggs en möjlighet för gång- och cykel att korsa väg 44. Den ansluter till enskilda anslutningar som stängs för biltrafik men som kan användas av gående och cyklande. Gång- och cykelpassagen utgörs av en målrad refug med möjlighet för korsandende vänta. Biltrafiken har inte väjningsplikt.</li> <li>• Hållplatser hanteras enligt tidigare redovisad prioritering.</li> <li>• Vid hållplats Gillstad väg 44 föreslås en pendelparkering för bilar och cyklar. Nödvändiga åtgärder inom miljö, hälsa, natur och kultur förutsatt ingå. Kartbild illustrerar vägsträckans start- och slutpunkt.</li> </ul>						
<b>Måluppfyllelse</b>	Tillgänglighet	<p>Kollektivtrafik: Liten förbättring dels generellt av åtgärden dels att hållplats förbättras och pendelparkering anläggs. Cykel: Försumbar påverkan för cykeltrafiken.</p>					
	Trafiksäkerhet	<p>Trafiksäkerhet: Liten förbättring av trafiksäkerheten genom förbättringar av korsningar och anslutningar som stängs.</p>					
	Utveckling	<p>Gods och jordbruk: Godstransporter får en liten förbättring av åtgärden. Tillförlitlighet: Sträckan blir något tillförlitligare genom förbättrad trafiksäkerhet.</p>					
<b>Sammanvägd effekt och måluppfyllelse</b>	<p>Åtgärden ger mindre positiv påverkan på målen. Trafiksäkerheten förbättras genom olika åtgärder, inklusive förbättrade sidoområden, minskade antal anslutningar och förbättrade korsningar. Åtgärden förbättrar kollektivtrafiken genom att höja standarden på en hållplats och skapa nya gång- och cykelmöjligheter samt pendelparkering för att underlätta kollektivt resande.</p>						



Tabell 14. IJ (Mellby väster-Ågården) 80 km/h							
Ansvarig	Trafikverket	Kostnad	9 – 20 Mkr (2021–12)	Tidsperspektiv	Lång	Bristkoppling	23
Åtgärdsbeskrivning	<p>Åtgärden innebär att sträcka I (7,7 km) och J (1,0 km) ses över och anpassas till 80 km/h. Sträcka I är utpekad av Försvarsmakten vilket ger restriktioner om vad som är möjligt att genomföra. Då är fördjupade utredningar aktuella för att pröva möjliga alternativ som säkerställer en god trafiksäkerhet. Nedan redovisas övriga åtgärder som föreslås längs sträckan:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Förbättring av sidoområden där både rensning av oeftergivliga objekt och uppsättande av sidoräcke ingår.</li> <li>• Korsning med väg 2637 (Mellby) byggs om till ögla.</li> <li>• Korsning med väg 2577 (Råda) byggs om till ögla.</li> <li>• Plankorsning med Kinnekullebanan ses över utmärkningsmässigt.</li> <li>• Två enskilda anslutningar stängs med räcke.</li> <li>• Parallellvägar anläggs för att möjliggöra minskat antal anslutningar mot väg 44.</li> <li>• Hållplatser hanteras enligt tidigare redovisad prioritering.</li> </ul> <p>Nödvändiga åtgärder inom miljö, hälsa, natur och kultur förutsatt ingå. Kartbild illustrerar vägsträckans start- och slutpunkt.</p>						
Måluppfyllelse	Tillgänglighet	<p><b>Kollektivtrafik:</b> Liten förbättring dels generellt av åtgärden dels att hållplats förbättras och pendelparkering anläggs.</p> <p><b>Cykel:</b> Försumbar påverkan för cykeltrafiken.</p>					
	Trafiksäkerhet	<p><b>Trafiksäkerhet:</b> Liten förbättring av trafiksäkerheten genom förbättringar av korsningar och anslutningar som stängs.</p>					
	Utveckling	<p><b>Gods och jordbruk:</b> Godstransporter får en liten förbättring av åtgärden.</p> <p><b>Tillförlitlighet:</b> Sträckan blir något tillförlitligare genom förbättrad trafiksäkerhet.</p>					
Sammanvägd effekt och måluppfyllelse	<p>Åtgärden ger antingen försumbar eller mindre positiv påverkan på målen. Trafiksäkerheten förbättras genom åtgärder som inkluderar förbättrade sidoområden, minskade anslutningar och förbättrade korsningar inklusive plankorsning med järnvägen.</p>						

### 3.4.4. Delsträcka K-N Ågården-Alebäcksrondellen

För delsträckorna som har koppling mot hur väg 44 hanteras vid och i nära anslutning till Lidköping har fördjupade analyser genomförts för att få mer kunskap om situationen i Lidköping och stöd i åtgärdsval. Problembilden genom Lidköping är mer omfattande än längs den övriga sträckan sätt med periodvis trängsel och köer.

En omfattande analys har genomförts i Trafikverkets trafikanalysverktyg Sampers<sup>9</sup>. Resultatet av denna analys med prognosticerade flöden för år 2040 (JA2040) har tidigare beskrivits i kap 2.2. Förutom att prognosticera trafikflöden utifrån dagens vägnät (nollalternativ) har två andra scenarion med möjliga åtgärder utretts, så kallade utredningsalternativ (UA).

- **UA2** Trimning av väg 44 genom Lidköping (genomfartsalternativ).
  - I Sampers innebär detta att kapaciteten längs väg 44 förbättras mellan Ågårds- och Alebäcksrondellen samt att kapaciteten i alla ingående cirkulationsplatser ökas.
- **UA4** Förbifart av väg 44 vid Lidköping.
  - I Sampers flyttas väg 44 till ny sträckning söder om staden i definierad vägkorridor enligt tidigare lokaliseringsstudie och kommunens översiktsplan. Nya sträckningen blir till stor del 2+1-väg med 100 km/h. Detta alternativ innebär också att befintliga väg 44, som utgör genomfart idag, i Lidköping (mellan Alebäcksrondellen och Ågårdsrondellen) får sänkt hastighetsgräns vilket representerar en ”stadsanpassning” av sträckan.

De olika utredningsalternativen ovan ger påverkan hur prognosticerade trafikflödena fördelar sig inom vägnätet. För UA2 där genomfarten förstärks kapacitetsmässigt attraheras trafik från andra delar av vägnätet framförallt från de centrala gatorna i Lidköping. Trafiksituationen utanför Lidköping påverkas marginellt.

För UA4 med nya förbifart i kombination med ”stadsanpassning” av gamla väg 44 genom Lidköping innebär detta att trafik omfördelas från genomfarten till den nya förbifarten. I princip all trafik som använder förbifarten är någon form av kort- eller långväga genomfartstrafik. En kontroll av trafiken visar att 20 % av från öster respektive 35 % från väster är genomfartstrafik. En effekt av åtgärden i Sampersmodellen är att viss trafik väljer att passera genom centrala Lidköping istället för gamla väg 44. Detta bedöms vara en effekt av den förändrade hastighetsgränsen på den tidigare genomfarten.


Det är viktigt att ha med sig att punkterna ovan är utifrån modellanalysen där trafiken fördelar sig och väljer snabbaste väg rent modellmässigt. Hur verkliga trafiken väljer att köra genom centrala Lidköping kan variera och trafiken kan fördelas över fler förbindelser än vad som finns representerade i Sampers. Det är även viktigt att beakta att Lidköpings kommun har som målsättning att inte verka för genomfart genom centrum längs stadsgatorna. Målsättningen hos kommunen är att förändra gestaltningen längs dessa gator och prioritera gång- och cykel i högre utsträckning. Detta bör leda till att köra bil genom centrum blir mindre attraktivt och att trafik kan flyttas ut till väg 44.

Förutom analyser i Sampers har även kapacitetsstudier i CapCal genomförts avseende möjliga åtgärder som kan vara relevanta för att stärka kapaciteten längs den befintliga genomfarten (UA2 i Sampers). Resultatet av denna analys har legat till grund för val av åtgärder för genomfartssträckan i Lidköping när det gäller sträcka L mellan Ågårds- och Ljunghedsrondellen inklusive Ågårdsbron.


Nedan redovisas alternativa sätt att hantera delsträckorna K-N beroende på hur väg 44 åtgärdas vid Lidköping. Både alternativet med genomfart på lång sikt och alternativet med förbifart på lång sikt redovisas. Lösningarna för sträckan vid Lidköping är alternativa sätt att hantera väg 44. Gemensamt för båda är att i väntan på att något av dem genomförs bedöms det nödvändigt att säkerställa framkomlighet och trafiksäkerhet i Lidköping på kort sikt.

<sup>9</sup> <https://bransch.trafikverket.se/tjanster/system-och-verktyg/Prognos--och-analysverktyg/Sampers/>


## Åtgärder på kort sikt genom Lidköping

Tabell 15. L (Cpl Ågårdsrondellen – Cpl Ljunghedsrondellen) kort sikt							
Ansvarig	Trafikverket	Kostnad	30 – 60 Mnkr (2021–12)	Tidsperspektiv	Kort	Bristkoppling	25
<b>Åtgärdsbeskrivning</b>	<p>Åtgärden motiveras av att idag är hög trafikbelastning i Lidköping och att det bedöms vara nödvändigt med fysiska åtgärder för att hantera situationen fram till att större åtgärd är aktuell. Samtidigt är det viktigt att försöka begränsa omfattningen på åtgärderna innan beslut finns om långsiktig inriktning för väg 44 vid Lidköping. Därav är det önskvärt att arbeta på flera sätt med att minska antalet bilresor och när i tid dessa utförs. I väntan på större åtgärd vid Lidköping, antingen genomfart eller förbifart Lidköping, föreslås att åtgärder genomförs på kort sikt. Syftet är att säkerställa framkomlighet och trafiksäkerhet på väg 44 tills mer omfattande åtgärd är genomförd. Under denna tidsperiod kommer trafiksituationen i Lidköping att kvarstå och dessutom finns risk att trafikbelastningen ökar. Fokus föreslås vara på sträcka L mellan Ågårds- och Ljunghedsrondellen inklusive Ågårdsbron. Det är viktigt att även arbeta parallellt med åtgärder enligt tidigare steg av fyrstegsprincipen som påverkar antal resor och färdmedel.</p> <p>För L föreslås</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>I cirkulationsplatserna anläggs dubbla körfält för tillfarter längs väg 44 och Ringleden inklusive dubbla körfält i cirkulationsplatserna för aktuella strömmar. Åtgärderna minskar trafikbelastningen i trafiksystemet men belastningen kan ändå vara fortsatt vara högt under maxperioderna. Därav är det viktigt att påverka antalet bilresor genom andra åtgärder.</li> </ul> <p>Kartbild illustrerar utredningsområdet för delsträckan.</p>						
<b>Måluppfyllelse</b>	Tillgänglighet	<p><b>Kollektivtrafik: Liten förbättring av kollektivtrafikens framkomlighet.</b></p> <p><b>Cykel: Försumbar påverkan för cykeltrafiken.</b></p>					
	Trafiksäkerhet	<p><b>Trafiksäkerhet: Liten förbättring av trafiksäkerheten när trafikbelastningen och köer minskas.</b></p>					
	Utveckling	<p><b>Gods och jordbruk: Godstransporter får en liten förbättring av åtgärden.</b></p> <p><b>Tillförlitlighet: Tillförlitligheten förbättras när trafikbelastningen och köer minskas.</b></p>					
<b>Sammanvägd effekt och måluppfyllelse</b>	<p>Åtgärden bedöms ge mindre positiv påverkan på målen. Restiden minskar och trafiksäkerheten ökar vilket ger ett mer tillförlitligt trafiksystem. Att effekterna blir begränsade är dock förväntat då åtgärdens syfte är att upprätta hålla trafikfunktionen i väntan på långsiktig lösning.</p>						

## Alternativ med genomfart Lidköping


Tabell 16. K (Ågård - Cpl Ågårdsrondellen) 100 km/h vid genomfart Lidköping							
Ansvarig	Trafikverket	Kostnad	150 – 280 Mnkr (2021–12)	Tidsperspektiv	Lång	Bristkoppling	23, 24, 25, 26, 27
<b>Åtgärdsbeskrivning</b>	<p>Om det är aktuellt med att kapacitetsförstärka den befintliga genomfarten för väg 44 i Lidköping har det bedömts vara aktuellt att sträcka K får målstandard 100 km/h. Detta innebär att anslutande sträckor öster och väster om Lidköping har 100 km/h.</p> <p>I åtgärden ingår:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Mötesseparerad 2+1-väg med 100 km/h.</li> <li>• En planskild korsning (typ F).</li> <li>• Cirkulationsplats med väg 187. Cirkulationsplatsen ger förutom att vara en utvecklad lösning jämfört med dagens korsning även en dämpande effekt för trafik i riktning mot Trollhättan. Det har bedömts att vara lämpligt med tanke på att anslutande sträcka J har 80 km/h och att det finns en plankorsning med Kinnekullebanan strax i anslutning till korsningen med väg 187.</li> <li>• Hållplatser på sträckan tas bort och flyttas till sidan om väg 44.</li> <li>• Parallellvägnät anläggs och kopplas till planskild korsning och cirkulationsplats. Parallellvägnätet är dock inte långs hela sträcka K.</li> <li>• Viltstängsel längs vägen anläggs.</li> <li>• 1 faunapassage.</li> </ul> <p>Nödvändiga åtgärder inom miljö, hälsa, natur och kultur förutsätts att ingå. Kartbild illustrerar vägsträckans start- och slutpunkt.</p>						
<b>Måluppfyllelse</b>	Tillgänglighet	<p><b>Kollektivtrafik:</b> Det blir en liten förbättring för kollektivtrafiken med säkrare och framkomligare väg.</p> <p><b>Cykel:</b> Det blir en liten förbättring för cykeltrafiken då dessa kan använda parallellvägnätet.</p>					
	Trafiksäkerhet	<p><b>Trafiksäkerhet:</b> Mötesseparerad väg och flera planskilda korsningar förbättras trafiksäkerheten.</p>					
	Utveckling	<p><b>Gods och jordbruk:</b> Godstrafiken gynnas av säkrare och framkomligare väg. Jordbruksfordon kan använda parallellvägnätet.</p> <p><b>Tillförlitlighet:</b> Mötesseparerad väg med 100 km/h minskar restiden och risken för störningar.</p>					
<b>Sammanvägd effekt och måluppfyllelse</b>	<p>Åtgärden ger hög måluppfyllelse där framförallt trafiksäkerheten förbättras. SEB har genomförts för hela genomfartsalternativet där sträcka K ihop med LMN ingår. Resultat av SEB visar på att restiden minskar och trafiksäkerheten förbättras av genomfartsalternativet där sträcka K ger ett betydande bidrag. Barriäreffekter kan öka av åtgärden både för människor och djur. Vidare ger åtgärden ökat intrång. Åtgärden (genomfarten) bedöms vara samhällsekonomisk lönsam.</p>						



Tabell 17. LMN (Cpl Ågård rondellen-Cpl Alebäck rondellen) vid genomfart Lidköping							
<b>Ansvarig</b>	Trafikverket	<b>Kostnad</b>	150 – 270 Mnkr (2021–12)	<b>Tidsperspektiv</b>	Lång	<b>Bristkoppling</b>	23, 24, 25, 26, 27
<b>Åtgärdsbeskrivning</b>	<p>Åtgärden innebär att befintlig genomfart längs väg 44 genom Lidköping, sträcka L (0,3 km), M (2,5 km) och N (1,5 km) säkerställs att kunna hantera dagens och framtidens behov för alla trafikantgrupper. I åtgärden ingår</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Sträcka L mellan Ågård- och Ljungheds rondellen trimmas enligt <ul style="list-style-type: none"> <li>○ Ågård rondellen blir dubbelfilig. Alla till- och frånfarter längs väg 44 (södra och västra benet) får dubbla körfält. Även östra benet (Ringleden) får dubbla körfält.</li> <li>○ Ågård bron får fyra körfält. Gång- och cykeltrafik hänvisas till en ny förbindelse över Lidan. Det är viktigt att Ågård bron kan hantera BK4. Att dagens lösning säkras för BK4 utreds i parallellt projekt (som beskrivits tidigare) men oavsett framtida lösning måste BK4 kunna hanteras för mer utvecklade lösningar.</li> <li>○ Ljungheds rondellen får dubbla körfält och anslutningarna längs väg 44 (västra och östra benet) får dubbla körfält.</li> </ul> </li> <li>• Sträcka M mellan Ljungheds- och Skararondellen mötessepareras till 2+1 men 80 km/h kvarstår. Nuvarande korsningslösningar bedöms fungera om de anpassas efter den förändrade standarden. Korsningarna är dock fråga att beakta i framtida utredningsarbete.</li> <li>• Sträcka N bedöms inte behöva åtgärdas.</li> <li>• Eventuella åtgärder kring parkeringsanläggningar längs väg 44 ingår.</li> </ul> <p>Nödvändiga åtgärder inom miljö, hälsa, natur och kultur förutsätts att ingå. Det är väsentligt att fysiska åtgärder kombineras med påverkansåtgärder (som påverkar resenärers beslut om resa och färdmedel). Kartbild illustrerar vägsträckans start- och slutpunkt.</p>						
<b>Måluppfyllelse</b>	Tillgänglighet	<b>Kollektivtrafik:</b> Liten förbättring av kollektivtrafikens framkomlighet. <b>Cykel:</b> Försumbar påverkan för cykeltrafiken.					
	Trafiksäkerhet	<b>Trafiksäkerhet:</b> Trafiksäkerheten förbättras av förbättrad vägstandard samt när trafikbelastningen och köer minskas.					
	Utveckling	<b>Gods och jordbruk:</b> Godstransporter underlättas av förbättrad vägstandard. <b>Tillförlitlighet:</b> Tillförlitligheten förbättras när trafikbelastningen och köer minskas.					
<b>Sammanvägd effekt och måluppfyllelse</b>	Åtgärden ger hög måluppfyllelse där framför allt trafiksäkerheten förbättras. SEB har genomförts för hela genomfartsalternativet där sträcka K ihop med LMN ingår. Resultat av SEB visar på att restiden minskar och trafiksäkerheten förbättras av genomfartsalternativet. Barriäreffekter kan öka av åtgärden både för människor och djur. Vidare ger åtgärden ökat intrång. Åtgärden (genomfarten) bedöms vara samhällsekonomisk lönsam.						



## Alternativ med förbifart Lidköping

Tabell 18. K (anslutning förbifart - Cpl Ågård rondellen) 80 km/h vid förbifart Lidköping							
Ansvarig	Trafikverket	Kostnad	2 – 4 Mnkr (2021–12)	Tidsperspektiv	Lång	Bristkoppling	23, 24, 25, 26, 27
<b>Åtgärdsbeskrivning</b>	<p>Under förutsättning att en förbifart för väg vid Lidköping genomförs minskar behovet av att höja standarden på sträcka K då trafik kommer att omfördelas till förbifarten. Åtgärden innebär att sträcka K anpassas till 80 km/h. Vidare kommer sträckan inte vara en del av väg 44 längre utan troligen kommer väg 187 förlängas vidare mot Lidköping längs den. I åtgärden ingår</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>Förbättring av sidoområden där både rensning av oeftergivliga objekt och uppsättande av sidoräcke ingår.</li> </ul> <p>Nödvändiga åtgärder inom miljö, hälsa, natur och kultur förutsätts att ingå.</p> <p>Kartbild illustrerar vägsträckans start- och slutpunkt.</p>						
<b>Måluppfyllelse</b>	Tillgänglighet	<p><b>Kollektivtrafik:</b> Liten förbättring av kollektivtrafikens framkomlighet.</p> <p><b>Cykel:</b> Försumbar påverkan för cykeltrafiken.</p>					
	Trafiksäkerhet	<p><b>Trafiksäkerhet:</b> Liten förbättring av trafiksäkerheten.</p>					
	Utveckling	<p><b>Gods och jordbruk:</b> Liten förbättring för godstrafiken genom något förbättrad trafiksäkerhet.</p> <p><b>Tillförlitlighet:</b> Liten förbättring av tillförlitligheten genom något förbättrad trafiksäkerhet.</p>					
<b>Sammanvägd effekt och måluppfyllelse</b>	<p>Åtgärden ger antingen marginell påverkan eller mindre förbättring av målen. Även om det inte finns specifika åtgärder för gång- och cykeltrafik, kan åtgärden ändå skapa säkrare förhållanden för gående och cyklister genom minskad trafik. Trafiksäkerheten och tillförlitligheten förväntas förbättras som en direkt effekt av åtgärden men den största positiva påverkan förväntas komma från minskad trafik som en följd av förbifarten. En SEB har genomförts för hela förbifartsalternativet där sträcka K ihop med LMN ingår. Bidraget från sträcka K är begränsat och resultatet av SEB redovisas under LMN.</p>						

Tabell 19. LMN (Cpl Ågård rondellen-Cpl Alebäck rondellen) + ny sträcka med förbifart Lidköping (Cpl Alebäck rondellen-Björksäter)							
Ansvarig	Trafikverket	Kostnad	520 – 970 Mnkr (2021–12)	Tidsperspektiv	Lång	Bristkoppling	23, 24, 25, 26, 27
<b>Åtgärdsbeskrivning</b>	<p>I detta paket hanteras både åtgärder längs befintliga sträckor och helt ny sträcka. Anledningen till detta är att åtgärderna för sträckorna hänger ihop och är beroende. Befintlig genomfart längs väg 44 som inkluderar sträcka L (0,3 km), M (2,5 km) och N (1,5 km) anpassas efter att väg 44 passerar Lidköping som en förbifart. Förbifarten är en ny vägsträcka med längd 6,3 km. Åtgärden består av:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Ny vägsträcka på cirka 6,3 km, förbifart Lidköping, som passerar söder om staden i linje med tidigare utpekade korridorer, se figur 41. <ul style="list-style-type: none"> <li>○ Vägsträckan går mellan Alebäck rondellen i väster och befintlig väg 44 vid Björksäter i öster där den på ansluter sträcka J.</li> <li>○ Huvuddelen är mötteseparerad 2+1-väg med 100 km/h men en kort del är tvåfältsväg med 80 km/h.</li> <li>○ Befintlig väg 44 mellan dagens korsning med väg 187 och där förbifart ansluts rivs. Detta ger att Kinnekullebanan passeras i en ny plankorsning och befintlig korsning rivs.</li> <li>○ Sträckans nya korsningspunkt med väg 187 är en cirkulationsplats med dubbla körfält. Väg 187 förskjuts österut i anslutning till den nya cirkulationsplatsen för att få till en bra lösning.</li> <li>○ Sträckan har en korsningspunkt med väg 2602 via en cirkulationsplats med ett körfält.</li> <li>○ I åtgärden ingår ny bro över Lidan som bedöms kunna ha 2+2 körfält.</li> </ul> </li> <li>• Viltstängsel anläggs på delar av sträckan.</li> <li>• 1 faunapassage.</li> </ul> <p>Nödvändiga åtgärder inom miljö, hälsa, natur och kultur förutsatt ingå.  <u>Sträcka genom Lidköping när förbifart är öppnad</u></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Befintliga väg 44 genom Lidköping, sträcka L-N, föreslås dras in och överlämnas till kommunalt väghållarskap via en istandsättning.</li> <li>• När genomfarten är i kommunalt väghållarskap antas hastighetsgränsen ändras till max 60 respektive 80 km/h längs M och N. Kommunen kan därefter utveckla vägen utefter sin önskade stadsutveckling</li> </ul>						
<b>Måluppfyllelse</b>	Tillgänglighet	<b>Kollektivtrafik:</b> Merparten av kollektivtrafiken passerar Lidköping, det blir en liten förbättring då övrig trafik minskar. <b>Cykel:</b> Försumbar påverkan för cykeltrafiken.					
	Trafiksäkerhet	<b>Trafiksäkerhet:</b> Trafiksäkerheten förbättras av förbättrad vägstandard samt när trafikbelastningen och köer minskar.					
	Utveckling	<b>Gods och jordbruk:</b> Godstransporter underlättas av förbifarten med minskad restidsosäkerhet. <b>Tillförlitlighet:</b> Tillförlitligheten förbättras när av förbifarten med minskad restidsosäkerhet.					
<b>Sammanvägd effekt och måluppfyllelse</b>	<p>Åtgärden ger hög måluppfyllelse där framkomlighet och trafiksäkerheten förbättras. En SEB har genomförts för hela förbifartsfartsalternativet där sträcka K ihop med LMN och den ny förbifartssträckan ingår. Restiden minskar och trafiksäkerheten förbättras av förbifartsalternativet. Åtgärden ger positiva förutsättningar för Lidköpings planerade stadsutveckling. Väg i ny sträckning ger dock nya barriär- och störningseffekter både för människor och djur. Vidare ger åtgärden intrång i tidigare orörd mark. Åtgärden (förbifarten) bedöms vara samhällsekonomisk lönsam. Det kan dock konstateras att restidskvoten mellan kollektivtrafiken och bil försämras då bussar trafikerar Lidköpings tätort.</p>						





Figur 42. Illustration över förbifart Lidköping med tidigare korridor enligt kap 2 som inkluderar ny förbifart (blå korridor) och tidigare genomfart (rött) som stadsanpassas. Sträckorna startar och slutar mellan cirkelna.

## 4 Bortvalda åtgärder

I detta delkapitel görs en sammanställning över föreslagna åtgärder som inte rekommenderas vidare.

### 4.1. Bortvalda åtgärder för respektive delsträcka

I o redovisas en sammanställning och slutsats av vilken målstandard som valts för varje delsträcka. Nedan redovisas alternativa målstandarder för flera delsträckor där en sådan möjlighet identifierats.

#### 4.1.1. A Håsten-Cpl Smärgels kurva 80 km/h

Åtgärden innebär att sträcka A (6,2 km) ses över och anpassas till 80 km/h. I åtgärden ingår

- Mitträffling av sträckan.
- Förbättring av sidoområden där både rensning av oeftergivliga objekt och uppsättande av sidoräcke ingår.
- En korsning med enskild anslutning byggs om ögla.
- Tre enskilda anslutningar stängs med räcke och ansluts till nya parallellvägar.
- Parallellvägar anläggs för att möjliggöra minskat antal anslutningar mot väg 44.
- Hållplats Norra Björke förbättras. Vid hållplats Norra Björke föreslås en pendelparkering för bilar och cyklar
- Nödvändiga åtgärder inom miljö, hälsa, natur och kultur.

Kostnad för åtgärden uppskattas till 10–20 Mkr.

Sträcka A har som tidigare redovisats bra förutsättningar för målstandard 100 km/h. A är en av de sträckor som uppnår högst bedömd potential för att byggas om till mötesseparering med 100 km/h. Genomförd samlad effektbedömning på paket bestående av sträcka ABC visar på god lönsamhet. Därav väljs 80 km/h för sträcka A bort. Det kan dock vara relevant att fördjupa arbetet kring målstandard 80 km/h för sträcka A om det av någon anledning bedöms ej vara möjligt att uppnå 100 km/h.

#### 4.1.2. C Cpl Baggården-Cpl väg 2651 80 km/h

Åtgärden innebär att sträcka C (5,9 km) ses över och anpassas till 80 km/h. I åtgärden ingår

- Mitträffling av sträckan
- Förbättring av sidoområden där både rensning av oeftergivliga objekt och uppsättande av sidoräcke ingår.
- Korsning med väg 2562 (Lilla Bergsvägen) byggs om till C-korsning (vänstersvängskörfält).
- Korsning med väg 2559 (vid rastplats Viggen) byggs om till C-korsning (vänstersvängskörfält).
- Tre enskilda anslutningar stängs med räcke och ansluts till nya parallellvägar.
- Parallellvägar anläggs för att möjliggöra minskat antal anslutningar mot väg 44.
- Nödvändiga åtgärder inom miljö, hälsa, natur och kultur.

Kostnad för åtgärden uppskattas till 10–25 Mkr.

Sträcka C har lägre potential än A för målstandard 100 km/h men har tidigare i rapporten föreslagits att hanteras ihop med A och B. En motiverande faktor är då att väg 47 kommer få en ny sträckning som genererar mer trafik på sträcka C. Genomförd samlad effektbedömning på paket bestående av sträcka ABC visar på god lönsamhet. Därav är väljs 80 km/h för sträcka C bort. Det kan dock vara

relevant att fördjupa arbetet kring målstandard 80 km/h för sträcka C om det av någon anledning bedöms ej vara möjligt att uppnå 100 km/h.

#### 4.1.3. D Cpl väg 2651-St Boberg 100 km/h

Åtgärden innebär att sträcka D (4,4 km) får standard 100 km/h. I åtgärden ingår

- Mötesseparerad 2+1-väg med 100 km/h
- En cirkulationsplats med väg 2685 (Håle). Denna lösning bedöms fungera då trafikmängden är låg längs väg 44 längs sträckan.
- Parallellvägnät på båda sidor om väg 44 som ansluter till cirkulationsplatser med väg 2651 och 2685.
- Hållplats Brättefors avvecklas. Hållplats Särestad anpassas till den nya standarden vilket inkluderar 2 fickhållplatser med plattform, anslutningar och passage i plan för gång och cykel samt accelerationskörväg för buss.
- Viltstängsel
- En faunapassage
- Nödvändiga åtgärder inom miljö, hälsa, natur och kultur förutsätts att ingå.

Kostnad för åtgärden uppskattas till 200–400 Mkr.

Sträcka D bedöms ha omfattande brister samtidigt som den har lägst potential för målstandard 100 km/h. Sträckan är en del av utredningssträckan som har lägst trafikflöde. Att öka standarden till 100 km/h bedöms ge positiva effekter men i förhållande till kostnad och att åtgärden är kostnadseffektivare längs andra sträckor gör att målstandard 100 km/h på sträcka D väljs bort.

#### 4.1.4. FGH Nyhem-Mellby väster 100 km/h

Åtgärden innebär att sträcka F (3,0 km), sträcka G (1,7 km) och sträcka H (0,9 km) får standard 100 km/h. I åtgärden ingår

- Mötesseparerad 2+2-väg med 100 km/h. Denna vägbredd krävs avseende Försvarmaktens intressen.
- Två planskilda korsningar (typ F)
- Hållplatser på sträckan tas bort och flyttas till sidan om. I detta ingår även att hantera behovet av pendelparkeringsbehovet vid hållplats Gillstad väg 44.
- Parallellvägnät på båda sidor av väg 44 som ansluter till planskilda korsningar.
- Viltstängsel.
- 3 faunapassager

Kostnad för åtgärden uppskattas till 400–750 Mkr.

