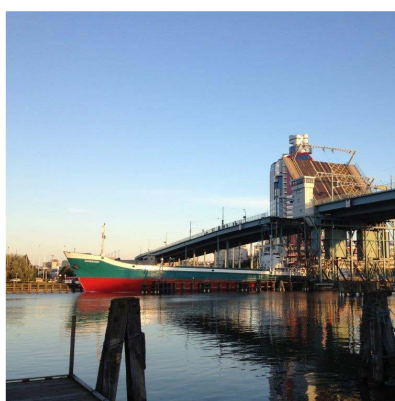
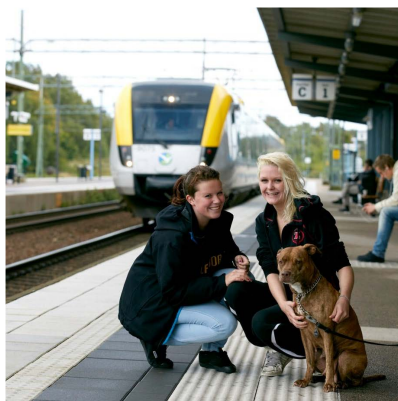


FÖRSLAG TILL REGIONAL PLAN FÖR TRANSPORTINFRASTRUKTUREN I VÄSTRA GÖTALAND 2018–2029 - Remissversion, juni 2017



Göteborg, juni 2017

DNR: RUN 631-00911-2016, RS 01149-2016

Projektledare: Georgia Larsson och Christian Bergman (fram till mars 2017), Koncernkontoret Regional utveckling, avdelning Kollektivtrafik och infrastruktur

Innehåll

Förord.....	5
1 Inledning.....	6
1.1 Nytt ekonomiskt planeringssystem.....	7
1.2 Regionala planen i sitt sammanhang.....	7
1.3 Brister.....	9
1.4 Samlade effektbedömningar.....	10
1.5 Miljöbedömning och miljökonsekvensbeskrivning.....	11
1.6 Bostadsbyggande.....	12
2 Utgångspunkter och förutsättningar.....	13
2.1 Västra Götaland – En transport- och logistikregion.....	13
2.2 Transporterna beräknas växa betydligt.....	15
2.3 Politiska mål och riktlinjer.....	19
3 Planens framtagande.....	24
4 Ekonomiska förutsättningar.....	25
5 Förslag till fördelning mellan åtgärdsområden i regional plan 2018 - 2029.....	26
6 Föreslagna åtgärder.....	28
6.1 Regionala vägåtgärder.....	28
6.2 Kollektivtrafik.....	35
6.3 Samfinansiering av järnväg i nationell plan.....	41
6.4 Samfinansiering av väg i nationell plan.....	42
6.5 Cykel.....	43
6.6 Bidrag till kommuner för trafiksäkerhet och miljö.....	44
6.7 Övrigt.....	45
7 Effekter och måluppfyllelse.....	46
7.1 Bedömning av planen i sin helhet.....	46
7.2 Planens effekter utifrån persontransporter.....	47
7.3 Planens effekter utifrån godstransporter.....	47
7.4 Effektbedömning namngivna och ännu icke kända åtgärder.....	48
7.5 Övergripande måluppfyllelse.....	48
7.6 Funktionsmål – tillgänglighet.....	51
7.7 Hänsynsmål – Säkerhet, miljö och hälsa.....	53
7.8 Effekter för bostadsbyggande.....	54
8 Sammanfattning av miljökonsekvensbeskrivningen.....	55

8.1	Bakgrund, syfte och avgränsning	55
8.2	Nuläge.....	56
8.3	Alternativ	56
8.4	Miljökonsekvenser	57
8.5	Fortsatt arbete och uppföljning	59
9	Fortsatt arbete och tidplan	60
Bilaga 1 – Kartor		61
Bilaga 2 - Beskrivning av åtgärder, investeringar i vägar		64
Bilaga 3 - Beskrivning av åtgärder, bidrag till kollektivtrafikanläggningar m.m.....		67
Bilaga 4 - Objekt i den nationella planen inom Västra Götaland		69
Bilaga 5 - Kandidater till brister		70

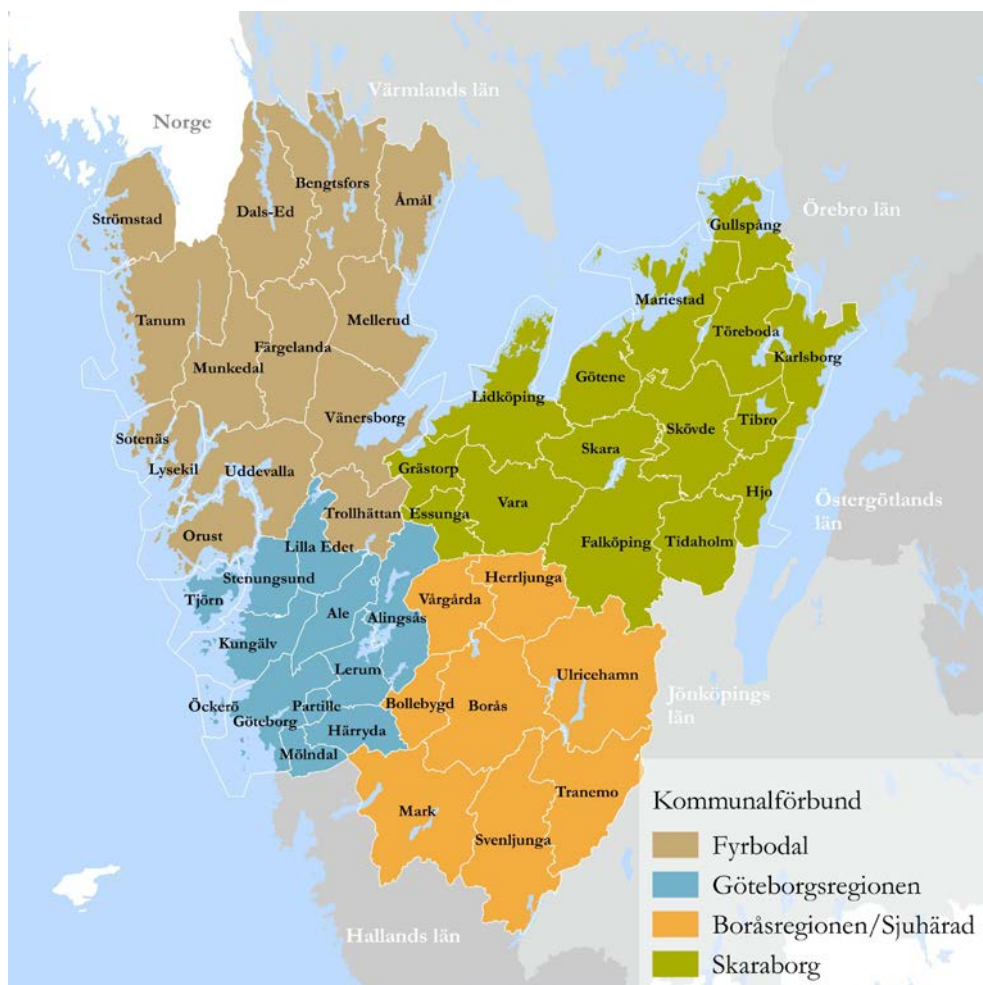
Förord

Förord skrivs senare.



1 Inledning

Enligt beslut i mars 2017 gav regeringen uppdrag åt Trafikverket att upprätta ett förslag till en nationell trafikslagsövergripande plan för utveckling av transportsystemet för perioden 2018–2029. Länsplaneupprättarna fick samtidigt i uppdrag att för respektive län upprätta förslag till länsplaner för regional transportinfrastruktur. Förslagen till länsplaner ska redovisas till Regeringskansliet senast den 15 december 2017. De befintliga ekonomiska ramarna för perioden 2014–2025 tillsammans med de preliminära ekonomiska ramarna för perioden 2025–2029 ska vara utgångspunkt för planeringen för respektive län.



Figur 1. Karta över Västra Götalandsregionen med dess kommunalförbund och kommuner. Göteborgsregionen visas exklusive Kungsbacka kommun. Källa: Lantmäteriet, © OpenStreetMaps bidragsgivare

Trafikslagsövergripande länsplan för regional transportinfrastruktur är det begrepp som näringsdepartementet har använt i sina direktiv inför upprättandet av denna plan, enklast kallat länsplan. Den nu gällande regionala planen heter *Regional plan för transportinfrastrukturen i Västra Götaland 2014–2025*, och den plan som nu upprättas heter *Regional plan för transportinfrastrukturen i Västra Götaland 2018–2029*. Det som åsyftas är samma dokument men flera olika begrepp används i olika sammanhang.

Regional systemanalys för transportinfrastrukturen i Västra Götaland togs fram under 2016, och utgör ett underlag för den regionala planen. I systemanalysen, som är ett inriktningsdokument, pekas de viktigaste funktionerna för regionens transportinfrastruktur ut som sedan ligger till grund för planen.

ARBETE UNDER REMISSTIDEN

Då direktivet från Näringsdepartementet (rskr. 2016/17:101) kom sent har tidplanen för framtagandet av den regionala planen varit mycket begränsad. Detta har fört med sig att arbete med följande frågor pågår under remisstiden:

- Bostadsfrågan/mallar
- Kartor/tabeller/figurer kan komma att ändras/kompletteras

1.1 Nytt ekonomiskt planeringssystem

Detta förslag till regional plan utgör en komplettering och förlängning av den gällande planen. Regionen har tillämpat det nya ekonomiska planeringssystemet som Trafikverket tagit fram. Detta används på motsvarande sätt i framtagandet av ny nationell plan.

I korthet innebär modellen att det för den senare delen av planperioden snarare beskrivs brister och behov i och för länets transportinfrastruktur än konkreta åtgärder, de 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. Fyrstegsprincipen¹ kan härmed tillämpas mer genomarbetat. Regionens arbete med prioriterade brister är ytterligare ett steg närmare det nya planeringssystemet. Bristerna kommer att prioriteras in i senare delen av planen, det vill säga år 7–12.

1.2 Regionala planen i sitt sammanhang

Den regionala transportinfrastrukturplanen utgör ett komplement till den nationella planen. De grundläggande målsättningarna är gemensamma, se vidare 2.3 *Politiska mål och riktlinjer*.

För att människornas vardagsresor samt näringslivets transporter ska fungera tillfredsställande räcker det inte att enbart de stora stråken är robusta och säkra. I den regionala planen behandlas brister i länkar och noder som ansluter till det nationella systemet samt viktiga stråk som ligger helt utanför detta. Dessutom föreslås bland annat att ytterligare medel avsätts till förbättring av vissa järnvägar som inte prioriteras tillräckligt högt i den nationella planen.

I regeringens direktiv² i mars 2017 för infrastrukturplaneringen ska länsplaneupprättarna beakta följande prioriterade utmaningar:

- Omställning till ett av världens första fossilfria välfärdsländer
- Investeringar för ett ökat bostadsbyggande
- Förbättra förutsättningarna för näringslivet
- Förstärka sysselsättningen i hela landet
- Ta höjd för och utnyttja digitaliseringens effekter och möjligheter
- Ett inkluderande samhälle

¹ Närmare redovisning av fyrstegsprincipen finns i avsnitt 1.4 *Samlade effektbedömningar* samt på Trafikverkets hemsida.

² *Uppdrag att ta fram förslag till nationell transportslagsövergripande plan för utveckling av transportsystemet och transportslagsövergripande länsplaner för regional transportinfrastruktur* (rskr. 2016/17:101)

1.2.1 Västsvenska paketet

Den gällande regionala planen har stark koppling till det Västsvenska paketet. Arbetet med det Västsvenska paketet är i en genomförandefas, och den regionala planen inriktar sig till att ytterligare förstärka den hållbara utveckling som paketet syftar till. De mål som formulerats för det Västsvenska paketet ligger helt i linje med nationella och regionala mål för transportplaneringen, se vidare avsnitt *2.3 Politiska mål och riktlinjer*.

Under de närmaste fyra åren kommer stora trafikpåverkande åtgärder att starta, framförallt allt då arbetet med både Hisingsbron och Västlänken påbörjas. Förutom att minimera trafikpåverkan under byggtid är det också en utmaning att säkra tillräcklig kompetens till regionen för att få så konkurrensförmåligt bra upphandlingar som möjligt.

1.2.2 Sverigeförhandlingen

Samtidigt med revidering av regional plan pågår Sverigeförhandlingen. Sverigeförhandlingen är ett regeringsuppdrag med flera olika delar i, bland annat en med syfte att arbeta fram överenskommelser för att förbättra kollektivtrafiken och öka bostadsbyggandet i landets tre storstadsregioner. Ett deluppdrag handlar om att i samband med förhandling om åtgärder i storstad ingå överenskommelser om satsningar på cykelstråk.

Sverigeförhandlingens uppdrag innefattar också att möjliggöra snabb utbyggnad av nya stambanor i form av höghastighetsjärnväg mellan Stockholm – Göteborg och Stockholm – Malmö. Två av alla deluppdrag, storstadsåtgärder och ny stambana, kommer att ha stor påverkan på transportinfrastrukturplanen både nationellt och regionalt i Västra Götalandsregionen. När det gäller ny stambana förutsätts att delen Mölnlycke – Bollebygd som redan ligger med i nationell plan fortsatt prioriteras och fullföljs med nödvändiga resterande medel.

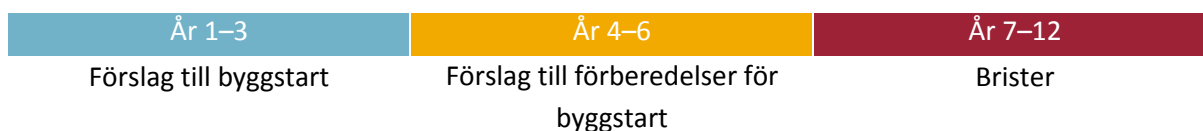
I förhandlingen kring storstadsåtgärder förutsätts bland annat att en förstärkning av medel till regional plan med 10 000 kr per bostad lyfts in i den regionala planen, utöver de medel till respektive berörd region som nu redovisats enligt direktivet. Ytterligare medel kommer behöva prioriteras för att den statliga andelen kan anses vara tillräcklig, exempelvis via stadsmiljöavtal.

1.2.3 Övriga pågående samarbeten

De föreslagna storstadsåtgärderna är framtagna gemensamt med Västra Götalandsregionen, Göteborg stad, Mölndals stad och Partille kommun och baseras på det gemensamma arbetet *Målbild koll2035* som förväntas färdigställas under hösten 2017.

1.3 Brister

I slutet av planperioden, det vill säga år 7–12, har medel avsatts till *Brister* som är kommande behov av åtgärder som ännu inte är definierade. Kommunalförbunden och kommunerna i Västra Götaland har haft möjlighet att göra inspel om *Brister* i transportinfrastrukturen. Utgångspunkten har varit den regionala systemanalysen³, och ambitionen har varit att bristerna ska vara transportslagsövergripande. Prioriterade brister planeras bli föremål för åtgärdsvalsstudier och allt eftersom planen framskrider landa i nya åtgärder, antingen som namngivna objekt eller inom pottorna. Resurs- och klimateffektiv planering görs kontinuerligt enligt fyrstegsprincipen⁴. Brister inom åtgärdsområdena *Regionala vägåtgärder* och *Kollektivtrafik* redovisas i kapitel 6.1.1 och 6.2.4.



³ Regional Systemanalys – För transportinfrastrukturen i Västra Götaland – beslutades av regionstyrelsen i oktober 2016.

⁴ Närmare redovisning av fyrstegsprincipen finns i avsnitt 1.4 *Samlade effektbedömningar* samt på Trafikverkets hemsida.

1.4 Samlade effektbedömningar

För att uppnå en så väl balanserad plan som möjligt har så kallade samlade effektbedömningar av föreslagna åtgärder genomförts. Viktiga inslag i dessa effektbedömningar är kalkyler över åtgärdernas samhällsekonomiska utfall samt en analys av fördelningseffekter och uppfyllelse av regionala och nationella mål. För att uppnå ett kostnadseffektivt val av åtgärder prövas olika sätt att lösa identifierade brister enligt fyrstegsprincipen, se Figur 2.

FYRSTEGSPRINCIPEN

Fyrstegsprincipen innebär att förslag till lämpliga lösningar på identifierade problem ska diskuteras och prövas förutsättningslöst. I det första steget ska sådana åtgärder övervägas som kan påverka transportbehovet och valet av transportsätt. I det andra steget prövas åtgärder som ger effektivare utnyttjande av befintligt transportsystem. I det tredje steget prövas begränsade utbyggnadsåtgärder och först i det fjärde steget kan det bli tal om nyinvesteringar.



Figur 2. Beskrivning av fyrstegsprincipen. Källa: Trafikverket

I den samhällsekonomiska kalkylen försöker man beräkna samtliga kostnader och nyttor som uppkommer på grund av en viss åtgärd. Vissa samhällsekonomiska kostnader och nyttor är svåra att kvantifiera, exempelvis påverkan på landskapet och dess värden i olika avseenden. Dessa vägs istället in kvalitativt i en vidgad samhällsekonomisk analys. Vidare kan det ibland finnas anledning att väga in sådana fördelningsmässiga effekter som inte ingår i en samhällsekonomisk kalkyl eller analys. Sådana effekter, liksom mera allmänna bedömningar kring åtgärders betydelse för olika transportpolitiska eller regionalpolitiska mål, bedöms verbalt i den samlade effektbedömningen.

Den samlade effektbedömningen, med den samhällsekonomiska kalkylmodellen och fyrstegsprincipen, har varit vägledande vid prioriteringen och valet av åtgärder inom respektive åtgärdsområde i planförslaget.

1.5 Miljöbedömning och miljökonsekvensbeskrivning

Miljöbedömning är sedan år 2005 tvingande för planer och program som antas medföra en betydande miljöpåverkan. Då den regionala infrastrukturplanen bedöms få en betydande miljöpåverkan har en miljöbedömning genomförts som en integrerad del av planarbetet. Det övergripande syftet med miljöbedömningen är att integrera miljöaspekterna i infrastrukturplanen så att en hållbar utveckling kan främjas.

Beredningen för hållbar utveckling (BHU) – den politiska gruppering som är operativt ansvarig för utarbetandet av planen – har behandlat miljöfrågorna i anslutning till åtgärdsplaneringen. Fokus har legat på avvägningen mellan åtgärdsområden, exempelvis mellan väg-, cykel- och kollektivtrafikåtgärder.

Länsstyrelsen och flera andra remissinstanser framförde vid samråd om miljöbedömningens avgränsning att miljökonsekvensbeskrivningen, enligt miljöbalkens krav, ska inkludera alternativ. Till exempel alternativ med tydligare miljöinriktning med större andel åtgärder som främjar kollektivt resande och cykling. Ett sådant alternativ bör i ökad grad utgå ifrån vad det är rimligt att den regionala planen ska hantera för att de nationella och regionala klimatmålen ska kunna uppfyllas. Utifrån detta resonemang hanterar miljökonsekvensbeskrivningen tre alternativ: planalternativ, klimatalternativ och nollalternativ. Planalternativet har samma fördelning av medel mellan åtgärdsområden som nollalternativet (gällande plan). Planalternativet har dock en högre andel medel för vägåtgärder knutna till brister och stråk, vilket ger planalternativet en ökad flexibilitet jämfört med nollalternativet. Klimatalternativet är ett teoretiskt alternativ som utgår från att planen ska ta sitt ansvar för att nå klimatmålen.

Miljöbedömningsprocessen och planens miljökonsekvenser finns beskrivna i miljökonsekvensbeskrivningen⁵ (MKB). En sammanfattning av denna finns med senare i detta planförslag, se kapitel 8 *Sammanfattning av miljökonsekvensbeskrivningen*.



⁵ Miljökonsekvensbeskrivning (MKB) av regional plan för transportinfrastrukturen i Västra Götaland 2018–2029

1.6 Bostadsbyggande

Liksom på andra håll i Sverige råder det en obalans på bostadsmarknaden i Västra Götalands län med underskott på bostäder i 44 kommuner.⁶ En brist på bostäder innebär förluster på både individ- och samhällsnivå. Västra Götalands län är ett attraktivt län att flytta till och bo i. Utmaningen för kommuner är att i samverkan med aktörer planera och bygga för nya invånare. Det äldre bostadsbeståndet behöver utvecklas så att de som redan bor här kan erbjudas möjlighet till ett bättre boende. Länsstyrelsens bedömning är att det behövs 78 000 bostäder, i genomsnitt 7 800 per år, för perioden 2016–2025. I jämförelse med nivån på antalet färdigställda bostäder år 2015 måste bostadsbyggandet därför öka med cirka 22 procent.

I underlagen inför denna planomgång, 2018–2029, bland annat i regeringens proposition 2016⁷, har vikten av sambanden mellan bostadsbyggande och transportinfrastruktur blivit alltmer tydliga och prioriterade frågor för nationella politiken. I Sverigeförhandlingen var uppdraget tydligt formulerat till att infrastruktursatsningar totalt runt om i Sverige ska möjliggöra byggandet av cirka 100 000 nya bostäder, och i direktiven inför de planer som nu arbetas fram ska det redogöras för hur många nya bostäder respektive infrastrukturåtgärd kan möjliggöra.

För att få svar på hur många nya bostäder som respektive namngivet objekt kan möjliggöra har information inhämtats från berörda kommuner genom dialog (mejl, telefon, fysiskt möte) under april och maj månad 2017. En samlad bedömning, av hittills framtaget underlag, finns i kapitel 7.8 *Effekter för bostadsbyggande*.

⁶ *Bostadsmarknadsanalys Västra Götalands län 2016*, Länsstyrelsen Västra Götalands län

⁷ Regeringens proposition 2016/17:21 – *Infrastruktur för framtiden – innovativa lösningar för stärkt konkurrenskraft och hållbar utveckling*.

2 Utgångspunkter och förutsättningar



2.1 Västra Götaland – En transport- och logistikregion

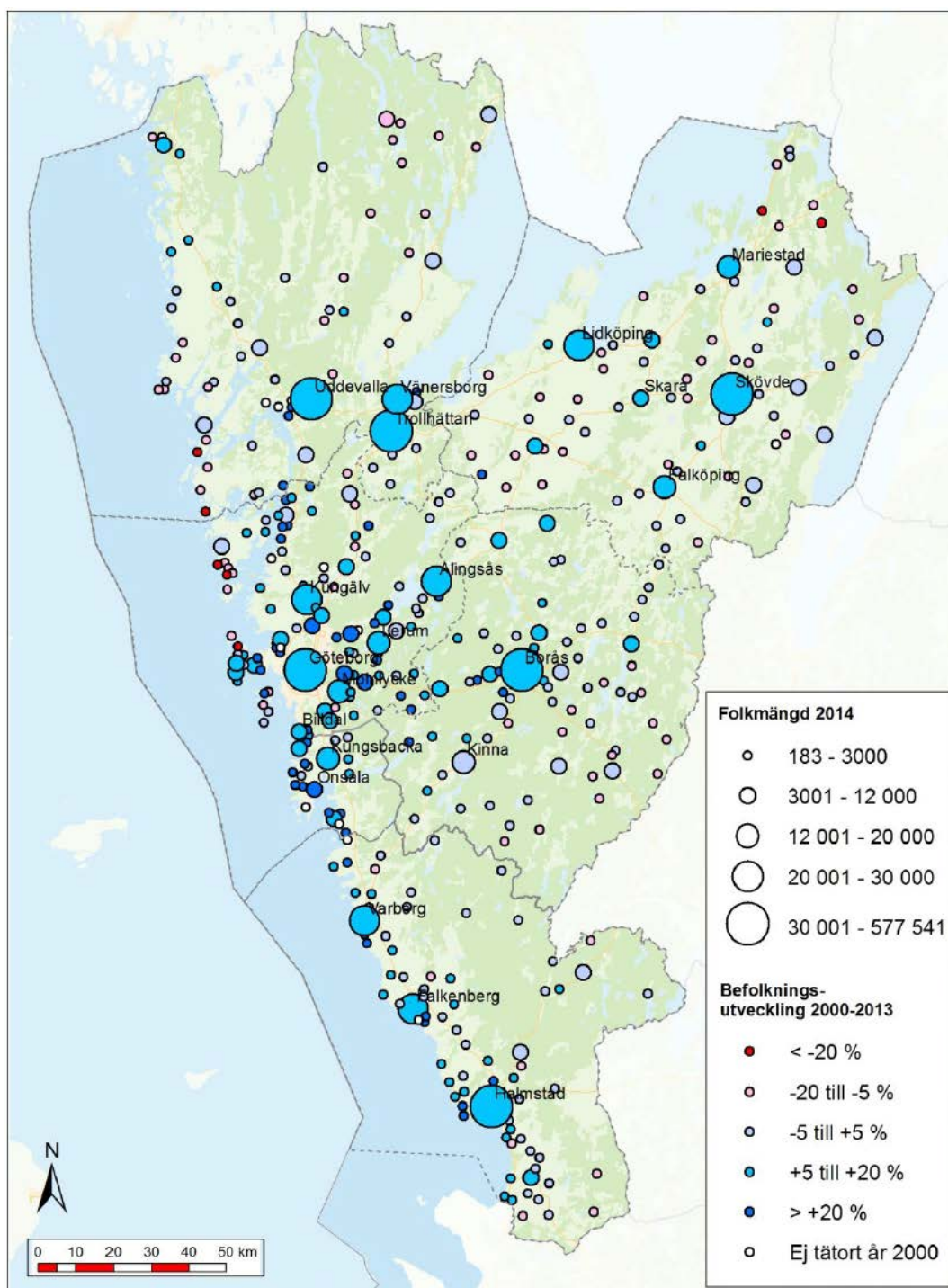
I Västra Götaland såväl som i många andra delar av Sverige pågår en fortsatt urbaniseringsutveckling där relationen mellan stad och land får en ändrad funktion. I landet bor idag 1,7 miljoner människor i de tre storstadsområdena vilka under de kommande 40 åren enligt SCB bedöms öka med ytterligare 40 procent. Tillväxten sker generellt i Sveriges större städer men det är främst förortskommuner till Stockholm, Göteborg och Malmö som ökar mest. Detta beror både på ett ökat födelsenetto och positivt inflyttningsnetto från landsbygden, sammanfattningsvis en pågående urbanisering. I universitet- och högskolestäderna kan inflyttningen delvis också förklaras av regionalisering av högre utbildning och att ett större antal unga väljer att flytta för att studera, men också att urbanisering drivs starkt av faktorer som är knutna till arbetsmarknaden.

Västra Götaland präglas fortfarande av tillverkningsindustri, men kompletteras och omvandlas tillsammans med omvärlden till en ökad tjänstesektor och småskalig innovationsverksamhet. Den historiska strukturen gör delar av regionen stark men också sårbar för förändringar.

Samspelet mellan infrastruktur, arbetsmarknad och tätortstruktur är viktigt och i regionen skiljer sig förutsättningarna åt. Ur ett tätortsperspektiv återfinns mer än en tredjedel av regionens 322 tätorter i närheten till Göteborg samtidigt som kommunerna väster om Vänern saknar större tätorter att bygga runt vilket gör dem mer sårbara för lokala förändringar.

De starka stråken är centrala delar i regionens transportsystem. De möjliggör ett samspel mellan stad och landsbygd samt skapar ökade möjligheter till regionförstoring. I de starka stråken skapas också ökade möjligheter till effektiv kollektivtrafik som är mer bärkraftig och ett steg mot målen om ett hållbarare transportsystem.

På samma sätt som regionens interna flöden är centrala, är relationen till övriga regioner viktig. Inte minst på lokal nivå, vanligtvis vid regiongränserna, kan detta i många fall anses vara ett viktigare utbyte än den inomregionala.



Figur 3. Antal invånare i Västra Götaland och Halland 2014 samt befolkningsutvecklingen år 2000–2013. Källa: Funktionell geografi, Sweco 2016.

Västra Götaland präglas av att vara en godstransportintensiv region med hög försörjningsgrad åt parter både inom och utom regionen. För Sveriges, liksom för Norges, transportsystem har Göteborgs hamn en central roll i sin koppling till globala nätverk som från Göteborg kopplas samman med starka godsstråk som E6, E20, E45, riksväg 40 samt Västra stambanan och Väst kustbanan för vidare transport i systemet. Göta Älv utgör ett viktigt stråk för gods mellan Göteborgs Hamn och Vänern, och är även betydelsefull för turist- och fritidsbåtstrafik.

Regionen har en hög andel godsvolym på väg (60 procent inklusive transport till hamn) samt en relativt låg andel på majoriteten av järnväg- och närsjöfartstråken. Regionen har i sin framarbetade godstransportstrategi tillsammans med ovan identifierat att även förutsättningarna för transportslagsövergripande system samt kapacitet och tillförlitlighet är två utmaningar för fortsatt utveckling.

Näringslivet är beroende av väl fungerande förbindelser för persontransporter på såväl lokal, regional, nationell och internationell nivå. Landvetters flygplats måste kunna erbjuda tillräckligt attraktiva förbindelser till de globala transportnätverken. Persontransportförbindelserna på järnväg behöver ge hög nationell och inomnordisk tillgänglighet och den regionala kollektivtrafiken behöver utvecklas tillräckligt för att kunna bära en successivt ökande del av regionens trafikförsörjning. Detta innebär inte bara att man måste ha ett transportslagsövergripande perspektiv på gods- och persontransporterna, utan även att man måste ta hänsyn till att godstransport- och persontransportsystemen ska stödja varandra.

2.2 Transporterna beräknas växa betydligt

Transporter fyller många funktioner i samhället. De är nödvändiga för att alla människor, kvinnor och män, barn och vuxna, ska kunna ta sig till och från skolan, arbetet, ägna sig åt fritidsaktiviteter och uträtta ärenden i sin vardag såsom hämta och lämna barn på dagis eller skola samt göra nödvändiga inköp till hushållet. Näringslivet är tillika beroende av transporter för såväl förflyttning av människor som gods.

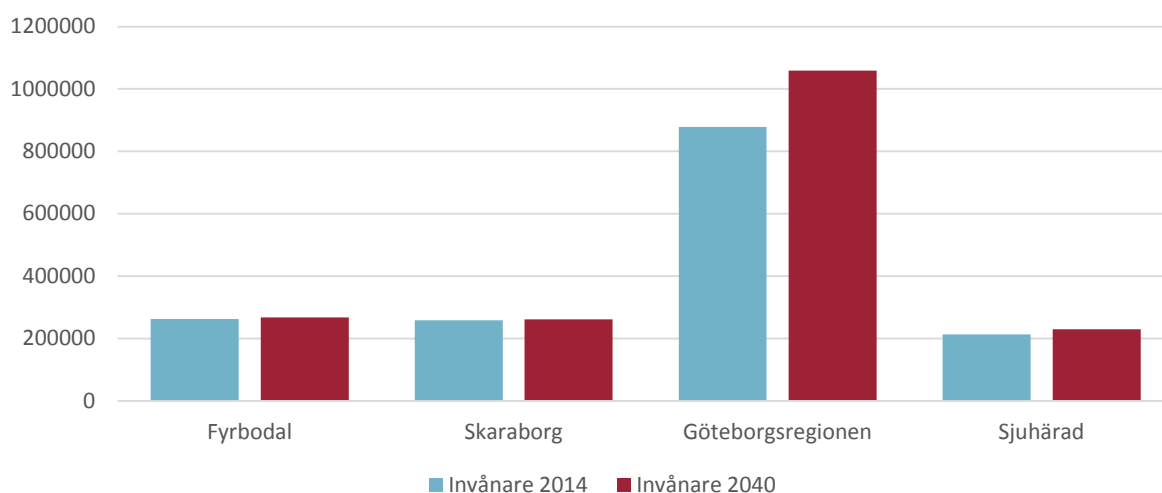
Den generella samhällsutvecklingen påverkar hur trafiken utvecklas och därmed även vilka åtgärder i infrastrukturen som är mest angelägna. Trafiken och transportsystemet påverkar även, omvänt, samhällsutvecklingen då de utgör en del av förutsättningarna.

