

Regional infrastrukturplan för Västra Götaland 2026–2037

Antagen av regionfullmäktige november 2025

Innehåll

1 Inledning	3
Ett regeringsuppdrag i flera steg.....	4
Statlig infrastruktur i Västra Götaland.....	5
2 Förutsättningar	7
Nationella mål.....	7
Regionala mål och strategier.....	8
Miljö- och hållbarhetsbedömning.....	9
Innehåll och ekonomi.....	10
3 Inriktning	11
Strategisk inriktning för transportinfrastrukturen i Västra Götaland.....	11
4 Fördelning av medel 2026–2037	12
Namngivna åtgärder.....	14
Trimning och effektivisering, statligt regionalt vägnät.....	17
Statlig medfinans till kommunalt vägnät.....	20
Samfinansiering nationell plan, järnväg.....	23
Storstadsåtgärder inom Sverigeförhandlingen.....	25
Övrigt.....	26
5 Bedömning av effekter	27
6 Genomförande och uppföljning	29
Bilagor	32
Bilaga 1 Planram i detalj.....	32
Bilaga 2 Beskrivning av namngivna åtgärder.....	36
Bilaga 3 Högst prioriterade brister, kandidater till namngivna åtgärder.....	43
Bilaga 4 Inriktning järnvägsåtgärder per bana.....	46
Bilaga 5 Summerad redovisning utifrån regeringens direktiv.....	47

1 Inledning



Västra Götaland ska utvecklas till en robust och väl sammanhållen region. Det förutsätter att delarna samspelar och förstärker varandra samt att de bidrar till en konkurrenskraftig helhet med hållbar tillväxt, välfärd och god miljö. En sammanhållen region ger möjlighet till arbete, utbildning, vård och omsorg, kultur och fritid. Västra Götaland är Sveriges transport- och logistikcentrum med flera geografiskt utspridda noder där flera transportslag möts.

Transportinfrastruktur är inget ändamål i sig, utan en pusselbit i omställningen till ett hållbart och konkurrenskraftigt samhälle. Den regionala transportinfrastrukturen ska stödja utvecklingen av ett transporteffektivt samhälle för person- och godstransporter i Västra Götaland.

Flera större omställningar i samhället pågår som kommer att påverka både användandet av och kraven på transportsystemet. Elektrifiering av fordon och vägar, digitalisering och automatisering är exempel på större trender. Det förändrade säkerhetspolitiska läget och Sveriges medlemskap i Nato ställer nya krav på transportinfrastrukturen. Transportsektorn behöver utveckla och stärka sin förmåga att kunna upprätthålla samhällsviktiga funktioner, både vid kriser och vid höjd beredskap. Klimatutmaningen medför att transportsektorns klimatpåverkan behöver minska och att infrastrukturen behöver anpassas för att klara större påfrestningar till följd av klimatförändringar. Genom att följa utvecklingen kan kommande infrastrukturplaner anpassas för att möta de förändrade förutsättningarna.

Västra Götalandsregionen har som länsplane-upprättare ansvar för att ta fram en regional transportinfrastrukturplan, hädanefter benämnd regional infrastrukturplan. Den regionala infrastrukturplanen utgör en del av den nationella infrastrukturplanen och regeringen fastställer

de ekonomiska ramarna. Rollen som länsplane-upprättare ingår i det regionala utvecklingsuppdraget och planen ska, med hänsyn till de regionala förutsättningarna, bidra till att de transportpolitiska målen uppnås.

Hur medlen ska fördelas inom den regionala infrastrukturplanen beslutas av regionfullmäktige. Infrastruktur- och kollektivtrafiknämnden ansvarar för processen för revidering av infrastrukturplanen och leder genomförandet med Trafikverket som samverkanspart och utförare.

Den regionala infrastrukturplanen är framarbetad i nära dialog med de fyra kommunalförbunden. Trafikverket har bistått arbetet. Västtrafik har ett särskilt ansvar för att sammanställa kollektivtrafikens infrastrukturbehov. Dialog med kommunerna har förts via kommunalförbunden. Politisk förankring har skett löpande i beredningen för hållbar utveckling, BHU.

Västra Götalandsregionen arbetade vid framtagande av den regionala infrastrukturplanen med en breddad hållbarhetsbedömning som integrerats i processen. Den breddade bedömningen innefattar den lagstadgade miljöbedömningen och har utökats med sociala och ekonomiska hållbarhetsaspekter utifrån Agenda 2030. En hållbarhetsbedömning och konsekvensbeskrivning genomfördes vid varje steg och inför varje politiskt ställningstagande i processen.

Ett regeringsuppdrag i flera steg

Planeringen av åtgärder i den statliga transportinfrastrukturen omfattar ett flertal steg och är en process där riksdagen och regeringen anger villkoren. Åtgärdsplaneringen föregås av en inriktningsplanering, som är det första steget mot en ny nationell infrastrukturplan samt länsplaner. Inriktningsplaneringen utgör ett underlag till regeringens infrastrukturproposition för den kommande planperioden. Trafikverket tar fram ett inriktningsunderlag på nationell nivå och överlämnar till regeringen som skriver fram en infrastrukturproposition. Västra Götalandsregionen har även aktualiserat det regionala inriktningsunderlaget, se avsnitt Strategisk inriktning för transportinfrastrukturen i Västra Götaland.

Regeringen ger genom ett direktiv till Trafikverket och regionerna uppdraget att ta fram förslag till nationell respektive regionala infrastrukturplaner. Direktivet pekar ut vad regeringen vill den kommande planperioden. För perioden 2026–2037 är prioriteringarna ett robust och effektivt transportinfrastrukturssystem där varje trafikslags fördelar kan utnyttjas på bästa sätt och komplettera varandra. Det är viktigt att både underlätta för människors vardag med resor till jobb och utbildning och att stärka förutsättningarna för effektiva godstransporter som främjar jobb och tillväxt i hela landet. Utvecklingen av transportinfrastrukturen ska bidra till att stärka näringslivets förutsättningar och till regional utveckling, landsbygdsutveckling och bostadsförsörjning.

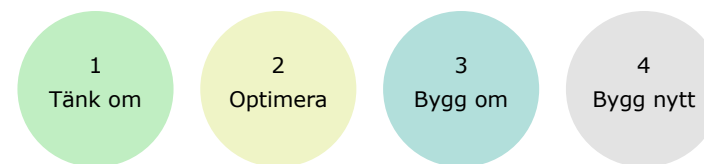
Övergripande innehåll nationell infrastrukturplan

- Investeringsåtgärder på järnvägar, nationella stamvägar samt sjöfart
- Drift och underhåll av hela det statliga väg- och järnvägsnätet
- Bärighetshöjande åtgärder, klimatanpassningsåtgärder och miljöåtgärder i den befintliga statliga infrastrukturen

Övergripande innehåll regional infrastrukturplan

- Åtgärder på statliga regionala vägar, inklusive åtgärder för kollektivtrafik och cykel (inkluderar även gång och moped)
- Statlig medfinans till kollektivtrafikåtgärder, cykelåtgärder samt trafiksäkerhets- och miljöåtgärder på kommunalt vägnät
- Samfinansiering av järnvägsåtgärder i nationell plan

De transportpolitiska målen med tillhörande funktionsmål och hänsynsmål inklusive etappmål för trafiksäkerhet och klimat inom transportsektorn ska ligga till grund för planeringen. Samhällsekonomisk lönsamhet ska vara vägledande vid prioritering av åtgärder i transportinfrastrukturen och fyrstegsprincipen ska tillämpas.

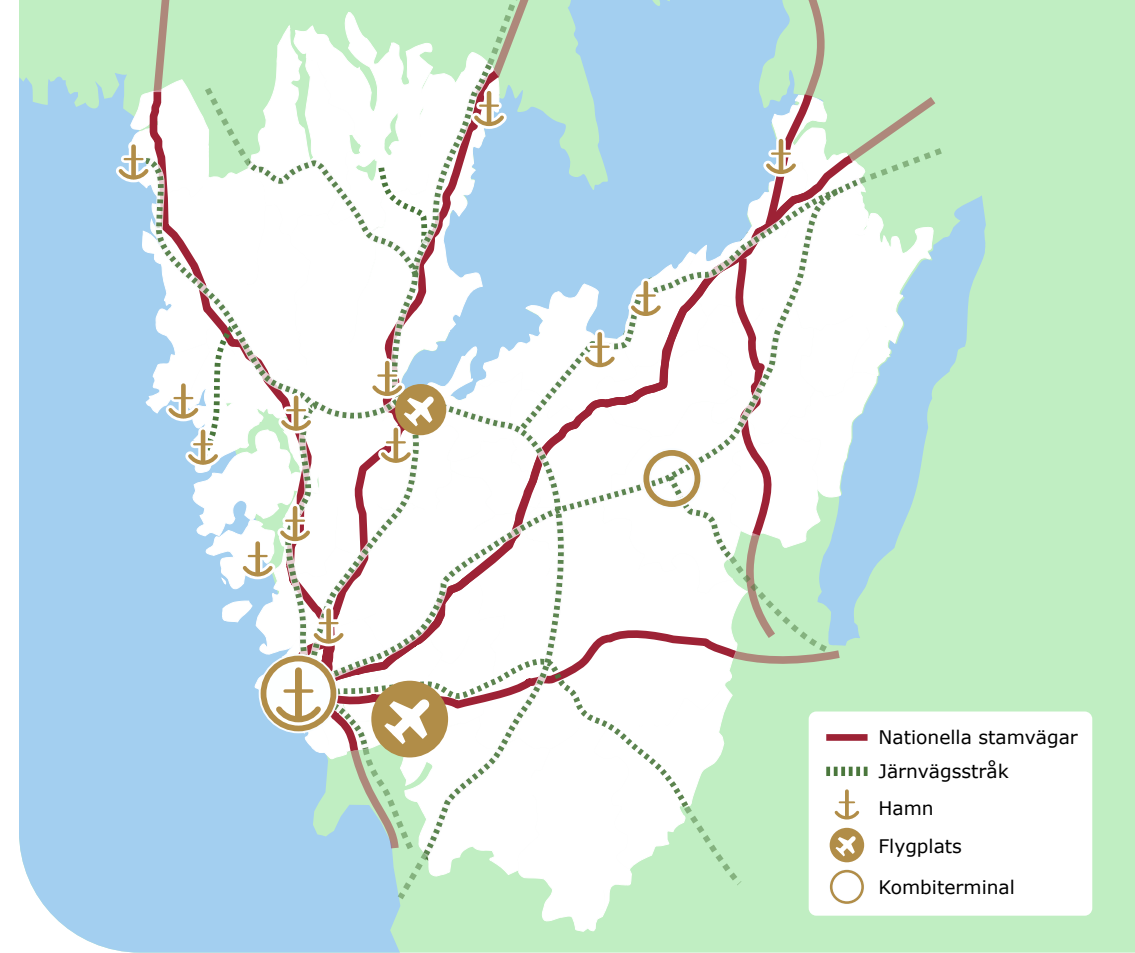


Regionala infrastrukturplaner beslutas av regionfullmäktige och regeringen fastställer såväl den nationella som de regionala infrastrukturplanerna innan genomförandet tar vid.



Figur 1. Process för framtagande av nationella och regionala infrastrukturplaner.

Figur 2. Statlig nationell infrastruktur samt hamnar och flygplatser som knyter samman Västra Götaland och förbinder regionen med omlandet.



Statlig infrastruktur i Västra Götaland

Västra Götaland innefattar ett omfattande transportnät av regional, nationell och internationell betydelse. Järnvägsstråken samt flera större vägar knyter samman Västra Götaland och förbinder regionen med omlandet. På samma sätt som Västra Götalands interna flöden är centrala är relationen till omkringliggande regioner viktig både för arbetspendling och godstransporter. Hamnar, flygplatser och kombiterminaler är betydelsefulla knutpunkter för person- och godstransporter. Göteborgs hamn och Landvetter flygplats har störst betydelse ur ett internationellt perspektiv.

Gränstrafiken mellan Sverige och Norge domineras idag av trafiken på E6 över Svinesund. Ett mindre utbyte mellan länderna går via Norge/Vänerbanan. Trafiken till/från Värmland utgörs, förutom av sjötrafiken via Göta älv, till största delen av E45 och Vänerbanan i väster men även väg 26 öster om Vänern har stor betydelse.

Västra Stambanan, Kinnekullebanan, E20 och väg 49 utgör viktiga kopplingar mot Örebro län och Stockholm. Mot Jönköpings län utgör Kust till kustbanan, Jönköpingsbanan, väg 40, väg 47/26 och väg 27 de mest betydelsefulla kopplingarna. I söder kopplas Västra Götaland samman via Halland mot Skåne och resten av kontinenten. Väst kustbanan, E6/E20, väg 158, väg 41 och Viskadalsbanan utgör de viktigaste kopplingarna mellan Västra Götaland och Hallands län.

Åtgärder på järnvägarna och det nationella stamvägnätet hanteras inom ramen för den nationella infrastrukturplanen. De nationella stamvägarna i Västra Götaland är E6, E20, E45 samt väg 26 och väg 40.