Sträcka FGH har omfattande brister men samtidigt låg potential för målstandard 100 km/h med 2+1-väg och 13 m. Sträckorna är en del av utredningssträckan som har lägst trafikflöde. På grund av Försvarmaktens intressen har 2+2-väg bedömts vara nödvändigt vilket är en åtgärd som har ännu lägre potential avseende de parametrar som bedöms. Att öka FGH till en sådan standard bedöms ge positiva effekter men i förhållande till kostnad och att 100 km/h är kostnadseffektivare längs andra sträckor gör att målstandard 100 km/h på sträcka FGH väljs bort.



#### 4.1.5. M Ljunghedsrondellen-Skararondellen 80 km/h (2-fältsväg)

Åtgärden innebär att sträcka M (2,5 km) anpassas till god 80-standard. Denna åtgärd har inte utretts avseende detaljlösningar och kostnader. Anledningen är att den hanteras både med genomfart (där den fortsatt har 80 km/h men blir mötesseparerad och förbifart. Något behov av att hantera den utanför dessa paket som till exempel på kort sikt har inte konstaterats. Ett antal problem har dock hanterats kopplat till korsningar längs sträckan. Eventuellt kan dessa utredas på kortare sikt. På längre sikt hanteras inom de aktuella åtgärdsprogrammen.

#### 4.1.6. Övriga bortvalda åtgärder

Nedan redovisas övriga åtgärdsförslag som inte har drivits vidare inom ramen för studien. De kan indelas i följande kategorier

- Åtgärdsförslag som inte bedömts vara relevanta att utreda vidare.
- Åtgärdsförslag vars problembild som de relaterar hanteras inom andra åtgärdsförslag som föreslås.
- Åtgärdsförslag som hanteras eller bör göras hanteras inom andra processer.

#### **Hållplatser på sträckor med målstandard 100 km/h**

Egentligen väljs ingen hållplats bort men det är viktigt att notera att hållplatser på sträckor som har målstandard 100 km/h så flyttas alla hållplatser (som ska vara kvar) till korsningspunkter.

#### **Alternativa lösningar i Ågårds- och Ljunghedsrondellen**

I cirkulationsplatserna har alternativ som trafiksignal och planskild korsning översiktligt utretts. Ingen av lösningarna har bedömts vara realistiska utifrån vilken trafikbelastning som fås eller utifrån byggbarhet och kostnad.

#### **Viltåtgärder**

Åtgärder för vilt ingår på sträckor med målstandard 100 km/h men hanteras inte inom för övriga sträckor då sträckan inte har prioriterats i annan utredning<sup>10</sup>.

#### **Ändra väg 44 från regional till nationell väg**

Motivet är att väg 44 dels har försvarsintressen dels att vägen utgör en sammanbindande länk mellan E20, E45 och E6 vilket skulle kunna motivera väg 44 får nationell status. Inom åtgärdsvalsstudien är bedömningen att frågeställningen är relevant och bör utredas. Frågan är dock svårhanterlig att driva inom ramen för åtgärdsvalsstudien och bedöms lämpligen hanteras på nationell nivå. Detta kräver dock att Trafikverket tilldelas ett uppdrag för detta.

#### **Mötesseparera väg 47 mellan E20 och väg 44**

Åtgärden föreslår en standardhöjning av väg 47 mellan E20 och väg 44. Detta kan potentiellt attrahera trafik från väg 44. Väg 47 ansluter E20 strax nordöst om Vara och E20 är mötesfri fram till Vara sett österifrån. Åtgärden skulle kunna ge att fler väljer en säkrare förbindelse mellan Grästorp-Götene. Denna åtgärd noteras men kan inte drivas vidare inom åtgärdsvalsstudien.

#### **Vägvisa långväga trafik via E20 och väg 47 mot Trollhättan/Mariestad**

Åtgärden innebär att trafik informeras om annat vägval än väg 44 förbi Lidköping och vidare. Detta kan leda till minskad trafikbelastning genom Lidköping. Inom åtgärdsvalsstudien är bedömningen att frågeställningen är relevant och bör utredas. Frågan är dock svårhanterlig att driva inom ramen för

<sup>10</sup> Åtgärdsvalsstudie Fauna – barriäreffekter och viltolyckor, Trafikverket, 2018.

åtgärdsvalsstudien och bedöms lämpligen hanteras på nationell nivå. Detta kräver dock att Trafikverket tilldelas ett uppdrag för detta.

### **Förbättrad vinterväghållning**

Hur vinterväghållning utförs regleras enligt en vägsträckas vinterväghållningsklass. Vinterväghållningsklass styrs utifrån nationellt fastställda kriterier baserat på en vägsträckas trafikflöde (ÅDT). Därmed är detta en fråga som drivs på nationell nivå inom Trafikverket.

### **Genomför brounderhåll**

Trafikverket bedriver systematiskt underhåll av broar inom sin ordinarie verksamhet. Därav rekommenderar inte åtgärdsvalsstudien rena underhållsåtgärder. Broars standard gällande bredd och bärighet kan dock påverkas via andra åtgärdsförslag där vägstandard förändras. I dessa fall löses även underhållsfrågor via om- eller nybyggnad.

### **Anlägg omledningsvägar vid tillfälliga avstängningar**

Idag finns accepterade alternativ för detta som används men inte heltäckande sådana. Denna fråga bör drivas i annan planeringsprocess och åtgärdsvalsstudien hanterar inte förslaget vidare.

### **Anlägg 2+2-väg avseende långsamma fordon**

Att förbättra vägstandarden längs väg 44 är en relevant åtgärd men att specifikt hantera situationen med långsamtgående fordon genom att bygga om till 2+2-väg (fyra körfält) bedöms inte realistiskt.

### **Utöka antalet parkeringsfickor som kan nyttjas av långsamtgående fordon**

Det har bedömts att problembilden inte motiverar detta som enskild åtgärd och hantering av långsamma fordon ingår delvis i andra åtgärder.

### **Säkerställ att lokalvägar och vägren finns avseende långsamma fordon**

Det har bedömts att problembilden inte motiverar detta som enskild åtgärd. Lokalvägar och förändring av vägens sektion ingår i andra åtgärdsförslag.

### **Gör väg 2559 mindre attraktiv som "smitväg"**

Åtgärdsvalsstudien utreder inte sådan åtgärd. Korsningspunkt mellan väg 44 och 2559 ingår dock i större åtgärds paket kopplat till aktuell delsträcka.

### **Se över turtätheten för kollektivtrafiken**

Åtgärdsförslaget har god påverkan kopplat till åtgärdsvalsstudien syfte och mål men hanteras redan av Västtrafik inom ramen för den årliga trafikplaneprocessen.

### **Anpassa tidtabellen**

Det ursprungliga åtgärdsförslaget har utgångspunkt i problemet med Kinnekullebanans korsande av väg 44. Syftet är att avgångstider ska anpassas så att påverkan på väg 44 minimeras. Trafikeringen längs Kinnekullebanan hanteras kontinuerligt av Västtrafik inom ramen för den årliga trafikplaneprocessen och Målbild Tåg 2028 gäller. Det är viktigt att tåg kör under rusningstimmar och att bussars trafikering anpassas efter tågtidtabellen.

### **Prioritera resande med Kinnekullebanan**

Ytterligare en kollektivtrafikåtgärd som går i linje med åtgärdsvalsstudien syfte och mål men hanteras redan av Västtrafik inom ramen för den årliga trafikplaneprocessen och Målbild Tåg 2028 gäller.

**Behov av en kollektivtrafikkoppling mellan Trollhättan – Grästorp – Såtenäs**

Behov av linje mellan Trollhättan-Grästorp-Såtenäs har lyfts inom åtgärdsvalsstudieprocessen. Västtrafik ser över behov av nya kopplingar inom ramen för sin årliga trafikplaneprocess i dialog med kommunerna. Om Västtrafik bedömer att tillräckligt resandeunderlag inte finns kan andra aktörer eventuellt administrera kollektiva transporter i egen regi eller göra tillköp av trafik via Västtrafik.

**Utöka pendel och samåkningsparkeringen vid Mellby**

Det finns en pendel- och samåkningsparkering strax norr om väg 44 och i anslutning till hållplats som prioriteras. Mätningar som genomförts under 2022 visar dock att beläggningen är endast runt cirka 20 %. Utifrån det underlaget bedöms en utökning av kapaciteten inte vara motiverad i nuläget men det utvecklingen bör bevakas.

## 5 Förslag till inriktning och rekommenderade åtgärder

Detta kapitel beskriver och rekommenderar hur arbetet kan drivas vidare. I kapitel 3 redovisas åtgärdsförslag som enligt arbetsgruppens slutsats bedömts påverka åtgärdsvalsstudien identifierade problembild och som bör hanteras vidare i nästa planeringsprocess. I kapitel 7 framgår åtgärdena uppdelat i åtgärder och åtgärdspaket efter genomförd remiss som då blir förslag på fortsatt hantering av åtgärdena.

Trafikverket har tillsammans med arbetsgruppen, se kapitel 1.6.1, genomfört en åtgärdsvalsstudie för väg 44, förbifart Lidköping och Grästorps-Lidköping. Denna åtgärdsvalsstudie har identifierat brister och behov längs utredningssträckan. Samarbetet mellan aktörerna i åtgärdsvalsstudien har resulterat i ett antal åtgärdsförslag. Fyrstegsprincipen har influerat framtagande av åtgärder.

De olika aktörerna har olika ansvar avseende genomförande och finansiering av rekommenderade åtgärdsförslagen. Trafikverket kan hantera flera utredningar och åtgärder inom ramen för den egna verksamheten. Mer omfattande åtgärder kan behöva hanteras ihop i planer för transportsystemet på regional nivå av VGR. Då kommer åtgärdsförslagen från åtgärdsvalsstudien att vägas mot andra åtgärder och det kommer att genomföras en prioritering inklusive när i tid åtgärder är aktuella. Kommunerna kan i de fall det är relevant planera in åtgärder i sina investeringsplaner eller löpande verksamheter. Kommunerna behöver också göra eventuella ställningstaganden när det gäller prioritering av gång- och cykelåtgärder.

Åtgärdsförslagen i sammanställs i tabeller som beskriver följande poster:

- ID och åtgärdsnamn: Identitetsbeteckning och namn för åtgärdsförslag.
- Syfte: Syfte med åtgärdsförslaget.
- Beskrivning: En sammanfattande beskrivning över vad åtgärdsförslaget innebär.
- Steg: Steg enligt fyrstegsprincipen (1–4) som åtgärden huvudsakligen kan kategoriseras under.
- Tidshorisont: Tidshorisont en åtgärd bedöms vara lämplig att genomföra inom.
  - ”kort” sikt - inom 6 år räknat från åtgärdsvalsstudien avslut.
  - ”lång” sikt - tidigast om 6 år och framåt från åtgärdsvalsstudiens avslut.
- Kostnad: Uppskattad åtgärds kostnad anges i relevanta fall.
- Finansiering och ansvar: Finansiering anger vilken organisation som finansierar en åtgärd. Ansvar anger vilken aktör, ofta samma som finans, som har huvudansvar för att genomföra en åtgärd. Exempel är utvecklingsprojekt som Trafikverket är ansvarig för eller påverkansåtgärder inom kollektivtrafik som Västtrafik är ansvarig för. Åtgärder längs de olika delsträckorna prioriteras av VGR inom Regional transportinfrastrukturplan, finansieras av regionala medel. Åtgärder inom den regionala planen kan indelas i:
  - Större namngiven vägåtgärd: åtgärdsförslag för investeringen är över 50 mnkr, beslutas av VGR men då Trafikverket som utförare.
  - Pottåtgärd: mindre åtgärder enligt plan. investeringskostnaden mindre än 50 mnkr. Indelas i:
    - Mindre vägåtgärder
    - Cykelåtgärder
    - Kollektivtrafikåtgärder

- Medskick till fortsatt planering: Information som bör beaktas i kommande arbete och som har bedömts vara väsentligt för genomförandet.

Kapitlet struktureras att under kapitel 5.1 – kapitel 5.5 redovisas

- Fördjupade utredningar
- Åtgärder av steg 1 och 2 enligt fyrstegsprincipen
- Kollektivtrafikåtgärder
- Parkering och rastplatser
- Gång- och cykelåtgärd på sträcka

I kapitel 5.6 redovisas de åtgärdspaket som rekommenderas för de utredda delsträckorna.



## 5.1. Fördjupade utredningar

Tabell 20. Åtgärder av steg 1 och 2 enligt fyrstegsprincipen.

ID	Åtgärdsnamn	Syfte	Beskrivning	Steg	Tids-horisont	Kostnad (mnkr)	Finansiering och ansvar	Medskick till fortsatt planering
1	Stöd för hastighetsefterlevnad (fördjupad utredning)	Förbättrad trafiksäkerhet	En fördjupad utredning påbörjas för att pröva alternativa metoder för säkra god hastighets- efterlevnad. Alternativa metoder kan vara utvecklade varianter av ATK eller geostaket. Behovet är störst för de sträckor där Försvarsmakten har intressen (flygrakor) som kan inbjuda till högre hastighet än 80 km/h.	1	Kort	Ej bedömd	Trafikverkets forskning och utveckling Trafikverket	I Trafikverkets inriktningsunderlag <sup>11</sup> står att ATK på sträcka (mätning av medelhastighet) har stor potential. Delsträcka längs väg 44 kan vara lämplig som testobjekt.
2	Utred alternativa vägmarkeringsåtgärder för ökad trafiksäkerhet längs vägar med hastighetsgräns 80 km/h (fördjupad utredning)	Förbättrad trafiksäkerhet	En fördjupad utredning påbörjas för att pröva alternativa metoder för säkra en god hastighets- efterlevnad. Behovet är som störst för de sträckor vid "flygrakor" och som kan inbjuda till högre hastigheter än 80 km/h.	2	Kort	Ej bedömd	Trafikverkets forskning och utveckling Trafikverket	Delsträcka längs väg 44 kan vara lämplig som testobjekt. Införande av åtgärd bör samordnas med kommande beläggningsarbeten.
3	Se över reglering och övervakning för olovlig angöring och parkering	Förbättrad trafiksäkerhet	Att utreda om uppställda fordon längs vägen kan bötfällas är angeläget.	1	Kort	Ej bedömd	Trafikverket	Det rekommenderas att en process i samarbete med Polis- myndigheten startas upp för att se vilka förutsättningar som finns för att hantera problemet med uppställda fordon längs väg 44.

<sup>11</sup> <https://trafikverket.diva-portal.org/smash/get/diva2:1827847/FULLTEXT01.pdf>

## 5.2. Åtgärder av steg 1 och 2 enligt fyrstegsprincipen

Tabell 21. Åtgärder av steg 1 och 2 enligt fyrstegsprincipen.

ID	Åtgärdsnamn	Syfte	Beskrivning	Steg	Tids-horisont	Kostnad (mnkr)	Finansiering och ansvar	Medskick till fortsatt planering
4	Åtgärder av steg 1 och 2 enligt fyrstegsprincipen	Ökat hållbart resande	Inom ramen för detta finns olika typer av metoder som ekonomiska styrmedel, planering av markanvändning, påverkansåtgärder, reglering och samordning.	1–2	Kort	Ej bedömd	Olika finansierings-möjligheter Trafikverket Skaraborgs Kommunal-förbund Fyrbodals Kommunal-förbund Västrafik Lidköpings, Grästorps och Trollhättans kommun	Det rekommenderas att i närtid genomföra åtgärder enligt tidiga steg i fyrstegsprincipen. Exempel på sådana beskrivs i 3.4.1 men det kan finnas fler lösningar. Den typen av åtgärder i fyrstegsprincipen är en fråga som alla aktörer bör arbeta med kontinuerligt. Om antalet bilresor, när i tid dessa utförs samt om byte till andra färdmedel kan göras kan en positiv påverkan ges på trafiksituationen speciellt i Lidköping.

### 5.3. Kollektivtrafikåtgärder

Tabell 22. Kollektivtrafikåtgärder

ID	Åtgärdsnamn	Syfte	Beskrivning	Steg	Tids-horisont	Kostnad (mnkr)	Finansiering och ansvar	Medskick till fortsatt planering
5	Informationskampanj för att öka kollektivtrafikresandet	Ökat resande med kollektivtrafik	Att öka kollektivtrafikandelen längs väg 44 bör eftersträvas.	1	Kort	Ej bedömd	Västtrafik	Det rekommenderas att arbete med att göra åtgärder som dels behåller befintliga och dels attraherar nya kollektivtrafikresenärer genomförs. Ökat kollektivtrafikresande påverkar situationen längs hela utredningssträckan positivt
6	Hållplatsåtgärder	Ökat resande med kollektivtrafik	Hållplatser hanteras enligt den prioritering som redovisas i avsnitt 3.3.3.	3	Kort	Se åtgärder på delsträckor	Kollektivtrafikåtgärder Västtrafik Trafikverket	Det rekommenderas att hållplatser åtgärdas enligt tidigare redovisad prioritering i 3.4.2. Detta kan dock genomföras på flera sätt. Hållplatser kan åtgärdas enskilt eller hanteras inom ramen för ett större åtgärds paket för en delsträcka. Det är väsentligt att åtgärder kopplat till hållplatser går i linje med övrig åtgärdshandling. Det är inte önskvärt att hållplatsåtgärder försvårar eller inte anpassas efter övriga planerade framtida åtgärder som längs en sträcka.

## 5.4. Parkering och rastplatser

Tabell 23. Parkering och rastplatser.

ID	Åtgärdsnamn	Syfte	Beskrivning	Steg	Tids-horisont	Kostnad (mnkr)	Finansiering och ansvar	Medskick till fortsatt planering
7	Parkeringsfickor som kan användas av polis (fördjupad utredning)	Förbättrad trafiksäkerhet	En fördjupad utredning rekommenderas där potentiella platser som medger att polisen kan bedriva sin kontrollverksamhet.	2	Kort	Ej bedömd	Trafikverket	En fördjupad utredning om behov och lösningar kan påbörjas i närtid. Det rekommenderas att samarbete inleds med Polismyndigheten om att kartlägga potentiella platser.
8	Pendelparkering vid hållplats Norra Björke	Ökat resande med kollektivtrafik	Innebär en pendelparkering vid hållplats Norra Björke.	3	Kort	Ingår i sträcka ABC.	Större namngiven vägåtgärd (som delåtgärd i paket längs sträcka ABC) VGR	Åtgärdsvalsstudiens inriktning är att åtgärden ingår i paket för sträcka ABC. Det är fullt möjligt att genomföra åtgärd på kortare sikt som en enskild åtgärd eller i kombination med andra åtgärder. Om den utförs som enskild åtgärd bedöms kostnaden till 2–4 miljoner kronor.
9	Pendelparkering vid Rasta Grästorps (fördjupad utredning)	Ökat resande med kollektivtrafik	En fördjupad utredning rekommenderas om potential, effekter, utförande och kostnad.	3	Kort	Ej bedömd	Grästorps kommun	En fördjupad utredning om behov och lösningar kan påbörjas i närtid. Trafikverket, Västtrafik och Grästorps kommun bör medverka.
10	Pendelparkering vid Vigen (fördjupad utredning)	Ökat resande med kollektivtrafik	En fördjupad utredning rekommenderas om potential, effekter, utförande och kostnad.	3	Kort	Ej bedömd	Grästorps kommun	En fördjupad utredning om behov och lösningar kan påbörjas i närtid. Trafikverket, Västtrafik och Grästorps kommun bör medverka.

11	Pendelparkering vid Gillstad	Ökat resande med kollektivtrafik	Innebär en pendelparkering vid hållplats Gillstad väg 44.	3	Kort	Ingår i sträcka GH.	Trafikverket Västtrafik	Åtgärdsvalsstudien inriktning är att åtgärden ingår i paket för sträcka GH. Det är fullt möjligt att genomföra åtgärd på kortare sikt som en enskild åtgärd eller i kombination med andra åtgärder.  Om den utförs som enskild åtgärd bedöms kostnaden till 2–3 miljoner kronor.
12	Pendelparkeringar vid Lidköping (fördjupad utredning)	Ökat resande med kollektivtrafik	En fördjupad utredning rekommenderas om potential, effekter, utförande och kostnad.	3	Kort	Ej bedömd	Trafikverket Västtrafik Lidköpings kommun	Ett antal platser har pekats ut vid omkring genomfarten av väg 44 i Lidköping. Åtgärdsvalsstudien rekommenderar att behoven synkroniseras med den övriga hanteringen av den långsiktiga inriktningen för väg 44 vid Lidköping.



## 5.5. Gång- och cykelåtgärder på sträcka

Tabell 24. Gång- och cykelåtgärd på sträcka.

ID	Åtgärds-Namn	Syfte	Beskrivning	Steg	Tids-horisont	Kostnad (mnkr)	Finansiering och ansvar	Medskick till fortsatt planering
13	Gång och cykelvägar <ul style="list-style-type: none"> <li>• Håsten och väg 47</li> <li>• Gillstad och Mellby</li> <li>• Mellby och Lidköping</li> </ul>	Ökat resande med cykel	Inom åtgärdsvalsstudien har ett antal stråk pekats ut där det bedömts önskvärt att anlägga separerade gång- och cykelvägar. Om kommuner ser behov av dessa får de prioriteras och spelas in i den regionala planeringsprocessen.	3	Kort	Ej bedömd	Trollhättan Grästorps Lidköping	Att anlägga separata gång- och cykelvägar längs väg 44 går i linje med åtgärdsvalsstudiens syfte och mål. Inga konkreta lösningar rekommenderas dock i detta skede utan åtgärder för gång- och cykel längs sträcka får prioriteras av de kommunerna i planeringsprocessen senare. Då behoven kan tillgodoses via andra åtgärds paket är det viktigt att bevaka denna fråga.

## 5.6. Delsträckor A-J

Utredningssträckans delar har utretts enligt en definierad indelning och struktur samt utifrån från två målstandarder, 100 och 80 km/h. För respektive standard finns ett antal typiska åtgärder och i vissa fall har även lokala specifika behov beaktas i åtgärdsval. De åtgärdspaket som redovisas för en eller flera sammanslagna delsträckor är förslag som legat till grund för uppskattning av kostnader och måluppfyllelse. Det är fullt möjligt att realisera åtgärder på sträckan i annan ordning. Exempel kan vara att sidoområdesåtgärder utförs fristående (längs valfri geografisk utbredning). De har egentligen inget nödvändigt samband med att en korsning byggs om eller att hållplats förbättras. Det finns dock ett antal beroenden och faktorer som bör beaktas i effektuerande av åtgärder.

- I utförande av åtgärder finns det fördelar att åtgärdspaketerna utförs sammanhållet då synergieffekter kan uppstå mellan flera åtgärder i ett paket. I många fall är det dock ingen absolut nödvändighet medan det i andra fall kan det bli rentav olämpligt att utföra vissa åtgärder isolerat och inte beakta andra åtgärder.
- Avseende delsträckor som idag har 70 km/h och som nu föreslås få 80 km/h ges en reservation att det kan finnas behov av ytterligare utredning innan detta kan genomföras. Det är viktigt att denna fråga utreds innan förändringen genomförs.
- När det gäller målstandard 80 km/h är stängning av anslutningar ett frekvent förekommande åtgärdsförslag. I utredningsunderlaget till åtgärdspaketerna specificeras vilka anslutningar som ska stängas och hur anslutningsbehovet löses på alternativt sätt. I flera fall innebär detta att nya parallellvägar anläggs. Därav kan inte dessa två åtgärdsstyper alltid hanteras oberoende av varandra.
- Sträva efter att genomförda åtgärder inte ska hindra eller påverka utförandet av framtida åtgärder. Målet och konceptet med standard 100 km/h innebär flera åtgärder. Det är viktigt att säkerställa att kortfristiga åtgärder inte påverkar den långsiktiga planen negativt eller gör framtida åtgärder överflödiga. Till exempel så bör omfattande åtgärder vid hållplatser övervägas noggrant, särskilt om hållplatserna kan komma att flyttas i framtiden. Ett annat exempel är situationen vid sträckan L, som inkluderar Ågårds- och Ljunghedsrondellen samt Ågårdsbron. Det krävs en strategi som tar hänsyn till långsiktiga mål för att vägleda de kortfristiga åtgärderna avseende kapacitet och BK4.

Nedan redovisas en sammanställning av föreslagna åtgärdspaket på sträcka. Dessa åtgärdspaket beskrivs i kapitel 3.4.3 och 3.4.4.

Uppdelningen av åtgärdspaketerna görs enligt

- Delsträckor A-J
- Delsträcka K utan genomfart eller förbifart
- Delsträcka L på kort sikt
- Delsträcka KLMN med genomfart
- Delsträcka KLMN med förbifart

## 5.6.1. Delsträcka A-J Håsten-Ågården

Tabell 25. Sammanställning för delsträckor A-J.

ID	Åtgärdsnamn	Syfte	Beskrivning	Steg	Tids-horisont	Kostnad (mnkr)	Finansiering och ansvar	Medskick till fortsatt planering
14	Sträcka ABC målstandard 100 km/h	Förbättrad framkomlighet och trafiksäkerhet	Sträcka ABC anpassas till målstandard 100 km/h. Följande sträckor ingår <ul style="list-style-type: none"> <li>• A Håsten-Cpl Smärgels kurva</li> <li>• B Cpl Smärgels kurva-Cpl Baggården (2,0 km)</li> <li>• C Cpl Baggården-Cpl väg 2561</li> </ul>	4	Lång	760 – 1 000	Större namngiven vägåtgärd VGR	Åtgärds paketet ger god måluppfyllelse. Resultat av SEB visar på lönsamhet. Åtgärds paketet kan dock vid behov delas upp på andra sätt. Viktig att eventuella åtgärder harmonierar med åtgärder på lång sikt.
15	Sträcka D målstandard 80 km/h	Förbättrad framkomlighet och trafiksäkerhet	Sträcka D Cpl väg 2561-St Boberg anpassas till målstandard 80 km/h.	4	Lång	20–30	Mindre vägåtgärd Trafikverket	Gemensamt för D-J är målstandard 80 km/h. Åtgärder på sträckorna kan vid behov kombineras olika sätt.
16	Sträcka E målstandard 80 km/h	Förbättrad framkomlighet och trafiksäkerhet	Sträcka E St Boberg-Nyhem anpassas till målstandard 80 km/h	4	Lång	20–40	Mindre vägåtgärd Trafikverket	Det finns dock vissa beroenden mellan vissa åtgärder och att stora samordningsvinster kan uppstå vid gemensamt utförande. Detta gäller specifikt sträckorna GH (Gillstad). Alternativa åtgärder enligt fördjupade utredningar främst för sträckorna E och I ska samordnas med åtgärds paketet när det är aktuellt.
17	Sträcka F målstandard 80 km/h	Förbättrad framkomlighet och trafiksäkerhet	Sträcka F Nyhem-Gillstad anpassas till målstandard 80 km/h	4	Lång	10–30	Mindre vägåtgärd Trafikverket	

18	Sträcka GH målstandard 80 km/h	Förbättrad framkomlighet och trafiksäkerhet	Sträcka GH anpassas till målstandard 80 km/h. Följande sträckor ingår <ul style="list-style-type: none"> <li>• G Gillstads kyrka- Gillstad öster</li> <li>• H Gillstads öster-Mellby väster</li> </ul>	4	Lång	20 - 40	Mindre vägåtgärd Trafikverket	Gemensamt för D-J är målstandard 80 km/h. Åtgärder på sträckorna kan vid behov kombineras olika sätt. Det finns dock vissa beroenden mellan vissa åtgärder och att stora samordningsvinster kan uppstå vid gemensamt utförande. Detta gäller specifikt sträckorna GH (Gillstad). Alternativa åtgärder enligt fördjupade utredningar främst för sträckorna E och I ska samordnas med åtgärdspaketet när det är aktuellt.
19	Sträcka IJ målstandard 80 km/h	Förbättrad framkomlighet och trafiksäkerhet	Sträcka IJ anpassas till målstandard 80 km/h. Följande sträckor ingår <ul style="list-style-type: none"> <li>• I Mellby väster- Björksäter</li> <li>• J Björksäter-Ågården</li> </ul>	4	Lång	9-20	Mindre vägåtgärd Trafikverket	

## 5.7. Delsträckor KLMN Ågården-Alebäcksrondellen

Följande sträckor ingår; K Ågården-Ågårdsrondellen, L Ågårdsrondellen- Ljunghedsrondellen, M Ljunghedsrondellen-Skararondellen, N Skararondellen-Alebäcksrondellen

Tabell 26. Sammanställning för delsträcka KLMN.

ID	Åtgärdsnamn	Syfte	Beskrivning	Steg	Tids- horisont	Kostnad (tkr)	Finansiering och ansvar	Medskick till fortsatt planering
20	Sträcka K målstandard 80 km/h	Förbättrad trafiksäkerhet	Sträcka K anpassas till målstandard 80 km/h om på kort sikt där varken genomfart eller förbifart realiserats	2	Kort	100-200	Mindre vägåtgärd Trafikverket	Detta alternativ kan vara aktuellt på kort sikt eller då varken alternativ förbifart eller genomfart väljs.

ID	Åtgärdsnamn	Syfte	Beskrivning	Steg	Tids- horisont	Kostnad (tkr)	Finansiering och ansvar	Medskick till fortsatt planering
21	Trimning kort sikt delsträcka L	Förbättrad framkomlighet och trafiksäkerhet	Sträcka L förbättras för att säkerställa framkomlighet och trafiksäkerhet i väntan på mer omfattande åtgärd.	2	Kort	30 000 – 60 000	Mindre vägåtgärd Trafikverket	Åtgärds paketet har som syfte att säkerställa kapaciteten i väntan på långsiktig lösning. Åtgärden bör synkroniseras med långsiktiga åtgärder längs sträcka L.
22	Genomfart delsträcka KLMN	Förbättrad framkomlighet och trafiksäkerhet	Sträcka KLMN anpassas till utredd standard för genomfart.	4	Lång	280 000 – 520 000	Större namngiven vägåtgärd VGR	Åtgärds paketet ger god måluppfyllelse och resultat av SEB visar på lönsamhet. Åtgärds paketet kan dock vid behov delas upp på andra sätt. Sträck L är den mest kritiska genom Lidköping. Den kan utföras enskilt men hänger ihop med åtgärd på kort sikt (21) som den måste synkroniseras med. Övriga ingående sträckor är inte alls lika kritiska att hantera. För sträcka N har inga behov av åtgärder noterats.
23	Förbifart delsträcka KLMN	Förbättrad framkomlighet och trafiksäkerhet	Sträcka KLMN anpassas till utredd standard för genomfart.	4	Lång	520 000 – 970 000	Större namngiven vägåtgärd VGR	Åtgärds paketet ger god måluppfyllelse och resultat av SEB visar på lönsamhet. När den nya sträckan är genomförd lämnas LMN över till Lidköpings kommun. Oavsett hur sträcka K hanteras i övrigt måste anslutning längs sträcka som rivs få ersättningsväg. Gamla väg 44 blir troligen en förlängning av väg 187.



