

REGIONAL PLAN FÖR TRANSPORTINFRASTRUKTUREN I VÄSTRA GÖTALAND 2014–2025

JUNI 2014



INNEHÅLLSFÖRTECKNING

FIGURFÖRTECKNING	3
TABELLFÖRTECKNING	3
FÖRORD	5
1 INLEDNING	6
1.1 Den regionala planen i sitt sammanhang	6
1.2 Utgångspunkter	6
1.3 Planens framtagande	7
2 EKONOMISKA FÖRUTSÄTTNINGAR	8
3 FÖRDELNING MELLAN ÅTGÄRDSOMRÅDEN	10
4 BESLUTADE ÅTGÄRDER	12
4.1 Regionala vägåtgärder	12
4.2 Kollektivtrafik	18
4.3 Samfinansiering av järnväg i nationell plan	22
4.4 Cykel	23
4.5 Bidrag till kommuner för trafiksäkerhet och miljö	23
4.6 Övrigt	23
4.7 Samfinansiering av väg i nationell plan	24
5. GENOMFÖRANDE OCH UPPFÖLJNING	25
6 EFFEKTER OCH MÅLUPPFYLLELSE	26
6.1 Planens påverkan	26
6.2 Övergripande måluppfyllelse	27
6.3. Funktionsmål – tillgänglighet	28
6.4 Hänsynsmål – Säkerhet, miljö och hälsa	31
BILAGA 1 KARTOR	36
BILAGA 2 BESKRIVNING AV ÅTGÄRDER, INVESTERINGAR I VÄGAR	39
BILAGA 3 BESKRIVNING AV ÅTGÄRDER, BIDRAG TILL KOLLEKTIVTRAFIKANLÄGGNINGAR MM	43
BILAGA 4 OBJEKT I DEN NATIONELLA PLANEN INOM VÄSTRA GÖTALAND	45
BILAGA 5 KANDIDATER TILL BRISTER ÖVER 25 MILJONER	47
BILAGA 6 SÄRSKILD SAMMANSTÄLLNING AV DEN REGIONALA INFRASTRUKTURPLANENS MILJÖKONSEKVENSER	49

FIGURFÖRTECKNING

Figur 1. Fördelning mellan åtgärdsområden i miljoner kronor samt procent av den totala ramen, totalt 2014-2025	10
Figur 2. Beskrivning av fyrstegsprincipen	11
Figur 3. Karta över regionala vägåtgärder 2014-2025	17
Figur 4. Karta över kollektivtrafikåtgärder 2014-2025	21

TABELLFÖRTECKNING

Tabell 1. Västra Götalands ekonomiska ram, perioden 2014-2025	8
Tabell 2. Fördelning av medel mellan åtgärdsområden och år	10
Tabell 3. Översiktlig fördelning av medel inom åtgärdsområdet regionala vägåtgärder 2014-2025	12
Tabell 4. Regionala vägåtgärder, årsvis redovisning	16
Tabell 5. Översiktlig fördelning av medel inom åtgärdsområdet kollektivtrafik 2014-2025	18
Tabell 6. Kollektivtrafikåtgärder, årsvis redovisning (miljoner kronor)	20
Tabell 7. Fördelning av medel inom åtgärdsområdet samfinansiering av järnväg i nationell plan 2014-2025	22
Tabell 8. Fördelning av medel inom åtgärdsområdet cykel 2014-2025	23
Tabell 9. Fördelning av medel inom åtgärdsområdet bidrag till kommuner 2014-2025	23
Tabell 10. Fördelning av medel inom åtgärdsområdet övrigt 2014-2025	23
Tabell 11. Fördelning av medel inom åtgärdsområdet samfinansiering av väg i nationell plan 2014-2025	24

FOTO (SIDNR)

Göran Assner (1, 4, 12, 15, 19, 22, 25, 48)
Patrik Bergenstav (30)
Victor Cap / Depositphotos (35)
Josefin Dahl (8)
Nicola Evans (24, 29)
Thomas Harrysson (26)
Sergio Joselovsky (32)
Kenny Stolpe (27)
Anders Thornblad (49)

Göteborg, juni 2014

Projektledare: Christian Bergman, regionutvecklingssekretariatet
Biträdande projektledare: Georgia Larsson, regionutvecklingssekretariatet



FÖRORD

Att snabbt och smidigt kunna ta sig mellan vardagsnära sysslor såsom jobb, skola och fritidsaktiviteter samt att ha en högklassig godstransportförsörjning är avgörande för vår livskvalitet och ekonomiska utveckling.

I en industri- och transportregion som Västra Götaland, där Ortsstrukturen är förhållandevis gles med långa avstånd, är behovet av goda kommunikationer särskilt viktigt.

Tillsammans med den nationella planen och det Västsvenska paketet innehåller den regionala planen ett brett spektrum av trafikslagsövergripande åtgärder för att stärka regionens transportsystem.

För att vi ska nå Västra Götalands vision om det goda livet måste transportsystemet utformas i symbios med andra samhällsintressen och med hänsyn till miljö och människors hälsa. I detta avseende har den miljökonsekvensbeskrivning (MKB) som gjorts integrerat i planarbetet varit vägledande.

Målsättningen att gå mot ett grönare transportsystem märks exempelvis genom att satsningarna på såväl cykel som järnväg ökat markant jämfört med föregående planer, samtidigt som medlen till kollektivtrafiken ligger kvar på en fortsatt hög nivå.

Planen präglas av ökade anslag till kostnads-effektiva mindre åtgärder, som kan spridas till fler platser runtom i regionen. Nytt jämfört med

tidigare planer är till exempel satsningen på beteendepåverkande åtgärder och på insatser som leder till ett effektivare nyttjande av befintlig infrastruktur. Ett annat exempel är att mer resurser har lagts som obundna medel i pottar, bland annat till det mindre vägnätet. Detta för att kunna utföra åtgärder på kortare sikt och med större flexibilitet.

Vi går nu in i ett nytt planeringssystem. Detta tycker vi är positivt då det ger utrymme för bättre anpassning till rådande omständigheter vid varje beslutstillfälle.

Framtagandet av planen har skett i samarbete med kommuner, myndigheter och en rad intresseorganisationer. Möjlighet har också funnits för allmänheten att lämna synpunkter.

Stor kraft har lagts på att väga samman och tillmötesgå de önskemål som lyfts fram. Ambitionen har varit att hitta en balans mellan olika önskemål och att sätta dem i relation till regionala och nationella mål.

Bakom planen finns en bred politisk och geografisk förankring.

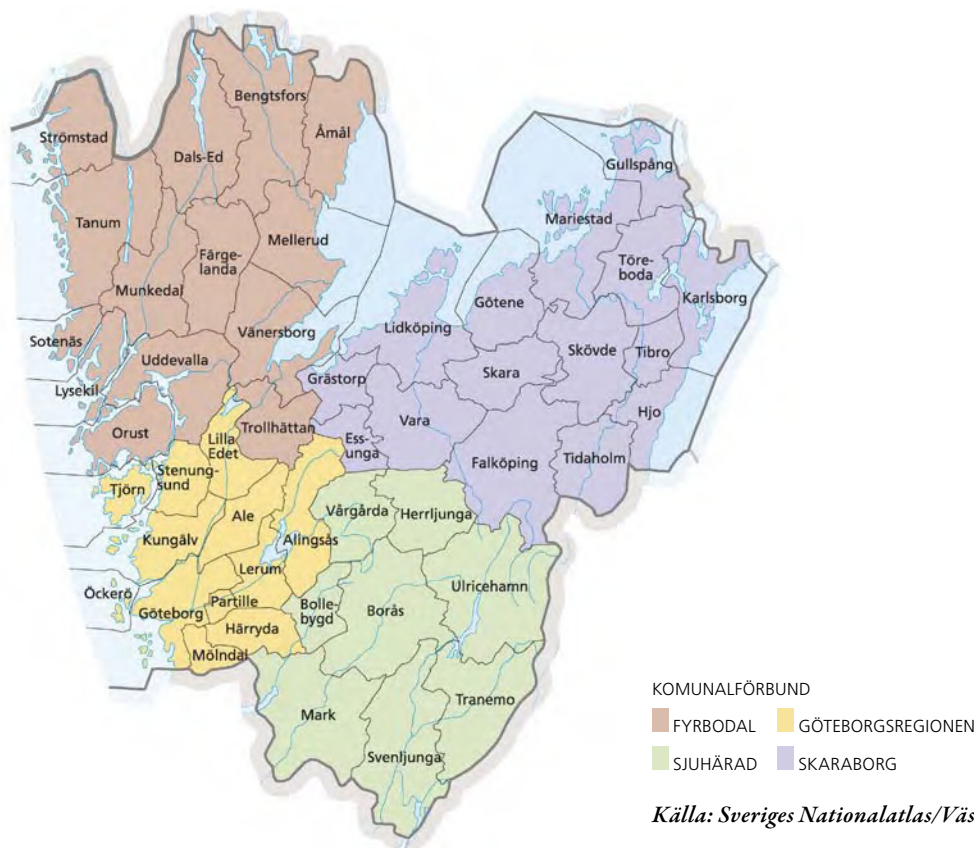
Vänersborg, 10 juni 2014



Kjell Nordström

Ordförande, regionfullmäktige

1 INLEDNING



KOMUNALFÖRBUND
 FYRBODAL GÖTEBORGSREGIONEN
 SJUHÄRAD SKARABORG

Källa: Sveriges Nationalatlas/Västra Götaland.

1.1 DEN REGIONALA PLANEN I SITT SAMMANHANG

I december 2012 gav regeringen samtliga länsplaneupprättare, däribland Västra Götalandsregionen, i uppdrag att ta fram regionala planer för transportinfrastrukturen för perioden 2014-2025. Trafikverket fick samtidigt i uppdrag att upprätta en nationell trafikslagsövergripande plan för utvecklingen av transportsystemet för samma period.

Den nationella planen fokuserar på de stora nationella stråken, medan den regionala planen kan prioritera brister i länkar och noder som ansluter till det nationella systemet samt andra viktiga regionala stråk.

Västsvenska paketet ligger inom den nationella planens ramar och innehåller satsningar som ska ge attraktivare kollektivtrafik, tillförlitligare transporter för näringslivet, bättre miljö och utökade pendlingsmöjligheter för alla som vill bo, arbeta eller studera på olika platser i Västsverige. Staten står för hälften av kostnaden, genom den nationella planen. Medfinansiering sker lokalt och regionalt genom framförallt trängselskatterna.

Utöver anslagen i nationell plan och regional

plan har Västra Götalandsregionen avsatt regionala utvecklingsmedel inom flera åtgärdsområden. Medfinansiering tillkommer även via kommuner och andra intressenter.

1.2 UTGÅNGSPUNKTER

De transportpolitiska målen samt regeringens planeringsdirektiv anger förutsättningarna för framtagandet av den nationella och de regionala planerna. I planeringsdirektivet framgår att infrastrukturplaneringen ska verka för ett kapacitetsstarkt, robust, säkert, tillgängligt och hållbart transportsystem som tillgodoser näringslivets och medborgarnas behov.

På regional nivå utgörs de politiska styrdokumenten av bland annat Vision Västra Götaland – det goda livet och Västra Götaland 2020. Målbilden för transportsystemet i regionen har sedan tidigare konkretiserats genom ett inriktningsunderlag och en systemanalys som båda varit vägledande för arbetet med den regionala planen¹. Målsättningar som lyfts fram i dessa dokument handlar om att öka tillväxten samt att minska klimatpåverkan

¹ Inriktningsunderlaget (Ökad tillväxt och en bättre miljö) fastställdes av regionfullmäktige i juni 2007 och systemanalysen (Säkra tillväxten och förbättra miljön) beslutades av regionstyrelsen i september 2008.

och negativa effekter på miljön liksom att göra transportsystemet mer anpassat efter olika samhällsgruppers behov.

Sedan 2012 finns en ny regional organisation med en särskild kollektivtrafikmyndighet och ett regionalt trafikförsörjningsprogram med väl förankrade mål och strategier. Den strategiska inriktningen är att kollektivtrafiken ska byggas ut där potentialen för ökat resande är stor samtidigt som det ska finnas en grundläggande samhällsservice som ger goda möjligheter att leva och verka i hela Västra Götaland. Dessutom planerar regionen för en kraftfull utveckling av tågtrafiken under de närmsta decennierna (Målbild Tåg 2035).

Enligt det nya ekonomiska planeringssystemet ska brister/objekt som ligger mot slutet av planperioden bara vara indikativt beslutade. Detta skapar utrymme för en mer flexibel och effektiv planering jämfört med tidigare. Till grund för prioriteringar av brister/objekt används åtgärdsvalsstudier enligt fyrstegsprincipen och samlade effektbedömningar². Här ingår också kalkyler över åtgärdernas samhällsekonomiska utfall och analyser gällande uppfyllelse av regionala och nationella mål.

Då den regionala infrastrukturplanen bedöms få en betydande miljöpåverkan har en miljöbedömning genomförts som en del av planarbetet. Det övergripande syftet med miljöbedömningen är att integrera miljöaspekterna i infrastrukturplanen så att en hållbar utveckling kan främjas. Miljökonsekvensbeskrivningen kan nås från Västra Götalandsregionens hemsida³.

1.3 PLANENS FRAMTAGANDE

Den regionala planen har beslutats av regionstyrelsen och regionfullmäktige i Västra Götaland. Beredningsgruppen för hållbar utveckling (BHU) har varit beredande och sammanhållande politisk instans. BHU består av politiker från regionen och

de fyra kommunalförbunden; Fyrbodal, Skaraborg, Sjuhärad/Boråsregionen och Göteborgsregionen. Kommunalförbunden, som företräder Västra Götalands 49 kommuner, har aktivt medverkat i arbetet och svarat för dialog och förankring med kommunerna. Det finns en bred politisk och geografisk förankring bakom de ställningstaganden som gjorts.

Kommunernas intressen under planeringsprocessen samordnas genom respektive kommunalförbund som i sin tur ansvarar för att lyfta kommunernas frågor till politisk beredning i BHU.

Arbetet med revideringen av den regionala planen för transportinfrastruktur inleddes i oktober 2012. En tjänstemannagrupp under ledning av regionutvecklingssekretariatet – arbetsgruppen för strategisk infrastrukturplanering – har medverkat i processen med att ta fram underlagsmaterial till plandokumentet. Förutom regionutvecklingssekretariatet har det i gruppen deltagit företrädare för de fyra kommunalförbunden, Västtrafik, Länsstyrelsen i Västra Götalands län, Trafikverket samt miljö- och kollektivtrafiksektorierna inom Västra Götalandsregionen.

I februari 2013 bjöd Västra Götalandsregionen in till ett informationsmöte om revideringen av nationell respektive regional infrastrukturplan. På mötet deltog representanter från länets kommuner och kommunalförbund, Trafikverket, Länsstyrelsen i Västra Götalands län, intresseorganisationer och näringslivsrepresentanter.

Förslaget till regional infrastrukturplan med tillhörande miljökonsekvensbeskrivning (MKB) remitterades till ovan nämnda organisationer samt till ett flertal större företag och en rad intresseorganisationer under 2013. Handlingarna offentliggjordes till allmänheten via kungörelser och utställningar, med möjlighet att lämna synpunkter. Samtliga remissvar och övriga remisshandlingar finns på Västra Götalandsregionens hemsida³.

²Närmare redovisning av fyrstegsprincipen finns i Kapitel 3 samt på Trafikverkets hemsida.

³www.vgregion.se/transportsystem

2 EKONOMISKA FÖRUTSÄTTNINGAR



Västra Götalands ekonomiska ram för perioden 2014–2025 är 6 351 miljoner kr. Enligt anvisningar från regeringen ska resurserna fördelas i årsramar enligt Tabell 1.

Tabell 1. Västra Götalands ekonomiska ram, perioden 2014-2025

År	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025	2014-2025
Mnkr	512	540	577	586	519	519	519	519	515	515	515	515	6351

De vägar som omfattas av planen är de regionala vägarna, dvs. alla statliga vägar som inte tillhör det nationella stamvägnätet (det nationella stamvägnätet omfattar Europavägar och vissa riksvägar). Det regionala vägnätet utgörs av övriga riksvägar samt av primära länsvägar.

Drift och underhåll på det regionala vägnätet finansieras via den nationella planen. Medel i nationell plan får inte användas till investeringar på det regionala vägnätet, utom för utpekade områden som exempelvis miljöåtgärder.

Drygt hälften av resurserna i den regionala planen går till regionala vägar, som till 100 procent finansieras med statliga medel från den regionala planen. Utöver ramanslaget förekommer alternativ finansiering för en del åtgärder. Det kan exempelvis

handla om kommuner som skjuter till egna medel för att finansiera regionala vägobjekt med en tydlig lokal nytta.

Objekt som ligger på det kommunala vägnätet kan få statlig medfinansiering från planen med upp till 50 procent. Här finns medel till kollektivtrafikåtgärder liksom till trafiksäkerhets-, miljö-, och cykelåtgärder. Kommunerna kan ansöka om medel från de pottor som är avsedda för statlig medfinansiering. För kollektivtrafikobjekt lämnar kommunerna förslag till Västtrafik som sedan förmedlar kommunernas ansökningar till Trafikverket. Kommunerna informeras årligen kring ansökningsförfarandet.

Det finns även ett antal objekt som samfinansieras mellan den regionala och den nationella planen.

Här föreligger särskilda avtal mellan Västra Götalandsregionen och Trafikverket. Det handlar om åtgärder på E20 samt flera järnvägsinvesteringar.