Statligt regionalt vägnät

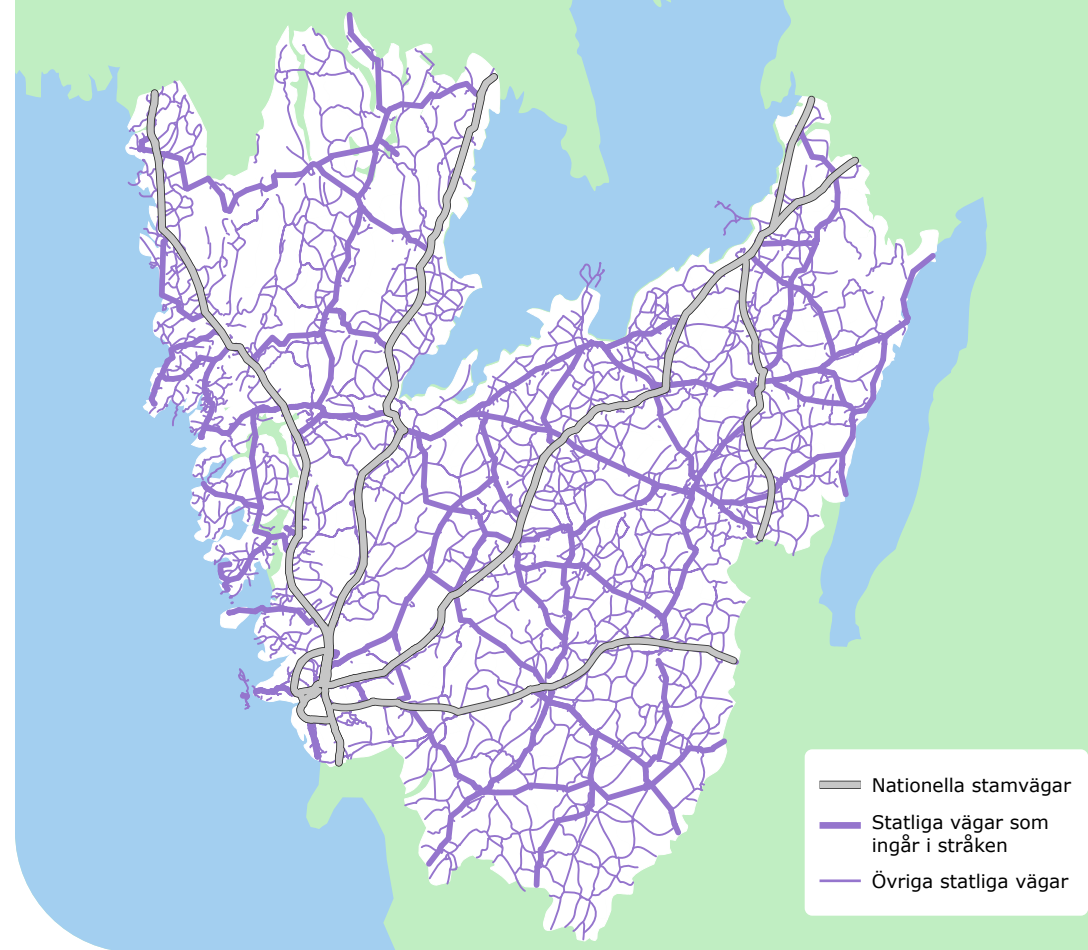
Totalt finns cirka 1000 mil statliga regionala vägar i Västra Götaland varav de flesta är av mindre karaktär. De största trafikflödena finns i de regionala stråken som knyter samman Västra Götalands kommuner, arbetsmarknader och gods-noder. Stråken av särskild vikt för kollektivtrafiken finns utpekade som regionalt kollektivtrafiknät i trafikförsörjningsprogrammet, Västra Götalands kollektivtrafikstrategi. Den viktigaste transportinfrastrukturen för godstransporter beskrivs i Strategisk plan för godstransporter i Västra Götaland. Dessutom finns ett av Trafikverket utpekat funktionellt prioriterat vägnät som anger vilka vägar som är viktigast för tillgänglighet ur ett nationellt och regionalt perspektiv.



Prioriterat regionalt transportnät för personer med funktionsnedsättning

Den regionala infrastrukturplanen ska, enligt förordningen om länsplaner, innefatta en beskrivning av ett prioriterat regionalt transportnät inom vilket

infrastrukturen, stationer och fordon ska kunna användas av personer med funktionsnedsättning. Ett systematiskt arbete med att tillgänglighetsanpassa kollektivtrafiken har pågått i många år. I trafikförsörjningsprogrammet finns tidsbestämda mål för både fordon och hållplatser. Listan över prioriterade hållplatser och knutpunkter för tillgänglighetsanpassning samt status för genomförandet finns på Västra Götalandsregionens hemsida under Kollektivtrafik för att kunna uppdateras löpande.



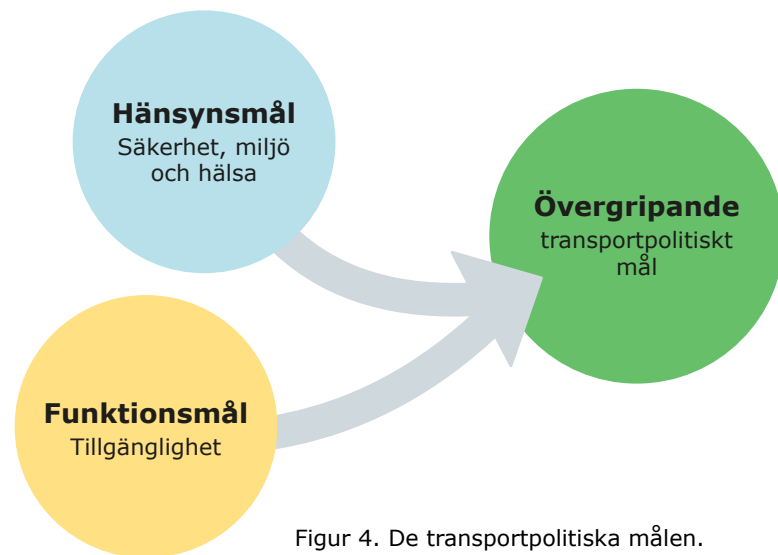
Figur 3. Statligt vägnät i Västra Götaland. Källa: NVDB.

2 Förutsättningar

Nationella mål

Det övergripande målet för den nationella transportpolitiken är att säkerställa en samhällsekonomiskt effektiv och långsiktig hållbar transportförsörjning för medborgarna och för näringslivet i hela landet. Detta mål samt regeringens direktiv sätter ramarna för infrastrukturplaneringen på statlig och regional nivå. För att det övergripande transportpolitiska målet samt klimatmålet ska kunna nås behöver funktionsmålet i huvudsak utvecklas inom ramen för hänsynsmålet.

Agenda 2030, Klimatlagen och Nollvisionen är andra nationella utgångspunkter, liksom barnkonventionen.



Figur 4. De transportpolitiska målen.

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

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

Ett etappmål under hänsynsmålet är att växthusgasutsläppen från inrikes transporter exklusive flyg ska minska med minst 70 procent senast 2030 jämfört med 2010.

Enligt Sveriges etappmål för trafiksäkerhet så ska antalet omkomna till följd av trafikolyckor inom vägtrafiken halveras till år 2030 jämfört med åren 2017–2019. Antalet allvarligt skadade inom respektive trafikslag ska minska med minst 25 procent till år 2030 enligt regeringens etappmål.

Regionala mål och strategier

De globala målen för hållbar utveckling och Vision Västra Götaland utgör grunden för arbetet med regional utveckling. Utvecklingen i hela Västra Götaland ska ske med samtliga hållbarhetsperspektiv i fokus – socialt, miljömässigt och ekonomiskt.

Den regionala infrastrukturplanen är en pusselbit av flera som bidrar till att nå visionen om det goda livet. Vid sidan av visionen finns det ett flertal måldokument och strategier som ligger till grund för utformningen av planen. Regional utvecklingsstrategi för Västra Götaland är utgångspunkt för det regionala utvecklingsarbetet och innehåller prioriteringar för att möjliggöra omställningen till ett mer hållbart och

konkurrenskraftigt samhälle. Att verka för hållbara transportlösningar är en förutsättning för att uppnå de politiska målsättningarna om en hållbar regional utveckling. Trafikförsörjningsprogrammet är det andra regionövergripande måldokumentet som den regionala infrastrukturplanen ska stödja. Andra strategier som påverkar planens inriktning är Strategisk plan för gods-transporter, Strategisk plan för ökad cykling, Kollektivtrafikplaner för stadstrafiken och Målbild Tåg 2035.

Västra Götalandsregionens långsiktiga viljeinriktning för utvecklingen av transportinfrastrukturen redovisas i inriktningsunderlaget, se avsnitt Strategisk inriktning för transportinfrastrukturen i Västra Götaland.



Figur 5. Illustration av hur regional infrastrukturplan är en av flera pusselbitar i det regionala utvecklingsarbetet.

Miljö- och hållbarhetsbedömning

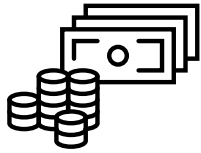
En miljöbedömning ska genomföras som en del av den regionala infrastrukturplanen enligt 6 kapitlet i miljöbalken. Det övergripande syftet är att integrera miljöaspekterna i framtagandet för att främja en hållbar utveckling.

Västra Götalandsregionen har valt att genomföra en bredare hållbarhetsbedömning som, vid sidan av den miljömässiga hållbarheten, även beaktar sociala och ekonomiska hållbarhetsaspekter utifrån Agenda 2030. Arbetet sker integrerat med framtagandet av infrastrukturplanen. Strategiska vägval och åtgärder beskrivs i Hållbarhets- och miljökonsekvensbeskrivning som är en del av den regionala infrastrukturplanen. Slutsatser sammanfattas i kapitlet Bedömning av effekter.



Agenda 2030

FN:s agenda 2030 och dess 17 globala mål (med 169 delmål) omfattar alla politiska områden och delaktighet och engagemang på regional nivå är centralt.



Innehåll och ekonomi

Den regionala infrastrukturplanen utgör tillsammans med den nationella infrastrukturplanen en del i planeringen av den statliga transportinfrastrukturen. De grundläggande målsättningarna och utgångspunkterna är gemensamma.

Inom den regionala infrastrukturplanen genomförs såväl större om- eller nybyggnationer som mindre trimningsåtgärder på de statliga vägar som inte ingår i stamvägnätet. Trimningsåtgärderna består av förbättringar av kollektivtrafikens infrastruktur, investeringar i cykelvägar samt mindre vägåtgärder. På kommunalt vägnät kan kollektivtrafik-, cykel- samt trafiksäkerhets- och miljöåtgärder medfinansieras av planen. Västra Götalandsregionen har även valt att avsätta medel till att samfinansiera järnvägsåtgärder i nationell infrastrukturplan. Drift och underhåll av hela det statliga vägnätet finansieras via nationell infrastrukturplan.

Åtgärder med en kostnad på minst 75 miljoner kronor ska namnges och en samlad effektbedömning (SEB) för objektet ska vara genomförd. Fortsättningsvis benämns dessa som namngivna åtgärder.

De flesta åtgärder finansieras till 100 procent från den regionala infrastrukturplanen, med några undantag.

Investeringar i statliga regionala cykelvägar medfinansieras av kommunerna med 50 procent av kostnaden för projektering och byggande. Åtgärder på kommunalt vägnät kan få statlig medfinansiering från planen med 50 procent.

Utöver planens ekonomiska ram förekommer alternativ finansiering för vissa åtgärder. Det kan exempelvis handla om kommuner som medfinansierar regionala vägåtgärder eller samfinansiering mellan regional och nationell infrastrukturplan.

Västra Götalandsregionen har genom regeringens direktiv tilldelats en ekonomisk ram på 10 266 miljoner kronor. Trafikverket har räknat upp den preliminära ramen till 10 453 miljoner kronor, efter justering utifrån underförbrukning under åren 2022–2025.

Prisnivån för planen är 2025-02. Först när regeringen fastställer den nya nationella infrastrukturplanen beslutas den slutliga ekonomiska ramen.

Planmedlen fördelas till de utpekade åtgärdsområdena under en tolvårsperiod. Genomförandet delas upp i fyraårsperioder och Trafikverket arbetar för att förbrukningen inom aktuell fyraårsperiod ska överensstämma med planens ram och fördelning.

Förordningen om länsplaner för regional transportinfrastruktur (1997:263) och förordningen om statlig medfinans (2009:237) styr vilka åtgärder som får ingå i den regionala infrastrukturplanen.

3 Inriktning

Strategisk inriktning för transportinfrastrukturen i Västra Götaland med tillhörande analyser och underlag finns på vgregion.se/regionalplan

Strategisk inriktning för transportinfrastrukturen i Västra Götaland

Den regionala infrastrukturplanen utgår ifrån mål och fokusområden som identifierats i det regionala inriktningsunderlaget: Strategisk inriktning för transportinfrastrukturen i Västra Götaland. I inriktningsunderlaget redovisas Västra Götalandsregionens långsiktiga viljeinriktning för utvecklingen av transportinfrastrukturen. Mål och principer (se figur 6) fokuserar på den regionala infrastrukturplanen, men viljeinriktningen gäller även som utgångspunkt för Västra Götalands ambitioner för den nationella transportinfrastrukturen.

Det övergripande målet för infrastrukturplaneringen är att planeringen ska bidra till ett fossiloberoende transportsystem för ökad konkurrenskraft och med möjlighet till goda livsmiljöer i stad och på landsbygd – hållbar och förbättrad tillgänglighet. För gods- respektive persontransporter finns separata målsättningar utifrån trafikförsörjningsprogrammet och den strategiska planen för godstransporter. Därtill ska transportinfrastrukturen, baserat på regionala målsättningar och framtagna kunskapsunderlag, utvecklas utifrån principerna om att bidra till de regionala och nationella klimatmålen, att stötta utvecklingen av ett inkluderande transportsystem samt att bidra till nollvisionen för trafiksäkerhet.