### 5.7.1. Sammanfattning åtgärdspaket per delsträcka

Åtgärdsvalsstudiens inriktning kring åtgärdspaketen på sträcka är:

- A-J rekommenderas att utredas vidare i enlighet med föreslagna åtgärdspaket.
  - Om föreslagen målstandard 100 km/h för ABC frångås i planeringsprocessen rekommenderas att fastställa en målstandard 80 km/h.
  - För sträcka GH bör flera åtgärder utföras samtidigt för att säkerställa god effekt och att alla behov tillgodoses tillräckligt.

För sträcka KLMN (samt förbifart) visar både genomfart och förbifart på nyttor enligt måluppfyllelseanalys och preliminära resultat av SEB (notering: fram till kapitel 4 ingick i remiss, svaren från SEB kom först efter remiss). Åtgärdsvalsstudien presenterar resultatet av de analyser som genomförts men pekar inte ut något av alternativen.

Oavsett vilket alternativ som genomförs behövs åtgärder på kortare sikt genomföras främst för sträcka L som inkluderar Ågårds- och Ljunghedsrundellen samt Ågårdsbron. Inför eller i vägplaneskede krävs fördjupade trafikanalyser för att avgöra mer utförligt vilka åtgärder som är relevanta att genomföra.

## 6 Remissammanställning och omhändertagande av synpunkter

Detta kapitel sammanfattar de synpunkter vilka inkommit till Trafikverket under åtgärdsvalsstudien remisstid, oktober-december 2023. Remissvaren och sändlista finns att läsa i sin helhet i bilaga 4. Vissa av svaren har resulterat i att rapporten har fått uppdaterats och reviderats.

Följande intressenter har inkommit med remissvar:

- Lidköpings kommun
- Trollhättans kommun
- Försvarsmakten
- Vänersborgs kommun
- Polismyndigheten
- Västtrafik AB
- Räddningstjänsten Norra Älvsborg (Norra Älvsborgs Räddningstjänstförbund)
- Lantbrukarna riksförbund (LRF), avdelning Lidköping
- Lantbrukarna riksförbund (LRF), avdelning Grästorps
- Skaraborgs kommunalförbund
- Grästorps kommun
- Fyrbodals kommunalförbund
- Länsstyrelsen Västra Götaland

I kapitlet nedan följer en sammanställning av de inkomna remissvaren och eventuell kommentar från utredningen. För att underlätta för läsaren har synpunkterna kategoriserats till olika områden.

### 6.1. Genomfart och förbifart Lidköping

#### **Sammanfattning av remissynpunkt**

Lidköpings och Grästorps kommun samt Skaraborgs kommunalförbund ställer sig bakom åtgärdsvalsstudiens analys av brister, behov och rekommenderade åtgärder till stora delar.

Lidköping framhäver att alternativet med en förbifart i Lidköping är av särskild betydelse för utvecklingen av både Lidköping och Skaraborg, och att det föredras framför förslaget om en genomfart. Skaraborgs kommunalförbund stödjer också åtgärdsförslaget om en förbifart tillsammans med sina 15 kommuner. Både Lidköpings kommun och Skaraborgs kommunalförbund anser att det är nödvändigt att noggrant överväga hur uppgraderingen av Ågårdsbron till BK4 bör hanteras och att de relaterade kostnaderna måste beaktas och vid en förbifart kommer en ny bro för BK4 över Lidan att byggas. Skaraborgs kommunalförbund understryker också att BK4 och långa fordon (HCT) pågår i andra pågående parallella projekt

#### **Bemötande från åtgärdsvalsstudien**

Åtgärdsvalsstudiens rapport verkar för att ge beslutsunderlag för kommande revidering av regional plan. Det är värt att betona att både Förbifart och Genomfart har lång genomförandetid och det kan därför vara värt att uppgradera Ågårdsbron till BK4 på relativ kort sikt.

## 6.2. Kollektivtrafik

### Sammanfattning av remissypunkt

Västtrafik bedömer att inga av åtgärdsförslagen förbättrar kollektivtrafikens konkurrenskraft gentemot bilen.

### Bemötande från åtgärdsvalsstudien

Det är viktigt att ett långsiktigt hållbart transportsystem eftersträvas och att kollektivt resande underlättas. Åtgärdsvalsstudien föreslår många uppgraderingar av hållplatser och tryggare vägar till hållplatserna tillsammans med översyn av pendelparkeringar. Därmed kan anses att vissa förbättringar ändå görs för att öka konkurrenskraften för kollektivtrafiken. Ses det enbart till restidskvoten så delar utredningen Västtrafiks bild om att inga åtgärdsförslagen förbättrar kollektivtrafikens konkurrenskraft gentemot bilen.

### Sammanfattning av remissypunkt

Västtrafik önskar förtydligande på flertal ställen i rapporten kring hur hållplatser hanteras.

### Bemötande från åtgärdsvalsstudien

Rapporten har uppdaterats och förtydligats. I många fall där hållplatser dragits in har det föreslagits ny parallell väg och att det därmed går att ta sig tryggare, men med längre sträcka, till uppgraderad hållplats.

## 6.3. Karaktären för väg 44

### Sammanfattning av remissypunkt

Skaraborgs kommunalförbund pekar på att väg 44 har karaktären av en nationell väg och att väg 44 når Lidköpings hamn som är en nod i Vänersjöfarten.

### Bemötande från åtgärdsvalsstudien

Trafikverket har idag inget uppdrag att utreda väg 44 som nationell väg men uppfattningen delas om att det är viktigt att Lidköpings hamn är tillgänglig för transporter och möjliggöra intermodala transporter.

## 6.4. Trafiksäkerhet

### Sammanfattning av remissypunkt

Skaraborgs kommunalförbund menar att väg 44 har låg trafiksäkerhet för sträckan och att det gäller hela sträckan och då även för oskyddade trafikanter och att rapporten belyser detta både genom brister och åtgärdsförslag.

### Bemötande från åtgärdsvalsstudien

Alla åtgärdspaket längs en delsträcka ger i någon utsträckning positiv påverkan på trafiksäkerheten.

## 6.5. Parkering för pendel- och samåkning

### Sammanfattning av remissypunkt

Grästorps kommun önskar en komplettering om förtydligande om fördjupad utredning gällande åtgärder för parkering- och rastplatser vid Rasta och Viggen och ansvar.

### Bemötande från åtgärdsvalsstudien

Generellt är det väghållaren som avgör frågor kopplat till pendel- och samåkningsparkeringar. I de fall Trafikverket är ansvarig för en pendelparkeringsanläggning sker finansiering via

kollektivtrafikåtgärder i regional plan. Gällande samåkningsparkering sker finansiering via mindre vägåtgärder i regional plan. Om en kommun avser att anlägga sådan parkering kan ansökan om statlig medfinansiering göras.

## 6.6. Kostnad och prioritering av åtgärder

### **Sammanfattning av remissypunkt**

Grästorps kommun menar att sträcka ABC inte bara främjar kommunen utan regionen i stort då Grästorp har en stor utpendling. Samtidigt kan det även ha negativ påverkan på landskapsbild och barriäreffekt som behöver tas hänsyn till.

Grästorps kommun kommenterar även hur åtgärder på längre sikt ges prioritetsordning. Det kommer att bli svårt att prioritera nya övriga gång- och cykelvägar då detta är beroende av hur kommande regional plan hanterar sträckan ABC, där kommunen ser behov av gång- och cykelväg på främst sträcka A och B. Gång- och cykelvägar längs dessa sträckor är också i linje med kommunens mål om ökad andel hållbara transporter samt möjligheten att nå befintliga cykelleder som Vänerleden och Västgötaleden.

### **Bemötande från åtgärdsvalsstudien**

Då detta gäller åtgärder som ska prioriteras in i kommande regional plan så kan inte åtgärdsvalsstudien svara på detta utan rapporten kan bara fungera som beslutsunderlag.

### **Sammanfattning av remissypunkt**

Trollhättans kommun ser att kostnader för delsträcka ABC och att standard för delsträckorna utvärderas noga så att inte åtgärderna blir dyrare än nödvändigt. Kommunen anser att sträcka ABC bör harmoniseras med standarden som finns västerut på befintlig 2+1 väg mot Trollhättan. Typkorsning F lyfts som kostnadsdrivande. Kommunen uttrycker sin tveksamhet till att få medel ur kommande regional plan. Fyrbodals kommunalförbund delar Trollhättan kommuns syn på sträckan i Trollhättans kommun.

### **Bemötande från åtgärdsvalsstudien**

Åtgärdsvalsstudien har valt att använda utbyggnadsstandarderna för E20 genom Skaraborg när kostnaderna och effekter ska beräknas. Gällande typkorsning F är slutsatsen i E20-projekten att en planskild lösning utan öppning i mitträcket minskar risken för olycka vid vänstersväng och korsande samt att passager för oskyddade trafikanter kan ske planskilt.

Trafikverket kommer även förse planupprättaren med kostnader för respektive delsträcka A och C men åtgärdsvalsstudien har valt att göra en samlad effektbedömning, SEB, gemensamt för sträcka ABC.

### **Sammanfattning av remissypunkt**

LRF Grästorp och LRF Lidköping menar att jordbruksnäringen är av stor vikt i området och att vägnätet fyller en viktig roll i att utföra brukningen. Man ser även att detta kommer vara fortsatt viktigt i framtiden. För framkomligheten är det viktigt att undvika låsningar som LGF-fordon ger upphov till och därmed viktigt att fortsätta samråd med LRF i kommande planeringsarbete.

LRF Grästorp trycker även på att eventuella stängda anslutningar skapar behov för att nå sin näringsverksamhet.

### **Bemötande från åtgärdsvalsstudien**

Anslutningar och parallellvägar kommer utredas vidare i en eventuell vägplan.

**Sammanfattning av remissynpunkt**

LRF Lidköping menar att dagens sträckning av väg 44 inte är ett rimligt alternativ vare sig nu eller i framtiden och förordar förbifart även om det kommer ta brukningsbar i anspråk. Trots bortfall av brukningsbar mark finns möjligheter att minska skadan genom noggranna övervägande i nästa skede bland annat genom att se över fastighetsgränser, skära så lite som möjligt i befintliga skiften och att prioritera vägsträckning med mindre produktiv mark.

**Bemötande från åtgärdsvalsstudien**

Trafikverket kommer i det fall en förbifart ska realiseras att starta en vägplan. Där kommer brukningen av marken vara en av många parametrar som en lokaliseringsstudie ska ta hänsyn till inför val av korridor.

**Sammanfattning av övriga synpunkter**

- Försvarsmakten och Vänersborgs kommun önskar om några förtydligande i rapporten vilka har genomförts.
- Räddningstjänsten och Polismyndigheten har inget att anmärka
- Länsstyrelsen i Västra Götaland understryker att de inte har en utpekad roll i arbetet med Åtgärdsvalsstudier och lämnar synpunkter bland annat utifrån sitt uppdrag att verka för få genomslag av nationella mål. Några medskick görs:
  - Vatten - sträckan berör både vattendrag och grundvattenförekomster
  - Kultur - fortsatt fördjupning krävs och att detta ska ske även i samråd med kommunerna
  - Natur - Riksintresse finns i närområdet samt även generella biotopskydd eller strandskyddsområden.
  - Försvarsintresse - Länsstyrelsen delar bedömningen om att försvaret ska ha hög prioritet

**Bemötande från åtgärdsvalsstudien**

Vid en eventuell fortsättning av respektive åtgärd kommer detta hanteras i respektive vägplan.

## 7 Förslag till fortsatt hantering för åtgärder

De rekommenderade åtgärderna i denna ÅVS motsvarar ett tydligt behov och kostnaden ska stå i proportion till nyttan. De föreslagna åtgärderna bedöms som genomförbara, men kräver fortsatt utredning och eventuellt vägplan. I vissa fall krävs en förenklad vägplan, så kallade små och okomplicerade åtgärder, SO-åtgärder.

Förslagen för väg 44 mellan Grästorps och Lidköpings kommuner kommer att prioriteras tillsammans med andra väg- och järnvägsåtgärder i regionen inom den ekonomiska ram som regeringen tilldelat Västra Götalandsregionen. Nästa revidering av den regionala planen är inför planomgång 2026–2037.

Trafikverket kommer att prioritera de nya åtgärderna för väg 44 mellan Grästorps och Lidköpings kommuner bland de redan övriga framtagna åtgärderna och objekt i regionen. Trafikverket gör detta inom ramen för de tillgängliga resurserna hos både Trafikverket och den ekonomiska ramen som den regionala planen ger.

Planen tas fram i samarbete och dialog med kommunalförbund, Västtrafik och Trafikverket. I planen beskrivs åtgärder som bekostas av regionala medel men även alternativ som kommunal eller statlig medfinansiering är möjlig i vissa fall. Denna åtgärdsvalstudie verkar som beslutsunderlag för VGR och studien har även förankrats via remiss, se kapitel 5. Skaraborgs och Fyrbodals kommunalförbund deltar och samordnar kommunernas inspel och prioriteringar.

I allmänhet prioriteras åtgärder i den regionala planen utifrån bedömda nyttor, kostnader och det ekonomiska utrymmet i planen. Åtgärder med uppskattad kostnad på minst 50 miljoner kronor namnges som ett objekt i planen och en SEB ska vara genomförd för sådana åtgärder. Förutom större namngivna objekt är även trimningsåtgärder grupperade inom kollektivtrafik, cykel och mindre vägåtgärder. Dessa åtgärder kan antingen gälla hela regionen eller för utpekade stråk.

Åtgärdsvalsstudien fokuserar till stor del på åtgärder som förbättrar trafiksäkerhet och framkomlighet för biltrafik. Framkomlighetsproblem för kollektivtrafiken finns inne i tätorterna, och i detta fall främst i Lidköpings tätort. De föreslagna åtgärderna förbättrar framkomligheten för biltrafiken.

Kollektivtrafikens restidskvoter för resor genom/förbi Lidköping försämrats i det fall en förbifart byggs. Sammanfattningsvis bedöms åtgärdsförslagen inte förbättra kollektivtrafikens konkurrenskraft gentemot bilen. Detta är en viktig slutsats då ett arbete med att ge förutsättningar för ett långsiktigt hållbart transportsystem bör eftersträvas, se de projektspecifika målen i kapitel 2.4.4.

I processen med att hantera de olika åtgärderna där inte Trafikverket har rådighet över genomförandet bör en tät dialog föras mellan aktörerna för att säkerställa ett effektivt genomförande. Samlad kommunikation mot allmänheten bör också eftersträvas.

### 7.1. Generella åtgärdsförslag för hela sträckan

Åtgärderna för ökad framkomlighet och tillgänglighet enligt kapitel 5.1 - 5.5 föreslås hanteras med flera olika ansvariga aktörer, där flera aktörer finns sker samråd i löpande årliga avstämningar med kommuner och Västtrafik. Hanteras via löpande samråd med kommuner och Västtrafik.

ID	Åtgärdsnamn	Hänvisning
1, 2, 3	Fördjupade utredningar	Se kap 5.1
4	Åtgärder av steg 1 och 2 enligt fyrstegsprincipen	Se kap 5.2
5, 6	Kollektivtrafik	Se kap 5.3
7, 8, 9, 10, 11, 12	Parkering och rastplatser	Se kap 5.4
13	Gång- och cykelåtgärder	Se kap 5.5



## 7.2. Geografiska åtgärdsförslag per delsträcka

För att underlätta det fortsatta planeringsarbetet och hanteringen av åtgärdsgrupper samt finansiering i den regionala planen redovisas åtgärdsprogrammet för delsträckor i mer detalj i tabeller. Särskilt för delsträckor med målstandard 80 km/h kan delåtgärder utföras och kombineras på olika sätt, beroende på åtgärdsgrupper, önskad effekt, kostnad och tillgänglig finansiering. Eventuella kostnader och effekter bör uppdateras om detta blir aktuellt efter åtgärdsvalsstudien. Uppdelningen i åtgärdsprogrammet underlättar valet av enskilda åtgärder eller, i vissa fall, grupper av åtgärder längs en eller flera delsträckor. I det senare fallet kan vissa typer av åtgärder genomföras samtidigt, exempelvis kollektivtrafikåtgärder.

Beslutet om att antingen bygga en genomfart genom Lidköping eller en förbifart runt staden är beroende av långsiktig planering som fastställs av Västra Götalandsregionen (VGR). Det är särskilt viktigt att besluta om en förbifart ska genomföras för att sedan kunna fatta beslut om hur väg 44 ska hanteras i Lidköping, särskilt sträcka L mellan Ågårds- och Ljunghedsrondellen, inklusive Ågårdsbron, med avseende på kapacitet och BK4. Projekt som involverar BK4 och även HCT (långa fordon) hanteras parallellt inom andra pågående processer.

Det är avgörande att alla aspekter beaktas i de kommande planeringsprocesserna för att säkerställa en kostnadseffektiv lösning. Oavsett riktning rekommenderas åtgärder för att främja hållbart resande att genomföras i ett tidigt skede för att effektivt utnyttja den befintliga infrastrukturen, där flera aktörer spelar en viktig roll (se kapitel 5.2 - 5.3).

De föreslagna åtgärdsprogrammet för ABC, genomfart Lidköping och förbifart Lidköping (delsträckor KLMN) har alla bedömts genom en samlad effektbedömning (SEB), vilket visar att samtliga tre åtgärdsprogram är ekonomiskt lönsamma. Inför framtida planrevideringar kan dessa paket behöva uppdateras. SEB för respektive sträcka finns tillgängligt på Trafikverkets hemsida, trafikverket.se under sökordet 'samhällsekonomiskt beslutsunderlag'. Kortversioner finns även som bilaga 5, version mars 2024.

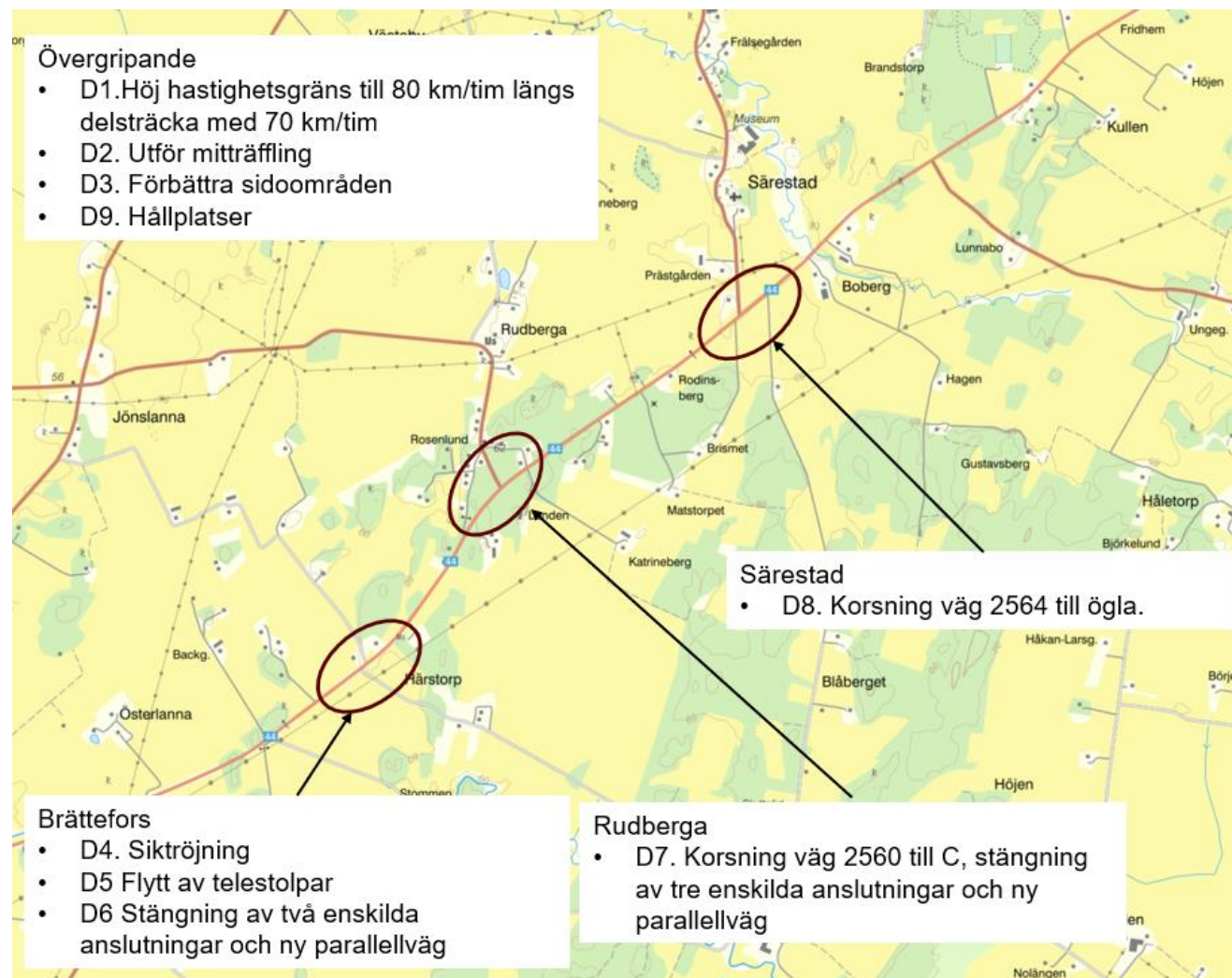
Det har utarbetats beskrivningar för hur alternativen med genomfart eller förbifart kan implementeras stegvis beroende på långsiktig inriktning. Dessutom beskrivs åtgärder för att hantera sträcka L på kort sikt för att optimera systemet och förbättra framkomligheten.

Tabellerna nedan följer samma struktur som de i kapitel 4, och för varje delsträcka finns kalkylförutsättningar tillgängliga som arbetsmaterial.

## 7.2.1. Sträcka ABC

ID	Åtgärds-namn	Syfte	Beskrivning	Steg	Tids-horisont	Kostnad (tkr)	Finansiering och ansvar	Medskick till fortsatt planering
A	Målstandard 100 km/h	Förbättrad framkomlighet och trafiksäkerhet	Sträcka A förbättras för att säkerställa framkomlighet och trafiksäkerhet utifrån dagens och framtidens behov.	4	Lång	280 000 - 510 000	Större namngiven vägåtgärd VGR	Åtgärdsvalsstudien har utrett ett paket med målstandard 100 km/h för ABC. SEB för ABC visar på lönsamhet. I det fortsatta arbetet kan ställning tas om sträckorna bör hanteras på annat sätt. Hållplatsen Norra Björke vägskäl ingår att hantera.
B	Målstandard 100 km/h	Förbättrad framkomlighet och trafiksäkerhet	Sträcka B förbättras för att säkerställa framkomlighet och trafiksäkerhet utifrån dagens och framtidens behov.	4	Lång	2700–5100	Större namngiven vägåtgärd alternativt mindre vägåtgärd. VGR	Se kommentar delsträcka A ovan. Sträcka B har redan 100 km/h och endast begränsade åtgärder föreslås. Därav finns flera olika sätt att finansiera åtgärdsförslagen. Hållplatserna Håberg och Tre Älgar ingår men har kategoriserats som att ingen åtgärd är aktuell.
C	Målstandard 100 km/h	Förbättrad framkomlighet och trafiksäkerhet	Sträcka C förbättras för att säkerställa framkomlighet och trafiksäkerhet utifrån dagens och framtidens behov.	4	Lång	330 000 – 610 000	Större namngiven vägåtgärd. VGR	Se kommentarer delsträcka A ovan.

## 7.2.2. Sträcka D

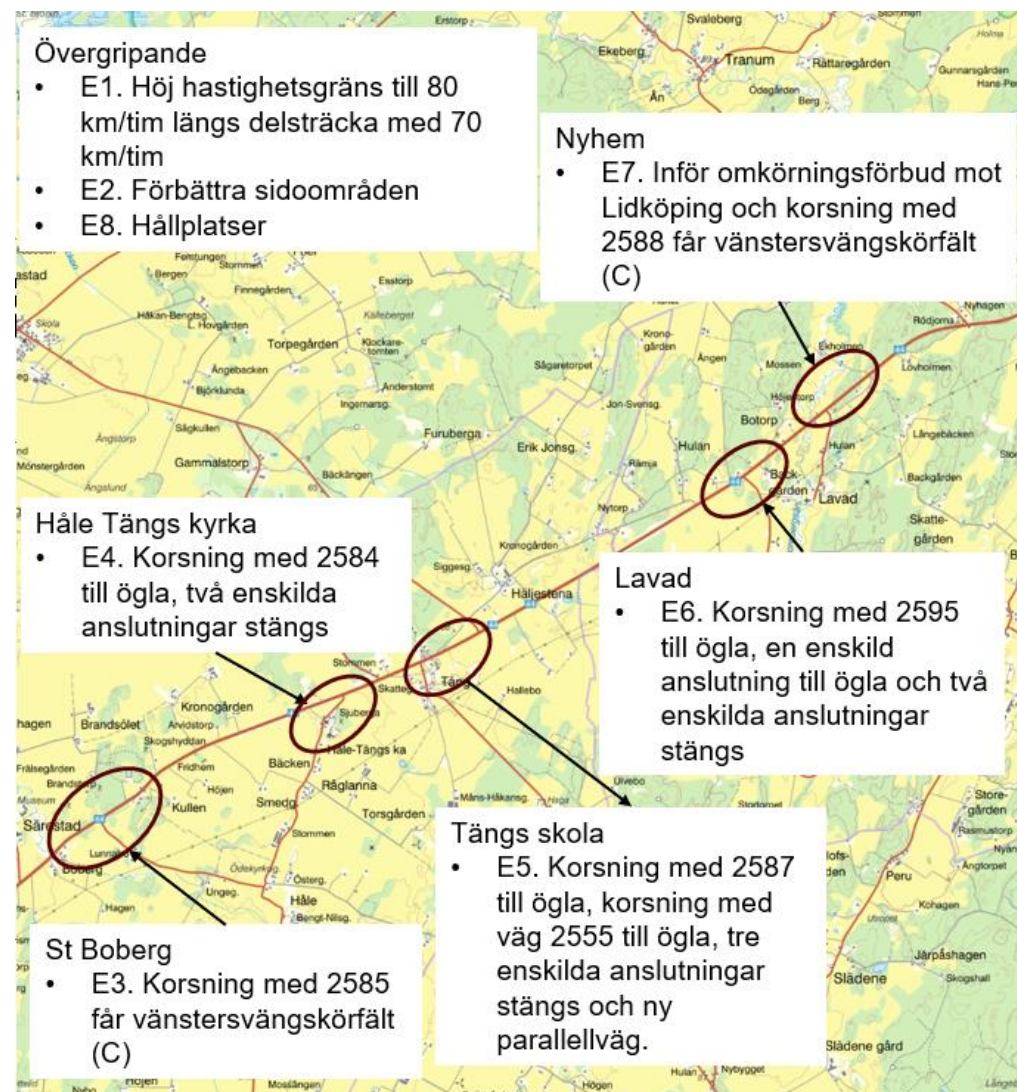


Figur 43. Översikt av åtgärdsförslag längs sträcka D.

ID	Åtgärdsnamn	Syfte	Beskrivning	Steg	Tids-horisont	Kostnad (tkr)	Finansiering och ansvar	Medskick till fortsatt planering
D1	Ersätt 70 km/h med 80 km/h	Förbättrad framkomlighet	När sträckan har fått en höjd målstandard föreslås att delsträckan som idag har hastighetsgräns 70 får 80 km/h	2	Kort	10–20	Mindre vägåtgärd Trafikverket	Innan hastighetsgränsen höjs till 80 km/h bör ett flertal åtgärder ha genomförts. Miniminivå bedöms vara att D2 och D3 ska ha genomförts. Innan höjning av hastighetsgräns är det dock viktigt att säkerställa att ingen ytterligare utredning eller åtgärd behövs.
D2	Mitträffling	Förbättrad trafiksäkerhet	Mitträffling längs hela delsträckan föreslås.	2	Kort	100–200	Mindre vägåtgärd Trafikverket	Åtgärden kan utföras i samband med att Trafikverket utför underhållsåtgärder.
D3	Förbättra sidoområden	Förbättrad trafiksäkerhet	Totalt har cirka 1500 m identifierats som bristfälliga.	2	Kort	2200–4200	Mindre vägåtgärd Trafikverket	Kostnaden baseras på en antagen fördelning mellan rensning av sidoområden och uppsättande av sidoräcken.
D4	Siktröjning Brättefors	Förbättrad trafiksäkerhet	Det föreslås siktröjning vid en fastighet vid Brättefors.	2	Kort	200–300	Mindre vägåtgärd Trafikverket	Det åligger fastighetsägare att röja bort vegetation som utgör en risk att försämra sikten.
D5	Flytt av telestolpar Brättefors	Förbättrad trafiksäkerhet	Ett antal telestolpar har noterats längs en delsträcka vid Brättefors.	2	Kort	900–1800	Mindre vägåtgärd Trafikverket	Denna åtgärd förbättrar sidoområden och kan eventuellt genomföras i samband med D3.
D6	Paket Brättefors	Förbättrad trafiksäkerhet	Två enskilda anslutningar stängs. Parallellväg på cirka 50 m anläggs.	2–3	Medel	400–800	Mindre vägåtgärd Trafikverket	Parallellväg förbinder den östra anslutningen som stängs med befintlig anslutning.