Mot slutet på planperioden, åren 2022 – 2025, har det nya ekonomiska planeringssystemet, som Trafikverket tagit fram, tillämpats. Det innebär att den regionala planen inte fylls på med några nya namngivna objekt. Istället beskrivs brister och behov medan den konkreta åtgärden bestäms

senare i processen genom så kallade åtgärdsvalsstudier. Ett syfte med detta är att ha ett mer gediget underlag för valet av åtgärd innan beslut om dess innehåll och utformning fattas. Detta skapar också en ökad flexibilitet vid nästa tillfälle som planen ska revideras. På så sätt kan en tydligare anpassning ske till rådande omständigheter vid beslutstillfället. De förslag till åtgärder som redovisas för perioden 2022 – 2025 beskrivs därmed som brister.

FINANSIERINGSFORMER

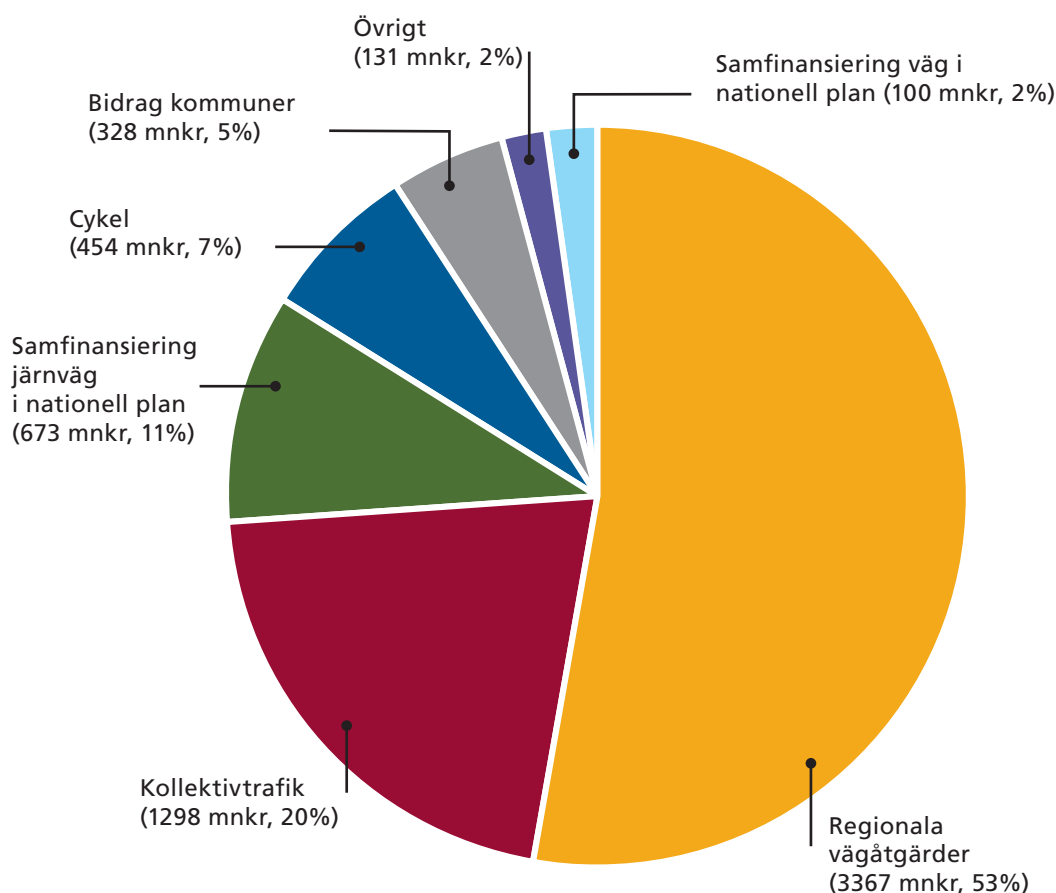
Förskottering: Byggandet av statlig infrastruktur kan tidigareläggas genom förskottering (lån) från kommuner, landsting eller enskilda.

Medfinansiering: Tillkommande finansiering utöver medel från regional eller nationell plan, t.ex. när en kommun medfinansierar ett vägojekt i den regionala planen

Samfinansiering: Gemensam finansiering mellan två infrastrukturplaner, t.ex. när medel från den regionala planen för Västra Götaland samfinansierar objekt i den nationella planen.

Statlig medfinansiering (tidigare statsbidrag): Finansiering ur nationell eller regional plan till ett antal olika typer av åtgärder som genomförs av annan än planupprättaren. Kan t.ex. sökas av kommuner och trafik huvudmän såsom Västtrafik.

3 FÖRDELNING MELLAN ÅTGÄRDSOMRÅDEN



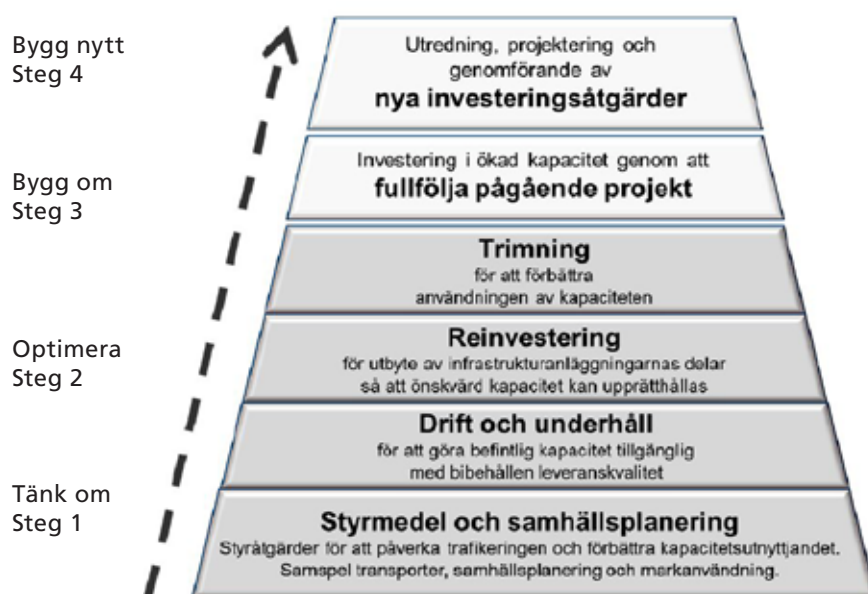
Figur 1. Fördelning mellan åtgärdsområden i miljoner kronor samt procent av den totala ramen, totalt 2014-2025

Resurserna i planen fördelas mellan sju olika åtgärdsområden, enligt Figur 1. Figuren ger en översiktlig bild av resursfördelningen, men i realiteten går åtgärdsområdena in i varandra på olika sätt. Inom åtgärdsområdet *Regionala vägåtgärder* ligger exempelvis även en del kollektivtrafikåtgärder i form av busskörfält m.m. Ett annat exempel är att *Samfinansiering av järnväg i nationell plan* är ett eget åtgärdsområde även om det i stor utsträckning handlar om kollektivtrafik.

Åtgärdsområdena *Kollektivtrafik*, *Samfinansiering av järnväg i nationell plan* och *Cykel* uppgår tillsammans till nära 40 procent av ramanslaget. Jämfört med föregående planer är det ett stort steg i satsningen mot ett mer hållbart transportsystem. I praktiken blir satsningen ännu större, med tanke på att det tillkommer såväl med- som samfinansiering, vilket sker i betydligt högre utsträckning för de ovan nämnda åtgärdsområdena än vad som görs på vägsidan.

En nyhet i planen är att det inom flera av de olika åtgärdsområdena ingår satsningar på steg 1- och 2-åtgärder enligt Trafikverkets fyrstegsprincip, se Figur 2. Steg 1 omfattar planering, styrning, reglering, påverkan och informationskampanjer för att minska transportefterfrågan eller föra över resor och transporter till mer hållbara transportslag. Steg 2 innebär åtgärder som ger effektivare utnyttjande av befintlig infrastruktur, till exempel omfördelning av ytor, signalprioritering och pendlingsparkeeringar. Förhoppningen är att satsningarna på steg 1- och 2-åtgärder ska öka kostnadseffektiviteten. I samband med nästa planrevidering ges möjlighet att utvärdera hur detta initiativ har fungerat praktiskt och vilka åtgärder som kommit till stånd.

Det har även avsatts medel i pottar, dvs. medel som i nuläget inte är allokerade till specifika åtgärder. Tanken är även här att kostnadseffektiviteten ska ökas men också att det ska ge utrymme för en mer flexibel planering.



Figur 2. Beskrivning av fyrstegsprincipen. Källa: Trafikverket

Tabell 2 redovisar hur resurserna fördelas årsvis inom respektive åtgärdsområde. I kapitel 4 Beslутade åtgärder följer en närmare genomgång av insatser inom de olika åtgärdsområdena.

Sjöfarten är en central del av Västra Götalands transportsystem. Det finns dock inget åtgärdsområde inom den regionala planen för sjöfart eftersom investeringar i sjöfartens infrastruktur främst hanteras inom den nationella planen. I bilaga 4 framgår vilka objekt i nationella planen som är aktuella för Västra Götaland.

Under den föregående planperioden har Trafikverket tillsammans med Västra Götalandsregionen,

Region Värmland och Sjöfartsverket utfört en stråkstudie för Göta älv – Vänern som behandlar frågan om en reinvestering i Trollhätte kanal. Utredningen ligger till grund för att Trollhätte kanals slussystem nu ingår som en utpekad brist i den nationella planen. Frågan om EU:s regelverk för inre vattenvägar har också utretts och här pågår nu ett arbete med ett införlivande i svensk rätt. Det förutsätts därmed att reinvesteringsfrågan hålls aktuell även under kommande planperiod och att Västra Götalandsregionen kommer att delta i det fortsatta arbetet för en ny slussled.

Tabell 2. Fördelning av medel mellan åtgärdsområden och år

Åtgärdsområden	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025	2014-2025	%
Regionala vägåtgärder	181	294	345	372	340	360	291	279	225	210	217	254	3367	53
Kollektivtrafik	166	113	132	112	93	94	147	112	83	83	83	83	1298	20
Samfinansiering av järnväg i nationell plan	105	80	65	60	44	25	25	10	35	87	73	64	673	11
Cykel	30	20	15	20	17	18	28	31	70	69	69	67	454	7
Bidrag till kommuner (trafiksäkerhet och miljö)	21	21	9	12	15	12	18	27	41	55	62	35	328	5
Övrigt	9	13	11	10	10	10	10	10	12	12	12	12	131	2
Samfinansiering av väg i nationell plan	0	0	0	0	0	0	0	50	50	0	0	0	100	2
Summa	512	540	577	586	519	519	519	519	515	515	515	515	6351	100

4 BESLUTADE ÅTGÄRDER



4.1 REGIONALA VÄGÅTGÄRDER

Tabell 3. Översiktlig fördelning av medel inom åtgärdsområdet regionala vägåtgärder 2014-2025

Fördelning inom regionala vägåtgärder 2014-2025	Mnkr	%
Namngivna objekt	2189	65 %
Stråkpotter	417	12 %
Brister, åtgärder över 25 mnkr	272	8 %
Mindre vägnätet, åtgärder upp till 25 mnkr	253	8 %
Smärreåtgärder	236	7 %
Totalt	3367	100 %

Anslaget till *Regionala vägåtgärder* fördelas mellan fem olika användningsområden enligt Tabell 3. Principen är att de åtgärder som överstiger 25 miljoner kronor namnges eller inkluderas under åtgärdsområdet *Brister, åtgärder över 25 mnkr* medan åtgärder upp till 25 miljoner kronor finansieras via potter. I planen riktas ökat fokus mot kostnadseffektiva, mindre åtgärder som kan

optimera systemet och fördelas till fler platser runtom i regionen.

Samtliga objekt och potter inom regionala vägar redovisas i Tabell 4. En kort beskrivning av objekten finns i Bilaga 2. Mer detaljerade beskrivningar (samlade effektbedömningar) kan nås från Västra Götalandsregionens hemsida⁴. De nio regionala stråken och de namngivna vägobjekten finns utsatta på kartan i Figur 3.

NAMNGIVNA OBJEKT

De namngivna, större objekten som inryms i planen följer med från föregående plan. Viktiga utgångspunkter för prioriteringen av vägåtgärder har varit att främja sysselsättning och tillväxt. Här står en förbättrad tillgänglighet till Göteborgs hamn och till Göteborg Landvetter flygplats i fokus, liksom att skapa förutsättningar för regionförstoring. Önskemålet om en förbättrad säkerhet på det regionala vägnätet är ett tungt vägande skäl för flera av vägutbyggnaderna.

Prioriteringen mellan namngivna objekt kan bara ändras om det finns särskilda skäl som rör genomförandet. Det finns inte heller möjlighet att göra större förändringar i utformningen av de namngivna åtgärderna som ligger med i planen.

⁴ www.vgregion.se/transportsystem

STRÅKPOTTER

Stråkpotterna kan användas för åtgärder i befintliga stråk, enligt fördelning i Tabell 4, eller i tillkommande sträckningar, som specificeras senare för åren 2022-2025. Medlen avser kostnadseffektiva åtgärder som var och en understiger 25 miljoner kronor.

Huvudsyftet är att skapa bättre möjligheter till arbetspendling på stråken med bil och kollektivtrafik. Ett hela-resan-perspektiv bör anläggas där exempelvis anslutande gång- och cykelbanor, hållplatser och pendelparkeringar beaktas. Det

handlar i hög utsträckning om att åtgärda flaskhalsar och genomföra punktinsatser som ger stor nytta och samtidigt förbättrar tillgängligheten på stråken, inklusive påverkansinsatser.

Den ursprungliga inriktningen per stråk ersätts av åtgärdsplaner. Redan idag finns beslutade åtgärdsplaner för stråk 1,3,4 och 5. På tjänstemannasidan leds detta arbete av regionutvecklingssektariet i dialog med berörda aktörer. Förslagen till åtgärdsplaner bereds i BHU och beslutas av regionstyrelsen.

Inriktning per stråk. Observera att den ursprungliga inriktningen per stråk ersätts av beslutade åtgärdsplaner. Redan idag (juni 2014) finns beslutade åtgärdsplaner för stråk 1,3,4 och 5. För stråkpotternas storlek, se Tabell 4 - Regionala välgångsplaner

STRÅK 1

Uddevalla – Bengtsfors – Årjäng – Arvika (väg 172)
Stråkpott som kan komma att användas för åtgärder för att bibehålla nuvarande hastighet Uddevalla-Bengtsfors, stigningsfält Bengtsfors-Ödsskölt samt åtgärd vid Hårsängen.

STRÅK 2

Strömstad – Bengtsfors – Åmål – Karlstad (väg 176, E6, 164, E45)
Stråkpott för bl.a. sidoområden, trafiksäkerhet, kollektivtrafik. Hastighetsåtgärder på sträckan Strömstad-Steneby prioriteras.

STRÅK 3

Tidaholm – Falköping – Vårgårda – Göteborg (väg 193, 47,181,E20)
Stråkpott för bl.a. sidoområden, trafiksäkerhet, kollektivtrafik.

STRÅK 4

Trollhättan – Falköping – Jönköping (väg 44, 47, 26)
Stråkpott för bl.a. sidoområden, trafiksäkerhet, kollektivtrafik. Åtgärder för att bibehålla nuvarande hastighet på väg 47 från länsgränsen till väg 44 prioriteras.

STRÅK 5

Lysekil – Uddevalla – Trollhättan – Lidköping – Skövde – Karlsborg Askersund (väg 162, 161, 44, 184, E20, 49, 50)
Stråkpott för bl.a. sidoområden, trafiksäkerhet, kollektivtrafik

STRÅK 6

Mark (Skene) – Göteborg (väg 156, 40)
Stråkpott för att även möjliggöra ytterligare stigningsfält.

STRÅK 7

Varberg – Mark – Borås (väg 41)
Stråkpott för bl.a. sidoområden, trafiksäkerhet, kollektivtrafik.

STRÅK 8

Kungsbacka – Göteborg – Alingsås/Sollebrunn (väg 158, E6, E20, E45, 190)
Stråkpott för bl.a. sidoområden, trafiksäkerhet, kollektivtrafik.

STRÅK 9

Borås – Alingsås – Trollhättan (väg 180, 1890, 42)
Stråkpott för bl.a. sidoområden, trafiksäkerhet, kollektivtrafik. Inga specifika åtgärder föreslås.

BRISTER,

ÅTGÄRDER ÖVER 25 MILJONER KRONOR

I slutet av planperioden har det avsatts 272 miljoner kronor till *Brister, åtgärder över 25 miljoner kr* som på sikt kommer att namnges. Dessa medel kan användas upp till steg 4 i fyrstegsprincipen. Västra Götalands fyra kommunalförbund och 49 kommuner har haft möjlighet att göra inspel om nya namngivna brister. Brister som kan bli aktuella under de tillkommande åren av planen redovisas i

Bilaga 5. Som ett första steg kommer ett urval mellan de namngivna bristerna att genomföras. Innan de namngivna bristerna prioriteras i plan behöver såväl åtgärdsvalsstudier som samlade effektbedömningar göras. Beslut om vilka brister som ska åtgärdas tas av regionstyrelsen efter politisk beredning och prioritering av BHU.

MINDRE VÄGNÄTET, ÅTGÄRDER UPP TILL 25 MILJONER KRONOR

Vägnätet utgör den största delen av vårt transportsystem och åtgärdsbehoven är mycket omfattande, inte minst på de mindre vägarna. Dessa är mycket viktiga för arbetspendling, resor till studier och för näringslivets transporter. Karaktären på åtgärderna i potten ligger till stor del inom steg 3 i fyrstegsprincipen, dvs. till begränsade om-/utbyggnadsåtgärder.

Det finns inget krav på medfinansiering för att erhålla medel från potten. Det finns heller inget hinder mot att utöka potten med medfinansiering.

