



Karin Björklind, Regionutvecklare
karin.bjorklind@borasregionen.se
Telefon: 0766-084112

Johanna Dalqvist, Regionutvecklare
Johanna.dalqvist@borasregionen.se
Telefon: 0701-475424

Regional infrastrukturplan för Västra Götaland 2026-2037 med tillhörande hållbarhets- och miljökonsekvensbeskrivning

Boråsregionen har mottagit remissen med tillhörande hållbarhets- och miljökonsekvensbeskrivning. Yttrandet är framtaget gemensamt för Boråsregionens medlemskommuner och avser ett delregionalt perspektiv.

Boråsregionens synpunkter

Boråsregionen är nöjd med både arbetssättet och resultatet av arbetet med den regionala planen, utifrån givna förutsättningar. Det är positivt att Västra Götalandsregionen involverat både kommunalförbund och kommuner i arbetet med revideringen. Det är även positivt att kommunalförbunden har möjlighet att prioritera olika typer av åtgärder inom respektive förbund, utifrån behov och förutsättningar. Att det vid detta revideringstillfälle prioriterats större vägåtgärder i samtliga förbund, visar på behovet av större investeringar i vägnätet i hela regionen.

Att påbörja arbetet med revidering innan alla förutsättningar är klara är en utmaning. Det är svårt att fatta välgrundade beslut när det ekonomiska utrymmet för nya åtgärder är okänt. Att i stället vänta till allt är fastställt, innebär å andra sidan att det inte finns tid för politiska diskussioner. En försvårande omständighet är att det är fyra år mellan revideringstillfällena och att förutsättningarna ändras vid varje tillfälle. Det finns dessutom inte så stort utrymme att förändra struktur eller innehåll, då stora delar av innehållet redan är beslutat. Inför nästa revideringstillfälle behöver detta diskuteras och alla parter måste vara införstådda med hur arbetet genomförs.

Det faktum att Trafikverket i ett tidigt skede informerade om att de enbart genomför samlande effektbedömningar (SEB) på två stora vägobjekt inom respektive kommunalförbund, har komplicerat processen. Följden blev att en prioriteringsordning behövde beslutas innan den ekonomiska ramen var fastställd. Dessutom har tidsplanen för beslut om medfinansiering från kommunerna ändrats över tid och inneburet oklarheter kring vad som gäller.

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

Genomförande av åtgärder och kostnadsfördyringar

Trots att det avsätts stora summor i den nationella transportinfrastrukturplanen krävs mer medel för att åstadkomma ett effektivt transportsystem, då behoven av åtgärder är stora inom det omfattande vägnätet i Västra Götaland. Att kostnaden för infrastrukturåtgärder ökat markant under senare år innebär konkret att utrymmet för nya satsningar minskar. Det är olyckligt att prisbilden för åtgärder i vägnätet ökar avsevärt mellan tidpunkten då beslut fattas om en åtgärd till att den är genomförd. Att redan beslutade åtgärder i planen skjuts fram i tiden, innebär att planerade kostnader skjuts framåt och utrymmet för nya åtgärder blir därmed begränsat.



Att beslutade åtgärder inte genomförs enligt plan innebär också att avsatta medel inte förbrukas. Trafikverket måste med kraft arbeta med frågan och hitta nya arbetssätt och rutiner för att säkerställa framdriften av beslutade projekt och att relevanta utredningsresurser tillsätts.

Förbundet ser positivt på att det inom kommande 4-årsperiod kommer att färdigställas ett antal större vägåtgärder; de har funnits med under längre tid och har både förskjutits i tid och blivit dyrare. När dessa är klara ges ett större utrymme för att omfördela medel inom planen.

Nollvisionen och det mindre vägnätet

Det är positivt att det avsätts mer medel till underhåll i den nationella planen och det är en fördel om investeringar i det mindre vägnätet samordnas med underhåll och reinvesteringar i den nationella planen. Det är viktigt, inte minst för att leva upp till nollvisionen om skadade personer i trafiken på det mindre vägnätet. Behovet är stort både av underhåll, reinvesteringar och investeringar; både med tanke på olycksrisken men till stor del även för att det mindre vägnätet är viktigt för företagen, såsom gröna näringar och besöksmål, samt för boende i kommunerna som är beroende av vägnätet och där alternativa vägar saknas.

I och med att vägnätet framöver ska klara allt tyngre transporter, BK4, krävs investeringar. Det räcker inte att det stora regionala vägnätet klarar fordonen utan det gäller även det finmaskiga anslutande nätet. På sikt kan totalförsvaret behöva transportera både många och tunga transporter och vägnätet som helhet behöver anpassas till detta, där parallellvägar till det större vägnätet kan fylla en viktig funktion, såsom tidigare riksväg 40. En viktig fråga är där det statliga regionala vägnätet övergår till kommunalt vägnät och de tunga transporterna behöver passera kommunala broar och tätbebyggda områden. Det skapar stort slitage, behov av underhåll och i vissa fall ombyggnad. Hur denna fråga ska lösas behöver diskuteras gemensamt framöver.