2.2.1 Prognoser för transportsystemets utveckling

Den regionala planen gäller åren 2018–2029 och de åtgärder som genomförs kommer att påverka samhället under lång tid framöver. Prognoserna och kalkylerna i denna åtgärdsplanering utgår från Trafikverkets prognoser som tagits fram inom ramen för det nationella planeringsarbetet.



Nationellt förväntas befolkningen öka med cirka 20 procent under perioden 2017 till 2040 (Sveriges officiella statistik). Enligt en prognos förväntas befolkningen i Västra Götaland växa till drygt 1,8 miljoner invånare till år 2040, det innebär ungefär 200 000 nya invånare räknat från 2014. Den tillkommande befolkningsmängden samt efterfrågan på arbetskraft och boende förväntas i första hand ske i Göteborgsregionen (se Figur 4), vilket ställer stora krav på möjligheter att bo och arbeta inom rimliga avstånd som grundar sig på attraktiva transporter.



Figur 4. Befolkningsutveckling enligt prognos. Källa: Trafikverket (Sampers)

2.2.2 Persontransporternas utveckling

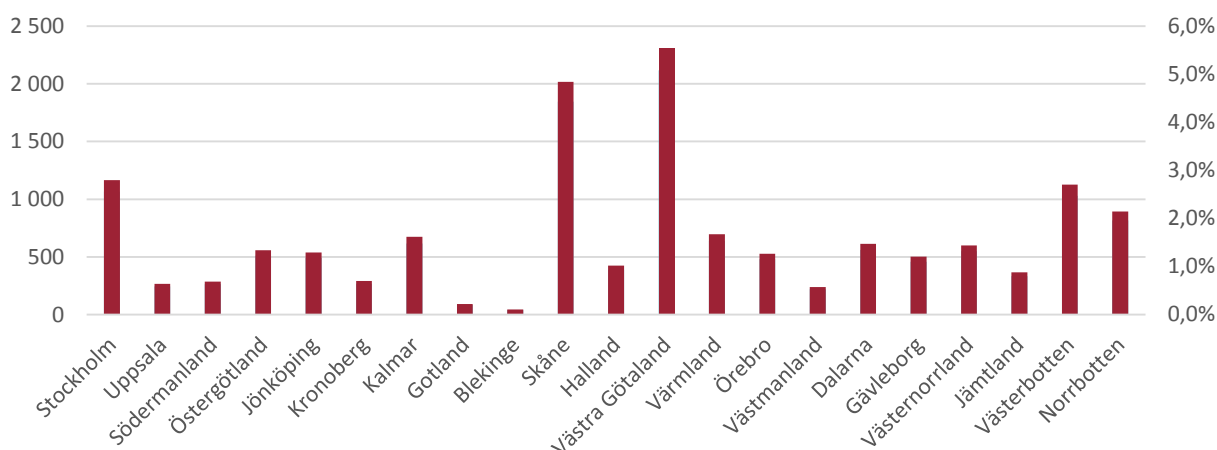
Det totala persontransportarbetet i Sverige (nationellt) bedöms öka med 30 procent mellan år 2014 och 2040. Biltransportarbetet förväntas öka något mer, med 34 procent, medan resandet med spårtrafik ökar med 27 procent.

Enligt Trafikverkets regionala trafiktillväxttal beräknas persontrafiken i Stor-Göteborg följa riksgenomsnittet på 30 procent över perioden 2014 - 2040. För övriga regionen är tillväxttakten mellan 14 och 25 procent (Trafikverkets gällande förutsättningar för trafiktillväxttal).

2.2.3 Godstransporternas utveckling

Med de förutsättningar som antas när det gäller ekonomins utveckling, varuvärdenas förändring, utrikeshandelns förändrade fördelning mellan länder, infrastrukturens utbyggnad samt förändrade körkostnader, prognostiseras en ökad efterfrågan på godstransporter.

Västra Götaland står för en mycket stor andel av såväl inrikes som utrikes transporter. Figur 5 visar inrikes godstransporter med svenska lastbilar fördelat på län för år 2015 uttryckt i miljoner tonkilometer. Enligt Trafikverkets prognos beräknas trafikarbetet med lastbil öka med 1,1 procent per år i Västra Götaland under perioden 2014 till 2040, vilket innebär en total ökning på 64 procent. Allt annat lika innebär det att transportarbetet kan komma att öka från dagens 4 800 miljoner tonkilometer till 6 000 miljoner tonkilometer år 2030.



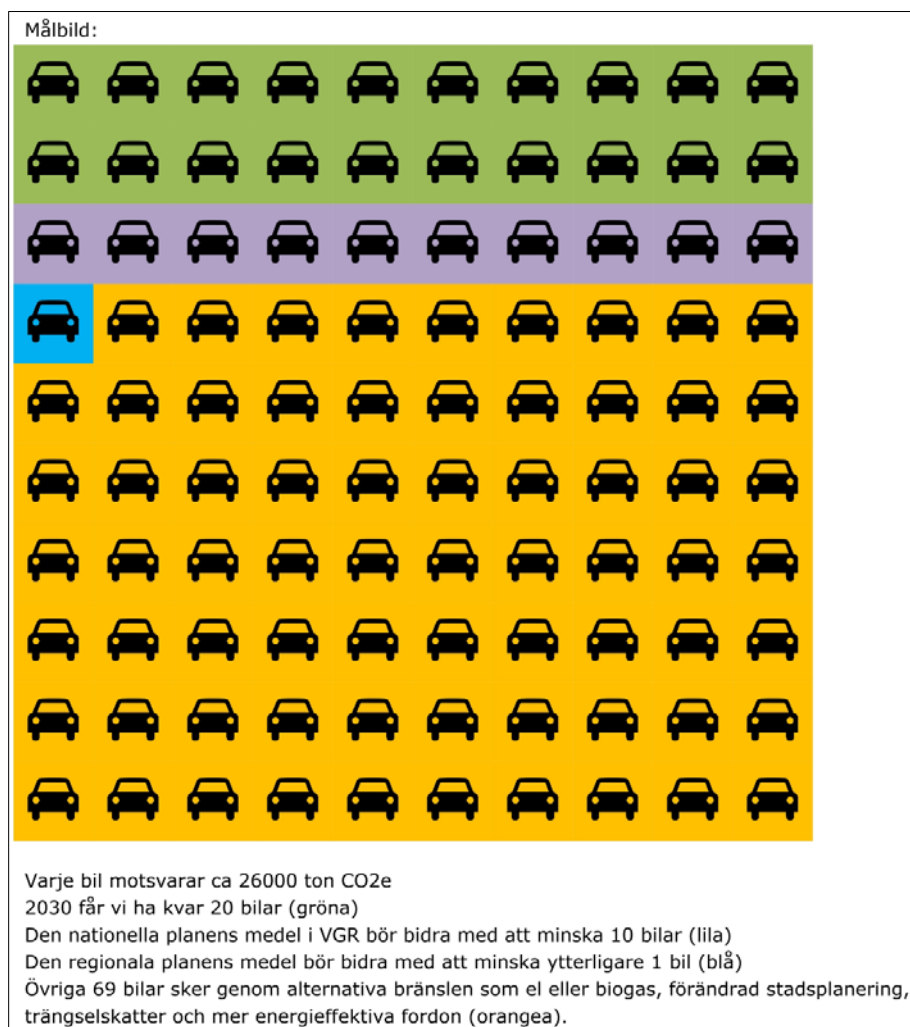
Figur 5. Inrikes godstransporter med svenska lastbilar (miljoner ton-km respektive procentuell andel av total) fördelat på län, år 2015. Källa: Trafikanalys

2.2.4 Hur ska prognosen hanteras?

Prognosen som utgör grunden till den nationella planen utgår från beslutade styrmedel och inte uppsatta mål. Enligt det transportpolitiska målet ska transportsektorn bidra till att miljö kvalitetsmålet begränsad klimatpåverkan nås. Begränsad klimatpåverkan innebär att:

- till år 2020 minska utsläppen av växthusgaser med 40 procent jämfört med år 1990 i de samhällssektorer som inte handlar med utsläppsrätter (d.v.s. transportsektorn, jordbruk, mindre värmeverk och industrier). Av detta beräknas att drygt 25 procent av minskningarna sker i Sverige och resten i form av investeringar i andra länder eller flexibla mekanismer (t.ex. utsläppsminskande projekt som genomförs i utvecklingsländer).
- Sverige till år 2050 ska vara ett land utan nettoutsläpp av växthusgaser.

För att vända utvecklingen och få ett långsiktigt hållbart transportsystem krävs därmed insatser utöver den idag beslutade politiken. Den nationella och regionala infrastrukturplaneringen har en roll att fylla i detta hänseende, se Figur 6. Den regionala planen bygger dock på investeringar i framtida resande och för att uppnå klimatmålen räcker det inte med att resa på andra sätt, det krävs även att resorna minskas.⁸ Planens syfte är inte att hantera denna typ av åtgärder, dessa hanteras istället i andra sammanhang och via politiska direktiv och incitament.



Figur 6. Illustration över den regionala och nationella planens bidrag till att nå klimatmålet i ett sammanhang.

Västra Götalandsregionen framhäver klimatfrågan och vikten av en utveckling mot mer resurssnåla och förnybara system. Satsningar på kollektivtrafik- och cykelåtgärder är högt prioriterade i den regionala planen i linje med regionens målsättning att kollektivtrafikresorna ska fördubblas fram till år 2025 jämfört med år 2006. Utöver infrastruktursatsningar finns också en stark vilja att minska klimatpåverkan genom exempelvis satsningar på miljöfordon, upphandling som premierar bra miljöatsningar och användning av alternativa bränslen.

⁸ Se vidare i rapporten Miljökonsekvensbeskrivning (MKB) av regional plan för transportinfrastrukturen i Västra Götaland 2018–2029

2.3 Politiska mål och riktlinjer

Att verka för hållbara transportlösningar är en förutsättning för att uppnå de politiska målsättningarna om en hållbar regional utveckling. Med ambitionen att fortsätta vara Sveriges ledande transport- och logistikregion måste Västra Götaland ligga i framkant även i denna omställningsprocess. Tillväxt och regionförstoring är viktigt, men tillväxten måste också vara hållbar för miljön och människorna som lever i regionen.

2.3.1 Nationella mål och inriktningar

De nationella mål och riktlinjer som styr det regionala arbetet är framförallt de transportpolitiska målen. Det övergripande transportpolitiska målet är att säkerställa en samhällsekonomiskt effektiv och långsiktigt hållbar transportförsörjning för medborgarna och näringslivet i hela landet. För att uppnå målet ska transportsystemet vara hållbart, robust och effektivt med god kapacitet. Därutöver har ett funktionsmål och ett hänsynsmål formulerats:

FUNKTIONSMÅL: Skapa tillgänglighet för resor och transporter. Transportsystemets utformning, funktion och användning ska medverka till att ge alla en grundläggande tillgänglighet med god kvalitet och vara jämställt utifrån män och kvinnors transportbehov.

HÄNSYNSMÅL: Transportsystemet ska ta hänsyn till säkerhet, trygghet, miljö och hälsa. Transportsystems utformning, funktion och användning ska anpassas till att ingen ska dö eller skadas allvarligt samt bidra till att miljökvalitetsmålen uppfylls.

Den nationella politikens inriktning för denna transportplaneringsomgång uttrycks i den proposition som kom i oktober 2016 med följande huvudsakliga innehåll:

FRÅN PROPOSITIONEN (prop. 2016/17:21)⁹

- De transportpolitiska målen är utgångspunkten
- Ett stärkt underhåll
- Nya stambanor
- Innovativa lösningar
- Tydligare koppling mellan infrastruktur och bostadsbyggande

ÖVRIGA UTVECKLINGSINSATSER

För utveckling av transportsystemet föreslås 333,5 miljarder kronor, en ökning med 20 procent. Förutom till investeringar i statliga järnvägar och vägar får dessa medel användas till trimningsåtgärder och miljöåtgärder i befintlig infrastruktur, statlig medfinansiering till vissa regionala kollektivtrafikanläggningar m.m., bidrag till åtgärder i farleder och slussar och stöd till att främja hållbara stadsmiljöer m.m.

⁹ Regeringens proposition 2016/17:21 – *Infrastruktur för framtiden – innovativa lösningar för stärkt konkurrenskraft och hållbar utveckling.*

2.3.2 Regionala mål och inriktningar

På regional nivå finns flera styrande dokument som beskriver transportsystemets mål och inriktningar. Västra Götalandsregionen har tagit fram en regional systemanalys¹⁰ för transportinfrastrukturen. Denna pekar ut de viktigaste funktionerna som regionens transportinfrastruktur bör tillhandahålla för att uppfylla de mål som finns på nationell och regional nivå. En sammanställning av de regionala inriktningsdokumenten som utgjorde utgångspunkt för systemanalysen finns i Figur 7.



Figur 7. Sammanställning av regionala mål i befintliga dokument för Västra Götaland som utgjorde underlag till den regionala systemanalysen.

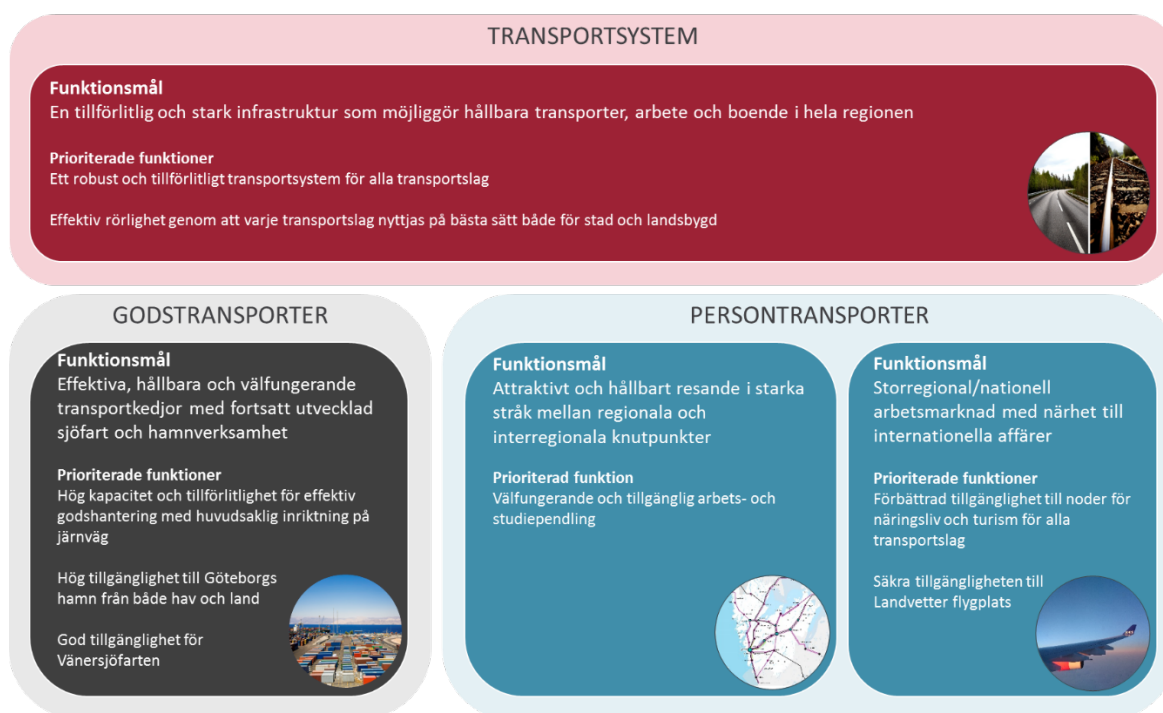
¹⁰ Regional Systemanalys – För transportinfrastrukturen i Västra Götaland – beslutades av regionstyrelsen i oktober 2016.

I den regionala Systemanalysen konkretiseras regionens mål i tre övergripande mål utifrån tre kategorier: *Transportsystem*, *Godstransporter* och *Persontransporter*, se Figur 8. *Transportsystem* är transportslagsövergripande och omfattar både person- och godstransporter. Utifrån dessa tre övergripande mål har funktionsmål formulerats som legat till grund för de prioriterade funktionerna. De nationella målen finns hela tiden med som en utgångspunkt för arbetet och spänner över alla områden.



Figur 8. De tre övergripande målen för transportsystemet i Västra Götaland. Transportsystemet ska även förhålla sig till de nationella målen.

De prioriterade funktioner som lyfts fram i systemanalysen beskriver de delar av regionens transportsystem som behöver utvecklas för att nå de nationella och regionala målen, se Figur 9. De prioriterade funktionerna är kategoriserade utifrån de områden som målen anger samtidigt som de spänner över och mellan områdena och i flera fall uppfyller flera mål inom det övergripande huvudmålet för regionens utveckling på sikt.



Figur 9. Mål och prioriterade funktioner för Västra Götalandsregionen.

Trafikförsörjningsprogrammet (TFP) för åren 2017–2020.

Trafikförsörjningsprogrammet¹¹ (TFP) för programperioden 2017–2020, med långsiktig utblick till år 2035, är regionens övergripande styrdokument för kollektivtrafikens utveckling. Programmets övergripande mål är att andelen hållbara resor ska öka i hela Västra Götaland och kollektivtrafikresandet fördubblas för att skapa en attraktiv och konkurrenskraftig region. Utöver det övergripande målet finns delmål med tillhörande strategier som beskriver hur målen ska nås, se Figur 10.



Figur 10. Mål, delmål och beslutade strategier i *Regionalt trafikförsörjningsprogram för Västra Götaland 2017–2020*.
¹Ytterligare strategier är under framtagande, se under respektive delmål.

Kollektivtrafiken är ett verktyg för den regionala utvecklingen, i stad och på landsbygd för att knyta ihop regionen och målpunkter utanför Västra Götaland. I programmet finns en karta som visar vilka prioriterade stråk som är en kombination av Västra Götalands tyngsta pendlingsrelationer och politiskt utpekade stråk som bedöms som viktiga. Även noder finns utpekade, de som ges särskilt hög prioritet är de delregionala arbetsmarknadscentrumen. De är regionens pendlingsnav, och är även utpekade som tillväxtmotorer i VG2020, Västra Götalandsregionens regionutvecklingsstrategi.

Prioriterade utvecklingsområden till 2020:

1. Samhällsplanering och kollektivtrafik som ömsesidig process
2. Samordning med skolresor, utifrån lokala förutsättningar
3. Hållbart resande, samverkan för att utveckla smartare kombinationer av färd sätt
4. Pris- och betalssystem samt information- enkelt att resa
5. Principer och strategier för kollektivtrafiken i regionens pendlingsnav
6. Strukturerat arbete utifrån de sju diskrimineringsgrunderna; social hållbarhet.

¹¹ Trafikförsörjningsprogrammet (TFP) antogs av regionfullmäktige 29 november 2016 och är en revidering av det första programmet som togs 2012. Arbetet med programmet har genomförts tillsammans med kommunerna och med en medborgardialog på flera olika sätt och i samråd med många aktörer, organisationer och myndigheter.

KRITERIER FÖR PRIORITERING AV INNEHÅLL I DEN REGIONALA PLANEN

Åtgärder, både namngivna och innehåll i potter, ska prioriteras utifrån att de

- bidrar till regionens långsiktiga strategi, innehålla åtgärder som syftar till att kollektivtrafikens funktion förbättras och att andelen resor med hållbara transporter ökar i hela regionen, med prioritet för utpekade stråk och noder.
- bidrar till Trafikförsörjningsprogrammets delmål, dess tillhörande strategier där så är relevant samt de prioriterade utvecklingsområdena till 2020.
- bidrar till restidsförkortning i de prioriterade stråken för buss och tåg
- bidrar till förbättrad funktion i de regionala pendlingsnaven- stadstrafik- och att en samordning med bebyggelseplaneringen sker för att utveckla attraktiva städer
- bidrar till att öka resandet på landsbygden
- bidrar till ökad tillgänglighet till och i kollektivtrafiken

För de åtgärder som genomförs i samverkan med kommuner och/eller Trafikverket krävs att parterna är överens om vilka satsningar som skall genomföras.

2.3.3 Transportslagsövergripande synsätt

En central utgångspunkt i den regionala planeringen har varit det trafikslagsövergripande synsättet där vägar, järnvägar, sjöfart, flyg, terminaler, pendlingsparkeringar samt cykel- och gångvägar har betraktats som ett enhetligt och samverkande system. Det handlar om att ta tillvara de unika fördelarna hos varje trafikslag.

Kollektivtrafiken fyller en mycket viktig roll både vad gäller att anpassa transportsystemet efter olika resenärers behov och att skapa ett mer jämlikt transportsystem, liksom för att styra om transportsystemet i hållbar riktning. Att kraftigt förbättra förutsättningarna för kollektivtrafiken är fortsatt en bärande strategi, och förslaget till regional infrastrukturplan för Västra Götaland innebär att tidigare åtaganden om kraftfulla satsningar på kollektivtrafiken fullföljs. I förslaget ingår också fortsatt utbyggnad av ett prioriterat nät för funktionshinderanpassning av kollektivtrafiken.

Satsningarna i planen skall bidra till att andelen hållbara resor ökar i hela Västra Götaland och kollektivtrafikresandet fördubblas, för en attraktiv och konkurrenskraftig region. Satsningar som ger förbättrad pålitlighet och framkomlighet både i utpekade stråk och våra största städer behöver genomföras inom de närmsta fyra åren. En fortsatt satsning för att utveckla både befintliga och bygga nya bytes- och knutpunkter. Att säkra att invånarna får en bättre tillgänglighet till kollektivtrafiken genom såväl att ta sig till kollektivtrafik, pendelparkeringar för bil och cykel samt funktionshinderanpassade hållplatser är prioriterat.

3 Planens framtagande



Det regionala planförslaget beslutas av regionstyrelsen och regionfullmäktige i Västra Götaland. Beredningsgruppen för hållbar utveckling (BHU) har varit beredande instans med operativt ansvar. BHU består av politiker från regionen och de fyra kommunalförbunden: Fyrbodalsregionen, Skaraborgsregionen, Boråsregionen/Sjuhäradsregionen 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 och stark politisk och geografisk bas för de ställningstaganden som gjorts.

Kommunernas intressen vad gäller åtgärder kopplade till väg har under planeringsprocessen samordnats 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 februari 2016. En tjänstemannagrupp under ledning av Koncernkontoret - arbetsgruppen för strategisk infrastrukturplanering, regional utveckling, avdelning för kollektivtrafik och infrastruktur – har medverkat i processen med att ta fram underlagsmaterial och sammanställning av plandokumentet. Förutom koncernkontoret har det i gruppen deltagit företrädare för de fyra kommunalförbunden, Västtrafik, Länsstyrelsen i Västra Götalands län, Trafikverket samt miljöavdelningen inom Västra Götalandsregionen.

I januari 2017 bjöd Västra Götalandsregionen in till ett informationsmöte om revideringen av den regionala infrastrukturplanen. 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 remitteras till ovan nämnda organisationer samt ett flertal större företag och en rad intresseorganisationer.

4 Ekonomiska förutsättningar

Västra Götalands ekonomiska ram för perioden 2019–2029 är preliminärt 6 590 miljoner kronor, se Tabell 1. Länsplanens genomsnittliga årliga nivå för planperioden ska dock justeras i förhållande till verkligt utfall av upparbetade medel för planperioden 2014–2025 vid utgången av 2017. I remissversionens ekonomiska ram inkluderas den justering som preliminära uppskattas till 192 miljoner kronor. De definitiva ramarna för samtliga län kommer att fastställas av regeringen under våren 2018.

Tabell 1. Västra Götalands ekonomiska ram, perioden 2018–2029. Fördelning enligt tilldelade länsplaneramar samt prognostiserad underförbrukning 2014–2017 (192 mnkr som adderats till 2018–2019). Ramarna fastställs efter beslut om nationella planen.

År	1–3	4–6	7–12	2018–2029
mnkr	1 656	1 642	3 292	6 590

I arbetet med revideringen av planförslaget har fokus legat i att öka planens flexibilitet och därmed effektiviteten i genomförandet av planen. De utlovade förstärkningarna av regional plan från Sverigeförhandlingen har uteblivit.

FINANSIERINGSFORMER

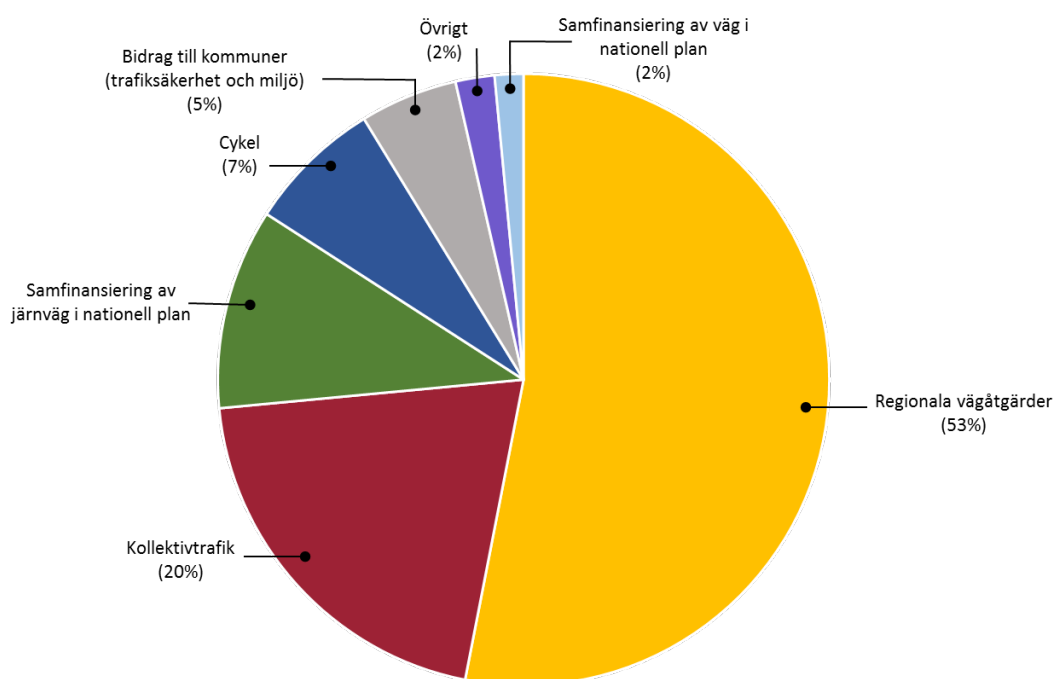
FÖRSKOTTERING: Byggandet av statlig infrastruktur kan tidigareläggas genom förskottering (lån) från kommuner, landsting eller enskilda.

MEDFINANSIERING: Gemensam finansiering med annan aktör än planupprättare, t.ex. när en kommun medfinansierar ett vägobjekt i den regionala 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 trafikmyndigheter (t.ex. Västtrafik).

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

5 Förslag till fördelning mellan åtgärdsområden i regional plan 2018 - 2029



Figur 11. Fördelning mellan åtgärdsområden i miljoner kronor samt procent av den totala ramen, totalt 2018–2029

Resurserna i planen föreslås att fördelas mellan sju olika åtgärdsområden, enligt Figur 11 och Tabell 2. Enligt planförslaget sker fördelning av medel till fyra större åtgärdsområden: *Regionala vägåtgärder*, *Kollektivtrafik*, *Samfinansiering av järnvägar i nationell plan* och *Cykel*. Därtill finns två mindre åtgärdsområden: *Bidrag till kommuner* och *Övrigt*. Inom den nu gällande planperioden ligger det även kvar en post med *Samfinansiering till väg i nationell plan*.

Figur 11 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 cykelåtgärder och kollektivtrafikåtgärder i form av busskörfält, pendelparkeringar med mera. Ett annat exempel är att *Samfinansiering av järnväg i nationell plan* är ett eget åtgärdsområde även om det i stor utsträckning handlar om kollektivtrafik.

Tabell 2: Fördelning mellan åtgärdsområden 2018–2029

Åtgärdsområden	Fördelning mnkr	Fördelning %
Regionala vägåtgärder	3 497	ca 53
Kollektivtrafik	1 347	ca 20
Samfinansiering av järnväg i nationell plan	699	ca 11
Cykel	471	ca 7
Bidrag till kommuner (trafiksäkerhet och miljö)	340	ca 5
Övrigt	136	ca 2
Samfinansiering av väg i nationell plan	100	ca 2
Totalt	6 590	100

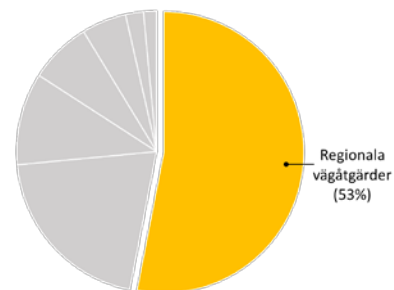
Förslaget till fördelning mellan åtgärdsområdena grundar sig på de regionala och nationella politiska viljeinriktningarna som har varit rådande under tidigare planeringsperioder samt på senast tillkommande politiska dokument och inriktningar. Västra Götalandsregionens målsättning att utveckla transportsystemet i hållbar riktning markeras genom exempelvis fortsatt satsning på *Cykel* samt *Samfinansiering av järnvägar i nationell plan* samtidigt som *Kollektivtrafik* ligger kvar på en fortsatt hög nivå. Utöver satsningen på *Cykel* som görs inom den ekonomiska ramen för den regionala planen har Västra Götalandsregionen och kommunerna anslagit extra medel till cykelvägar, se avsnitt 6.5 *Cykel*.

Planförslaget innefattar ökat anslag till kostnadseffektiva mindre åtgärder, som kan komma till nytta för hela regionen. Mer resurser har lagts som obundna medel i potter som exempelvis till det mindre vägnätet. Anledningen är dels för att kunna utföra åtgärder på kortare tid och med större flexibilitet, men även för att kunna möta upp näringslivets behov.

Under planperioden har det arbetats fram flera viktiga politiska styrdokument. Bland annat kan nämnas: systemanalysen, godstransportstrategin samt cykelstrategin. En viktig utgångspunkt av arbetet med revideringen av planen har varit att stärka koppling mellan dessa styrdokument och planförslaget för att kunna fullfölja antagna politiska viljeinriktningar.

Regionens ambition är att även fortsättningsvis satsa på steg 1 och 2-åtgärder enligt fyrstegsprincipen som leder till ett effektivare nyttjande av befintlig infrastruktur, se avsnitt 1.4 *Samlade effektbedömningar*.

6 Föreslagna åtgärder



6.1 Regionala vägåtgärder

Tabell 3. Fördelning av medel inom åtgärdsområde regionala vägåtgärder 2018–2029

Regionala vägåtgärder 2018–2029 (53 %)	Fördelning mnkr	Fördelning %
Namngivna objekt	1 573	45
Brister	629	18
Mindre vägnätet	525	15
Stråkpotter	525	15
Smärreåtgärder	245	7
Totalt	3 497	100

Anslaget till *Regionala vägåtgärder* fördelas mellan fem olika användningsområden enligt Tabell 3. *Namngivna objekt* och *Brister* innehåller åtgärder som överstiger 25 miljoner kr. Åtgärder för upp till 25 miljoner kr finansieras via pottorna *Mindre vägnätet*, *Stråkpotter* och *Smärreåtgärder*. I förslaget till användning av nytillkommande medel riktas ökat fokus mot många kostnadseffektiva, mindre åtgärder som kan optimera systemet och fördelas till fler platser runtom i regionen.