För att stödja det praktiska användandet av potten och samtidigt styra åtgärderna i önskad riktning har nedanstående kriterier formulerats i dialog mellan Västra Götalandsregionen, kommunalförbunden/kommunerna och Trafikverket. Kriterierna är inte formulerade som skallkrav, utan fungerar som vägledning för urvalet och prioriteringen av åtgärder.

- *Fokus på åtgärder runt 12 miljoner kronor:* Maximal kostnad för enskilda åtgärder i denna pott är 25 miljoner kronor. Den nedre gränsen är ca 8 miljoner kronor.
- *Prioritering av tre- och fyrsiffriga vägar:* Det finns inget hinder mot att använda medel från potten till tvåsiffriga vägar, men fokus för potten ligger på det tre- och fyrsiffriga vägnätet.
- *Matarvägar:* Avser vägar som matar in trafik till prioriterade stråk (den regionala planens nio stråkpottor, nationella leder och utpekade kollektivtrafikstråk enligt *Regionalt trafikförsörjningsprogram för Västra Götaland*).
- *Intermodalitet för person- och godstransporter:* Avser vägar som knyter ihop de olika trafikslagen både på person- och godssidan, t.ex. kopplingen till kombi-terminaler, hamnar eller resecentra.
- *Näringslivets transporter:* Avser vägar som är särskilt viktiga för näringslivets godstransporter.

Fördelningen av medel från potten prioriteras av BHU och beslutas av regionstyrelsen. Regionstyrelsen behöver ta beslut senast i maj året innan medel kan tas i anspråk från planen.

SMÄRREÅTGÄRDER

Potten är avsedd för smärreåtgärder som var för sig understiger ca 8 miljoner kronor. Åtgärderna ska i första hand utföras på det regionala statliga vägnätet utanför de utpekade nio stråken, som har fått avsatta medel i planens stråkpottor. Exempel på ändamål som kan ingå i smärreåtgärder är:

- *Riktade trafiksäkerhetsåtgärder:* Det finns ett stort behov av trafiksäkerhetsåtgärder i form av diverse punktinsatser och förbättringar utmed längre vägavsnitt av t.ex. sidoområden och mitträcken. Det kan också handla om insatser som bergsskärning eller byggande av stigningsfält, rondeller och liknande.
- *Steg 1-och 2-åtgärder enligt fyrstegsprincipen:* Steg 1 omfattar planering, styrning, reglering, påverkan och informationskampanjer för att minska transportefterfrågan eller föra över resor och transporter till mer hållbara transportslag. Steg 2 är åtgärder som ger effektivare utnyttjande av befintlig infrastruktur.
- *Övriga smärreåtgärder:* trimningsåtgärder, begränsade standardförbättringar, bärighetshöjande åtgärder och samarbetsprojekt kring landsbygdsvägar.

Trafikverket kommer, efter dialog med berörda lokala företrädare, att ta fram underlag med förslag på smärreåtgärder som stäms av och godkänns av regionutvecklingssekreteriatet. Efter varje budgetår finns möjlighet för BHU att få en redovisning av Trafikverket gällande utfallet i pottorna; vad som faktiskt genomförts, hur mycket medel som förbrukats osv.



Tabell 4. Regionala vägätgärder, årsvis redovisning (miljoner kronor)

Objekt/pott	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025	Summa 2014- 2025
Partihallsförbindelsen (avslutat)	30**												30
1996 Lödöse-Nygård	10												10
156 Skoghem -Skene	0*	15	29										44
161 Förbi Torp	25	40	0*			7**	38**						110
190 Gunnilseås-Ange- reds kyrkv.	6	27	48										81
44 Förbifart Lidköping	10	2	47	85	81	15							240
190 Storåsvägen- Gunnilseås	7	37	63										107
168 Ekelöv-Kareby	5	7	4	8	24	35	9						92
27 Viared - Kråkered	0*	0*	16	42**	12**	75**	74**						219
160 Säckebäck-Varekil			0*	0*	0*		92**	32**					124
161 Rotvik-Bäcken	9	6	2	39	78	40							174
E20/Rv 40 Tvärförbin- delse inkl Jerikolänk#	10	11	1	45	80	68							215
41 Sundholmen - Björketorp						5	5	5	74	74			164
49 Axvall-Varnhem		5	10	5	30	30	5	68	66				219
41 Fritsla-Kråkered					2	4	4	51					61
44 Lavad-Gillstad							5	5	5	65	65		144
49 Skövde-Igelstorp					5	5	5	46	46				106
168 Tjuvkil	2			48									50
Stråkpott 1	19	21	12			6							58
Stråkpott 2			18	12									30
Stråkpott 3	5	8		8	5	5		11					42
Stråkpott 4	5	8			5	7		11					36
Stråkpott 5	10	8			5	23	8	12					66
Stråkpott 6			13	12	5	5							35
Stråkpott 7						12	11						23
Stråkpott 8							16	10					26
Stråkpott 9						8	8	10					26
Stråkpottar, specifice- ras senare									15	18	14	28	75
Brister över 25 mnkr											100	172	272
Mindre vägnätet, upp till 25 mnkr		57	55	47						30	24	40	253
Smärreätgärder; riktade trafiksäker- hetsätgärder, framkomlighet, steg 1-2-ätgärder	28	42	27	21	8	10	11	19	19	23	14	14	236
Summa	181	294	345	372	340	360	291	279	225	210	217	254	3367

* Projektering/byggnation med förskotterade medel.

** Återbetalning av förskotterade medel.

De 215 miljoner kr som avsatts för Tvärförbindelsen avser endast etapp A0 mellan Bårhult-Åstebo. Ställningstagan-
de beträffande prioritering och finansiering av Tvärförbindelsens resterande delar ska behandlas av BHU då Trafikver-
kets systemanalys för området är färdig. Det återstår en diskussion om den kommunala medfinansieringen.

Figur 3. Karta över regionala vägätgärder 2014-2025



Teckenförklaring

- Vagobjekt
- Vagobjekt
- Priostråk 1
- Priostråk 2
- Priostråk 3
- Priostråk 4
- Priostråk 5
- Priostråk 6
- Priostråk 7
- Priostråk 8
- Priostråk 9
- Större vägar



4.2 KOLLEKTIVTRAFIK

Tabell 5. Översiktlig fördelning av medel inom åtgärdsområdet kollektivtrafik 2014-2025

	Mnkr	%
Namngivna objekt	483	37
Brister över 10 mnkr	191	15
Statlig medfinansiering (finansieras 50 % från regional plan)		
Funktionshinder, hållplatser och knutpunkter	220	17
Pendelparkeringar	60	5
Framkomlighet	180	14
Åtgärder på statligt vägnät (finansieras 100 % från regional plan)		
Pendelparkeringar	60	5
Hållplatser, framkomlighet, trafiksäkerhet, steg 1 och 2 åtgärder	104	8
Totalt	1 298	100

Kollektivtrafikobjekten finansieras med 100 procent om de ligger på statligt vägnät. Annars får de 50 procent statlig medfinansiering. Åtgärder som ligger i marknivå bekostas av väghållaren och åtgärder ovan mark (till exempel byggnader och hållplatser) bekostas av Västtrafik.

I den regionala infrastrukturplanen för 2014-2025 är alla namngivna objekt resecentra. Under sista delen av perioden har inga objekt namngivits i enlighet med det nya planeringssystemet. Medel finns avsatta som *Brister över 10 mnkr* och kommer på sikt att namnges. Smärre objekt finansieras genom pottarna och för dessa tas årliga beslut för vilka åtgärder som ska genomföras. Statlig medfinansiering söks genom Västtrafik som varje vår skickar ut brev till kommunen om detta. Åtgärderna på det statliga vägnätet bestäms i samråd mellan Västtrafik, Västra Götalandsregionen och Trafikverket.

Samtliga objekt och pottar redovisas i Tabell 6.

NAMNGIVNA OBJEKT OCH BRISTER ÖVER 10 MNKR

En kort beskrivning av de namngivna objekten finns i Bilaga 3. Mölndals bro, Gamlestaden och Hjalmar Brantingsplatsen är viktiga bytespunkter mellan snabbare, mer långväga, trafik och den tätare stadstrafiken. Angered, Linnéplatsen, Skeppsbron och Amhult fyller viktiga funktioner för byten mellan olika trafikslag och för att skapa

möjlighet till fler tvärförbindelser. Nils Ericson Terminalen 3 är en anpassning till den förväntade resandeökningen i samband med att Västlänken tas i bruk samtidigt som busstrafiken ökar.

I kranskommunerna kring Göteborg byggs eller planeras resecentra i Älvängen, Kungälv, Lerum och Stenungsund som är viktiga för matning av den lokala trafiken till snabb och tät regional trafik. I regionens huvudnoder, utöver Göteborg, planeras om- eller nybyggnader av resecentra i Trollhättan, Vänersborg och Skövde vilket är en viktig del för att nå trafikförsörjningsprogrammets ambition om fördubblat resande för kollektivtrafiken samt målet om trefaldigat resande enligt Målbild för tåg 2035. Därutöver planeras det vid Torp i Uddevalla en viktig bytespunkt för expressbusstrafiken i norra Bohuslän och i Tuvesvik byggs en samlad bytespunkt för buss- och färjetrafik. Utöver dessa resecentra ingår ett antal stationer där utrustning, väntkurer m.m. rustas upp i samband med att perrongerna byggs om.

Utöver de namngivna objekten finns det ett flertal orter/städer där knutpunkter/resecentra behöver byggas eller utvecklas, bland annat Ed, Lysekil, Strömstad, Uddevalla och Karlsborg. Objekten kan antingen komma att finansieras ur någon av de pottar som är avsatta under planperioden eller prioriteras som namngivna brister i slutet av planperioden.

STATLIG MEDFINANSIERING (50%) OCH ÅTGÄRDER PÅ STATLIGT VÄGNÄT (100%)
Inom ramen för den statliga medfinansieringen (finansieras med 50 procent från regional plan) kan funktionshinderåtgärder, hållplatser och knutpunkter, pendelparkeringar, framkomlighet, trafiksäkerhet och steg 1- och 2-åtgärder finansieras. För steg 1- och 2-åtgärder och trafiksäkerhet finns bara medel på det statliga vägnätet (100 procent finansiering) men övriga pottar finns även som statlig medfinansiering.

FUNKTIONSHINDER, HÅLLPLATSER OCH KNUTPUNKTER

Dessa pottar kan användas för åtgärder på alla hållplatser och knutpunkter men företräde ges för de som ingår i det utpekade regionala nätet för funktionshinderanpassning, som består av hållplatser med fler än 100 påstigande per dag samt viktiga knutpunkter. Målet i det regionala trafikförsörjningsprogrammet är att dessa hållplatser ska vara anpassade 2016.

PENDELPARKERINGAR

Pendelparkeringar är en viktig del i hela-resan-perspektivet som ofta ingår i utformningen av resecentra. Det finns dock fortfarande stora behov av fler parkeringar för bil och cykel – både vid större knutpunkter och vid mindre terminaler/hållplatser. Inom ramen för det Västsvenska paketet har det byggts och planeras ett stort antal pendelparkeringar inom Göteborgsregionen. De pottor som avsätts i regional plan är främst avsedda för övriga kommuner.

FRAMKOMLIGHET

Denna pott avser mindre framkomlighetsåtgärder som kan ge bättre och genare körvägar för kollektivtrafiken. Objekt som har stor påverkan på restidskvoten mellan bil och kollektivtrafik prioriteras.

TRAFIKSÄKERHET

Potten prioriterar säkerhetsåtgärder för kollektivtrafikresenärer; åtgärder som behöver utföras snabbt och som kan ge stor nytta. Det kan till exempel handla om att flytta en hållplats, bygga en säker gångpassage eller förbättra belysningen vid hållplatser.

STEG 1- OCH 2-ÅTGÄRDER

Denna pott omfattar åtgärder enligt fyrstegsprincipen där steg 1 omfattar planering, styrning, reglering, påverkan och informationskampanjer för att minska transportefterfrågan eller föra över resor och transporter till mer hållbara transportslag. Steg 2 är åtgärder som ger effektivare utnyttjande av befintlig infrastruktur.



Tabell 6. Kollektivtrafikåtgärder, årsvis redovisning (miljoner kronor)

Objekt	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022-2025	Summa
Namngivna objekt - bidrag										
Knutpunkt Mölndalsbro trappa	7									7
Upprustning av stationer	8									8
Trollhättan RC	14									14
Älvängen RC	19									19
Torp terminalen	15									15
Tuvesvik etapp 2	12									12
Amhult	12									12
Skeppsbron	10	10								20
Skövde RC	4	13	9							26
Lerum RC inkl P-däck	5	21	25	18						69
Gamlestadens RC etapp 2			20	25						45
Angered RC		5	5							10
Vänersborgs RC		4	5							9
Utrustning stationer övriga banor			8	8						16
Kungälv RC					14	14	15			43
Nils Ericson Terminalen 3 (NET3)					31	32	32			95
Linnéplatsen							9	9		18
Stenungsund RC							13	12		25
Hjalmar Brantingsplatsen							20			20
Brister över 10 mnkr							10	43	138	191
Statlig medfinansiering (finansieras 50 % från regional plan)										
Funktionshinder, hållplatser och knutpunkter	25	25	25	25	15	15	15	15	60	220
Pendelparkeringar	5	5	5	5	5	5	5	5	20	60
Framkomlighet	15	15	15	15	15	15	15	15	60	180
Åtgärder på statligt vägnät (finansieras 100% från regional plan)										
Pendelparkeringar	5	5	5	5	5	5	5	5	20	60
Hållplatser, framkomlighet, trafiksäkerhet, steg 1 och 2 åtgärder	10	10	10	10	8	8	8	8	32	104
Summa 2014-2025	166	113	132	112	93	94	147	112	330	1298

Figur 4. Karta över kollektivtrafikåtgärder 2014-2025



Teckenförklaring

- Åtgärder
- Större vägar
- + Järnvägar





4.3 SAMFINANSIERING AV JÄRNVÄG I NATIONELL PLAN

Behovet av åtgärder för att höja och återställa standarden på de järnvägar som är viktiga för regiontrafiken (utöver stambanorna) är stort. Västra Götalandsregionens ambition är att genomföra standardhöjande åtgärder i samband med att Trafikverket utför planerade underhållsåtgärder på banorna.

För att stödja det praktiska användandet av de obundna medlen och samtidigt styra åtgärderna i

önskad politisk riktning kommer det att arbetas fram kriterier för denna pott. Kriterierna kommer att vara vägledande för urval och prioritering av åtgärder för kvarstående medel i potten.

Fördelningen av medel från potten prioriteras av BHU och beslutas av regionstyrelsen. Regionstyrelsen behöver ta beslut senast i maj året innan medel kan tas i anspråk från planen.

Tabell 7. Fördelning av medel inom åtgärdsområdet samfinansiering av järnväg i nationell plan 2014-2025

	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025	Summa 2014- 2025
Älvsborgsbanan	12	20	40										72
Kinnekullebanan	31												31
Bohusbanan	29	60	4	48	44								185
Dal-Västra Värmlands järnväg	33												33
Viskadalsbanan													
Obundna medel, spec. senare			21	12		25	25	10	35	87	73	64	352
Summa kostnader	105	80	65	60	44	25	25	10	35	87	73	64	673

4.4 CYKEL

Anslaget till cykel fördelas mellan tre användningsområden, enligt Tabell 8. Anslaget innebär att regionen svarar upp en bra bit mot de satsningar som kommunerna sagt sig vara villiga att genomföra och medfinansiera. Totalt uppgår anslaget till 454 miljoner kronor under 2014-2025. Kommuner som söker medel från cykelanslaget i regional plan förväntas svara upp med 50 procent medfinansiering. Ansökan sker årligen till Trafikverket.

Det är viktigt att främja såväl vardagsnära cykling, som exempelvis pendling till skola och arbete, som turismcykling. Åtgärder som utökar det sammanhängande cykelvägnätet och som höjer trafiksäkerheten är viktiga led för att öka attraktiviteten, men även beteendepåverkande åtgärder och åtgärder som ger effektivare nyttjande av befintlig infrastruktur (steg 1- och 2-åtgärder enligt fyrstegsprincipen) behövs för att öka antalet cyklister.

Planerade aktiviteter inom åtgärdsområdet cykel inkluderar utformandet av en regional cykelagenda. En kartläggning av det befintliga cykelnätet har genomförts i samarbete med kommunerna som i sin tur kommer användas för att formulera mål och peka ut brister. Samordning mellan kommuner och kommunalförbund är viktigt, dels för att lära av varandra och dels för anpassning av kommunala planer, exempelvis när det gäller cykelvägar över kommungränser.

Västra Götalandsregionen kommer även i det fortsatta arbetet att marknadsföra och lyfta cykeln som färdmedel.

Tabell 8. Fördelning av medel inom åtgärdsområdet cykel 2014-2025

	Mnkr	%
Cykelvägar, statligt och regionalt vägnät	273	60
Bidrag till kommuner för cykelvägar, kommunalt vägnät	136	30
Steg 1- och 2-åtgärder	45	10
Totalt	454	100

4.5 BIDRAG TILL KOMMUNER FÖR TRAFIKSÄKERHET OCH MILJÖ

Det är i tätorterna på det kommunala vägnätet som de flesta oskyddade trafikanterna finns. Potten ger bidrag till åtgärder som syftar till att stimulera kommuner att genomföra åtgärder för ökad trafiksäkerhet och miljö på och i anslutning till kommunala vägar. Trafiksäkerhetsåtgärder som kan komma

ifråga ska främst gynna de oskyddade trafikanterna och se till barns situation i trafiken. Det kan handla om planskilda korsningar, gångvägar och transportinformatik. Åtgärder som gynnar anslutningar till kollektivtrafik prioriteras. Miljöåtgärder som kan komma ifråga är upprustning av vägmiljöer, skydd av vattentäkter, trafikinformatik och åtgärder för att uppfylla miljökvalitetsnormer för luft. Buller är ett stort problem för många boende längs med kommunala gator och åtgärder för att minska antalet bullersatta prioriteras.