ID	Åtgärdsnamn	Syfte	Beskrivning	Steg	Tids- horisont	Kostnad (tkr)	Finansiering och ansvar	Medskick till fortsatt planering
D7	Paket Rudberga	Förbättrad trafiksäkerhet	Korsning med väg 2560 (Ås) får vänstersvängs- körfält (C-korsning) Tre enskilda anslutningar stängs. Ny parallellväg på cirka 360 m anläggs.	2-3	Medel	7100-13000	Mindre vägåtgärd Trafikverket	Parallellvägen anläggs på södra sidan av väg 44 och förbinder anslutning som stängs.
D8	Paket Särestad	Förbättrad trafiksäkerhet	Korsning med väg 2564 (Särestad) blir ögla.	3	Medel	900-1800	Mindre vägåtgärd Trafikverket	Det finns risk att hållplats påverkas men åtgärder för denna föreslås i D9. Viktigt att åtgärder synkroniseras.
D9	Hållplatsåtgär- der	Ökat resande med kollektivtrafik	<ul style="list-style-type: none"> <li>Hållplats Särestad: Pry 2.</li> </ul>	3	Kort	2400-4500	Kollektivtrafik- åtgärder Västrafik Trafikverket	<p>Hållplats Brättefors: Om denna bedöms påverka trafiksäkerheten negativt kan avveckling utredas.</p> <p>Hållplats Rudberg är i anslutning till andra åtgärdsförslag. I samband med att dessa utförs kan eventuella åtgärder för hållplatsen övervägas.</p> <p>Följande åtgärder inte:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>Hållplats Stommen</li> </ul>

## 7.2.3. Sträcka E



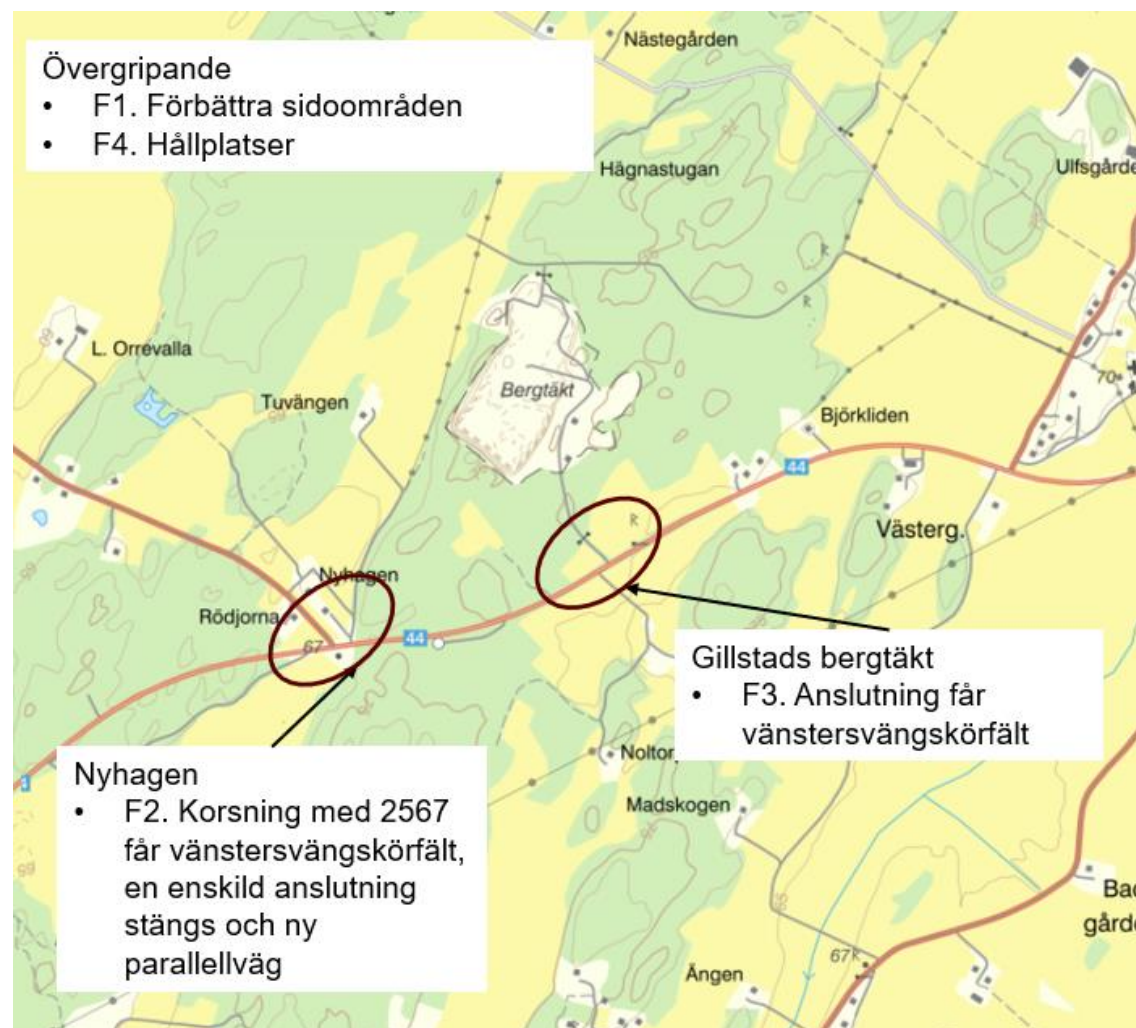
Figur 44. Översikt av åtgärdsförslag längs sträcka E.



ID	Åtgärdsnamn	Syfte	Beskrivning	Steg	Tids-horisont	Kostnad (tkr)	Finansiering och ansvar	Medskick till fortsatt planering
E1	Ersätt 70 km/h med 80 km/h	Förbättrad framkomlighet	När sträckan har fått en höjd målstandard föreslås att delsträckan som idag har hastighetsgräns 70 får 80 km/h	2	Kort	10–20	Mindre vägåtgärd Trafikverket	Innan hastighetsgränsen höjs till 80 km/h bör ett flertal åtgärder ha genomförts. Miniminivå bedöms vara att E2. Innan höjning av hastighetsgräns är det dock viktigt att säkerställa att ingen ytterligare utredning eller åtgärd behövs.
E2	Förbättra sidoområden	Förbättrad trafiksäkerhet	Totalt har cirka 1500 m identifierats som bristfälliga.	2	Kort	600–1200	Mindre vägåtgärd Trafikverket	Kostnaden baseras på uppsättande av sidoräcken för att hantera bergskärningar.
E3	Paket St Boberg	Förbättrad trafiksäkerhet	Korsning med väg 2585 (Håle) får vänstersvängskörfält (C-korsning)	3	Medel	4700–8800	Mindre vägåtgärd Trafikverket	Ögla kan vara ett alternativ.
E4	Paket Håle Tängs kyrka	Förbättrad framkomlighet	Korsning med väg 2584 (Flakeberg) blir ögla Två enskilda anslutningar stängs.	3	Medel	1000–1900	Mindre vägåtgärd Trafikverket	
E5	Paket Tängs skola	Förbättrad trafiksäkerhet	Korsning med väg 2555 (Gammelstorp) blir ögla. Korsning med väg 2587 (Gerstorp/Täng) blir ögla. Tre enskilda anslutningar stängs. Parallellväg på cirka 115 anläggs.	3	Medel	2700–5100	Mindre vägåtgärd Trafikverket	Parallellvägen förbinder anslutning som stängs på norra sidan av väg 44 med 2555.

ID	Åtgärdsnamn	Syfte	Beskrivning	Steg	Tids- horisont	Kostnad (tkr)	Finansiering och ansvar	Medskick till fortsatt planering
E6	Paket Lavad	Förbättrad trafiksäkerhet	Korsning med väg 2595 (Lavad) blir ögla. Enskild anslutning blir ögla. Två enskilda anslutningar stängs.	3	Medel	2000–3700	Mindre vägåtgärd Trafikverket	
E7	Paket Nyhem	Förbättrad trafiksäkerhet	Korsning med väg 2588 (Lavad kyrka) får vänstersvängskörfält (C-korsning). Inför omkörningsförbud även i riktning mot Lidköping längs sträcka som har det mot Trollhättan.	3	Medel	4700–8800	Mindre vägåtgärd Trafikverket	I underlag visas vilken sträcka som är aktuell avseende omkörningsförbud.
E8	Hållplatsåtgärder	Ökat resande med kollektivtrafik	Täng väg 44: Prio 2.  Lavad skola väg 44: Prio 2	3	Kort	2400–4500	Kollektivtrafik- åtgärder Västtrafik Trafikverket	Täng väg 44 får anpassas med E5. Lavad skola får anpassas med E6.  Följande åtgärdas inte: <ul style="list-style-type: none"> <li>• Kronegården</li> <li>• Broholm</li> <li>• Häljestena väg 44</li> </ul> Följande kan avvecklas: <ul style="list-style-type: none"> <li>• Lavad kyrka</li> <li>• Marieberg</li> </ul>

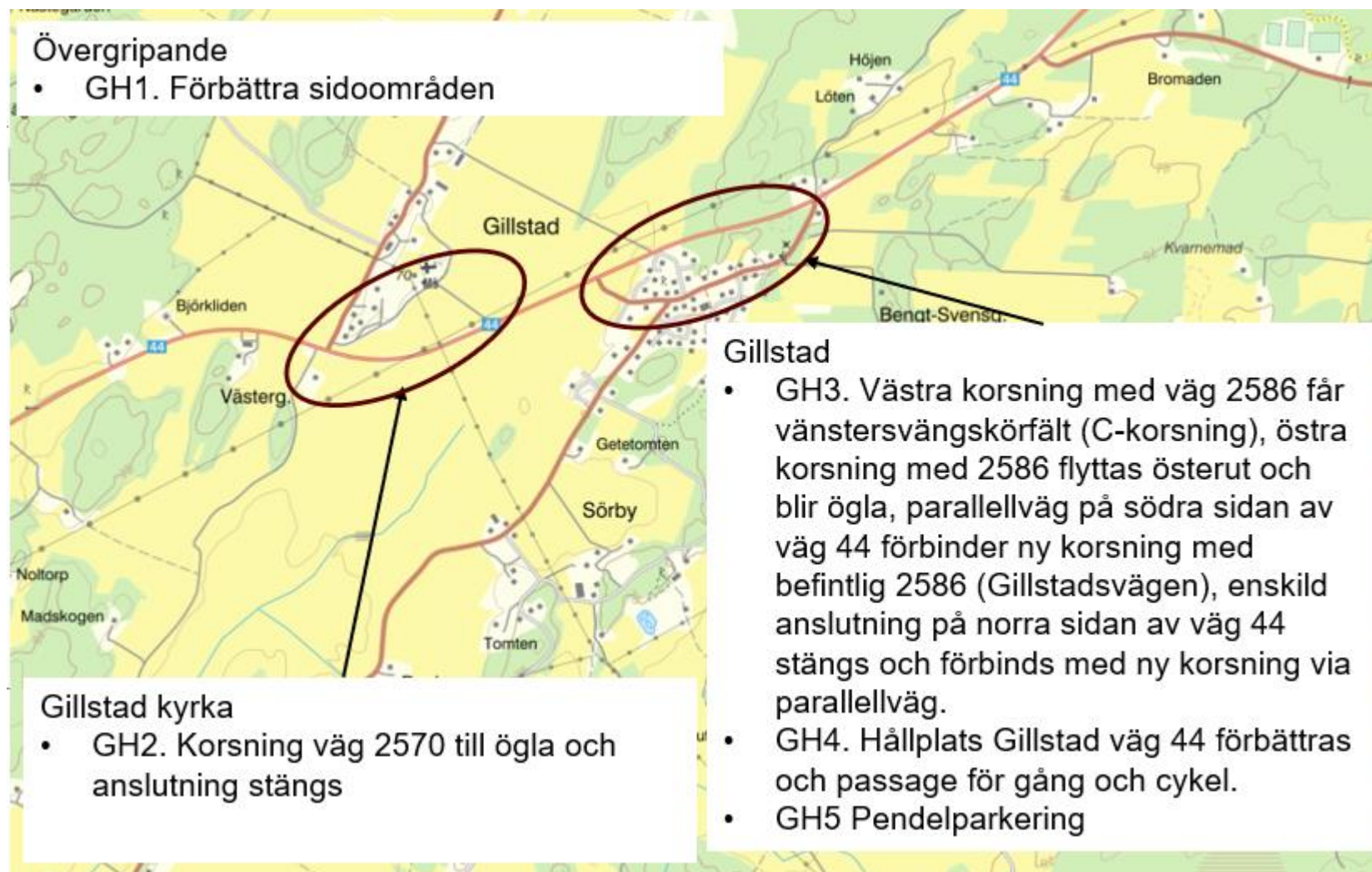
## 7.2.4. Sträcka F



Figur 45. Översikt av åtgärdsförslag längs sträcka F.

ID	Åtgärds-namn	Syfte	Beskrivning	Steg	Tids-horisont	Kostnad (tkr)	Finansiering och ansvar	Medskick till fortsatt planering
F1	Förbättra sidoområden	Förbättrad trafiksäkerhet	Totalt har cirka 600 m identifierats som bristfälliga.	2	Kort	1700–3200	Mindre vägåtgärd Trafikverket	Kostnaden baseras på en antagen fördelning mellan rensning av sidoområden och uppsättande av sidoräcken. Åtgärden gäller hela sträckan.
F2	Paket Nyhagen	Förbättrad trafiksäkerhet	Korsning med väg 2567 (Tranum) får vänstersvängskörfält (C-korsning). En enskild anslutning stängs. Parallellväg på cirka 100 m anläggs.	3	Medel	5400–10000	Mindre vägåtgärd Trafikverket	Ögla kan var ett alternativ.  Se även F4 gällande hållplats Nyhagen.
F3	Paket Gillstads bergtäkt	Förbättrad trafiksäkerhet	Anslutning till Gillstads bergtäkt får vänstersvängskörfält (C-korsning)	3	Medel	4700–8900	Mindre vägåtgärd Trafikverket	Ögla kan vara ett alternativ.
F4	Hållplats-åtgärder	Ökat resande med kollektivtrafik	Nyhagen: Ingen åtgärd	3	Medel	-	Kollektivtrafik-åtgärder Västtrafik Trafikverket	Ingen åtgärd är föreslagen är hållplats Nyhagen men eventuellt kan sådan övervägas i samband med F2.

## 7.2.5. Sträcka GH



Figur 46. Översikt av åtgärdsförslag längs sträcka GH.

ID	Åtgärdsnamn	Syfte	Beskrivning	Steg	Tidshorisont	Kostnad (tkr)	Finansiering och ansvar	Medskick till fortsatt planering
GH1	Förbättra sidoområden	Förbättrad trafiksäkerhet	Totalt har cirka 600 meter identifierats som bristfälliga.	2	Kort	1700–3200	Mindre vägåtgärd Trafikverket	Kostnaden baseras på en antagen fördelning mellan rensning av sidoområden och uppsättande av sidoräcken.
GH2	Paket Gillstad kyrka	Förbättrad trafiksäkerhet	Korsning med väg 2570 (Väla). En enskild anslutning föreslås stängas vid Gillstads kyrka.	2–3	Kort	900–1800	Mindre vägåtgärd Trafikverket	Utifrån mindre behov bedöms ögla vara tillräckligt. Försvårande är befintligt räcke.
GH3	Paket Gillstad	Förbättrad trafiksäkerhet	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Västra korsning med väg 2586 (Gillstad) får vänstersvängskörfält (C-korsning).</li> <li>• Östra korsning med 2586 (Gillstad) flyttas och blir ögla.</li> <li>• Två anslutningar stängs</li> <li>• Parallellväg på totalt cirka 220 m anläggs.</li> </ul>	3	Medel	8100–15000	Mindre vägåtgärd Trafikverket	En prioritering av korsningarna med väg 2586 vid Gillstad har gjorts utifrån flera aspekter. Nuläget och brister bedöms vara värre i den östra speciellt gällande siktförhållanden. Vidare bedöms det mer önskvärt att genomfartstrafik inklusive tung trafik som använder 2586 söder om Gillstad (från och till Järpås) använder den västra. Körsträckan genom samhället blir kortare längs 2586 om tung trafik kör via västra korsningen. Det kan dock finnas andra sätt att lösa behoven vid Gillstad och ett annat alternativ kan vara att endast ha en korsning längs väg 44. Denna fråga bör utredas djupare innan åtgärd beslutas.
GH4	Hållplatsåtgärder	Ökat resande med kollektivtrafik	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Hållplats Gillstad väg 44: Prio 1</li> </ul>	3	Medel	5200–9700	Kollektivtrafik-åtgärder	Gillstad väg 44 föreslås att förbättras genom hållplatslägen förskjuts så att gående till och från hållplatser passerar



ID	Åtgärds-namn	Syfte	Beskrivning	Steg	Tids-horisont	Kostnad (tkr)	Finansiering och ansvar	Medskick till fortsatt planering
							Västtrafik Trafikverket	bakom bussar. Vidare ingår en passage för gång och cykel över väg 44.  Följande åtgärder inte: <ul style="list-style-type: none"> <li>• Västergården</li> <li>• Gillstad östra</li> </ul>
GH5	Pendel-parkering	Ökat resande med kollektivtrafik	Pendelparkering vid hållplats Gillstad väg 44. I åtgärden ingår även anslutningsväg.	3	Medel	1600–3000	Kollektivtrafikåtgärder Västtrafik Trafikverket	Förslaget baseras på pendelparkeringen vid Mellby.

## 7.2.6. Sträcka IJ



Figur 47. Översikt av åtgärdsförslag längs sträcka GH.

ID	Åtgärdsnamn	Syfte	Beskrivning	Steg	Tids-horisont	Kostnad (tkr)	Finansiering och ansvar	Medskick till fortsatt planering
IJ1	Förbättra sidoområden	Förbättrad trafiksäkerhet	Totalt har cirka 600 m identifierats som bristfälliga.	2	Kort	1700–3200	Mindre vägåtgärd Trafikverket	Kostnaden baseras på en antagen fördelning mellan rensning av sidoområden och uppsättande av sidoräcken.
IJ2	Paket Mellby	Förbättrad trafiksäkerhet	Korsning med väg 2636 (Mellby) blir ögla. Två enskilda anslutningar stängs.	3	Medel	1000–1900	Mindre vägåtgärd Trafikverket	Väg 2636 fungerar vid behov som omledningsväg till väg 44.
IJ3	Paket Björksäter	Förbättrad trafiksäkerhet	Korsning med väg 2577 (Mellby) blir ögla. Tre enskilda anslutningar stängs. Parallellväg på cirka 150 m anläggs. Plankorsning med Kinnekullebanan ses över utmärkningsmässigt.	3	Medel	2900–5500	Mindre vägåtgärd Trafikverket	Parallellvägen förbinder de två anslutningar som stängs på norra sidan av väg 44 med väg 2577. Plankorsningen med Kinnekullebanan kan hanteras olika beroende på om inriktningen för Lidköping är genomfart eller förbifart.
IJ4	Hållplats-åtgärder	Ökat resande med kollektivtrafik	<ul style="list-style-type: none"> <li>Mellby fyrkanten: prio 1.</li> </ul>	3	Medel	4700–8900	Kollektivtrafik-åtgärder  Västtrafik Trafikverket	<p>Eventuellt kan hållplatsfickor vid Mellby fyrkanten skjutas isär mer för att säkerställa att resenärer korsar väg 44 bakom bussar.</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>Siggetorp: Ingen åtgärd.</li> <li>Björksäter: Avvecklas.</li> </ul>

## 7.2.7. Delsträcka KLMN genom eller förbi Lidköping

**Genomfart (G)**

ID	Åtgärds-namn	Syfte	Beskrivning	Steg	Tids-horisont	Kostnad (tkr)	Finansiering och ansvar	Medskick till fortsatt planering
G-K	Genomfart	Förbättrad framkomlighet och trafiksäkerhet	Sträckan förbättras för att säkerställa framkomlighet och trafiksäkerhet utifrån dagens och framtidens behov.	4	Lång	150 000 – 280 000	Större namngiven vägåtgärd VGR	Sträckan har potential för 100 km/h oavsett hur väg 44 genom Lidköping hanteras.
G-L	Genomfart	Förbättrad framkomlighet och trafiksäkerhet	Se G-K ovan	4	Lång	80 000 – 140 000	Större namngiven vägåtgärd VGR	Sträckan är den mest kritiska genom Lidköping. Den kan utföras enskilt men hänger ihop med åtgärd på kort sikt som den måste synkroniseras med.
G-M	Genomfart	Förbättrad framkomlighet och trafiksäkerhet	Se G-K ovan	4	Lång	70 000 – 120 000	Större namngiven vägåtgärd VGR	Sträckan är inte lika kritisk att åtgärda som sträcka L.
G-N	Genomfart	Förbättrad framkomlighet och trafiksäkerhet	Se G-K ovan	-	-	-	-	Inga behov utifrån paket Genomfart har noterats för sträcka N.

**Förbifart (F)**

<b>ID</b>	<b>Åtgärds-namn</b>	<b>Syfte</b>	<b>Beskrivning</b>	<b>Steg</b>	<b>Tids-horisont</b>	<b>Kostnad (tkr)</b>	<b>Finansiering och ansvar</b>	<b>Medskick till fortsatt planering</b>
F-K	Förbifart	Förbättrad framkomlighet och trafiksäkerhet	Sträcka K förbättras för att säkerställa framkomlighet och trafiksäkerhet utifrån dagens och framtidens behov.	4	Lång	2000-4000	Större namngiven vägåtgärd VGR	Åtgärden baseras hur sträcka K föreslås hanteras utan genomfart med tillägget att en anslutning längs den del av väg 44 som rivs får en ersättningsväg. Gamla väg 44 blir troligen en förlängning av väg 187.
F-LMN	Förbifart	Förbättrad framkomlighet och trafiksäkerhet	Sträcka LMN lämnas över till kommunalt väghållarskap.	4	Lång	19 000 – 35 000	Större namngiven vägåtgärd VGR	Kostnaden representerar endast att sträckan lämnas över från Trafikverket till Lidköpings kommun. Detta är aktuellt när förbifart är genomförd.
F-Ny	Förbifart	Förbättrad framkomlighet och trafiksäkerhet	Ny sträcka med förbifart för att säkerställa framkomlighet och trafiksäkerhet utifrån dagens och framtidens behov.	4	Lång	470 000 – 870 000	Större namngiven vägåtgärd VGR	När den nya sträckan är genomförd lämnas LMN över till Lidköpings kommun. Oavsett hur sträcka K hanteras i övrigt måste anslutning längs sträcka som rivs få ersättningsväg.

## 7.2.8. Sträcka K utan genomfart eller utan förbifart

ID	Åtgärds-namn	Syfte	Beskrivning	Steg	Tids-horisont	Kostnad (tkr)	Finansiering och ansvar	Medskick till fortsatt planering
K1	Förbättra sidoområden	Förbättrad trafik-säkerhet	Totalt har cirka 100 meter identifierats som bristfälliga.	2	Kort	80–160	Mindre vägåtgärd Trafikverket	Kostnaden baseras uppsättande av sidoräcken.
K2	Hållplats-åtgärder	Ökat resande med kollektivtrafik	Råda väg 44: ingen åtgärd.	-	-	-	Kollektivtrafik-åtgärder Västtrafik Trafikverket	Ingen åtgärd för hållplatser bedöms i detta alternativ utan genomfart eller förbifart.

## 7.2.9. Sträcka L kort sikt

ID	Åtgärds-namn	Syfte	Beskrivning	Steg	Tids-horisont	Kostnad (tkr)	Finansiering och ansvar	Medskick till fortsatt planering
L	Trimning kort sikt	Förbättrad framkomlighet och trafiksäkerhet	Sträcka L förbättras för att säkerställa framkomlighet och trafiksäkerhet i väntan på mer omfattande åtgärd.	2	Kort	30 000 – 60 000	Mindre vägåtgärd Trafikverket	Åtgärden ska synkroniseras med långsiktiga åtgärder längs sträcka L inklusive resultat av BK4-åtgärde för Ågårdsbron  Åtgärden kan delas in i mindre paket och utvärderas tillsammans med åtgärderna med ID 4, 5 och 6.



## 8 Möjlig stegvis utbyggnad av Genomfart eller Förbifart

### 8.1. Delsträcka KLMN vid alternativet genomfart

För genomfartsalternativet vid Lidköping har ett koncept för KLMN utarbetats och använts som grund för fortsatta analyser. Åtgärder enligt fyrstegsprincipen (steg 1 och 2) är avgörande för att minska efterfrågan på bilresor i Lidköping, särskilt vid kritiska delar av genomfarten som Ågårds- och Ljunghedsrondellen. Åtgärderna kan genomföras stegvis enligt följande principer:

1. Genomför åtgärder enligt kapitel 5.2 som påverkar resor och transportval. Förväntade effekter inkluderar minskad trafik under högt belastade perioder. Åtgärderna kan inkludera:
  - a) Optimera lokalisering av förskole- och skolplatser så att passager över Lidan minimeras.
  - b) Främjande av ökat cyklande för korta resor.
  - c) Organisering av samåkning till idrottsområde och översyn av träningsstider.
  - d) Utveckla samåkningsparkeringar på strategiska platser.
2. Utred trimningsåtgärder inom närområdet till väg 44 genom Lidköping som kan avlasta sträckan genom förändrade rörelsemönster.
  - a) Möjliggöra för nya väganslutningar till Arenaområdet vilket minskar behovet att trafikera Ågårdsrondellen där lokal och regional trafik samsas. Förslag om detta finns i gällande detaljplan för Ågårdens idrottsområde. Ett sätt att förbättra trafiksäkerheten lokalt kan vara möjlighet för genomfart både för bilar och kollektivtrafik i lågfart.
  - b) Utveckla korsningspunkten Ågårdens vårdcentral och bensin/snabbmatsutbud.
3. Trimning av sträcka L (Ågårds- och Ljunghedsrondellen inklusive Ågårdsbron,) på lång sikt. Det behöver fastställas om genomfarten av väg 44 ska vara kvar i ett längre tidsperspektiv men möjlighet finns även att avvakta och genomföra trimningsåtgärder på kort sikt.
  - a) Kort sikt - genomföras trimningar på kort sikt längs sträcka L i cirkulationsplatserna Ågårds- och Ljunghedsrondellen enligt 3.4.4. Uppskattad kostnad för detta är 30–60 mnkr.
  - b) Lång sikt - mer omfattande åtgärder längs sträcka L enligt vad som redovisas i 3.4.4. Detta innebär att långsiktiga trimningsåtgärder genomförs i Ågårds- och Ljunghedsrondellen samt att Ågårdsbron får fyra körfält och BK4. Gång- och cykelbana flyttas från Ågårdsbron till en broförbindelse över Lidan i optimerat läge. Uppskattade kostnader för dessa åtgärder är 80–140 mnkr. Det bedöms dock vara möjligt att om åtgärder på kort sikt genomförs så bör kostnaden kunna reduceras då vissa delåtgärder utförs i åtgärden på kort sikt.
4. Delsträckorna K och M har två alternativa utförande att ta ställning kring via fördjupad studie eller direkt till vägplan. Sträckorna är inte kritiska för att hantera kapacitetsproblemen i Lidköping utan syftar främst till att höjda trafiksäkerheten. Delsträcka M med högre trafikflöde bör prioriteras före delsträcka K.
  - a) Sträcka K har potential för 2+1-väg och 100 km/h. För målstandard 100 km/h är uppskattad kostnad 150–280 mnkr.
  - b) Sträcka M har potential för mötesfri 2+1-väg men att 80 km/h kvarstår. För 2+1 med 80 km/h är uppskattad kostnad 70–120 Mkr.
5. Sträcka N har inte bedömts behöva hanteras direkt avseende framkomlighet och trafiksäkerhetsproblem. Den kan dock ingå i sammanhang där andra typer av åtgärder genomförs.

### 8.2. Delsträcka K-N vid alternativet förbifart

Denna studie kan inte se någon stegvis utbyggnadsordning om alternativet med förbifart väljs. Att anpassa sträcka K till god standard för 80 km/h är dock inte kritiskt i detta alternativ.

En lokaliseringsstudie i vägplanplansskedet blir mest troligt första steget för att utreda sträckning och utformning mera i detalj.

## Kvalitetsgranskning

Genomförd:	Ja <input checked="" type="checkbox"/> Nej <input type="checkbox"/> Datum: 2023-10-01
Utförd av:	Sara Blomkvist

e-signatur Sara Blomkvist

.....

Datum och underskrift av kvalitetsgranskare

## Avslut av studie

e-signatur Johan Larsson

.....

Datum och underskrift av ansvarig för genomförande av åtgärdsvalsstudien

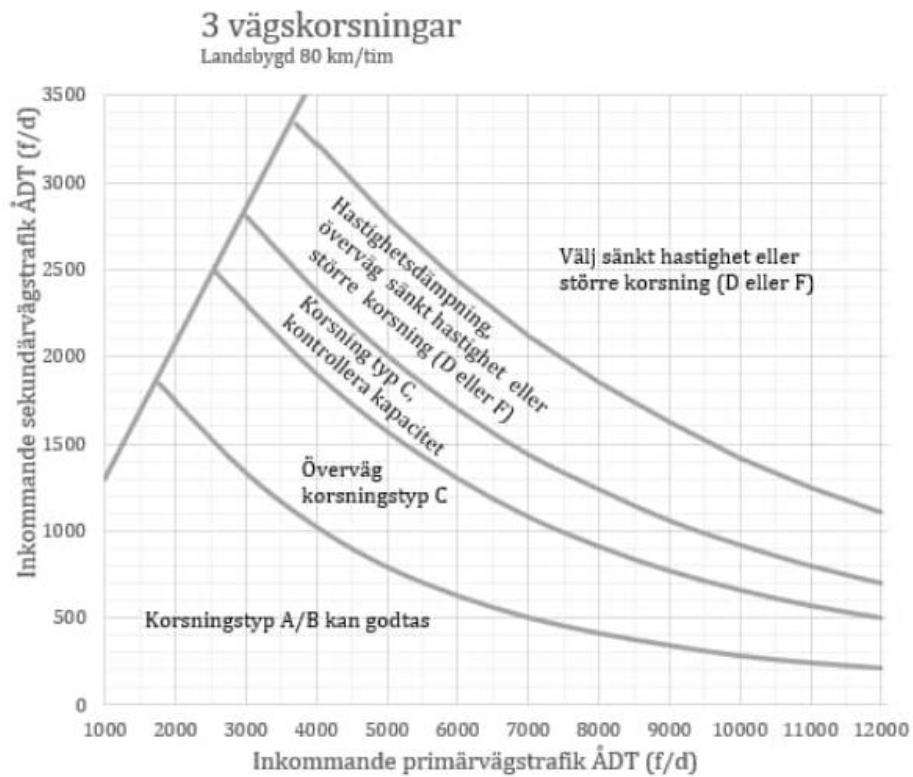
e-signatur Per Schillander

.....

