



Karin Björklind, Regionutvecklare
karin.bjorklind@borasregionen.se
Telefon: 0766-08 41 12

Yttrande till
Regionstyrelsen
Västra Götalandsregionen Koncernkontoret
RS 2019-08293

Yttrande Regional transportinfrastrukturplan för Västra Götaland 2022–2033 med tillhörande hållbarhetskonsekvensbeskrivning.

Västra Götalandsregionen (VGR) har ansvar för att ta fram en regional transportinfrastrukturplan som en del av den nationella infrastrukturplanen. Rollen som länsplaneupprättare ingår i det regionala utvecklingsuppdraget och planen ska, med hänsyn till de regionala förutsättningarna, bidra till att de transportpolitiska målen uppnås. Regeringen fastställer de ekonomiska ramarna men hur medlen ska fördelas inom den regionala infrastrukturplanen beslutas av regionfullmäktige.

Den regionala planen är framtagen i nära dialog med de fyra kommunalförbunden och Västtrafik. Trafikverket har bistått arbetet. Dialog med kommunerna har förts via kommunalförbunden och politisk förankring har skett löpande i beredningen för hållbar utveckling, BHU. Arbetet har även stämts av med Länsstyrelsen och Klimat 2030 kopplat till hållbarhetsbedömningen som skett integrerat med planarbetet. Det är Trafikverket som ansvarar för planens genomförande.

Långsiktigt syftar planförslaget till att förbättra tillgängligheten i hela regionen med större fokus på olika funktioner i transportsystemet samt på ett hela-resan perspektiv, både för person- och godstransporter. Infrastrukturplanen innehåller sju åtgärdsområden baserade på funktion och inkluderar två nya namngivna vägåtgärder, fyra nya namngivna kollektivtrafikåtgärder samt flera utpekade förstärkta satsningar.

En utökad miljöbedömning i form av en hållbarhetsbedömning har genomförts integrerat med de olika stegen i planens framtagningsprocess. Sammanfattningsvis visar hållbarhetsbedömningen att infrastrukturplanen i sin helhet inte medför några betydande negativa miljöeffekter. Föreslagna åtgärder och inriktningar bidrar eller har potential att bidra till de flesta hållbarhetsaspekterna. Planen bedöms inte ha något bidrag men inte heller motverka hållbarhetsaspekterna klimat, biologisk mångfald och trygghet. I planförslaget bedöms det finnas förutsättningar för en utveckling i linje med ett transporteffektivt samhälle.

Regionstyrelsen har remitterat förslaget till regional plan för transportinfrastrukturen i Västra Götaland 2022–2033 med tillhörande hållbarhetskonsekvensbeskrivning.

Boråsregionens synpunkter

Utifrån givna förutsättningar är Boråsregionen nöjd med både arbetssätt och resultat av arbetet med att ta fram den regionala planen. Det är positivt att Västra Götalandsregionen har involverat både kommunalförbund och kommuner i arbetet med att omarbota den regionala planen så att den nu utgår från vägars funktioner i stället för såsom tidigare uppdelning i olika trafikslag.

Under arbetets gång har tjänstepersoner från VGR informerat både tjänstepersoner i kommunala nätverk såväl som politiken i både kommunalförbund och VGR, via beredningen för hållbar utveckling, BHU. Tjänstepersoner från kommunalförbunden har agerat stöd för att ta fram betydelsefulla förslag på strukturförändringar, val av prioriteringar etc. Detta har resulterat i en väl förankrad plan där samtliga involverade förstår både strukturen och dess innehåll.

Det är även positivt att de fyra kommunalförbunden haft möjlighet att prioritera olika typer av åtgärder inom respektive förbund utifrån behov och förutsättningar. Det möjliggör ett viktigt steg i omställningen mot ett effektivt transportsystem och att olika åtgärder behövs beroende på geografisk placering.

Även om arbetet skett på ett transparent sätt och samtliga parter varit delaktiga, vill förbundet lyfta följande:

Kostnadsfördyringar

Trots att det avsätts stora summor i den nationella transportinfrastrukturplanen behövs mer medel för att kunna åstadkomma ett effektivt transportsystem, eftersom behoven av åtgärder är stora inom det omfattande vägnätet inom VGR. Mer resurser borde gå till att vårda befintlig transportinfrastruktur. Det är därför olyckligt att prisbilden för åtgärder i vägnätet ökar i orimlig takt mellan tidpunkten då beslut tas om en åtgärd tills den är färdigbyggd. Detta leder till att antalet åtgärder som ryms inom infrastrukturplanen blir allt färre över tid. Ett enklare regelverk för byggandet för vissa typer av åtgärder är ett sätt att möta fördyringar. Ett annat kan vara att minska andelen konsultstöd i olika processer och att kostnader räknas upp med samma indexserier.