Västra Götalands varierade geografiska och demografiska förutsättningar innebär att behovet av åtgärder skiljer sig åt inom regionen. För att nå en hög måluppfyllelse utifrån mål och principer i inriktningsunderlaget behöver åtgärder i infrastrukturen prioriteras med hänsyn till de skilda förutsättningarna och potentialerna.

Transportsystem

Ett fossiloberoende transportsystem för ökad konkurrenskraft och med möjlighet till goda livsmiljöer i stad och på landsbygd – hållbar och förbättrad tillgänglighet

Godstransporter

Nordens ledande logistikregion som erbjuder effektiv logistik och en transportinfrastruktur som stöder näringslivets behov och främjar en hållbar utveckling

Persontransporter

Andelen hållbara resor ska öka i hela Västra Götaland



Regional infrastrukturplan bidrar till de regionala och nationella klimatmålen



Regional infrastrukturplan stöttar utvecklingen av ett inkluderande transportsystem där olika gruppers behov och förutsättningar beaktas och värderas i planeringen



Regional infrastrukturplan bidrar till Nollvisionen

Figur 6. Mål för infrastrukturplaneringen i Västra Götaland.

4 Fördelning av medel 2026–2037

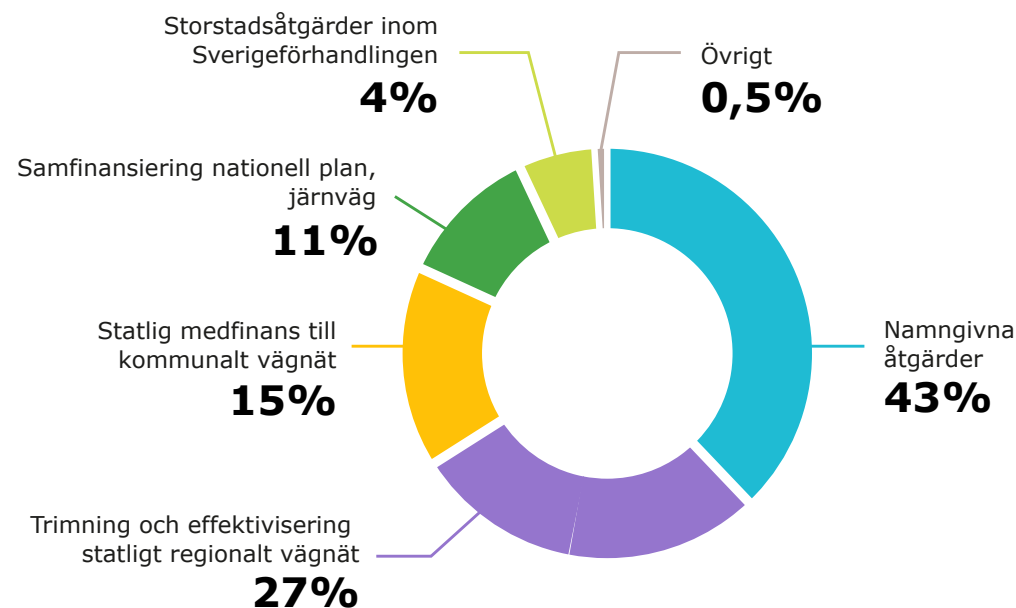
Den regionala infrastrukturplanen bygger på en struktur med sex åtgärdsområden som innehåller åtgärder och inriktningar för att stärka olika funktioner i transportsystemet. Strukturen ska bidra till en regional infrastrukturplanering med hänsyn till såväl geografi som demografi. För att hela transport- och reskedjan ska fungera behöver åtgärder prioriteras över hela regionen och i olika delar av transportsystemet. De olika transportslagen ska komplettera varandra för att skapa förutsättningar för ett transporteffektivt samhälle, stärka näringslivets konkurrenskraft och uppfylla de transportpolitiska målen. I genomförandet behöver Trafikverket arbeta för att kombinera fysiska åtgärder med steg 1- och 2-åtgärder enligt fyrstegsprincipen.

Sammantaget ska åtgärderna leda till en hållbar och förbättrad tillgänglighet i Västra Götaland och genomföras i linje med den beslutade strategiska inriktningen för transportinfrastrukturen i Västra Götaland.

Större investeringsåtgärder på statligt regionalt vägnät och i kollektivtrafikens infrastruktur återfinns inom åtgärdsområdet Namngivna åtgärder. De två åtgärdsområdena Trimning och effektivisering, statligt regionalt vägnät och Statlig medfinans till kommunalt vägnät innehåller mindre åtgärder för kollektivtrafik, cykel och väg. Inom åtgärdsområdet Samfinansiering nationell plan, järnväg avsätts medel för standardhöjande åtgärder för den regionala tågtrafiken. Storstadsåtgärder inom Sverigeförhandlingen innehåller ett antal åtgärder inom Göteborgsområdet, som är framförhandlade och avtalade

inom Sverigeförhandlingen. Åtgärdsområdet Övrigt innehåller medel till oförutsedda mindre åtgärder.

Fördelningen av medel mellan olika åtgärdsområden grundar sig i regionala och nationella mål och politiska viljeinriktningar. Den strategiska inriktningen för transportinfrastrukturen i Västra Götaland har varit utgångspunkt för infrastrukturplanens konkreta innehåll och prioriteringar.



Figur 7. Fördelning av medel till åtgärdsområden i infrastrukturplanen, totalt 10 453 miljoner kronor.

En stor del av infrastrukturplanens åtgärder beslutas löpande under planperioden. Genomförandet ska beakta de skilda geografiska förutsättningarna och säkerställa att den strategiska inriktningen för transportinfrastrukturen i Västra Götaland genomsyrar både valen av åtgärder och deras utformning. Synergieffekter ska eftersträvas för bättre måluppfyllelse. För ett effektivt genomförande kan medel från olika pottor och åtgärdsområden kombineras där det finns förutsättningar. Åtgärden ska ha en geografisk spridning över regionen och anpassas utifrån konkreta behov och bedömt bidrag till måluppfyllelse.

I den politiska prioriteringen av åtgärder och fördelning av medel har de skilda förutsättningarna och behoven inom Västra Götaland lyfts fram.

För att framdriften av åtgärden ska vara god behöver genomförandet kontinuerligt följas upp och anpassas. På kort sikt kan underförbrukning i en del av planen behöva kompenseras genom en snabbare genomförandetakt i en annan del. I bilaga 1 finns en detaljerad beskrivning av hur medel fördelas till olika åtgärdsområden.

Tabell 1. Fördelning av medel till åtgärdsområden, totalt 10 453 miljoner kronor.

Fördelning av medel till åtgärdsområden	2026	2027	2028	2029	2030-2033	2034-2037	Medel i plan, mnkr
Namn-givna åtgärder	718	462	160	115	1 806	1 263	4 524
Trimning och effektivisering, statligt regionalt vägnät	350	365	374	247	536	921	2 793
Statlig medfinans till kommunalt vägnät	155	126	126	127	506	507	1 547
Samfinansiering nationell plan, järnväg	89	274	121	108	162	375	1 129
Storstadsåtgärder inom Sverigeförhandlingen	31	17	44	54	88	186	420
Övrigt	3	3	4	3	13	14	40
Summa	1 346	1 247	829	654	3 111	3 266	10 453



Namngivna åtgärder

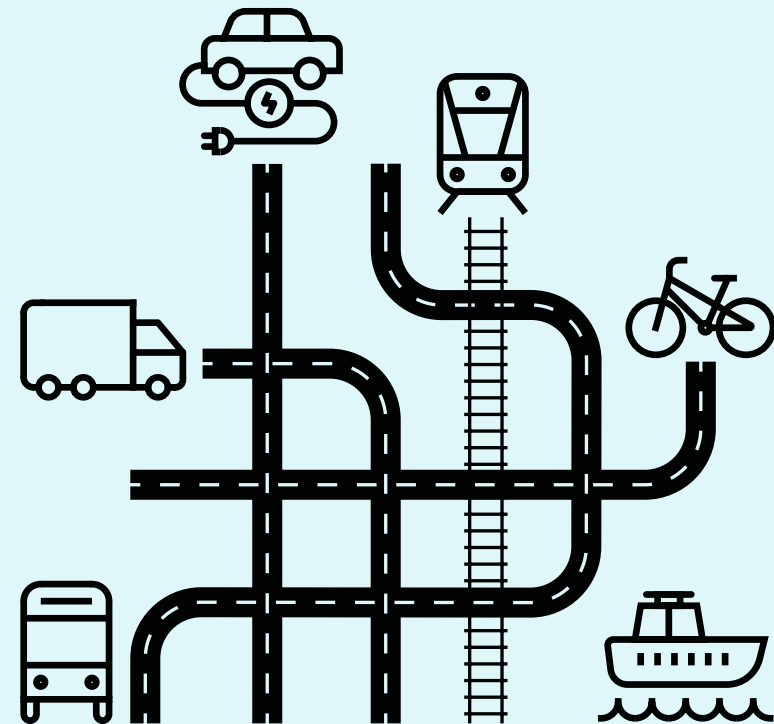
Åtgärdsområdet innehåller åtgärder av större karaktär med förhållandevis hög investeringskostnad, minst 75 miljoner kronor men i de flesta fall över 100 miljoner kronor.

Från en prioriterad brist utreds åtgärdsförslag som vid nästkommande planrevidering kan utgöra kandidat till ny namngiven åtgärd.

Större åtgärder kräver en lång planeringshorisont och omfattande förarbeten innan byggnation kan inledas. De flesta åtgärder i infrastrukturplanen har beslutats i tidigare planomgångar men har ännu inte färdigställts. Tidplaner och kostnadsbild har förändrats över tid och kan behöva justeras även framöver.

Tabell 2. Fördelning av medel för namngivna åtgärder.

Namngivna åtgärder	Medel i plan, mnkr
Namngivna vägåtgärder	3 957
Namngivna kollektivtrafikåtgärder	567
Summa	4 524



Namngivna vägåtgärder

De namngivna vägåtgärderna stärker de befintliga regionala stråken genom att förbättra trafiksäkerheten och standarden på de större regionala vägarna.

Åtgärderna utgår ifrån utpekade brister och har tagits fram inom genomförda åtgärdsvalsstudier. Studierna utgår från fyrstegsprincipen och inne-

håller ofta en kombination av åtgärder. Åtgärderna har prioriterats utifrån bedömda nyttor, kostnad och ekonomiskt utrymme i planen.

Åtgärder som är planerade för genomförande i den tidigare delen av planperioden ska vara väl utredda avseende sträckning och utformning. Det är en förutsättning för att trygga ett effektivt genomförande av planen.

Kostnadsförändringar under planperioden som kan hanteras inom åtgärdsområdet beslutas av infrastruktur- och kollektivtrafiknämnden.

En fördjupad beskrivning av de namngivna vägåtgärderna finns i bilaga 2 och de beslutade högst prioriterade bristerna i bilaga 3.

Tabell 3. Fördelning av medel för namngivna vägåtgärder. Total kostnad inkluderar sam- och medfinansiering.

Namngivna vägåtgärder	2026–2029	2030–2033	2034–2037	Medel i plan 2026–2037, mnkr	Total kostnad, mnkr
Väg 168 Ekelöv–Kareby	X	X	X	532	908
Väg 161 Rotvik–Bäcken	X	X	X	339	386
Väg 535 genom Partille		X		100	
Väg 41 Sundholmen–Björketorp	X			189	400
Väg 49 Axvall–Varnhem	X			374	563
Väg 49 Skövde–Igelstorp	X			216	301
Väg 168 Tjuvkil	X			28	175
Väg 678 Grohed–Bratteröd	X			114	162
Väg 156 Förbifart Skene, Extern finansiering				0	
Väg 49 Varnhem–Storekullen	X	X		370	371
Väg 156 Backadal–Bonared	X	X		369	374
Väg 156 Sandvad–Härsjön			X	236	236
Väg 44 Förbifart Lidköping			X	290	801
Väg 158 Askims stationsväg			X	290	290
Väg 162 Vannkrysset	X			77	138
Väg 162 Gläborg–Uteby (kan kompletteras i nästa planrevidering)			X	333	333
Tjörnbron, suicidskydd	X			100	100
Summa				3 957	

Namngivna kollektivtrafikåtgärder

De namngivna kollektivtrafikåtgärderna skapar förutsättningar för ett ökat kollektivtrafikerande genom åtgärder som ger ökad kapacitet och framkomlighet för kollektivtrafiken samt förbättrad tillgänglighet och attraktivitet.

Investeringar prioriteras i enlighet med det regionala trafikförsörjningsprogrammet och tillhörande målbilder och strategier.

Merparten av de namngivna kollektivtrafikåtgärderna ligger på det kommunala vägnätet och får statlig medfinans från infrastrukturplanen. Åtgärderna behöver vara väl utredda och ekonomiskt prioriterade hos sökande part, vilka står för minst 50 procent av finansieringen.

I den politiska prioriteringen vid framtagandet av planen har en särskild satsning på förlängning av spårvagnshållplatser som består av flera

mindre åtgärder prioriterats. De flesta kollektivtrafikåtgärderna är nära knutna till andra investeringar, såsom stadsutvecklingsprojekt, järnvägsåtgärder och andra infrastrukturåtgärder. Tidplanerna för genomförandet behöver därför anpassas utifrån dessa förutsättningar.

En fördjupad beskrivning av större kollektivtrafikåtgärder finns i bilaga 2 och de högst prioriterade bristerna i bilaga 3.

Tabell 4. Fördelning av medel för namngivna kollektivtrafikåtgärder.