Godkänd - datum och underskrift av chef

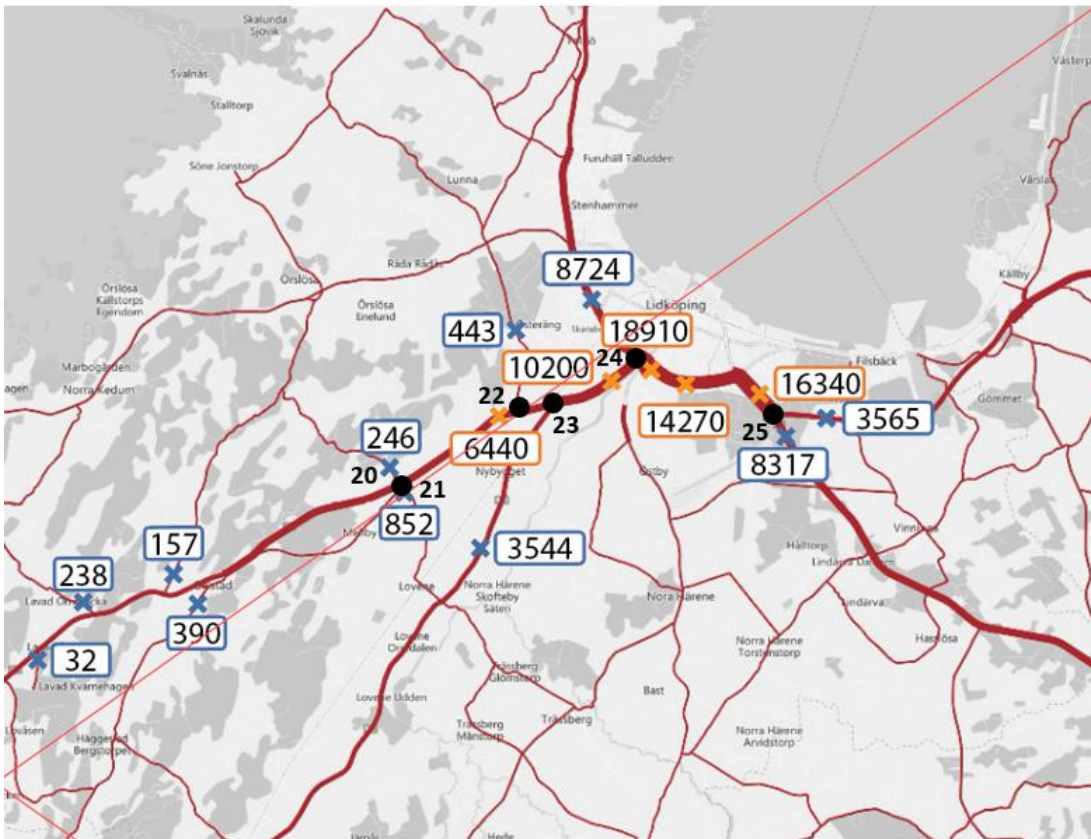
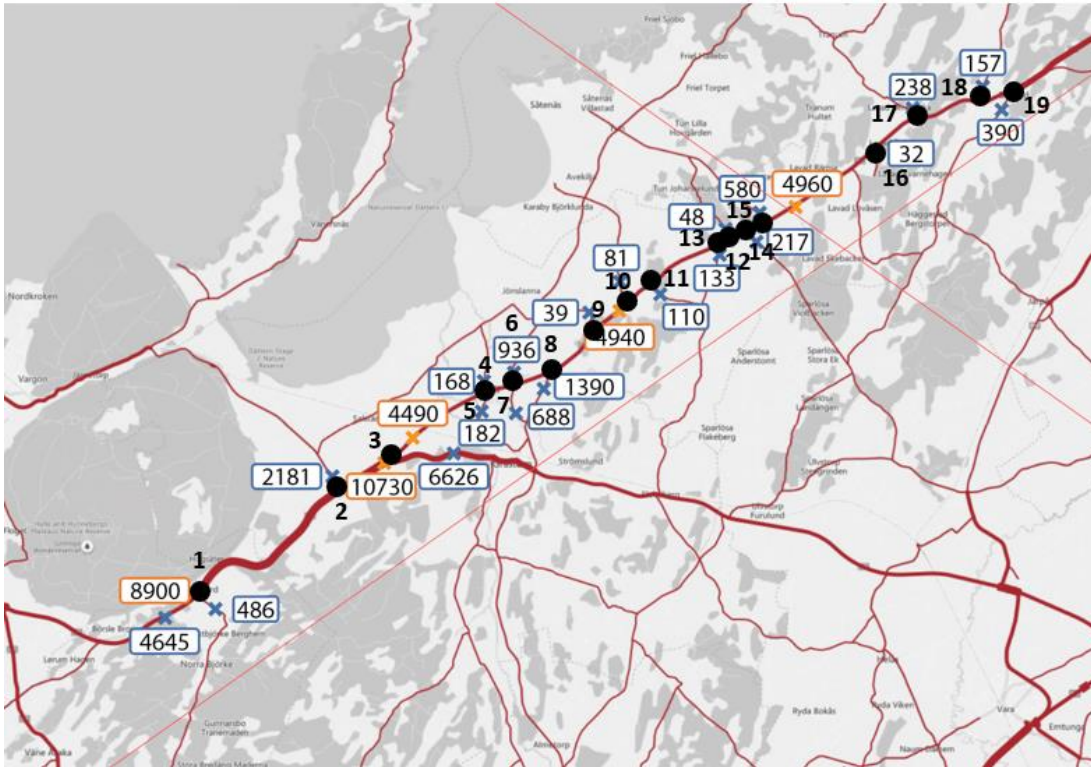
## Bilaga 1 – Korsningstyp med hänsyn till trafiksäkerhet

Kontrollen har utgått från VGU 2022 och diagram nedan.



### Bedömningsmatris

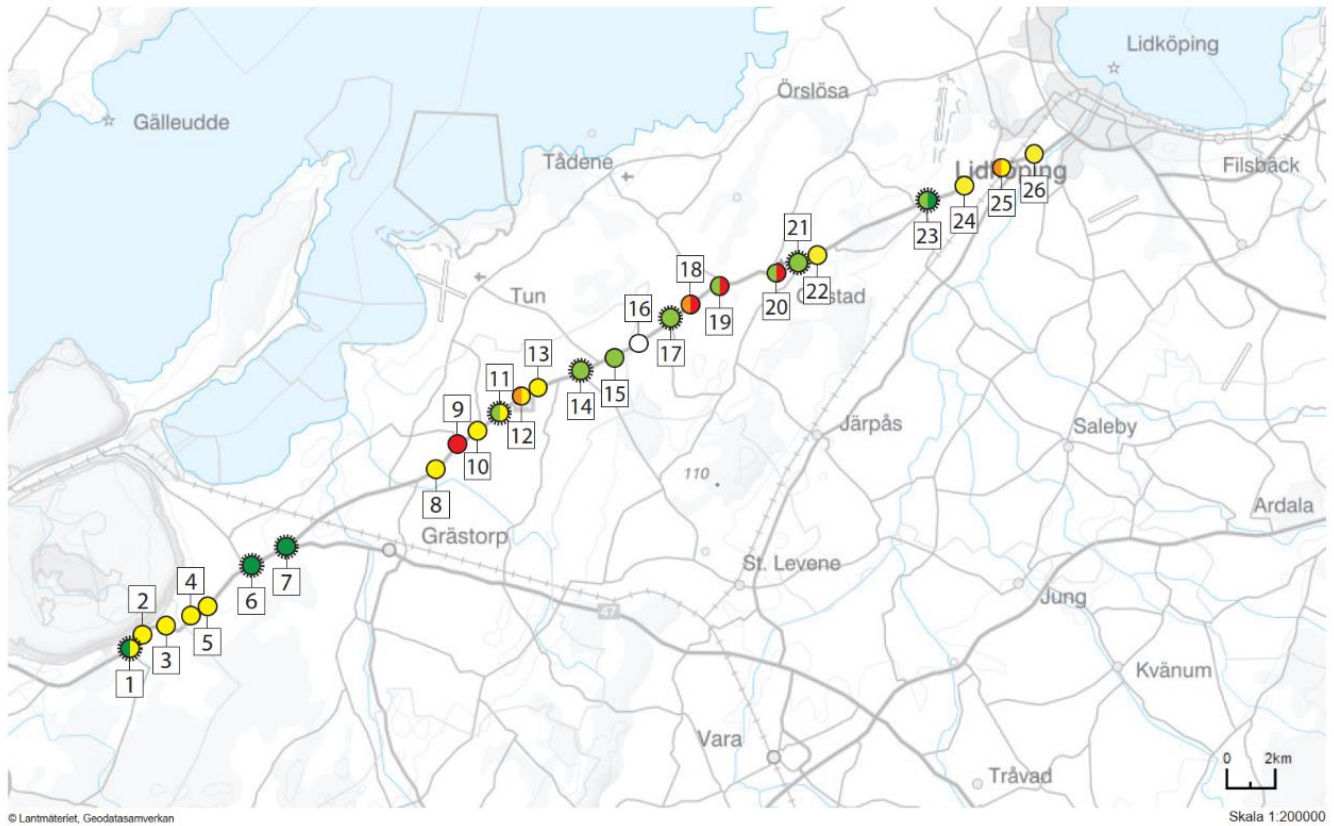
Storleken på dagens korsningsutformning är fullgod	Fullgod
Korsningen kan ha en större utformning än den har idag (C/D/E-korsning)	Kan ha större
Korsningen bör ha en större utformning än den har idag (C/D/E-korsning)	Bör ha större



## Val av korsning avseende trafiksäkerhet

Numrering	Hastighet (km/h)	Resultat i tabell	Korsningsutformning idag	Bedömning
1	80	Överväg C-korsning	C-korsning	Fullgod
2	80	Välj sänkt hastighet eller större korsning (D eller F)	CPL	Fullgod
3	80	Välj sänkt hastighet eller större korsning (D eller F)	CPL	Fullgod
4	80	Korsningstyp A/B kan godtas	A-korsning	Fullgod
5	80	Korsningstyp A/B kan godtas	A-korsning	Fullgod
6	80	Överväg C-korsning	B-korsning	Kan ha större
7	80	Korsningstyp A/B kan godtas	B-korsning	Fullgod
8	80	Överväg C-korsning	C-korsning	Fullgod
9	70	Korsningstyp A/B kan godtas	A-korsning	Fullgod
10	70	Korsningstyp A/B kan godtas	A-korsning	Fullgod
11	70	Korsningstyp A/B kan godtas	A-korsning	Fullgod
12	80	Korsningstyp A/B kan godtas	A-korsning	Fullgod
13	80	Korsningstyp A/B kan godtas	A-korsning	Fullgod
14	80	Korsningstyp A/B kan godtas	A-korsning	Fullgod
15	80	Korsningstyp A/B kan godtas	C-korsning	Fullgod
16	80	Korsningstyp A/B kan godtas	A-korsning	Fullgod
17	80	Korsningstyp A/B kan godtas	A-korsning	Fullgod
18	80	Korsningstyp A/B kan godtas	A-korsning	Fullgod
19	80	Korsningstyp A/B kan godtas	A-korsning	Fullgod
20	80	Korsningstyp A/B kan godtas	C-korsning	Fullgod
21	80	Överväg C-korsning	C-korsning	Fullgod
22	80	Korsningstyp A/B kan godtas	A-korsning	Fullgod
23	80	Välj sänkt hastighet eller större korsning (D eller F)	C-korsning	Bör ha större
24	60	Välj sänkt hastighet eller större korsning (D eller F)	CPL	Fullgod
25	70	Välj sänkt hastighet eller större korsning (D eller F)	CPL	Fullgod

## Bilaga 2 – Hållplatsinventering



### Bedömningsmatrix

Dålig standard och dålig tillgänglighet	<ul style="list-style-type: none"> <li>Ingen ficka</li> <li>Stolpe</li> <li>Ingen GC-koppling</li> </ul>
	<ul style="list-style-type: none"> <li>Ingen ficka</li> <li>Stolpe</li> <li>Ingen GC-koppling</li> <li>Koppling till fastighet</li> </ul>
Ok standard men dålig tillgänglighet	<ul style="list-style-type: none"> <li>Ficka</li> <li>Stolpe</li> <li>Ingen GC-koppling</li> </ul>
	<ul style="list-style-type: none"> <li>Ficka</li> <li>Busstur</li> <li>Ingen GC-koppling</li> </ul>
God standard och god tillgänglighet	<ul style="list-style-type: none"> <li>Ficka</li> <li>Kantsten</li> <li>Busstur</li> <li>GC-koppling</li> </ul>



Numrering	Hållplats	Läge	Linje	Kommentar
1	Norra Björke vägska	B söder	1 Expr, 640, 661, 662	
2	Vittene	A norr	640	
		B söder		
3	Vägen	A norr	640	
		B söder		
4	Kollebo	A söder	640	
		B norr		
5	Herrängsdreven väg 44	A söder	640	
		B norr		
6	Håberg	A söder	1 Expr, 640	Koppling till parallellväg (används av GC)
		B norr		
7	Tre Älgar	A söder	1 Expr, 640	Koppling till parallellväg (används av GC)
		B norr		
8	Stommen	A norr	100	
		B söder		
9	Brättefors	A norr	100	Placerad nära korsning
		B söder		
10	Rundberga väg 44	A	100	
		B		
11	Särestad	A norr	1 Expr, 100	
		B söder		
12	Marieberg	A norr	100	
		B söder		
13	Kronegården	A Norr	100	Gammal busskur
		B söder		
14	Täng väg 44	A norr	1 Expr, 100	
		B söder		
15	Häljestena	A norr	100	
		B söder		
16	Broholm	A	100	Kunde ej noteras pga. bygge/omledningsväg
		B		
17	Lavad skola väg 44	A söder	1 Expr, 100, 138	Någon höjdskillnad/kantstensvisning till busshållplats
		B norr		
18	Lavad kyrka	A söder	100, 138	Nära fastighetsanslutning
		B norr		
19	Nyhagen	A söder	100, 138	Placerad nära korsning
		B norr		
20	Västergården	A söder	100, 138	Placerad nära korsning
		B norr		
21	Gillstad väg 44	A söder	1 Expr	Nära fastighetsanslutningar
		B norr		
22	Gillstad östra	A söder	100, 138	Nära fastighetsanslutning
		B Norr		
23	Mellby Fyrkanten	A söder	1 Expr, 100, 138	
		B norr		
24	Siggetorp	A söder	100, 138	Nära fastighetsanslutning
		B norr		
25	Björksäter	A söder	100, 138	Nära korsning. Nära anslutande lokalgata. Lidköpings kommun har krav på att om barn ska korsa väg 44 måste förälder vara med, vilket därmed krävs här.
		B norr		
26	Råda väg 44	A söder	100, 102, 138	Lidköpings kommun har krav på att om barn ska korsa väg 44 måste förälder vara med, vilket därmed krävs här.
		B norr		

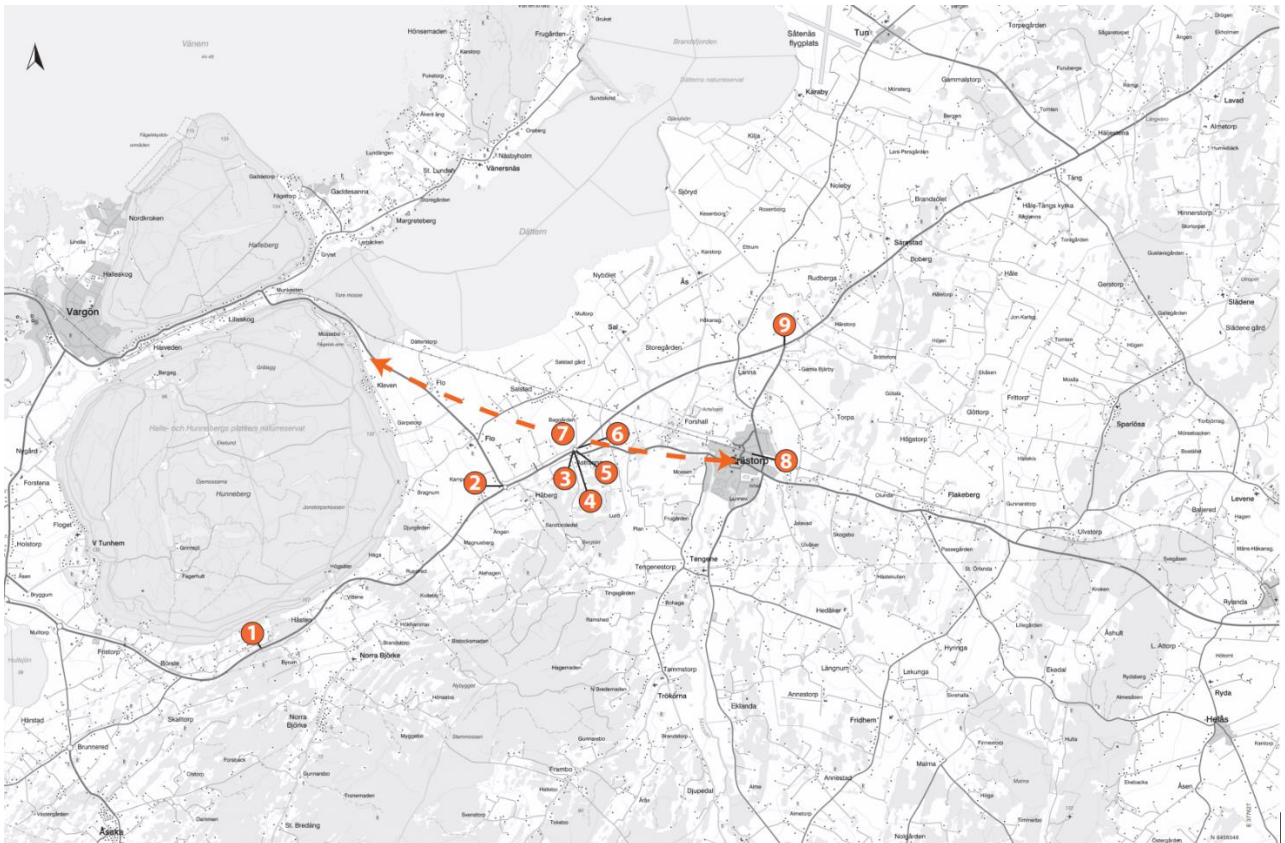
## Bilaga 3 – Avskrivna brister och behov

Följande generella brister har avskrivits:

- Det saknas laddningsinfrastrukturplan längs väg 44.  
Motivering: Avskrivs på grund av parallell process och utredning hos Trafikverket.
- Bristande skevning längs väg 44.  
Motivering: Avskrivs på grund av att underlag saknas.

### Del 1

De avskrivna bristerna och behoven för del 1 redovisas i Figur 48.



Figur 48. Avskrivna brister och behov för del 1 (västra sträckan).

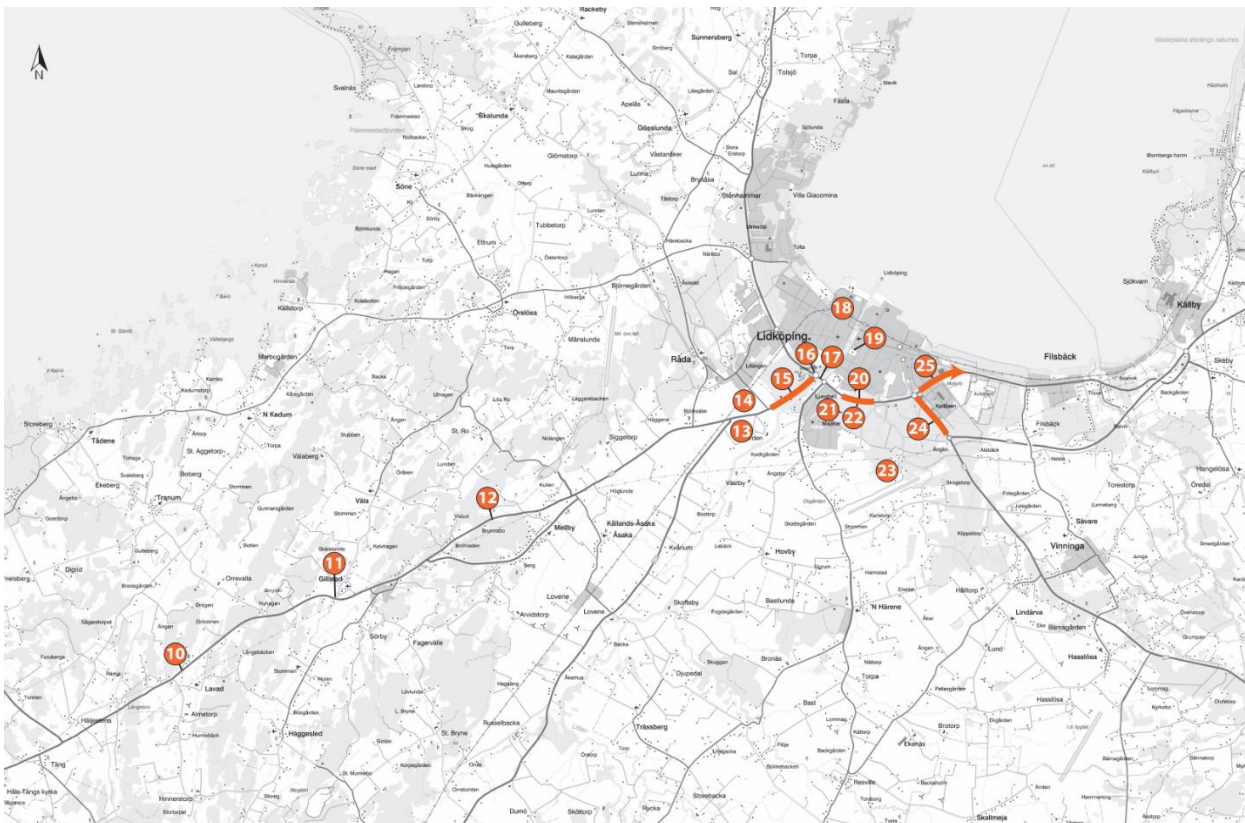
Följande platsspecifika brister har avskrivits:

- 1 Det är en osäker cykelpassage över vägen för att ansluta till lokalgata.  
Motivering: Ligger utanför geografisk avgränsning.
- 2 Bibehållen vägvissning till besöksmål Unesco Geopark (första i Sverige).  
Motivering: Utgör ingen brist i dagsläget.
- 3 Behov av fortsatt bra anslutning till området kring Tre Älgar då området kan komma att växa.  
Motivering: ÅVS:en föreslår ej försämrad anslutning till området. Ett framtida behov av åtgärder vid exploatering sker utanför aktuell ÅVS.
- 4 Mycket trafik vid Tre Älgar, framför allt vänstersvängande trafik.  
Motivering: Är en cirkulationsplats idag. Är dimensionerad enligt ÅDT för cirkulationsplats. Andelen trafik kommer också sannolikt att minska med den nya förbifarten vid Grästorp.

- 5 Det finns behov av snabbbladdare längs med sträckan. Snabbbladdare bör finnas där man har möjlighet till paus, exempelvis vid Tre Älgar.  
Motivering: Avskrivs med hänvisning till tidigare generellt behov av laddinfrastruktur.
- 6 Framkomlighetsbrist då gångpassage saknas över väg 44. Kan finnas ett framtida behov vid utveckling av området.  
Motivering: Gångpassage finns på västra sidan där anslutande gång- och cykelväg finns.
- 7 Behov av bättre kollektivtrafikförbindelser mellan Grästorp och Hunneberg, Halleberg och Gaddesanna, framför allt sommartid då besöksnäringen ökar. Idag är det svårt att ta sig kollektivt till målpunkter mellan Vänersborg och Grästorp.  
Motivering: Behovet faller inte inom ramen för ÅVS:en och ligger utanför den geografiska avgränsningen.
- 8 Framkomlighetsbrist för Linje 1 express/linje 100 på grund av att järnvägen utgör en barriär.  
Motivering: Avskrivs då den ligger utanför geografisk avgränsning. Västtrafik har inte heller framfört problem kopplat till brist.
- 9 Eventuell trafiksäkerhetsbrist där korsningsutformningen kan behöva ses över kopplat till primär- och sekundärtrafikflöden.  
Motivering: Planeras byggas om till cirkulationsplats.

## Del 2

De avskrivna bristerna och behoven för del 2 redovisas i Figur 49 **Fel! Hittar inte referensskälla..**



Figur 49. Avskrivna brister och behov för del 2 (östra sträckan).

- 10 Parkering i anslutning till busshållplats saknas.  
Motivering: Avskrivs då flertalet hållplatser saknar parkering. Behov av pendelparkering har flyttats som ett generellt behov, där förslag för framtida eventuella platser för pendelparkering behöver utredas utifrån ett helhetsperspektiv.
- 11 Trafiksäkerhetsbrist i korsningen mot Gillstad kyrka på grund av avsaknad av svängkörfält.  
Motivering: Enligt korsningsanalys är typ A/B-korsning lämplig likt den idag, se bilaga 1.
- 12 Denna del föreslås användas som övningssträcka då den har komplett omledningsväg.  
Motivering: Åtgärdsförslag. Medskick till nästa utredning.
- 13 Kommunen har en ny korridor för ny väg 44 som gör det svårt att utveckla Lidköping i dess södra delar.  
Motivering: Inlagt som en generell barriärbrist.
- 14 Bostäder och verksamheter planeras i området (inga tunga industrier). Exploateringen kommer leda till att anslutande vägar får ökad trafik.  
Motivering: Planer för exploatering är med i kap 2-Förstå situationen och beaktas i framkomlighetsbristen förbi Lidköping.
- 15 Passagebehov för att knyta samman Råda och Majåker. Vägen och älven utgör en barriär.  
Motivering: Avskrivs med hänsyn till utanför ÅVS:ens ramar då det hör till framtida kommunalt stadsutvecklingsprojekt.
- 16 Korsningsgeotribrist då det är trångt i korsningarna för arbetsfordon.  
Motivering: Avskrivs på grund av avsaknad av validering.
- 17 Ågårdsbron utsätts för tunga transporter.  
Motivering: Pågår en parallell bärighetsutredning.
- 18 Utbyggnad av området Framnäs vilket kan leda till ökad trafik.  
Motivering: Framtida planer, ligger utanför denna utredning.
- 19 Lidköpings kommun har ambitioner att göra om gatan till en stadsgata.  
Motivering: Planer för exploatering är med i kap 2-Förstå situationen och beaktas i framkomlighetsbristen förbi Lidköping.
- 20 Vägen ger upphov till buller för boende.  
Motivering: Avskrivs med hänsyn till parallella processer (bullerkrav för Trafikverket).
- 21 Lidköpings kommun har bebyggelseplaner söder om väg 44. Utbyggnaden kan leda till ökad mängd trafik.  
Motivering: Planer för exploatering är med i kap 2-Förstå situationen och beaktas i framkomlighetsbristen förbi Lidköping.
- 22 Många olyckor längs delsträckan.  
Motivering: Enligt STRADA förekommer några lindriga olyckor men olyckorna är främst lokaliserade till de närliggande cirkulationsplatserna.
- 23 Industrier/verksamheter är planerade i området vilken kan öka trafikmängderna.  
Motivering: Planer för exploatering är med i kap 2-Förstå situationen och beaktas i framkomlighetsbristen förbi Lidköping.
- 24 Köer ut ur staden vilket utgör en framkomlighetsbrist.  
Motivering: Avskrivs då vägen/korsningen är nybyggd.
- 25 Trafik mot Källby leder till ökad trafik genom Filsbäck.  
Motivering: Avskrivs på grund av det ligger utanför geografisk avgränsning.



## Bilaga 4 – inkomna remissvar

Här delges inkomna remissvar i sin helhet. Sändlista för remiss sant om det varit deltagare i arbetsgruppen eller övrig intressent framgår av tabellen och remissversion av rapporten finns tillgänglig i Trafikverkets diarie. Om de lämnat svar framgår även det i tabellen markerat med kryss. Efter tabellen följer en kopia på inkomna svar i sin helhet.

Tabell 27. Tabell – Sändlista och inkomna remissvar.

Sändlista	Deltagare i arbetsgruppen	Remissvar
<b>Fyrbodals kommunalförbund, Morgan Ahlberg</b>	X	X
<b>Grästorp kommun, Erica Olsson</b>	X	X
<b>Lidköping kommun, Martin Björklund</b>	X	X
<b>Skaraborgs kommunalförbund, Tomas Boström</b>	X	X
<b>Trollhättan kommun, Frida Fredriksson</b>	X	X
<b>Västtrafik, Emma Persson</b>	x	X
<b>Ambulansen Skaraborgs sjukhus</b>		
<b>Business Region Skaraborg</b>		
<b>Cykelfrämjandet, Vänersborg-Trollhättan</b>		
<b>Försvarmakten (separat utskick)</b>		X
<b>Lantbrukarna riksförbund (LRF), Jenny Nilson</b>		X
<b>Länsstyrelsen Västra Götaland, ärende 343-37169-2023</b>		X
<b>Polisen</b>		x
<b>Position Väst</b>		
<b>Räddningstjänsten Norra Älvsborg (Norra Älvsborgs Räddningstjänstförbund)</b>		x
<b>Räddningstjänsten Skaraborg</b>		
<b>Sveriges åkeriföretag, Skaraborg</b>		
<b>Vänersborgs kommun</b>		x
<b>Västsvenska handelskammaren</b>		

## Skaraborgs kommunalförbund



Till Trafikverket  
Diarienummer TRV 2022/73686

Väg 44 kvarvarande sträcka förbifart Lidköping och sträckan Grästorp - Lidköping, Remissyttrande över åtgärdsvalsstudie

### **Skaraborgs Kommunalförbunds remissyttrande**

Skaraborgs Kommunalförbund delar beskrivningen att väg 44 i ÅVS:en är utpekad som regionalt viktig väg och är en del av det funktionellt prioriterade vägnätet för godstransporter, långväga persontransporter, dagliga personresor och för kollektivtrafik. Vägen är även utpekad som riksintresse för kommunikation och rekommenderad väg för farligt gods. Sträckan har även betydelse för turismen med lokala mål som Läckö slott, Kinnekulle, Götakanal samt till/från västkusten.

Skaraborgs Kommunalförbund vill dessutom peka på att väg 44 har en bredare nationell funktion. Vägen knyter samman de nationella vägarna E20, väg 45 samt E6. Väg 44 har också kopplingar till järnväg och utmed väg 44 finns Kinnekullebanan, Älvsborgsbanan, Norge-Vänerbanan, samt Bohusbanan. Den nationella funktionen förstärks också påtagligt utmed sträckan där "flygrakorna" utgör möjliga landningsplatser för flygflottiljen i Såtenäs och Försvarets behov. Det nya säkerhetsläget gör också att Försvaret rimligen har fler framtida behov kopplat till väginfrastrukturen än vad som omnämns i ÅVS:en.