Behovet av att utreda brister

I arbetet med revideringen har inga nya brister tagits med, med motivet att det finns många genomförda Åtgärdsvalsstudier (ÅVS) och att det finns ett stort antal förslag på åtgärder som saknar finansiering. Trots detta beslut finns det betydande brister i det regionala vägtransportsystemet som inte är utredda och där behovet av åtgärder är stort, såsom väg 181 mellan E20 och Falköping (via Herrljunga) och väg 42 mellan Borås och Vårgårda. Förbundet ser fram emot att dessa kommer att få större utrymme vid nästa planrevidering.

Nollvisionen och det mindre vägnätet

Det mindre vägnätet har stora brister och behovet av underhåll och reinvesteringar är nödvändigt för att upprätthålla vägars farbarhet. I de fall vägarna inte underhålls på rätt sätt leder det till slut till behov av investeringar. Dessa åtgärder (underhåll och reinvesteringar) ligger inom nationell infrastrukturplan och under nuvarande planperiod har det mindre vägnätet låg prioritet, vilket bland annat har lett till att antalet olyckor ökat på det mindre vägnätet. För att leva upp till nollvisionen om skadade personer i trafiken är det mindre vägnätet i behov av både underhåll, reinvesteringar och investeringar. Förutom den ökade olycksrisken finns det företag såsom gröna näringar, besöksmål samt boende i medlemskommunerna som är beroende av det mindre vägnätet för sina transporter och där alternativa vägar saknas.

Finansiering av cykelinfrastruktur

För att öka antalet cykelresor behövs investeringar i cykelvägnätet både på kommunala vägar och det statliga vägnätet som är Trafikverkets ansvarsområde. För de statliga vägarna är det viktigt att se över rutinerna för medfinansiering av cykelinvesteringar inom regional infrastrukturplan. Kravet på 50 procents medfinansiering av kommunerna tillsammans med kostnadsökningarna per meter cykelväg innebär att få cykelvägar byggs. För kommunernas medfinansiering behöver kostnaderna

vara satta så att eventuella kostnadsökningar inte ger ökade kommunala kostnader utan bärs av antingen VGR eller Trafikverket.

Trafik över regiongränser

Förbundet efterfrågar samarbete med grannregioner för att möjliggöra transporter över de administrativa regiongränserna, såsom mellan Tranemo och Gislaved, Vårgårda och Alingsås, Svenljunga och Ullared samt Horred och Kungsäter. Det är beklagligt att en åtgärdsvalsstudie avslutas vid en regiongräns och inte vid en naturlig avslutning i vägnätet.

Knutpunkter för kollektivtrafik

I och med att de större knutpunkterna för kollektivtrafik är åtgärdade ser förbundet att behovet av åtgärder på de mindre knutpunkterna nu är aktuella. Inom Boråsregionen finns behov av satsningar vid Vårgårda station där mötesspår tillsammans med ett resecentrum har potential att ge ett ökat resande. I en framtid med ny stambana mellan Göteborg och Borås ser förbundet möjligheter att koppla samman spåren mellan den nya stambanan och Älvsborgsbanan i Borås för att på detta sätt öka möjligheterna för hållbara resval för nya relationer som skapas.

Inspelade TemaÅVS:er

I Boråsregionens inspel till regional infrastrukturplan under våren 2021 ingick följande förslag på *Tema ÅVS:er med utvecklingspotential inom Boråsregionen*:

- Cykla på landsbygd knutet till tätorter och besöksnäring
- Näringslivets behov av anslutningsvägar till det större vägnätet
- Kollektivtrafikens framkomlighet i stråk
- Åtgärder på det mindre vägnätet med låg standard för vägkopplingar mellan två större vägar, med syftet att reducera körsträckor och på så sätt minska utsläpp.

Förslaget för det fortsatta arbetet är att tjänstepersonerna inom kommunalförbunden och Västra Götalandsregionen ges i uppdrag att arbeta vidare med inspelade teman från delregionerna och tar fram ett gemensamt förslag för prioriterade utredningar inom VGR. Förbundet ser fram emot ett initiativ från VGR om att starta detta arbete. Dessutom måste hanteringen av medel i potter och extra satsningar inom pottorna, vilket prioriterades i Göteborgsregionen och Fyrbodals kommunalförbund, arbetas fram i samma dialog och transparens som hittills i revideringen av transportinfrastrukturplanen.

Hållbarhetsbedömningen

Förbundet ser positivt på att hållbarhetsbedömningen genomförts successivt under arbetet men vill understryka att när åtgärder bestäms under planperioden i tex potter behöver dessa prövas mot hållbarhetsmålen.

Övrigt

För att öka förståelsen av innehållet i den regionala planen är det önskvärt att beslutade förslag och förslag på åtgärder även visas i kartbilder.

Förbundet ser fram emot ett fortsatt bra samarbete och vill lyfta revideringen av planen som ett gott exempel på hur vi tillsammans skapar samsyn och förståelse för fattade beslut.