Namngivna kollektivtrafikåtgärder	2026-2029	2030-2033	2034-2037	Medel i plan 2026-2037, mnkr	Bidragsberättigad total kostnad, mnkr
Bytespunkt Haga, Målbild Koll2035	X	X		37	74
Resecentrum Korsvägen, Målbild Koll2035	X	X		42	85
Citybusstråk Toltp, Mölndal, Målbild Koll2035	X			82	200
Resecentrum Lerum	X	X		63	125
Väg 535 genom Partille, samfinansiering till vägåtgärd		X		60	
Bytespunkt Mölndals resecentrum (kan kompletteras i nästa planrevidering)		X	X	130	400
Särskild satsning					
Förlängning av spårvagnshållplatser	X			58	116
Kvarstående kollektivtrafikåtgärder från tidigare plan, under 75 mnkr					
Elfärja, hyra, Öckerö	X	X	X	24	60
Elfärja, Marstrand	X			13	50
Elfärja, hyra, Tjörn	X	X		28	71
Resecentrum Saltholmen, etapp 1 (kan tidigareläggas)	(X)	X		30	60
Summa				567	



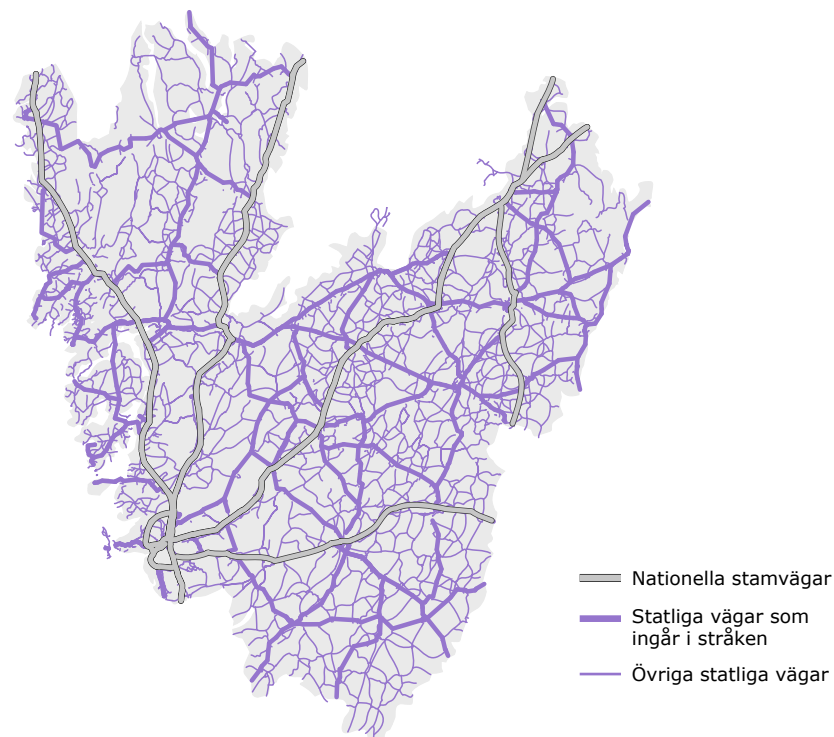
Trimning och effektivisering, statligt regionalt vägnät

De statligt regionala vägarna har en stor betydelse för Västra Götalands utveckling. De större stråken kopplar samman regionen och trimning och effektivisering av de regionala stråken förbättrar förutsättningarna för såväl person- som godstransporter. Många resor startar eller slutar utanför de regionala stråken och en stor del av de allvarliga olyckorna på det statliga vägnätet sker på mindre vägar. Åtgärder i det mindre vägnätet med vägnummer 500 och högre är därför av stor betydelse, framför allt för att förbättra trafiksäkerheten.

Inom åtgärdsområdet finns potter för kollektivtrafik- och cykelåtgärder samt för mindre vägåtgärder. Åtgärdena är av mindre karaktär med en investeringskostnad på högst 75 miljoner kronor. Medel har särskilt avsatts till vägar med vägnummer över 500 vilka till följd av sina vanligtvis låga trafikmängder annars sällan prioriteras för åtgärder.

Val av åtgärder ska utgå från den strategiska inriktningen för transportinfrastrukturen i Västra Götaland och de vägledande principerna för åtgärdsområdet. Vilka åtgärder som genomförs i de olika delarna av Västra Götaland behöver anpassas utifrån lokala förutsättningar och med hänsyn till olika gruppers behov.

Figur 8. Karta över statliga vägar i Västra Götaland.



Tabell 5. Fördelning av medel för trimning och effektivisering, statligt regionalt vägnät.

Trimning och effektivisering, statligt regionalt vägnät	Medel i plan, mnkr
Kollektivtrafikåtgärder	314
Cykelåtgärder	535
Mindre vägåtgärder cirka hälften allokeras till åtgärder på vägar med vägnummer högre än 500	1 480
Förstärkt satsning, se kommande tabell	464
Summa	2 793

De tre pottorna för kollektivtrafik-, cykel- och mindre vägåtgärder ska prioritera åtgärder inom hela Västra Götaland. Generellt sett är åtgärder för de första 4–6 åren av den regionala infrastrukturplanen uppbokade, resterande medel är fria att fördela. Utöver de tre pottorna finns förstärkta satsningar kopplat till den politiska prioriteringen.

Kollektivtrafikåtgärder

Åtgärdsområdet innefattar investeringar för en ökad framkomlighet och prioritet för kollektivtrafiken samt investeringar i hållplatser och åtgärder som främjar kombinationsresor. Västtrafik sammanställer behov och åtgärds-

förslag i dialog med kommuner och kommunalförbund. Åtgärder prioriteras av Västtrafik i samråd med Trafikverket. Åtgärderna ska bidra till måluppfyllelse i enlighet med det regionala trafikförsörjningsprogrammet.

Cykelåtgärder

Förutsättningar för cykel ska utvecklas i linje med Västra Götalandsregionens strategiska plan för ökad cykling där tätortsnära cykelinfrastruktur och integrering av cykel och kollektivtrafik ligger i fokus. För att öka trafiksäkerheten och cykelbarheten behöver cykelvägar och bygdevägar anläggas längs det statligt regionala vägnätet.

Den regionala infrastrukturplanen finansierar kostnaden för vägplan, och kommunal medfinansiering sker med 50 procent av kostnaden för projektering och byggande av statligt regionala cykelvägar. Avtal tecknas tidigt i processen mellan Trafikverket och aktuell kommun och avser en maximal medfinansiering från kommunen. Infrastrukturplanen står för eventuella kostnadsfördyringar och indexjusteringar. Kommunerna ombeds återkommande lämna in förslag på nya cykelvägar som de avser att medfinansiera. Åtgärderna ska bidra till måluppfyllelse i enlighet med Västra Götalandsregionens strategiska plan för ökad cykling.

Mindre vägåtgärder

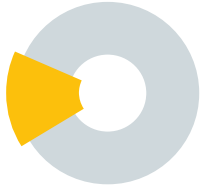
För att förbättra trafiksäkerheten och tillgängligheten samt minska barriäreffekter behöver mindre åtgärder genomföras på det statliga vägnätet. Standardhöjning, korsningsåtgärder, passager för gående och cyklister samt kurv-rätning utgör exempel på åtgärder. Samspelet mellan fordonstrafik, gående och cyklister samt näringslivets transportbehov är särskilt viktiga aspekter. Åtgärder prioriteras av Trafikverket i samråd med Västra Götalandsregionen, kommunalförbunden och berörda kommuner.

Tabell 6. Fördelning av medel för förstärkta satsningar.

Förstärkt satsning	Medel i plan, mnkr
Göteborgsregionen, Kollektivtrafikåtgärder	65
Göteborgsregionen, Cykelåtgärder	33
Göteborgsregionen, Obundna medel	130
Fyrbodalsregionen, Väg 161 Bäckens-Skårså, Cykelåtgärder	52
Fyrbodalsregionen, Väg 161 Bäckens-Skårså, Trafiksäkerhetsåtgärder	52
Fyrbodalsregionen, Väg 171, Stranderängs bro	52
Fyrbodalsregionen, mindre vägåtgärder	26
Boråsregionen, väg 27 mindre vägåtgärder	54
Summa	464

Tabell 7. Vägledande principer för trimning och effektivisering, statligt regionalt vägnät.

Vägledande principer – Trimning och effektivisering, statligt regionalt vägnät	
För hela åtgärdsområdet	<ul style="list-style-type: none"> • Åtgärder för högst 75 miljoner kronor • Medel kan kombineras från flera potter för en bättre helhet • Åtgärder kan med fördel genomföras i samband med att Trafikverket utför planerade underhållsåtgärder • Åtgärder som anläggs i huvudsak på befintlig infrastruktur • Den biologiska mångfalden behöver särskilt beaktas
Kollektivtrafikåtgärder	<ul style="list-style-type: none"> • Åtgärder som bidrar till måluppfyllelse enligt regionalt trafikförsörjningsprogram • Ökad framkomlighet för kollektivtrafik för bättre restidskvot • Åtgärder för ökad tillgänglighet och trafiksäkerhet på och vid befintliga och nya hållplatser • Kortare anslutande gång- och cykelvägar för ökad trafiksäkerhet vid hållplatser • Pendelparkering för bil och cykel • Åtgärder som förbättrar tillgängligheten för barn och unga
Cykelåtgärder	<ul style="list-style-type: none"> • Åtgärder i linje med strategisk plan för ökad cykling • Ökad cykelvänlighet, cykelbarhet och trafiksäkerhet på platser med stor cykelpotential utifrån lokala förutsättningar • Åtgärder som förbättrar tillgängligheten för barn och unga
Mindre vägåtgärder	<ul style="list-style-type: none"> • Åtgärder som ger en ökad trafiksäkerhet, trygghet och minskade barriäreffekter, särskilt för barn, gående och cyklister • Åtgärder som tillgodoser näringslivets transportbehov och intermodala lösningar • Cirka hälften av medlen ska allokeras till åtgärder på vägar med vägnummer högre än 500

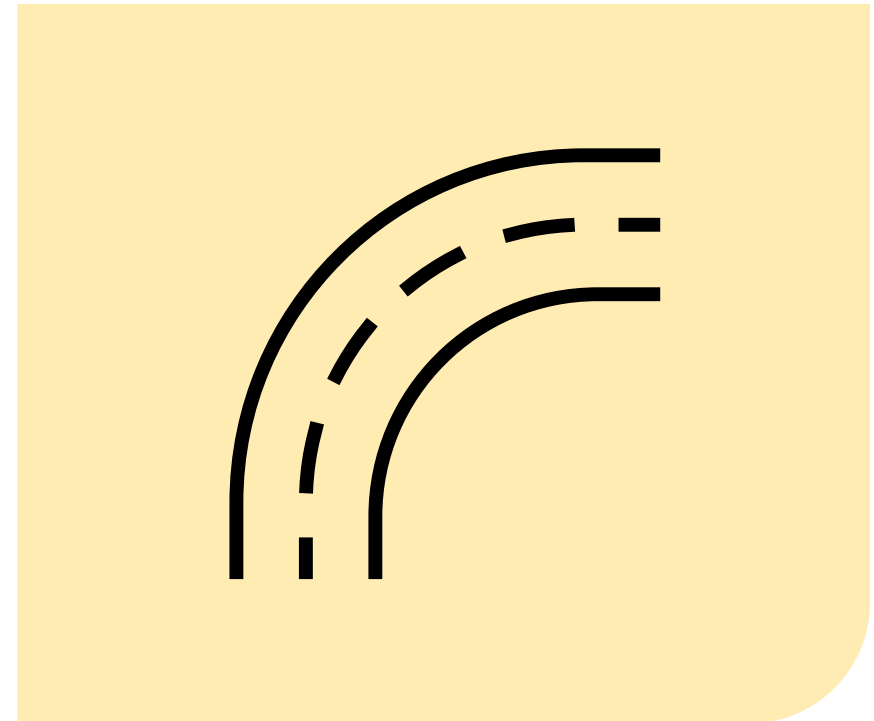


Statlig medfinans till kommunalt vägnät

På det kommunala vägnätet finns det goda förutsättningar för ett ökat hållbart resande. Befolkning, arbetsplatser och service är koncentrerat till tätorterna och resorna är ofta korta. Det är också på det kommunala vägnätet som flest trafikolyckor med gående och cyklister inträffar. Genom att medfinansiera kommunala infrastrukturåtgärder som ger en förbättrad trafiksäkerhet och framkomlighet för gång, cykel och kollektivtrafik skapas förutsättningar för stadsutveckling och ett transporteffektivt samhälle.

Inom åtgärdsområdet finns potter för kollektivtrafik- och cykelåtgärder samt trafiksäkerhets- och miljöåtgärder. Åtgärderna är av mindre karaktär med en investeringskostnad på högst 75 miljoner kronor, ofta betydligt mindre. Prioritering av åtgärder utgår från Strategisk inriktning för transportinfrastrukturen i Västra Götaland samt de vägledande principerna för åtgärdsområdet.

Kommunerna ansöker årligen om statlig medfinans till åtgärder som de avser genomföra på kommunalt vägnät. Västra Götalandsregionen/ Västtrafik ansöker om medel till regionala kollektivtrafikanläggningar. Medfinansieringen från planen uppgår till 50 procent av den totala kostnaden.



Tabell 8. Fördelning av medel för statlig medfinans till kommunalt vägnät.

Statlig medfinans till kommunalt vägnät	mnr
Kollektivtrafikåtgärder	649
Cykelåtgärder	580
Trafiksäkerhets- och miljöåtgärder	289
Förstärkt satsning kommunalt vägnät, Göteborgsregionen	29
Summa	1 547

De tre pottorna för kollektivtrafik-, cykel- samt trafiksäkerhets- och miljöåtgärder ska prioritera åtgärder inom hela Västra Götaland. Åtgärder beslutas årligen.