Den längre vägsträckan för ÅVS:en mellan Håsten (Trollhättans kommun) och Ågårdsrondellen (Lidköpings kommun) har idag, men några få undantag, en trafiksäkerhetsklassning som är låg eller mindre god. Olycksbilden pekar på att åtgärder behövs för hela sträckan. Även cykelbarhetsklassningen landar i att vägsträckan klassas som olämplig. Det finns också trafiksäkerhetsproblem kring busshållplatser, med ett stort antal anslutande vägar, samt blandtrafik med långsamtgående fordon. Skaraborgs kommunalförbund menar att ÅVS:en tydliggör både brister och åtgärdsförslag på ett tydligt och överskådligt sätt.

Åtgärdsvalsstudien tar inte ställning till om väg 44 förbi Lidköping fortsatt ska gå enligt befintlig genomfart eller om en ny förbifart bör anläggas. Däremot påtalar studien vikten av att åtgärder på kort sikt genomförs på Ågårdbron och i anslutande cirkulationsplatser oavsett vilken sträckning förbi Lidköping som väljs.

Kommunerna i Skaraborg är engagerade i arbetet med att möjliggöra effektiva och hållbara godstrafiklösningar för näringslivet. Att flytta över gods ifrån väg till järnväg och sjöfart utgör en viktig del, men effektiva och hållbara vägtransporter kommer framöver att

Skaraborgs Kommunalförbund Box 54 541 22 Skövde info@skaraborg.se



också att vara viktigt liksom en transportinfrastruktur som främjar intermodalitet. I Skaraborg pågår en nyindustrialisering, med etableringar som kommer att påverka godsflöden framöver. I detta sammanhang är det viktigt att peka på Lidköping hamn som en nod, där nya slussar i Trollhätte kanal gör att Vänersjöfarten kan utvecklas. Men också hamnarna i Bohuslän, där väg 44 har en viktig funktion. Exempelvis Uddevalla hamn, men också fordonsindustrins hamn i Wallhamn på Tjörn.

Kopplat till godstrafik så pekar Trafikverket i ÅVS:en på att möjligheten att köra tunga och långa godstransporter, BK4 (bärighetsklass 4, 74 ton) och HCT (high capacity transport, 34,5 m), primärt drivs i andra processer och projekt utanför ÅVS:en. Men i ÅVS:en tydliggörs också bristen med broarna över Lidan i Lidköping, som utgör både flaskhals och begränsning med dagens bärighetsklass (BK1 Ågårdsbron). Utredning av bärighet på Ågårdsbron pågår i och med arbetet att höja bärighetsklassen på hela väg 44 ifrån BK1 till BK4. I dagsläget finns den enda bron över Lidan som är klassad för BK4 längs E20 söder om Jung. En ombyggnation av Ågårdsbron till BK4 innebär sannolikt stora investeringar och ingrepp i den befintliga regionala infrastrukturen som får en negativ påverkan på näringslivet.

Skaraborgs 15 kommuner förordar via Skaraborgs Kommunalförbund en utbyggnad av en ny Förbifart i Lidköping. Det blir en naturlig fortsättning på förbifarten som idag slutar i Alebäcksdellen, och som därmed ger en ny framtida sträckning av väg 44 i förbifarten, samt ett åtgärds paket där en ny bro över Lidan byggs med högre bärighet (BK4).

Skaraborgs Kommunalförbund står, förutom det som omnämns i yttrandet, bakom åtgärdsvalsstudiens funktionsbeskrivningar, analys av brister, behov och rekommenderade åtgärder.

Skövde 2023-12-11

Thomas Boström, Infrastrukturstrateg  
Skaraborgs Kommunalförbund

**§ 103/23****Väg 44 kvarvarande sträcka förbifart Lidköping och sträckan Grästorp - Lidköping, Remissyttrande över åtgärdsvalsstudie**

SKBKF2023.0104

Behandlat av	Datum	Ärende
1 Skarborgs Kommunalförbund Direktionsmöte	2023-12-08	103/23

**Beslut**

Direktionen beslutar att godkänna förslag till remissyttrande över åtgärdsvalsstudie Väg 44 kvarvarande sträcka förbifart Lidköping och sträckan Grästorp – Lidköping, efter redaktionella ändringar gällande förbifart Lidköping.

**Behandling på sammanträdet**

Björn Thodenius understryker att det bör vara tydligare i texten att Skarborg förordar åtgärds paket förbifart där en ny bro över Lidån byggs med högre bärighet (BK4)

**Bakgrund**

Skarborgs 15 kommuner samverkar genom kommunalförbundet bl a kring strategiska infrastrukturfrågor och långsiktig fysisk planering. Väg 44 är en prioriterad bostad i Regional infrastrukturplan, där Skarborgs Kommunalförbund deltagit i arbetet inför framtagandet av remissversion av Åtgärdsvalsstudien: **Väg 44 kvarvarande sträcka förbifart Lidköping och sträckan Grästorp-Lidköping**. Skarborgs Kommunalförbund har möjlighet att inkomma med ett yttrande över remissen till Trafikverket senast 15 dec 2023.

**Skarborgs Kommunalförbunds remissyttrande**

Skarborgs Kommunalförbund delar beskrivningen att väg 44 i ÅVS:en är utpekad som regionalt viktig väg och är en del av det funktionellt prioriterade vägnätet för godstransporter, långväga persontransporter, dagliga personresor och för kollektivtrafik. Vägen är även utpekad som riksintresse för kommunikation och rekommenderad väg för farligt gods. Sträckan har även betydelse för turismen med lokala mål som Läckö slott, Kinnekulle, Göta kanal samt till/från västkusten.

Skarborgs Kommunalförbund vill dessutom peka på att väg 44 har en bredare nationell funktion. Vägen knyter samman de nationella vägarna E20, väg 45 samt E6. Väg 44 har också kopplingar till järnväg och utmed väg 44 finns Kinnekullebanan, Älvsborgsbanan, Norge-Vänerbanan, samt Bohusbanan. Den nationella funktionen förstärks också påtagligt utmed sträckan där ”flygrakorna” utgör möjliga landningsplatser för flygflottiljen i Säténäs och Försvarets behov. Det nya säkerhetsläget gör också att Försvaret rimligen har fler framtida behov kopplat till väginfrastrukturen än vad som omnämns i ÅVS:en. Den längre vägsträckan för ÅVS:en mellan Håsten (Trollhättans kommun) och Ågårdsrondellen (Lidköpings kommun) har idag, men några få undantag, en trafiksäkerhetsklassning som är **låg** eller **mindre god**. Olycksbilden pekar på att åtgärder behövs för hela sträckan. Även cykelbarhetsklassningen landar i att vägsträckan klassas som **olämplig**. Det finns också trafiksäkerhetsproblem kring busshållplatser, med ett stort antal anslutande vägar, samt

blandtrafik med långsamtgående fordon. Skarborgs Kommunalförbund menar att ÅVS:en tydliggör både brister och åtgärdsförslag på ett tydligt och överskådligt sätt.

Åtgärdsvalsstudien tar inte ställning till om väg 44 förbi Lidköping fortsatt ska gå enligt befintlig genomfart eller om en ny förbifart bör anläggas. Däremot påtalar studien vikten av att åtgärder på kort sikt genomförs på Ågårdsbron och i anslutande cirkulationsplatser oavsett vilken sträckning förbi Lidköping som väljs.

Kommunerna i Skarborg är engagerade i arbetet med att möjliggöra effektiva och hållbara godstrafiklösningar för näringslivet. Att flytta över gods ifrån väg till järnväg och sjöfart utgör en viktig del, men effektiva och hållbara vägtransporter kommer framöver att också att vara viktigt liksom en transportinfrastruktur som främjar intermodalitet. I Skarborg pågår en nyindustrialisering, med etableringar som kommer att påverka godsflöden framöver. I detta sammanhang är det viktigt att peka på Lidköping hamn som en nod, där nya slussar i Trollhätte kanal gör att Vänersjöfarten kan utvecklas. Men också hamnarna i Bohuslän, där väg 44 har en viktig funktion. Exempelvis Uddevalla hamn, men också fordonsindustrins hamn i Wallhamn på Tjörn.

Kopplat till godstrafik så pekar Trafikverket i ÅVS:en på att möjligheten att köra tunga och långa godstransporter, BK4 (bärighetsklass 4, 74 ton) och HCT (high capacity transport, 34,5 m), primärt drivs i andra processer och projekt utanför ÅVS:en. Men i ÅVS:en tydliggörs också bristen med broarna över Lidan i Lidköping, som utgör både flaskhals och begränsning med dagens bärighetsklass (BK1 Ågårdsbron). Utredning av bärighet på Ågårdsbron pågår i och med arbetet att höja bärighetsklassen på hela väg 44 ifrån BK1 till BK4. I dagsläget finns den enda bron över Lidan som är klassad för BK4 längs E20 söder om Jung. En ombyggnation av Ågårdsbron till BK4 innebär sannolikt stora investeringar och ingrepp i den befintliga regionala infrastrukturen som får en negativ påverkan på näringslivet.

Skarborgs Kommunalförbund förordar därför åtgärds paket Förbifart där en ny bro över Lidan byggs med högre bärighet (BK4). Det blir också en naturlig fortsättning på förbifarten som idag slutar i Alebäcksdellen, och som därmed får en ny framtida sträckning av väg 44 i förbifart Lidköping. Skarborgs Kommunalförbund står, förutom det som omnämns i yttrandet, bakom åtgärdsvalsstudiens funktionsbeskrivningar, analys av brister, behov och rekommenderade åtgärder.

#### **Handlingar**

Väg 44 kvarvarande sträcka förbifart Lidköping och sträckan Grästorps - Lidköping,  
Remissyttrande över åtgärdsvalsstudie  
Rapport\_Åtgärdsvalsstudie\_v44 Grästorps Lidköping remissversion 231020

#### **Skickas till**

Trafikverket Region väst



Göteborg 2023-11-02

trafikverket@trafikverket.se

Dnr 1-1035-23

Handläggare Västtrafik: Emma Persson

## Remiss för åtgärdsvalsstudie väg 44 kvarvarande sträcka Förbifart Lidköping och sträckan Grästorp-Lidköping

### 2.2.2.3 Västtrafik

”Enligt Västtrafik 2022 är målsättningen för de storregionala busslinjerna att erbjuda minst en avgång per timme under högtrafik och med fasta öppettider.”

Det som gäller är: målet för trafikeringen i stråken är ett utbud med minst tio dubbelturer per vardag i samtliga prioriterade stråk. Utbudet ska också balanseras mot efterfrågan och ekonomiska resurser. (Trafikförsörjningsprogram 2021-2025 - Hållbara resor i Västra Götaland)

### 2.1.2.4 Kollektivtrafik

Angående prioriterade stråk står det att dessa är beslutade i Trafikförsörjningsprogram från 2016. Gällande Trafikförsörjningsprogram, inklusive prioriterade stråk, är antaget av regionfullmäktige 18 maj 2021.

Generellt råder Västtrafik från att beskriva exakt mängd trafik på linjer, eftersom det snabbt kan bli inaktuellt. Utbudet ses över kontinuerligt i den årliga trafikplaneprocessen, och ändringar görs om behov eller andra förutsättningar ändras. Snarare rekommenderar Västtrafik att utbudet beskrivs utifrån utbudet över dagen (exempelvis avgångar cirka var tjugonde minut under högtrafik och glesare i lågtrafik) och funktion, dvs. vilka typer av resor som utbudet främst möjliggör för.

I de starka stråken i Skaraborg, i detta fall linje 1 Express, har resandet på kvällar och helger ökat i jämförelse med innan pandemin (jämförelseår 2019). Kvällar och helger ges också ett ökat utbud i det nya avtalet (trafikstart juni 2025). Detta kommer öka möjligheten att nyttja linjen för fritidsresor.

640 Grästorp – Trollhättan: Linjen ingår i annat trafikavtal än övriga linjer som nämns i rapporten. Det trafikavtalet startade i oktober 2023, och viss ändring av utbudet skedde då. Kommunen gör också tillköp av anropsstyrda turer på linjen. Det framgår inte för resenären huruvida en tur, linje eller del av linje finansieras av annan part via ett tillköp. Tillköp görs då kommunen önskar resmöjligheter, men Västtrafik inte bedöms ha regionalt uppdrag att köra. Kommunen kan välja att ändra eller säga upp tillköpet närsomhelst.

### 2.2.4 Sammanställda mål

Detta inspel gjordes även på tidigare version av rapporten, och kvarstår: Målet att "Öka kollektivtrafikens marknadsandel, turtäthet och restider – för buss och tåg" bör formuleras om. Det finns inte vad vi känner till något specifikt mål om att öka turtätheten, så det bör utgå. Sedan blir det också ett syftningsfel att restiden ska öka - den ska ju i stället minska.



Västtrafik AB  
Box 123  
541 23 Skövde

Besöksadress: Stationsgatan 3  
Tel: 010-43 45 200  
Fax: 010-17 30 123

www.vasttrafik.se  
Styrelsens säte: Skövde  
Org.nr. 556558-5873

Att gena linjedragningar är viktiga för kollektivtrafikens restidskvoter stämmer. Det är dock viktigt att det som avses är gena linjedragningar i jämförelse med bilens körvägar. Blir bilens körvägar genare försämras förutsättningarna för kollektivtrafiken.

#### 2.4.2 Platsspecifika brister

Västtrafik arbetar med ett förslag för trafikering av Såtenäs Flygflottilj. Kommunikation finns med berörda kommuner och Försvarsmakten. Hur förslaget inför trafikplan 2025 kommer se ut kan vi i dagsläget inte svara på. Beslut om Trafikplan 2025 fattas i juni 2024, och trafiken startar då i regel i december 2024. En förutsättning, precis som med all annan allmän kollektivtrafik, för att trafiken behålls även på längre sikt är att det finns en tillräckligt resande.

#### 2.2.5 Mål för problemlösning/projektspecifika mål och 2.2.6 Målkonflikter

2.2.5 Mål för problemlösning/projektspecifika mål:

Öka kollektivtrafikens attraktivitet

- Målet avser förbättrad tillgänglighet och möjlighet för val av kollektiva färdmedel mellan tätorter, småorter och landsbygd i anslutning till väg 44.

2.2.6 Målkonflikter:

- Kollektivtrafikens förbättrade tillgänglighet och ökad attraktivitet längs sträckan med Trafikförsörjningsprogrammets mål om minskade restider och restidskvot för kollektivtrafikresenärer står i konflikt med ökad attraktivitet för vägnätet längs sträckan avseende biltrafiken.

Åtgärder som ökar tillgängligheten och säkerheten vid anslutning till och på hållplatsen innebär ökad attraktivitet för kollektivtrafiken. Att avveckla hållplatser försämrar dock tillgängligheten kopplat till att avstånden ökar, och att vissa resmöjligheter försvinner om man inte kan ta sig till annan hållplats. I arbetet med ÅVS:en har det dock bedömts rimligt att prioritera åtgärder där de gör mest nytta, det vill säga där det finns ett resande.

I övrigt instämmer Västtrafik med att åtgärder för att stärka kollektivtrafikens attraktivitet blir relativ till åtgärder för att stärka eller försvaga bilismens attraktivitet.

#### 3.5.1 Delsträckor A-J Håsten-Ågården

”Hållplatser på sträckan tas bort och flyttas till sidan om. I detta ingår även att hantera behovet av pendelparkeringsbehovet vid hållplats Norra Björke.”

Formulering uppfattas som otydlig. Västtrafik tolkar den dock som att man avser målstandard enligt ”Tabell 7: Befintliga hållplatser som inte ska avvecklas omlokaliseras till korsningspunkter som är planskilda. I detta inkluderas gång- och cykelanslutningar samt cykelparkering.” Om denna tolkning är korrekt har Västtrafik inga synpunkter utöver att formuleringen bör förtydligas.

Kopia på inkommen remiss som bild, se diarienummer TRV 2022/73686



### 3.6 Bortvalda åtgärder

På flertalet ställen hänvisas till Västtrafiks årliga "trafikprocess". Det korrekta ska vara "trafikplaneprocess".

#### Övrigt

Notera att prioriteringen och åtgärderna som Västtrafik föreslagit är utifrån antalet påstigande och behov av åtgärder. Exempelvis: en hållplats som har noll påstigande men som inte är i behov av åtgärder föreslås ändå behållas. Västtrafik ser inga direkta restidsvinster med att dra in hållplatser med mycket lågt resande, eftersom bussen sällan behöver stanna. Där åtgärder behövs är det dock rimligt att använda resurserna där de gör mest nytta.

Framkomlighetsproblemet för kollektivtrafiken finns framför allt inne i tätorterna, och i detta fall främst i Lidköpings tätort. Föreslagna åtgärder innebär förbättrad framkomlighet för bilen. Kollektivtrafikens restidskvoter för resor genom/förbi Lidköping försämrars i det fall en förbifart byggs.

Sammanfattningsvis bedöms åtgärdsförslagen inte förbättra kollektivtrafikens konkurrenskraft gentemot bilen.





## SAMMANTRÄDESPROTOKOLL

Kommunstyrelsen

Sammanträdesdatum  
2023-11-29

§ 308

Diarienummer KS 2023/720

**Remiss: Åtgärdsvalsstudie väg 44 Grästorps-Lidköping****Kommunstyrelsens beslut**

1. Kommunstyrelsen beslutar att ställa sig bakom åtgärdsvalsstudiens analys av brister, behov och rekommenderade åtgärder.
2. Kommunstyrelsen beslutar att föreslå att åtgärds paket Förbifart prövas i regional plan för transportinfrastruktur.
3. Kommunstyrelsen beslutar att yttra sig om att kommunen vid ett övertagande av Ågårdsbron inte har behov av högre bärighet än BK1. Det är därför viktigt att beakta investeringar som krävs för att höja bärighetsklassen på Ågårdsbron till BK4 i kalkylen av alternativet Genomfart.

**Sammanfattning av ärendet**

Kommunen ställer sig bakom åtgärdsvalsstudiens analys av brister, behov och rekommenderade åtgärder. Kommunen anser att rekommenderade åtgärder bidrar till positiva förbättringar för väg 44 men att en förbifart är av särskild vikt för Lidköpings och Skaraborgs utveckling och är att föredra framför förslaget Genomfart. Det är också i linje med åtgärdsvalsstudiens uttalade syfte att i första hand överväga en förbifart. Därför anser Lidköpings kommun att åtgärds paket Förbifart ska rekommenderas för prövning i regional plan för transportinfrastruktur som fortsatt inriktning. Lidköpings kommun är positiv till studiens slutsats om att åtgärder på kort sikt behöver genomföras för att förbättra framkomlighet kring Ågårdsbron, oavsett inriktning på längre sikt. Utöver detta anser kommunen att kostnader för eventuella bärighetsåtgärder för BK4 på Ågårdsbron ska vägas in när val av åtgärder görs, då dessa endast är aktuella vid en genomfart.

Åtgärdsvalsstudien ska utgöra underlag för kommande revidering av regional plan för transportinfrastruktur. Studien är utsänd på remiss till berörda kommuner, kommunalförbund, övriga myndigheter och organisationer som berörs för svar senast 15 december 2023.

**Förslag till beslut på sammanträdet (yrkande)**

Gustav Edvinsson (S), Pär Johnson (L), Mats Joräng (M), Claes-Göran Borg (V) och Tommy Larsson (KD) yrkar bifall till liggande förslag.

**Beslutsunderlag**

Tjänsteskrivelse - Remissyttrande Åtgärdsvalsstudie väg 44 kvarvarande sträcka Förbifart Lidköping och sträckan Grästorps-Lidköping

Justerare

Utdragsbestyrkande



**SAMMANTRÄDESPROTOKOLL**

Kommunstyrelsen

Sammanträdesdatum  
2023-11-29

Missiv Remiss ÄVS väg 44

Rapport Åtgärdsvalsstudie väg 44 Grästorps-Lidköping remissversion 231020

**Beslutet ska skickas till**

Trafikverket – [trafikverket@trafikverket.se](mailto:trafikverket@trafikverket.se) märkt TRV 2022/73686

Johan Larsson – [johan.c.larsson@trafikverket.se](mailto:johan.c.larsson@trafikverket.se) märkt TRV 2022/73686



## Remissvar på ÄVS väg 44, Grästorps kommun

### Bakgrund

Väg 44 är en prioriterad brist i Regional infrastrukturplan, där man nu tagit fram en remissversion av en åtgärdsvalsstudie för sträckan, ett arbete som bland annat Grästorps kommun varit delaktig i. Sträckan går emellan kommunerna Trollhättan, Grästorp och Lidköping, från Håsten till Alebäcksrondellen. Trafikverket har låtit Grästorps kommun yttra sig över remissversionen. Åtgärdsvalsstudien beskriver befintligt vägsystem, dess funktion samt brister och behov. Den ger också förslag på åtgärder med både tidsperspektiv och en preliminär kostnadsbedömning. Hela sträckan har delats in i olika delsträckor, där hela eller delar av sträckorna ABC, D och E ligger inom Grästorps kommun.

### Yttrande

Rapporten är på det övergripande planet väldigt gedigen och välarbetad samt tydlig i hur den strukturerats upp. Flera intressenter längs med sträckan, däribland Grästorps kommun, har fått vara en del av framtagandeprocessen vilket har uppskattats. Då den totala vägsträckan är lång har den delats upp i olika delsträckor, som tydliggör för läsaren.

ÄVS:en beskriver både generella brister och platsspecifika brister, vilka tydliggörs genom både karta och text. Åtgärder presenteras både som generella åtgärdsförslag för hela sträckan och som åtgärdsförslag per delsträcka. Det finns en tydlig koppling mellan de utpekade bristerna och de åtgärdsförslag som ges. På avsnitt 4.1.4 *Parkering och rastplatser* finns ett förslag om en fördjupad utredning för både Rasta och Viggen. Där skulle det kunna kompletteras med en kortare beskrivning av vad en sådan utredning ska titta på, alternativt hänvisa till avsnitt 3.4.3 *Parkering och rastplatser*. Trafikverket bör rimligtvis finnas med som ansvarig för dessa utredningar. Åtminstone för utredning gällande Rasta, eftersom Trafikverket är ensam väghållare där.

Rapporten beskriver på ett tydligt sätt vilka mål som är relevanta för studien. Varje åtgärd har också en bedömd målpåverkan vilket synliggörs tydligt genom en färgskala på varje delsträcka. ÄVS:ens åtgärdsförslag indikerar på en god målluppfyllelse.

För delsträcka ABC ges förslag om att bli en 2+1-väg samt genomgående 100 km/h längs med sträckan. Detta är något som inte enbart skulle påverka Grästorps kommun positivt utan även regionen i stort, både ur arbets- och studiesynpunkt då trafiksäkerhet och framkomlighet ökar. Grästorp har en mycket hög utpendling till omkringliggande städer vilket förutsätter ett bra vägnät. Kommunen vill dock framföra att en ny väg också skulle ge en stor landskapsbildspåverkan och även barriäreffekter för Grästorps kommun. Åtgärderna behöver nog ses över utifrån effekt, nytta och ekonomiskt perspektiv i den vidare planeringen.

Framtida parallellvägar till sträckan ABC bedömer kommunen skulle uppfylla behovet av gång- och cykelväg längs med väg 44, då man önskar skapa bättre förbindelser mot Trollhättan för



Grästorps kommun

**TJÄNSTESKRIVELSE**

2023-12-14

Diarienummer KS 2022/367

oskyddade trafikanter. En parallellväg skapar därför många möjligheter för kommunen, men också en osäkerhet inför framtida kommunala prioriteringar av gång- och cykelvägsprojekt då man inte vet om eller när en parallellväg kan komma till stånd. Detsamma gäller för den gång- och cykelväg som kommunen önskar anlägga längs med väg 44 från den nya cirkulationen vid korsningen väg 2561/väg 44. Parallellvägarna ses som en enskilt väldigt viktig åtgärd som ligger i linje med kommunens mål om en ökad andel hållbara transporter. Kommunen önskar fortsatt dialog med Trafikverket i dessa frågor så framtida åtgärder harmoniserar. Kommunen vill även framhäva vikten av att framtida åtgärder på vägen ska beakta möjligheten till att nå befintliga viktiga cykelleder, som sträcker sig på båda sidor av väg 44 – Vänerleden och Västgötaleden.

Det finns också funderingar kring om olika åtgärds paket med lång tidshorisont kommer ges en prioriteringsordning.

Förutom det som nämnts ovan i yttrandet, ställer sig Grästorps kommun bakom de beskrivningar, brister, behov och åtgärder som föreslås. På det stora hela har kommunen en positiv syn på att väg 44 genomgått en ÄVS för att skapa förutsättningar och planeringsunderlag för en framtida investering i vägsträckan. Både ur en regional synvinkel och för arbetsmarknadsregionen Skaraborg, men också för Grästorps del som vill skapa goda förutsättningar för den tyngre trafiken att välja väg 44 som huvudväg – istället för att vilja köra rakt igenom Grästorps tätort.

Samhällsutvecklingsutskottet  
Grästorps kommun

Trollhättans kommun



YTTRANDE

Handläggning	Frida Fredriksson	Trafikverket
Direkttelefon	0520-49 51 58	
Epost	frida.fredriksson@trollhattan.se	
Datum	2023-10-26	
Diariernr	KS 2023/00729 311	

### **Åtgärdsvalsstudie - Väg 44 kvarvarande sträcka förbifart Lidköping och sträckan Grästorp-Lidköping**

Trollhättans Stad har i samband med remiss för åtgärdsvalsstudie (ÅVS) väg 44 kvarvarande sträcka Förbifart Lidköping och sträckan Grästorp-Lidköping fått möjlighet att avlägga ett yttrande.

Väg 44 utgör en viktig länk för att knyta samman norra Skaraborg med Trestadsområdet, men även kopplingen mellan Trestad/Bohuslän och Stockholm. En standardhöjning av stråket väg 44 knyter samman och skapar nytta för regionen genom bättre förutsättningar för arbetspendling och större tillgång till serviceutbud för regionens invånare.

Utredningssträckan är lång och sträcker sig över flera kommuner. Det är tydligt att det finns en variation av utmaningar och brister längs sträckan kopplat till trafiksäkerhet och framkomlighet. För att se till helheten och kopplingen mot den redan genomförda etappen öster om Lidköping är det en fördel att ett brett grepp tas om väg 44 där sträckans olika förutsättningar och behov synliggörs. Det är positivt att ÅVS:en har arbetats fram i nära samarbete med berörda aktörer, kommuner och kommunalförbund som tillsammans har identifierat brister och målbild för sträckan.

Målsättningen för åtgärdsvalsstudien är att genom fyrstegsprincipen identifiera åtgärder som ger en ökad tillgänglighet på ett sätt som minskar klimatpåverkan och som bidrar till en förbättrad trafiksäkerhet och kapacitet. Vi bedömer att målsättningen efterlevs då utredningen både innehåller

åtgärder som tar hänsyn till brister och behov kopplat till godstransporter, biltrafik, långsamtgående fordon och oskyddade trafikanter.

#### Delsträcka ABC (Håsten-Cirkulationsplats väg 2651)

För Trollhättans Stads del är det framför allt brister och förslag till åtgärder längs delsträcka ABC som är intressant eftersom den delvis ligger inom Trollhättans kommun.

Det är positivt att delsträckan ABC som helhet har en målstandard med 100 km/h och mötesseparerad 2+1 väg längs hela sträckan för en ökad trafiksäkerhet och framkomlighet. Åtgärds paketet för sträckan ABC innehåller dock förslag till åtgärder som gör sträckan mycket kostsam, mellan 760–1 000 Mnr, att åtgärda. Kostnaden ligger ungefär i samma kostnadsnivå som en ny förbifart Lidköping. Genomförbarheten för de åtgärder som föreslås är viktigt, det vill säga möjligheten för att få medel ur regional plan. Medel för Större namngivna åtgärder i *Regional plan för transportinfrastrukturen i Västra Götaland 2022–2033* ligger idag på 2 400 Mnr för hela perioden.

Vi är tveksamma till om åtgärds paketet för delsträcka ABC kommer att få utrymme i den regionala planen när det innebär ett stort anspråktagande av medel. I åtgärds paketet för sträcka ABC ingår tre planskilda korsningar (typ F), vilket är en konstadsdrivande lösning som inte stämmer överens med standarden på vägen i övrigt. För att få en större chans till framdrift och en bättre helhet bör förslag till åtgärder som ingår i åtgärds paket för sträcka ABC harmoniseras med åtgärder som gjorts på övriga 2+1 vägar som finns på sträckan.

Sträckorna i paketet ABC har skilda utgångslägen där sträcka B (Cpl Smärgels kurva-Cpl Baggården) har redan 100 km/h och här förslås endast en kompletterade åtgärd kopplat till sidoområden, medan sträcka A (Håsten-Cpl Smärgels kurva) och C (Cpl Baggården-Cpl väg 2651) behöver en standardhöjning. Åtgärd för sträcka A kan utgå från befintlig väg medan



sträcka C förutsätter breddning av väg vilket bedöms generera högre kostnader. Eftersom de olika delsträckorna genererar så varierade kostnader vore det fördelaktigt att synliggöra skillnaden i kostnad att uppgradera sträcka A respektive sträcka C.

#### Parallellvägnätet – viktigt för gång- och cykeltrafik

Parallellvägar föreslås anläggas längs hela delsträckan ABC. Trollhättans Stad ser att det är viktigt att parallellvägnätet uppfyller behovet av en mer trafiksäker transportväg för långsamtgående fordon, cykel- och gångtrafikanter. Sträckan mellan väg 44 Håsten i Trollhättans kommun till kommungränsen finns identifierat i Trollhättans *Cykelplan 2022* som ett av tio objekt för utbyggnad utmed statlig väg.

Gällande hållplats Norra Björke vägskalet beskrivs det på sidan 90 att *"Behovet av en utvecklad pendelparkering rekommenderas att utredas i samband med åtgärdspaket längs sträcka A"*. Utredning av pendelparkering vid hållplats Norra Björke bör inte vara beroende av tidsplan för hantering av åtgärdspaket längs sträcka A. Det finns ett behov av pendelparkering redan i dagsläget och åtgärden för pendelparkering bör vara en del av åtgärder som kan genomföras i närtid. Med hänsyn till behov, tidsaspekt och finansiering bör åtgärden för pendelparkering inte vara beroende på genomförandet av ett större objekt.