Potten inkluderar även steg 1- och 2-åtgärder, vilket till exempel kan handla om mobility management, informationsinsatser och markandsföring, lokalisering och markanvändning, signalprioritering, ITS-lösningar och logistiklösningar.

Tabell 9. Fördelning av medel inom åtgärdsområdet bidrag till kommuner 2014-2025

	Mnkr	%
Trafiksäkerhet	Fördelning preciseras ej	
Miljö		
Steg 1- och 2-åtgärder		
Totalt	328	100

4.6 ÖVRIGT

Inom åtgärdsområdet finns det möjlighet att ge bidrag till flygtrafikanläggningar och till projekt Landsbygdsvägen. Det går även att söka statsbidrag till investeringar beträffande regionala flygtrafikanläggningar, t.ex. terminalbyggnader, vänthallar och hjälpmedel för inflygning. Projekt Landsbygdsvägen är bidrag till lågtrafikerade landsbygdsvägar och förutsätter medfinansiering bland annat av dem som använder vägen. Det är svårt att i förväg bedöma hur stora resurser som krävs och när de kommer att behöva tas i anspråk. Medel för mindre oförutsedda åtgärder kan anslås från potten.

Tabell 10. Fördelning av medel inom åtgärdsområdet övrigt 2014-2025

	Mnkr	%
Driftbidrag Trollhättan-Vänersborgs flygplats	Fördelning preciseras ej	
50 % medfinansiering till investeringar Trollhättan-Vänersborgs flygplats		
Oförutsedda mindre utgifter, Projekt Landsbygdsvägen mm		
Totalt	131	100

4.7 SAMFINANSIERING AV VÄG I NATIONELL PLAN

Samfinansieringen av väg i nationell plan avser E20 Alingsås – Vårgårda. Alingsås kommun medfinansierar genomfarten och Vara kommun medfinansierar trafikplats Jung. Västra Götalandsregionen har beslutat att medverka med förskotteringsinsatser. Avtal har träffats kring dessa åtgärder mellan Västra Götalandsregionen, Trafikverket samt Alingsås respektive Vara kommun.

Tabell 11. Fördelning av medel inom åtgärdsområdet samfinansiering av väg i nationell plan 2014-2025

Fördelning inom samfinansiering av väg i nationell plan	Mnkr	%
Samfinansiering E20	100	100
Totalt	100	100



5. GENOMFÖRANDE OCH UPPFÖLJNING

En stor del av resurserna i planen ligger som obundna medel i olika potter. Detta ger en ökad flexibilitet i genomförandet och ett större utrymme för kostnadseffektiva mindre åtgärder som kan fördelas till fler platser runtom i regionen.

Avsättningen av medel i potter förutsätter att Trafikverket och Västtrafik arbetar fram underlag till användning av de mindre kostnadskrävande åtgärderna – t.ex. för potter som *Smärreåtgärder* eller *Pendelparkeringar*. Beredning sker på tjänstemannanivå främst genom avstämning med berörda aktörer och godkännande av regionutvecklingssekretariatet. Efter varje budgetår finns möjlighet för BHU att få en redovisning av Trafikverket och Västtrafik gällande utfallet i pottarna; vad som faktiskt genomförts, hur mycket medel som förbrukats mm.

Fördelningen av medel från potter med mer omfattande typer av åtgärder – t.ex. från *Mindre vägnätet upp till 25 mnkr* eller från *Brister över 25 mnkr* – prioriteras av BHU och beslutas av regionstyrelsen. Tjänstemannaberedningen, vad gäller prioriteringen av de mer omfattande åtgärdstyperna, leds av regionutvecklingssekretariatet i samråd med berörda parter. Utgångspunkten är att arbetsgruppen för strategisk infrastrukturplanering, tjänstemannagruppen som medverkat under framtagandet av planen, kommer att samverka även framöver för att bl.a. diskutera val av större åtgärdsvalsstudier.

Kommunernas intressen under planeringsprocessen samordnas genom respektive kommunalförbund som i sin tur ansvarar för att lyfta kommunernas frågor till politisk beredning i BHU.

Inför varje budgetår kommer Trafikverket att för BHU redovisa genomförandet av objekt för de närmaste åren. Det handlar om vilka objekt som ska påbörjas, vilka som pågår och vilka som är på väg att avslutas. Det ska också redovisas om väsentliga avvikelser föreligger vad gäller utförande, kostnader eller prioriteringsordning. Precis som för pottarna ska Trafikverket efter varje budgetår redovisa det faktiska genomförandet. För nationella planen informeras på motsvarande sätt.

För att följa upp planens miljökonsekvenser kommer ett program att upprättas i samråd med Länsstyrelsen i Västra Götalands län, Trafikverket och Västtrafik. Eventuellt engageras även de fyra kommunalförbunden. Uppföljningen av miljökonsekvenserna föreslås ske årsvis i samband med att själva planen följs upp. Uppföljningen behandlar fokusområdena klimat, hälsa och landskap. När planen revideras ska en genomgång ske där eventuella avvikelser mot miljökonsekvensbeskrivningen kontrolleras och bedöms efter olika miljöaspekter. Dessutom sker en avstämning mot de transportpolitiska målen. Genomförandet och uppföljningen bereds i arbetsgruppen för strategisk infrastrukturplanering inför behandlingen i BHU⁵.



⁵Se vidare i rapporten Miljökonsekvensbeskrivning (MKB) av regional plan för transportinfrastrukturen i Västra Götaland 2014–2025 som kan laddas ner från www.vgregion.se/transportsystem

6 EFFEKTER OCH MÅLUPPFYLLELSE



6.1 PLANENS PÅVERKAN

PLANEN BIDRAR TILL EN
ÖNSKAD SAMHÄLLSUTVECKLING

Planen för Västra Götaland har tagit avstamp från inriktningsunderlaget "Ökad tillväxt och en bättre miljö". Åtgärder som främjar sysselsättning, tillväxt och miljö har prioriterats. Det innebär bland annat investeringar som svarar mot näringslivets transportbehov och förbättringar samt investeringar längs nio utpekade stråk av stor betydelse för arbetspendling och regionförstoring. Huvuddelen av dessa stråk har särskild vikt för utvecklingen av de något mer perifera delarna av regionen, där det är svårt att upprätthålla en god försörjning med kollektivtrafik.

Syftet är dock att arbetspendlingen i dessa stråk ska underlättas för såväl bil- som kollektivtrafikanter. Planen bidrar härmed till positiva sysselsättningseffekter, vilket också har betydelse för att bryta utanförskapet i samhället. En relativt stor andel av ramen utgör åtgärder för kollektivtrafiken samt cykelåtgärder vilket är viktigt för en hållbar utveckling. Med den inriktning som cykelåtgärderna i planen har förväntas även dessa underlätta arbetspendling i relationer upp till åtminstone en mil. I Göteborgsregionen förutsätter en önskad förtätning av regionens kärna en omfördelning av resandet med bil till större andel resande med kollektivtrafik respektive cykel och gång.

PLANEN UNDERLÄTTAR
RESANDET MED ALLA FÄRDMEDEL

Det har inte gjorts några beräkningar av hur antalet resor eller färdmedelsfördelningen påverkas av planen. Då åtgärderna till stor del har valts med tanke på behoven av att underlätta arbetspendling med bil och kollektivtrafik, förväntas en viss ökning av resandet. Detta utgörs både av nygenererade resor som ökade reslängder.

Åtgärder som specifikt gynnar kollektivt resande utgör en proportionellt stor och växande andel av planen. Ett viktigt syfte med trafikförsörjningsprogrammet är just att öka andelen resor med kollektivtrafik. Utöver åtgärder som generellt höjer resandestandarden ingår till exempel pendelparkeringar och tillgänglighetsförbättringar för funktionshindrade.

I planen ingår cykelåtgärder både inom och utanför tätort samt bidrag till trafiksäkerhetsåtgärder på det kommunala nätet. Detta beräknas kunna begränsa antalet korta bilresor.

PLANEN GER BÄTTRE FRAMKOMLIGHET
FÖR GODSTRANSPORTER

De flesta vägåtgärder i den regionala planen bedöms leda till restidsvinster för godstransporterna eftersom framkomligheten förbättras. Ett exempel på en vägåtgärd som bedöms få stor nytta för godstransporter är den nya vägsträckningen av väg 27 mellan Viared och Kråkared, som utgör ett

viktigt stråk mellan västra och sydöstra Sverige. Ett annat exempel är ombyggnaden av väg 44 mellan Lavad-Gillstad till mötesfri landsväg. Väg 44 utgör en viktig förbindelse mellan Lidköping, trestadsområdet och kustområdet i Bohuslän och är också en viktig länk mot E20.

Det bör också nämnas att det kan uppstå betydande synergieffekter mellan den regionala och nationella planen och införandet av trängselskatter i Göteborg som sammanlagt innebär betydligt bättre förutsättningar för godstransporterna till och från Göteborgs hamn och andra viktiga transportnoder i regionen. Inom den regionala planen finns dessutom ett åtgärdsområde för åtgärder på det mindre vägnätet, som kan användas till lokala förbättringsåtgärder som gynnar godstransporternas framkomlighet.

Sammantaget förväntas planen underlätta framkomligheten för regionens godstransporter men förväntas inte påverka godstrafikens omfattning i nämnvärd grad eftersom åtgärder som underlättar näringslivets transporter generellt leder till kostnadsbesparingar - inte ökade transporter.

EFFEKTBEDÖMNING AV

EJ SPECIFICERADE ÅTGÄRDSOMRÅDEN

De namngivna väg- och kollektivtrafikobjekten uppgår till ca 50 procent av de totala medlen i den regionala planen. Resterande medel är inte konkretiserade. En ny åtgärdsgrupp i den regionala planen är brister över 25 miljoner, där man istället för att namnge nya objekt endast pekar ut brister i transportsystemet. Åtgärder för de utpekade bristerna tas i ett senare skede fram genom åtgärdsvalsstudier

där bristen utvärderas efter fyrstegsprincipen. Vilka effekter som åtgärderna får går därmed inte att bedöma i nuläget.

Att belysa konsekvenserna av planens innehåll när en såpass stor del av medlen inte är preciserade är en utmaning. För vissa områden går det att göra en relativt säker bedömning utifrån den kunskap och erfarenhet som finns, medan det för andra områden inte går att avgöra planens effekter utifrån den information som finns i nuläget. I de senare fallen förs istället ett resonemang kring de potentialer som föreligger.

6.2 ÖVERGRIPANDE MÅLUPPFYLLELSE LÅNGSIKTIG HÅLLBARHET

Det övergripande målet för transportpolitiken är att säkerställa en samhällsekonomiskt effektiv och en långsiktigt hållbar transportförsörjning för medborgarna och näringslivet i hela landet. Transportsystemet ska därigenom bidra till en hållbar utveckling av samhället som helhet.

Den regionala planen behandlar en avgränsad del av transportsystemet men har utkristalliserats från den transportslagsövergripande regionala systemanalys⁶ som genomförts. Detta innebär att planen grundas på ett synsätt som lett till att föreslagna åtgärder kompletterar och samverkar med den nationella. Dels fokuserar planen på stråk som binder samman orter som är särskilt viktiga för att hela regionen ska kunna utvecklas, dels prioriteras objekt som knyter samman de lokala, regionala och nationella systemen, främst i form av effektivare bytes- och knutpunkter inom kollektivtrafiken.



⁶Systemanalysen – Säkra tillväxten och förbättra miljön – beslutades av regionstyrelsen i september 2008.

En skillnad i denna planeringsomgång jämfört med tidigare är att även steg 1- och 2-åtgärder, enligt den så kallade fyrstegsprincipen, inkluderas i den regionala planen. Dessutom behöver inte objekt specificeras för hela planeringsperioden, utan de sista åren i planeringsperioden kan istället formuleras som brister i transportsystemet. Lösningar på de utpekade bristerna tas i ett senare skede fram genom åtgärdsvalsstudier där bristen utvärderas efter fyrstegsprincipen. Detta möjliggör en mer flexibel lösning på funktionella eller infrastrukturrella brister.

Planens betydelse för utvecklingen mot **ekonomisk hållbarhet** är positiv. Den övervägande delen av vägobjekten i planen har en god samhällsekonomisk lönsamhet. För de delar av planen som avser bidrag till kollektivtrafik, trafiksäkerhet och miljöåtgärder i kommuner finns inte effektberäkningar framtagna på samma sätt som för vägobjekten. För cykelåtgärder finns effektberäkningar som visar att cykelsatsningar ofta är lönsamma men det är osäkert om dessa åtgärds kategorier sammanlagt förstärker den samhällsekonomiska effekten. Som helhet bedöms dock planen leda i rätt riktning.

Planens **sociala hållbarhet** har inte analyserats på djupet, men eftersom planen innefattar åtgärder som förbättrar möjligheterna till arbetspendling i alla delar av regionen samt förstärker insatserna för andra färdmedel än bil talar det för att inriktningen även i detta avseende är positiv. Planens satsningar på kollektivtrafik är positiv för utvecklingen mot ett mer jämlikt transportsystem och det finns också en tydlig inriktning mot ökad funktionshinderanpassning. Även barns tillgänglighet förväntas utvecklas positivt genom satsningar på bland annat gång- och cykelbanor.

Den **miljömässiga hållbarheten** har enligt miljökonsekvensbeskrivningen bedömts vara övervägande positiv jämfört med nollalternativet. Utvecklingen jämfört med nuläget är dock mer osäker. Planens namngivna vägåtgärder bedöms generellt påverka miljön negativt men samtidigt finns det potential att kompensera för detta genom övriga åtgärdsområden i planen. Slutsatsen är att den miljömässiga hållbarheten kan påverkas betydligt, både positivt och negativt, beroende på hur de medel som inte är allokerade till objekt används. Även miljöpåverkan från redan fastställda objekt i planen kan påverkas genom kompletterande åtgärder i anslutning till själva utförandet.

SAMHÄLLESEKONOMISK EFFEKTIVITET

För att uppnå en så hög kostnadseffektivitet som möjligt spelar de samhällsekonomiska effekterna en stor roll. För vägobjekten tas samhällsekonomiska

kalkyler fram för respektive objekt, men för stråkpötter och övriga åtgärder i planen saknas detta. Av de 15 vägobjekt i planen bedöms 10 vara samhällsekonomiskt lönsamma. Den genomsnittliga nettonuvärdeskvoten viktad mot investeringskostnaderna för samtliga objekt uppgår till ca 1,2, dvs. samhället får tillbaka 2,2 kronor i nytta för varje investerad krona.

Enligt den samlade effektbedömningen för de namngivna vägobjekten bidrar tillgänglighetsvinster – snabbare och billigare resor och transporter – till den klart största posten vad gäller nyttan med objekten. Även trafiksäkerhetsvinsterna är betydande. Utbyggnaden av objekten innebär dock även en belastning, dvs. mer utsläpp och ökade kostnader för drift och underhåll.

Den förhållandevis stora andelen kollektivtrafik i planen ger tillgänglighetsvinster samt därutöver nyttor beträffande emissioner. Kalkyler för kollektivtrafikåtgärderna har dock inte utförts.

Några viktiga effekter som inte har kvantifierats och tagits med i lönsamhetsberäkningarna är exploateringseffekter, arbetsmarknadseffekter och långsiktiga lokaliseringseffekter. Den minskade restiden bidrar till möjlig regionförstoring.

Sammantaget har planen en hög samhällsekonomisk effektivitet, men med reservation för planens sista år (2022-2025) där inga namngivna objekt ligger.

6.3. FUNKTIONSMÅL – TILLGÄNGLIGHET

Tillgänglighet handlar om själva syftet med transportsystemet. Begreppet tillgänglighet definieras i detta sammanhang som ”den lätthet med vilket utbud och aktiviteter i samhället kan nås”. Tillgänglighet avser såväl medborgarnas som näringslivets behov.

MEDBORGARNAS RESOR

Tillgänglighetsbegreppet avser här faktorer som tillförlitlighet, trygghet och bekvämlighet. Den regionala planen bidrar till att dessa faktorer förbättras. Ett antal vägobjekt där befintlig väg byggs om till 2+1-standard motsvarar väl dessa kriterier. Satsningarna på kollektivtrafik är av en sådan karaktär och omfattning att tillgängligheten, särskilt i Göteborgsområdet, förbättras betydligt. Resecentra, bytespunkter, separata busskörfält, signalprioritering, pendelparkeringar, hållplatser på landsbygdsvägar etc. utgör viktiga inslag. Bidraget till järnvägar i den nationella planen ger likaså bättre kapacitet och tillförlitlighet på några av banorna i Västra Götaland.

KVALITETEN FÖR NÄRINGSLIVETS TRANSPORTER

I planen föreslås investeringsobjekt som sammantaget bidrar till att förbättra kvaliteten för näringslivets transporter. Enligt de samhällsekonomiska kalkylerna innebär vägobjekten betydande restidsvinster för lastbilstrafiken vilket bidrar till en ökad effektivitet i förhållande till nuläget. Trängselskatten i Göteborg kommer sannolikt ytterligare att förbättra kvaliteten för näringslivets transporter då minskad trängsel kan förbättra framkomligheten. Vägobjekten i planen bedöms generellt sett bidra till en god och ökad nytta avseende effekter för näringslivets transporter.

TILLGÄNGLIGHET INOM OCH MELLAN REGIONER OCH TILL ANDRA LÄNDER

Planens huvudstruktur med de utpekade stråken syftar i hög grad till att komplettera och stödja utvecklingen av de nationella stråken. Ett par exempel är objekten på väg 49 samt E20/40 Tvärförbindelse (etapp Rv 40 – Åstebo). Den senare är också av betydelse för att förbättra tillgängligheten till Landvetter flygplats.