Boråsregionen har prioriterat mindre vägåtgärder på väg 27, där åtgärden ligger i slutet av planperioden. Förbundet anser att arbetet med att fastställa vilken åtgärd som ska göras samt planera nödvändiga utredningar påbörjas omgående. Det är viktigt att identifiera och genomföra åtgärderna så snart som möjligt.

Finansiering av cykelinfrastruktur

Det är positivt med den nya finansieringsmodellen för investeringar i nya cykelbanor. Trots att det ger större möjligheter för fler kommuner att medfinansiera, är det fortfarande kommuner med begränsade ekonomiska förutsättningar som inte har möjlighet att genomföra investeringar. Framöver är det önskvärt att diskutera en modell där samtliga kommuner har möjlighet att investera i cykelbanor utmed statligt regionalt vägnät, inte minst om det finns ett större utrymme för nya investeringar i kommande planperiod.

Inför kommande utlysning till investeringar av cykelbanor behövs ett tydliggörande kring vilken part som ska bekosta indexuppräkningsarna. Detta framgår inte i informationen till kommunalförbundet.

Riksrevisionen rekommenderar att Trafikverket bland annat behöver identifiera och ta bort hindren i den interna styrningen för cykelinfrastruktur, med tillräcklig kvalitet och som uppfattas attraktiv för cyklisten. Dessutom behöver samhällsekonomiska analyser av cykelåtgärder utvecklas. Riksrevisionen rekommenderar vidare regeringen att se över krav och principer för att möjliggöra för en sammanhållen cykelinfrastruktur. Utöver det behöver Trafikverket aktivt arbeta för att skapa framdrift i sina projekt så att planerade åtgärder genomförs enligt plan. Boråsregionen ser Riksrevisionens rekommendationer som viktiga steg i att förenkla och öka byggandet av cykelbanor.



Trafik över regiongränser

Förbundet efterfrågar samarbete med grannregioner för att möjliggöra transporter över de administrativa regiongränserna; både de politiska och Trafikverkets regionindelning, såsom mellan Tranemo och Gislaved, Svenljunga och Ullared, Horred och Kungsäter samt mellan Ulricehamn och Jönköping.

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.

Borås resecentrum kommer att vara en viktig kollektivtrafiknod för samtliga medlemskommuner när järnvägen mellan Göteborg och Borås öppnar. Det är Västtrafik i samråd med VGR som prioriterar kollektivtrafikåtgärder. Boråsregionen har gjort ett inspel om att Borås resecentrum är en ny brist som behöver utredas ur ett delregionalt perspektiv inom stora åtgärder för kollektivtrafik. Västtrafik avser att påbörja en förstudie och det är då viktigt att Boråsregionen och dess medlemskommuner blir en part i arbetet.

Med en ny järnväg 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. Det ger även möjlighet att vid behov leda om trafiken. I den fortsatta planeringen är detta viktigt att säkerställa. Även förutsättningar för banans utökade attraktivitet är värt att ha med i analysen. För närvarande har det beslutats om nedläggning av två stationer utmed banan, Mollaryd och Torpåkra, och alternativa hållbara transportmedel saknas i området vilket är en brist.

Hållbarhetsbedömningen

Förbundet ser positivt på att en bredare hållbarhetsbedömning genomförts men tycker att de positiva utfallen inte lyfts i tillräckligt stor utsträckning. Det är ofrånkomligt att investeringar i transportinfrastrukturen ger negativ klimatpåverkan i varierande grad beroende på typ av åtgärd och i vilket skede projektet är. Alternativet att avstå från investeringar ger dock andra negativa effekter och påverkar tillgänglighet och framkomlighet för alla trafikslag.

Hållbarhetsbedömningen utgår från att satsningar på en stor vägåtgärd enbart gynnar bilresenärer, i det fall inga kompletterande åtgärder för gång- och cykelvägar genomförs, vilket är olyckligt. Inom Boråsregionen är relationen Skene-Göteborg via väg 156 utpekad som ett busstråk jämförbart med en tågförbindelse. Att där prioritera en större vägåtgärd syftar i hög grad till att förbättra kollektivtrafikens framkomlighet och öka det hållbara resandet i stråket. Ett annat syfte är att vägen är viktig för näringslivets transporter, vilket är en faktor som vanligtvis inte tas hänsyn till, samt att den ingår i det prioriterade nätet för godstransporter.

På ett vägavsnitt där det råder kö och fordonen behöver accelerera och sedan bromsa in, ökar utsläppen jämfört med en väg där det går att hålla jämn hastighet. Att därför generalisera genom att påstå att en stor vägåtgärd ger större utsläpp jämfört med ingen åtgärd blir missvisande, dessutom ger en större vägåtgärd högre trafiksäkerhet.



Att i så stor utsträckning som möjligt välja nya större vägåtgärder där ny mark inte tas i anspråk är eftersträvarvärt och ger inte samma negativa klimatpåverkan jämfört med att ta ny mark i anspråk. I vissa fall är detta inte möjligt och är då exempelvis motiverat av barns säkra skolvägar, farliga godsleder genom tätorter eller andra aspekter såsom luftkvalitet och kommuners planering för hållbara boendemiljöer. Målkonflikterna är uppenbara och det behövs noggranna avvägningar för att hitta den bästa lösningen för varje individuell åtgärd.

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.