Peter Eriksson  
Kommunstyrelsens ordförande

Said Niklund  
Stadsdirektör



KSSU § 123

Dnr 2023/00729311

## Åtgärdsvalsstudie - ÅVS väg 44 - Beredning inför kommunstyrelsen

### Sammanfattning

Trafikverket har drivit en åtgärdsvalsstudie (ÅVS) sedan våren 2022 om väg 44 mellan Trollhättan, Grästorp och Lidköping, närmare bestämt Håsten-Alebäcksrondellen. Syftet med ÅVS:en har varit att, i dialog med berörda, beskriva vägsystemet, dess funktion, brister och behov samt ta fram kostnadseffektiva, långsiktigt hållbara åtgärder. Den framtagna rapporten för denna ÅVS ska kunna utgöra beslutsunderlag för kommuner, kommunalförbund och Västra Götalandsregionen inför revideringen av den regionala planen för infrastruktur.

Trollhättans kommun berörs främst av delsträcka ABC som delvis sträcker sig genom kommunen. I ÅVS:en föreslås en standardhöjning av sträckan ABC till mötesseparerad 2+1 väg där detta idag saknas. Viltstängsel och parallellvägar anläggs längs hela sträckan. Åtgärden ger en hög måluppfyllelse och innebär att framför allt trafiksäkerheten förbättras.

Rapporten har sänts på remiss till berörda kommuner, kommunalförbund, andra myndigheter och organisationer som projektet varit i kontakt med.

Kommunstyrelsens förvaltning har upprättat förslaget till yttrande, dat 2023-10-26.

### Beslutsunderlag

Tjänsteskrivelse från Kommunstyrelsens förvaltning, dat 2023-10-15

Yttrande, dat 2023-10-26

Rapport Väg 44, kvarvarande sträcka förbifart Lidköping och sträckan Grästorp-Lidköping, remissversion 2023-10-20

### Kommunstyrelsens samordningsutskotts beslut

Kommunstyrelsens samordningsutskottet föreslår Kommunstyrelsen att ställa sig bakom yttrande daterat 2023-10-26 över ÅVS väg 44.

-----

## Länsstyrelsen i Västra Götaland

Länsstyrelsen  
Västra Götaland

Yttrande	1 (3)
Datum	Diarienummer
2023-12-15	37169-2023

Trafikverket  
[johan.c.larsson@trafikverket.se](mailto:johan.c.larsson@trafikverket.se)

Ert ärendenummer TRV 2022/73686

## Åtgärdsvalsstudie (ÅVS) för väg 44 kvarvarande sträcka Förbifart Lidköping och sträckan Grästorp-Lidköping, Västra Götalands län.

Remissunderlag 2023-10-20

### Om ärendet

Trafikverket har drivit en åtgärdsvalsstudie (ÅVS) sedan våren 2022 om väg 44 mellan Grästorp och Lidköping, närmare bestämt Håsten-Alebäcksrondellen. Den framtagna rapporten för denna ÅVS ska kunna utgöra beslutsunderlag för kommuner, kommunalförbund och Västra Götalandsregionen inför revideringen av den regionala planen för infrastruktur.

Syftet med ÅVS har varit att, i dialog med berörda, beskriva vägsystemet, dess funktion, brister och behov samt ta fram kostnadseffektiva, långsiktigt hållbara åtgärder. För delen Grästorp - Lidköping har målkonflikten mellan Försvarsmaktens behov och trafiksäkerhet hanteras. För delen förbi Lidköping har förutsättningarna för en fortsättning förbifart Lidköping etapp 2 studeras och även studera befintlig väg om etapp 2 inte kan genomföras. Länsstyrelsen i Västra Götaland har fått möjlighet att yttra sig över remissversionen av åtgärdsvalsstudien för väg 44 mellan Grästorp och Lidköping.

### Länsstyrelsens synpunkter

Processen med åtgärdsvalsstudier är inte reglerad av vare sig förordning eller lag. Länsstyrelsen har ingen utpekad roll i just arbetet med åtgärdsvalsstudier. Länsstyrelsen lämnar synpunkter utifrån vårt uppdrag att verka för att nationella mål får genomslag i länet samtidigt som hänsyn tas till regionala förhållanden, förutsättningar, planeringsunderlag och rådgivning.

Länsstyrelsen har utifrån detta inga särskilda synpunkter på åtgärdsvalsstudien men ger ett par medskick nedan under övriga synpunkter.

## Övriga synpunkter

### Vatten

Beroende på vilka åtgärder Trafikverket väljer att gå vidare med i nästa skede kommer påverkan på vatten att behöva hanteras. Sträckan berör ett antal vattendrag, två grundvattenförekomster samt ett flertal markavvattningsföretag.

### Kultur

Vägsträckningen med tänkta åtgärder passerar flertalet kommunalt utpekade kulturmiljöer. Precis som nämns i rapporten behöver dessa kulturvärden utredas särskilt i den fortsatta processen.

Länsstyrelsen vill i sammanhanget nämna att kommunerna kan ha nya/reviderade underlag (främst Trollhättan och Lidköping), som kan finnas att tillgå – men inte via geodatakatalogen/planeringskatalogen. Trafikverket och/eller utredande konsult bör därför kontakta de berörda kommunerna.

Om åtgärder påverkar kulturhistoriska lämningar och/eller fornlämningar ska samråd ske med Länsstyrelsens kulturmiljöenhet, eventuella krav på arkeologiska åtgärder bedöms när arbetet beskrivs närmare.

### Natur

Åtgärdsvalsstudien en berör såvitt känt inga skyddade områden. Inte heller områden av riksintresse för naturvård eller friluftsliv berörs i nämnvärd utsträckning, med undantag för en sträcka längs i öster som angränsar till riksintresseområde för naturvård *Tunhemsslätten med Hullsjön* (NRO-14-084) och friluftsliv *Halle och Hunneberg* (FO 13) samt en kortare sträcka närmast Lidköping som angränsar till riksintresse för naturvård *Lidans ravinsystem* (NRO-14-069). Nossan nedströms Forshall ingår som en del i område av riksintresse för naturvård *Dättern med omgivning* (NRO-14-068) och väg 44 korsar Nossan på bro, men ÅVSen beskriver inga åtgärder som berör bron eller vattendraget i fråga.

Utifrån de föreslagna åtgärder som beskrivs kan det dock behövas prövning i det enskilda fallet för vissa av åtgärderna som skulle

Länsstyrelsen Västra Götaland

Yttrande

3 (3)

2023-12-15

37169-2023

kunna beröra till exempel generella biotopskydd eller strandskyddsområden. Länsstyrelsen förutsätter att Trafikverket inventerar och hanterar dessa områdesskydd enligt gällande regelverk om så blir fallet.

#### Information

Länsstyrelsen delar bedömningen att försvarsintressena för flyget måste ha hög prioritet på den här sträckan.

#### De som medverkat i beslutet

Företrädare för naturavdelningen, samhällsavdelningen, miljöskyddsavdelningen, vattenavdelningen samt landsbygdsavdelningen har bidragit till beredningen av detta yttrande. Detta yttrande har beslutats av funktionschef Nina Kiani Janson med planhandläggare Emma Ahlgren som föredragande.

*Nina Kiani Janson*

*Emma Ahlgren*

Detta beslut har godkänts digitalt och saknar därför namnunderskrift.

#### Kopia till:

Trafikverket

Länsstyrelsen/

Naturavdelningen, Sven Arvidsson

Miljöskyddsavdelningen, Carina Nyhammer

Samhällsavdelningen, Madeleine Elisabethdotter Sjölander, Johan Apelman

Vattenavdelningen, Claes Eliasson

Landsbygdsavdelningen, Jannicke Hellberg

FC Plan- och bygg, Nina Kiani Janson



## Försvarsmakten

**Från:** Johansson, Lukas <lukas.johansson@mil.se>  
**Skickat:** den 30 november 2023 10:53  
**Till:** Trafikverket  
**Kopia:** Larsson Johan, PLväu; Johansson, Lennart; Johansson, Anders  
**Ämne:** [ES] TRV 2022/73686

**Uppföljningsflagga:** Följ upp  
**Flagga:** Slutfört

Hej, efter att F7 läst igenom ÅVS 73686 kan vi konstatera att F7 har väldigt få saker att erinra. Endast några detaljer kommer nedan redovisas och får anses som F7's svar på remissen.

Punkt:

1.4.3 I stycket står det att inga hinder får vara högre än 1 meter. Detta anser vi vara en felskrivning då FM krav på hinderfrihet på nämnd sträcka är 0,8 meter.

1.6.2 Första stycket avhandlar förslag på mötesfri väg för våra kortbanor och mellanliggande sträckor! I slutet på stycket står det att det inte är genomförbart mht FM's behov i nuläget.

Jag önskar bara vara oerhört tydlig här. I nuläget och för all överskådlig tid ser vi inte en möjlighet till dessa förslag. Det skulle inte bara påverka oss utan helt och hållet ta bort förmågan för

FM att nyttja vägbanesystemet. Således skulle jag vara tacksam om skrivning blir extra tydlig och inte ger luft åt någon chans till förändring de närmaste 30 åren.

1.6.2 ÅVS Väg49: Avseende förslag på mötesseparerad väg mellan Alebäcksrondellen och Vinninga motsätter sig F7 det maa att det vägavsnittet utgör en nödstartslösning för att kunna bogsera ut flygplan från HOVBY i händelse av att den banan är obrukbar.

För övrigt vill jag passa på att uttrycka min tacksamhet för att vi blir tillfrågade i dessa frågor! Det är så mycket enklare att framföra våra åsikter (som inte alltid går i linje med trafik-säkerhetsarbetet) i ett tidigt skede!

Major Lukas Johansson  
 Fortifikationsofficer  
 Skaraborgs Flygflottilj  
 0702-795289



Informationsklassificering av Försvarsmaktens utgående e-post.

När du får ett e-postmeddelande från Försvarsmakten står det ES framför rubriken på e-postmeddelandet. Detta står för att avsändaren bedömer att meddelandet inte innehåller någon sekretessbelagd information enligt offentlighets- och sekretesslagen (2009:400). Varje medarbetare inom Försvarsmakten klassificerar den information som man skickar via e-post och det sker för att säkerställa att rätt information når behörig person.



## Norra Älvsborgs Räddningstjänstförbund



Norra Älvsborgs  
Räddningstjänstförbund

**Datum**

2023-12-11

**Sidan 1(1)****Diarienummer**

1250-2023-000604-002-001

**Vår beteckning:**

1250-2023-000604

**Externt Diarienummer:**

TRV 2022/73686

**Handläggare:**

Brandingenjör  
Ellen Rubinstein  
0521-26 59 01

**Trafikverket**

Box 110  
541 23 Skövde

**Yttrande angående åtgärdsvalsstudie för Väg 44**

Norra Älvsborgs Räddningstjänstförbund har tagit del av insända handlingar och har inget att erinra.

**Granskade handlingar**

Remiss externt diarienummer TRV 2022/73686

---

Norra Älvsborgs  
Räddningstjänstförbund  
Larmvägen 1  
461 38 Trollhättan

Telefon växel  
0521-26 59 00  
Org.nr  
222000-0950

E-post  
info@brand112.se  
Webb  
www.brand112.se

Polismyndigheten



Yttrande

1 (1)

Datum

2023-11-06

Diariernr (åberopas)

TRV 2022.73686

Polismyndigheten  
Polisregion Väst  
Anders Johansson

**Remiss för åtgärdsvalsstudie väg 44 kvarvarande sträcka Förbifart  
Lidköping och sträckan Grästorp-Lidköping**

Polismyndigheten har tagit del av handlingar och har i nuläget inget att erinra mot det arbete som gjorts och som berör förslag enligt ovan.

Anders Johansson  
Kommunpolis Lidköping, Västra Skaraborg

Tel: 010-56 627 86, 070-63 95 413  
anders-y.johansson@polisen.se

---

Postadress  
Polismyndigheten  
Prinsgatan 7-9  
541 50 Skövde

Besöksadress  
Prinsgatan 7-9  
Skövde

Telefon  
114 14

Webbplats  
polisen.se

E-post  
registrator.vast@polisen.se

Vänersborgs kommun



**Vänersborgs kommun**  
Kommunstyrelsen

YTTRANDE

1(1)

2023-10-30

Dnr: KS 2023/970

**Handläggare**  
Cornelia Sörman  
Cornelia.Sorman@vanersborg.se  
0521-72 10 46

**Mottagare**  
Trafikverket

## Yttrande ÅVS väg 44 kvarvarande förbifart Lidköping och sträckan Grästorp-Lidköping

### Bakgrund

En remiss för den åtgärdsvalsstudie (ÅVS) som genomförts för väg 44, kvarvarande förbifart Lidköping och sträckan Grästorp-Lidköping, inkom från Trafikverket 2023-10-23.

### Yttrande

Vänersborgs kommun har tagit del av åtgärdsvalsstudien för väg 44. Studien ligger utanför Vänersborgs kommungräns men kommunens invånare och näringsliv påverkas av förhållandena på väg 44.

Ur ett pendlingsperspektiv är det positivt med en höjd trafiksäkerhet och framkomlighet längst vägen, så som studien föreslår. Att ett samarbete skett med Västrafik för att även se över kollektivtrafikens förutsättningar ser kommunen som positivt.

Utredningen bör nämna att Halle- och Hunneberg inte bara är utpekade som naturreservat utan även är en UNESCO Global Geopark. Det är något som kan ha påverkan på antalet besökare och därmed genererad trafik.

Kommunen har i övrigt inget att erinra mot förslaget.

Benny Augustsson  
Kommunstyrelsens ordförande

<b>Postadress:</b> Vänersborgs kommun 462 85 Vänersborg	<b>Besöksadress:</b> Sundsgatan 29 Vänersborg	<b>Telefon:</b> 0521-72 10 00	<b>Webbplats:</b> www.vanersborg.se	<b>E-post:</b> kommun@vanersborg.se
---	---	----------------------------------	--	--

Lantbrukarna riksförbund (LRF), avd Lidköping

## Remiss för åtgärdsvalsstudie väg 44

LRFs kommungrupp i Lidköping har beretts möjlighet att lämna synpunkter på remissen för åtgärdsvalsstudie väg 44 och vi tackar för denna möjlighet. Kommungruppen företräder ca 900 medlemmar i kommunen och ett stort antal av dessa driver företag i de gröna näringarna. Våra medlemmar är i hög grad beroende av en fungerande transportinfrastruktur, både som näringsidkare och som boende i alla delar av kommunen. Från kommungruppens sida har vi deltagit i arbetet med ÅVS:en och vi tycker att det har varit en konstruktiv process. Nedan följer dels en beskrivning av vår näring och dess behov, dels några inspel till det fortsatta arbetet med planeringen för väg 44.

Västra Götaland är till ytan Sveriges största jordbrukslän och Lidköping är en av de kommuner där näringen är som viktigast. Det gröna näringslivet utmärker sig med sin platsbundenhet och våra företag har stort behov av fungerande vägnät i sin vardag. Jordbrukets strukturrationalisering har gjort och gör att vi brukar marken på ett sätt som ger mycket stora flöden, både inom och mellan fastigheter. Idag kör vi mycket åt varandra, samarbeten sker över stora områden och det finns dessutom många entreprenörer som utför körslor och förflyttar maskiner mellan fastigheterna. Även flödena av varor och förnödenheter är stora då enheterna har växt och ligger på större avstånd från varandra. I skördetid går otroligt många transporter från våra gårdar in till Lidköping för vidare hantering i värdekedjan och här är en fungerande logistik A och O.

Vi ser positivt på framtiden eftersom vi vet att våra varor och tjänster kommer att bli allt mer eftertraktade. Vi lever i en tid där hållbarhet och beredskap är nyckelord, våra medlemmar levererar både och redan idag och sannolikt kommer produktionen att öka. Den framtid vi ser, med en biobaserad ekonomi, utgår från ett aktivt jord- och skogsbruk vilket kommer att medföra ett ännu större transportbehov.

De transporter som de gröna näringarna ger upphov till är både tunga, långa och i många fall även breda vilket gör framkomlighet till en viktig fråga. Här behöver man tänka till så att det inte skapas inlåsnings effekter i trafiken eller att den långsamma sk LGF-trafiken flyttas till vägar där de absolut inte är önskvärda, t ex bostadsområden. Vi tycker att denna aspekt är tillvaratagen i remissen men vill ändå ytterligare trycka på vikten av detta eftersom det ofta är ett problem för våra medlemmar. I den fortsatta planeringen deltar vi gärna från LRF just i diskussionerna om framkomlighet för att säkerställa att denna fråga inte tappas bort.

Remissen utgår från två möjliga scenarion rörande förbifart Lidköping. Från LRFs sida ser vi inte att dagens sträckning av väg 44 är ett rimligt alternativ – förbifarten måste realiserars. Detta är i vissa delar en dubbelbottnad fråga för LRF eftersom alternativet medför att produktiv mark måste tas ur produktion. Detta dilemma hamnar vi inte allt för sällan i eftersom brukande av marken är våra medlemmars hela affärsidé, och att lägga åkermark under asfalt är en irreversibel process. Dock ser vi inte att nuvarande sträckning fungerar, varken nu eller i framtiden. Dock är det av största vikt att denna projektering görs i samråd med markägare och brukare för att i mesta möjliga mån göra intrånget så litet som möjligt. Generellt kan sägas att om man strävar efter att följa fastighetsgränser och skära så lite som möjligt i befintliga skiften är man en god bit på väg. Givetvis bör "sämre" mark, dvs mindre produktiv mark som kanske impediment eller sämre jordbruksmark, väljas i första hand.

Med vänliga hälsningar Josefina Guttman ordförande Lidköpings kommungrupp LRF

## Lantbrukarna riksförbund (LRF), avd Grästorp

2023-12-14

**Remiss för åtgärdsvalsstudie väg 44**

LRFs kommungrupp i Grästorp har beretts möjlighet att lämna synpunkter på remissen för åtgärdsvalsstudie väg 44 och vi tackar för detta. Kommungruppen företräder drygt 300 medlemmar i kommunen varav ett stort antal driver företag i de gröna näringarna. Våra medlemmar är i hög grad beroende av en fungerande transportinfrastruktur, både som näringsidkare och som boende i alla delar av kommunen. Från kommungruppens sida har vi deltagit i arbetet med ÅVS:en och vi tycker att det har varit en konstruktiv process. Nedan följer dels en beskrivning av vår näring och dess behov, dels några inspel till det fortsatta arbetet med planeringen för väg 44.

Västra Götaland är till ytan Sveriges största jordbrukslän och Grästorp är en av de kommuner där näringen är som viktigast. Detta gäller både i absoluta tal som relaterat till övrigt näringsliv och antal kommuninnevånare. Det gröna näringslivet utmärker sig med sin platsbundenhet och våra företag har stort behov av fungerande vägnät i sin vardag. Jordbrukets strukturrationalisering har gjort och gör att vi brukar marken på ett sätt som ger mycket stora flöden, både inom och mellan fastigheter. Idag kör vi mycket åt varandra, samarbeten sker över stora områden och det finns dessutom många entreprenörer som utför körslor och förflyttar maskiner mellan fastigheterna. Även flöden av varor och förnödenheter är stora då enheterna har växt och ligger på större avstånd från varandra.

Vi ser positivt på framtiden eftersom vi vet att våra varor och tjänster kommer att bli allt mer eftertraktade. Vi lever i en tid där hållbarhet och beredskap är nyckelord, våra medlemmar levererar både och redan idag och sannolikt kommer produktionen att öka. Den framtid vi ser, med en biobaserad ekonomi, utgår från ett aktivt jord- och skogsbruk vilket kommer att medföra ett ännu större transportbehov.

De transporter som de gröna näringarna ger upphov till är både tunga, långa och i många fall även breda vilket gör framkomlighet till en viktig fråga. Här behöver man tänka till så att det inte skapas inlåsnings effekter i trafiken eller att den långsamma sk LGF-trafiken flyttas till vägar där de absolut inte är önskvärda, t ex bostadsområden. Vi tycker att denna aspekt är tillvaratagen i remissen men vill ändå ytterligare trycka på vikten av detta eftersom det ofta är ett problem för våra medlemmar.

Väg 44 är en pulsåder genom Grästorps kommun och i princip hela sträckan går genom ett aktivt jordbrukslandskap. Längs vägen finns otaliga påfarter, både till enskilda fastigheter och till åkermark och i viss mån även skogsmark. Beroende på hur väg 44 utvecklas finns risk att dessa påfarter begränsas betydligt. Det är antagligen till fördel för trafiksäkerheten då påfarter i sig själva är olycksrisker varför vi i grund och botten inte är emot en sådan utveckling, men utifrån det resonemang vi för ovan måste detta göras mycket genomtänkt för att inte skapa nya bekymmer. Här sitter vi inte på lösningen men menar att den är mycket viktig för våra medlemmar. I den fortsatta planeringen deltar vi gärna från LRF just i diskussionerna om framkomlighet för att säkerställa att denna fråga inte tappas bort.

Erica Johansson

Ordförande

LRF Grästorp



# Bilaga 5 –Samlad effektbedömning, SEB

Nedan finns kortversionen, för fullständiga versioner se trafikverket.se

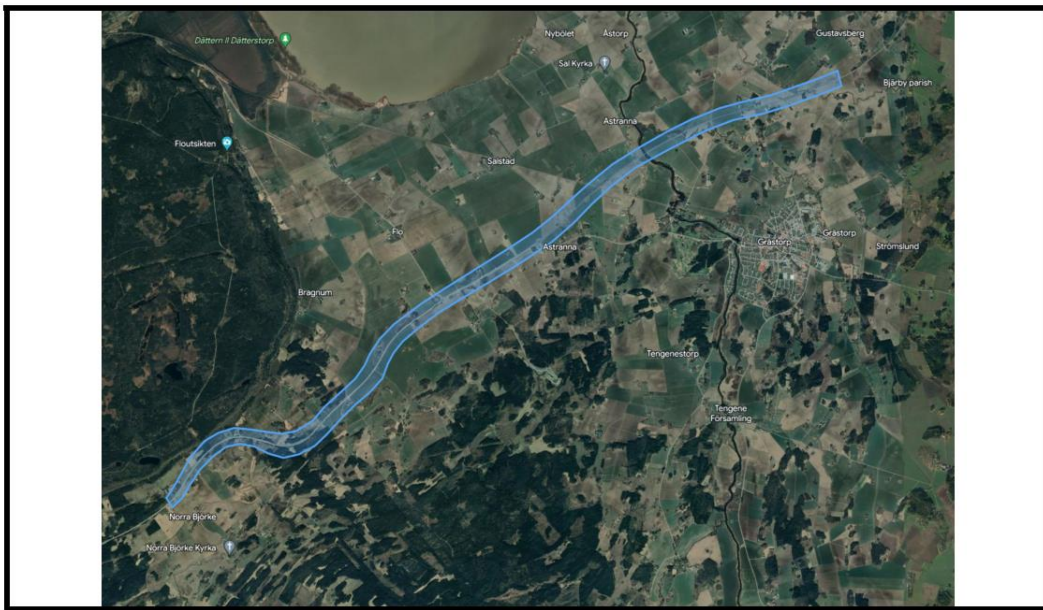
VVA2665 väg 44 Håsten-Guldsmedstomten, delsträcka ABC

Objektnummer: VVA2665 Ärendenummer: TRV 2020/66057;TRV 2022/73686  
Kontaktperson: Larsson Johan, PLväu, 0771-921 921  
Skede: Åtgärdsvalsstudie  
Status: Granskad och godkänd av Trafikverket, 2024-03-08



Samlad effektbedömning

## Väg 44 Håsten–Guldsmedstomten (2651)



Projektets geografiska läge markerat i blått.

### Nuläge och brister:

Sträckan som hanteras längs väg 44 består av tre delsträckor. Den mittersta delsträckan är 2+1-väg med 100 km/tim medan de två andra är tvåfältsväg med 80 km/tim. Vidare är väg 44 direkt väster om utredningssträckan 2+1-väg. Därav finns en potential att ha en enhetlig standard med 2+1-väg och 100 km/tim. Väggeometrin inklusive vägbredden på delsträckor med 80 km/t är till stor del tillräcklig för en högre hastighet om sträckan möttesepareras. Det finns även behov av att hantera långsamtgående fordon samt gång- och cykel på ett bättre sätt än idag.



<u>Gångvägens längd (km):</u>	Parallellvägnät på en delsträcka om 2 km används till gång och cykel. Bedöms inte klassificeras som gång- och cykelvägnät.
<u>Gångvägens standard:</u>	Blandtrafik där främst jordbruksfordon bedöms förekomma.
<u>Gångtrafik (gående/dygn):</u>	Information ej tillgänglig.
<u>Cykelvägens längd (km):</u>	Parallellvägnät på en delsträcka om 2 km används till gång och cykel. Bedöms inte klassificeras som gång- och cykelvägnät.
<u>Cykelvägens standard:</u>	Blandtrafik där främst jordbruksfordon bedöms förekomma.
<u>Cykeltrafik (cyklister/dygn):</u>	Blandtrafik där främst jordbruksfordon bedöms förekomma.
<u>Väglängd (km):</u>	14,1 km
<u>Vägstandard:</u>	Varierad vägklass: Vanlig väg: 2 kf utan mötesseparering, 8 -13 m vägbredd , 80 km/tim på en sträcka om 12,1 km. Mötessfri landsväg: 2+1 kf, 13 m vägbredd, 100 km/h på en sträcka om 2 km.
<u>Vägtrafik:</u>	ÅDT 4500-10 800 f/d, 16-20 % tung trafik (2019)

**Åtgärdens syfte:**

Att förbättra trafiksäkerhet och framkomlighet längs väg 44 mellan Grästorp-Lidköping.

**Förslag till åtgärd:**

Kostnaden är 756,78 mnkr i prisnivå 2019-06

Åtgärden innebär att sträckor med tvåfältsväg och 80 km/tim blir mötesseparerad 2+1-väg och 100 km/tim. Där det är nödvändigt breddas vägen. Befintliga korsningspunkter på de sträckor som idag har 80 km/tim kommer att ersättas av totalt tre planskilda korsningar. Till de planskilda korsningarna kommer ett parallellvägnät att anslutas. Befintliga korsningar och anslutningar stängs alltså. Vilstängsel kommer att sätta upp längs hela sträckan. Hela sträckan (även delsträcka som redan har 100 km/tim) kommer att få hanterade sidoområden antingen via borttagande av fasta objekt eller att sidorräcke sätts upp.

<u>Gångvägens längd (km):</u>	Parallellvägnät på hela sträckan om 14,1 km används till gång och cykel. Bedöms inte klassificeras som gång- och cykelvägnät.
<u>Gångvägens standard:</u>	Blandtrafik där främst jordbruksfordon bedöms förekomma.
<u>Gångtrafik (gående/dygn):</u>	Information ej tillgänglig.
<u>Cykelvägens längd (km):</u>	Parallellvägnät på hela sträckan om 14,1 km används till gång och cykel. Bedöms inte klassificeras som gång- och cykelvägnät.
<u>Cykelvägens standard:</u>	Blandtrafik där främst jordbruksfordon bedöms förekomma.
<u>Cykeltrafik (cyklister/dygn):</u>	Information ej tillgänglig.
<u>Väglängd (km):</u>	14,1 km
<u>Vägstandard:</u>	Mötessfri landsväg 2+1: 40% omkörning, mitträcke, 13 m vägbredd, 100km/h
<u>Vägtrafik:</u>	ÅDT 4500-10 800 f/d, 16-20 % tung trafik (2019)

Objektnummer: VVA2665 Ärendenummer: TRV 2020/66057;TRV 2022/73686  
 Kontaktperson: Larsson Johan, PLväu, 0771-921 921  
 Skede: Åtgärdsvalsstudie  
 Status: Granskad och godkänd av Trafikverket, 2024-03-08



Samlad effektbedömning

Tabell 2 Samhällsekonomisk analys - sammanfattning

Effekt	Beräknad	Ej beräknad	
	Nuvärde (mnkr)	Bedömning	Beskrivning
Resenärer	518	Försumbart	-
Godstransporter	65	Försumbart	-
Persontransportföretag	-	Försumbart	-
Trafiksäkerhet	1878	Positivt	Två planskilda korsningar utan anslutande vägsträckor i modellen bedöms inte fullständigt fångas i effektsamband. Bedömningen är att dessa medför ökad trafiksäkerhet i verkligheten.
Klimat	-5	Försumbart	-
Hälsa	0	Försumbart	-
Landskap	-	Negativt	Utökat vägområde i befintlig sträckning och korsningsanläggningar ger ökat visuellt intrång. Den ökade barriäreffekten mildras genom anläggning av faunapassager.
Övriga externa effekter	-	Försumbart	-
Budgeteffekter	-	Försumbart	-
Inbesparade JA-kostnader	-	Försumbart	-
Drift, underhålls- och reinvesteringarkostnader under livslängd	-64	Försumbart	-
Samhällsekonomisk investeringskostnad	1033		
<b>Nettonuvärde</b>		<b>Sammanvägning av ej värderbara effekter</b>	
	1360	Positivt	

	Nettonuvärdeskvot	Nettonuvärde	Kvalitetsbedömning
Huvudanalys	1,24	1360	EVA bedöms vara ett lämpligt verktyg för åtgärden som utanför Grästorp kännetecknas av landsbygdsmiljö.
KA högre invkostnad	0,75	1050	Fångar relevanta effekter för åtgärden med bland annat mötteseparerad väg med högre hastighet. Åtgärden bedöms huvudsakligen leda till beräknade effekter som ökad trafiksäkerhet, kortare res- och transporttid men också negativ effekt på fordonskostnad och utsläpp. Däremot så är bedömningen att effekterna för två planskilda korsningar, typkorsning F, inte fångas fullt vilket påvisar behovet att inkludera effekten under ej beräknade effekter.
KA Trafiktillväxt 0%	0,55	592	Motivering till samhällsekonomisk lönsamhet

Samlad effektbedömning

Sida 3 av 8

	Nettonvärdeskvot	Nettonvärde	Kvalitetsbedömning
Trafiktillväxt +50%	1,59	1762	Åtgärderna är enligt EVA-kalkyl samhällsekonomiskt beräkningsbart lönsamma. De ej beräknade effekterna ger delvis negativ inverkan då det finns risk för negativ påverkan på landskapet. Åtgärden innefattar dock moment som förmildrar detta så de ej beräknade effekterna betraktas därför som positiva då även effekter kring parallellvägnätet och två stycken typkorsningar F inte fullständigt fångas i EVA. Vilket leder till en sammanvägd lönsam bedömning av objektet där samtliga känslighetsanalyser visar positiv lönsamhet.
Sammanvägd samhällsekonomisk lönsamhet			Lönsam

Samlad effektbedömning

Sida 4 av 8

Objektnummer: VVA2665 Ärendenummer: TRV 2020/66057;TRV 2022/73686  
 Kontaktperson: Larsson Johan, PLväu, 0771-921 921  
 Skede: Åtgärdsvalsstudie  
 Status: Granskad och godkänd av Trafikverket, 2024-03-08



Samlad effektbedömning

Tabell 3 Fördelningsanalys - sammanfattning

Fördelningsaspekt	Störst nytta/fördel	Störst negativ nytta/nackdel
Kön	Män	Neutralt
Lokalt/regionalt/nationellt/internationellt	Regionalt	Neutralt
Län	Västra Götaland	Neutralt
Kommun	Grästorp	Neutralt
Näringsgren	Jordbruk	Neutralt
Trafikslag	Bil och gods-väg	Neutralt
Åldersgrupp	Vuxna: 25-65 år	Neutralt
-	Ej bedömt	Ej bedömt

**Kommentar till fördelningstabellen**

Vägtrafik i form av dagliga resor, arbetspendling och godstransporter gynnas mest av åtgärden. Gång och cykeltrafik separeras från fordonstrafik varför de också gynnas. Sträckan är ett pendlingstråk som även används i hög grad av lokala verksamheter.