En kort beskrivning av de namngivna objekten finns i *Bilaga 2 - Beskrivning av åtgärder, investeringar i vägar*. Mer detaljerade beskrivningar för respektive objekt (samlade effektbedömningar) kommer att finnas tillgängliga på Trafikverkets hemsida¹². De nio regionala stråken finns utsatta i Figur 13. Namngivna objekt

De namngivna, större objekten som inryms i förslaget följer med från gällande plan och redovisas i Tabell 4 och Figur 13. Viktiga utgångspunkter för prioritering av vägåtgärder har varit att främja sysselsättning och tillväxt. En förbättrad tillgänglighet till Göteborgs hamn och till Göteborg Landvetter flygplats är i fokus, liksom att skapa förutsättningar för regionförstoring. Förbättrad säkerhet på det regionala vägnätet är ett tungt vägande skäl för flera av vägutbyggnaderna. En viktig utgångspunkt för prioriteringsordning av beslutade *Namngivna objekt* är att de objekt som ligger tidigt i planeringsperioden ska vara väl utredda, det vill säga att större frågor om korridorval, utformning med mera. har klarats ut. Detta för att trygga effektivare genomförande av planen.

¹²www.trafikverket.se/for-dig-i-branschen/Planera-och-utreda/Planer-och-beslutsunderlag/Samhallsekoniskt-beslutsunderlag/

Tabell 4. Förslag till byggstart namngivna objekt 2018–2029. * Utredning om projektets omfattning pågår, se mer detaljerad beskrivning i *Bilaga 2 - Beskrivning av åtgärder, investeringar i vägar*. ** Projektet finansieras även med 12 mnkr från cykelpotten. *** Med anledning av att vissa objekt utreds vidare har denna post avsatts för eventuella justeringar. Outnyttjade medel kommer sedan att flyttas till Brister inom åtgärdsområdet *Regionala vägåtgärder*.

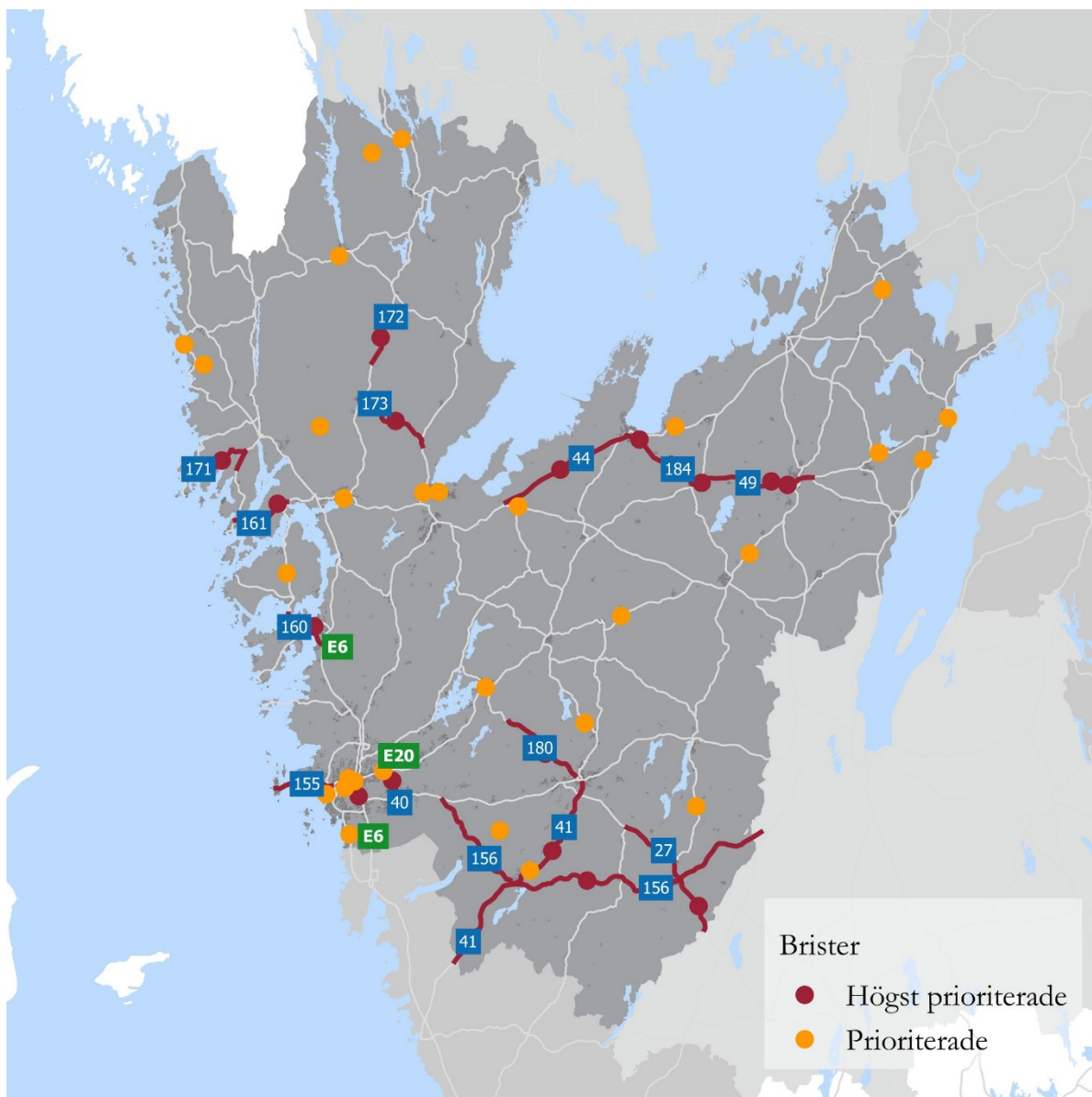
	Bedömd kostnad i plan 2018–2029 mnkr	Kommunal medfinans 2018–2029
Byggstartat		
44 Förbifart Lidköping	57	X
Byggstart år 1–3 (2018–2020)		
160 Säckebäck-Varekil	141	
161 Rotvik-Bäcken	201	
49 Axvall-Varnhem	257	
E20/RV40 Tvärförbindelse*	200	
168 Tjuvkil*	9**	X
Byggstart år 4–6 (2021–2023)		
168 Ekelöv-Kareby*	182	X
41 Fritsla-Kråkered	79	
49 Skövde-Igelstorp	142	
41 Sundholmen-Björketorp	187	
Brister år 7–12 (2024–2029)		
-	-	-
Ej fördelade medel Namngivna objekt***	118	
Summa	1 573	

6.1.1 Brister

Arbetet med brister är ytterligare ett steg närmare det nya planeringssystemet som beskrivs i avsnitt 1.3 *Brister*.

Enligt det nya ekonomiska planeringssystemet ska brister 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.

En sammanställning av inspelade prioriterade brister inom åtgärdsområdet *Regionala vägåtgärder* presenteras i Figur 12, de rödmarkerade är de åtgärder som är högst prioriterade. Respektive kommunalförbunds samtliga inspelade prioriteringar av brister redovisas i *Bilaga 5 - Kandidater till brister*.



Figur 12. Sammanställning av kommunalförbundens prioriterade brister inom åtgärdsområdet regionala vägätgärder där de rödmarkerade är de högst prioriterade bristerna. Källa: Lantmäteriet, © OpenStreetMaps bidragsgivare

I kommunalförbundens inspel av prioriterade brister finns brister inom alla åtgärdsområden utpekade. När det gäller åtgärdsområdena *Regionala vägätgärder* och *Kollektivtrafik* finns det i planen avsatta medel för brister. För åtgärdsområdena *Cykel* och *Samfinansiering av järnväg i nationell plan* finns i dag inte särskilda medel för brister utan prioriteringar sker utifrån andra förutsättningar och bedömningen är att den hanteringen fungerar väl.

Pågående åtgärdsvalsstudier faller inte bort, utan följer med i det fortsatta arbetet och ligger i planeringen före inspelade prioriterade brister. Av ovan högst prioriterade brister finns färdigställda åtgärdsvalsstudier för väg 41 samt för del av väg 160. Utöver detta pågår arbete med åtgärdsvalsstudie för E20/RV40 Tvärförbindelse. Dessutom kommer en åtgärdsvalsstudie påbörjas för väg 158.

Det bör noteras att de högst prioriterade brister som redovisas i Tabell 5 är i huvudsak inspelade inom åtgärdsområde *Regionala vägåtgärder*. Eftersom en åtgärdsvalsstudie ska vara transportslagsövergripande kan studien resultera i förslag även för järnvägs-, kollektivtrafik- och cykelåtgärder. Resurs- och Klimat effektiv planering görs kontinuerligt enligt fyrstegsprincipen.

Utifrån de förslag till högst prioriterade brister som kommunalförbunden föreslagit har Västra Götalandsregionen tillsammans med Trafikverket gjort några mindre justeringar och föreslår startår för ett urval av de högst prioriterade bristerna. De åtgärdsvalsstudier som planeras att starta år 2020 och framåt kommer hanteras löpande i samband med Trafikverkets resursplanering i enlighet med deras planeringscykel för åtgärdsvalsstudier. Samtliga inspelade prioriterade brister redovisas i *Bilaga 5 - Kandidater till brister* och kan användas som underlag inför kommande planering.

Tabell 5. Högst prioriterade brister 2018–2029

Högst prioriterade brister där åtgärdsvalsstudier kan påbörjas 2018	
Väg 156	mellan Rv 40 – Jönköpings län
Väg 49	Varnhem – Skövde, hela sträckan
Väg 160	E6 - Skåpesund
Väg 155	Torslanda - Öckerö
Högst prioriterade brister där åtgärdsvalsstudier kan påbörjas 2019	
Väg 161	Uddevalla – Lysekil (resterande del Bäckén – Skår)
Väg 172	Stora Bön – Skällsäter
Väg 27	delen Kila-korset söderut till länsgräns
Väg 184	mellan Lidköping och Skara inklusive väg 2616
Högst prioriterade brister där åtgärdsvalsstudier kan påbörjas 2020 eller senare	
Väg 44	kvarvarande sträcka förbifart Lidköping och sträckan Lidköping – Grästorp
Väg 49	genom Skövde
Väg 171	Gläborg – Kungshamn
Väg 173	Färgelanda – Frändefors
Väg 180	ny sträckning Viared norr om Sandhult samt resterande sträcka Hällered-Alingsås
E6 - Rv 40	brist på tvärförbindelse med kollektivtrafikkapacitet i stråket

6.1.2 Mindre vägnätet

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

Det finns inget krav på medfinansiering för att erhålla medel från potten. Det finns inte heller något hinder mot att utöka potten med medfinansiering. Vikten av en fortsatt satsning på potten *Mindre vägnätet* har betonats särskilt under revideringen av planen. En utökning av potten föreslås inte minst för att följa upp de politiska viljeinriktningarna som finns i Godstransportstrategin.

För att stödja det praktiska användandet av potten och samtidigt styra åtgärderna i önskad riktning används nedanstående politiskt beslutade kriterier, som har arbetats fram 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 8 miljoner kronor.
- *Prioritering av tre- och fyrsiffriga vägar:* Det finns inget hinder mot att använda medel från potten till tvåsiffriga vägar, men fokus ligger på det tre- och fyrsiffriga vägnätet.
- *Matarvägar:* Avser vägar som matar in trafik till prioriterade stråk (den regionala planens nio stråkpottar, 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. kopplingar till kombiterminaler, hamnar och resecentra.
- *Näringslivets transporter:* Avser vägar som är särskilt viktiga för näringslivets transporter.

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.

6.1.3 Stråkpottar

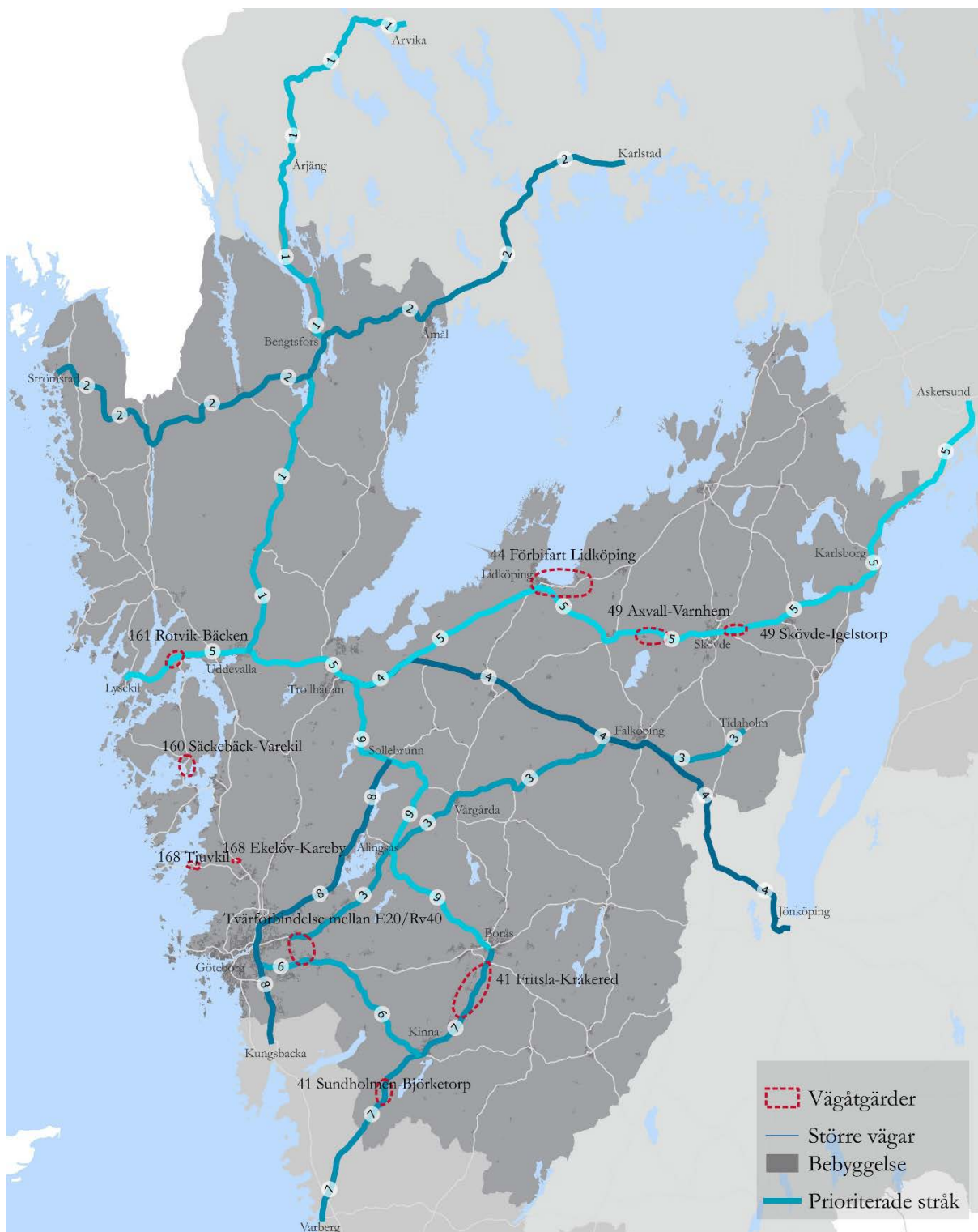
Arbetet med *Stråkpottar* har lyfts fram som en positiv erfarenhet. I väganslaget ingår därför en fortsatt satsning på de utpekade regionala vägstråken, se Tabell 6 och Figur 13. Behovet av att aktualisera stråken har lyfts under revideringen av planen, men det föreligger inget behov av en översyn förrän efter att den nya planen är beslutad. Resurserna som nu föreslås till stråken är tänkta att användas för åtgärder i befintliga stråk eller i tillkommande sträckningar som kan komma att specificeras under genomförandet av planen.

Medlen avser kostnadseffektiva åtgärder som var och en understiger 25 miljoner kronor. Huvudsyftet är att skapa bättre möjligheter till arbets- och studiependling i 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 att genomföra punktinsatser som ger stor nytta och samtidigt förbättrar tillgängligheten på stråken, inklusive påverkansinsatser.

Den ursprungliga inriktningen per stråk ersätts av åtgärdsplaner. Idag finns beslutade åtgärdsplaner för stråk 1, 2, 3, 4, 5 och 6. På tjänstemannasidan leds detta arbete av Koncernkontoret för regional utveckling i dialog med berörda aktörer. Förslaget till åtgärdsplanen bereds av BHU och beslutas av regionstyrelsen.

Tabell 6. Förslag till byggstart och fördelning stråkpott 2018–2029

	Bedömd kostnad i plan 2018–2029 mnkr
Byggstartat	
Stråkpott 1 Uddevalla-Bengtstors-Årjäng-Arvika (väg 172)	35
Stråkpott 2 Strömstad-Bengtstors-Åmål-Karlstad (väg 176, E6, 164, E45)	22
Stråkpott 3 Tidaholm-Falköping-Vårgårda-Göteborg (väg 193, 47, 181, E20)	18
Stråkpott 4 Trollhättan-Falköping-Jönköping (väg 44, 47, 26)	15
Stråkpott 5 Lysekil-Uddevalla-Trollhättan-Lidköping-Skövde-Karlsborg Askersund (väg 162, 161, 44, 184, E20, 49, 50)	33
Stråkpott 6 Mark (Skene)-Göteborg (väg 156, 40)	24
Byggstart år 1–3 (2018–2020)	
Stråkpott 7 Varberg-Mark-Borås (väg 41)	23
Stråkpott 8 Kungsbacka-Göteborg-Alingsås/Sollebrunn (väg 158, E6, E20, E45, 190)	26
Stråkpott 9 Borås-Alingsås-Trollhättan (väg 180, 1890, 42)	26
Byggstart år 4–6 (2021–2023)	
-	-
Byggstart år 7–12 (2024–2029)	
-	-
Ofördelade medel Stråkpott	303
Summa	525

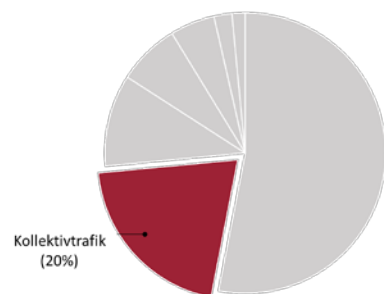


Figur 13. Karta över regionala välgångsätgärder 2018–2029. Källa: Lantmäteriet, © OpenStreetMaps bidragsgivare

6.1.4 Smärreåtgärder

Potten *Smärreåtgärder* är avsedd för riktade trafiksäkerhetsåtgärder, framkomlighet och trimningsåtgärder. Här ingår även åtgärder som kan påverka valet av transportsätt och ge ett effektivare utnyttjande av befintlig infrastruktur. Det bör nämnas att olika former av miljöåtgärder omhändertas i den nationella planen.

6.2 Kollektivtrafik



Tabell 7. Fördelning av medel inom åtgärdsområde kollektivtrafik 2018–2029

Kollektivtrafik 2018–2029 (20 %)	Fördelning mnkr	Fördelning %
Namngivna objekt (statlig medfinans)	525	39
Åtgärder på kommunalt vägnät (finansieras 50 % från regional plan, statlig medfinans)	485	36
Åtgärder på statligt vägnät (finansieras 100 % från regional plan)	175	13
Brister	162	12
Summa	1 347	100

Anslaget till regionala kollektivtrafikåtgärder fördelas mellan fyra olika användningsområden enligt Tabell 7. De åtgärder som överstiger 25 mnkr läggs in som *Namngivna projekt* medan åtgärder upp till 25 mnkr finansieras via övriga *Potter*. Åtgärder som understiger 25 mnkr på kommunalt vägnät finansieras via potten *Statlig medfinansiering (50 % från regional plan)*. Åtgärder på det statliga vägnätet finansieras inom potten *Statligt vägnät med 100 % finansiering från regional plan*.

En kort beskrivning av de namngivna objekten finns i *Bilaga 3 - Beskrivning av åtgärder, bidrag till kollektivtrafikanläggningar m.m.* Mer detaljerade beskrivningar för respektive objekt (samlade effektbedömningar) kommer att finnas tillgängliga på Trafikverkets hemsida¹³. Arbeta med att ta fram en karta med de namngivna kollektivtrafikobjekten pågår.

Det krävs fortsatta insatser i infrastrukturen för kollektivtrafik för att uppnå det övergripande målet i det antagna Trafikförsörjningsprogrammet för Västra Götalandsregionen. Satsningarna i planen skall bidra till att andelen hållbara resor ökar i hela Västra Götaland och kollektivtrafikresandet fördubblas, för en attraktiv och konkurrenskraftig region.

Satsningar som ger förbättrad pålitlighet och framkomlighet både i utpekade stråk och våra största städer behöver genomföras inom de närmsta fyra åren. En fortsatt satsning för att utveckla både befintliga och bygga nya bytes- och knutpunkter. Att säkra att invånarna får en bättre tillgänglighet till kollektivtrafiken genom såväl att ta sig till kollektivtrafik, pendelparkeringar för bil och cykel samt funktionshinderanpassade hållplatser är prioriterat.

¹³www.trafikverket.se/for-dig-i-branschen/Planera-och-utreda/Planer-och-beslutsunderlag/Samhallsekoniskt-beslutsunderlag/



6.2.1 Namngivna objekt

De namngivna, större objekten som inryms i förslaget redovisas i Tabell 8. Lokaliseringsutredningar eller åtgärdsvalsstudier finns genomförda för dessa objekt. Samtliga namngivna åtgärder bidrar till att göra kollektivtrafiken mer tillgänglig, attraktiv och säker för att öka resandet med kollektivtrafik samt öka dess konkurrenskraft. De namngivna objekten tar hand om ett allt större resande och behov av integrering mellan olika transportslag samt har ett fokus på resenärens behov av att känna sig trygg. Satsningar kommer att fortsätta i de utpekade prioriterade stråken och noder för kollektivtrafiken. Fortsatta satsningar kommer även på landsbygdstrafiken för att stimulera till ett ökat resande.

Förslag till prioritering av de namngivna kollektivtrafikåtgärderna sker nu inför framtagandet av planen och kommer att därefter revideras vart fjärde år. Om utrymmet finns och behov av ytterligare namngivna åtgärder (överstigande 25 mnkr) kommer in under regionens remisshantering krävs att samtliga berörda parter är överens om omfattning, att en samlad effektbedömning eller åtminstone en förenklad SEB¹⁴ inklusive samhällsekonomisk kalkyl genomförs innan planen skickas på fastställelse. För åtgärder krävs även en anläggningskostnads-kalkyl eller åtminstone en grov kostnadsindikation (GKI). För att en åtgärd kan tidigareläggas med eventuell förskottering behöver åtgärden vara principgodkänd i enlighet med Trafikverkets handbok

¹⁴www.trafikverket.se/for-dig-i-branschen/Planera-och-utreda/Planer-och-beslutsunderlag/Samhallsekonomiskt-beslutsunderlag/

Tabell 8. Kollektivtrafikåtgärder 2018–2029

	Kommun	Bedömd kostnad i plan 2018–2029 mnkr	Bedömt bidrag i plan 2018–2029 mnkr	Kommunal medfinansiering 2018–2029	Bedömt färdigställande
Namngivna objekt					
Byggstartat					
Angereds resecentrum	Göteborg	30	7,5	X	2018
Byggstart år 1–3 (2018–2020)					
Lerums resecentrum	Lerum	120	60	X	2019
Stenungssunds resecentrum	Stenungssund	60	30		2021
Linbanestationer	Göteborg	100	50	X	2021
Gång- och cykelbro vid Lerums Resecentrum	Lerum	60	30	X	2020
Byggstart år 4–6 (2021–2023)					
NET 3, östra sidan	Göteborg	15	7,5		2023
Knutpunkt Hjalmar Br. Platsen	Göteborg	80	40	X	2026
Västlänken -RC Centralen	Göteborg	90	45	X	2026
Västlänken -RC Haga	Göteborg	40	20	X	2026
Västlänken –RC Korsvägen	Göteborg	80	40	X	2026
Saltholmen terminal	Göteborg	36	18	X	2024
Byggstart år 7–12 (2024–2029)					
Knutpunkt Linnéplatsen	Göteborg	40	20	X	2024
NET 3, Västra sidan	Göteborg	175	87,5		2025
Knutpunkt Mölndals bro, utbyggnad österut	Mölndal	40	20	X	2025

6.2.2 Åtgärder på kommunalt vägnät samt Åtgärder på statligt vägnät

Inom åtgärdsområdet Kollektivtrafik ingår följande potter:

- Åtgärder på kommunalt vägnät (finansieras 50 % från regional plan, statlig medfinans)
- Åtgärder på statligt vägnät (finansieras 100 % på statligt vägnät)

Kommunerna kan ansöka medel ur dessa potter årligen. Trafikverket ansvarar för att informera om när det är möjligt att ansöka om statlig finansiering för pottorna. Trafikverket och Västtrafik ansvarar för kontakter med kommunerna och information om administrationen samt hantering av prioritering av inkomna ansökningar.

För att stödja det praktiska användandet av potten samt styra åtgärderna i önskad riktning med i enlighet med Trafikförsörjningsprogrammet ska val av åtgärder för ovanstående potter följa nedanstående inriktningar:

- Framkomlighetsåtgärder både i form av busskörfält så väl som signalprioritering i utpekade stråk och för stadstrafik
- Underlätta för våra invånare att komma till kollektivtrafiken genom satsningar på anslutningsvägar till hållplatser för gång- och cykel och pendelparkeringar bil och cykel och
- Tillgänglighetsanpassning av hållplatser och terminaler.
- Samordning av insatser inom potten för cykel och pottorna inom kollektivtrafik

6.2.3 Utgångspunkter för prioritering av åtgärder inom kollektivtrafik

Nedan följer Trafikverkets riktlinjer gällande statlig medfinansiering:

TRAFIKVERKETS RIKTLINJER

Förordning (2009:237) om statlig medfinansiering till vissa regionala kollektivtrafikanläggningar m.m. innehåller bestämmelser om statlig medfinansiering till bland annat Regionala kollektivtrafikmyndigheter, enligt lagen (2010:1065) om kollektivtrafik för investeringar i, för investeringar i kollektivtrafikanläggningar, spårfordon och fartyg.

I Trafikverkets riktlinjer delas statlig medfinansiering ut av flera skäl:

- Medfinansieringen skall bidra till att göra kollektivtrafiken mer tillgänglig, attraktiv och säker för att öka resandet med kollektivtrafik samt öka dess konkurrenskraft.
- Fokus skall vara på resenärens bästa och hela reskedjan skall beaktas.
- Regional kollektivtrafik ska möjliggöra resenärernas vardagsresande, till exempel arbetspendling, och således tillgodose ett allmänt kommunikationsbehov.
- Statlig medfinansiering ökar möjligheten för personer med funktionsnedsättning att använda transportsystemet.

Trafikverkets riktlinjer innebär följande förändringar: Trafikverket samordnar nu alla ansökningar, spårfordon får inte längre finansieras och bidrag får inte lämnas för påverkansåtgärder. Även för kollektivtrafik skall nu en *Samlad ekonomisk bedömning* inklusive kostnadskalkyl tas fram innan fastställelse av planen görs.

I det fortsatta arbetet och med utgångspunkt från Trafikverkets riktlinjer, kommer följande åtgärds-kategorier att prioriteras för val av åtgärder gällande statlig medfinansiering:

Regionens prioriteringar för kollektivtrafik på väg

- Utbyggnad av resecentrum och knutpunkter
- Framkomlighetsåtgärder för kollektivtrafik på det kommunala och statliga vägnätet i regionens utpekade stråk och noder
- Utbyggnad av pendelparkeringar för bil och cykel
- Ökad tillgänglighet i kollektivtrafiktrafiken
- Ökad trafiksäkerhet

Regionens prioriteringar för kollektivtrafik i anslutning till spårtrafik

- Ökad tillgänglighet

Regionens prioriteringar för kollektivtrafik i anslutning till och för sjötrafik

- Kajanläggningar, byggande av terminalanläggningar, vänthallar och anordningar för trafikanter i form av pendelparkeringar.

6.2.4 Brister

Arbetet med *Brister* inom kollektivtrafiken är ytterligare ett steg närmare det nya planeringssystemet som beskrivs i avsnitt 1.3 *Brister*. Erfarenheterna från arbetet i nu gällande plan med namngivna kollektivtrafikprojekt är dels att det är långa och tidskrävande processer där flera parter processer ska samverka och synkas i tid, vilket gör att processen kan se annorlunda ut jämfört med övriga områden. Det finns därför *Namngivna objekt* som även genomförs år 7–12. Det kan även finnas behov av att tidigarelägga projekt i planen om senareläggning behöver ske och objekt som är namngivna kan då tidigareläggas enligt Trafikverkets handbok.

Bristerna mot slutet av planperioden ska vara indikativt beslutade, vilket skapar utrymme för en mer flexibel och effektiv planering. För både *Namngivna objekt* och åtgärder inom *Potter* finns medel avsatta i slutet av planperioden i form av *Brister* både överstigande 25 mnkr så väl som understigande 25 mnkr, även dessa kommer på sikt att namnges. Ett antal åtgärder har funnits med inför nu gällande plan, men där förutsättningar kan ha ändrats och ytterligare utredningar behöver ske.

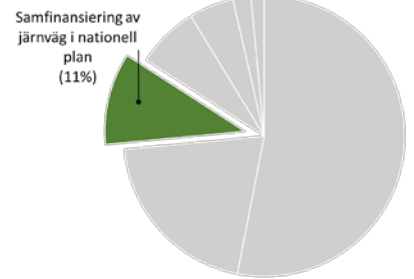
De objekt som det delvis finns planer för eller har diskuterats i olika samverkansformer är bland annat:

- Alingsås, nytt resecentrum öster om nuvarande
- Lysekil, nytt resecentrum som knyter ihop buss och båt i centrum
- Mölndal, utbyggnad
- Mölnlycke nytt resecentrum då sträckan Mölnlycke – Bollebygd byggs ut med dubbelspår
- Strömstad, nytt resecentrum som knyter ihop tåg, buss och båt söder om nuvarande
- Uddevalla, nytt resecentrum vid ett nytt stationsläge norr om nuvarande

För dessa åtgärder behöver åtgärdsvalsstudier eller motsvarande utredningar genomföras. Eftersom flertalet behov även kräver en kommunal och ibland även statlig medfinansiering behöver arbetet genomföras i nära samverkan med berörda kommuner och Trafikverket.

Behov som omfattas av pågående åtgärdsvalsstudier faller inte bort utan följer med i det fortsatta arbetet och ligger i planeringen före inspelade prioriterade brister. I de underlag regionen har fått från kommunalförbunden finns *Brister* inom alla åtgärdsområden påtalade, se kapitel 6.1.1 *Brister*.





6.3 Samfinansiering av järnväg i nationell plan

Tabell 9. Medel inom åtgärdsområdet samfinansiering av järnväg i nationell plan 2018–2029.

Samfinansiering av järnväg i nationell plan 2018–2029 (2 %)	mnkr
Samfinansiering av järnväg	699

Behovet av såväl underhåll som investeringar i järnvägsnätet är även fortsättningsvis omfattande. Ett välfungerande järnvägssystem är viktigt för att uppnå miljö/klimatmålen samt för effektiviteten i transportsystemet.

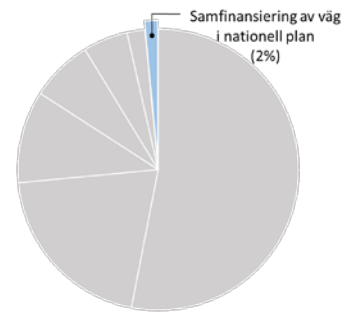
Enligt regelverket ligger investeringarna i järnvägsinfrastrukturen inom den ekonomiska ramen för den nationella transportinfrastrukturplanen. Behovet av åtgärder för att höja och återställa standarden på de järnvägar som är viktiga för regiontrafik (utöver stambanorna) är stort. Västra Götalandsregionen har därför de senaste planomgångarna anslagit medel från den regionala planen för *Samfinansiering av järnväg i den nationella planen*. Ambitionen i den fortsatta satsningen är att genomföra standardhöjande åtgärder i samband med att Trafikverket utför underhållsåtgärder på de banor som har regiontrafik.