Även kollektivtrafikobjekten har i många fall

samma syfte, det vill säga att bidra till goda helhetslösningar. Samfinansieringen av järnväg i nationell plan bidrar till en bättre trafikmatning till övriga delar av järnvägsnätet.

JÄMSTÄLLT SAMHÄLLE

Transportsystemet ska vara jämställt, dvs. likvärdigt svara mot kvinnors respektive mäns transportbehov. Mäns och kvinnors transportbehov styrs av respektives livssituation. Men med stora likheter i denna så finns ändå vissa skillnader i värderingar och val, bl. a. synen på hastigheten i väg- och gatusystemet. I genomsnitt reser männen nästan fem mil om dagen, vilket är 20 procent mer än kvinnornas fyra mil. Kvinnorna gör dock en större andel av sina resor med kollektivtrafiken än männen.⁷

Att skapa förutsättningar att välja kollektivtrafik, gång och cykel bidrar till ökad jämställdhet för både kvinnor och män, om än på olika sätt⁸. Eftersom kvinnor gör en större andel av sina resor med kollektivtrafiken än männen innebär det att kollektivtrafiksatsningar generellt gynnar kvinnor. Samtidigt är potentialen för ökat resande med kollektivtrafik störst för männen. Satsningar på



⁷ RVU Sverige - den nationella resvaneundersökningen 2011, Trafikanalys

⁸ Bygg om eller bygg nytt, Effektsamband för Transportsystemet, Trafikverket 2012-08-31



förbättrad kollektivtrafik som innebär att fler män ställer bilen och istället ges ökade möjligheter att åka kollektivt kan också ses som ett led för ökad jämställdhet.

ETT SAMHÄLLE FÖR FUNKTIONSHINDRADE

För att göra kollektivtrafiken tillgänglig för personer med funktionshinder är anpassningen av på- och avstigningspunkter avgörande. I trafikförsörjningsprogrammet finns ett utpekat prioriterat kollektivtrafiknät för tillgänglighetsanpassning som består av ca 800 hållplatser och 120 bytespunkter/terminaler där ca 300 hållplatser och 40 bytespunkter/terminaler behöver åtgärdas.

I den regionala infrastrukturplanen för 2014-2025 föreslås resecentra finansieras som namngivna objekt med 50 procent statlig medfinansiering. De utpekade hållplatserna ligger både på det kommunala och det statliga vägnätet och finansiering föreslås därför i två olika potter, en med 50 procent statlig medfinansiering och en med 100 procent finansiering i plan. I dessa potter prioriteras hållplatser som utgör det prioriterade kollektivtrafiknätet och satsningen föreslås vara större de första fyra åren i planperioden.

Samarbetet mellan Västra Götalandsregionen, Västtrafik och Trafikverket kommer att fortsätta, bl. a för att ta fram prioriteringar i genomförandeplanen. Det är viktigt att kommunerna fortsatt

deltar i planeringsprocessen.

Under 2012 antogs en funktionshinderstrategi för Västra Götaland. Strategin är en vidareutveckling och fördjupning av de mål och strategier som ingår i det regionala trafikförsörjningsprogrammet.

SÄKER TILLGÄNGLIGHET FÖR BARN

Satsningen på gång- och cykelvägar ger säkrare tillgänglighet. Avsatta medel för utbyggnad och förbättringar av cykelvägar utmed de regionala statliga vägarna bedöms därmed leda till positiva effekter för barns säkerhet gällande tillgänglighet. Inom anslaget till cykel är två viktiga områden trafiksäkerhetsåtgärder samt åtgärder som gynnar ökad cykling för skolbarn.

FÖRUTSÄTTNINGAR ATT VÄLJA

KOLLEKTIVTRAFIK, GÅNG OCH CYKEL

Sammanlagt finns en större satsning på kollektivtrafik, cykel och järnväg i den nya planen jämfört med tidigare. Sammantaget bedöms dessa satsningar påverka förutsättningarna att välja kollektivtrafik, gång eller cykel positivt. En överflyttning från bil till andra trafikslag kan bidra till exempelvis minskade utsläpp av växthusgaser och förbättrad luftkvalitet. Även satsningar på mindre åtgärder, pendelparkeringar, funktionshinderanpassning, kajanläggningar samt cykelvägar på det kommunala gatunätet bedöms öka förutsättningarna till enkelt

och säkert resande dörr till dörr, med kollektivtrafiken som huvudresa. Resurser avsätts i den regionala planen på stråk i gatunätet (exempelvis prioritering i trafiksignaler och busskörfält) för att öka kapaciteten och framkomligheten. Sammantaget med andra insatser ökar detta kollektivtrafikens konkurrensförmåga på ett påtagligt sätt.

6.4 HÄNSYNSMÅL

– SÄKERHET, MILJÖ OCH HÄLSA

I detta avsnitt bedöms den regionala infrastrukturplanen utifrån dess målpuppfyllelse inom säkerhet, miljö och hälsa. Bedömningen sker både i förhållande till nuläget samt i förhållande till nollalternativet. Det bör poängteras att en positiv utveckling i förhållande till nollalternativet inte nödvändigtvis medför en absolut positiv miljöpåverkan i förhållande till nuläget. Nollalternativet för den regionala planen utgörs av att transportsystemet utvecklas enligt Trafikverkets prognoser för transportsystemet. Prognosen inkluderar den tidigare nationella planen för 2010-2021 samt beslutade styrmedel. I nollalternativet antas vidare att den tidigare regionala planen för perioden 2010-2021 fortsätter gälla och att investeringar under perioden 2022-2025 fortsätter i inriktning som liknar denna.

SÄKERHET

Målet för säkerhet inom vägtransportområdet preciseras i form av etappmålet att antalet omkomna ska halveras och antalet allvarligt skadade minskas med en fjärdedel mellan 2007 och 2020. År 2011 omkom i Sverige totalt 292 personer och ytterligare 2 502 skadades svårt. I Västra Götaland omkom totalt 70 personer 2011 och 404 skadades svårt. I förhållande till befolkningen ligger Västra Götaland ungefär på riksgenomsnittet.

Enligt de samhällsekonomiska kalkylerna av vägobjekten i den regionala planen bidrar vägobjekten sammantaget till en ökad trafiksäkerhet i form av ett minskat antal döda respektive svårt skadade. Sammanlagt bedöms antalet döda och svårt skadade minska med ca 3-4 personer per år under planperioden. Utöver dessa vägobjekt bedöms även kollektivtrafikåtgärder samt potter för såväl vägar som kollektivtrafikåtgärder bidra med positiva effekter på trafiksäkerheten.

MILJÖ OCH HÄLSA

Redovisningen av planens effekter inom miljö och hälsa utgår från Trafikverkets indelning i fokusområdena Klimat, Hälsa och Landskap. För mer detaljerad information hänvisas till planens miljökonsekvensbeskrivning.

KLIMAT

VÄGOBJEKTENS PÅVERKAN

Vägobjekten i planen utgörs främst av förbättringar eller nya sträckningar inom befintliga stråk och medför därför ingen systempåverkan av stor betydelse för bebyggelsestrukturen. Det är en mycket medveten strategi inom regionen att utveckla stråk som är särskilt viktiga för arbetspendlingen och som därmed gör det möjligt att leva och försörja sig i hela regionen.

I objektsbeskrivningarna för de namngivna vägobjekten inkluderas beräkningar av hur objekten förväntas påverka utsläppen av koldioxid på grund av åtgärdens påverkan på trafiken inom ett influensområde. I dessa beräkningar tas dock inte hänsyn till om åtgärden i sig alstrar mer trafik. För att få med den trafikallstrande effekten har separata beräkningar gjorts inom ramen för miljöbedömningsprocessen. Beräkningarna visar på en ökning av CO₂-utsläppen i storleksordningen 10 000 ton CO₂ per år jämfört med ett fall då vägobjekten inte skulle genomförts. Det bör dock understrykas att beräkningen är förknippad med stora osäkerheter.

ÖVRIGA ÅTGÄRDSOMRÅDENS PÅVERKAN

I objektbeskrivningarna för kollektivtrafikanläggningarna saknas kvantifieringar av koldioxidutsläppen. Inte heller för cykel- och järnvägsåtgärder har några kvantifieringar av hur utsläppen kan komma att påverkas genomförts. Den generella bedömningen är dock att dessa åtgärds-kategorier har potential att bidra till minskad restid och ökad attraktivitet för dessa trafikslag vilket i sin tur kan leda till ökat resande. Eftersom bilen har stora konkurrensfördelar krävs det dock i regel en kombination av åtgärder där attraktivare kollektivtrafik och/eller cykelåtgärder kombineras med beteendepåverkande åtgärder och styrmedel, exempelvis parkeringsavgifter och trängselskatt. Detta bör gälla även för de medel som allokeras till samfinansiering av järnväg. Eftersom steg 1- och 2-åtgärder ingår i planen finns det potential att maximera nyttan av planens fysiska kollektivtrafik- och cykelåtgärder genom att kombinera dessa med beteendepåverkande åtgärder. Hur stor effekt dessa åtgärder kan få går i nuläget inte att bedöma eftersom planen inte konkretiserar åtgärder i detalj.

SAMMANTAGEN BEDÖMNING AV PLANENS

PÅVERKAN JÄMFÖRT MED NOLLALTERNATIVET

Eftersom de namngivna objekten i den nya planen är i stort sett oförändrad jämfört med den tidigare planen innebär genomförandet av de namngivna objekten ingen förändring mot nollalternativet vad



gäller effekter på varken klimat eller andra miljöaspekter för åren 2014-2021. Däremot allokerar den nya planen betydligt mindre andel av pengarna till namngivna vägobjekt till fördel för andra åtgärdsområden. De namngivna vägobjekten står för knappt 40 procent av medlen i den nya planen, jämfört med över 60 procent i den tidigare planen. Den resterande delen av planen utgörs till största delen av objekt eller pottar som innebär att resande och transporter med andra färdmedel än bil underlättas. Dessa åtgärdsområden bedöms ha potential att kompensera för de ökade utsläppen. Detta innebär att den nya planen bör föra med sig en minskad klimatpåverkan jämfört med tidigare plan och därmed påverka utvecklingen positivt i förhållande till nollalternativet.

Planens påverkan jämfört med *nuläget* är mer svårbedömt. Planens vägobjekt ger upphov till ökade utsläpp, men sammantaget bedöms att det finns potential i planen att kompensera för de ökade utsläppen genom övriga åtgärdsområden. Planens sammanvägda påverkan beror därmed på hur övriga delar av planen genomförs.

HÄLSA

FOLKHÄLSA

Den regionala planen för 2014-2021 har större fokus på satsningar på cykel och järnväg jämfört med tidigare plan. Bedömningen är att dessa satsningar kommer öka attraktiviteten hos dessa färdmedel och generera en viss överflyttning från bil till cykel-, gång- och kollektivtrafik. Hur stor denna överflyttning kan bli beror, på samma sätt som planens klimatpåverkan, på hur de delar av planen som inte är konkretiserad kommer att genomföras. Planen bedöms ha potential att verka i en gynnsam riktning vad gäller folkhälsa både i förhållande till *nuläget* och i förhållande till nollalternativet.

BULLER

I de fall där trafiken flyttas längre från bebyggelse och/eller där särskilda åtgärder mot buller ingår i objektet leder objektet generellt till förbättringar vad gäller antal personer som är exponerade för höga bullernivåer. Det finns dock flera objekt i planen som innebär ökad förekomst av områden med hög ljudkvalitet, vilket framförallt beror på de ökade hastigheterna som objekten för med sig. Ökade hastigheter kan även leda till ökad trafik, vilket i sig för med sig risk för ökat buller. Ett av objekten, E20/40 Tvärförbindelse, bedöms dessutom påverka ett tidigare orört naturområde. Även kollektivtrafik kan ge upphov till ökat buller i de

fall busstrafiken ökar. Ökad elektrifiering av bussar kan dock komma att minska bullerproblematiken, liksom bulleråtgärder inom respektive vägobjekt.

Den sammanlagda bilden är svårbedömd. I planen finns åtgärder som kan innebära förbättringar såväl som försämringar av bullersituationen jämfört med *nuläget*. Planen har potential att påverka utvecklingen positivt jämfört med nollalternativet i och med att den nya planen har lägre andel medel allokerat till vägåtgärder. Samtidigt kan planens utökade satsningar på järnväg påverka bullersituationen negativt.

LUFTKVALITET

Den generella utvecklingen i samhället bedöms innebära en fortsatt minskning av de totala utsläppen av kväveoxider från fordon tack vare en fortsatt teknisk utveckling. Den ökande användningen av dieseldrivna personbilar är dock problematisk, eftersom de inte har lika stränga avgasreningskrav som bensinbilar när det gäller kvävedioxid och partiklar. Av samma orsak är en ökning av lastbilstrafiken oroande. Ett ökat trafikarbete på väg innebär också en uppenbar risk att utsläppen av slitagepartiklar ökar.

Vägobjekten i planen påverkar generellt luftkvaliteten negativt då de leder till ökat trafikarbete på väg. Enligt objektens samlade effektbedömningar beräknas emissionerna av kväveoxid öka med omkring 0,6 ton år 2020 jämfört med om objekten inte skulle genomföras. För partiklar är motsvarande siffra drygt 0,8 ton. I denna beräkning ingår såväl antaganden om en förändrad fordonsflotta som ökade slitagepartiklar då trafikarbetet ökar. Siffrorna kan jämföras med de totala utsläppen för länet som uppgick till drygt 24 000 ton kväveoxider respektive 3500 ton partiklar år 2010. Huruvida kollektivtrafikåtgärder och övriga åtgärdsområden i planen kan kompensera för den ökning som vägobjekten ger upphov till har inte gått att kvantifiera, men den sammanlagda bedömningen är att dessa åtgärdsområden har *potential* att kompensera för ökningen beroende på hur planen genomförs.

För halterna av kvävedioxid och partiklar i tätorter samt antal exponerade personer bedöms vägobjekten inte påverka utvecklingen i någon större utsträckning eftersom de flesta av objekten är placerade utanför större tätorter. I planen sker en stor satsning på kollektivtrafikens infrastruktur samt cykelåtgärder vilket förväntas leda till vissa överflyttningseffekter. I exempelvis Göteborg, där problemen med höga halter av luftföroreningar är stora, kan även mindre överflyttningseffekter få

betydelse för luftkvaliteten. Denna tendens förstärks av de effekter som förväntas bli följden av åtgärderna i de olika potterna samt de synergieffekter som bedöms uppstå då planens åtgärder kombineras med externa styrmedel och regleringar, exempelvis trängselskatten i Göteborg.

Sammanlagt bedöms planen påverka *halterna* av luftföroreningar positivt i förhållande till nuläget, medan effekten på de totala utsläppen är mer osäker. Planens vägobjekt ger upphov till ökade utsläpp jämfört med nuläget. Övriga åtgärdsområden i planen bedöms ha potential att kompensera för de ökade utsläppen. Planens sammanvägda påverkan beror på hur icke-konkretiserade delar av planen genomförs.

I förhållande till nollalternativet har den nya planen potential att påverka utvecklingen positivt i och med att planen har betydligt större satsningar på cykel och järnväg jämfört med den tidigare planen samt att planen innehåller satsningar på steg 1- och 2-åtgärder.

VATTENKVALITET

Ett av vägobjekten bedöms utgöra ett framtida potentiellt hot för grundvattenförekomsterna längs Viskan. Å andra sidan finns objekt som innebär säkrare vägar vilket innebär att risken för en trafikolycka som kan orsaka utsläpp av farliga ämnen till vattentäkter minskar. Beträffande de ospecificerade åtgärderna kan det tänkas att ingrepp förekommer men då karaktären på dessa åtgärder normalt berör befintliga stråk har risken för skadlig påverkan bedömts vara liten. Vid ombyggnad av vägar i känsliga miljöer ställs högre krav på skydd av vattentäkter än för befintliga vägar. Sammantaget förutsätts planens påverkan på vatten vara marginell, både i förhållande till nuläget och i förhållande till nollalternativet.

LANDSKAP

Infrastruktur påverkar landskapet på ett genomgripande sätt, såväl den befintliga infrastrukturen som den planerade. Den utgör ett nät för att försörja människors behov för att kunna leva, röra sig och verka i landskapet. Den påverkar den sammansatta upplevelsen av landskapet – en helhet av landskapets form och rumslighet, dess ekologi och tidsdjup (kulturhistoria). I miljöbedömningen av planen har denna komplexitet hanterats genom att bedöma indikatorer för enskilda bedömningsgrunder enligt Trafikverkets förslag till metod för miljöbedömning.

BIOLOGISK MÅNGFALD, VÄXT- OCH DJURLIV

Endast enstaka vägobjekt i planen anges göra intrång som skadar växt- och djurliv. Man kan dock inte utesluta risk för skador även i objekt med begränsad fysisk utbredning. I något fall anges att en större faunapassage ingår. Utsläppen av fösurande ämnen bedöms öka något från vägobjekten. Sett på systemnivå bedöms den negativa påverkan dock vara liten.

De flesta av vägobjekten i planen gör intrång i skogsmark och/eller odlingslandskap. I majoriteten av fallen har intrången bedömts som små eller marginella. För övriga åtgärdsgrupper i planen bedöms risken för skadlig påverkan vara liten.

Sammantaget bedöms planen kunna få negativ påverkan jämfört med nuläget. Det finns dock möjligheter att inom den regionala planen genomföra åtgärder som motverkar de negativa effekterna eller till och med bidrar med ökade värden. Planen har potential att påverka utvecklingen positivt, om än marginellt, i förhållande till nollalternativet i och med att en lägre andel av medlen allokeras till vägåtgärder jämfört med tidigare plan.