Samlad effektbedömning

Sida 5 av 8

Objektnummer: WVA2665 Ärendenummer: TRV 2020/66057;TRV 2022/73686  
 Kontaktperson: Larsson Johan, PLväu, 0771-921 921  
 Skede: Åtgärdsvalsstudie  
 Status: Granskad och godkänd av Trafikverket, 2024-03-08



Samlad effektbedömning

**Tabell 4 Transportpolitisk målanalys - sammanfattning**

Bidrag till FUNKTIONSMÅLET		
Medborgarnas resor	Tillförlitlighet	Positivt bidrag
	Tryggt & bekvämt	Positivt bidrag
Näringslivets transporter	Tillförlitlighet	Positivt bidrag
	Nöjdhet & kvalitet	Positivt bidrag
Tillgänglighet regionalt/länder	Pendling	Positivt bidrag
	Tillgänglighet storstad	Inget bidrag
	Interregionalt	Positivt bidrag
Jämställdhet	Jämställdhet transport	Inget bidrag
	Lika möjlighet	Inget bidrag
Funktionshindrade	Kollektivtrafiknätet	Positivt bidrag
Barn och unga	Skolväg	Inget bidrag
Kollektivtrafik, gång och cykel	Gång & cykel, andel	Positivt bidrag
	Kollektivtrafik, andel	Inget bidrag
Bidrag till HÄNSYNSMÅLET		
Klimat	Mängd person- och lastbilstrafik	Inget bidrag
	Energi per fordonskilometer	Negativt bidrag
	Energi bygg, drift, underhåll	Negativt bidrag
Hälsa	Människors hälsa	Positivt bidrag
	Befolkning	Positivt bidrag
	Luft	Negativt bidrag
	Vatten	Inget bidrag
	Mark	Inget bidrag
Landskap	Landskap	Negativt bidrag
	Biologisk mångfald, växtliv, djurliv	Positivt & negativt
	Forn- och kulturlämningar, annat kulturarv, bebyggelse	Inget bidrag
Trafiksäkerhet	Döda & svårt skadade	Positivt bidrag

**Kommentar till målanalysen inklusive målkonflikter**

Åtgärden leder framförallt till positiva effekter vad gäller trafiksäkerhet, framkomlighet genom separation av fordonstrafik, oskyddade trafikanter och djurliv i området. Detta på bekostnad av ökat intrång i landskap och ökad klimatpåverkan.

Transportpolitikens mål ska vara att säkerställa en samhällsekonomiskt effektiv och långsiktigt hållbar transportförsörjning för medborgarna och näringslivet i hela landet. Hur bidrar åtgärden till detta mål:

Samlad effektbedömning

Sida 6 av 8

Åtgärderna är enligt EVA-kalkyl samhällsekonomiskt beräkningsbart lönsamma. De ej beräknade effekterna ger delvis negativ inverkan då det finns risk för negativ påverkan på landskapet. Åtgärden innefattar dock moment som förmildrar detta så de ej beräknade effekterna betraktas därför som positiva då även effekter kring parallellvägnätet och två stycken typkorsningar F inte fullständigt fångas i EVA. Vilket leder till en sammanvägd lönsam bedömning av objektet där samtliga känslighetsanalyser visar positiv lönsamhet.

Högre hastigheter leder till ökade utsläpp samt ökade störningar i form av buller och vibrationer. Breddning av vägen i befintlig sträckning medför ett visst intrång och ökade barriäreffekter men anpassar vägen efter nuvarande trafikmängd och skapar säkrare passager för djurlivet och oskyddade trafikanter.

Den samhällsekonomiska beräkningen visar på lönsamhet med de huvudsakliga effekterna restidsvinster och ökad trafiksäkerhet. Objektet skapar förutsättningar för regional utveckling.

Åtgärden medför ökat trafiksäkerhet. Parallellvägnät ökar den sociala hållbarheten i området genom bättre möjligheter att gå och cykla. Män kör generellt mer bil än kvinnor och åtgärden gynnar främst bilresor.

Samlad effektbedömning

Sida 7 av 8

Objektnummer: VVA2665 Ärendenummer: TRV 2020/66057;TRV 2022/73686  
Kontaktperson: Larsson Johan, PLväu, 0771-921 921  
Skede: Åtgärdsvalsstudie  
Status: Granskad och godkänd av Trafikverket, 2024-03-08



Samlad effektbedömning

## Bilagor och referenser

### Bilagor

AKK	
Bilaga 2a.	Sammanställning delsträckor ABC.
Bilaga 2c.	GKI för delsträcka A.
Bilaga 2d.	GKI för delsträcka B.
Bilaga 2e.	GKI för delsträcka C.
Klimatkalkyl	
Bilaga 3.	Klimatkalkyl.
SEA	
Bilaga 1.	SEK-importkälla
Bilaga 4	Arbets-PM
Bilaga 5.	JSON-EVA

### Referenser

Saknas

System-ID, nummer för identifikation i databas: e4cf1545-61ec-49cc-86f8-361ebec4da9b

Utskriftsdatum : 2024-03-08

Samlad effektbedömning

Sida 8 av 8

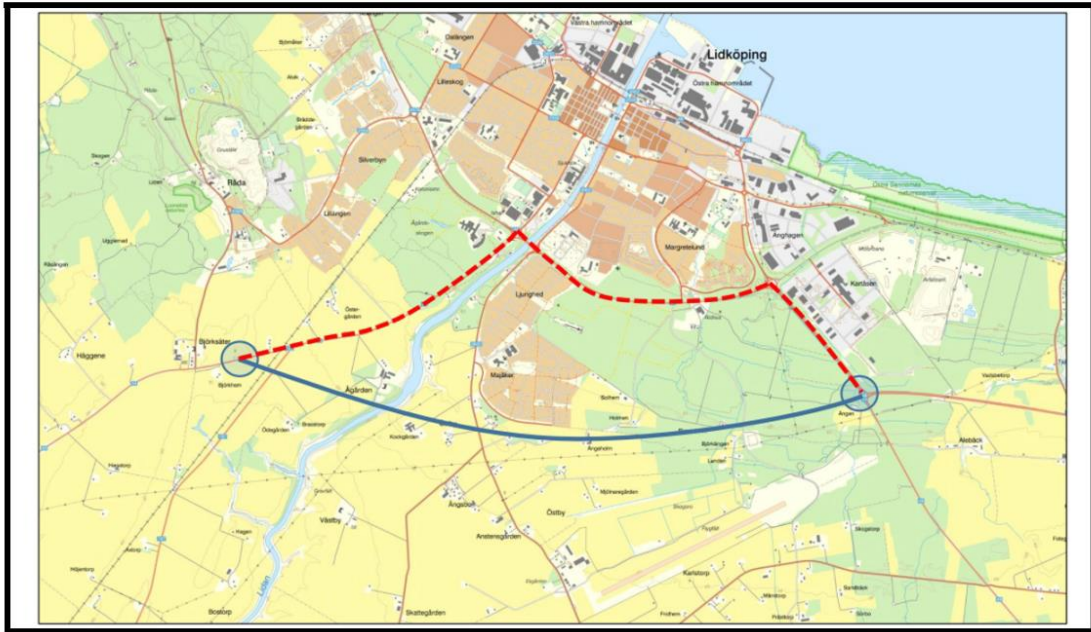
## VVA2666 väg 44 Ågården-Alebäcksrondellen med förbifart, delsträcka KLMN

Objektnummer: VVA2666 Ärendenummer: TRV 2020/66057;TRV 2022/73686  
 Kontaktperson: Larsson Johan, PLvru, 0771-921 921  
 Skede: Åtgärdsvalsstudie  
 Status: Granskad och godkänd av Trafikverket, 2024-03-15



Samlad effektbedömning

## Väg 44, Ågården-Alebäcksrondellen med förbifart



I SEB antagen sträckning av förbifart

**Nuläge och brister:**

Genomfarten för väg 44 genom Lidköping är periodvis hårt belastad. Detta gäller speciellt för sträckan vid Ljungheds- och Ågårdsrondellerna inklusive Ågårdsbron. I framtiden förvärras situationen ytterligare med ökad genomfartstrafik i kombination med utökad handel- och verksamhetsablering. Flera analyser både avseende dagens och framtidens trafiksituation indikerar omfattande framkomlighetsbrister. Framkomlighetsbristerna ökar dessutom risken för negativ trafiksäkerhetspåverkan. Även sträckan mellan Ågårdsrondellen och Ågården söder om Lidköping är idag tvåfältsväg med 80 km/tim med bristande framkomlighet och trafiksäkerhet.

<u>Väglängd (km):</u>	6,7 km
<u>Vägstandard:</u>	Vanlig väg och mötesfri väg 2+1, 11,5-16 m, 60-100 km/tim
<u>Vägtrafik:</u>	Basår 2017 i EVA: 9 900-16 200 fordon per dygn, 7-10 % tung trafik

**Åtgärdens syfte:**

Att förbättra framkomlighet och trafiksäkerhet längs väg 44 vid Lidköping.

Samlad effektbedömning

Sida 1 av 7



**Förslag till åtgärd:**

Kostnaden är 588,12 mnkr i prisnivå 2019-06

Åtgärden innebär en ny sträckning av väg 44 (förbifart) som ersätter den befintliga sträckningen av väg 44 genom Lidköping (genomfart). Den nya sträckan som går strax söder om Lidköping mellan Alebäcksrondellen och Björksäter blir cirka 6,3 km med huvudsaklig vägstandard 2+1-väg och 100 km/tim. Väg 44 möter väg 187 i en ny cirkulationsplats och passerar även Kinnekullebanan i planfritt. Från korsningen med Kinnekullebanan till Björksäter (där förbifarten ansluter befintlig väg 44) är vägstandarden vanlig tvåfältsväg med 80 km/tim. I åtgärden ingår även att dagens väg 44 genom Lidköping överlämnas i kommunal regi och får en något förändrad standard.

<u>Väglängd (km):</u>	6,7 km i befintlig sträckning och 6,3 km i ny
<u>Vägstandard:</u>	Vanlig väg och mötesfri väg 2+1, 11,5-16 m, 60-100 km/tim
<u>Vägtrafik:</u>	Basår 2017 i EVA: 2 800-11 000 fordon per dygn, 5-10 % tung trafik

Samlad effektbedömning

Sida 2 av 7

Objektnummer: VVA2666 Ärendenummer: TRV 2020/66057;TRV 2022/73686  
 Kontaktperson: Larsson Johan, PLvru, 0771-921 921  
 Skede: Åtgärdsvalsstudie  
 Status: Granskad och godkänd av Trafikverket, 2024-03-15



Samlad effektbedömning

**Tabell 2 Samhällsekonomisk analys - sammanfattning**

Effekt	Beräknad		Ej beräknad
	Nuvärde (mnkr)	Bedömning	Beskrivning
Resenärer	568	Positivt	Åtgärden ger minskad restidsosäkerhet.
Godstransporter	80	Positivt	Åtgärden ger minskad restidsosäkerhet.
Persontransportföretag	-	Försumbart	-
Trafiksäkerhet	659	Försumbart	-
Klimat	6	Försumbart	-
Hälsa	-50	Försumbart	Positiv påverkan avseende fysisk aktivitet men totala påverkan bedöms försumbar.
Landskap	-	Negativt	Väg 44 i ny sträckning ge ny barriär och ökad störning samt förändrad landskapsbild.
Övriga externa effekter	-	Försumbart	-
Budgeteffekter	-	Försumbart	-
Inbesparade JA-kostnader	-	Försumbart	-
Drift, underhålls- och reinvesteringskostnader under livslängd	-9	Försumbart	-
Samhällsekonomisk investeringskostnad	789		
<b>Nettonuvärde</b>		<b>Sammanvägning av ej värderbara effekter</b>	
	465	Negativt	

	Nettonuvärdeskvot	Nettonuvärde	Kvalitetsbedömning
Huvudanalys	0,58	465	Direkt avgörande för resultatet är hur mycket trafik som flyttas till förbifarten av väg 44 förbi Lidköping.
KA högre invkostnad	0,22	229	Huvudsaklig grund för antagande om detta är Sampers och sedan har kompletterande relationer bedömts. Avseende trafikomfördelningar kan alltid en osäkerhet finnas.
KA Trafiktillväxt 0%	< 0	-168	<b>Motivering till samhällsekonomisk lönsamhet</b>
Trafiktillväxt +50%	1,46	1164	Det bedöms att det positiva nettonuvärdet i kombination med de positiva ej beräknade effekterna överstiger de negativt ej beräknade.
<b>Sammanvägd samhällsekonomisk lönsamhet</b>			<b>Lönsam</b>

Samlad effektbedömning

Sida 3 av 7

Objektnummer: WVA2666 Ärendenummer: TRV 2020/66057;TRV 2022/73686  
Kontaktperson: Larsson Johan, PLvru, 0771-921 921  
Skede: Åtgärdsvalsstudie  
Status: Granskad och godkänd av Trafikverket, 2024-03-15



Samlad effektbedömning

**Tabell 3 Fördelningsanalys - sammanfattning**

Fördelningsaspekt	Störst nytta/fördel	Störst negativ nytta/nackdel
Kön	Män	Neutralt
Lokalt/regionalt/nationellt/internationellt	Regionalt	Neutralt
Län	Västra Götaland	Neutralt
Kommun	Lidköping	Neutralt
Näringsgren	Neutralt	Neutralt
Trafikslag	Bil	Neutralt
Åldersgrupp	Vuxna: 25-65 år	Neutralt
-	Ej bedömt	Ej bedömt

**Kommentar till fördelningstabellen**

Dagliga person- och godstransporter på väg är den trafikantgrupp som gynnas mest- Lidköpings kommun gynnas av åtgärden.

Objektnummer: WA2666 Ärendenummer: TRV 2020/66057;TRV 2022/73686  
 Kontaktperson: Larsson Johan, PLvru, 0771-921 921  
 Skede: Åtgärdsvalsstudie  
 Status: Granskad och godkänd av Trafikverket, 2024-03-15



Samlad effektbedömning

**Tabell 4 Transportpolitisk målanalys - sammanfattning**

Bidrag till FUNKTIONSMÅLET		
Medborgarnas resor	Tillförlitlighet	Positivt bidrag
	Tryggt & bekvämt	Positivt bidrag
Näringslivets transporter	Tillförlitlighet	Positivt bidrag
	Nöjdhet & kvalitet	Positivt bidrag
Tillgänglighet regionalt/länder	Pendling	Positivt bidrag
	Tillgänglighet storstad	Inget bidrag
	Interregionalt	Positivt bidrag
Jämställdhet	Jämställdhet transport	Negativt bidrag
	Lika möjlighet	Inget bidrag
Funktionshindrade	Kollektivtrafiken	Inget bidrag
Barn och unga	Skolväg	Inget bidrag
Kollektivtrafik, gång och cykel	Gång & cykel, andel	Inget bidrag
	Kollektivtrafik, andel	Negativt bidrag
Bidrag till HÄNSYNSMÅLET		
Klimat	Mängd person- och lastbilstrafik	Positivt bidrag
	Energi per fordonskilometer	Inget bidrag
	Energi bygg, drift, underhåll	Negativt bidrag
Hälsa	Människors hälsa	Positivt bidrag
	Befolkning	Inget bidrag
	Luft	Positivt bidrag
	Vatten	Inget bidrag
	Mark	Negativt bidrag
Landskap	Landskap	Negativt bidrag
	Biologisk mångfald, växtliv, djurliv	Negativt bidrag
	Forn- och kulturlämningar, annat kulturarv, bebyggelse	Negativt bidrag
Trafiksäkerhet	Döda & svårt skadade	Positivt bidrag

**Kommentar till målanalysen inklusive målkonflikter**

Åtgärden ökar tillförlitlighet genom minskad restidsosäkerhet och förbättrad trafiksäkerhet. Däremot finns det risk att natur- och kulturmiljöer samt biologisk mångfald påverkas negativt.

Transportpolitikens mål ska vara att säkerställa en samhällsekonomiskt effektiv och långsiktigt hållbar transportförsörjning för medborgarna och näringslivet i hela landet. Hur bidrar åtgärden till detta mål:

Samlad effektbedömning

Sida 5 av 7

Det bedöms att det positiva nettonuvärdet i kombination med de positiva ej beräknade effekterna överstiger de negativt ej beräknade.

Den samhällsekonomiska kalkylen visar på att trafiken alstrar mindre klimatpåverkande utsläpp. Samtidigt innebär byggande, drift och underhåll ökad påverkan på klimatet. Den nya sträckningen ger negativ påverkan på landskapet i form av intrång i odlingslandskap och ny barriär. Däremot kan åtgärden stärka potentialen att utveckla en mer attraktiv stadsmiljö i Lidköping.

Den samhällsekonomiska kalkylen visar på lönsamhet där minskade restider är en bidragande effekt. Att restiderna förbättras bidrar till en regional tillväxt och utveckling. Vidare bedöms Lidköping som stad få positiva effekter och att områden runt befintlig väg 44 kan utvecklas på annat sätt än vad som är möjligt idag.

Den samhällsekonomiska kalkylen visar på ökad trafiksäkerhet. I Lidköping kan andra grupper än bilresenärer gynnas när en stor del av genomfartstrafiken försvinner och infrastrukturen stadsanpassas med mindre barriärverkan. Åtgärden ger totalt sett minskat antal bullerutsatta.

Samlad effektbedömning

Sida 6 av 7

Objektnummer: WA2666 Ärendenummer: TRV 2020/66057;TRV 2022/73686  
Kontaktperson: Larsson Johan, PLvru, 0771-921 921  
Skede: Åtgärdsvalsstudie  
Status: Granskad och godkänd av Trafikverket, 2024-03-15



Samlad effektbedömning

## Bilagor och referenser

### Bilagor

AKK	
Bilaga 2a	GKI
Bilaga 2b	Indexomräkning inv kost
Bilaga 2c	Indexomräkning standardavvikelse
Klimatkalkyl	
Bilaga 3	Klimatkalkyl
SEA	
Bilaga 1	SEK-importkälla
Bilaga 4	Arbets-PM
Bilaga 5	BEVA
Bilaga 6	Teknisk PM Sampers
Bilaga 6	Json-fil

### Referenser

Saknas

System-ID, nummer för identifikation i databas: 39031fef-ea34-4822-9471-4500684e3191

Utskriftsdatum : 2024-03-15

Samlad effektbedömning

Sida 7 av 7

## VVA2667 väg 44 Ågården-Alebäcksrondellen utan förbifart, delsträcka KLMN

Objektnummer: VVA2667 Ärendenummer: TRV 2020/66057;TRV 2022/73686  
 Kontaktperson: Larsson Johan, PLvru, 0771-921 921  
 Skede: Åtgärdsvalsstudie  
 Status: Granskad och godkänd av Trafikverket, 2024-03-15



Samlad effektbedömning

## Väg 44 Ågården-Alebäcksrondellen utan förbifart



Sträckans utbredning

**Nuläge och brister:**

Genomfarten för väg 44 genom Lidköping är periodvis hårt belastad. Detta gäller speciellt för sträckan vid Ljungheds- och Ågårdsrondellen inklusive Ågårdsbron. I framtiden förvärras situationen ytterligare med ökad genomfartstrafik i kombination med utökad handel- och verksamhetsetablering. Flera analyser både avseende dagens och framtidens trafiksituation indikerar omfattande framkomlighetsbrister. Framkomlighetsbristerna ökar dessutom risken för negativ trafiksäkerhetspåverkan. Sträckan mellan Ågårdsrondellen och Ågården söder om Lidköping är idag tvåfältsväg med 80 km/tim med bristande framkomlighet och trafiksäkerhet.

<u>Väglängd (km):</u>	6,7 km
<u>Vägstandard:</u>	Vanlig väg och mötesfri väg, 8-16 m, 60-100 km/tim
<u>Vägtrafik:</u>	4 000-18 000 fordon per dygn (2017) och 7-10 % tung trafik

**Åtgärdens syfte:**

Att hantera problem med trafiksäkerhet och framkomlighet längs väg 44 genom Lidköping samt säkerställa en framtidssäkrad genomfart.

Samlad effektbedömning

Sida 1 av 7

**Förslag till åtgärd:**

Kostnaden är 355,97 mnkr i prisnivå 2019-06

Åtgärden innebär att väg 44 genom Lidköping samt sträckan mellan Ågårdsrondellen och Ågården förbättras. Sträckan i Lidköping byggs om till 2+1-väg och Ljungheds- och Ågårdsrondellerna samt Ågårdsbron trimmas. Sträckan mellan Ågårdsrondellen och Ågården (där väg 187 ansluter) byggs om till 2+1-väg med 100 km/tim.

<u>Väglängd (km):</u>	6,7 km
<u>Vägstandard:</u>	Mötesfri väg 2+1 och flerfältsväg 2+2, vägbredd 13-16 m, 60-100 km/tim
<u>Vägtrafik:</u>	4 000-18 000 fordon per dygn (2017) och 7-10 % tung trafik



Objektnummer: VVA2667 Ärendenummer: TRV 2020/66057;TRV 2022/73686  
 Kontaktperson: Larsson Johan, PLvru, 0771-921 921  
 Skede: Åtgärdsvalsstudie  
 Status: Granskad och godkänd av Trafikverket, 2024-03-15



Samlad effektbedömning

Tabell 2 Samhällsekonomisk analys - sammanfattning

Effekt	Beräknad	Ej beräknad	
	Nuvärde (mnkr)	Bedömning	Beskrivning
Resenärer	598	Positivt	Åtgärden ger minskad restidsosäkerhet.
Godstransporter	39	Positivt	Åtgärden ger minskad restidsosäkerhet.
Persontransportföretag	-	Försumbart	-
Trafiksäkerhet	471	Försumbart	-
Klimat	1	Försumbart	-
Hälsa	16	Försumbart	Försumbar påverkan.
Landskap	-	Negativt	Trimning och förbättring av väg 44 skapar intrång, barriärer och störning.
Övriga externa effekter	-	Försumbart	-
Budgeteffekter	-	Försumbart	-
Inbesparade JA-kostnader	-	Försumbart	-
Drift, underhålls- och reinvesteringskostnader under livslängd	-53	Försumbart	-
Samhällsekonomisk investeringskostnad	478		
Nettonuvärde		Sammanvägning av ej värderbara effekter	
	595	Negativt	

	Nettonuvärdeskvot	Nettonuvärde	Kvalitetsbedömning
Huvudanalys	1,12	595	EVA bedöms vara lämpligt verktyg även om trimningsåtgärder i korsningar inte kan fångas fullt. På länkar med kommunal vägghållare där EVA saknar trafikuppgifter har flöden hämtats från Sampersanalys som genomförts inom ÅVS. Dessa länkar ingår dock inte i åtgärdens sträckning.
KA högre invkostnad	0,67	452	
KA Trafiktillväxt 0%	0,03	15	Motivering till samhällsekonomisk lönsamhet
Trafiktillväxt +50%	2,44	1310	Det bedöms att det positiva nettonuärdet i kombination med de positiva ej beräknade effekterna överstiger de negativt ej beräknade effekterna. Alla känslighetsanalyser visar på lönsamhet. Åtgärden bedöms vara samhällsekonomiskt lönsam.
Sammanvägd samhällsekonomisk lönsamhet			Lönsam

Samlad effektbedömning

Sida 3 av 7

Objektnummer: WVA2667 Ärendenummer: TRV 2020/66057;TRV 2022/73686  
Kontaktperson: Larsson Johan, PLvru, 0771-921 921  
Skede: Åtgärdsvalsstudie  
Status: Granskad och godkänd av Trafikverket, 2024-03-15



Samlad effektbedömning

**Tabell 3 Fördelningsanalys - sammanfattning**

Fördelningsaspekt	Störst nytta/fördel	Störst negativ nytta/nackdel
Kön	Män	Neutralt
Lokalt/regionalt/nationellt/internationellt	Lokalt	Neutralt
Län	Västra Götaland	Neutralt
Kommun	Lidköping	Neutralt
Näringsgren	Neutralt	Neutralt
Trafikslag	Bil	Neutralt
Åldersgrupp	Vuxna: 25-65 år	Neutralt
-	Ej bedömt	Ej bedömt

**Kommentar till fördelningstabellen**

Dagliga person- och godstransporter på väg är den trafikantgrupp som gynnas mest- Lidköpings kommun gynnas av åtgärden.

Objektnummer: VVA2667 Ärendenummer: TRV 2020/66057;TRV 2022/73686  
 Kontaktperson: Larsson Johan, PLvru, 0771-921 921  
 Skede: Åtgärdsvalsstudie  
 Status: Granskad och godkänd av Trafikverket, 2024-03-15



Samlad effektbedömning

**Tabell 4 Transportpolitisk målanalys - sammanfattning**

Bidrag till FUNKTIONSMÅLET		
Medborgarnas resor	Tillförlitlighet	Positivt bidrag
	Tryggt & bekvämt	Positivt bidrag
Näringslivets transporter	Tillförlitlighet	Positivt bidrag
	Nöjdhet & kvalitet	Positivt bidrag
Tillgänglighet regionalt/länder	Pendling	Positivt bidrag
	Tillgänglighet storstad	Inget bidrag
	Interregionalt	Positivt bidrag
Jämställdhet	Jämställdhet transport	Negativt bidrag
	Lika möjlighet	Inget bidrag
Funktionshindrade	Kollektivtrafknätet	Inget bidrag
Barn och unga	Skolväg	Inget bidrag
Kollektivtrafik, gång och cykel	Gång & cykel, andel	Negativt bidrag
	Kollektivtrafik, andel	Negativt bidrag
Bidrag till HÄNSYNSMÅLET		
Klimat	Mängd person- och lastbilstrafik	Inget bidrag
	Energi per fordonskilometer	Inget bidrag
	Energi bygg, drift, underhåll	Negativt bidrag
Hälsa	Människors hälsa	Negativt bidrag
	Befolkning	Inget bidrag
	Luft	Positivt bidrag
	Vatten	Inget bidrag
	Mark	Negativt bidrag
Landskap	Landskap	Negativt bidrag
	Biologisk mångfald, växtliv, djurliv	Negativt bidrag
	Forn- och kulturlämningar, annat kulturarv, bebyggelse	Negativt bidrag
Trafiksäkerhet	Döda & svårt skadade	Positivt bidrag

**Kommentar till målanalysen inklusive målkonflikter**

Åtgärden ökar tillförlitlighet genom minskad restidsosäkerhet och förbättrad trafiksäkerheten. Däremot finns det risk att natur- och kulturmiljöer samt biologisk mångfald påverkas negativt.

Transportpolitikens mål ska vara att säkerställa en samhällsekonomiskt effektiv och långsiktigt hållbar transportförsörjning för medborgarna och näringslivet i hela landet. Hur bidrar åtgärden till detta mål:

Det bedöms att det positiva nettonuvärdet i kombination med de positiva ej beräknade effekterna överstiger de negativt ej beräknade effekterna. Alla känslighetsanalyser visar på lönsamhet. Åtgärden bedöms vara samhällsekonomiskt lönsam.

Den samhällsekonomiska kalkylen visar på att trafiken alstrar mindre klimatpåverkande utsläpp av åtgärden. Samtidigt innebär byggande, drift och underhåll ökad påverkan på klimatet. Förbättringar längs väg 44 i form av breddning ger ökat intrång i både stadsmiljön och landskapet utanför Lidköping. Åtgärden stärker vägens barriäreffekt.

Den samhällsekonomiska kalkylen visar på lönsamhet där minskade restider är en bidragande effekt. Att restiderna förbättras bidrar till en regional tillväxt och utveckling.

Den samhällsekonomiska kalkylen visar på ökad trafiksäkerhet. Åtgärden kan dock orsaka ökade barriäreffekt i Lidköping och försvåra den planerade stadsutvecklingen.

Samlad effektbedomning

Sida 6 av 7

Objektnummer: VVA2667 Ärendenummer: TRV 2020/66057;TRV 2022/73686  
 Kontaktperson: Larsson Johan, PLvru, 0771-921 921  
 Skede: Åtgärdsvalsstudie  
 Status: Granskad och godkänd av Trafikverket, 2024-03-15



Samlad effektbedomning

## Bilagor och referenser

### Bilagor

AKK	
Bilaga 2	GKI
Bilaga 2b	Indexomräkning av inv kost
Bilaga 2c	Indexomräkning standard avvikelse
Klimatkalkyl	
Bilaga 3	Klimatkalkyl
SEA	
Bilaga 4	Arbets-PM
Bilaga 5	Teknisk PM Sampers
Bilaga 6	J-son
Övrigt	
Bilaga 1	SEK-importkälla

### Referenser

Saknas

System-ID, nummer för identifikation i databas: 03938d12-2f0e-4e8c-86fa-e3fca0c0e009

Utskriftsdatum : 2024-03-15

Samlad effektbedomning

Sida 7 av 7

Trafikverket, 781 89 Borlänge. Besöksadress: Röda vägen 1

Telefon: 0771-921 921, Texttelefon: 010-123 50 00

**[trafikverket.se](https://www.trafikverket.se)**