Åtgärds paket och helhetslösningar för hållbar tillgänglighet uppmuntras, vilket förutom åtgärden i sig exempelvis kan innefatta om-disponering av gaturum, hastighetssänkning, parkeringsutbud och parkeringsprissättning.

Utöver de tre pottorna finns en förstärkt satsning kopplat till den politiska prioriteringen vid framtagandet av planen 2022-2033. Förstärkningen innehåller statlig medfinans till kollektivtrafik och cykel i Göteborgsregionen.

Kollektivtrafikåtgärder

För att öka kollektivtrafikens tillgänglighet, trafiksäkerhet och attraktivitet krävs investeringar i hållplatser och framkomlighetsåtgärder för kollektivtrafiken, såsom busskörfält eller signalprioritering. För hållplatser och bytespunkter prioriteras tillgänglighetsanpassning och annan standardhöjning samt i vissa fall nybyggnation.

Kommunerna kan ansöka om medfinansiering för kollektivtrafikåtgärder från regional

infrastrukturplan via Trafikverket. Västra Götalandsregionen/Västtrafik kan, som regional kollektivtrafikmyndighet, ansöka om medel till regionala kollektivtrafikanläggningar och hållplatsutrustning. Åtgärderna ska bidra till måluppfyllelse i enlighet med det regionala trafikförsörjningsprogrammet.

Cykelåtgärder

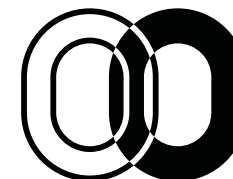
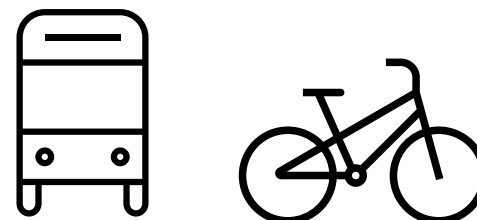
Potentialen för ökad cykling är generellt sett stor längs det kommunala vägnätet, där det finns en koncentration av befolkning, arbetsplatser, fritidsanläggningar och service. Förutsättningar för cykel ska utvecklas i linje med Västra Götalandsregionens strategiska plan för ökad cykling där tätortsnära cykelinfrastruktur och integration av cykel och kollektivtrafik ligger i fokus. För att öka trafiksäkerheten och cykelbarheten behöver cykelvägar och bygdevägar anläggas för att koppla ihop lokala målpunkter. Kortväga cykelresor i tätorter är av stor betydelse för att främja barnens självständighet i trafiken.

Kommunerna kan ansöka om medfinansiering för cykelåtgärder från regional infrastrukturplan via Trafikverket. Åtgärderna ska bidra till måluppfyllelse i enlighet med Strategisk plan för ökad cykling.

Trafiksäkerhets- och miljöåtgärder

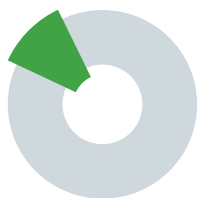
Det är i tätorterna på det kommunala vägnätet som de flesta gående och cyklister rör sig. Åtgärder som ger en förbättrad trafiksäkerhet för gående och cyklister och en förbättrad miljö inom tätorterna prioriteras. Barn och ungas behov är särskilt viktiga att beakta vid val av åtgärder.

Kommunerna kan ansöka om medfinansiering för trafiksäkerhets- och miljöåtgärder från regional infrastrukturplan via Trafikverket.



Tabell 9. Vägledande principer för statlig medfinans till kommunalt vägnät.

Vägledande principer – Statlig medfinans till kommunalt vägnät	
För hela åtgärdsområdet	<ul style="list-style-type: none"> • Åtgärder för högst 75 miljoner kronor • Planen finansierar 50 procent av kostnaden • Åtgärden ska vara planeringsmogen • Åtgärds paket och helhetslösningar för hållbar tillgänglighet uppmuntras
Kollektivtrafikåtgärder	<ul style="list-style-type: none"> • Åtgärder som bidrar till måloppfyllelse enligt regionalt trafikförsörjningsprogram • Förbättrad framkomlighet för kollektivtrafiken för förbättrad restidskvot • Tillgänglighetsanpassning, standardhöjande åtgärder och nybyggnation av hållplatser och bytestpunkter • Kortare anslutande gång- och cykelvägar för ökad trafiksäkerhet vid hållplatser • Pendelparkering för bil och cykel • Åtgärder som förbättrar tillgängligheten för barn och unga
Cykelåtgärder	<ul style="list-style-type: none"> • Åtgärder i linje med utvecklingsområden i Strategisk plan för ökad cykling • Ökad cykelvänlighet och cykelbarhet på platser med relativ stor cykelpotential utifrån lokala förutsättningar • Åtgärder som förbättrar tillgängligheten för barn och unga
Trafiksäkerhets- och miljöåtgärder	<ul style="list-style-type: none"> • Åtgärder som ger en ökad trafiksäkerhet och trygghet, särskilt för barn, gående och cyklister • Åtgärder som ger förbättrad lokal miljö kvalitet, till exempel minskat buller

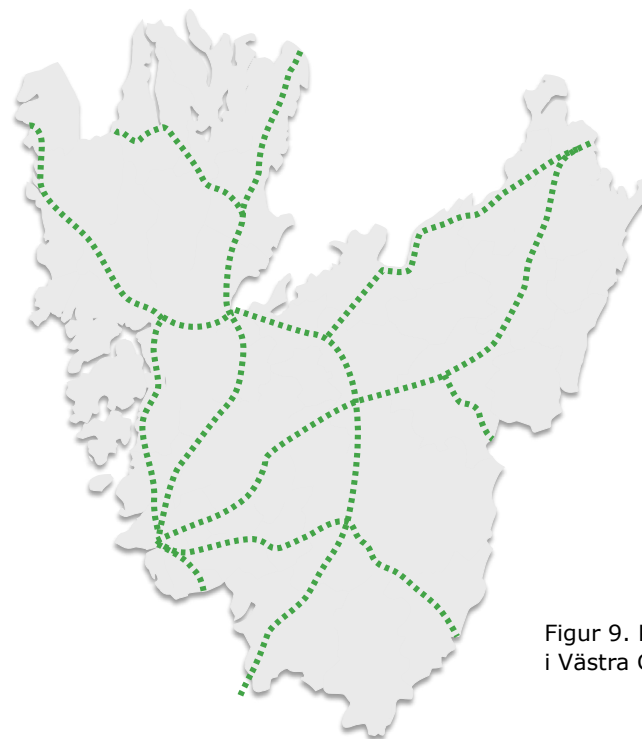


Samfinansiering nationell plan, järnväg

Det finns ett stort behov av åtgärder för att återställa och höja standarden på de järnvägar som är särskilt betydelsefulla för regiontrafiken. Ett välfungerande järnvägssystem är viktigt för omställningen till ett transporteffektivt samhälle.

Västra Götalandsregionen har högt uppsatta mål för utvecklad persontågstrafik och har därför i de senaste planomgångarna anslagit medel från den regionala infrastrukturplanen för samfinansiering av järnvägsåtgärder i den nationella infrastrukturplanen.

Inom åtgärdsområdet fördelas medel i första hand till de olika regionala järnvägsstråken. Inriktning för åtgärder på varje bana beskrivs i bilaga 4. De vägledande principerna, inklusive Målbild Tåg 2035 och Västtågutredningen, ska ligga till grund för valet av åtgärder.



Figur 9. Karta över järnvägsstråk i Västra Götaland.

Tabell 10. Fördelning av medel för samfinansiering nationell plan, järnväg

Samfinansiering nationell plan, järnväg	Medel i plan, mnkr
Kinneullebanan	94
Norra Bohusbanan	91
Södra Bohusbanan	256
Viskadalsbanan	114
Älvsborgsbanan	274
Göteborg–Borås, ny järnväg och bibana Mölnlycke	250
Obundna medel	50
Summa	1 129

Ambitionen är att medel från åtgärdsområdet i så stor utsträckning som möjligt ska förstärka planerade investeringar av Trafikverket för att nå uppsatta resandemål. Exempel på viktiga åtgärder för regionaltrafiken är hastighets- och kapacitetshöjande åtgärder samt åtgärder inom stationsmiljöer som förlängning av plattformar.

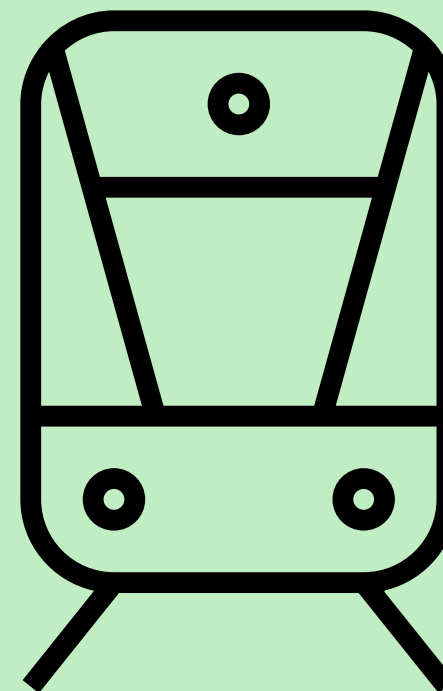
Nivån på anslagna medel per järnväg kan komma att justeras och omfördelas om åtgärder prioriteras för genomförande inom ramen för nationell infrastrukturplan.

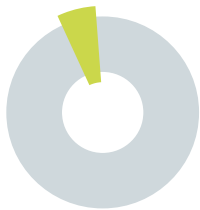
Omfördelning av medel inom åtgärdsområdet beslutas i regionstyrelsen via beredningen för hållbar utveckling, BHU. Kostnadsförändringar under planperioden som kan hanteras inom åtgärdsområdets obundna medel beslutas av infrastruktur- och kollektivtrafiknämnden.

Tabell 11. Vägledande principer för samfinansiering nationell plan, järnväg

Vägledande principer – Samfinansiering nationell plan, järnväg

- Åtgärder ska ligga i linje med Målbild Tåg 2035 inklusive Västtågsutredningen
- Fokus på systempåverkande åtgärder
- Prioritera åtgärder som höjer och återupprättar standarden på de järnvägar som är viktiga för regiontrafiken
- Åtgärder kan med fördel genomföras i samband med att Trafikverket utför planerade underhållsåtgärder på banorna





Storstadsåtgärder inom Sverigeförhandlingen

Sverigeförhandlingen var en nationell satsning på nya stambanor mellan Sveriges storstäder kombinerat med en satsning på fler bostäder och kommunal infrastruktur. I den överenskommelse som träffats mellan staten, Västra Götalandsregionen och Göteborgs Stad ingår kollektivtrafikåtgärder i Göteborg som medfinansieras av den regionala infrastrukturplanen. Överenskommelsen innehåller även ett flertal andra åtaganden, som inte berör den regionala infrastrukturplanen. Göteborgs Stad åtar sig exempelvis att bygga cirka 45 000 bostäder.

Kollektivtrafikåtgärdernas syfte är att åstadkomma förbättringar av tillgänglighet och kapacitet i transportsystemet för att skapa förutsättningar för ett ökat bostadsbyggande. Den totala kostnaden för åtgärderna uppgår till omkring 7 miljarder kronor (prisnivå 2016), varav 420 miljoner kronor avsätts i regional infrastrukturplan 2026–2037.

Investeringarna ligger i linje med regionalt trafikförsörjningsprogram för Västra Götaland och Målbild Koll2035.



Tabell 12. Lista över storstadsåtgärder inom Sverigeförhandlingen.

Storstadsåtgärder inom Sverigeförhandlingen

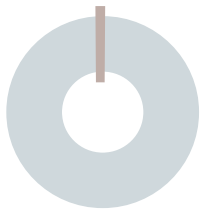
Spårväg Brunnsbo–Linné

Citybuss Backastråket

Citybuss Norra Älvstranden

Summa

420

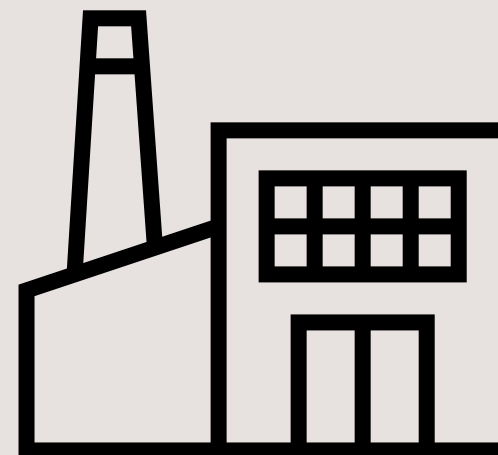


Övrigt

Medlen avsatta inom övrigt syftar till att kunna hantera oförutsedda mindre utgifter. Det kan exempelvis vara åtgärder av betydelse för näringslivet såsom akuta punktinsatser på lågtrafikerade vägar eller statlig medfinans till åtgärder som inte faller inom ramen för åtgärdsområde Statlig medfinans till kommunalt vägnät. Infrastruktur- och kollektivtrafiknämnden beslutar om användning av medel inom åtgärdsområdet.

Tabell 13. Fördelning av medel för övrigt.

Övrigt	Medel i plan, mnkr
Oförutsedda mindre utgifter	40
Summa	40



5 Bedömning av effekter

Regional infrastrukturplan grundar sig på regionens strategiska inriktning för transportinfrastrukturen i Västra Götaland som i sin tur tar avstamp i regionala mål och nationella utgångspunkter såsom de transportpolitiska målen och Agenda 2030.