Fördelning 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.

För att stödja det praktiska användandet av potten och samtidigt styra åtgärderna i önskad riktning används nedanstående politiskt beslutade principer, som har arbetats fram i dialog mellan Västra Götalandsregionen, kommunalförbunden/kommunerna och Trafikverket.

Principerna är vägledande för urvalet och prioriteringen av åtgärder:

- Åtgärderna ska stödja en effektiv och långsiktigt hållbar utveckling för person- och godstransporter i regionen.
- Åtgärderna ska ligga i linje med Målbilden för tåg 2035.
- Västra Götalandsregionens ambition är att prioritera åtgärder som höjer och återställer standarden på de järnvägar som är viktiga för regiontrafiken (utöver stambanorna). Dessa åtgärder kan med fördel genomföras i samband med att trafikverket utför planerade underhållsåtgärder på banorna.
- Det finns inga krav på medfinansiering från kommuner för att erhålla medel från potten. I de fall där medfinansieringsfrågan blir aktuell är utgångspunkten BHU:s ställningstagande beträffande ”Principer för gemensamt agerande från region och kommuner vad gäller medfinansiering av större omfattning av statlig transportinfrastruktur”.
- Fokus bör ligga på systempåverkande åtgärder.
- Då åtgärder är beroende av tillkommande investeringar för att t.ex. uppnå önskad trafikering bör detta belysas.



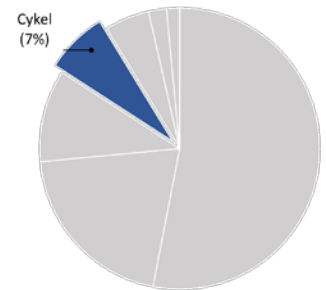
6.4 Samfinansiering av väg i nationell plan

Tabell 10. Fördelning av medel inom åtgärdsområdet samfinansiering av väg i nationell plan 2018–2029

Samfinansiering av väg i nationell plan 2018–2029 (2 %)	mnkr
Samfinansiering E20	100

Samfinansieringen av väg i nationell plan ligger kvar från den nu gällande infrastrukturplanen för Västra Götaland och avser E20 Alingsås – Vårgårda.





6.5 Cykel

Tabell 11. Fördelning medel inom åtgärdsområdet cykel 2018–2029

Cykel 2018–2029 (7 %)	Fördelning mnkr	Fördelning %
Cykelvägar, statligt regionalt vägnät	306	65
Bidrag till kommuner för cykelvägar, kommunalt vägnät (statlig medfinans)	165	35
Totalt	471	100

Cykelning är en viktig del av det hållbara transportsystemet. Åtgärder inom åtgärdsområdet *Cykel* kan bidra till att nå flera samhällsmål, såsom att minska resandets miljöpåverkan, minska trängseln i tätort och bidra till en bättre folkhälsa. Cykeln har stor potential att ersätta korta bilresor. För längre resor kan cykel tillsammans med kollektivtrafik vara ett konkurrenskraftigt alternativ till bilen om rätt förutsättningar ges.

Sedan 2014 är *Cykel* ett eget åtgärdsområde med särskilt avsatta medel inom den regionala planen för transportinfrastruktur i Västra Götaland. Avsatta medel fördelas på två olika kategorier: till cykelvägar på det statliga regionala vägnätet samt som bidrag till kommuner för cykelvägar på det kommunala vägnätet. Kommuner som söker medel från cykelanslaget förväntas medfinansiera med 50 procent. Behovet av cykelåtgärder är fortsatt stort, därmed görs en fortsatt stor satsning inom detta åtgärdsområde.

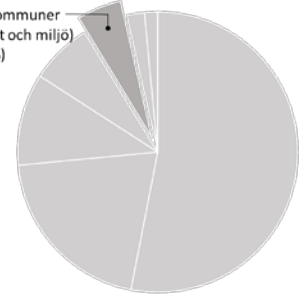
Januari 2016 antogs *Strategi för ökad cykling i Västra Götaland, en del av regional plan för transportinfrastruktur*¹⁵. Cykelstrategin innehåller vision, mål och prioriteringsprinciper, och ska vara ett stöd för prioritering och planering av cykelåtgärder längs det statliga regionala vägnätet i Västra Götaland. Cykelstrategin pekar ut vilka prioriteringsprinciper som är viktiga för att bäst ta till vara cykelns potential som transportmedel, samt för att befintliga resurser ska användas på bästa sätt. Den pekar inte ut enskilda objekt.

Det är viktigt att främja vardagsnära cykling, exempelvis pendling till skola och arbete. Åtgärder som utökar det sammanhängande cykelvägnätet och som höjer trafiksäkerheten är viktiga för att öka attraktiviteten, men även beteende- och attitydpåverkande åtgärder behövs för att öka antalet cyklister. *Hållbart resande väst*¹⁶ är en kompetens- och projektplattform för hållbart resande i Västsverige. Hållbart resande väst fungerar som stöd och kunskapskälla inom hållbart resande för kommuner i Västsverige. Detta genom att erbjuda kunskapsstöd, nätverk, koncept och projekt för kommuner att genomföra lokalt med eller utan regional samordning. Syftet är att göra det enkelt för människor att välja ett hållbart resande och att uppmuntra till nya resvanor. Detta arbete stödjer ett ökat cyklande, som är en del av ett hållbart resande.

¹⁵ www2.sahlgrenska.se/upload/Regionutveckling/Infrastruktur-IT/Cykel/REGIONAL_CYKELPLAN_slutversion_2016.pdf

¹⁶ www.vgregion.se/hrv

Bidrag till kommuner
(trafiksäkerhet och miljö)
(5%)



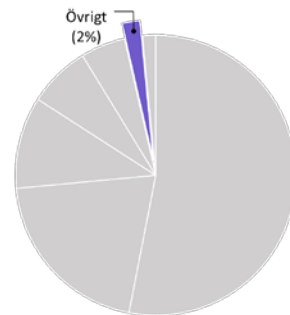
6.6 Bidrag till kommuner för trafiksäkerhet och miljö

Tabell 12. Medel inom åtgärdsområdet *Bidrag till kommuner (trafiksäkerhet och miljö) 2018–2029*

Bidrag till kommuner för trafiksäkerhet och miljö 2018–2029 (5 %)	mnkr
Trafiksäkerhet	Fördelning preciseras ej
Miljö	
Totalt	340

Det är i tätorterna på det kommunala vägnätet som de flesta oskyddade trafikanterna finns. Detta åtgärdsområde är ett bidrag 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.

6.7 Övrigt



Tabell 13. Fördelning av medel inom åtgärdsområdet övrigt 2018–2029

Övrigt 2018–2029 (2 %)		mnkr
Driftbidrag Trollhättan-Vänersborgs flygplats	Fördelning preciseras ej	
Medfinansiering till investeringar Trollhättan-Vänersborgs flygplats (50 %)		
Oförutsedda mindre utgifter		
Totalt		136

Inom åtgärdsområdet *Övrigt* finns det möjlighet att ge bidrag till flygtrafikanläggningar, sjöfart och till lågtrafikerade landsbygdsvägar. Bidrag till landsbygdsvägar förutsätter medfinansiering bland annat av dem som använder vägen. Det finns även möjlighet att söka statsbidrag till investeringar beträffande regionala flygtrafikanläggningar, till exempel terminalbyggnader, vänthallar och hjälpmedel för inflygning. Bidrag till sjöfart ges till investeringar för godstransporter. 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. Anslaget ligger kvar på samma nivå som i gällande plan.

7 Effekter och måluppfyllelse



7.1 Bedömning av planen i sin helhet

Planen för Västra Götaland har tagit avstamp i *Regional Systemanalys – För transportinfrastrukturen i Västra Götaland* och är i sin fördelning mellan olika trafikslag lik den gällande planen, 2014–2025. Planen innehåller åtgärder som främjar tillgänglighet, sysselsättning och hållbarhet, vilket bland annat innebär 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.

Planen bidrar 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 den hållbara utvecklingen. 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.

Bedömningen ur ett konkret klimat- och miljöperspektiv återfinns i kapitel 8 *Sammanfattning av miljökonsekvensbeskrivningen*.

7.2 Planens effekter utifrån persontransporter

Planens fokus är persontransporter, behovet av att underlätta arbetspendling med bil och kollektivtrafik är fortsatt stort. Ett viktigt syfte med trafikförsörjningsprogrammet är just att öka andelen resor med kollektivtrafik. Utöver åtgärder som generellt höjer resandestandarden ingår till exempel pendelparkeringar, tillgänglighetsförbättringar för funktionshindrade etc. Samtliga namngivna åtgärder inom *Kollektivtrafik* bidrar till att göra kollektivtrafiken mer tillgänglig, attraktiv och säker för att öka resandet med kollektivtrafik samt dess konkurrenskraft. De namngivna objekten inom åtgärdsområdet *Kollektivtrafik* tar hand om ett allt större resande och behov av integrering mellan olika transportslag, samt har ett fokus på resenärens behov av att känna sig trygg.

Satsningar på bland annat knutpunkter och åtgärder inom pottorna har eller skall ha ett fokus på resenärens bästa. Regionen väljer även att lyfta fram vilka ytterligare prioriterade satsningar som anses behövas kommande år kopplade till delmål och strategier i regionens Trafikförsörjningsprogram. I det fortsatta arbetet med planen utgår regionen från att satsningar skall läggas i de utpekade prioriterade stråk och noder samt göra det lättare att ta sig till kollektivtrafiken kan hela resekedjan förbättras för regionens invånare.

Samtliga satsningar förbättrar eller möjliggör vardagsresande, till exempel arbetspendling i de utpekade stråken, och således tillgodoser de ett allmänt kommunikationsbehov. Regionen vill se fortsatta satsningar på landsbygdstrafiken och vilka infrastrukturåtgärder som behövs för att stimulera till ett ökat resande och en enklare vardag för regionens invånare. Satsningar, särskilt via potten för tillgänglighetsanpassning av hållplatser med mera, kommer att underlätta och möjliggöra för fler personer med funktionsnedsättning att använda transportsystemet.

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

7.3 Planens effekter utifrån godstransporter

De namngivna vägobjekten i planen ger nytta för näringslivets transporter. Pottorna har justerats för att bättre möta upp de politiska viljeinriktningarna som finns i godstransportstrategin. Det mindre vägnätet har prioriterats då det är viktigt för ett levande näringsliv i hela regionen. Åtgärder som underlättar näringslivets transporter leder i första hand till kostnadsbesparingar och inte till fler transporter. Dock kan kostnadseffektivare vägtransporter leda till en ökad överflyttning från exempelvis järnväg och sjöfart. Sammantaget förväntas inte planen påverka godstrafikens omfattning i nämnvärd grad, jämfört med gällande plan förbättras dock godsets framkomlighet. Bidragen till järnväg kan eventuellt verka i gynnsam riktning. Dessa är dock inte specifikt riktade mot godstrafik.

7.4 Effektbedömning namngivna och ännu icke kända åtgärder

De namngivna väg- och kollektivtrafikobjekten uppgår till cirka 50 procent av de totala medlen i den regionala planen, resterande medel är inte konkretiserade. En del i förslaget till regional plan utgörs av en åtgärdsgrupp med brister över 25 miljoner kronor, där det istället för att namnges nya objekt endast pekas ut brister i transportsystemet. Vilka åtgärder som ska genomföras för de utpekade bristerna tas fram i ett senare skede genom åtgärdsvalsstudier där åtgärdsförslagen sorteras efter fyrstegsprincipen.

Att belysa konsekvenserna av planens innehåll som helhet när en stor del av medlen inte är preciserade är en svårighet. 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 vad det kan komma att innebära.

7.5 Övergripande måluppfyllelse

7.5.1 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 som har utkristalliserats från den transportslagsövergripande regionala systemanalys¹⁷ som genomförts. Detta innebär att den regionala 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.

De sista åren i planeringsperioden formuleras objekt som brister i transportsystemet istället för att specificeras. 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 infrastrukturella brister.

Planens betydelse för utvecklingen mot **ekonomisk hållbarhet** är positiv. Den övervägande delen av vägobjekten i planen är samhällsekonomiskt lönsamma. För de delar av planen som avser bidrag till kollektivtrafik, trafiksäkerhet, och miljöåtgärder i kommuner finns inte lönsamhetsberäkningar framtagna på samma sätt som för vägobjekten. Namngivna kollektivtrafikobjekt har ej beräknats med nettonuvärdeskvot, men bedöms samlat bidra till planens ekonomiska nytta. För cykelåtgärder finns effektberäkningar som visar att cykelsatsningar ofta är lönsamma enligt flera studier. Som helhet bedöms planen leda i rätt riktning.

¹⁷ Regional Systemanalys – För transportinfrastrukturen i Västra Götaland – beslutades av regionstyrelsen i oktober 2016.

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

Den **miljömässiga hållbarheten** kan påverkas betydligt, både positivt och negativt, beroende på hur de medel som inte är allokerade till objekt används. Här har planalternativet en ökad flexibilitet i jämförelse med nollalternativet då en större andel medel kan användas för brister och stråk, utan angivande av åtgärd.

7.5.2 Samhällsekonomisk effektivitet

För att uppnå en så hög kostnadseffektivitet som möjligt spelar de samhällsekonomiska effekterna en stor roll. För namngivna objekt tas samhällsekonomiska kalkyler fram för respektive objekt, men för stråkpottar och övriga åtgärder i planen saknas detta. Samtliga nio namngivna vägobjekt bedöms vara samhällsekonomiskt effektiva. Den genomsnittliga nettonuvärdeskvoten viktad mot investeringskostnaderna för samtliga objekt uppgår till 0,7, det vill säga att samhället får tillbaka 0,7 kronor i nytta för varje investerad krona (utredning pågår och projekt väntar på fastställelse hos Trafikverket, justering kan komma att ske). För objektet E20/Rv40 Tvärförbindelse finns ingen beräkning framme för hela stråket. Ny beräkning tas fram efter att den kompletterande åtgärdsvalsstudien är genomförd. För de namngivna kollektivtrafikåtgärderna är de samhällsekonomiska kalkylerna ännu inte genomförda och deras samhällsekonomiska effekter kan inte redovisas nu.

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, det vill säga mer utsläpp och ökade kostnader för drift och underhåll.

Kollektivtrafikåtgärderna i planen ger tillgänglighetsvinster och därutöver nyttor beträffande emissioner. Dock har kollektivtrafikåtgärderna inte samhällsekonomiskt beräknats utan endast bedömts.

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 vilket i sin tur påverkar ovanstående positivt.

Objekt	Bidrag till Funktionsmålet	Bidrag till Hälso- och Miljömålet	Hälsa	Landskap						
					Klimat	Människors hälsa	Befolkning	Luft	Vatten	Mark
Väg 44 Förfartan Lidsjöping	-1,17	Samhällsekonomi - Nettonuvärdeskvot	Tillförlitlighet	Medborgarnas resor						
Väg 160 Säckebäck-Varekil	0,28	BYGNATION PÅGÅR (OBJEKT I FÖREGÅENDE PLANPERIOD)	Trygghet & bekvämlighet	Näringslivets transporter						
E20/RV40 Trarförbindelse		KOMPLETTERANDE ÅTGÄRDSVALSTUDIJE PÅGÅR FÖR OBJEKTER I SAMVAD EFFEKTBEREDNING LÅS FRAM EFTER GENOMFÖRD ÅTGÄRDSVALSTUDIJE.	Tillförlitlighet	Tillgänglighet regionalt och mellan länder						
Väg 161 Rotvik-Backen	0,86		Kvalitet	Jämställdhet						
Väg 49 Axvall-Varnhem	0,40		Pendling	Funktionshindre						
Väg 168 Ekelöf-Kareby	0,19		Tillgänglighet storstad	Barn och unga						
Väg 168 Tjukkil	-0,75		Tillgänglighet till interregionala resmål	Kollektivtrafik, gång och cykel						
Väg 41 Sundholmen-Blöketorp	1,12		Jämställdhet - lika möjlighet att utforma sina liv (valmöjlighet)							
Väg 49 Skövde-Igelkorp	1,93		Lika påverkansmöjlighet							
Väg 41 Fritsla-Kräkered	3,44		Kollektivtrafiknätets användbarhet för funktionshindrade							
Lernums RC			Skolväg - gå eller cykla på egen hand							
Angereds RC			Andel gång- & cykelresor av totala kortväga							
Stenungsund RC			Andel kollektivtrafik av alla resor (exklusive gång och cykel)							
Linhälsö RC										
Gång/cykelbro vid nya Lernum RC										
NET östra sidan koppling till Region dty										
Hjälmar Brantingsplatsen										
Västlänken RC Centralen										
Västlänken RC Haga										
Västlänken RC Korsvägen										
Saltholmens terminal										

- + Positivt bidrag
- o Inget bidrag/har ej utretts
- Negativt bidrag

Figur 14. Sammanställning av namngivna objekts beräknade samhällsekonomiska nytta samt transportpolitiska måluppfyllelse. Arbetet pågår med att slutföra alla SEB:ar och tabellen kompletteras efterhand. Källa: Trafikverket

7.6 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 nå”. Tillgänglighet avser såväl medborgarnas som näringslivets behov.



7.6.1 Tillgänglighet för alla

Tillgänglighetsbegreppet avser här faktorer som tillförlitlighet, trygghet och bekvämlighet. Den regionala planen bidrar till att dessa faktorer förbättras. 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 et cetera utgör viktiga inslag. Bidraget till järnvägar i den nationella planen ger likaså bättre kapacitet och tillförlitlighet på några av banorna i Västra Götaland.

Transportsystemet ska vara jämställt, det vill säga likvärdigt svara mot kvinnors respektive mäns transportbehov. Genom att synliggöra att det finns skillnader i hur olika grupper använder olika delar av transportsystemet kan planeringen anpassas så att alla, oavsett förutsättningar, har möjlighet att resa efter sina respektive behov.

De skillnader som statistiskt kan utläsas i resandet mellan kvinnor och män är att män generellt sett gör längre resor än kvinnor.¹⁸ När det gäller val av färdmedel finns skillnader i och med att män använder bil i större utsträckning än kvinnor, och kvinnor gör större andel av sina resor med kollektivtrafik, gång eller cykel än män. Att skapa förutsättningar att välja kollektivtrafik, gång och cykel och att utforma den på ett sätt som gör den tillgänglig, säker och trygg bidrar, utöver till ökad långsiktig hållbarhet, till ökad jämställdhet för både kvinnor och män.¹⁹

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 cirka 800 hållplatser och 120 bytespunkter/terminaler, där cirka 300 hållplatser och 40 bytespunkter/terminaler behöver åtgärdas.

I den regionala infrastrukturplanen för 2018–2029 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, satsningen föreslås vara större de första fyra åren i planperioden.

Samarbetet mellan Västra Götalandsregionen, Västtrafik och Trafikverket kommer att fortsätta, bland annat 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.

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

7.6.2 Förutsättningar att välja kollektivtrafik, gång och cykel

Sammantaget bedöms planens satsningar på kollektivtrafik, cykel och järnväg att påverka förutsättningarna att välja dessa trafikslag positivt. En överflyttning från bil till andra trafikslag kan bidra till exempelvis minskade utsläpp av växthusgaser och förbättrad luftkvalitet. Även satsningar på mindre åtgärder som 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 (prioritering i trafiksignaler, busskörfält med mera) för att öka kapacitet och framkomlighet. Sammantaget med andra insatser ökar detta kollektivtrafikens konkurrensförmåga på ett påtagligt sätt.

¹⁸ RVU Sverige – den nationella resvaneundersökningen 2011–2014, Trafikanalys

¹⁹ Bygg om eller bygg nytt, Effektsamband för Transportsystemet, Trafikverket 2012-08-31

Under 2016 antogs en regional cykelplan för Västra Götaland. Strategin är en vidareutveckling och fördjupning av de mål och strategier som ingår i det regionala trafikförsörjningsprogrammet och är en del av regional plan för transportinfrastrukturen.

7.6.3 Näringslivets transporter

I planen föreslås åtgärder som sammantaget bidrar till att förbättra kvaliteten för näringslivets transporter. De samhällsekonomiska kalkylerna innebär betydande restidsvinster vilket bidrar till en ökad effektivitet i förhållande till nollalternativet. Ett exempel är potten för Mindre vägnätet och dess betydelse för bland annat näringslivets transporter som särskilt har betonats under åtgärdsplaneringen. Potten har utökats kommer att anpassas för att möta upp de politiska viljeinriktningarna som finns i godstransportstrategin.

7.7 Hänsynsmål – Säkerhet, miljö och hälsa



7.7.1 Trafiksäkerhet

Målet för säkerhet inom vägtransportområdet preciseras i form av etappmålet att antalet omkomna halveras och antalet allvarligt skadade minskas med en fjärdedel mellan år 2007 och 2020. År 2015 omkom i Sverige totalt 240 personer och ytterligare 2012 personer skadades svårt.²⁰ I Västra Götaland omkom totalt 39 personer år 2015 och 287 skadades svårt.

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 minskar det totala antalet döda och svårt skadade med cirka 2,7 personer per år under planperioden. Observera att det inte finns fullständiga samhällsekonomiska beräkningar för alla objekt i planen och att ovanstående slutsatser endast bygger på de objekten med fullständiga samhällsekonomiska beräkningar.

²⁰ Strada (Swedish Traffic Accident Data Acquisition)

Utöver dessa vägobjekt bedöms även kollektivtrafikåtgärder samt potter för såväl vägar som kollektivtrafikåtgärder bidra med positiva effekter på trafiksäkerheten. Både planalternativ och nollalternativ innebär förslag på satsningar som gynnar kollektivtrafik, cykeltrafik och trafiksäkerhet. Inom potten inryms åtgärder som utökar det sammanhängande cykelvägnätet och som höjer trafiksäkerheten.

7.7.2 Miljö och hälsa

En av preciseringarna till hänsynsmålet att transportsystemet ska bidra till att miljö kvalitetsmålen uppnås samt bidra till ökad hälsa. Se kapitel 8 *Sammanfattning av miljökonsekvensbeskrivningen* för planens påverkan på miljö och hälsa.

7.8 Effekter för bostadsbyggande

Sammantaget bedöms planen stödja ett ökat bostadsbyggande. I inventering och dialog med berörda kommuner har det framkommit att flertalet objekt är av stor betydelse för att driva och möjliggöra en effektivare tillväxt lokalt, och i förlängningen regionalt, främst för kommuner i eller i närheten av Göteborgsområdet.

Totalt bedöms cirka 10 000 bostäder vara kopplade till föreslagna åtgärder, med potential att bidra med upp till ytterligare 5 000 bostäder. Det är i dagsläget svårt att med säkerhet beskriva konsekvenserna av en utebliven investering för respektive objekt, då behovet av nya bostäder i regionen är stort. Samtidigt är planering för bostäder respektive infrastruktur starkt sammankopplade, och skapar förutsättningar för varandra att driva regionens utveckling. I intervjuer som gjorts framkommer att en investering i infrastrukturen är en, i många fall, nödvändig investering för att utveckla ett bostadsprojekt och öka exploateringsnyttan. Det ökade bostadsbyggandet i regionen skapar nya resmönster, och med detta en alternativ efterfrågan på befintlig infrastruktur som skapar begränsningar för exempelvis framkomlighet och god trafiksäkerhet. Sammanfattningsvis är det därför viktigt att belysa att flertalet av objekten är en viktig länk i ett system och inte ensamt genererar ett ökat bostadsbyggande utan är en del i att skapa ett resurseffektivare transportsystem som binder samman målpunkter.

8 Sammanfattning av miljökonsekvensbeskrivningen



8.1 Bakgrund, syfte och avgränsning

När en myndighet upprättar en plan vars genomförande kan antas medföra en betydande miljöpåverkan ska en miljöbedömning genomföras. Syftet är att integrera miljöaspekterna i planen så att en hållbar utveckling främjas. En del i denna process är att upprätta en miljökonsekvensbeskrivning (MKB).

Den regionala infrastrukturplanen upprättas parallellt med den nationella planen. Den regionala planen innehåller främst investeringar i det regionala vägsystemet och i kollektivtrafik- och cykelåtgärder, men också bidrag till miljö- och trafiksäkerhetsåtgärder på kommunala gator. I den regionala planen kan även avsättas medel till objekt som hör till den nationella investeringsplanen. I Västra Götalandsregionen har man bland annat valt att medfinansiera järnväg. Planperioden omfattar åren 2018–2029 för såväl den nationella som den regionala planen.

Miljökonsekvensbeskrivningen har avgränsats i tid till år 2030 men med tendensbedömningar mot år 2045/2050. En kortsiktigare avstämning görs också mot år 2022, då det aktuellt att göra en ny revidering av planen. Geografiskt avgränsas planen till Västra Götaland, men hänsyn tas till eventuella effekter av planen utanför regionen. Det görs också en avgränsning i sak med syftet att fokusera på planens betydande miljöpåverkan och de bedömningsgrunder som är rimliga att beakta på översiktlig nivå. De miljöaspekter som behandlas är kopplade till de nationella miljökvalitetsmålen och är sorterade under de fyra fokusområdena *Klimat, Hälsa och livskvalitet, Landskap* och *Resurser tillgängliga för människan*. Förslaget till fokusområde och bedömningsgrunder har tagits fram av Trafikverket och används även för den nationella planen.

8.2 Nuläge

Transportsektorn, och särskilt vägtrafiken, svarar i dag för en stor andel av de klimatpåverkande utsläppen, främst koldioxid. Utsläppen från vägtrafiken i Västra Götaland, liksom i övriga landet, minskar, men inte i den omfattning som de skulle behöva göra för att uppfylla klimatmålen. Trafikens utsläpp bidrar även till försämrade luftkvalitet. Miljökvalitetsmålet *Frisk luft* klaras inte och i hårt trafikerade gaturum i Göteborg överskrider periodvis miljökvalitetsnormerna för kväveoxider och partiklar. En annan hälsopåverkande störning längs det regionala vägnätet är buller och vibrationer. Infrastrukturen påverkar också landskapet på olika sätt genom barriärer, fysiska intrång och utsläpp till luften, marken och vattnet. Infrastrukturen påverkar även resurser som jordbruksmark, skogsmark och vatten.

8.3 Alternativ

Infrastrukturplanerna revideras vart fjärde år. Den regionala planen för Västra Götalandsregionen fördelar medel inom ett antal åtgärdsområden som vägåtgärder, kollektivtrafikåtgärder och cykelåtgärder. Inom ramen för arbetet med revideringen av planen har Västra Götalandsregionen beslutat att fördelningen mellan åtgärdsområden ska vara densamma som i gällande plan (2014–2025). Även om fördelningen mellan åtgärdsområdena är densamma så kan innehållet i respektive åtgärdsområde skilja sig från tidigare plan.

Planen utgår också från de övergripande strategier som tagits fram under de senaste åren. Ett sådant dokument är *Vision Västra Götaland – det goda livet* (Västra Götalandsregionen 2005). Ett annat är regionens målbild och utvecklingsstrategi för transportsystemet som uttrycks samlat i den regionala systemanalysen som antogs under inriktningsplaneringen i oktober 2016.

Länsstyrelsen och flera andra remissinstanser framförde vid samråd om miljöbedömningens avgränsning att MKB:n, enligt miljöbalkens krav, ska inkludera alternativ. Ett alternativ med tydligare miljöinriktning med större andel åtgärder som främjar kollektivt resande och cykling. Ett sådant alternativ bör i ökad grad utgå ifrån vad det är rimligt att den regionala planen ska hantera för att de nationella och regionala klimatmålen ska kunna uppfyllas.

Utifrån resonemanget ovan hanterar miljökonsekvensbeskrivningen tre alternativ: *Planalternativet*, *Klimatalternativet* och *Nollalternativet*. De tre alternativen har en fördelning av medel mellan åtgärdsområden enligt Tabell 14. Planalternativet har samma fördelning av medel mellan åtgärdsområden som nollalternativet (gällande plan). Planalternativet har dock en högre andel medel för vägåtgärder knutna till brister och stråk, vilket ger planalternativet en ökad flexibilitet jämfört med nollalternativet. Klimatalternativet är ett teoretiskt alternativ som utgår från att planen ska ta sitt ansvar för att klara klimatmålen.

Tabell 14. Fördelning av medel per åtgärdsområde för de tre alternativen.

Åtgärdsområden	Nollalternativ Fördelning gällande plan 2014–2025	Planalternativ Beslutad fördelning 2018–2029	Klimatalternativ Utgångspunkt i klimatåtaganden 2018–2029
Regionala vägåtgärder	53 %	53 %	10 %
Kollektivtrafik	20 %	20 %	35 %
Samfinansiering järnväg i nationell plan	11 %	11 %	15 %
Cykel	7 %	7 %	35 %
Bidrag kommuner	5 %	5 %	0 %
Övrigt	2 %	2 %	5 %
Samfinansiering väg i nationell plan	2 %	2 %	0 %
Summa	100 %	100 %	100 %

8.4 Miljökonsekvenser

Redovisningen av planens effekter inom miljö och hälsa utgår från Trafikverkets indelning i fokusområdena *Klimat, Hälsa och livskvalitet, Landskap* och *Resurser tillgängliga för människan*. Av planförslagets medel är ca 25 procent knutna till namngivna objekt. Övriga medel är knutna till olika åtgärdsområden och delar av dessa anges även för brister och stråk, utan angivande av specifik åtgärd. Detta är en förändring jämfört med gällande plan (nollalternativ) som hade knappt 40 procent knutna till namngivna objekt och en mindre del föreslagna för brister. Den likartade fördelningen gör dock att skillnaderna mellan planalternativ och nollalternativ är relativt små. Detta gäller särskilt under planens år 1–6, då det är under denna period som huvuddelen av de namngivna objekten förväntas genomföras. Den ökade andelen medel till brister och stråk gör konsekvensbedömningarna osäkrare och gör att bedömningarna i högre grad får grunda sig på schabloner och antaganden.

Av de fyra fokusområdena är det främst inom fokusområde *Klimat* samt i viss mån inom fokusområde *Hälsa och livskvalitet* som planen medför någon större risk för påverkan. Inom fokusområde *Landskap* samt *Resurser tillgängliga för människan* är den regionala planens effekter generellt små. Det ska också poängteras att den regionala planen för Västra Götalandsregionen är en liten del av infrastrukturplaneringen och samverkar med de regionala planerna i övriga regioner samt nationell plan.

8.4.1 Klimat

De beräkningar som gjorts visar att varken planalternativet eller nollalternativet skapar möjlighet att bidra till en uppfyllelse av klimatmålen då båda alternativen medför en ökning av utsläppen av koldioxid. Planalternativet är något mer positivt än nollalternativet då det innehåller en större andel medel till brister och stråk. Under förutsättning att arbetsmetodiken med fyrstegsprincipen används, och att inte alla brister löses med ny infrastruktur, skapar detta ökade möjligheter för att koldioxidutsläppen kan börja minska under den senare delen av planperioden. Det är dock långt kvar för att planen ska kunna bidra med sin del till ett uppfyllande av miljömålet *Begränsad klimatpåverkan*. Ett klimatalternativ är något mer positivt och visar att trenden kan gå i rätt riktning, det vill säga att klimatalternativet utifrån Trafikverkets prognoser skapar möjlighet att reducera koldioxidutsläppen, men reduktionen är för långsam för att miljömålet ska uppfyllas.

Sammantaget innebär planalternativet, under ovan givna förutsättningar, en viss förbättring i jämförelse med nollalternativet. Klimatalternativet skapar något bättre förutsättningar och innebär framför allt ett trendbrott då utsläppen börjar minska och alternativet på så vis kan bidra till måluppfyllelse.