LANDSKAPETS FORM OCH RUMSLIGHET

Ett par av vägobjekten i planen bedöms få påtagliga effekter på landskapsbilden. I något fall anges att vägbankar och planskildheter kan bli mycket påtagliga i närmiljön. I ett annat fall dras en ny väg genom obebyggt landskap vilket påverkar landskapsbilden.

Vidare påverkar flera av vägobjekten landskapet genom att ta ny mark i anspråk. I övrigt handlar det främst om breddningar eller andra typer av ombyggnader i befintliga stråk, vilket i vissa fall kan förstärka barriäreffekter.

För flera objekt saknas dock bedömning av objektets påverkan på landskapet. Miljöbedömningen av planen skulle gynnas av ett mer utförligt underlagsmaterial i form av effektbedömningar för respektive objekt. Sammantaget bedöms planen kunna få negativ påverkan jämfört med nuläget. Det finns dock möjligheter att inom den regionala planen genomföra åtgärder som motverkar de negativa effekterna eller till och med bidrar med ökade värden. Planen bedöms ha potential att påverka utvecklingen positivt, om än marginellt, i förhållande till nollalternativet i och med att en lägre andel av medlen allokeras till vägåtgärder jämfört med tidigare plan.

MATERIELLA TILLGÅNGAR

De flesta av vägobjekten i planen gör intrång i skogsmark och/eller odlingslandskap. I majoriteten av fallen har intrången bedömts som små eller

marginella. För övriga åtgärdsgrupper i planen bedöms risken för skadlig påverkan vara liten.

Ny infrastruktur kan även påverka areella näringar positivt om objekten innebär att framkomligheten förbättras. Hur stor denna effekt kan vara har dock inte analyserats inom ramen för miljöbedömningen. Sammantaget bedöms planen ha marginell negativ påverkan på materiella tillgångar i förhållande till nuläget. Planen bedöms ha potential att påverka utvecklingen positivt, om än marginellt, i förhållande till nollalternativet i och med att en lägre andel av medlen allokeras till vägåtgärder jämfört med tidigare plan.

FORN- OCH KULTURLÄMNINGAR, ANNAT KULTURARV

Objekt som innebär förbättringar av befintlig infrastruktur bedöms generellt ha begränsad

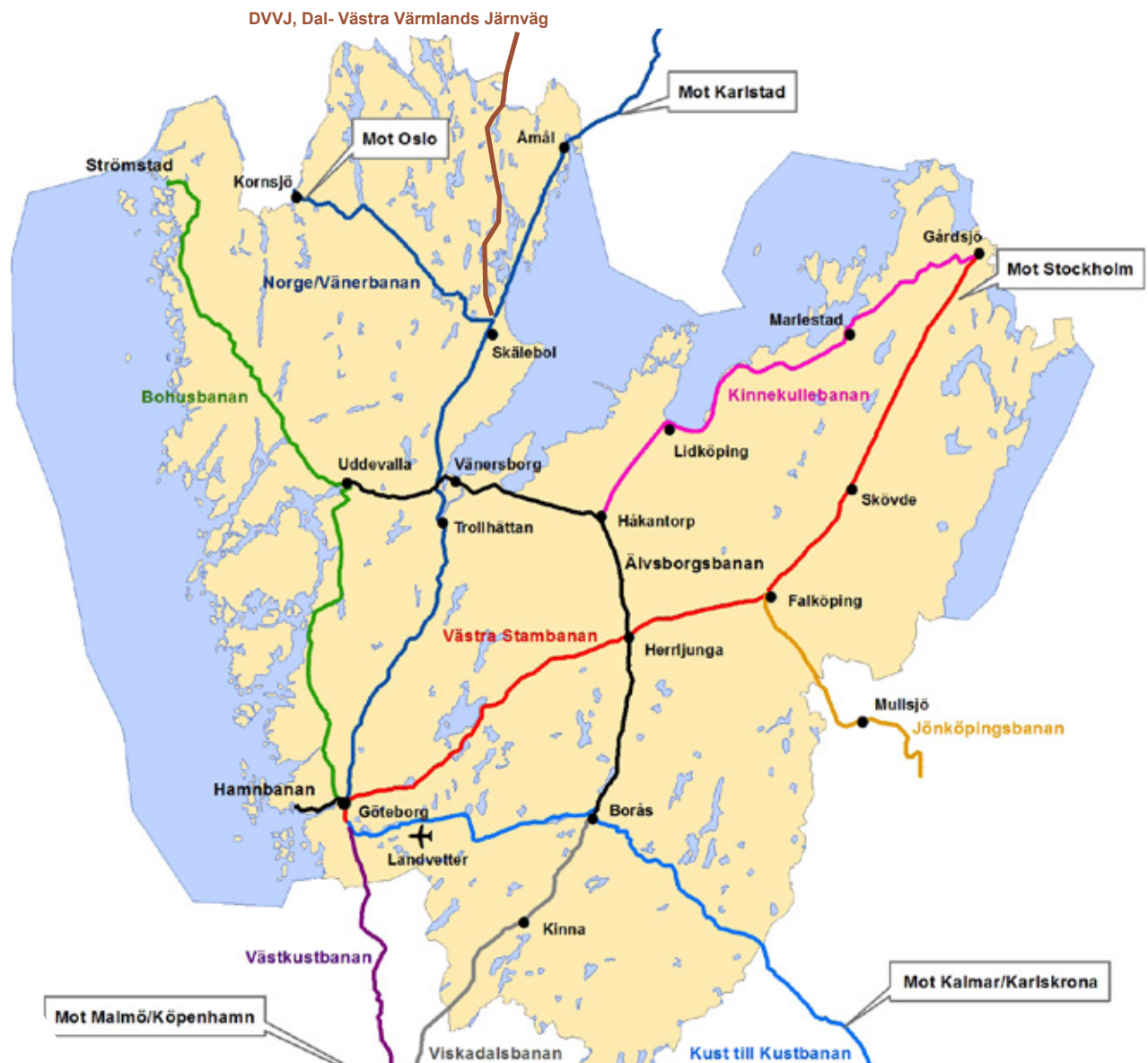
påverkan på kulturmiljön i ett landskapsperspektiv. För tre vägobjekt (161 Förbi Torp, 27 Viared – Kråkered samt 49 Axvall – Varnhem) anges negativ påverkan på kulturmiljö. Det ena objektet bedöms göra intrång i fornlämningsmiljöer och de andra två går genom känsliga områden rika på forn- och kulturlämningar.

Planen bedöms kunna få negativ påverkan på forn- och kulturlämningar samt annat kulturarv i förhållande till nuläget. Det finns dock möjligheter att inom den regionala planen genomföra åtgärder som motverkar de negativa effekterna eller till och med bidrar med ökade värden. Planen bedöms vidare ha potential att påverka utvecklingen positivt, om än marginellt, i förhållande till nollalternativet i och med att en lägre andel av medlen allokeras till vägåtgärder jämfört med tidigare plan.



BILAGA 1 KARTOR

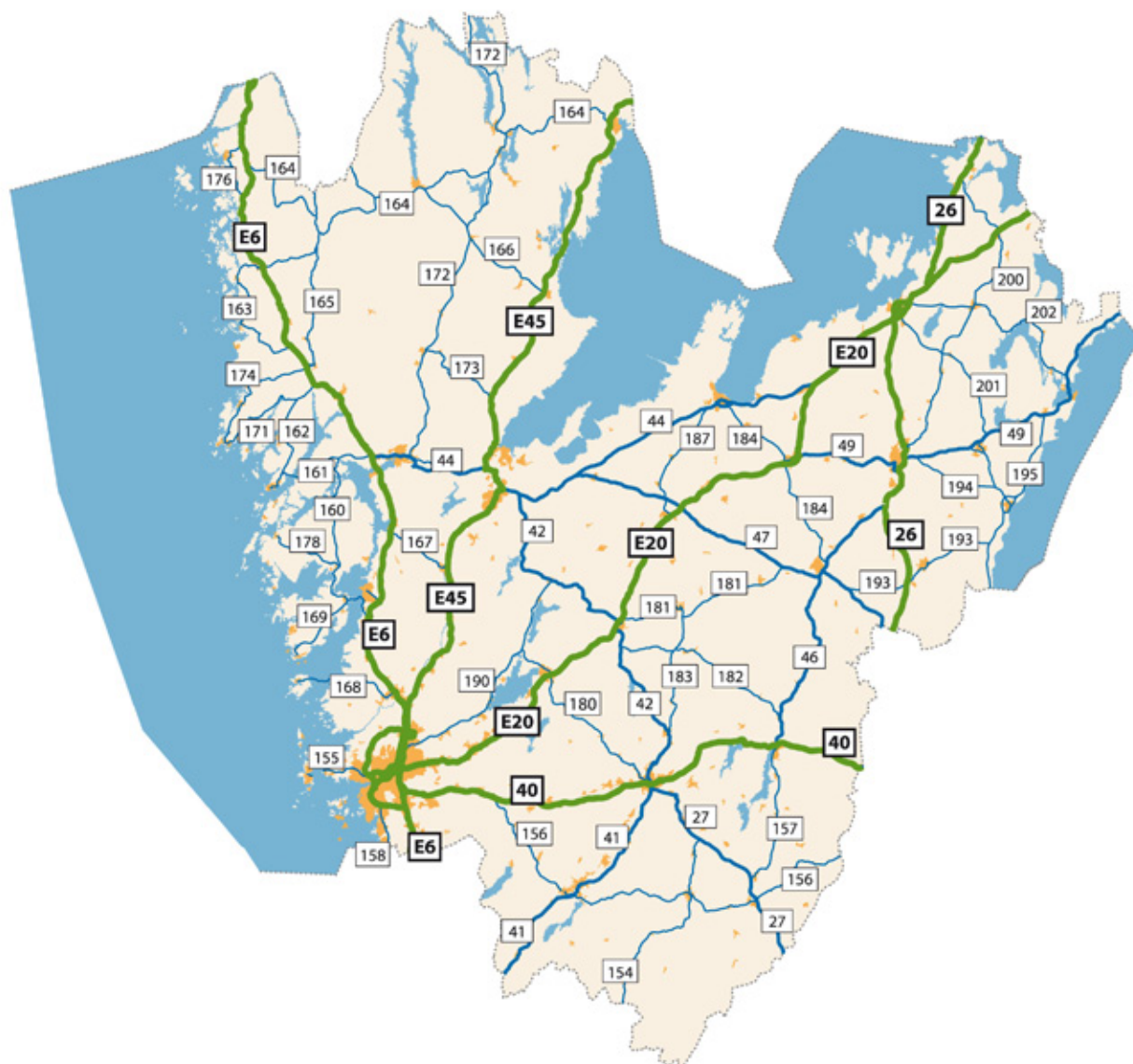
Karta över järnvägar i Västra Götaland. Källa: Västra Götalandsregionen



Järnvägar med persontrafik

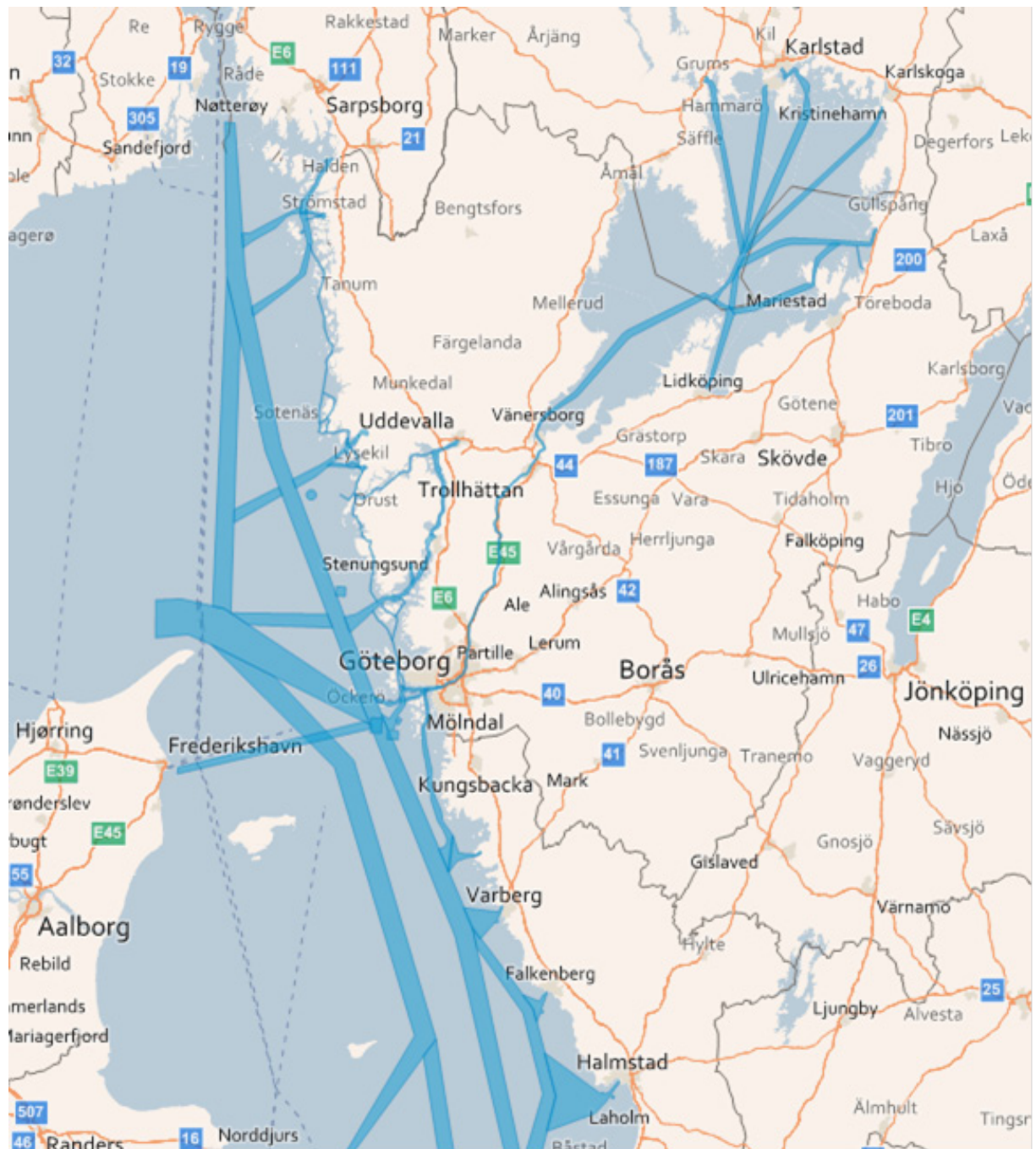
- Hamnbanan
- Älvsborgsbanan
- Viskadalsbanan
- Västgötsbanan
- Jönköpingsbanan
- Västra stambanan
- Kust till Kustbanan
- Kinnekullebanan
- Norge/Vänerbanan
- Bohusbanan
- DVVJ, Dal- Västra Värmlands Järnväg

Karta över vägar i Västra Götaland. Källa: Trafikverket



- Vägarna i nationell vägunderhållsplan
- Övriga riksvägar och primära länsvägar

Karta över farleder i regionen. Källa: Trafikverket



BILAGA 2 BESKRIVNING AV ÅTGÄRDER, INVESTERINGAR I VÄGAR

Ytterligare beskrivning av åtgärderna nås via Västra Götalandsregionens hemsida: www.vgregion.se/transportssystem

Väg nr	Vägavsnitt/ stråk	Funktion	Problem	Åtgärd	Samhälls- ekonomisk beräkning, netto- nuvärdes- kvot (NNK)
E20, E45	Partihalls- förbindelsen	Ny förbindelse mellan E20 / E45 i Göteborg.	Avslutat projekt.	Återbetalning av för- skotterade medel.	Avslutat projekt.
1996	Lödöse- Nygård	Lokal väg från E45 (Lödöse) till Nygård.	Otillfredsställande trafiksäkerhet	Utbyggnad av en parallell gång- och cykelväg, anläggning av busshåll- platser mellan Lödöse och Nygård samt förbättring av vägens bärighet.	Finns ej
156	Skoghem- Skene, stråk 6	Regionalt pendlings- stråk. Förbindelse- länk mellan Kinna/ Skene (väg 41) och Göteborg, Landvet- ter flygplats (Rv 40).	Vägens nuvarande utformning är dålig ur trafiksäkerhets- och framkomlig- hetssynpunkt.	Vägen breddas med ett körfält till en 2+1-väg. Den tvåfältiga sektionen anläggs i norrgående riktning mot Rv 40 och fungerar då som stignings- fält. Anslutningar stängs, sidoområdet förbättras, gång- och cykelbro byggs mm.	1,6
161	Förbi Torp, stråk 5	Väg mellan E6 (Uddevalla) och Lysekil.	Dagens vägnät med vägarna E6, 44 och 161, klarar vid vissa tidpunk- ter inte av trafikbelastningen. Handelsområdet Torp expanderar kraftigt med nya etableringar på båda sidor om E6.	Byggnation av ny trafik- plats, anslutningar m.m.	-0,7
190	Gunnilseås- Angereds kyrkväg, stråk 8	Regionalt pendlings- stråk Sollebrunn/ Alingsås-Lerum - Olofstorp - Gun- nilse - Angered- Göteborg/E45	Otillfredsställande framkomlighet och trafiksäkerhet.	Ny mötesfri landsväg med 2+2 körfält, cirkulations- platser, planskild korsning och busshållplatser.	-0,1
44	Förbifart Lidköping (Etapp Lidköping- Källby)	Regional led mellan vägarna E6, E45 och E20.	Otillfredsställande framkomlighet och trafiksäkerhet.	Ombyggnad av väg 44 i ny sträckning till mötesfri landsväg med 2+1 körfält och mitträcke, cirkulations- plats mm	-1,2