Långsiktigt syftar den regionala infrastrukturplanen till att förbättra tillgängligheten i hela regionen med fokus på olika funktioner i transportsystemet samt på ett hela resan-perspektiv både för person- och godstransporter.

Västra Götalandsregionen har valt att komplettera miljöbedömningen med en bredare hållbarhetsbedömning. Den regionala infrastrukturplanens effekter beskrivs utifrån de transportpolitiska målen, nationella och regionala mål, strategisk inriktning för transportinfrastrukturen i Västra Götaland samt den genomförda hållbarhetsbedömningen.

Potentialen för infrastrukturplanen att bidra till ökad hållbarhet handlar inte bara om den direkta påverkan från varje enskild åtgärd eller åtgärdsområde, utan också om åtgärdernas riktning och hur åtgärderna tillsammans bidrar

till att skapa ett hållbart och inkluderande transportsystem. Därför är det viktigt att beakta åtgärdernas effekt på transportsystemet på systemnivå. Ett annat viktigt perspektiv i analysen är alternativ användningen av medel.

I den samlade bedömningen av infrastrukturplanens påverkan har utgångspunkten varit på att planeringen behöver fokusera på att tillfredsställa alla människors grundläggande behov utan att de planetära gränserna överskrids. Det innebär att positiva effekter inom ett område inte kan kompensera för negativa effekter inom ett annat område.

Sammantaget bedöms infrastrukturplanen ha positiv påverkan på de transportpolitiska målen. Åtgärderna bedöms bidra till det övergripande målet, till hänsynsmålet för delarna trafiksäkerhet och hälsa samt till funktionsmålet. Planen bedöms motverka hänsynsmålet gällande miljö.

Infrastrukturplanen bedöms sammantaget ha en negativ påverkan på de hållbarhetsaspekter som ingår i miljöbalken och som berör naturmiljön: Klimat, Biologisk mångfald, Landskap och kulturmiljö samt Resurser tillgängliga för

människan. Planen bedöms ha positiv påverkan på de hållbarhetsaspekter i miljöbalken som handlar om människors hälsa; Frisk luft, Buller, Trafiksäkerhet och Aktivt resande. Även påverkan på övriga hållbarhetsaspekter avseende tillgänglighet och trygghet bedöms vara positiv.

Åtgärderna i infrastrukturplanen bedöms bidra till att andelen hållbara resor ökar, främst genom satsningar på cykelinfrastruktur och kollektivtrafik. Gällande gods- och näringslivets transporter bedöms planen sammantaget ha en positiv påverkan på näringslivets tillgänglighet och konkurrenskraft.

Hållbarhets- och miljökonsekvensbeskrivningen innehåller en fördjupad bedömning av den regionala infrastrukturens effekter och finns publicerad på www.vgregion.se/regionalplan

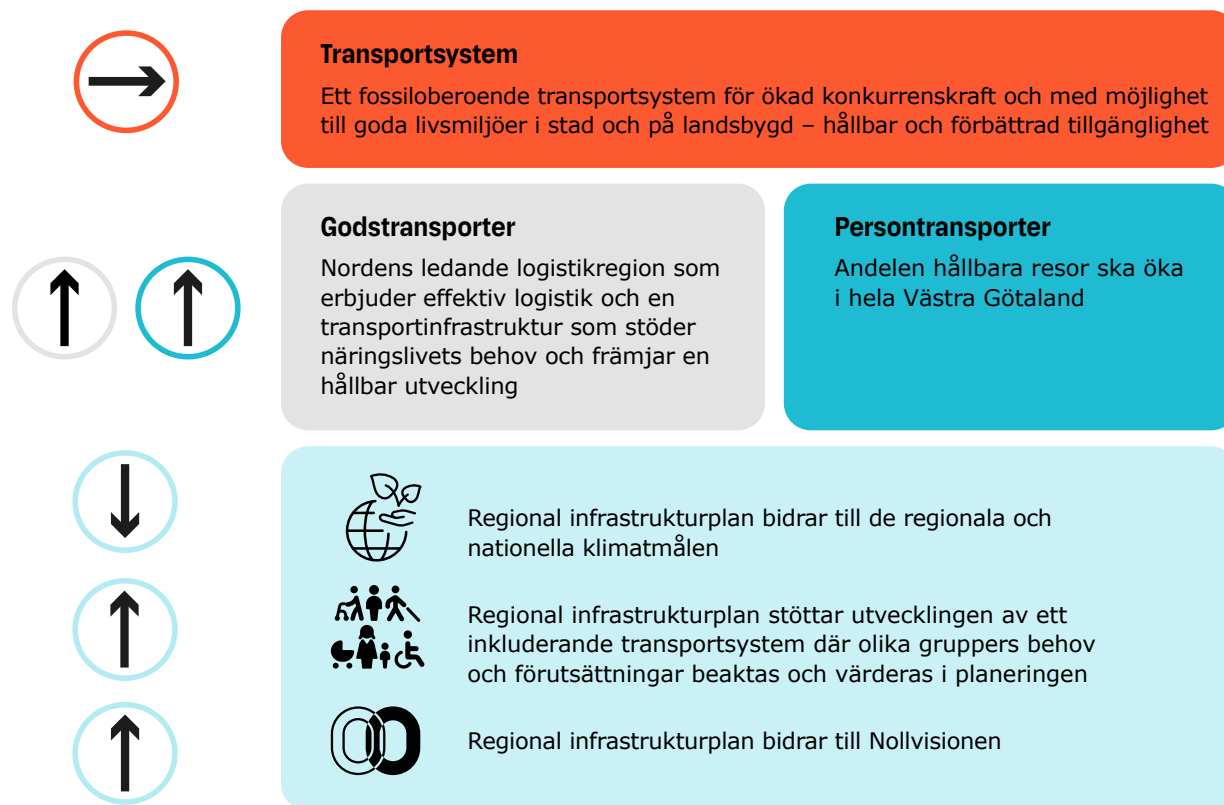
Bedömningen av infrastrukturplanen utifrån målen i Strategisk inriktning för transportinfrastrukturen i Västra Götaland visar att planen både bidrar positivt och negativt till det övergripande målet om ett fossiloberoende transportsystem för ökad konkurrenskraft och med möjlighet till goda livsmiljöer i stad och på landsbygd. Planen bedöms bidra positivt till målen inom gods- och persontransporter samt principerna om social hållbarhet och trafiksäkerhet, men inte till de regionala och nationella klimatmålen.

Större vägåtgärder leder generellt sett till att biltrafiken ökar genom inducerad trafik, vilket innebär att de fram till att bilflottan är fullt ut fossilfri bedöms motverka målet om minskad klimatpåverkan. Både beslutet att inte ompröva redan beslutade namngivna vägåtgärder och beslutet att prioritera ytterligare satsningar på namngivna vägåtgärder innebär att drygt en tredjedel av planramen binds upp i åtgärder som bedöms ha negativ påverkan på klimat och miljö.

Satsningarna på infrastruktur för cykel och kollektivtrafik har potential att bidra till utsläppsminskningar men bedöms inte vara tillräckliga för att kunna kompensera för utsläppen som genereras från byggskedet och från den ökade biltrafik som satsningarna på namngivna vägåtgärder ger upphov till. Således uppfyller inte infrastrukturplanen ambitionen i den strategiska inriktningen gällande klimatmålen.

Infrastrukturplanen innehåller en mängd trafiksäkerhetshöjande åtgärder för samtliga trafikantgrupper. Utöver de namngivna åtgärderna finns medel för mindre trafiksäkerhetsåtgärder på det statliga vägnätet samt till åtgärder med fokus på gående och cyklister. Planen bedöms bidra till till hållbarhetsaspekten trafiksäkerhet samt den strategiska inriktningen.

Statlig medfinans till åtgärder i kommunalt vägnät för cykel och kollektivtrafik bedöms stödja flera grupper i samhället. Åtgärderna bidrar till ökad tillgänglighet för barn och unga samt för andra grupper som främst reser på lokal nivå och/eller som inte har tillgång till egen bil. Åtgärderna i infrastrukturplanen bedöms vara ett steg i rätt riktning för ett inkluderande transportsystem.



Figur 10. Bedömning av infrastrukturplanen utifrån målen i Strategisk inriktning för transportinfrastrukturen i Västra Götaland. Uppåtgående pil innebär positivt bidrag till mål, nedåtgående pil innebär negativt bidrag, horisontell pil innebär att infrastrukturplanen bidrar både positivt och negativt till målområdet.

6 Genomförande och uppföljning

Den regionala infrastrukturplanen består av sex åtgärdsområden med olika åtgärder, vägledande principer och beslutsprocesser. Planens medel är avsatta såväl till namngivna åtgärder som till olika åtgärdsinriktningar. Inom två åtgärdsområden behövs en aktiv planering under genomförandet: Trimning och effektivisering, statligt regionalt vägnät samt Statlig medfinans till kommunalt vägnät. Inom dessa områden är det särskilt viktigt att följa upp genomförandet utifrån strategisk inriktning för transportinfrastrukturen i Västra Götaland, hållbarhetsbedömningens medskick samt geografisk fördelning och anpassning.

Brister i den statliga transportinfrastrukturen identifieras och analyseras inom så kallade åtgärdsvalsstudier (ÅVS). En åtgärdsvalsstudie görs tidigt i planeringen för att parterna tillsammans ska få en helhetsbild och hitta hållbara förslag på åtgärder för att lösa bristen. Studierna utgår från fyrstegsprincipen och innehåller ofta en kombination av åtgärder. Åtgärdsvalsstudier genomförs både för de politiskt prioriterade bristerna för att ta fram kandidater till nya namngivna åtgärder och för andra brister i den statliga infrastrukturen där lösningen kan hanteras med medel ur Trimning och effektivisering, statligt regionalt vägnät.

Prioritering av åtgärder

Prioriteringen av åtgärder hanteras olika beroende av åtgärdsområde och hur stor kostnad som belastar infrastrukturplanen. Åtgärder med en kostnad på över 75 miljoner kronor ska vara namngivna i regional infrastrukturplan och prioriteras politiskt vid framtagandet av planen.

Inom åtgärdsområde Trimning och effektivisering, statligt regionalt vägnät finns olika processer för prioritering av åtgärder, se figur 11.

Kollektivtrafikåtgärder prioriteras av Västtrafik i samråd med Trafikverket. Åtgärdsförslag baseras på inspel från kommuner och kommunalförbund, identifierade behov för kollektivtrafiken samt inspel från kunder och bussbolag som utför trafiken. Kommunerna har möjlighet att lyfta förslag på åtgärder till Västtrafik i befintliga dialogforum.

För regionala cykelvägar ombeds kommunerna återkommande att lämna in förslag via kommunalförbunden på regionala cykelåtgärder som de avser att medfinansiera med halva kostnaden för projektering och byggande. Mindre cykelåtgärder kan också prioriteras av Trafikverket utifrån identifierade behov.

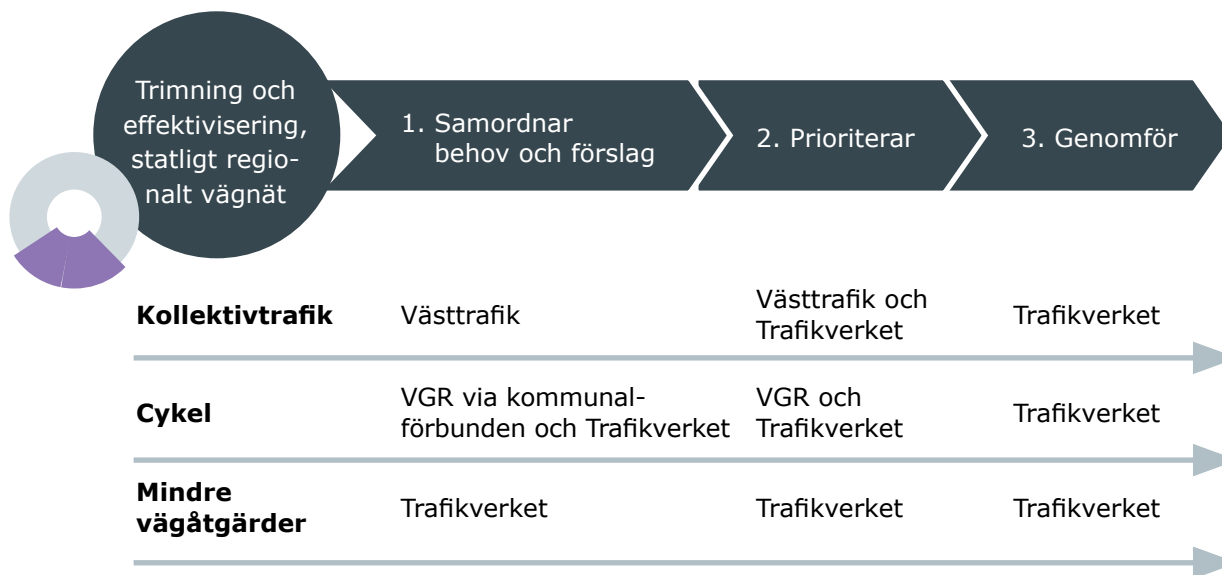
Mindre vägåtgärder prioriteras av Trafikverket. Åtgärdsförslag baseras på inspel från kommuner och kommunalförbund, olyckor och identifierade behov i vägnätet samt inspel från näringsliv och kundsynpunkter.

Inom åtgärdsområde Statlig medfinans till kommunalt vägnät kan kommunerna årligen ansöka om medel från regional infrastrukturplan för åtgärder på kommunalt vägnät. Prioritering sker av Trafikverket och Västtrafik i samråd med Västra Götalandsregionen. Förenklad processbeskrivning se figur 12.