Genom den ökade flexibilitet som planalternativet innebär i jämförelse med nollalternativet samt klimatalternativets stora satsningar på kollektivtrafik och cykel skapar båda dessa alternativ ökade möjligheter till en robust planering och ökad möjlighet att uppnå miljömålet *En god bebyggd miljö*.

8.4.2 Hälsa och livskvalitet

Planalternativet innehåller ett antal namngivna objekt där trafiken flyttas längre från bebyggelse och färre bostäder utsätts för buller och vibrationer. Andra objekt kan leda till ökat buller, men åtgärder för att reducera detta ingår i objektet. Generellt medför både planalternativ och nollalternativ en positiv utveckling avseende buller och vibrationer. Även för aktivt resande är alternativen positiva då de förbättrar möjligheterna till satsningar på gång- och cykeltrafik och kollektivtrafik. Detta stöds av det försök som gjorts för att kvantifiera planens samlade effekter på det aktiva resandet genom att räkna om dem till DALY²¹.

Sammantaget bedöms både planalternativ och nollalternativ bidra till ett uppfyllande av miljömålet *En god bebyggd miljö*. Planalternativet bedöms ha större förutsättningar till ökad grad av måluppfyllelse då den större andelen medel till brister och stråk är positivt för miljöaspekterna. För luft bedöms både planalternativ och nollalternativ bidra till att miljö kvalitetsnormerna för luftkvalitet går att uppfylla, men medför inte tillräckliga förbättringar för att miljö kvalitetsmålet *Frisk luft* ska kunna uppfyllas. Planalternativet bedöms ge något bättre förutsättningar än nollalternativet på grund av den ökade flexibiliteten då alternativet innehåller en större andel medel som inte är knutna till enskilda objekt utan istället satsas på brister och stråk.

Klimatalternativet är generellt mer positivt för fokusområdet än planalternativet. Det beror på att den ökade andelen medel till cykeltrafik och kollektivtrafik bedöms som positiv för både människors hälsa, befolkning och luft. Om klimatalternativet är tillräckligt bra för att bidra till en uppfyllelse av miljömålet *Frisk luft* är dock osäkert.

8.4.3 Landskap

Ett antal av de namngivna objekten i planalternativ och nollalternativ innebär helt nya vägsträckningar. Dessa medför ökad risk för att skapa nya barriärer, som kan ge effekter på den biologiska mångfalden och landskapet som helhet. Sett till planen som helhet står dock dessa objekt för en mycket liten del och det är endast ett fåtal skyddade natur- och kulturmiljöområden som riskerar att beröras. Av övriga åtgärdsmedel som inte är knutna till namngivna objekt är det svårt att dra några konkreta slutsatser. Ett åtgärdsområde som kollektivtrafik medför till stor del satsningar i storstadsområden, vilket inte bedöms påverka miljöaspekterna i någon större omfattning. Satsningen på det mindre vägnätet i framför allt planalternativet skulle dock kunna medföra en ökad risk för att äldre vägsträckningar och känsliga miljöer berörs. En sådan analys är dock svår att göra utan att ha några utpekade objekt.

²¹ DALY står för Disability Adjusted Life Years (Funktions-justerade levnadsår), och ger ett mått över den totala sjukdomsburden i ett land eller i en region.

8.4.4 Resurser tillgängliga för människan

Planalternativet och nollalternativet bedöms medföra en begränsad möjlighet att uppnå de miljömål som är kopplade till fokusområdet, men begränsningen bedöms som marginell. Genom att aktivt arbeta med åtgärder i anslutning till respektive åtgärd finns potential till förbättringar jämfört med nuläget.

8.5 Fortsatt arbete och uppföljning

För att kunna justera åtgärderna under planperioden bör uppföljning ske kontinuerligt. En första möjlighet till justering är i samband med revidering för nästa plan. Vid revidering av planen görs en genomgång av 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.

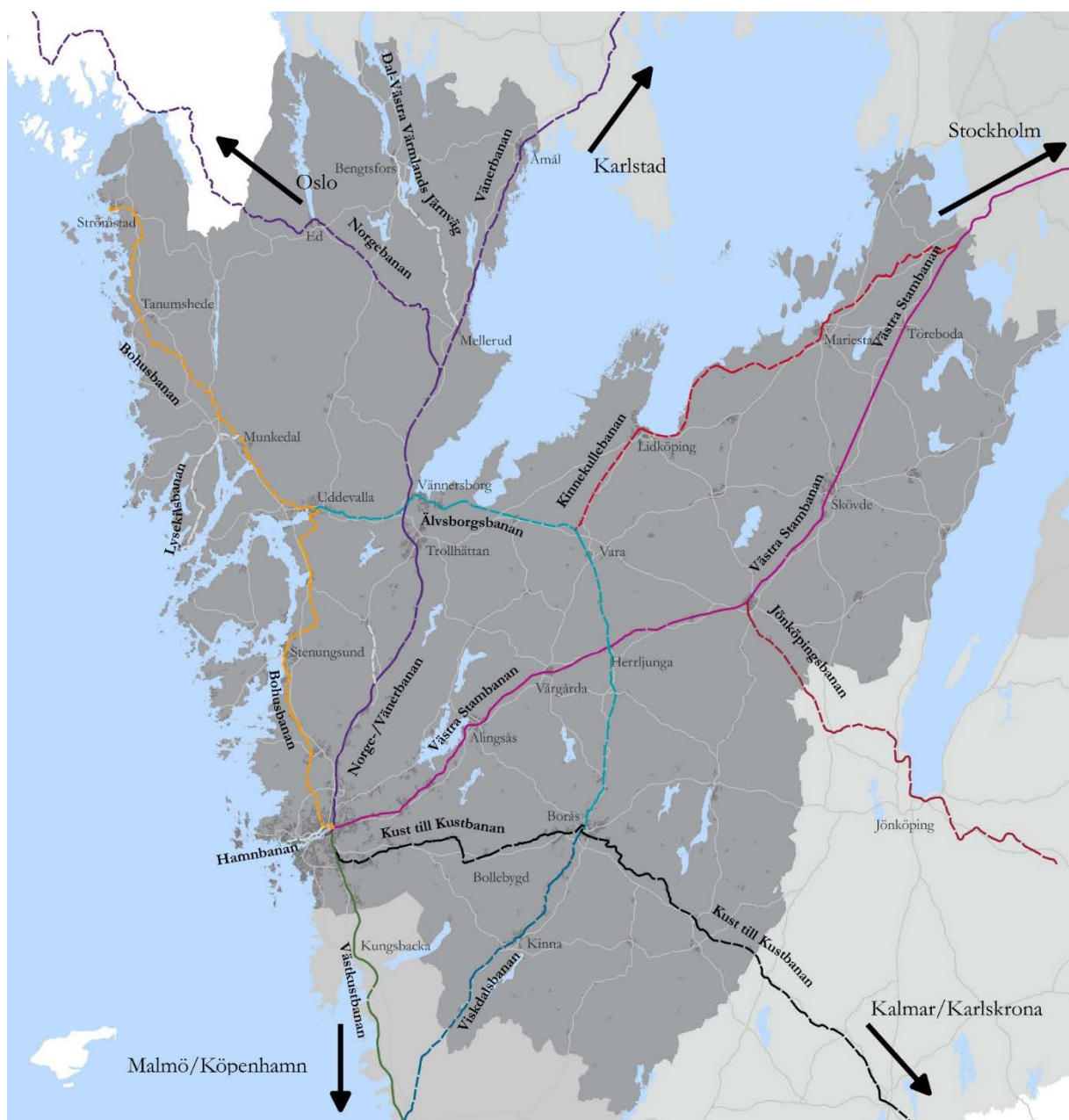
9 Fortsatt arbete och tidplan

För det fortsatta arbetet med den regionala infrastrukturplanen gäller följande tidplan:

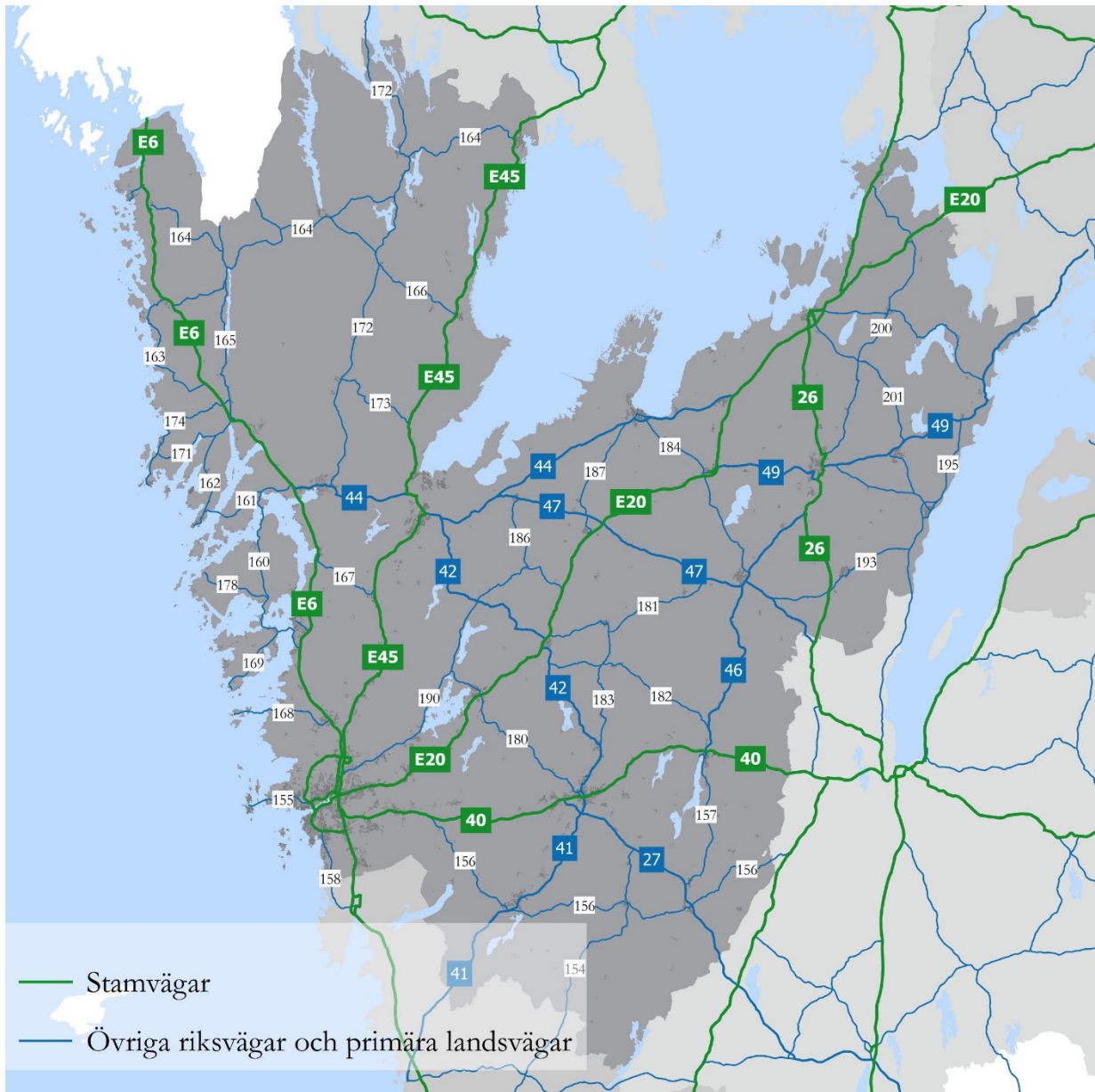
- 6 oktober 2017: Senaste svarsdatum för remissvar till Västra Götaland, koncernkontoret regional utveckling
- 10 oktober 2017: Behandling av inkomna remissvar, beredningsgruppen för hållbar utveckling (BHU)
- 14 november 2017: Förslag till regional plan, beredningsgruppen för hållbar utveckling (BHU)
- 12 december 2017: Förslag till regional plan, regionstyrelsen
- 30 januari 2017: Beslut om förslag till regional plan, regionfullmäktige
- Senast den 31 januari 2017: leverans till regeringen

Regeringen tar beslut om de definitiva länsramarna samtidigt som innehållet i den nationella planen fastställs, sannolikt under mars/april 2018. När detta gjorts återstår en process internt hos Västra Götalandsregionen för att fastställa den regionala planen. Regionfullmäktiges fastställande av planen måste ske senast två månader efter att regeringen beslutat om de definitiva ramarna.

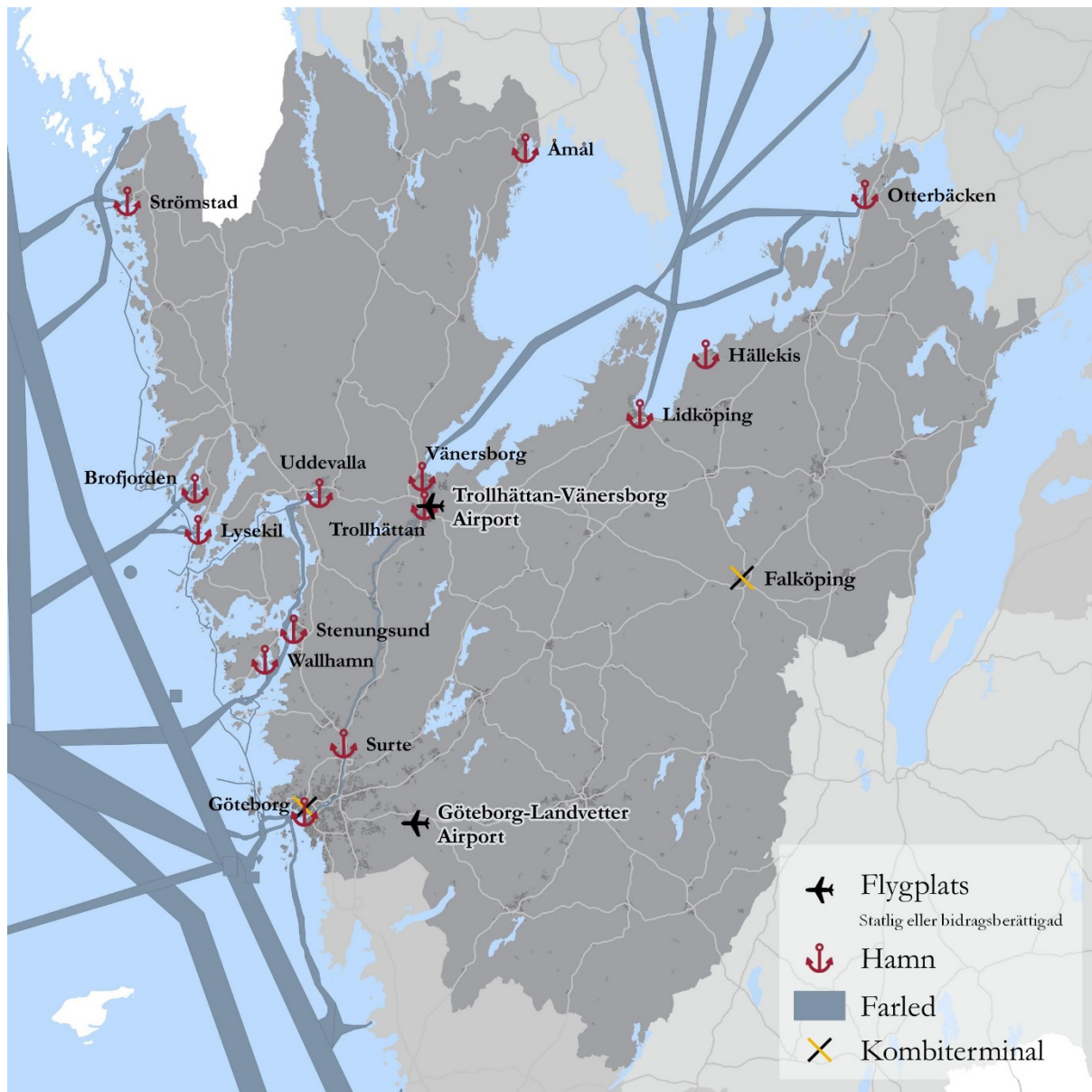
Bilaga 1 – Kartor



Karta över järnvägar i Västra Götaland. Källa: Lantmäteriet, © OpenStreetMaps bidragsgivare



Karta över vägar i Västra Götaland fördelade på stamvägar (del av huvudvägnätet i Sverige), övriga riksvägar och primära landsvägar. Källa NVDB, Lantmäteriet, © OpenStreetMaps bidragsgivare



Karta över flygplatser (statlig eller bidragsberättigad), hamnar och kombiterminaler från Godstransportstrategin samt Trafikverkets riksintressen avseende sjöfart farleder i Västra Götaland. Källa: Trafikverket, Västra Götalandsregionen, Lantmäteriet, © OpenStreetMaps bidragsgivare

Bilaga 2 - Beskrivning av åtgärder, investeringar i vägar

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

Väg nr	Vägavsnitt/ stråk	Funktion	Problem	Förslag till åtgärd	Samhälls- ekonomisk beräkning, nettonuvärde s-kvot (NNK)	Lönsamhets bedömning
44	Förfart Lidköping, etapp Lidköping- Källby	Regionalt stråk för arbetspendling i Skaraborg. Väg 44 länk mellan nationella stam- vägar E20, E45 och E6.	Brist i kapacitet och trafiksäkerhet.	Ombyggnad av väg 44 öster om Lidköping i ny sträckning till mötesfri landsväg med 2+1 körfält och mitträcke, cirkulationsplats mm		Byggstartad
168	Ekelöv- Kareby	Stråk för arbets- pendling. väg 168 förbinder Mar- strand, Tjuvkil, Ytterby med Kungälv och E6.	Brist i trafiksäkerhet och kapacitet, framför allt sommartid.	Ny länk mellan E6 och väg 168. Utredning av projektet pågår, vilket kan påverka tidplan och innehåll	-	-
160	Säckeback- Varekil	Regionalt pendlings- och godsstråk Stenungsund – Tjörn – Orust – Uddevalla/Lysekil.	Brist i trafik- säkerhet, robusthet. användbarhet och kapacitet. Utrymme för GC- väg saknas. Vägen översvämmas periodvis.	Byggnation av ny väg 2+1 som i huvudsak går i befintlig sträckning samt kombineras med gång- och cykelväg. Befintliga busshållplatser byggs om och handikappanpassas	0,28	Lönsam
161	Rotvik- Bäcken, stråk 5	Regionalt pendlingsstråk Uddevalla - Orust - Lysekil (färjeförbindelsen över Gullmarsfjorden)	Flera vägavsnitt har låg trafiksäkerhetssta- ndard. 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.	0,86	Lönsam

Väg nr	Vägavsnitt/ stråk	Funktion	Problem	Förslag till åtgärd	Samhälls- ekonomisk beräkning, nettonuvärde s-kvot (NNK)	Lönsamhets bedömning
E20/ Rv40 Tvär- förbin- delse	Tvärförbindelse mellan Rv 40 Härryda och E20 Partille (väg 535)	Stråk för arbetspendling i östra Stor-Göteborg	Brist på framkomlighet och trafiksäkerhet för arbetspendling.	Utredning av projektet pågår vilket kan påverka innehåll och tidplan	-	-
41	Sundholmen-Björketorp, Viskadalstråket Varberg - Borås	Stråk för arbetspendling och gods-transporter mellan Borås och Varberg	Brist i trafiksäkerhet, robusthet och användbarhet. Dagens sträckning ligger i ett skredriskområde.	Vägen byggs ut till mötesfri landsväg med mitträcke i ny sträckning.	1,12	Lönsam
49	Axvall-Varnhem, stråk 5, delen Skaraborg	Regionalt pendlings- och godsstråk.	Brist i trafiksäkerhet, användbarhet och kapacitet. Många utfarter och plankorsningar. Viltstråk.	Befintlig väg breddas bitvis och byggs om till mötesfri landsväg med mitträcke, gång- och cykelväg samt viltpassage. Ett par plankorsningar byggs om till planskildhet.	0,4	Lönsam
41	Fritsla-Kråkered, stråk 7	Stråk för arbetspendling och gods-transporter mellan Borås och Varberg	Brist i trafiksäkerhet, robusthet och användbarhet.	Ombyggnad till 2+1 körfält med mitträcke på hela sträckan samt förbättringar i sidoområden och korsningar.	3,44	Lönsam
49	Skövde-Igelstorp, stråk 5, delen Skaraborg	Regionalt pendlingsstråk i Skaraborg.	Brist i trafiksäkerhet och kapacitet.	Ombyggnad till mötesfri landsväg med mitträcke i befintlig sträckning. Gång- och cykel-tunnel byggs i Igelstorp.	1,9	Lönsam
168	Tjuvkil	Stråk för arbetspendling och godstransporter. Omfattande turisttrafik sommartid. Väg 168 förbinder Marstrand med Kungälv och väg E6.	Brist i trafiksäkerhet och användbarhet. Separat Gång- och cykelbana saknas.	Trafiksäkerhetshöjande åtgärder, separat gång- och cykelväg, förbättring av hållplatser samt miljöåtgärder längs befintlig väg.	Kompletteras	Kompletteras

Väg nr	Vägavsnitt/ stråk	Funktion	Problem	Förslag till åtgärd	Samhälls- ekonomisk beräkning, nettonuvärde s-kvot (NNK)	Lösamhetsbedömning
172	Stråk 1	Stråken fyller en viktig funktion för bl.a. kommun- och regiongräns-överskridande 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 trafik-säkerhet 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					
	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 i särklass största delen av vårt transportsystem och åtgärdsbehoven är mycket omfattande, inte minst på de mindre vägarna. Det finns en frustration på många håll över att uttryckta behov på mindre vägar har liten chans att komma med i den regionala planen. Samtidigt är de mindre vägarna mycket viktiga för arbetspendling, resor till studier och för näringslivets transporter. För att möta denna problematik föreslås en pott, benämnd Mindre vägnätet, till begränsade om-/utbyggnadsåtgärder. Karaktären på dessa åtgärder ligger i huvudsak inom steg 3 av fyrstegsprincipen.				
Ej spec.	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, bergsbeskärning, 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 kollektivtrafikanläggningar m.m.

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

Objekt	Åtgärdens syfte	Åtgärd
Namngivna		
Knutpunkt Mölndalsbro trappa	Bättre resenärsflöde 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 resenärmiljöer.
Tuvesvik etapp 2, Orust	Fortsättning av Tuvesvik etapp 1. Samlokalisera skärgårdstrafiken till Kärringön och Gullholmen/Härmanö.	Terminalbyggnad, bussangöring 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.
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.
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.
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. Här ingår också ett cykelgarage.
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.
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.
Utrustning stationer övriga banor	Bättre och mer anpassade resandemiljöer.	Upprustning av stationer enligt ett särskilt stationsmiljöprogram.

Objekt	Åtgärdens syfte	Åtgärd
Linnéplatsen, Göteborg	Anpassning i enlighet med K2020 och nytt busstråk Övre Husargatan. Förbättrad resenärmiljö och koppling mellan buss och spårväg.	Nytt resecentrum med bättre bytesmöjligheter och tydligare entré till Slottsskogen.
Kungälv RC	Förbättra kollektivtrafikens konkurrensmöjligheter och avlasta E6. Från Kungälv till Göteborg är stora delar av sträckan utbyggd med busskörfält.	Ett nytt resecentrum med pendelparkering i anslutning till befintlig motorvägshållplats.
Stenungsund RC	Bättre bytesmöjligheter för buss- och tågresenärer på Södra Bohusbanan.	Ett nytt resecentrum med koppling till centrum.
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.
Hjalmar Brantingsplatsen, Göteborg	Förbättrad bytespunkt med utökad kapacitet för buss- och spårvagnstrafik. I K2020 utpekad knutpunkt och en viktig del i områdets omvandling.	Utökad kapacitet för kollektivtrafiken och bättre resenärmiljö.
Potter		
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.
Objekt som finansieras till 100 % i planen		
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.

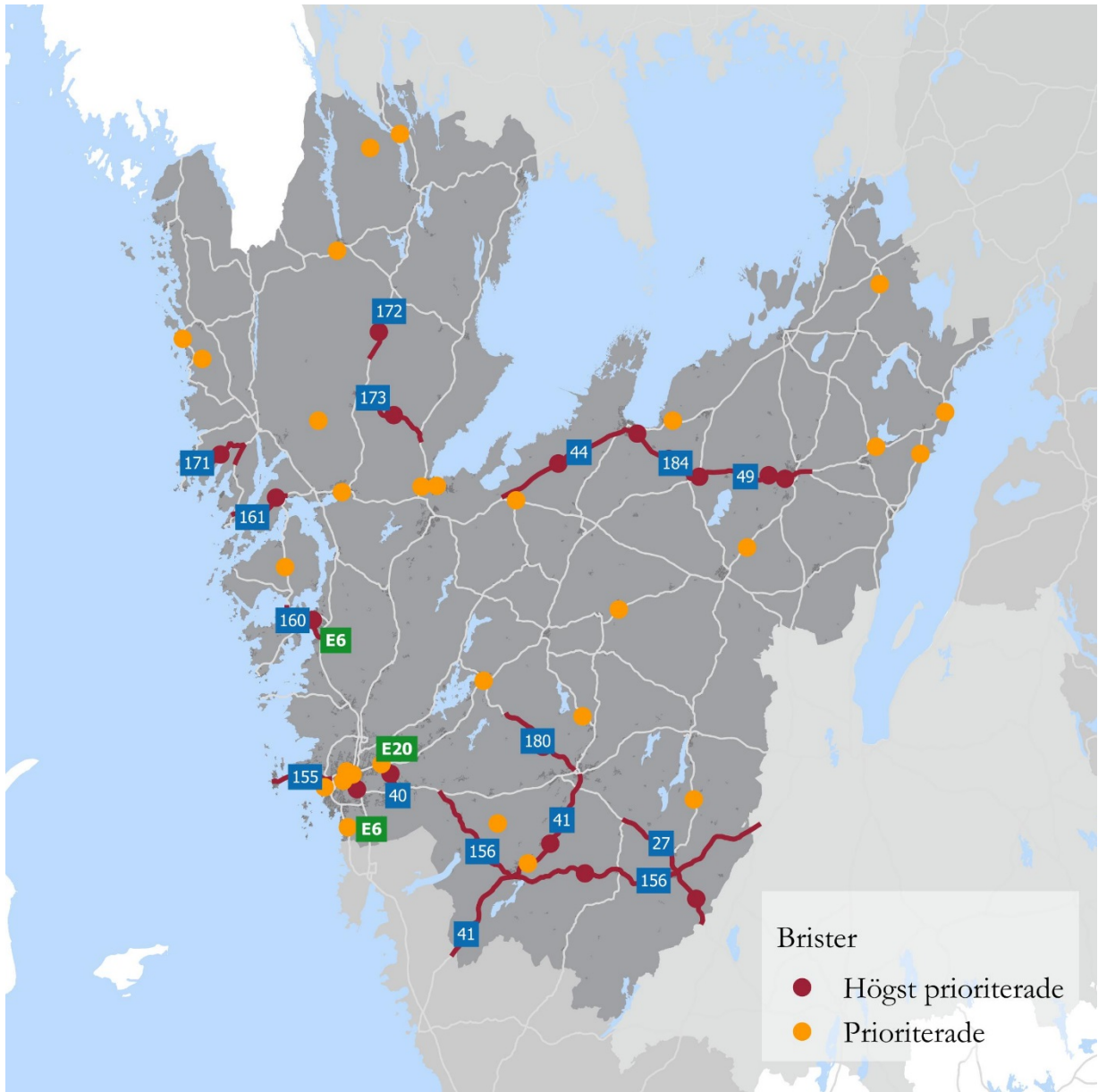
Bilaga 4 - Objekt i den nationella planen inom Västra Götaland

Kompletteras efter remissen eftersom nationell plan är under framtagande.

Bilaga 5 - Kandidater till brister

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.

Genomgång och prioritering av kommunalförbundens inspelade brister kommer att hanteras kontinuerligt. En sammanställning av dessa brister presenteras i nedanstående karta. De rödmarkerade är de högst prioriterade bristerna från respektive kommunalförbund. Sist i bilagan följer respektive kommunalförbunds inspelade prioriteringar av brister.



Sammanställning av kommunalförbundens inspelade brister där de grönmärkade är de högst prioriterade från respektive kommunalförbund. Källa: Lantmäteriet, © OpenStreetMaps bidragsgivare

Respektive kommunalförbunds inspel redovisas enligt nedan

Fyrbodals kommunalförbund

Bakgrund

Den nu gällande regionala planen för transportinfrastrukturen sträcker sig över perioden 2014–2025. Den revidering som nu genomförs innebär att ny plan tas fram för perioden 2018–2029. Första delen i processen, inriktningsplanering, är nu inne i sitt slutskede.

Nästa steg i processen, åtgärdsplaneringen, kommer bland annat att ha fokus på att identifiera brister inom transportinfrastrukturen. Dessa skall vara Västra Götalandsregionen tillhanda senast 9 januari. De brister som sedan prioriteras kommer att, i linje med det nya planeringssystemet, bli föremål för åtgärdsvalsstudier (ÅVS)/utredningar och allteftersom processen framskrider landa i nya objekt/åtgärder.

Inriktningen i arbetet är att följa upp planeringssystemet som innebär att:

- namngivna och utredda objekt/åtgärder finns tidigt i planen (år 1–6)
- utpekade brister finns i senare delen av plan (år 7–12)

Inspelen är ett viktigt underlag för arbetet med åtgärdsplaneringen och den stegvisa konkretiseringen av kommande planförslag. Varje kommunalförbund ombeds att skicka in minst 5 och upp till 10 utpekade brister som är prioriterade i angelägenhetsgrad.

Generella synpunkter kopplade till den regionala infrastrukturplanen

Dessa fyra frågeställningar har diskuterats av Samhällsutvecklingsberedningen. I skrivelse från Västra Götalandsregionen till BHU 24 november har förslag till ställningstagande redovisats. Våra synpunkter lämnas på BHU:s sammanträde den 6 december.

- **Fortsatt satsning på samfinansiering av järnväg.** Finansieringen av järnvägar är ett uppdrag för den nationella planen. Egentligen är beredningen tveksam till att avsätta medel från regional plan. Den övervältringen av ansvaret är inte önskvärd. Trots detta stöder beredningen fortsatt stöd i nya planen. Samtidigt är det viktigt att andelen av resurserna inte utökas. Sammanfattningsvis tillstyrker beredningen förslaget i skrivelsen.

- **Eventuell omstrukturering av befintliga pottor.** De för oss viktigaste pottorna är "mindre vägnätet" och "stråkpottorna". Där välkomnas en utökning om ramen tillåter detta. Önskemål finns också om utökande av "cykelpotten". Sammanfattningsvis tillstyrker beredningen förslaget i skrivelsen.

- **Resurser för att möta politiska styrdokument.** Beredningen har inget att erinra mot förslaget i skrivelsen.

- **Prioriteringsordning av beslutade namngivna objekt.** Beredningen har inget att erinra mot förslaget i skrivelsen.