Väg nr	Vägavsnitt/ stråk	Funktion	Problem	Åtgärd	Samhälls- ekonomisk beräkning, netto- nuvärdes- kvot (NNK)
190	Storåsvägen- Gunnilseås, stråk 8	Regionalt pendlings- stråk Sollebrunn/ Alingsås-Lerum - Olofstorp - Gun- nilse - Angered- Göteborg/E45	Otillfredsställande framkomlighet och trafiksäkerhet.	Vägen breddas och antalet körfält ökas från två till fyra. Byggnation av bro, cirkulationsplatser och mitträcke. Gång- och cykelbana kompletteras.	2,3
168	Ekelöv-Kareby	Förbinder Marstrand med Kungälv och väg E6.	Begränsad framkomlighet, framför allt under semestertrafiken	Ny tvåfältsväg mellan väg 168 vid Ekelöv och E6 vid Grokareby inklusive anslutning till väg 613 vid Kungälv-Kode. Inkluderar ny trafikplats i korsning- en med E6.	1,4
27	Viared-Kråkered	Regionalt pendlings- och godsstråk. Rv 27 mellan Växjö och Borås utgör tillsam- mans med Rv 25 från Kalmar och Rv 30 från Ronneby ett viktigt stråk mellan västra och sydöstra Sverige.	Genomfartstrafik blandas med lokal trafik. Stora brister vad gäller framkomlighet och trafiksäkerhet. Genomfartstrafi- ken medför nackdelar ur miljösynpunkt, främst buller och transporter av farligt gods i närheten av bostadsområden	Vägen byggs som en mötesfri landsväg med 2+1 kombinerat med 2+2 körfält och mitträcke. Byggnation av trafik- och cirkulations- platser liksom av planskilda passager samt gång- och cykelvägar.	4,2
160	Säckeback-Varekil	Regionalt pendlings- stråk. Väg från E6 (Stenungsund) över Tjörn och Orust till Uddevalla och Lysekil (väg 161)	Vägsträckan har låg standard och trafiksäkerhet. Utrymme för gång- och cykeltrafik saknas. Vägen översväms periodvis.	Byggnation av ny väg som i huvudsak går i befintlig sträckning samt kombineras med gång- och cykelväg. Befintliga busshållplatser byggs om och handikapp- anpassas	0,4
161	Rotvik-Bäcken, stråk 5	Regionalt pendlings- stråk Uddevalla - Orust - Lysekil (färjeförbindelsen över Gullmarsfjor- den)	Flera vägavsnitt har låg trafiksä- kerhetsstandard. Hög belastning under sommartid. Trafiken från färjan kommer koncentrerat i korta omgångar. Tillgängligheten och säkerheten för oskyddade trafikanter är låg.	För att nå en ökad trafiksäkerhet och bättre framkomlighet behövs en 2+1 väg med mitträcke och separata gång- och cykelvägar.	-0,3

Väg nr	Vägavsnitt/ stråk	Funktion	Problem	Åtgärd	Samhälls- ekonomisk beräkning, netto- nuvärdeskvot (NNK)
E20, 40	E20/Rv 40 Tvärförbindelse inkl Jerikolänk. Finansiering i plan avser endast etapp A0 mellan Bårhult-Åstebo	Vägen har låg standard i förhållande till trafikmängd.	Otillfredsställande framkomlighet och trafiksäkerhet.	Vägen breddas med ytterligare körfält. Det återstår en diskussion om den kommunala medfi- nansieringen för en utbyggnad av resterande etapper mellan Åstebo och E20.	4,5
41	Sundholmen- Björketorp	Väg mellan E6 (Varberg) och Rv40 (Borås)	Dagens sträckning ligger i ett skredrisk- område. Vägbredd och hastighetsbe- gränsning är mycket varierande.	Vägen byggs ut till mötesfri landsväg med mitträcke i ny sträckning.	0,5
49	Axvall-Varnhem, stråk 5	Regionalt pendlingsstråk. Väg mellan E20 (Skara) och gränsen till Örebro län (Askersund).	Vägen har otillräcklig standard i förhållande till trafikmängd. Låg plan och profilstandard, ett stort antal anslutande vägar och fastighets- utfarter påverkar framkomlig- heten samt innebär stora olycksrisker.	Befintlig väg breddas bitvis och byggs med mötesfrihet. Separe- ring av gång- och cykelväg samt viltpassage. Ett par plankorsningar byggs om till planskildhet.	0
41	Fritsla-Kråkered, stråk 7	Regionalt pendlings- och godstråk. Väg mellan E6 (Varberg) och Rv 40 (Borås).	Trafiksäkerheten är låg i förhållande till trafikmängd och hastighet.	Ombyggnad till 2+1 körfält med mitträcke på hela sträckan samt förbättringar i sidoområden och korsningar.	4
44	Lavad-Gillstad, stråk 5	Regionalt pendlingsstråk. Väg mellan E6, E45 och E20.	Framkomligheten, trafiksäkerheten och profilstandarden på sträckan är otillfredsställande.	Ombyggnad till mötesfri landsväg med mittseparering i huvudsak efter befintlig sträckning. Uppgradering av korsningar, broar och bullerskydd.	1,3
49	Skövde-Igelstorp, stråk 5	Regionalt pendlingsstråk. Väg mellan E20 (Skara) och gränsen till Örebro län (Askersund).	Vägen har låg standard i förhållande till trafikvolymen. Det saknas gång och cykelväg. Trafiksäker- heten och framkom- ligheten är bristfällig.	Ombyggnad till mötesfri landsväg med mitträcke i befintlig sträckning. Gång- och cykeltun- nel byggs i Igelstorp.	0,5
168	Tjuvkil	Förbinder Marstrand med Kungälv och väg E6.	Låg trafiksäkerhet och framkomlighet. Gång- och cykelbana saknas.	Trafiksäkerhetshö- jande åtgärder och miljöåtgärder av befintlig väg.	Utreds vidare

Väg nr	Vägavsnitt/ stråk	Funktion	Problem	Åtgärd	Samhälls- ekonomisk beräkning, nettonuvär- deskvot (NNK)
172	Stråk 1	Stråken fyller en viktig funktion för bl.a. kommun- och regiongränsöverskridande arbetspendling.	Stråken motsvarar inte alltid den standard som trafikbelastningen kräver ifråga om trafiksäkerhet, framkomlighet mm. Åtgärder behövs för att underlätta regionförstoring.	För att uppnå god trafiksäkerhet och framkomlighet krävs att vägarnas säkerhet höjs på flera sträckor, t.ex. vad gäller sidområden, mitträcken, korsningar mm. Insatser inriktas mot att åtgärda "flaskhalsar" för både bil- och kollektivtrafik.	
176, E6, 164, E45	Stråk 2				
193, 47, 181, E20	Stråk 3				
44, 47, 26	Stråk 4				
162, 161, 44, 184, E20, 49	Stråk 5				
156, 40	Stråk 6				
41	Stråk 7				
158, E6, E20, E45, 190	Stråk 8				
180, 1890, 42	Stråk 9				
Ej spec.	Brister över 25 mnkr	Dessa medel kan användas upp till steg 4 i fyrstegsprincipen. Västra Götalands kommunalförbund/ kommuner har haft möjlighet att göra inspel om nya namngivna objekt/brister. Inspelen visar på stora behov, men innan prioritering i plan kan ske behöver såväl åtgärdsvalsstudier som samlade effektbedömningar göras.			
	Mindre vägnätet, upp till 25 mnkr	Vägnätet utgör den största delen av vårt transportsystem och åtgärdsbehoven är mycket omfattande, inte minst på de mindre vägarna. Dessa är mycket viktiga för arbetspendling, resor till studier och för näringslivets transporter. Karaktären på åtgärderna i potten ligger till stor del inom steg 3 i fyrstegsprincipen, dvs. till begränsade om-/utbyggnadsåtgärder.			
	Smärreåtgärder (trafiksäkerhetsåtgärder), framkomlighet samt steg 1- och 2 åtgärder	Det finns ett stort behov av säkerhetshöjande åtgärder samt standardförbättringar även på sträckor utanför de utpekade stråken. Potten Smärreåtgärder är avsedd för riktade trafiksäkerhetsåtgärder, framkomlighet och trimningsåtgärder.	Många vägar har inte alltid den standard som trafikflödet /belastningen kräver.	Aktuella åtgärder kan bl.a. vara hastighetsdämpning, sidoområdesförbättring, breddning av väg, stigningsfält, sidoräcken, bergsbeskränning, rastplatser, trafik-/cirkulationsplatser, viltstängsel, trafikövervakning/information m.m. Här ingår även åtgärder som kan påverka valet av transportsätt och ge ett effektivare utnyttjande av befintlig infrastruktur (steg 1-2-åtgärder).	

BILAGA 3 BESKRIVNING AV ÅTGÄRDER, BIDRAG TILL KOLLEKTIVTRAFIK- ANLÄGGNINGAR MM

Ytterligare beskrivning av åtgärderna finns på Västra Götalandsregionens hemsida: www.vgregion.se/transportsystem

Objekt	Åtgärdens syfte	Åtgärd
Namngivna		
Knutpunkt Mölndalsbro trappa	Bättre resenärslöpe till perrong, frigör större yta för väntande resenärer.	Resecentrum anpassas, ny öppning i gavel mot norr och förlängning med trappa.
Upprustning av stationer	Bättre och mer anpassade resandemiljöer.	Upprustning av stationer enligt ett särskilt stationsmiljöprogram.
Trollhättan RC	Anpassning till förväntad resandeökning på grund av järnvägsutbyggnad.	Utbyggd kapacitet för stads- och regionbussar. Förbättrad tillgänglighet mellan resecentrum och plattform samt ny pendelparkering.
Älvängen RC, Ale	Kopplingar mellan lokal trafik och utökad tågtrafik.	Nytt resecentrum med service och dockningsterminal för bussar.
Torp terminalen, Uddevalla	Torp är en viktig bytespunkt i Bohuslän med en stor del expressbusstrafik. Nuvarande bussterminal är inte anpassad till dessa förhållanden.	Fler hållplatslägen och med bättre resandemiljöer.
Tuvesvik etapp 2, Orust	Fortsättning av Tuvesvik etapp 1. Samlokalisera skärgårdstrafiken till Kärringön och Gullholmen/Härmanö.	Terminalbyggnad, bussangöring och pendelparkering.
Amhult, Göteborg	Anpassning i enlighet med K2020. Amhult ligger i ett stråk där ett pilotprojekt genomförs för att testa principerna i K2020.	Ny knutpunkt med terminalbyggnad och pendelparkering.
Skeppsbron, Göteborg	Ökad samordning och enklare byte mellan färjetrafiken på Göta älv och buss/spårvagn.	Ett nytt resecentrum byggs i samband med att Kringen fullföljs.
Skövde RC	Utökad kapacitet för att tillgodose resandeutveckling. Bättre anpassning till stadens centrum och förbättrad trafiksäkerhet.	Fler hållplatslägen för stads- och regionbussar. Bättre väntmöjligheter och pendelparkering för bil- och cykel.
Lerum RC inkl P-däck	Anpassning till en utökad kapacitet på Västra Stambanan och en tredubbling av tågtrafiken. Bättre förbindelse mellan buss och tåg samt bättre koppling till centrum.	Nytt resecentrum med tillhörande pendelparkering.
Gamlestadens RC etapp 2, Göteborg	Ett nytt resecentrum som förenar den nya tågstationen med buss och spårvagn. Knutpunkten är utpekad som en av K2020's "portar" till Göteborg och ingår i Västsvenska infrastrukturpaketet.	I etapp 2 byggs ett resecentrum med väntsalar samt ett brett utbud av service till resenärerna.
Angered RC, Göteborg	Förbättrad resandemiljö, service och information. Anpassning till planerad utbyggnad handel, bostäder m.m vid Angereds torg.	Nytt resecentrum med väntsal.
Vänersborg RC	Anpassning till förväntad resandeökning. Förbättrad tillgänglighet till stationen och koppling mellan trafikslagen. Förbättrade väntmöjligheter för resenärer.	Anpassning till ny plattformsförbindelse och utökad resenärsyta.

Objekt	Åtgärdens syfte	Åtgärd
Utrustning stationer övriga banor	Bättre och mer anpassade resandemiljöer.	Upprustning av stationer enligt ett särskilt stationsmiljöprogram.
Kungälv RC	Förbättra kollektivtrafikens konkurrensmöjligheter och avlasta E6. Knyta samman regional och lokal busstrafik.	Ett nytt resecentrum med pendelparkering i anslutning till befintlig motorvägshållplats.
Nils Ericson Terminalen 3 (NET3), Göteborg	Anpassning till förväntad resandeökning och ökad andel genomgående trafik. Säkerställa en bra resandemiljö med god koppling mellan olika trafikslag.	Nytt resecentrum i anslutning till befintlig terminal med möjlig koppling till Västlänken.
Linnéplatsen, Göteborg	Anpassning i enlighet med K2020 och nytt busstråk Övre Husargatan. Förbättrad resenärmiljö och koppling mellan buss och spårvagn.	Nytt resecentrum med bättre bytesmöjligheter och tydligare entré till Slottskogen.
Stenungsund RC	Bättre bytesmöjligheter för buss- och tågresenärer på Södra Bohusbanan.	Ett nytt resecentrum med koppling till centrum.
Hjalmar Brantingsplatsen, Göteborg	Förbättrad bytespunkt med utökad kapacitet för buss- och spårvagstrafik. I K2020 utpekad knutpunkt och en viktig del i områdets omvandling.	Utökad kapacitet för kollektivtrafiken och bättre resenärsmiljö.
Statlig medfinansiering/ bidrag till åtgärder på kommunalt vägnät		
Funktionshinder, hållplatser och knutpunkter	Funktionshinderanpassning enligt Västra Götalandsregionens prioriterade nät. Omfattar alla hållplatser med fler än 100 påstigande per dygn samt viktiga knutpunkter.	Terminaler och hållplatser uppgraderas enligt "Riktlinjer och standard/normer för fysisk tillgänglighet för personer med olika funktionshinder inom trafiken i Västra Götaland."
Pendelparkeringar	Öka tillgängligheten till kollektivtrafiken och förkorta restiden dörr till dörr.	Byggnation av pendelparkeringar för bil och cykel i hela regionen.
Framkomlighet	Stärka kollektivtrafikens konkurrenskraft genom att förkortade restider.	Byggnation kollektivtrafikkörfält, signalprioritet m.m.
Åtgärder på statligt vägnät		
Pendelparkeringar	Öka tillgängligheten till kollektivtrafiken och förkorta restiden dörr till dörr.	Byggnation av pendelparkeringar för bil och cykel i hela regionen på statliga vägar.
Hållplatser, framkomlighet, trafiksäkerhet, steg 1- och 2-åtgärder	Funktionshinderanpassning enligt Västra Götalandsregionens prioriterade nät, stärka kollektivtrafikens konkurrenskraft och ökad trafiksäkerhet.	Anpassade hållplatser, accelerationsfält, säker gångpassage, mobility management.

BILAGA 4 OBJEKT I DEN NATIONELLA PLANEN INOM VÄSTRA GÖTALAND

Trafikslag	Järnvägsstråk/ vägnummer	Åtgärd	Motiv	Planerad byggstart (år)
Järnväg	Götalandsbanan, Göteborg–Borås, etapp Mölnlycke–Bollebygd	Nytt dubbelspår via Landvet- ter flygplats	Ökad kapacitet och förbättrad tillgänglighet	2020–2025
Järnväg	Göteborg C	Utbyte av gammalt ställverk	Ökad kapacitet och robusthet	Före 2014
Järnväg	Västra stambanan, Göteborg–Skövde (inkl. ombyggd infart Sävenäs)	Nya förbigångsspår och fler vändspår	Utökad trafik och minskade förseningar	2014–2016
Järnväg	Göteborgs hamnbana och Marieholmsbron	Partiellt dubbelspår	Utökad trafik och minskade förseningar	Före 2014
Järnväg	Norge/Vänerbanan, Kil–Öxnered	Utökning av elkraft	För att elkraften inte ska begränsa de tunga tågen	2014–2016
Järnväg	Olskroken	Planskilda anslutningar av Norge-/Vänerbanan, Bohus- banan och Västra stambanan samt ny godstågsviadukt mellan Marieholmsbron och Västkustbanan	Utökad trafik och minskade förseningar	2017–2019
Järnväg	Västsvenska paketet järnväg	Tunnel under Göteborg m.m. Plattformsförlängningar.	Utökad trafik och minskade förseningar	Före 2014
Järnväg	Göteborg spårvägar	Upprustning av spårvägar i Göteborg, Angered, Bellevue, Munkebäck	Utökad trafik och minskade förseningar	Före 2014
Järnväg	Jönköpingsbanan, Falköping–Sandhem– Nässjö	Hastighetshöjande åtgärder (hastighetsanpassn. 160 km/h, ökad kapacitet)	Förbättrad kapacitet och robusthet	2017–2019
Väg	E20, Alingsås–Värgårda	Ny motorväg Kristineholm- Hjultorp samt mötesfri gles väg Hjultorp-Lund	Förbättrad trafiksäkerhet och framkomlighet	2014–2016
Väg	E20 förbi Hova	Ombyggnad till mötesfri väg i delvis ny sträckning med en planskild korsning	Förbättrad trafiksäkerhet och framkomlighet	2014–2016
Väg	E20, Götene–Mariestad	Ombyggnad av befintlig väg till mötesfri väg	Förbättrad trafiksäkerhet och framkomlighet	2020–2025
Väg	E20, Tollered–Alingsås	Ombyggnad av befintlig väg till motorväg med planskilda korsningar	Förbättrad trafiksäkerhet och framkomlighet	Före 2014