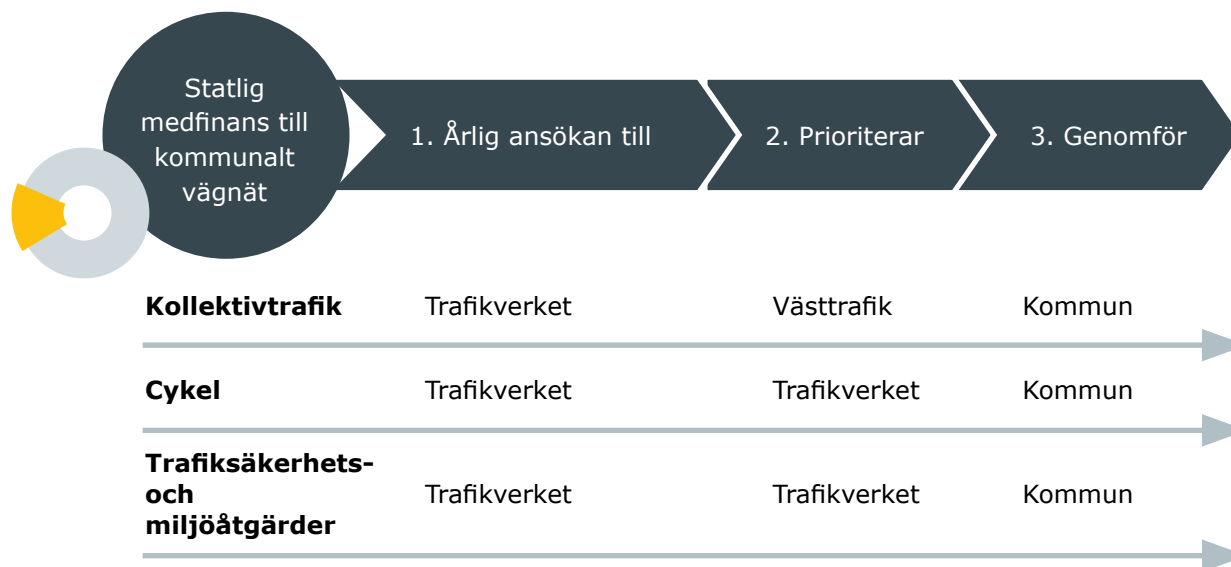
Åtgärder inom Samfinansiering nationell plan, järnväg prioriteras i samråd mellan Trafikverket, Västra Götalandsregionen och Västtrafik utifrån den politiska fördelningen av medel och inriktningen per bana, se bilaga 4.

I den regionala infrastrukturplanen finns förstärkta satsningar. Åtgärder inom de förstärkta satsningarna med en kostnad upp till 75 miljoner kronor beslutas av respektive kommunalförbund inom ramen för åtgärdsområdets vägledande principer. Innan beslut ska åtgärdsförslagen vara avstämde med Västtrafik och godkända av Trafikverket.

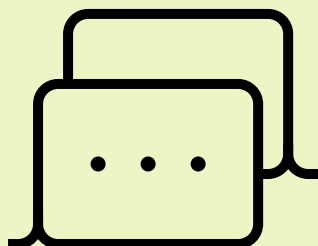
I figurerna här bredvid visas förenklade processer för åtgärder som belastar planen med upp till 75 miljoner kronor inom åtgärdsområde Trimning och effektivisering, statligt regionalt vägnät och inom Statlig medfinans till kommunalt vägnät.



Figur 11. Förenklade beslutsprocesser för åtgärder inom Trimning och effektivisering, statligt regionalt vägnät.



Figur 12. Förenklade beslutsprocesser för åtgärder inom Statlig medfinans till kommunalt vägnät.



Förankring under genomförandet

Trafikverket ansvarar för den regionala infrastrukturplanens genomförande. Löpande avstämning sker mellan Trafikverket och tjänstepersoner på Västra Götalandsregionen. Vid dessa möten rapporteras hur genomförandet av infrastrukturplanen går och om det uppstått några avvikelser eller frågor som behöver politisk avstämning och beslut om hantering.

Det finns även en bredare tjänstepersonsgrupp som hanterar frågor kopplat till genomförandet av planen och består av representanter från Västra Götalandsregionen, kommunalförbunden, Trafikverket och Västtrafik. Genomförandegruppen har regelbundna träffar. Trafikverket redovisar där årligen vilka trimningsåtgärder som har prioriterats och genomförts.

Motsvarande information ges även till respektive delregion på kommunalförbundens infrastruktur-nätverk på tjänstepersonsnivå.

Om det uppstår behov av politiska avvägningar och beslut, som kan hanteras inom ramen för den av regionfullmäktige antagna regionala infrastrukturplanen, lyfts ärendet för beslut i infrastruktur- och kollektivtrafiknämnden som ansvarig för infrastrukturplanens genomförande. Det kan till exempel handla om kostnadsökningar i pågående åtgärder eller beslut om planens ofördelade medel. Beredningen för hållbar utveckling, BHU, informeras efter nämndens beslut.

Uppföljning

För att säkerställa att åtgärderna som genomförs

är i linje med infrastrukturplanens avsikter och strategisk inriktning för transportsystemet i Västra Götaland följs genomförandet upp årligen. Infrastruktur- och kollektivtrafiknämnden får i sin roll som ansvarig för infrastrukturplanens genomförande årligen en redovisning gällande utfallet och avvikelser i den regionala infrastrukturplanen. Uppföljningen kartlägger på en övergripande nivå hur planens medel används och framdriften i genomförandet. Eftersom infrastrukturåtgärder är långdragna processer bedöms inte en årlig uppföljning av effekter möjlig. Därför lämnas istället en redovisning av aktiviteter som genomförts med betydelse för planens målstyrning. Uppföljningen skickas även till beredningen för hållbar utveckling, BHU för kännedom. Slutsatser från uppföljningen tas med in i den kommande planeringen.

BILAGOR

Bilaga 1 Planram i detalj, prisnivå 2025–02

Tabell 14. Fördelning av medel för namngivna vägåtgärder.

Namngivna vägåtgärder	2026	2027	2028	2029	2030–2033	2034–2037	Medel i plan, mnkr
Väg 168 Ekelöv–Kareby	4	13	10	9	495	1	532
Väg 161 Rotvik–Bäcken	10	11	3	14	300	1	339
Väg 535 genom Partille					100		100
Väg 41 Sundholmen–Björketorp	147	42					189
Väg 49 Axvall–Varnhem	271	103					374
Väg 49 Skövde–Igelstorp	116	100					216
Väg 168 Tjuvkil	2	11	15				28
Väg 678 Grohed–Bratteröd	74	39	1				114
Väg 156 Förbifart Skene, Extern finansiering							0
Väg 49 Varnhem–Storekullen	5	6	9	5	345		370
Väg 156 Backadal–Bonared	14	11	5	5	334		369
Väg 156 Sandvad - Härsjön						236	236
Väg 44 Förbifart Lidköping						290	290
Väg 158 Askims stationsväg						290	290
Väg 162 Vannkrysset	5	15	20	30	7		77
Väg 162 Gläborg – Uteby (kan kompletteras i nästa planrevidering)						333	333
Tjörnbron, suicidskydd		50	50				100
Summa	648	401	113	63	1 581	1 151	3 957

Tabell 15. Fördelning av medel för namngivna kollektivtrafikåtgärder.

Namngivna kollektivtrafikåtgärder	2026	2027	2028	2029	2030–2033	2034–2037	Medel i plan, mnkr
Bytespunkt Haga, Målbild Koll2035				7	30		37
Resecentrum Korsvägen, Målbild Koll2035				12	30		42
Citybusstråk Toltp, Mölndal, Målbild Koll2035	33	41	8				82
Resecentrum Lerum			20	20	23		63
Väg 535 genom Partille, samfinansiering till vägåtgärd					60		60
Bytespunkt Mölndals resecentrum (kan kompletteras i nästa planrevidering)					35	95	130
Särskild satsning							
Förlängning av spårvagnshållplatser	20	15	15	8			58
Kvarstående kollektivtrafikåtgärder från tidigare plan, under 75 mnkr							
Elfärja, hyra, Öckerö	2	2	2	2	8	8	24
Elfärja, Marstrand	13						13
Elfärja, hyra, Tjörn	2	3	2	3	9	9	28
Resecentrum Saltholmen, etapp 1 (kan tidigareläggas)					30		30
Summa	70	61	47	52	225	112	567

Tabell 16. Fördelning av medel för trimning och effektivisering i statligt regionalt vägnät.

Trimning och effektivisering i statligt regionalt vägnät	2026	2027	2028	2029	2030–2033	2034–2037	Medel i plan, mnkr
Kollektivtrafikåtgärder	55	67	16	30	16	130	314
Cykelåtgärder	52	48	88	51	157	139	535
Mindre vägåtgärder	220	215	243	110	171	521	1 480
Förstärkta satsningar:							
Göteborgsregionen, Kollektivtrafikåtgärder	5	5	5	10	40		65
Göteborgsregionen, Cykelåtgärder		2	3	5	23		33
Göteborgsregionen, Obundna medel		4	4	5	40	77	130
Fyrbodalsregionen, Väg 161 Cykelåtgärder	2	4	7	10	29		52
Fyrbodalsregionen, Väg 161 Trafiksäkerhetsåtgärder		4	4	13	31		52
Fyrbodalsregionen, Väg 171 Stranderängs bro	2	4	4	13	29		52
Fyrbodalsregionen, mindre vägåtgärder	14	12					26
Boråsregionen, väg 27 mindre vägåtgärder						54	54
Summa	350	365	374	247	536	921	2 793

Tabell 17. Fördelning av medel för statlig medfinans till kommunalt vägnät.

Statlig medfinans till kommunalt vägnät	2026	2027	2028	2029	2030–2033	2034–2037	Medel i plan, mnkr
Kollektivtrafikåtgärder	54	54	54	54	217	216	649
Cykelåtgärder	48	48	48	48	193	194	580
Trafiksäkerhets- och miljöåtgärder	24	24	24	24	96	97	289
Förstärkta satsningar:							
Göteborgsregionen, Kollektivtrafikåtgärder	17						17
Göteborgsregionen, Cykelåtgärder	12						12
Summa	155	126	126	127	506	507	1 547

Tabell 18. Fördelning av medel för samfinansiering nationell plan, järnväg.

Samfinansiering nationell plan, järnväg	2026	2027	2028	2029	2030–2033	2034–2037	Medel i plan, mnkr
Summa	89	274	121	108	162	375	1 129

Tabell 19. Fördelning av medel för storstadsåtgärder inom Sverigeförhandlingen.

Storstadsåtgärder inom Sverigeförhandlingen	2026	2027	2028	2029	2030–2033	2034–2037	Medel i plan, mnkr
Summa	31	17	44	54	88	186	420

Tabell 20. Fördelning av medel för övrigt.

Övrigt	2026	2027	2028	2029	2030–2033	2034–2037	Medel i plan, mnkr
Summa	3	3	4	3	13	14	40

I tabellerna nedan finns fördjupade beskrivningar av namngivna åtgärder, vilket är åtgärder med en totalkostnad på 75 miljoner kronor eller mer. Trafikverket tar fram samlade effektbedömningar (SEB) för namngivna vägåtgärder. För namngivna kollektivtrafikåtgärder som byggstartar under infrastrukturplanens fyra första år tar sökande part fram SEB. De samlade effektbedömningar finns tillgängliga på Trafikverkets hemsida.

Tabell 21. Namngivna vägåtgärder.

Namngivna vägåtgärder							
Åtgärd	Funktion	Brist/behov	Förslag till åtgärd	Medel i plan 2026-2037, mnkr	Total kostnad, mnkr	Övrig finansiering	Bedömning av lönsamhet enligt SEB
Väg 168 Ekelöv-Kareby	Väg 168 förbinder Marstrand med Kungälv/E6 via Ytterby. Vägen har begränsad framkomlighet, framför allt under semesterperioden. Vägen saknar en separerad gång- och cykelväg och dessutom orsakar trafiken bullerstörningar, främst i Ytterby. Åtgärden möjliggör framtida kommunal exploatering.	Brist gällande kapacitet, framkomlighet och trafik-säkerhet. Avlastning av genomfartstrafik för att förbättra framkomligheten och minska störningarna genom Ytterby.	Ny vägförbindelse.	532 mnkr	908 mnkr	Nationell infrastrukturplan, Kungälv kommun. Avsiktsförklaring finns, medfinansieringsavtal under framtagande.	Robust lönsam
Väg 161 Rotvik-Bäcken	Väg 161 ingår i ett för transporter och pendling viktigt regionalt stråk mellan Lysekil, Uddevalla, Trollhättan, Lidköping, Skövde och Karlsborg. På aktuell sträcka i Uddevalla kommun saknas en separat gång- och cykelväg och oskyddade trafikanter är hänvisade till körbanan.	Befintlig väg har låg standard och ett stort antal bostäder ligger nära vägen. Vägen är mycket smal och vägstandarden har stora brister i förhållande till trafikbelastning, vilken är särskilt hög under sommartid. Det finns inte tillräckligt med utrymme för oskyddade trafikanter.	Mötesfri väg och GC-bana.	339 mnkr	386 mnkr		Robust olönsam