Brister inom ramen för Regional infrastrukturplan

(Utgångspunkten är "lagt kort ligger")

Vägar (i prioriteringsordning)

- 1. Väg 161 Uddevalla – Lysekil. Resterande delar på hela sträckan**
Är tidigare motiverad. Betydande resetidsförkortning. Framför allt för arbets- och studiependling. Regionförstoring.
- 2. Väg 172 Stora Bön – Skallsäter**
Är tidigare motiverad. Krävs en allmän vägförbättring för säkerhet och framkomlighet. Är viktig för godstrafik och daglig pendling.
- 3. Väg 171 Gläborg – Kungshamn**
Är tidigare motiverad. Krävs en allmän vägförbättring för säkerhet och framkomlighet. Är viktig för godstrafik och daglig pendling.
- 4. Väg 173 Färgelanda – Frändefors. Allmän standardhöjning**
Är tidigare motiverad. Allmän standardförbättring av hela sträckan.
- 5. Väg 164 Åmål – Strömstad. Etapp 2**
Är tidigare motiverad. Allmän standardhöjning för framkomlighet och säkerhet.
- 6. Väg 44 / 161 Lysekil – Götene. Allmän standardhöjning**
Är tidigare motiverad. Allmän standardhöjning för att få till en "helhetslösning.
- 7. Väg 2115 Dals Ed, Hökedalen. Ny förbifart**
Är tidigare motiverad. Handlar om en järnvägsviadukt. Bör kopplas till kommande ÅVS – Göteborg – Oslo.
- 8. Väg 914 Kville – Tanumshede**
Allmän förbättring av standarden. Belastningen är stor under delar av året.
- 9. Väg 924 Ellenö – Munkedal. Allmän standardhöjning**
Allmän standardförbättring för framkomlighet och trafiksäkerhet.
- 10. Väg 2206 Bengtsfors – Halden**
Allmän standardförbättring för framkomlighet och trafiksäkerhet.
- 11. Väg 172 Bengtsfors – Årjäng**
Allmän standardförbättring för framkomlighet och trafiksäkerhet.
- 12. Förbifart Grebbestad**
Allmän standardförbättring för framkomlighet och trafiksäkerhet.
- 13. Koppling mellan Orust och E6**
Allmän standardförbättring för framkomlighet och trafiksäkerhet. Inte minst för godstransporter.
- 14. Fast förbindelse över Gullmarn**
Förutsättningar för flytbro bör fortsatt studeras, detta under förutsättning att kostnaderna i huvudsak grundas på de kostnader som redan finns kopplade till färjetrafiken och eventuell broavgift

Kollektivtrafik

1. **Resecentrum Vänersborg**
Resterande delar. Färdigställ.
2. **Resecentrum Uddevalla**
Uddevalla saknar som enda pendlingsnav och större stad i Västra Götaland ett resecentrum. Förutsättningar för ökat kollektivresande ökar genom förbättrade förutsättningar för "hela-resan" lösningar. (Finns en mer detaljerad beskrivning av behovet med motivering).
3. **Tillgänglighet resecentrum Öxnered. Koppling till 45:an**
Framkomlighet och trafiksäkerhet. Nuvarande lösning är underdimensionerad.
4. **Konsekvenser av infrastruktursatsningar kopplade till Väststågsutredningen**
Fler lokala lösningar måste vägas in som en konsekvens av det förslag som Väststågsutredningen kommer fram till.

Cykel

1. **Fortsatt satsning på cykelstråk**
Finns fortsatta behov av möjlighet att söka medfinansiering för cykelvägar.

Boråsregionen / Sjuhärads kommunalförbund

De fyra första är prioriterade av Boråsregionen och föreslås enligt följande prioritetsordning

Väg 41

Utpekad som regional viktig väg i Funktionellt prioriterat vägnät. Utpekad i Godstransportstrategi för Västra Götaland som huvudsakligt godsstråk.

Brist

I genomförd ÅVS pekades en mängd brister ut. Mitträcke saknas på hela sträckan. Bristande trafiksäkerhet.

Nyttor

Trafiksäkerhets- och framkomlighetshöjande åtgärder bidrar till lokal, regional och nationell nytta. Förkortade restider.

Funktion i systemanalysen

- Valfungerande och tillgängligt arbets- och studiependling.
- Förbättrad tillgänglighet till noder för näringsliv, turism för alla transportslag.
- Tillgänglighet till Göteborgs (och Varbergs) hamn.

Motivering

Ökad tillgänglighet till Varbergs hamn. Viktigt för arbets- och studiependling, kollektivtrafikstråk.

Årsdygnstrafik

Borås: 7 100, därav 17 procent tung trafik.

Kinna: 7 400, därav 12 procent tung trafik.

Horred: 6 000, därav 12 procent tung trafik.

Utredningar som är genomförda eller planerade

- ÅVS Viskadalsstråket genomförd. Där finns också förslag på åtgärder inför fortsättningen.

Väg 156

Utpekad som regionalt viktig väg på sträckan Skene-väg 40, övrig vägsträcka är kompletterande regionalt viktig väg i Funktionellt prioriterat vägnät.

Brist

Framkomlighets- och trafiksäkerhetsbrister i Skene centrum. Trafiksäkerhetsbrister Skene-Väg 40 (stråk 6) Bristande trafiksäkerhet Skene-Svenljunga-Tranemo-F-län.

Nyttor

Åtgärd i Skene centrum finns med i FÖP som ny sträckning. Skene-Väg 40 stor betydelse för näringslivet och arbets- och studiependling. Binder ihop Mark-Svenljunga-Tranemo till ett stråk.

Funktion i systemanalysen

- Valfungerande arbets- och studiependling.
- Tillgänglighet till Göteborgs hamn.
- Säkra tillgängligheten till Landvetter flygplats.
- Förbättrad tillgänglighet till noder för näringsliv, turism för alla transportslag.

Motivering

Förbifart Skene ökar tillgängligheten. Förbättrar arbets- och studiependling. Näringslivets transporter underlättas och lättare nå Göteborgs hamn. Ökar tillgängligheten till Landvetter flygplats.

Årsdygnstrafik

- Hällingsjö: 6 800, därav 8 procent tung trafik.
- Hyssna: 6 000, därav 10 procent tung trafik.
- Skene: 6 700, därav 11 procent tung trafik.
- Örby-Svenljunga: 1 250, därav 14 procent tung trafik.
- Svenljunga-Tranemo: 1 800, därav 15 procent tung trafik.
- Tranemo-Nittorp: 1 100, därav 13 procent tung trafik.
- Nittorp-F-länsgräns: 750, därav 20 procent tung trafik.

Utredningar som är genomförda eller planerade

- Ingår delvis i stråk 6 – stråkstudie gjord 2007.
- Förbifart Skene finns med i Marks översiktsplan som kommer att antas under året.
- ÅVS under 2017 på Väg 156 genom Svenljunga tätort, i centrala delen, väster om korsningen med väg 154 – ”Trafiksäkerhetsproblem i anslutning till Väg 156 i centrum av tätorten Svenljunga. Viktiga målpunkter utmed delsträckan där behov av säkra passager samt tydliga anslutningar till hållplatser och skolan är en viktig del i utredningen. Väg 156 är ett utpekat stråk i det funktionella vägnätet. Trafikmängden är ca 5000 fordon/dygn. Ca 11 procent är tunga fordon. Vägen är även utpekad som prioriterat vägnät för kollektivtrafik”.
- Trafikutredning korsning Brogatan, Svenljunga. 2013-05-30, (Tyrens).
- Trafikutredning- Väg 156 genom Svenljunga 2010-01-26, (Tyrens).
- Vägplanen som gjordes inför GC-bana Brogatan och till det hörande utredningar, fastställd 2016.
- Kringledning kring Svenljunga centralort är behandlad i FÖP Svenljunga från 2007.

Väg 27

Utpekad som regional viktig väg i Funktionellt prioriterat vägnät. Utpekad i Godstransportstrategin för Västra Götaland som huvudsakligt godsstråk.

Brist

Vilt-drabbad sträcka. Vägen inte mötteseparerad. Vägens standard för internationell gränsöverskridande transporter är undermålig.

Nyttor

Vägen skulle binda ihop Västsverige med Sydöstra Sverige och underlätta för näringslivets transporter, regional, nationellt och internationellt.

Funktion i systemanalysen

- Valfungerande arbets- och studiependling.
- Tillgänglighet till Göteborgs hamn.

Motivering

Vägen är en viktig koppling Karlskrona-Göteborg. Vägen är utpekad som viktigt stråk gällande godstrafik i Godstransportstrategin.

Årsdygnstrafik

- Kilakorset: 5 200, därav 15 procent tung trafik.
- Limmared: 5 600, därav 15 procent tung trafik.
- Tranemo: 5 000, därav 15 procent tung trafik.
- Länsgräns: 4 000, därav 17 procent tung trafik.

Utredningar som är genomförda eller planerade

- Väg 27 problemstudie från riksväg 154 till F-läns gräns, objektnummer 43 60 10 upprättad av WSP (Vägverket beställare) (år 2005).
- ÅVS riksväg 27, Limmared-Kroksjön (år 2015-2016).
- Samrådshandling och vägplan gällande viltstängsel riksväg 27 (År 2016).

Väg 180

Utpekad som regional viktig väg i Funktionellt prioriterat vägnät.

Brist

Vägen har stora trafikproblem i nuvarande dragning genom Borås tätort. Periodvis köbildning för alla trafikslag. Övrig vägsträcka är krokig, smal och kuperad.

Nyttor

Ny sträckning är samhällsekonomiskt lönsam. Ökad trafiksäkerhet och kortare restid på hela sträckan. Stärker arbetsmarknadsregionen.

Funktion i systemanalysen

- Valfungerande och tillgängligt arbets- och studiependling.
- Förbättrad tillgänglighet till noder för näringslivet och turism för alla transportslag.
- Säkra tillgängligheten till Landvetter flygplats.

Motivering

Analyser visar att en ny väganslutning mellan Viareds-motet och en punkt norr om Sandhult på väg 180 skulle få stor positiv påverkan på vägstrukturen i Borås och Boråsregionen. Sträckan finns med i nu gällande ÖP06, har nyligen analyserats och är samhällsekonomiskt lönsam. Den nya kopplingen mellan väg 40 och väg 180 kommer att avlasta genomfartstrafik, tung trafik och farligt gods från stadens centrum och infartsgator. Avlastar väg 42 genom Fristad, Sparsör och Frufällan. Skaraborgsvägen, Kungsleden och Norrby Långgata. Delar av Göteborgsvägen avlastas också från tung trafik och farligt gods vilket ger nya möjligheter för stadsutveckling. Med förbättrad anslutning till Tvåstadsområdet förstärks arbetspendlingen i detta stråk och trafik från Boråsregionen kan ansluta till Tvåstadsområdet utan att belasta gatunätet i Borås tätort. Vägen finns med i Noden Borås och ingår i stråk 9 och den stråkstudien som gjordes 2007. ÅVS ska påbörjas under 2017.

Årsdygnstrafik

- Sandhult: 3 800, därav 9 procent tung trafik.
- Ekås: 5 800, därav 8 procent tung trafik.

Utredningar som är genomförda eller planerade

- ÅVS Noden Borås - pågående ÅVS.
- Översiktlig vägstudie Sandhult - Viared (Nabbamotet), konsultrapport (SWECO), november 2005.
- Trafikanalys för nu vägförbindelse mellan Sandhult och väg 40 samt översiktlig effektbedömning, konsultrapport (SWECO), juli 2006.
- Vägstudie Borås väg 180, ny förbifartsväg Sandhult- Viared, konsultrapport /VBB. trafikplanering), februari 1995.
- Översiktsplan ÖP06, Juni 2006.
- Kommande ÅVS Stråk 9 Alingsås - Borås, beräknas starta under 2017.
- Trafikverket - Förstudie Norra länken, Alingsås. Förbindelse mellan väg E20 och väg 1890, (sid 9), objektnummer 85 54 59 40, april 2012 (kopplat till stråk 9).

Övriga kandidater till brister

Inledning

Den gällande regionala planen för transportinfrastrukturen sträcker sig över perioden 2014–2025. Den revidering som nu genomförs innebär att ny plan tas fram för perioden 2018–2029. Första delen i processen, inriktningsplanering, är nu inne i sitt slutskede.

Nästa steg i processen, åtgärdsplaneringen, kommer bland annat att ha fokus på att identifiera brister inom transportinfrastrukturen. De brister som sedan prioriteras kommer att, i linje med det nya planeringssystemet, bli föremål för åtgärdsvalsstudier (ÅVS)/utredningar och allteftersom processen framskrider landa i nya objekt/åtgärder. Västra Götalandsregionen önskar nu få in kommunalförbundens inspel av brister i transportinfrastrukturen. Inspelen är ett viktigt underlag för arbetet med åtgärdsplaneringen och den stegvisa konkretiseringen av kommande planförslag.

Kommunalförbundet ombeds att skicka in sina utpekade brister (5–10 stycken) till Västra Götalandsregionen senast den 9 januari.

Boråsregionens/Sjuhärads kommunalförbunds synpunkter

Boråsregionens inspel av kandidater till brister över 25 miljoner, bilaga 5.

- Varje kommun har tagit fram förslag på brister genom att fylla i den av VGR framtagna mallen.
- Kommunerna har sett över inspel på brister i gällande plan och aktualiserat dessa.
- Varje kandidat till utpekad brist (oavsett om den är ny eller kvarstår från tidigare inspel) har redovisats i bifogad mall
- Det som framkommit i redan utförda ÅVS:er och som bör spelas in som en brist har kommunerna också lyft.

Inför beslutet av vilka brister som anses ge mest nytta att åtgärda har arbetet utgått från kommunernas inspel via den mall som Västra Götalandsregionen tagit fram. För att fortsatt gallra bland kandidaterna har förslagen också värderats med hänsyn till kommunernas inspel utifrån nyttan på delregional/regional och/eller nationell nytta. Ytterligare prioriteringen (gäller vägar) som Boråsregionen valt att arbeta efter för att få fram 10 kandidater är:

- Årsdygnstrafik (ÅDT)
- Stråktänk

De förslag på kandidater till brister som Boråsregionen valt att prioritera är:

Viskadals- och Älvsborgsbanan (finns upptagen som brist i nuvarande plan)

Brist	Nyttor	Funktion i systemanalysen	Motivering
Låg standard och trafiksäkerhet. Generellt bristande underhåll	Regional och mellankommunal arbets- och studiependling stärks. Möjliggör att flytta gods från lastbil till tåg.	Hög kapacitet och tillförlitlighet för effektiv godshantering. Hög tillgänglighet till Vänersjöfarten. Valfungerande och tillgängligt arbets- och studiependling samt till noder för näringslivet och turism Säkra tillgängligheten till Landvetter flygplats.	Stärker näringslivet. Fler transporter till hamnar. Bättre pendlingsmöjligheter till arbete och studier genom kortare restid och ökad turtäthet.

Väg 42 (Ny kandidat)

Brist	Nyttor	Funktion i systemanalysen	Motivering	ÅDT
Dålig vägstandard för en väg som är utpekad som "Riksintresse för farligt gods". Begränsad kapacitet för kollektivtrafik.	Ökad kapacitet och bättre driftsäkerhet bidrar till bättre trafiksäkerhet för alla typer av fordonsslag	Hög tillgänglighet till Göteborgs hamn från både stad och land. Valfungerande och tillgängligt arbets- och studiependling. Förbättrad tillgänglighet till noder för näringsliv, turism för alla transportslag.	Näringslivets transporter underlättas och lättare nå Göteborgs hamn. Förbättrad standard utifrån att vägen klassas som "Riksintresse för farligt gods" Viktigt för arbets- och studiependling.	Vårgårda 4 000 Mittsträcka 2 500 Fristad 4 600 Sparsör 10 140 Borås 8 700

Väg 157, med kompletterad ringled Ulricehamn (Ny kandidat)

Brist	Nyttor	Funktion i systemanalysen	Motivering	ÅDT
Vägen genom Ulricehamns tätort är en begränsande faktor för transporter och utvecklingen i nord-sydlig riktning genom staden. Vägen utgör en barriär för stadens utveckling.	En förbifart skulle förbättra möjligheterna till transportlogistik genom tätorten. Trafik- och boendemiljö skulle öka avsevärt. Skapar möjligheter för utveckling i staden	Valfungerande arbets- och studiependling. Förbättrad tillgänglighet till noder för näringsliv, turism för alla transportslag.	En förbifart förbättrar tillgängligheten till regionens centrum i Göteborg. Noden som kan skapas vid Rönnåsen, skulle ges bättre logistikläge. Möjligheter ges för att etablera logistikcenter för transportintensiva verksamheter och målkonflikter kan undvikas.	Ulricehamns tätortsgräns 4 050

Väg 181 (Finns upptagen som brist i nuvarande plan)

Brist	Nyttor	Funktion i systemanalysen	Motivering	ÅDT
Bristfällig vägstandard, smal (6,2 m) och krokig. Vägsträckan från Brättensby-Remmenedal-Herrljunga-Bergagärde är en "felande icke åtgärdad länk". Korsning med 183 är olycksdrabbad	Ökad trafiksäkerhet. Ny anslutning vid Bergagärde genererar bättre trafikförhållanden för alla trafikslag. En ny korsning med väg 183 utformad som rondell för att underlätta för tunga fordon.	Hög tillgänglighet till Göteborgs hamn från både land och hav. Förbättrad tillgänglighet till noder för näringslivet och turism för alla transportslag. Valfungerande och tillgängligt arbets- och studiependling.	Vägen är viktig transportled mellan E20/Vårgårda till R47/Falköping. Denna förbindelse är viktig för att koppla samman med Göteborgsregionen och dess hamn etc. Utan en valfungerande 181 så måste trafik/transporter istället färdas upp till Vara och sedan ner till Vårgårda, det är 15 km längre, vilket blir 30 km ToR. En viktig väg för omlastning av godstransporter i Falköpings stora och nya omlastningscentral. En viktig väg för arbetsregionen Västra Götaland.	2 574 12 % tung trafik

Väg 1627 Hyssna-Bollebygd (Finns upptagen som brist i nuvarande plan)

Brist	Nyttor	Funktion i systemanalysen	Motivering	ÅDT
Dålig framkomlighet och låg trafiksäkerhet	Ökar trafiksäkerheten. Knyter i ihop Marks och Bollebygds kommuner via väg 40.	Välfungerande och tillgängligt arbets- och studiependling.	Ökad trafiksäkerhet	1 200

Gång- och cykelvägar (Finns upptagen som brist i nuvarande plan)

Brist	Nyttor	Funktion i systemanalysen	Motivering
Planeringskostnader för GC-vägar är för höga	Att inte kräva vägplan vid anläggning av GC-väg skulle anslagna pengar räcka till betydligt mer meter GC-väg.	Välfungerande och tillgängligt arbets- och studiependling.	Fler utbyggda GC-vägar bidrar till att fler väljer cykel för arbets- och studiependling. Ökad trafiksäkerhet för oskyddade trafikanter. Positiva miljöeffekter och bättre folkhälsa.

Göteborgsregionens kommunalförbund

Bakgrund

Transportinfrastrukturplaneringen består av två delar, inriktningsplanering och åtgärdsplanering. I arbetet med inriktningsplaneringen beslutade Förbundsstyrelsen 2016-09-23 (§149) att nedanstående funktioner i transportinfrastrukturen är de högst prioriterade i Göteborgsregionen.

- Öka kapaciteten på järnväg för person- och godstransporter.
- Utveckla kollektivtrafiksystemet.
- Stärka cykeln som ett eget transportslag.
- Tvära förbindelser med kollektivtrafikkapacitet.

Planeringen är nu inne i fas två – åtgärdsplaneringen. I syfte att finna de högst prioriterade bristerna i respektive delregion önskar VGR att kommunalförbunden identifierar, och prioriterar, de mest angelägna bristerna i delregionens transportinfrastruktur.

Samhällsutvecklingen ställer krav på transportsystemet

Befolkningen inom Göteborgsregionen ökar kraftigt. Även näringslivets utveckling är expansiv. För att kunna möta de regionala målen i "Hållbar Tillväxt" och K2020 krävs en ökad kapacitet på järnväg för person- och godstransporter samt en utveckling av kollektivtrafiksystemet. GRs utgångspunkt är att kollektivtrafiksatsningar ska prioriteras i första hand då dessa satsningar frigör kapacitet för alla trafikslag och gynnar transportsystemet i sin helhet.

Det är av vikt att värna befintligt transportsystem. För att nyttja transportsystemet optimalt måste steg 1 och 2 åtgärder tillämpas i högre grad, exempelvis trimning och beteendepåverkande åtgärder.

För att stärka transportsystemet och möta framtida behov på kort och lång sikt är det angeläget att samordna lokala, regionala och nationella infrastrukturesatsningar.

Inom GR är det brister i kapacitet, framkomlighet och trafiksäkerhet på väg och järnväg i samtliga huvudstråk som ansluter till regionens kärna. GR ser behov av att utveckla intermodala kollektivtrafik-anläggningar och resecentrum som kan tillgodose ett hela-resan-perspektiv där cykel är ett prioriterat transportslag.

Vid en ökning av kollektivtrafikresande förstärks också behovet av uppställningsspår och depåer. Dessa funktioner bör beaktas i det fortsatta arbetet.

Vid förtätning i stationsnära lägen är till exempel överdäckning, bulleråtgärder och effektiv markanvändning nyckelfrågor för en god samhällsutveckling. För minskad sårbarhet vid utveckling av transportinfrastruktur måste klimatanpassningsåtgärder finnas med i planeringen.

Regionens gröna kilar är en tillgång för såväl invånare som för biologisk mångfald. Detta bör särskilt beaktas i relation till behovet av tvärförbindelser.

Förutsättningar för GR:s prioriteringar

De högst prioriterade bristerna i Göteborgsregionen är identifierade utifrån antagandet att:

- Brister i bilaga 5 i gällande regional plan ligger kvar.
Bristerna i bilaga 5 är resultatet från tidigare genomarbetad planeringsprocess och finns med som planerade objekt/åtgärder i respektive kommuns utbyggnadsplaner.
- Brister där Trafikverket beslutat om att starta åtgärdsvalsstudie anses därmed redan omhändertagna och ska ej ingå i GRs prioriterade brister. Detta gäller t.ex. ÅVS för Göteborg – Varberg (E6, Västkustbanan och väg 158).
- Brist på ett sammanhållet regionalt cykelvägnät. Frågan är utpekad i GRs regionalt prioriterade funktioner ”Stärka cykeln som ett eget transportslag”. Bristen förutsätts tas omhand inom ramen för det särskilda åtgärdsområdet ”Cykel” och tillgodose behovet av regionalt sammanhållet cykelvägnät som ett enskilt objekt vilket bör bli föremål för en ÅVS.
- Även brister i mindre vägnät hanteras inom särskilda åtgärdsområden i regional plan.
- GR förutsätter att respektive åtgärdsområde medges tillräckliga medel för att kunna uppnå mål och prioriterade funktioner.
- Brister som härrör till Nationell plan förutsätts hanteras inom denna. Se nedan under rubriken ”Nationella brister”.

Brister i transportinfrastrukturen i Göteborgsregionen

Nedan redovisas de högst prioriterade bristerna inom GRs transport-infrastruktur vilka bör bli föremål för Åtgärdsvalsstudier (ÅVS) eller annan utredning i ”Regional infrastrukturplan 2018 – 2029”.

- Brister i tillgänglighet och kapacitet i kollektivtrafiksystemets kopplingar mellan kollektivtrafiksystem Göteborg, Mölndal, Partille och Härryda (GMP+H) och anslutande regiontrafik. Bristen avser även behovet av kollektivtrafiklänkar som minskar barriäreffekten av Göta Älv.
- Bristande väg och kollektivtrafikkapacitet i starka gods- och pendlingsstråk
- längs väg 160/169
- väg 155 inklusive förbindelse till Öckerö
- Brist på tvärförbindelse med kollektivtrafikkapacitet i stråket
E6 Syd - Väg 40 - E20

Nedan beskrivs varje brist mer utförligt i huvudsak enligt VGRs mall för bristbeskrivning.

1. Brister i tillgänglighet och kapacitet i kopplingar mellan kollektivtrafiksystemen i Göteborg, Mölndal, Partille och Härryda (GMP+H) och anslutande regiontrafik. Bristen avser kollektivtrafikförbindelser över och längs med Göta Älv

Bristbeskrivning

Ett förslag till målbild för stadstrafiken Göteborg, Mölndal och Partille 2035 har arbetats fram. GR ser att delar av Härryda har liknande förutsättningar och bör omfattas av målbilden. GR ser behov av kopplingar mellan regiontrafik och kollektivtrafik inom Göteborg, Mölndal, Partille och Härryda. Strategi saknas för hur kopplingen mellan lokal- och regionaltrafik ska utformas.

Om det inte finns en strategi samt åtgärder som löser kopplingen mellan kollektivtrafik och regiontrafik i Göteborg, Mölndal, Partille och Härryda kommer den omfattande utbyggnadsplaneringen i kranskommunerna leda till ökad biltrafik till regionkärnan. Detta medför ökad trängsel, ökade utsläpp och bullerproblematik inne i kärnan och på infartslederna. För närvarande ökar biltrafiken vid betalstationerna med cirka 1-2 % årligen. Detta påverkar också framkomligheten för godstransporter.

Bristfälliga kollektivtrafikförbindelser över och längs med Göta Älv leder till ökad sårbarhet och kapacitetsbrist.

Nyttor

En effektiv kollektivtrafik ställer krav på hög tillgänglighet, framkomlighet och konkurrenskraftiga restider. För att möjliggöra en resandeutveckling i enlighet med K2020 och målbilden inklusive delar av Härryda (GMPH) kommer regionens resecentrum att få en allt viktigare betydelse både som en del i stadstrafikens stomnät och det regionala kollektivtrafiksystemet.

Nya förbindelser över och längs med Göta älv minskar det upplevda avståndet, sårbarheten och barriäreffekten samtidigt som det ökar kapaciteten för kollektivtrafiken och gång och cykel.

Motivering till koppling av brist till systemanalysens funktioner

Funktioner i systemanalysen	Motivering
Hög kapacitet och tillförlitlighet för effektiv godshantering med huvudsaklig inriktning på järnväg	
Hög tillgänglighet till Göteborgs hamn från både hav och land	
God tillgänglighet för Vänersjöfarten	
Välfungerande och tillgängligt arbets- och studiependling	Se brist- och nyttobeskrivningen
Förbättrad tillgänglighet till noder för näringslivet och turism för alla transportslag	Se brist- och nyttobeskrivningen
Säkra tillgängligheten till Landvetter flygplats	

2. Bristande väg och kollektivtrafikkapacitet i starka gods- och pendlingsstråk

a. Väg 160/169

b. Väg 155 inklusive förbindelse till Öckerö

Bristbeskrivning

Konkurrensen om begränsat vägutrymme innebär en allt mer bristande framkomlighet för såväl personbils- som kollektiv- och godstrafik.

Kapacitetsutnyttjandet kommer att vara fortsatt högt, vilket innebär att även mindre störningar i trafiken kan leda till avsevärt ökade köer och restider. Genom trängseln som uppstår i vägsystemet minskar också trafiksäkerheten och risken för trafikolyckor ökar. Trafiksäkerheten försämras också till följd av blandtrafik på flera delsträckor längs dessa vägar.

Färjetrafiken till Öckerö medför att trafiken är pulsartad vilket bidrar till problematiken. Fortsatt utbyggnad av bostäder försvåras i anslutning till väg 155 till följd av bristande kapacitet i trafiksystemet.

Nyttor

Regional och lokal samhällsnytta av ökad robusthet vid säkrad fastlandsförbindelse för flera kommuner.

Regional nytta av säkrad och förbättrad tillgänglighet till kusten.

Regional och nationell nytta av säkrad och förbättrad framkomlighet för busstrafiken, vilket är en förutsättning för korta resetider, en konkurrenskraftig kollektivtrafik och ett ökat kollektivt resande.

Nationell nytta av säkrad framkomlighet för godstransporter på väg 160 till Vallhamn via väg 169

Motivering till koppling av brist till systemanalysens funktioner

Funktioner i systemanalysen	Motivering
Hög kapacitet och tillförlitlighet för effektiv godshantering med huvudsaklig inriktning på järnväg	
Hög tillgänglighet till Göteborgs hamn från både hav och land	
God tillgänglighet för Vänersjöfarten	
Välfungerande och tillgängligt arbets- och studiependling	Se brist- och nyttobeskrivningen
Förbättrad tillgänglighet till noder för näringslivet och turism för alla transportslag	Se brist- och nyttobeskrivningen
Säkra tillgängligheten till Landvetter flygplats	

3. Brist på tvärförbindelse med kollektivtrafikkapacitet i stråket E6 Syd -Väg 40 - E20

Bristbeskrivning

Trafiksituationen på nationella leder till, från och genom Göteborg är redan idag hårt ansträngd och förväntas öka ytterligare. En allt högre belastning på E6 ger spridningseffekter på de anknäytande lederna, framförallt E20 och väg 40.

Belastningen ökar även på befintliga tvärförbindelser Landvettervägen och Härskogsvägen. Ökad gods- och personbilstrafik på befintliga tvärförbindelser försämrar trafiksäkerheten för oskyddade trafikanter och utbyggnad av effektiv kollektivtrafik.

En ökad trängsel i centrala vägvagnsnitt innebär att miljö kvalitetsnormen överskrids i Göteborg och Mölndal.

Nyttor

Förbättrad framkomlighet och trafiksäkerhet

Nyttan är regional då den skapar tillgänglighet samt ett mer effektivt utnyttjande av vägnätet i östra och södra delen av Göteborgsregionen samt i regionkärnan.

Nyttan är nationell då den skapar tillgänglighet och kapacitet på det nationella vägnätet samt stärker kopplingen till Landvetter flygplats.

Motivering till koppling av brist till systemanalysens funktioner

Funktioner i systemanalysen	Motivering
Hög kapacitet och tillförlitlighet för effektiv godshantering med huvudsaklig inriktning på järnväg	
Hög tillgänglighet till Göteborgs hamn från både hav och land	
God tillgänglighet för Vänersjöfarten	
Välfungerande och tillgängligt arbets- och studiependling	Se brist- och nyttobeskrivningen
Förbättrad tillgänglighet till noder för näringslivet och turism för alla transportslag	Se brist- och nyttobeskrivningen
Säkra tillgängligheten till Landvetter flygplats	Se brist- och nyttobeskrivningen

Nationella brister

GR förutsätter att nedanstående brister hanteras i nationell infrastrukturplan.

Bristande klimatsäkring i Göteborgs hamninlopp och längs Göta Älv

Stigande havsnivåer påverkar robustheten i stora delar av transportinfrastrukturen i regionen. Angeläget att starta utredningsarbete inom planperioden med en god tidshorisont.

Bristande väg och kollektivtrafikkapacitet i starka gods och pendlingsstråk

Expressbussled Söder – Västerleden och Lundbyleden.

Brister i kapacitet för gods- och persontransporter i järnvägssystemet

Gäller samtliga banor in mot Göteborg men särskilt olika delsträckor på Västra Stambanan, Bohusbanan, Väst kustbanan och Kust- till kustbanan.

Brister för Göteborgs hamn

Farleden in mot Göteborg och Göteborgs hamn brister i djup och bredd för att i framtiden kunna säkerställa Göteborg som nordens logistikcentrum och kunna ge goda internationella direktförbindelser. Även kapacitetsbrist i vägkoppling mellan hamnen och Arendal.

Brister i tillgänglighet till Landvetter flygplats med spårburen trafik

Landvetter flygplats har en nyckelroll i den regionala transportinfrastrukturen. Spårbunden tillgänglighet till flygplatsen är högt prioriterad.