Väg	E20, Vårgårda–Vara	Ombyggnad av befintlig väg till mötesfri väg	Förbättrad trafiksäkerhet och framkomlighet	2020–2025
Väg	E20, genom Alingås	Ombyggnad av befintlig 2+2 väg till motorväg med fyra nya trafikplatser	Förbättrad trafiksäkerhet och framkomlighet	2017–2019
Väg	E20, förbi Vårgårda	Ombyggnad av befintlig väg till mötesfri väg	Förbättrad trafiksäkerhet och framkomlighet	2020–2025
Väg	E20, förbi Mariestad	Ombyggnad av befintlig väg till mötesfri väg	Förbättrad trafiksäkerhet och framkomlighet	2020–2025
Väg	E20, förbi Skara	Ombyggnad av befintlig väg till mötesfri väg	Förbättrad trafiksäkerhet och framkomlighet	2020–2025
Väg	E6, Pålen–Tanumshede	Motorväg i ny sträckning	Förbättrad trafiksäkerhet och framkomlighet	Före 2014
Väg	E6.20, Hisingsleden, södra delen	Ombyggnad av befintlig väg till mötesfri väg med plan-skilda korsningar	Förbättrad tillgänglighet till bland annat Göteborgs hamn och Volvo	2017–2019
Väg	E6.20 Söder/Västerleden, Sisjömotet	Utökning av körfält mellan trafikplatser samt införande av ITS-system. Bulleråtgärder	Förbättrad trafiksäkerhet och framkomlighet	2017–2019
Väg	E6.21, Göteborgs hamn/Lundbyleden	Ombyggnad av Lundbyleden till mötesfri väg med plan-skilda korsningar	Förbättrad trafiksäkerhet och framkomlighet	Före 2014
Väg	Västsvenska paketet väg	Åtgärder på vägar för bussar, cyklar och bilar	Bättre och attraktivare kollektivtrafik, tillförlitligare transporter för näringslivet, bättre miljö och utökad pendlingstrafik	Före 2014
Väg	E45, Falutorget-Marieholm	Utbyggnad av ett körfält till i vardera riktning	Förbättrad framkomlighet	2014–2016
Väg	Riksväg 40, Ulricehamn (Rångedala–Hester)	Motorväg i ny sträckning	Förbättrad trafiksäkerhet och framkomlighet	Före 2014
Väg	Riksväg 40, Bårhultsmotet (Slambymotet)	Ny trafikplats samt ny anslutningsväg för länsväg 549	Förbättrad tvärförbindelse mellan Rv40 och E20	Före 2014

BILAGA 5 KANDIDATER TILL BRISTER ÖVER 25 MILJONER

– Utredds vidare innan prioriteringsordning i plan kan fastställas

Enligt det nya ekonomiska planeringssystemet ska brister/objekt som ligger mot slutet av planperioden vara indikativt beslutade. Detta skapar utrymme för en mer flexibel och effektiv planering. Bristerna kommer att bli föremål för såväl åtgärdsvalsstudier som samlade effektbedömningar. Nedan sammanfattas de inspel på behov som kommunalförbunden har gjort.

FYRBODALS KOMMUNALFÖRBUND BRISTER PÅ VÄGNÄTET

- Rv 161: Uddevalla – Lysekil (resterande delar på hela sträckan)
- RV 173: Färgelanda – Frändesfors, allmän standardhöjning
- Rv 164: Åmål – Strömstad, allmän standardhöjning
- Rv 44/161: Ingår i stråk 5, allmän standardhöjning
- 2115: Dals – Ed, järnvägsviadukt Hökedalen anpassas till standard höjd
- Rv 926/832: Munkedal – Hedekas, breddning, kurvuträtning

GÖTEBORGSREGIONENS KOMMUNALFÖRBUND (GR) RESECENTRUM OCH KNUTPUNKTER

- Ny station på Bohusbanan i Brunnsbo
- Resecentrum i Alingsås
- Resecentrum på sträckan Göteborg – Borås

REGIONALA CYKELSTRÅK OCH STOMCYKELNÄT

- Skapa bättre förutsättningar för en ökad pendling med cykel genom en utbyggnad av ett sammanhängande cykelnät i regionen. Av betydelse är även satsningar på t.ex. cykelparkering och ITS-åtgärder.
- Utredda hur potentialen för ett ökat cyklande i regionen kan realiserat genom t.ex. en gemensam målbild för utvecklingen av ett sammanhängande stomcykelnät i regionen.

STORT BEHOV AV POTTER INOM FÖLJANDE OMRÅDEN

- Steg 1- och 2-åtgärder, Trimning och effektivisering, Cykel, K2020 – beredskap för att uppnå helheten i K2020, Trafiksäkerhet och miljö, åtgärdsplanering och utredning.

TVÄRFÖRBINDELSER

- Viktigt att utreda nutida och framtida funktion utifrån ett systemperspektiv och hur tvärförbindelser kan bidra till regionala mål
- Återstående etapper av Tvärförbindelse E20 – Rv 40
 - Länk A1 Åstebo – Partillemotet
 - Länk A2 Åstebo – E20 vid Jeriko

DEPÅER FÖR KOLLEKTIVTRAFIKEN

- För att kollektivtrafiken ska fungera krävs utöver hållplatser och tillgänglighet även depåer för bussar, tåg och vagnar. Det är angeläget att utreda lokalisering för dessa.

SKARABORGS KOMMUNALFÖRBUND FORTSATT BEHOV AV STRÅKPOTTER

- Principen med utpekade stråk är bra. Stråk 3 bör förlängas med slutpunkt väg 49 (Mölltorp) samt stråk 5 förlängas med slutpunkt Askersund. Stråkpottarna bör ges ökat ekonomiskt utrymme i syfte att möjliggöra åtgärder för bättre pendlingsmöjligheter samt kortare restid. Större hänsyn bör tas till godstransporter samt kopplingen till hamnar och godsterminaler.

GÅNG – OCH CYKELVÄGAR

- Satsningen på GC-vägar bör få en fortsättning

BRISTER PÅ VÄGNÄTET

- Väg 200 Töreboda . Hova
- Väg 44 Förbi Lidköping, etapp 2
- Åtgärder i anslutning till godsterminal i Falköping (Väg 46/Väg 184)
- Förbifart Grästorp
- Genomfart Karlsborg
- Väg 49 Varnhem – Skövde
- Väg 2504 Nossebro – S.Härene
- Väg 44 Lidköping – Grästorp
- Ny förbifart Skövde

SJUHÄRADS KOMMUNALFÖRBUND JÄRNVÄG OCH KOLLEKTIVTRAFIK

- Viskadalsbanans och Älvsborgsbanans drift måste säkras.
- Anslutningar till Götalandsbanan och kollektivtrafikanläggningar
 - Kust till kustbanan, Väg 527/1758 Storskogen-



Töllsjö-Bollebygd-Rävlanda-Hällingsjö

- Väg 1627 Hyssna – Bollebygd
- Bollebygd resecentrum
- Vårgårda resecentrum
- Borås resecentrum
- Arbetet med att skapa prioritet för kollektivtrafik bör fortsätta.

VÄGAR

- Pott för det mindre vägnätet: Det är angeläget att det i planen avsätts en ordentlig pott för att kvalitetssäkra en garanterad standard för det sekundära och tertiära länsvägnätet.
 - Brister på vägnätet
 - Väg 181
 - Väg 156, 41, Fortsatt utredning för dessa stråk
 - Väg 157 Rv 27 (Limmared) – Gällstad
- Ulricehamn med koppling till Rv 46. Det prioriterade stråket bör förlängas till Falkenberg.
- Väg 156, är utpekad som ett prioriterat stråk i sin västligaste del Skene – Rv 27/40. Hela sträckningen av väg 156 måste redovisas som ett prioriterat stråk, dvs. från Skene fram till F länsgräns i Unnaröd.

CYKEL

- Cykeln har allt större utvecklingspotential både genom ändrade vanor och som en del i förbättrad folkhälsa men också genom el-cykels intåg. En pott måste avsättas för cykel

ÖVRIGT

- Mobility management – en pott måste avsättas för Steg 1- och 2-åtgärder.
- Investeringar i omlastningsterminaler (för omlastning till järnväg) bör prioriteras.

BILAGA 6 SÄRSKILD SAMMANSTÄLLNING AV DEN REGIONALA INFRASTRUKTURPLANENS MILJÖKONSEKVENSER

Sammanställning i enlighet med 6 kap. 16 § miljöbalken

BAKGRUND

I denna bilaga redovisas hur kraven i 6 kap. 16 § miljöbalken har beaktats inför Västra Götalandsregionens beslut avseende fastställelse av den regionala infrastrukturplanen 2014-2025.

Syftet med en miljöbedömning enligt 6 kap. 11 § miljöbalken är att integrera miljöaspekter i planen så att en hållbar utveckling främjas. Västra Götalandsregionens miljöbedömning är dokumenterad i den miljökonsekvensbeskrivning som utgör bilaga till den regionala planen för transportinfrastruktur i Västra Götaland under perioden 2014-2025.

Enligt 6 kap 16 § miljöbalken, ska den instans som beslutar om planen redovisa följande i en särskild sammanställning:

1. hur miljöaspekterna har integrerats i planen eller programmet,

2. hur miljökonsekvensbeskrivningen och synpunkter från samråd har beaktats,
3. skälen till att planen har antagits i stället för de alternativ som varit föremål för överväganden,
4. de åtgärder som avses att vidtas för uppföljning och övervakning av den betydande miljöpåverkan som genomförandet av planen eller programmet medför.

Den särskilda sammanställningen och planen ska göras tillgängliga för dem med vilka samråd skett dvs. berörda kommuner och myndigheter samt allmänheten. Dessa skall även informeras om att planen antagits.

HUR MILJÖASPEKTERNA HAR INTEGRERATS I PLANEN

Miljöbedömningsprocessen i Västra Götaland startade samtidigt med åtgärdsplaneringen i slutet av 2012. En särskild miljöbedömningsgrupp bildades tillsammans med Länsstyrelsen i Västra



Götaland och miljöstrategier från regionens miljösekreteriat, Västtrafik och Trafikverket. Gruppen har haft fem möten. Dessutom har flera fördjupade samråd ägt rum med Länsstyrelsen under året. Beredningen för hållbar utveckling – den politiska gruppering som varit operativt ansvarig för utarbetande av planen – har vid samtliga möten behandlat miljöfrågorna i anslutning till åtgärdsplaneringen. Fokus har legat på avvägningen mellan åtgärdsområden – exempelvis mellan väg- cykel- och kollektivtrafikåtgärder.

HUR MILJÖKONSEKVENSBESKRIVNINGEN OCH SYNPUNKTER FRÅN SAMRÅD BEAKTATS

SYNPUNKTER FRÅN

REMISSEN OM AVGRÄNSNING

Förslag till avgränsning av miljöbedömningen remitterades till kommuner och Länsstyrelsen i Västra Götalands län under början av 2013.

Yttrandena behandlade framförallt frågan om ett alternativ med tydligare miljöinriktning, t.ex. med större andel åtgärder som främjar kollektivt resande och cykling. Parallellt med miljöbedömningen har det därför tagits fram ett underlag inom området klimat där alternativa fördelningar av medel avsatta för regional plan under åren 2022-2025 beskrivs. Tiden har inte medgett att dessa scenarier analyserats på en nivå som behövs för att göra jämförelser med grundförslaget. Däremot kan de belysa planens betydelse för utvecklingen samt ge en indikation på potentialen till förbättringar.

Andra yttranden behandlade frågor om omfattningen av miljöaspekter och vad som inkluderas i miljöaspekterna. Dessa synpunkter kunde i stort sett tas hänsyn till i det fortsatta arbetet.

En gemensam miljöbedömning av objekten/åtgärderna för Västra Götaland inom nationell respektive regional infrastrukturplan efterfrågades eftersom miljöbedömningen endast avser den regionala planen. Eventuellt kan en samlad miljöbedömning av planerna göras i ett senare skede, men när miljöbedömningen av den regionala planen togs fram fanns inte tillräckligt underlag för att genomföra en samlad bedömning.

Vidare ansåg Länsstyrelsen att det finns starka skäl att inom ramen för pågående planering ompröva steg 3- och 4-åtgärder som avser vägsystemet i den förra länstransportplanen. Detta är inte i linje med den inriktning som Beredningsgruppen för hållbar utveckling (BHU) angett för planarbetet, dvs. att de namngivna objekt som finns i tidigare gällande plan, 2010-2021, ska fullföljas.

SYNPUNKTER PÅ DEN REMITTERADE SAMRÅDSVERSIONEN

Vid remissen av det regionala planförslaget utgjorde miljökonsekvensbeskrivningen en del av remisshandlingarna. I miljöbalken anges att förslaget till plan med miljökonsekvensbeskrivning ska göras tillgängligt för allmänheten och att remissinstanserna ska ges skälig tid att yttra sig. Med anledning av detta har kungörelse varit införd i ett antal tidningar i Västra Götaland om att planförslaget och miljökonsekvensbeskrivning funnits tillgängliga på samtliga kommunkontor i Västra Götaland under remisstiden 13 juni – 23 september 2013 samt på Västra Götalandsregionens hemsida.

Remissinstanserna har inkommit med värdefulla synpunkter, varav ett flertal kunnat arbetas in i den slutliga miljökonsekvensbeskrivningen. Några av synpunkterna avser viktiga principiella frågor som behandlas nedan.

Länsstyrelsen och Naturvårdsverket ifrågasätter att de namngivna vägobjekten från planen 2010-2021 ligger kvar i det planförslag som remitterats. Regionutvecklingssekreteriatet vill framhålla att en regional infrastrukturplan är resultat av överenskommelser som arbetats fram under lång tid och där regionala överväganden vägt tungt. Samtidigt kan framhållas att den nya planen nu innehåller både steg 1- och steg 2-åtgärder, potternas andel är större, andelen järnväg- och cykelåtgärder är högre samt att enbart brister pekas ut de sista åren.

Miljönämnden påpekar att en gemensam målbild för Västra Götaland bör övervägas för hur man ska klara både klimatmålsättningarna till 2030 och målet om regionförstoring.

Länsstyrelsen och Naturvårdsverket anser att lagens krav om rimligt alternativ enligt 6 kap 12§ i miljöbalken inte har uppfyllts. Regionutvecklingssekreteriatet vill understryka att miljöfrågorna i en politisk process, som Västra Götalandsregionens, hela tiden är aktuella och fortlöpande integreras i beslutsprocessen i stället för att utgöra ett teoretiskt konstruerat alternativ. Samtidigt är det viktigt att utveckla underlag och kunskap om hur miljöfrågorna kan integreras och beaktas ännu bättre. Frågan om hur ett rimligt alternativ kan se ut bör även fortsättningsvis blir föremål för överväganden och samråd med berörda instanser.

Det är angeläget, som remissinstanserna framhåller, att Trafikverket tar fram en målstyrd prognos, att resor och färdmedelsval analyseras i ett planperspektiv och att det påbörjade arbetet med landskapet i långsiktig planering fortsätter.

SKÄLEN TILL ATT PLANEN HAR ANTAGITS I STÄLLET FÖR DE ALTERNATIV SOM VARIT FÖREMÅL FÖR ÖVERVÄGANDEN

Enligt MB 6 kap 12 § ska även rimliga alternativ till planen identifieras, beskrivas och bedömas. Miljömålen har varit en utgångspunkt i samtliga prioriteringar och miljöaspekterna har integrerats i framtagandet av regional plan. Parallellt med miljöbedömningen har det även tagits fram ett underlag inom området klimat där alternativa fördelningar av medel avsatta för regional plan under åren 2022-2025 beskrivs. Tiden har inte medgett att dessa scenarier analyserats på en nivå som behövs för att göra jämförelser med grundförslaget. Däremot kan de belysa planens betydelse för utvecklingen samt ge en indikation på potentialen till förbättringar.

DE ÅTGÄRDER SOM AVSES ATT VIDTAS FÖR UPPFÖLJNING OCH ÖVERVAKNING AV DEN BETYDANDE MILJÖPÅVERKAN SOM GENOMFÖRANDET AV PLANEN MEDFÖR

Alla planer som miljöbedöms ska också följas upp. Huvudsakligen bör uppföljningen handla om den påverkan genomförande av planen kan antas medföra enligt miljökonsekvensbeskrivningen och om effekterna av de avhjälpande åtgärder som planeras (Europeiska kommissionen 2004 s. 44–45, 47, prop. 2003/04:116 s. 68–69).

Syftet med kravet på uppföljning är att myndigheten som antar planen tidigt ska skaffa sig kunskap om den betydande miljöpåverkan genomförandet av planen faktiskt medför. Genom att uppföljningen även kan ge myndigheten kännedom om betydande miljöpåverkan som tidigare inte identifierats kan åtgärder vidtas för att hindra eller dämpa negativ miljöpåverkan. Vid behov ska redan vidtagna åtgärder förstärkas eller nya åtgärder vidtas för att undvika eller reducera betydande negativ miljöpåverkan som identifierades i miljökonsekvensbeskrivningen.

Om planen inte genomförs som planerat bör det uppmärksammas eftersom det kan medföra att betydande miljöpåverkan uppstår som inte hade uppstått annars. Betydande miljöpåverkan kan både vara en följd av att en aktivitet inte genomförs och av att en aktivitet som inte var planerad genomförs.

Efter planperiodens slut eller vid revidering av planen görs en genomgång av hela planen där man går igenom eventuella avvikelser och vad de har haft för betydelse för olika miljöaspekter. Genomgången kan då bygga på de uppföljningar och analyser som gjorts under planperioden och blir ett viktigt inspel inför arbetet med nästa planperiod. Lämpligen kan de indikatorer som pekats ut i miljökonsekvensbeskrivningen användas vid uppföljningen.

RAPPORTEN KAN LADDAS NER PÅ WWW.VGREGION.SE/TRANSPORTSYSTEM



Regionutvecklingssekretariatet, Box 1091, 405 23 Göteborg