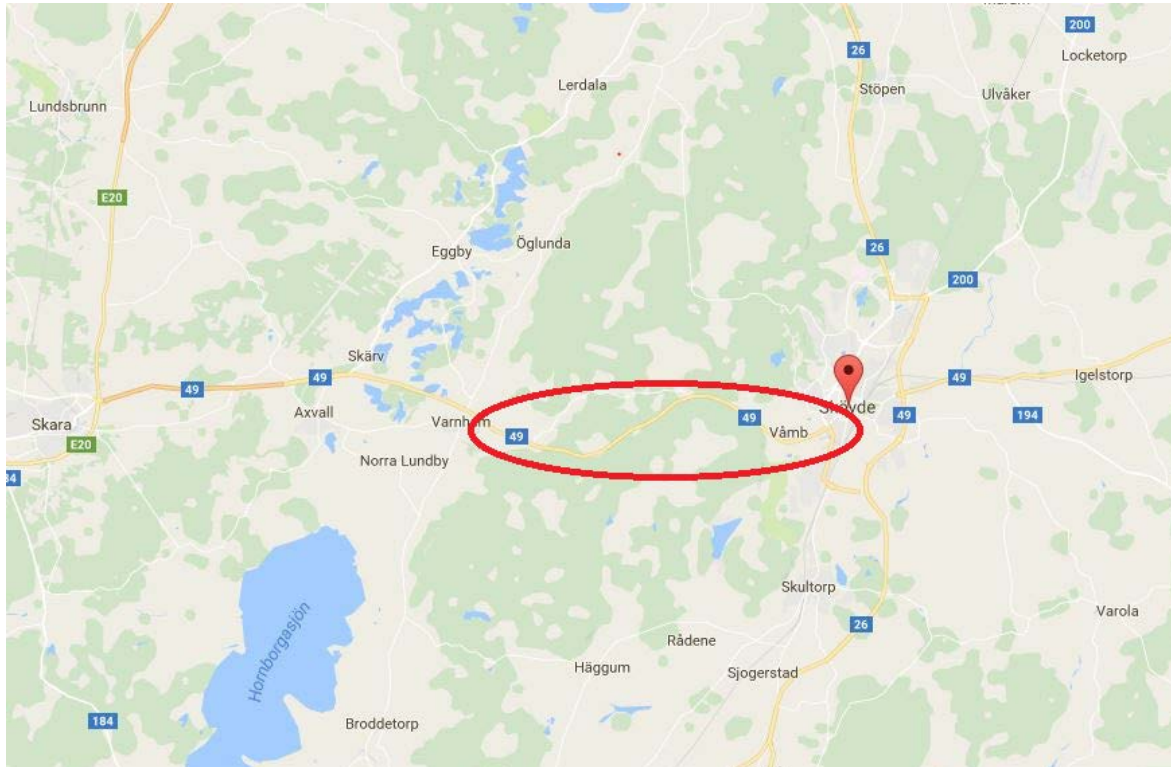
Brister i kapacitet för person- och godstransporter på väg

- Kollektivtrafikens framkomlighet på infarter till Göteborg
- Ej åtgärdade delsträckor väg 45 Göteborg – Trollhättan
 - Genomfart Göta
 - Norr om tätorten Lila Edet vid Torpabron
- Koppling E6/E20 och Väg 40/väg 27 vid Kallebäck
 - Åtgärden syftar till att koppla samman två statliga vägar för att öka framkomligheten samt att inte leda trafik som ska mellan dessa in på kommunalt vägnät och med oskyddade trafikanter.
- Ett flertal trafikmot längs E6 (söder och norrut), E20 och Väg 40

Skaraborgs kommunalförbund

Del av stråk 5, väg 49 Varnhem-Skövde

Kartbild



Bristbeskrivning

Detta är en del av stråk 5. Skaraborgs kommunalförbund har bl.a. utifrån ett tillväxtperspektiv valt att prioritera sju delar av stråk 5 som bl.a. binder ihop Skaraborgs två LA-områden som de högst prioriterade bristerna Denna sträcka utgör en mycket viktig pendlingsväg både för arbets- och studie-pendling, den är också viktig för näringslivets godstransporter. Sträckan utgör en del av kopplingen Lidköping-Skara-Skövde vilket ses som den viktigaste kopplingen mellan Skaraborgs två LA-områden, sträckan har ingen tågförbindelse som alternativ för pendling. En del av sträckan mellan Skara och Skövde har tidigare byggts ut som motorväg, en del är beslutad för utbyggnad i innevarande regionala plan.

Sträckan har tidigare utretts av Vägverket/Trafikverket för utbyggnad.

Sträckan har i dag ca 10 000 ÅDT och har dessutom mycket hög olyckskvot.

Sträckan har i dag ej mittseparation vilket för denna typ av väg får betraktas som en trafiksäkerhetsbrist. Delen närmast Skövde har tillgänglighets/framkomlighetsbrister.

Nyttor

Vid en utbyggnad av sträckan skulle flera nyttor kunna uppnås:

- Högre trafiksäkerhet
- Bättre tillgänglighet
- Regionförstoring och därmed ökad tillväxt (genom minskade restider både för kollektivtrafik och biltrafik)

Nyttorna är främst regionala.

Motivering till koppling av brist till systemanalysens funktioner	
– Motivera vilken/vilka funktioner som ni anser har koppling till er brist	
Funktioner i systemanalysen	Motivering
Hög kapacitet och tillförlitlighet för effektiv godshantering med huvudsaklig inriktning på järnväg	Ja, en utbyggnad skulle göra sträckan mer robust och tillförlitlig för godstransporter på väg. Sträckan är viktig för godstransporter och drabbas ofta framförallt vintertid av problem.
Hög tillgänglighet till Göteborgs hamn från både hav och land	Ja, stor mängd godstransporter från Skövde och nordöstra Skaraborg till och från Göteborgs hamn går denna väg.
God tillgänglighet för Vänersjöfarten	Ja, genom bättre robusthet/tillgänglighet för gods från östra Skaraborg till Vänerhamnarna.
Välfungerande och tillgängligt arbets- och studiependling	I högsta grad. Viktigaste pendlingsstråket mellan Skaraborgs två LA-områden.
Förbättrad tillgänglighet till noder för näringslivet och turism för alla transportslag	Ja, Skövde, Skara, Billingen, Skara sommarland, Axevalla, Varnhem, m.m.
Säkra tillgängligheten till Landvetter flygplats	I viss mån.
Koppling till beslutad strategi (frivillig)	
– vid behov kan ni även ange till vilken strategi bristen kopplar an till	
– samtliga strategier har sin grund i beslutade mål och inriktningar för regionen och är grunden för systemanalysens framtagande (dessa beskrivs i bifogad systemanalys sida 4 och 5)	
Strategier	Motivering
Det goda livet	En hållbar och konkurrenskraftig infrastruktur. Kollektivtrafik för en gemensam region. Ökad tillgänglighet till arbete och studier.
Budget 2016	Utvidgad arbetsmarknad.
Klimatstrategi	Effektiva persontransporter (en utbyggnad gynnar även kollektivtrafiken)
Regional trafikförsörjningsprogrammet	Stråktanke. Tillgänglighet.
Godstransportstrategin VG2020	Transportinfrastruktur av hög klass.
Målbild tåg 2035	En utbyggnad av vägen skulle ge ökad tillgänglighet väster ifrån till Skövde och därmed Skövde resecentrum vilket skulle gynna tågresandet.
Strategi för ökad cykling	I samband med en utbyggnad av vägen skulle gc-förbindelsen kostnadseffektivt kunna byggas ut över Billingen.

Del av stråk 5, väg 184 Lidköping-Skara Kartbild



Bristbeskrivning

Detta är en del av stråk 5. Skaraborgs kommunalförbund har bl.a. utifrån ett tillväxtperspektiv valt att prioritera sju delar av stråk 5 som bl.a. binder ihop Skaraborgs två LA-områden som de högst prioriterade bristerna. Denna sträcka utgör en mycket viktig pendlingsväg både för arbets- och studie-pendling, den är också viktig för näringslivets godstransporter. Sträckan utgör en del av kopplingen Lidköping-Skara-Skövde vilket ses som den viktigaste kopplingen mellan Skaraborgs två LA-områden, sträckan har ingen tågförbindelse som alternativ för pendling. En del av sträckan mellan Skara och Skövde har tidigare byggts ut som motorväg, en del är beslutad för utbyggnad i innevarande regionala plan.

Sträckan har i dag ca 7000-8000 ÅDT.

Sträckan har i dag ej mittseparation vilket för denna typ av väg får betraktas som en trafiksäkerhetsbrist. Sträckan kommer genom Trafikverkets hastighetsöversyn att sänkas till högsta tillåtna hastighet 80 km/h vilket kommer att inverka negativt på tillväxt, regionförstoring, tillgång till arbete, kompetens för arbetsgivare o.s.v.

Nyttor

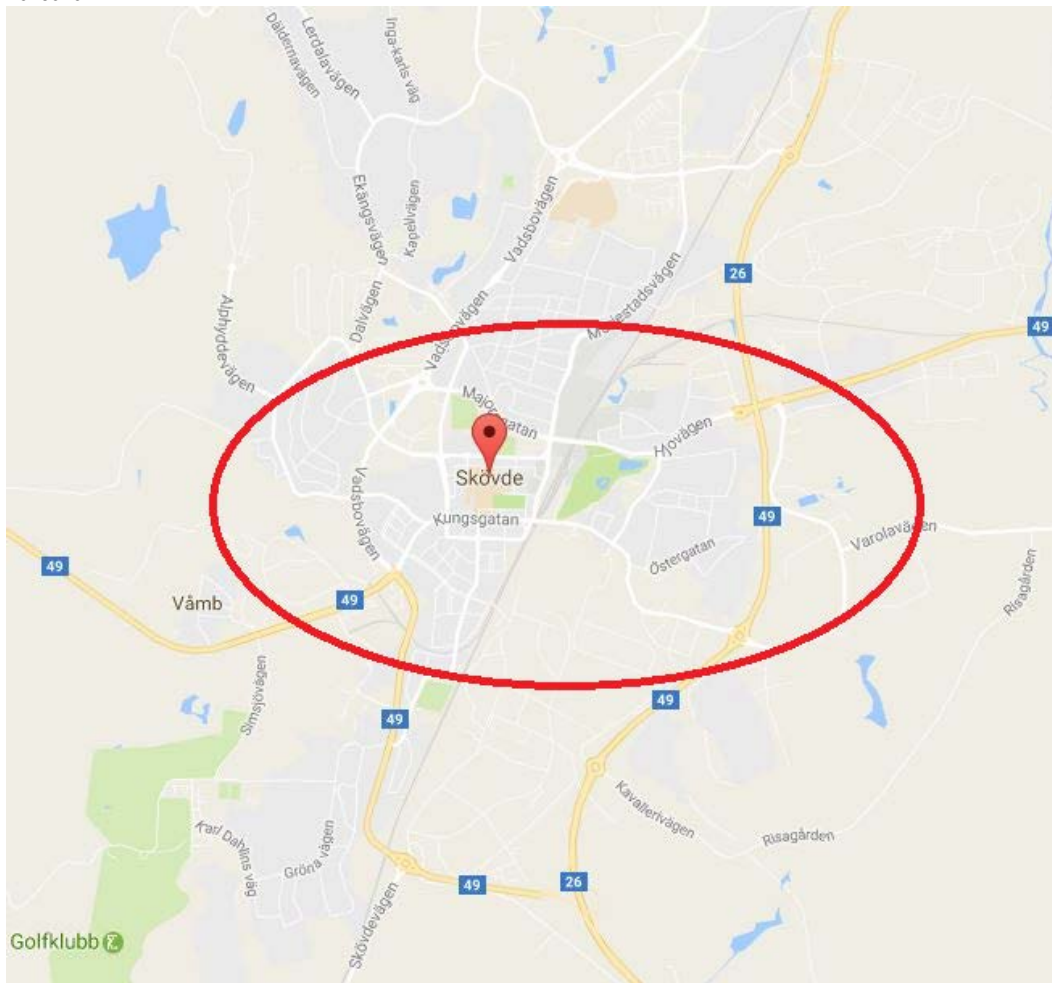
Vid en utbyggnad av sträckan skulle flera nyttor kunna uppnås:

- Högre trafiksäkerhet
- Bättre tillgänglighet
- Regionförstoring och därmed ökad tillväxt (genom minskade restider både för kollektivtrafik och biltrafik)

Motivering till koppling av brist till systemanalysens funktioner	
– Motivera vilken/vilka funktioner som ni anser har koppling till er brist	
Funktioner i systemanalysen	Motivering
Hög kapacitet och tillförlitlighet för effektiv godshantering med huvudsaklig inriktning på järnväg	Ja, en utbyggnad skulle göra sträckan mer robust och tillförlitlig för godstransporter på väg.
Hög tillgänglighet till Göteborgs hamn från både hav och land	
God tillgänglighet för Vänersjöfarten	Ja, genom bättre robusthet/tillgänglighet för gods till och från Lidköpings hamn.
Välfungerande och tillgängligt arbets- och studiependling	I högsta grad. Denna del av väg 184 utgör en del av det viktigaste pendlingsstråket mellan Skaraborgs två LA-områden.
Förbättrad tillgänglighet till noder för näringslivet och turism för alla transportslag	Ja, Lidköping, Skara, Läcköområdet Kinnekulle, Axevalla, Skara sommarland, m.m.
Säkra tillgängligheten till Landvetter flygplats	Ja, för resande mellan Lidköping och Landvetter.
Koppling till beslutad strategi (frivillig)	
<ul style="list-style-type: none"> – vid behov kan ni även ange till vilken strategi bristen kopplar an till – samtliga strategier har sin grund i beslutade mål och inriktningar för regionen och är grunden för systemanalysens framtagande (dessa beskrivs i bifogad systemanalys sida 4 och 5) 	
Strategier	Motivering
Det goda livet	En hållbar och konkurrens-kraftig infrastruktur. Kollektivtrafik för en gemensam region.
Budget 2016	Utvidgad arbetsmarknad.
Klimatstrategi	Effektiva persontransporter (en utbyggnad gynnar även kollektivtrafiken)
Regional trafikförsörjningsprogrammet	Stråktanke. Tillgänglighet.
Godstransportstrategin	Transportinfrastruktur av hög klass. Tillgänglighet i transporter till Vänersjöfarten.
VG2020	Investera i infrastruktur. Regional utveckling.
Målbild tåg 2035	En utbyggnad av vägen skulle ge ökad tillgänglighet både till Lidköpings resecentrum (Kinnekullebanan och Skövde resecentrum Västra stambanan).
Strategi för ökad cykling	I samband med en utbyggnad av vägen skulle gc-förbindelsen kostnadseffektivt kunna byggas ut.

Del av stråk 5, väg 49 Förbi/genom Skövde

Kartbild



Bristbeskrivning

Detta är en del av stråk 5. Skaraborgs kommunalförbund har bl.a. utifrån ett tillväxtperspektiv valt att prioritera sju delar av stråk 5 som bl.a. binder ihop Skaraborgs två LA-områden som de högst prioriterade britten. Denna sträcka utgör en mycket viktig pendlingsväg både för arbets- och studie-pendling, den är också viktig för näringslivets godstransporter. Sträckan utgör en del av kopplingen Lidköping-Skara-Skövde-Tibro-Karlsborg. Genom Skövde tätorts utveckling har framkomlighets/tillgänglighets och även trafiksäkerhetsproblemen blivit allt större. Förbättrade möjligheter för in-, ut- och passage genom eller förbi Skövde i Väst-Östlig riktning bör utredas i samband med att stråk 5 utreds.

Nyttor

- Vid en utbyggnad av sträckan skulle flera nyttor kunna uppnås:
- Högre trafiksäkerhet
- Bättre tillgänglighet
- Regionförstoring och därmed ökad tillväxt (genom minskade restider både för kollektivtrafik och biltrafik)

Nyttorna är främst regionala.

Motivering till koppling av brist till systemanalysens funktioner	
– Motivera vilken/vilka funktioner som ni anser har koppling till er brist	
Funktioner i systemanalysen	Motivering
Hög kapacitet och tillförlitlighet för effektiv godshantering med huvudsaklig inriktning på järnväg	Ja, en utbyggnad skulle göra sträckan mer robust och tillförlitlig för godstransporter på väg.
Hög tillgänglighet till Göteborgs hamn från både hav och land	Ja, stor mängd godstransporter från Skövde och nordöstra Skaraborg till och från Göteborgs hamn går denna väg.
God tillgänglighet för Vänersjöfarten	Ja, genom bättre robusthet/tillgänglighet för gods från östra Skaraborg till Vänerhamnarna.
Välfungerande och tillgängligt arbets- och studiependling	I högsta grad. Gäller både pendling till/från Skövde, men även förbi.
Förbättrad tillgänglighet till noder för näringslivet och turism för alla transportslag	Ja, logistikpunkter i och runt Skövde, Billingen, Arena Skövde, Skövde resecentrum, m.m.
Säkra tillgängligheten till Landvetter flygplats	I viss mån.
Koppling till beslutad strategi (frivillig)	
<ul style="list-style-type: none"> – vid behov kan ni även ange till vilken strategi bristen kopplar an till – samtliga strategier har sin grund i beslutade mål och inriktningar för regionen och är grunden för systemanalysens framtagande (dessa beskrivs i bifogad systemanalys sida 4 och 5) 	
Strategier	Motivering
Det goda livet	En hållbar och konkurrenskraftig infrastruktur. Kollektivtrafik för en gemensam region. Ökad tillgänglighet till arbete och studier.
Budget 2016	Utvidgad arbetsmarknad.
Klimatstrategi	Effektiva persontransporter (en utbyggnad gynnar även kollektivtrafiken)
Regional trafikförsörjningsprogrammet	Stråktanke. Tillgänglighet.
Godstransportstrategin	Transportinfrastruktur av hög klass.
VG2020	Investera i infrastruktur. Regional utveckling.
Målbild tåg 2035	En utbyggnad av vägen skulle ge ökad tillgänglighet till Skövde och därmed Skövde resecentrum vilket skulle gynna tågresandet.
Strategi för ökad cykling	Bör ses över i samband med utredning.

Del av stråk 5, väg 2616 (Brogårdsvägen) Mellan Väg 184 och väg 49

Kartbild



Bristbeskrivning

Detta är en del av stråk 5. Skaraborgs kommunalförbund har bl.a. utifrån ett tillväxtperspektiv valt att prioritera sju delar av stråk 5 som bl.a. binder ihop Skaraborgs två LA-områden som de högst prioriterade bristerna. Denna sträcka utgör en mycket viktig pendlingsväg både för arbets- och studiependling, den är också viktig för näringslivets godstransporter. Sträckan utgör en del av kopplingen Lidköping-Skövde. Vägen är av varierande standard med ett stort antal anslutningar och passager, den är inte mittseparerad. Bristerna utgörs framförallt av trafiksäkerhetsbrister och tillgänglighetsbrister, vägen utgör även en barriär inom Skara tätort.

Nyttor

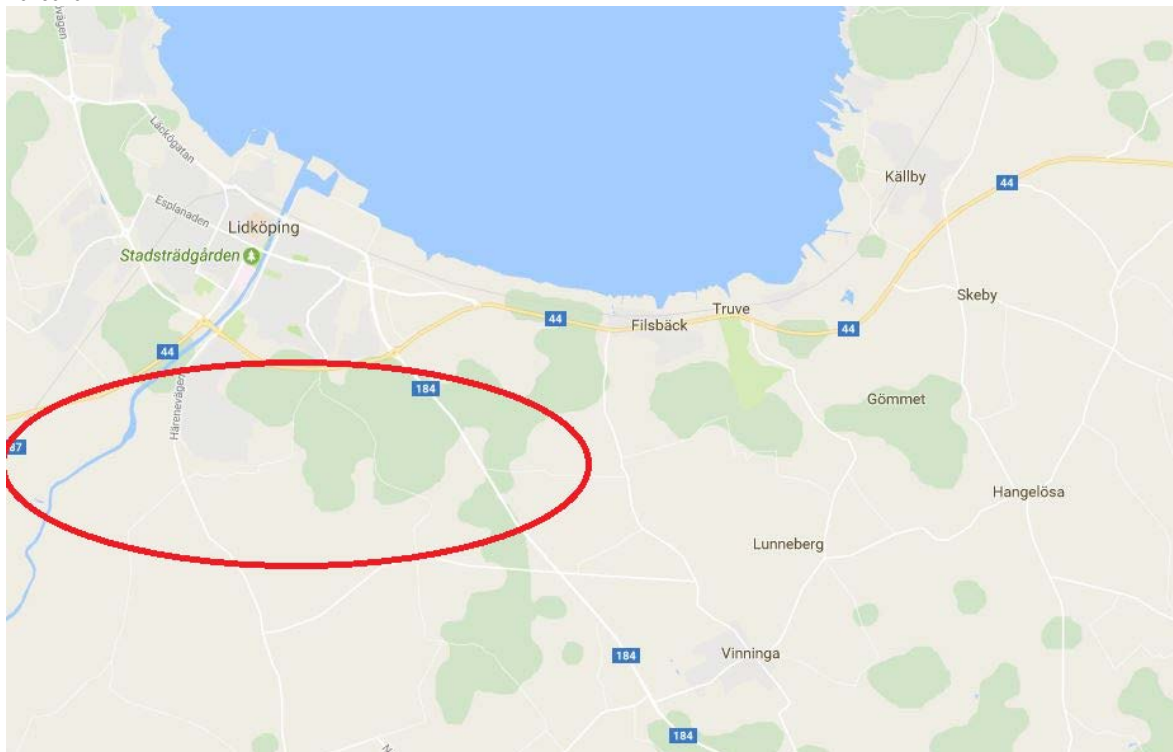
- Vid en utbyggnad av sträckan skulle flera nyttor kunna uppnås:
- Högre trafiksäkerhet
- Bättre tillgänglighet
- Regionförstoring och därmed ökad tillväxt (genom minskade restider både för kollektivtrafik och biltrafik)

Nyttorna är främst regionala.

Motivering till koppling av brist till systemanalysens funktioner	
– Motivera vilken/vilka funktioner som ni anser har koppling till er brist	
Funktioner i systemanalysen	Motivering
Hög kapacitet och tillförlitlighet för effektiv godshantering med huvudsaklig inriktning på järnväg	Ja, en utbyggnad skulle göra sträckan mer robust och tillförlitlig för godstransporter på väg.
Hög tillgänglighet till Göteborgs hamn från både hav och land	
God tillgänglighet för Vänersjöfarten	Ja, genom bättre robusthet/tillgänglighet för gods från östra Skaraborg till Vänerhamnarna.
Välfungerande och tillgängligt arbets- och studiependling	I högsta grad.
Förbättrad tillgänglighet till noder för näringslivet och turism för alla transportslag	Ja, logistikpunkter i och runt Skara, Skara domkyrka, Axevalla, Skara sommarland, m.m.
Säkra tillgängligheten till Landvetter flygplats	
Koppling till beslutad strategi (frivillig)	
<ul style="list-style-type: none"> – vid behov kan ni även ange till vilken strategi bristen kopplar an till – samtliga strategier har sin grund i beslutade mål och inriktningar för regionen och är grunden för systemanalysens framtagande (dessa beskrivs i bifogad systemanalys sida 4 och 5) 	
Strategier	Motivering
Det goda livet	En hållbar och konkurrenskraftig infrastruktur. Kollektivtrafik för en gemensam region. Ökad tillgänglighet till arbete och studier.
Budget 2016	Utvidgad arbetsmarknad.
Klimatstrategi	Effektiva persontransporter (en utbyggnad gynnar även kollektivtrafiken)
Regional trafikförsörjningsprogrammet	Stråktanke. Tillgänglighet.
Godstransportstrategin	Transportinfrastruktur av hög klass.
VG2020	Investera i infrastruktur. Regional utveckling.
Målbild tåg 2035	En utbyggnad av vägen skulle ge ökad tillgänglighet till både Lidköpings och Skövdes resecentrum vilket skulle gynna tågresandet.
Strategi för ökad cykling	Bör ses över i samband med utredning.

Del av stråk 5, väg 44 etapp 2 Förbi Lidköping

Kartbild



Bristbeskrivning

Detta är en del av stråk 5. Skaraborgs kommunalförbund har bl.a. utifrån ett tillväxtperspektiv valt att prioritera sju delar av stråk 5 som bl.a. binder ihop Skaraborgs två LA-områden som de högst prioriterade bristerna. Denna sträcka utgör en mycket viktig pendlingsväg både för arbets- och studiependling, den är också viktig för näringslivets godstransporter. Vägen utgör förutom en mycket viktig pendlingsväg även kopplingen för Skaraborg mot Trestadsområdet och även kopplingen mellan Trestad/Bohuslän och Mälardalen/Stockholm. Dagens väg 44 har i denna del ca 13 000 ÅDT. Förbi Lidköping etapp 1 mellan Källby och väg 184 har byggstartats under 2016. En fortsättning torde vara naturlig.

Nyttor

- Vid en utbyggnad av sträckan skulle flera nyttor kunna uppnås:
- Högre trafiksäkerhet
- Bättre tillgänglighet/framkomlighet
- Regionförstoring och därmed ökad tillväxt (genom minskade restider både för kollektivtrafik och biltrafik)

Nyttorna är både regionala och nationella.

Motivering till koppling av brist till systemanalysens funktioner	
– Motivera vilken/vilka funktioner som ni anser har koppling till er brist	
Funktioner i systemanalysen	Motivering
Hög kapacitet och tillförlitlighet för effektiv godshantering med huvudsaklig inriktning på järnväg	Ja, en utbyggnad skulle göra sträckan mer robust och tillförlitlig för godstransporter på väg.
Hög tillgänglighet till Göteborgs hamn från både hav och land	
God tillgänglighet för Vänersjöfarten	Ja, genom bättre robusthet/tillgänglighet för gods från östra Skaraborg till Vänerhamnarna.
Välfungerande och tillgängligt arbets- och studiependling	I högsta grad.
Förbättrad tillgänglighet till noder för näringslivet och turism för alla transportslag	Ja. Framförallt för godstrafik som ska passera Lidköping. Ja för turismen söderifrån mot bl.a. Kinnekulleområdet samt turisttrafiken till och från västkusten.
Säkra tillgängligheten till Landvetter flygplats	
Koppling till beslutad strategi (frivillig)	
<ul style="list-style-type: none"> – vid behov kan ni även ange till vilken strategi bristen kopplar an till – samtliga strategier har sin grund i beslutade mål och inriktningar för regionen och är grunden för systemanalysens framtagande (dessa beskrivs i bifogad systemanalys sida 4 och 5) 	
Strategier	Motivering
Det goda livet	En hållbar och konkurrenskraftig infrastruktur. Kollektivtrafik för en gemensam region. Ökad tillgänglighet till arbete och studier.
Budget 2016	Utvidgad arbetsmarknad.
Klimatstrategi	Effektiva persontransporter (en utbyggnad gynnar även kollektivtrafiken)
Regional trafikförsörjningsprogrammet	Stråktanke. Tillgänglighet.
Godstransportstrategin	Transportinfrastruktur av hög klass.
VG2020	Investera i infrastruktur. Regional utveckling.
Målbild tåg 2035	En utbyggnad av vägen skulle ge ökad tillgänglighet till Lidköpings resecentrum vilket skulle gynna tågresandet.
Strategi för ökad cykling	Bör ses över i samband med utredning.

Väg 44, Lidköping-Götene (delen Källby-E20)

Kartbild



Bristbeskrivning

Detta är inte en del av stråk 5 men ligger i direkt anslutning till stråket och bör utredas i samband med en ÅVS av stråk 5. Skaraborgs kommunalförbund har bl.a. utifrån ett tillväxtperspektiv valt att prioritera sju delar av stråk 5 som bl.a. binder ihop Skaraborgs två LA-områden som de högst prioriterade bristerna. Denna sträcka utgör en mycket viktig pendlingsväg både för arbets- och studiependling, den är också viktig för näringslivets godstransporter. Vägen utgör förutom en mycket viktig pendlingsväg även kopplingen för norra Skaraborg mot Trestadsområdet men även kopplingen mellan Trestad/Bohuslän och Mälardalen/Stockholm. Dagens väg 44 har i denna del mellan 5000 och 8000 ÅDT. Sträckan har i dag ej mittseparation vilket för denna typ av väg får betraktas som en trafiksäkerhetsbrist. Den aviserade sänkningen av högsta tillåtna hastighet skulle motverka tillväxt och regionförstoring.

Nyttor

- Vid en utbyggnad av sträckan skulle flera nyttor kunna uppnås:
- Högre trafiksäkerhet
- Bättre tillgänglighet/framkomlighet
- Regionförstoring och därmed ökad tillväxt (genom minskade restider både för kollektivtrafik och biltrafik)

Nyttorna är både regionala och nationella.

Motivering till koppling av brist till systemanalysens funktioner	
– Motivera vilken/vilka funktioner som ni anser har koppling till er brist	
Funktioner i systemanalysen	Motivering
Hög kapacitet och tillförlitlighet för effektiv godshantering med huvudsaklig inriktning på järnväg	Ja, en utbyggnad skulle göra sträckan mer robust och tillförlitlig för godstransporter på väg.
Hög tillgänglighet till Göteborgs hamn från både hav och land	Ja, för den godstrafik som väljer att gå via v.44 och E45.
God tillgänglighet för Vänersjöfarten	Ja, genom bättre robusthet/tillgänglighet för gods till Vänerhamnarna.
Välfungerande och tillgängligt arbets- och studiependling	I högsta grad.
Förbättrad tillgänglighet till noder för näringslivet och turism för alla transportslag	Ja, för gods både till/från Götene men även mot/från Trestadsområdet/västkusten. Ja, för turismen i Götene/Kinneulle - området men även för turisttrafiken till/från Västkusten.
Säkra tillgängligheten till Landvetter flygplats	
Koppling till beslutad strategi (frivillig)	
<ul style="list-style-type: none"> – vid behov kan ni även ange till vilken strategi bristen kopplar an till – samtliga strategier har sin grund i beslutade mål och inriktningar för regionen och är grunden för systemanalysens framtagande (dessa beskrivs i bifogad systemanalys sida 4 och 5) 	
Strategier	Motivering
Det goda livet	En hållbar och konkurrenskraftig infrastruktur. Kollektivtrafik för en gemensam region. Ökad tillgänglighet till arbete och studier.
Budget 2016	Utvidgad arbetsmarknad.
Klimatstrategi	Effektiva persontransporter (en utbyggnad gynnar även kollektivtrafiken)
Regional trafikförsörjningsprogrammet	Stråktanke. Tillgänglighet.
Godstransportstrategin	Transportinfrastruktur av hög klass.
VG2020	Investera i infrastruktur. Regional utveckling.
Målbild tåg 2035	En utbyggnad av vägen skulle ge ökad tillgänglighet till Lidköpings resecentrum vilket skulle gynna tågresandet.
Strategi för ökad cykling	Bör ses över i samband med utredning.

Väg 44, Lidköping-Grästorp

Kartbild



Bristbeskrivning

Detta är en del av stråk 5. Skaraborgs kommunalförbund har bl.a. utifrån ett tillväxtperspektiv valt att prioritera sju delar av stråk 5 som bl.a. binder ihop Skaraborgs två LA-områden som de högst prioriterade bristerna. Denna sträcka utgör en mycket viktig pendlingsväg både för arbets- och studiependling, den är också viktig för näringslivets godstransporter. Vägen utgör förutom en mycket viktig pendlingsväg även kopplingen mot Trestadsområdet men även kopplingen mellan Trestad/Bohuslän och Mälardalen/Stockholm. Dagens väg 44 har i denna del ca.5000 ÅDT. Sträckan har i dag mycket varierande och till stora delar dålig standard och har hög olyckskvot. Sträckan har i dag ej mittseparation vilket för denna typ av väg får betraktas som en trafiksäkerhetsbrist. Den aviserade sänkningen av högsta tillåtna hastighet skulle motverka tillväxt och regionförstoring.

Nyttor

- Vid en utbyggnad av sträckan skulle flera nyttor kunna uppnås:
- Högre trafiksäkerhet
- Bättre tillgänglighet/framkomlighet
- Regionförstoring och därmed ökad tillväxt (genom minskade restider både för kollektivtrafik och biltrafik)

Nyttorna är både regionala och nationella.

Motivering till koppling av brist till systemanalysens funktioner	
– Motivera vilken/vilka funktioner som ni anser har koppling till er brist	
Funktioner i systemanalysen	Motivering
Hög kapacitet och tillförlitlighet för effektiv godshantering med huvudsaklig inriktning på järnväg	Ja, en utbyggnad skulle göra sträckan mer robust och tillförlitlig för godstransporter på väg.
Hög tillgänglighet till Göteborgs hamn från både hav och land	Ja, för den godstrafik som väljer att gå via v.44 och E45.
God tillgänglighet för Vänersjöfarten	Ja, genom bättre robusthet/tillgänglighet för gods till Vänerhamnarna.
Välfungerande och tillgängligt arbets- och studiependling	I högsta grad.
Förbättrad tillgänglighet till noder för näringslivet och turism för alla transportslag	Ja. För både gods och turisttrafik både regionalt och nationellt.
Säkra tillgängligheten till Landvetter flygplats	
Koppling till beslutad strategi (frivillig)	
<ul style="list-style-type: none"> – vid behov kan ni även ange till vilken strategi bristen kopplar an till – samtliga strategier har sin grund i beslutade mål och inriktningar för regionen och är grunden för systemanalysens framtagande (dessa beskrivs i bifogad systemanalys sida 4 och 5) 	
Strategier	Motivering
Det goda livet	En hållbar och konkurrenskraftig infrastruktur. Kollektivtrafik för en gemensam region. Ökad tillgänglighet till arbete och studier.
Budget 2016	Utvidgad arbetsmarknad.
Klimatstrategi	Effektiva persontransporter (en utbyggnad gynnar även kollektivtrafiken)
Regional trafikförsörjningsprogrammet	Stråktanke. Tillgänglighet.
Godstransportstrategin	Transportinfrastruktur av hög klass.
VG2020	Investera i infrastruktur. Regional utveckling.
Målbild tåg 2035	En utbyggnad av vägen skulle ge ökad tillgänglighet till både Lidköpings och Trollhättans resecentrum vilket skulle gynna tågresandet.
Strategi för ökad cykling	Bör ses över i samband med utredning.

Väg 200, Töreboda-Hova

Kartbild



Bristbeskrivning

Väg 200 utgör en viktig förbindelse mellan Skövde-regionen och väg E20.

Efter ombyggnad mellan Kyrketorp och Björkulla, har vägen fått bättre plan- och profilstandard och trånga passager under Västra stambanan byggts bort. Detta har inneburit att även större lastbilar kan utnyttja väg 200 varvid den tunga trafiken har ökat. Sträckan mellan Björkulla och Hova går till stora delar över Lokaåsen. Grundvattenförekomsten utnyttjas av både Gullspång och Töreboda.

På 90-talet togs en fördjupad förstudie fram för sträckan Björkulla-Hova.

Som en del av den fortsatta projekteringen påbörjades en vägutredning. Ombyggnaden av väg 200 Björkulla-Hova fanns med i länsplan för regional transportinfrastruktur för Västra Götaland 1998-2007, men vid revidering av planen för perioden 2002-2011 blev den bortprioriterad och vägutredningen blev därför inte slutförd. Sträckan har mycket dålig plan- och profilstandard, många dolda anslutningar, vägen nyttjas av cyklande bl.a. till badplats och har överlag dålig trafiksäkerhet med hög olyckskvot. Dessutom utgör vägen i sin nuvarande sträckning en fara för dricksvattnet för Gullspång och Töreboda. En förenklad ÅVS gjordes under 2016.

Nyttor

Citat ur Trafikverkets ÅVS TRV 2014/98497

”Det som har framkommit ur arbetet med åtgärdsvalsstudien är att en nysträckning skulle ge en hög riskreducering för vattentäkten samt att den bristande trafiksäkerheten på sträckan är mycket svår att förbättra i befintlig sträckning.”

- Trafiksäkerhet
- Miljö

Nyttorna är främst regionala.

Motivering till koppling av brist till systemanalysens funktioner	
– Motivera vilken/vilka funktioner som ni anser har koppling till er brist	
Funktioner i systemanalysen	Motivering
Hög kapacitet och tillförlitlighet för effektiv godshantering med huvudsaklig inriktning på järnväg	Ja, en utbyggnad skulle göra sträckan mer robust och tillförlitlig för godstransporter på väg.
Hög tillgänglighet till Göteborgs hamn från både hav och land	
God tillgänglighet för Vänersjöfarten	Ja, genom bättre robusthet/tillgänglighet för gods till Vänerhamnarna.
Välfungerande och tillgängligt arbets- och studiependling	I högsta grad.
Förbättrad tillgänglighet till noder för näringslivet och turism för alla transportslag	Ja. För både gods- och turist -trafik.
Säkra tillgängligheten till Landvetter flygplats	
Koppling till beslutad strategi (frivillig)	
<ul style="list-style-type: none"> – vid behov kan ni även ange till vilken strategi bristen kopplar an till – samtliga strategier har sin grund i beslutade mål och inriktningar för regionen och är grunden för systemanalysens framtagande (dessa beskrivs i bifogad systemanalys sida 4 och 5) 	
Strategier	Motivering
Det goda livet	En hållbar och konkurrenskraftig infrastruktur. Kollektivtrafik för en gemensam region. Ökad tillgänglighet till arbete och studier.
Budget 2016	Utvidgad arbetsmarknad.
Klimatstrategi	Effektiva persontransporter (en utbyggnad gynnar även kollektivtrafiken)
Regional trafikförsörjningsprogrammet	Stråktanke. Tillgänglighet.
Godstransportstrategin	Transportinfrastruktur av hög klass.
VG2020	Investera i infrastruktur. Regional utveckling.
Målbild tåg 2035	En utbyggnad av vägen skulle ge ökad tillgänglighet till Töreboda och därmed Västra stambanan, vilket skulle kunna gynna tågresandet.
Strategi för ökad cykling	Bör ses över i samband med utredning.

Del av stråk 5, väg 49 genom Karlsborg

Kartbild



Bristbeskrivning

Detta är en del av stråk 5. Skaraborgs kommunalförbund har bl.a. utifrån ett tillväxtperspektiv valt att prioritera sju delar av stråk 5 som bl.a. binder ihop Skaraborgs två LA-områden som de högst prioriterade bristerna. Denna sträcka utgör en mycket viktig pendlingsväg både för arbets- och studie-pendling, den är också viktig för näringslivets godstransporter. Sträckan utgör en del av kopplingen Skövde-Tibro-Karlsborg samt mot Örebroområdet. All trafik i norr/söder -gående riktning utmed Vätterns västra sida går i dag rakt igenom Karlsborgs tätort. Trafiken passerar bl.a. förbi skola, livsmedelsaffär, systembolag o.s.v. Vägen utgör i dag trafiksäkerhets-, miljö- och tillgänglighetsproblem. Genomfart/förbifart har utretts ett flertal gånger genom åren. En ÅVS är påbörjad.

Nyttor

Vid en ut-/om -byggnad av sträckan skulle flera nyttor kunna uppnås:

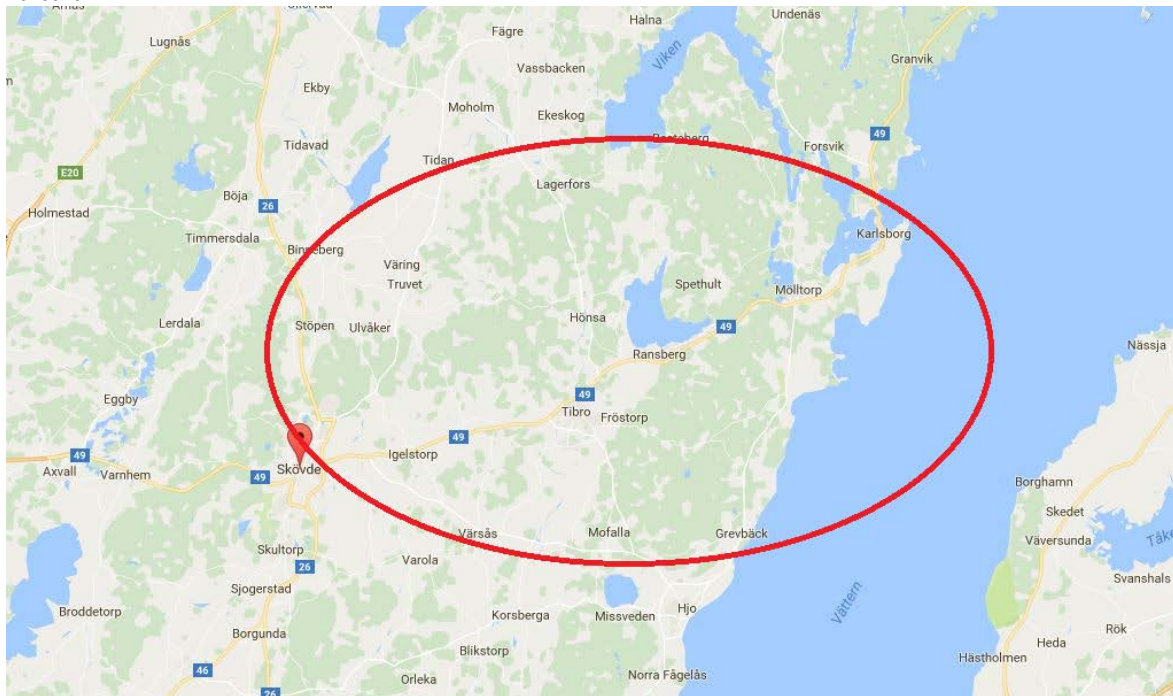
- Högre trafiksäkerhet
- Bättre tillgänglighet
- Bättre miljö

Nyttorna är främst regionala.

Motivering till koppling av brist till systemanalysens funktioner	
– Motivera vilken/vilka funktioner som ni anser har koppling till er brist	
Funktioner i systemanalysen	Motivering
Hög kapacitet och tillförlitlighet för effektiv godshantering med huvudsaklig inriktning på järnväg	Ja, en utbyggnad skulle göra sträckan mer robust och tillförlitlig för godstransporter på väg.
Hög tillgänglighet till Göteborgs hamn från både hav och land	
God tillgänglighet för Vänersjöfarten	
Välfungerande och tillgängligt arbets- och studiependling	Ja, i form av bl.a. bättre tillgänglighet till kollektivtrafik, bättre framkomlighet och större trafiksäkerhet.
Förbättrad tillgänglighet till noder för näringslivet och turism för alla transportslag	Ja, för godstrafik genom och till Karlsborg samt för turisttrafik till Karlsborg, Karlsborgs fästning, Vättern, Tiveden m.m.
Säkra tillgängligheten till Landvetter flygplats	
Koppling till beslutad strategi (frivillig)	
– vid behov kan ni även ange till vilken strategi bristen kopplar an till	
– samtliga strategier har sin grund i beslutade mål och inriktningar för regionen och är grunden för systemanalysens framtagande (dessa beskrivs i bifogad systemanalys sida 4 och 5)	
Strategier	Motivering
Det goda livet	En hållbar och konkurrenskraftig infrastruktur. Kollektivtrafik för en gemensam region. Ökad tillgänglighet till arbete och studier.
Budget 2016	Utvidgad arbetsmarknad.
Klimatstrategi	
Regional trafikförsörjningsprogrammet	Stråktanke. Tillgänglighet.
Godstransportstrategin	Transportinfrastruktur av hög klass.
VG2020	Investera i infrastruktur. Regional utveckling.
Målbild tåg 2035	
Strategi för ökad cykling	Bör ses över i samband med utredning.

Del av stråk 5, väg 49 Skövde-Karlsborg

Kartbild



Bristbeskrivning

Detta är en del av stråk 5. Skaraborgs kommunalförbund har bl.a. utifrån ett tillväxtperspektiv valt att prioritera sju delar av stråk 5 som bl.a. binder ihop Skaraborgs två LA-områden som de högst prioriterade bristerna. Denna sträcka utgör en mycket viktig pendlingsväg både för arbets- och studie-pendling, den är också viktig för näringslivets godstransporter. Sträckan utgör en del av kopplingen Lidköping-Skara-Skövde-Karlsborg. Sträckan har ingen tågförbindelse som alternativ för pendling.

Sträckan utreds i en pågående ÅVS, beslut om mittseparering på delen Skövde-Igelstorp finns i innevarande regionala transportinfrastrukturplan.

Sträckan har i dag mellan 3 500 och 12 500 ÅDT och är av varierande standard.

Delen närmast Skövde har tillgänglighets/framkomlighetsbrister. Sträckan har i dag ej mittseparering vilket för denna typ av väg får betraktas som en trafiksäkerhetsbrist. Sträckan kommer genom Trafikverkets hastighetsöversyn att sänkas till högsta tillåtna hastighet 80 km/h vilket kommer att inverka negativt på tillväxt, regionförstoring, tillgång till arbete, kompetens för arbetsgivare o.s.v.

Nyttor

Vid en utbyggnad av sträckan skulle flera nyttor kunna uppnås:

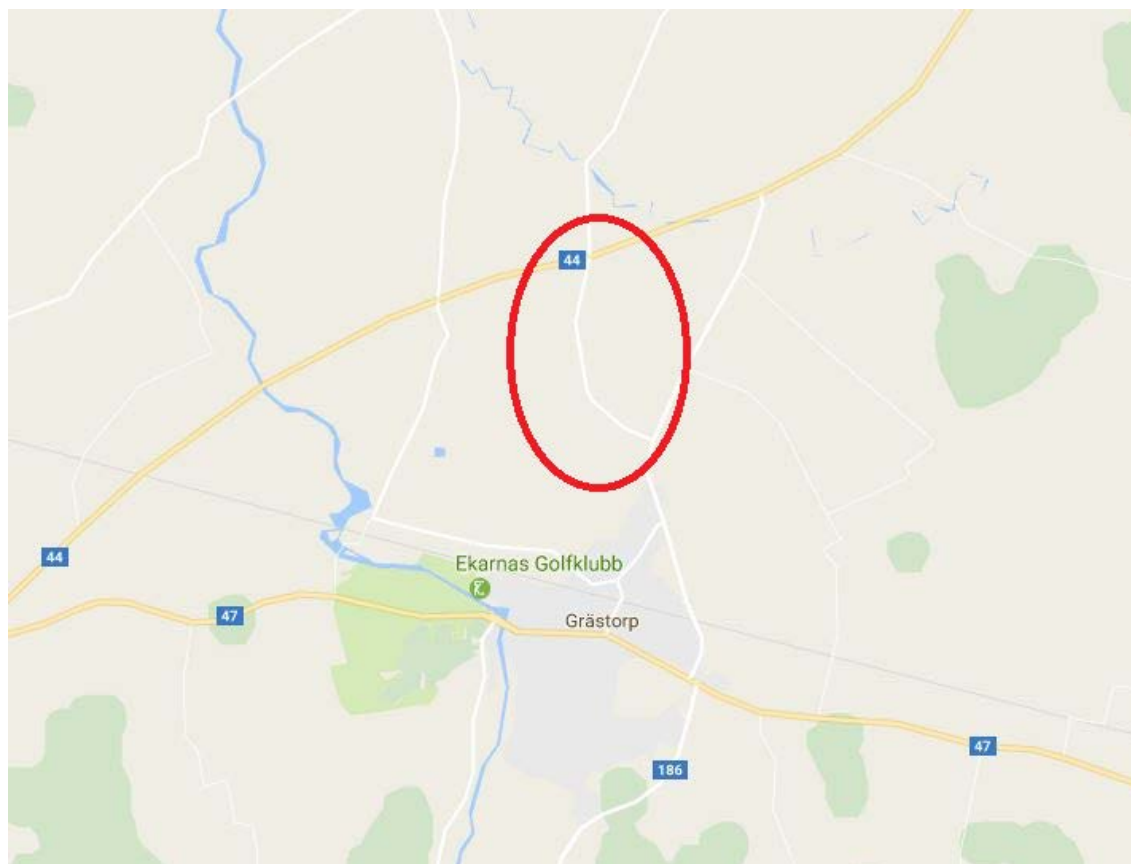
- Högre trafiksäkerhet
- Bättre tillgänglighet
- Regionförstoring och därmed ökad tillväxt (genom minskade restider både för kollektivtrafik och biltrafik)

Nyttorna är främst regionala.

Motivering till koppling av brist till systemanalysens funktioner	
– Motivera vilken/vilka funktioner som ni anser har koppling till er brist	
Funktioner i systemanalysen	Motivering
Hög kapacitet och tillförlitlighet för effektiv godshantering med huvudsaklig inriktning på järnväg	Ja, en utbyggnad skulle göra sträckan mer robust och tillförlitlig för godstransporter på väg.
Hög tillgänglighet till Göteborgs hamn från både hav och land	Ja, stor mängd godstransporter från nordöstra Skaraborg till och från Göteborgs hamn går denna väg.
God tillgänglighet för Vänersjöfarten	
Välfungerande och tillgängligt arbets- och studiependling	I högsta grad.
Förbättrad tillgänglighet till noder för näringslivet och turism för alla transportslag	Ja.
Säkra tillgängligheten till Landvetter flygplats	I viss mån.
Koppling till beslutad strategi (frivillig)	
<ul style="list-style-type: none"> – vid behov kan ni även ange till vilken strategi bristen kopplar an till – samtliga strategier har sin grund i beslutade mål och inriktningar för regionen och är grunden för systemanalysens framtagande (dessa beskrivs i bifogad systemanalys sida 4 och 5) 	
Strategier	Motivering
Det goda livet	En hållbar och konkurrenskraftig infrastruktur. Kollektivtrafik för en gemensam region. Ökad tillgänglighet till arbete och studier.
Budget 2016	Utvidgad arbetsmarknad.
Klimatstrategi	Effektiva persontransporter (en utbyggnad gynnar även kollektivtrafiken)
Regional trafikförsörjningsprogrammet	Stråktanke. Tillgänglighet.
Godstransportstrategin	Transportinfrastruktur av hög klass.
VG2020	Investera i infrastruktur. Regional utveckling.
Målbild tåg 2035	En utbyggnad av vägen skulle ge ökad tillgänglighet öster ifrån till Skövde och därmed Skövde resecentrum vilket skulle gynna tågresandet.
Strategi för ökad cykling	I samband med en utbyggnad av vägen skulle gc-förbindelsen kostnadseffektivt kunna byggas ut.

Väg 2559, (Östra Vägen-väg 44)

Kartbild



Bristbeskrivning

Grästorps har för närvarande en stor trafikström rakt igenom tätorten. En rad åtgärder kommer att genomföras för att flytta genomfartstrafiken till nuvarande väg 2561 (vilken i samband med åtgärderna kommer att bli väg 47). I syfte att underlätta samt göra vägförkortning för i första hand godstrafiken skulle en upprustning, breddning och förstärkning av väg 2559 vara ett genare alternativ förtrafiken från väg 47 mot Trestadsområdet. Vägen har i dag brister vad gäller framförallt bredd och bärighet.

Nyttor

- Vid en utbyggnad av sträckan skulle flera nyttor kunna uppnås:
- Minskade kostnader för godstransporter
- I viss mån minskade utsläpp

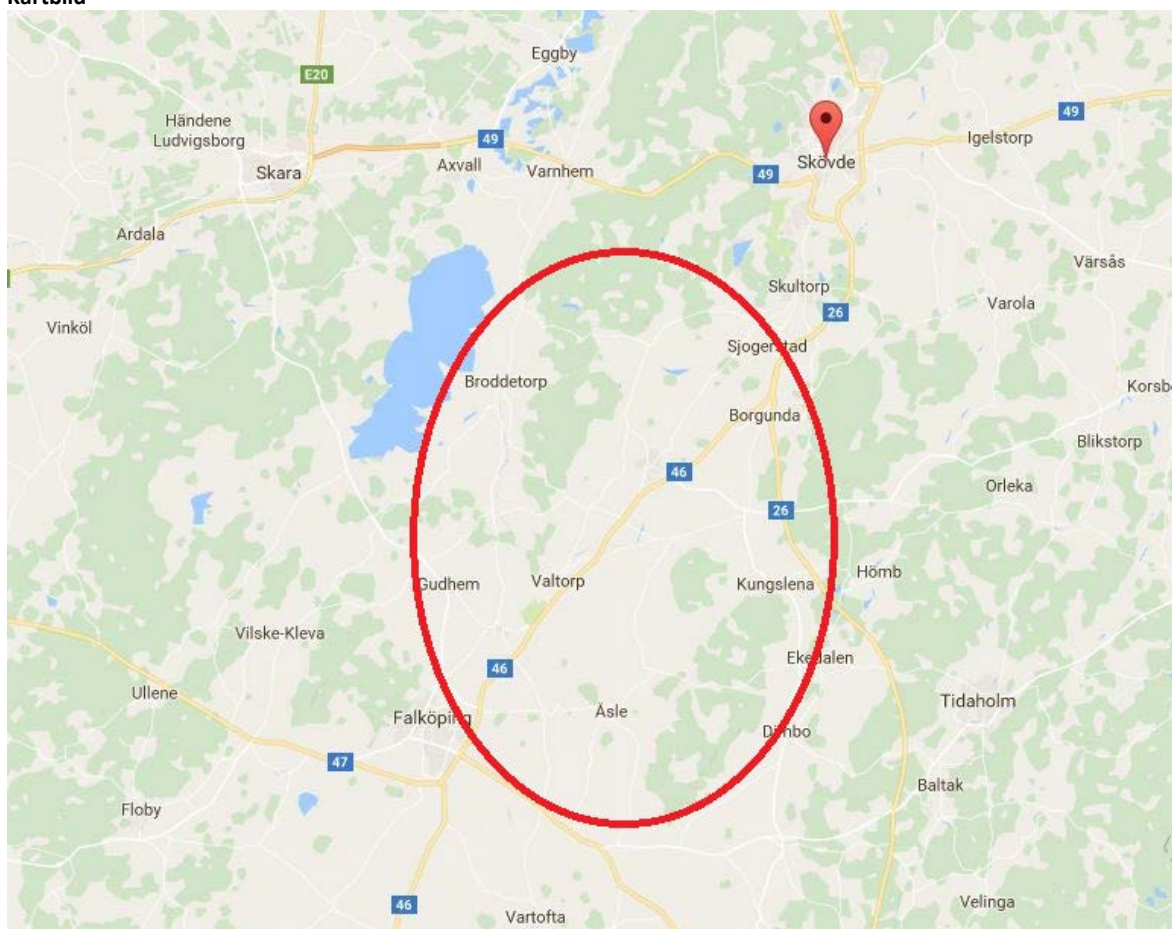
Motivering till koppling av brist till systemanalysens funktioner

motivera vilken/vilka funktioner som ni anser har koppling till er brist

Funktioner i systemanalysen	Motivering
Hög kapacitet och tillförlitlighet för effektiv godshantering med huvudsaklig inriktning på järnväg	Ja, en utbyggnad skulle göra sträckan mer robust och tillförlitlig för godstransporter på väg.
Hög tillgänglighet till Göteborgs hamn från både hav och land	
God tillgänglighet för Vänersjöfarten	
Välfungerande och tillgängligt arbets- och studiependling	
Förbättrad tillgänglighet till noder för näringslivet och turism för alla transportslag	
Säkra tillgängligheten till Landvetter flygplats	
Koppling till beslutad strategi (frivillig)	
<ul style="list-style-type: none"> – vid behov kan ni även ange till vilken strategi bristen kopplar an till – samtliga strategier har sin grund i beslutade mål och inriktningar för regionen och är grunden för systemanalysens framtagande (dessa beskrivs i bifogad systemanalys sida 4 och 5) 	
Strategier	Motivering
Det goda livet	En hållbar och konkurrenskraftig infrastruktur.
Budget 2016	
Klimatstrategi	
Regional trafikförsörjningsprogrammet	
Godstransportstrategin	Transportinfrastruktur av hög klass.
VG2020	Investera i infrastruktur. Regional utveckling.
Målbild tåg 2035	
Strategi för ökad cykling	Bör ses över i samband med utredning.

Väg 46, Falköping-Borgunda (väg 26)

Kartbild



Bristbeskrivning

Väg 46 mellan Falköping och Borgunda och vidare mot Skövde utgör en mycket viktig pendlingsväg både för arbets- och studie pendling, den är också viktig för näringslivets godstransporter. Vägen är en länk mellan Skövde och Falköping men också mot Vårgårda/Alingsås/Göteborg och mot Ulricehamn/Borås. Dagens väg 46 har i denna del mellan 5200 och 8300 ÅDT trots att den går parallellt med Västra stambanan. Sträckan har i dag varierande och låg standard. Vägen är mellan 6,6 och 9,5 meter bred och har i dag ej mittseparation vilket för denna typ av väg får betraktas som en trafiksäkerhetsbrist.

Nyttor

- Vid en utbyggnad av sträckan skulle flera nyttor kunna uppnås:
- Högre trafiksäkerhet
- Bättre tillgänglighet/framkomlighet
- Regionförstoring och därmed ökad tillväxt (genom minskade restider både för kollektivtrafik och biltrafik)

Nyttorna är främst regionala.

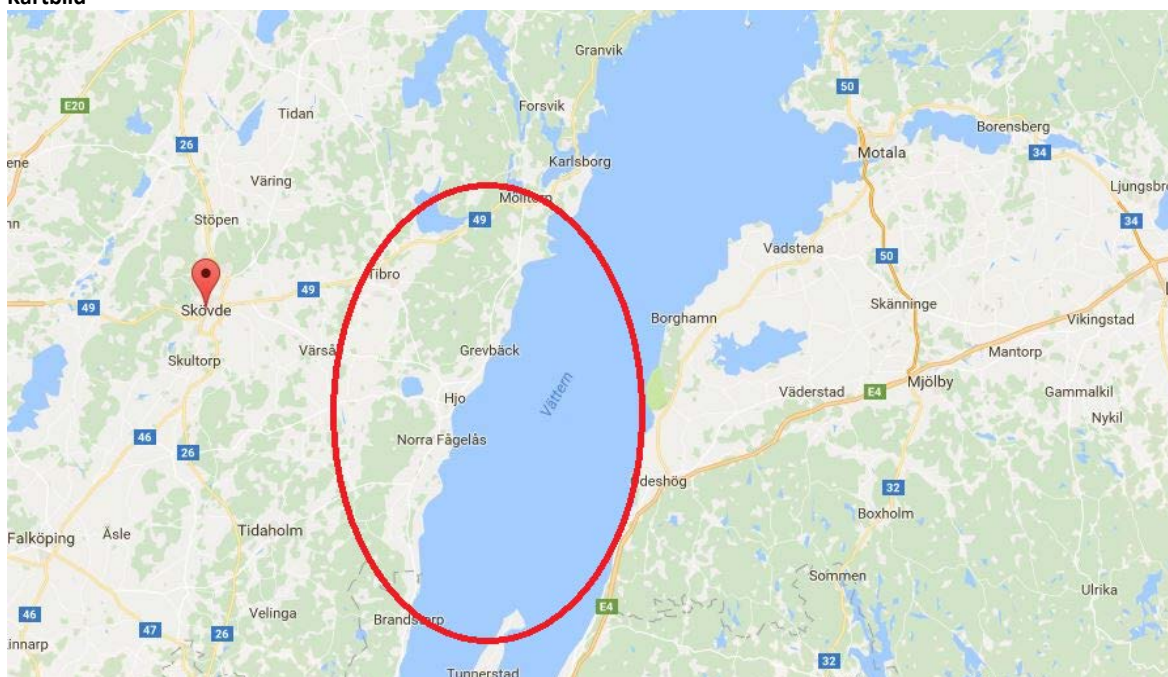
Motivering till koppling av brist till systemanalysens funktioner

motiviera vilken/vilka funktioner som ni anser har koppling till er brist

Funktioner i systemanalysen	Motivering
Hög kapacitet och tillförlitlighet för effektiv godshandling med huvudsaklig inriktning på järnväg	Ja, en utbyggnad skulle göra sträckan mer robust och tillförlitlig för godstransporter på väg.
Hög tillgänglighet till Göteborgs hamn från både hav och land	Ja, för godstransporter på väg men även till och från Falköpings kombiterminal.
God tillgänglighet för Vänersjöfarten	
Välfungerande och tillgängligt arbets- och studiependling	I högsta grad.
Förbättrad tillgänglighet till noder för näringslivet och turism för alla transportslag	Ja. För både gods och turisttrafik både regionalt och nationellt.
Säkra tillgängligheten till Landvetter flygplats	Ja, i viss mån
Koppling till beslutad strategi (frivillig)	
<ul style="list-style-type: none"> – vid behov kan ni även ange till vilken strategi bristen kopplar an till – samtliga strategier har sin grund i beslutade mål och inriktningar för regionen och är grunden för systemanalysens framtagande (dessa beskrivs i bifogad systemanalys sida 4 och 5) 	
Strategier	Motivering
Det goda livet	En hållbar och konkurrenskraftig infrastruktur. Kollektivtrafik för en gemensam region. Ökad tillgänglighet till arbete och studier.
Budget 2016	Utvidgad arbetsmarknad.
Klimatstrategi	Effektiva persontransporter (en utbyggnad gynnar även kollektivtrafiken)
Regional trafikförsörjningsprogrammet	Stråktanke. Tillgänglighet.
Godstransportstrategin	Transportinfrastruktur av hög klass.
VG2020	Investera i infrastruktur. Regional utveckling.
Målbild tåg 2035	En utbyggnad av vägen skulle ge ökad tillgänglighet till både Skövdes och Falköpings resecentrum vilket skulle gynna tågresandet.
Strategi för ökad cykling	Bör ses över i samband med utredning.

Väg 195, Brandstorp-Mölltorp (väg 49)

Kartbild



Bristbeskrivning

Väg 195 är en viktig förbindelse i nord-sydlig riktning utmed Vätterns västra sida. Denna sträcka utgör en mycket viktig pendlingsväg både för arbets- och studiependling, den är också viktig för näringslivets godstransporter. Vägen utgör förutom en mycket viktig pendlingsväg även kopplingen mot Jönköpingsområdet och vidare söder ut. Dagens väg 195 har i denna del mellan 1500 och 3500 ÅDT med en stor andel tung trafik 450–670. Sträckan har i dag ej mittseparation vilket för denna typ av väg får betraktas som en trafiksäkerhetsbrist. Sträckan är mycket viltolycksdrabbad.

Nyttor

Vid en utbyggnad av sträckan skulle flera nyttor kunna uppnås:

- Högre trafiksäkerhet
- Bättre tillgänglighet/framkomlighet
- Regionförstoring och därmed ökad tillväxt (genom minskade restider både för kollektivtrafik och biltrafik)

Nyttorna är främst regionala.

Motivering till koppling av brist till systemanalysens funktioner	
– Motivera vilken/vilka funktioner som ni anser har koppling till er brist	
Funktioner i systemanalysen	Motivering
Hög kapacitet och tillförlitlighet för effektiv godshantering med huvudsaklig inriktning på järnväg	Ja, en utbyggnad skulle göra sträckan mer robust och tillförlitlig för godstransporter på väg.
Hög tillgänglighet till Göteborgs hamn från både hav och land	
God tillgänglighet för Vänersjöfarten	
Välfungerande och tillgängligt arbets- och studiependling	I högsta grad.
Förbättrad tillgänglighet till noder för näringslivet och turism för alla transportslag	Ja. För både gods och turisttrafik både regionalt och nationellt.
Säkra tillgängligheten till Landvetter flygplats	
Koppling till beslutad strategi (frivillig)	
– vid behov kan ni även ange till vilken strategi bristen kopplar an till	
– samtliga strategier har sin grund i beslutade mål och inriktningar för regionen och är grunden för systemanalysens framtagande (dessa beskrivs i bifogad systemanalys sida 4 och 5)	
Strategier	Motivering
Det goda livet	En hållbar och konkurrenskraftig infrastruktur. Kollektivtrafik för en gemensam region. Ökad tillgänglighet till arbete och studier.
Budget 2016	Utvidgad arbetsmarknad.
Klimatstrategi	Effektiva persontransporter (en utbyggnad gynnar även kollektivtrafiken)
Regional trafikförsörjningsprogrammet	Tillgänglighet.
Godstransportstrategin	Transportinfrastruktur av hög klass.
VG2020	Investera i infrastruktur. Regional utveckling.
Målbild tåg 2035	En utbyggnad av vägen skulle ge ökad tillgänglighet till Jönköpings resecentrum och på sikt den nya stambanan.
Strategi för ökad cykling	Bör ses över i samband med utredning.