Namngivna vägåtgärder

Åtgärd	Funktion	Brist/behov	Förslag till åtgärd	Medel i plan 2026-2037, mnkr	Total kostnad, mnkr	Övrig finansiering	Bedömning av lönsamhet enligt SEB
Väg 535 genom Partille	Busskörfält Furulund–Partille i norra delen av stråket. Åtgärden möjliggör utbyggnad av 3 000 bostäder i Partille kommun.	Ökad framkomlighet och kapacitet för kollektivtrafiken. Utveckling av kollektivtrafikstråk enligt Målbild Koll2035 genom breddning av befintlig väg med bland annat busskörfält.	Trafiksäkerhet, kollektivtrafik- och GC-åtgärder.	100 mnkr		Regional infrastrukturplan kollektivtrafik-åtgärd, Partille kommun. Avsiktsförklaring finns, medfinansieringsavtal finns.	Robust olönsam (SEB avser hela trafiksystem centrala Partille)
Väg 41 Sundholmen–Björketorp	Ingår i den så kallade "inre halvcirkeln" som förbinder E6 med inre delar i regionen, mellan Varberg och Borås. Vägen ligger i ett skredriskområde som innebär stor risk för stabilitetsproblem.	Behov av att få bort stabilitetsproblem, öka framkomligheten, förbättra trafiksäkerheten och minska miljöbelastningen genom Sundholmen.	Mötesfri väg och GC-väg.	189 mnkr	400 mnkr		Lönsam
Väg 49 Axvall–Varnhem	Vägen är en viktig kommunikationsled och utpekad som ett riksintresse. Vägen har partier med närliggande bebyggelse och utfarter med låg standard och bristande siktförhållanden och i västra delen täta korsningsavstånd.	Behov av att förbättra framkomligheten, trafiksäkerheten och vägstandarden men även miljöförhållandena för boende utmed vägen.	Mötesfri väg och GC-väg.	374 mnkr	563 mnkr		Lönsam
Väg 49 Skövde–Igelstorp	Vägen används för regionala godstransporter samt för lokal och regional arbetspendling. Sträckan är utpekad i FPV för godstransporter, dagliga personresor och kollektivtrafik.	Bristfällighet i trafiksäkerhet och tillgänglighet.	Mötesfri väg och GC-väg.	216 mnkr	301 mnkr	Skövde kommun. Medfinansieringsavtal finns.	Lönsam

Namngivna vägåtgärder

Åtgärd	Funktion	Brist/behov	Förslag till åtgärd	Medel i plan 2026-2037, mnkr	Total kostnad, mnkr	Övrig finansiering	Bedömning av lönsamhet enligt SEB
Väg 168 Tjuvkil	Väg 168 kopplar samman E6 med Marstrand i Kungälv kommun och är hårt belastad under sommaren. Det finns bland annat ett stort behov av trafiksäkerhetshöjande åtgärder.	De huvudsakliga bristerna är att vägen saknar vägren, avskild väg för gående och cyklister, trygga och tillgänglighetsanpassade busshållplatser samt säkra möjligheter för gående och cyklister att korsna vägen.	GC-väg, trafik säkerhetshöjande åtgärder.	28 mnkr	175 mnkr	Kungälv kommun. Medfinansieringsavtal finns.	Robust olönsam
Väg 678 Grohed-Bratteröd	Väg 678, som är ett alternativ till väg 44, kopplar samman E6 med Vänersborg, Trollhättan och Uddevalla. Sträckan mellan Lerbomotet och Bratterödsmotet saknar mittseparering och är den sista icke trafiksäkra sträckan mellan Trestadsområdet och Göteborg. Trafikverket prioriterar sträckan som omledningsväg för E6.	En ombyggnation av väg 678 mellan Grohed och Bratteröd till 2+1 med mittseparering, med syfte att reducera olycksrisken.	Mötesfri väg.	114 mnkr	162 mnkr		Lönsam
Väg 156 Förbifart Skene. Extern finansiering	Väg 156 går genom fyra kommuner: Härryda, Mark, Svenljunga och Tranemo. Genomfartstrafiken på väg 156 behöver idag ta sig genom centrala Skene för att ansluta till väg 41. De kommande åren planerar Marks kommun för cirka 740 nya bostäder. För att kunna utveckla centrala Skene med bostäder och verksamheter behöver förbifarten färdigställas.	Genomfartstrafiken i Skene skapar bristande trafiksäkerhet och trygghet, inte minst för oskyddade trafikanter i Skene. Det relativt höga trafikflödet skapar även en miljö utsatt för buller och en försämrad luftkvalitet. Det finns även en risk för köbildning som exempelvis kan påverka kollektivtrafiken.	Standardhöjning av befintlig väg, ny sträckning med hastighet 80 km/h.	0 mnkr		Marks kommun. Medfinansieringsavtal finns.	

Namngivna vägåtgärder

Åtgärd	Funktion	Brist/behov	Förslag till åtgärd	Medel i plan 2026-2037, mnkr	Total kostnad, mnkr	Övrig finansiering	Bedömning av lönsamhet enligt SEB
Väg 49 Varnhem–Storekullen	Väg 49 utgör en del av kopplingen Lidköping–Skara–Skövde vilket förbinder Skaraborgs två största lokala arbetsområden. Sträckan är viktig för godstransporter, då den är en koppling mellan E20 vid Skara och Skövde.	Sträckan har brister gällande trafiksäkerhet då det bland annat finns många anslutningar. Tillgängligheten till buss-hållplatser och standarden på gång- och cykelväg längs sträckan är också bristfällig.	Mötesfri väg, trafiksäkerhetshöjande åtgärder samt GC-väg.	370 mnkr	371 mnkr		Lönsam
Väg 156 Backadal–Bonared	Väg 156 går genom fyra kommuner: Härryda, Mark, Svenljunga och Tranemo. Den aktuella sträckan kopplar ihop Marks kommun med väg 40. De kommande åren planerar Marks kommun för cirka 740 nya bostäder. För att kunna realisera detta och framtida bostadsprojekt behöver väg 156 byggas ut på sträckan mot riksväg 40.	Sträckan har brister i tillgänglighet samt i trafiksäkerhet för personbilstrafik, kollektivtrafik och godstransporter samt för oskyddade trafikanter. Norr om Hjorttorp saknas viltstängsel.	Mötesfri väg.	369 mnkr	374 mnkr		Nära noll
Väg 156, Sandvad–Härsjön	Väg 156 går genom fyra kommuner: Härryda, Mark, Svenljunga och Tranemo. Den aktuella sträckan kopplar ihop Marks kommun med väg 40.	Sträckan har brister i trafiksäkerhet och tillgänglighet för motorfordon.	Mötesfri väg, trafiksäkerhetshöjande åtgärder.	236 mnkr	236 mnkr		Lönsam

Namngivna vägåtgärder

Åtgärd	Funktion	Brist/behov	Förslag till åtgärd	Medel i plan 2026-2037, mnkr	Total kostnad, mnkr	Övrig finansiering	Bedömning av lönsamhet enligt SEB
Väg 44, förbifart Lidköping	Väg 44 förbinder E20 i öster med E6 i väster, och är en viktig väg för såväl godstransporter som persontransporter. Den aktuella sträckan är periodvis hårt belastad då genomfartstrafik blandas med lokal trafik. Väg 44 är en viktig transportled för att nå Lidköpings hamn som är utpekad som riksintresse.	Sträckan har brister i framkomlighet och trafiksäkerhet och utgör en barriär för passage från centrala Lidköping till områden väster om vägen. Vägen begränsar också önskad kommunal stadsutveckling. Nuvarande bro över Lidan har inte godkänts för tyngre transporter (BK4).	Mötesfri väg.	290 mnkr	801 mnkr	Lidköpings kommun. Avsiktsförklaring finns.	Robust lönsam
Väg 158, Askims stationsväg	Väg 158 utgör ett regional viktigt stråk för resor och transporter mellan orterna Göteborg och Kungsbacka samt mellanliggande orter. Väg 158 är även ett viktigt kollektivtrafikstråk för regionen. Askims Stationsväg kopplar ihop väg 158 med bostadsområdet Askim och Sisjöns industriområde både för bil-, gång-, och cykeltrafik.	Väg 158 har mycket höga flöden och korsningen med Askims Stationsväg är signalreglerad vilket medför att genomgående trafik stoppas upp av svängande trafik. Det medför brister avseende framkomlighet och trafiksäkerhet för både motorfordon och gående och cyklister.	Planskild trafikplats.	290 mnkr	290 mnkr		Robust lönsam

Namngivna vägåtgärder

Åtgärd	Funktion	Brist/behov	Förslag till åtgärd	Medel i plan 2026-2037, mnkr	Total kostnad, mnkr	Övrig finansiering	Bedömning av lönsamhet enligt SEB
Väg 162, Vannkrysset	Väg 162 är en del av det regionala vägnätet i Västra Götaland. Vägen är ett regionalt viktigt stråk för näringsliv, arbetspendling och turism. Sträckan ingår också i prioriterade stråk för kollektivtrafik i Västra Götalandsregionens trafikförsörjningsprogram.	Ersättning av den uttjänta bron över Lysekilsbanan med en ny bro samt ombyggnation av Vannkrysset inklusive anslutande sträckor så att en mer trafiksäker lösning skapas.	Brobyte, trafiksäkerhets-höjande åtgärder	77 mnkr	138 mnkr	Nationell infrastrukturplan.	Robust olönsam
Väg 162, Gläborg-Uteby	Väg 162 är en del av det regionala vägnätet i Västra Götaland. Vägen är ett regionalt viktigt stråk för näringsliv, arbetspendling och turism. Sträckan ingår också i prioriterade stråk för kollektivtrafik i Västra Götalandsregionens trafikförsörjningsprogram.	Den aktuella sträckan har låg vägstandard och tillhör funktionell vägklass 3. Vägen är smal och det saknas vägren vilket medför att cyklister och fotgängare behöver nyttja körbanan för att kunna röra sig längs sträckan. Åtgärden kan kompletteras i nästa planrevidering.	Trafiksäkerhets-höjande åtgärder	333 mnkr	333 mnkr	120 mnkr har omfördelats från tidigare förstärkt satsning Fyrbodals, mindre vägåtgärder.	Robust olönsam
Väg 160, Suicidskydd Tjörnbron	Tjörnbron på väg 160 är en snedkabelbro som förbinder Tjörn med Källön och Stenungsund.	Brons räcken kompletteras så att de även innefattar hoppskydd.	Trafiksäkerhets-höjande åtgärd	100 mnkr	100 mnkr	Nationell infrastrukturplan.	

Tabell 22. Namngivna kollektivtrafikåtgärder.

Namngivna kollektivtrafikåtgärder							
Åtgärd	Funktion	Brist/behov	Förslag till åtgärd	Medel i plan 2026-2037, mnkr	Total kostnad, mnkr	Övrig finansiering	Bedömning av lönsamhet enligt SEB, gäller endast åtgärder de fyra första åren
Bytespunkt Haga, Målbild Koll2035	Bytespunkt buss/spårvagn och tåg.	Anpassning och utveckling av bytespunkten i samband med byggnation av Västlänkens station Haga.	Nytt resecentrum och tillhörande väginfrastruktur i anslutning till huvuduppgången vid Västlänken station Haga.	37 mnkr	74 mnkr	Västfastigheter, Göteborgs Stad	Svårbedömd
Resecentrum Korsvägen, Målbild Koll2035	Bytespunkt buss/spårvagn och tåg.	Anpassning och utveckling av bytespunkten i samband med byggnation av Västlänkens station Korsvägen.	Nytt resecentrum i anslutning till huvuduppgången vid Västlänkens station Korsvägen.	42 mnkr	85 mnkr	Västfastigheter, Nationell infrastrukturplan Västsvenska paketet	Svårbedömd
Citybusstråk Toltorp, Mölndal, Målbild Koll2035	Pendlingsstråk Mölndal-Göteborg	Bristande framkomlighet och kapacitet för kollektivtrafiken.	Ett nytt citybusstråk i enlighet med Målbild Koll2035.	82 mnkr	200 mnkr	Mölndals Stad	Nära noll
Resecentrum Lerum	Bytespunkt buss och tåg	Utveckling av bytespunkten vid Lerums station för att nå mål om hållbart resande i takt med ökad kapacitet på Västra stambanan.	Nytt resecentrum med väntsal.	63 mnkr	125 mnkr	Västfastigheter, Lerums kommun	Svårbedömd
Väg 535 genom Partille, samfinansiering till vägåtgärd	Busskörfält Furulund-Partille i norra delen av stråket. Åtgärden möjliggör utbyggnad av 3 000 bostäder i Partille kommun.	Ökad framkomlighet och kapacitet för kollektivtrafiken.	Utvecklat kollektivtrafikstråk enligt Målbild Koll2035 genom breddning av befintlig väg med bland annat busskörfält. Se även tidigare tabell över större vägåtgärder.	60 mnkr		Regional infrastrukturplan vägåtgärd, Partille kommun	
Bytespunkt Mölndals resecentrum	Bytespunkt buss/spårvagn och tåg.	Utveckling av bytespunkten med ökad säkerhet, kapacitet och förbättrade flöden	Första delen av ett större arbete med att anpassa bytespunkten till ökade resenärflöden och utvecklad kollektivtrafik med buss, spårväg och tåg. Kan kompletteras med ytterligare delar i kommande planrevideringar.	130 mnkr	400 mnkr	Västfastigheter, Mölndals stad	

Vid sidan av de namngivna åtgärder som är beslutade i den regionala infrastrukturplanen 2026–2037 finns prioriterade brister som kan resultera i namngivna åtgärder i kommande planrevideringar. I regional infrastrukturplan är avsikten att ha en bred politisk förankring av prioriterade brister. Brister i vägsystemet prioriteras politiskt i respektive kommunalförbund och sedan i beredningen för hållbar utveckling, BHU, i samband med planens framtagande. Brister för kollektivtrafiken prioriteras av infrastruktur- och kollektivtrafiknämnden och sedan i BHU efter beredning av Västtrafik via bland annat dialog med kommuner.

För brister i statligt vägnät behöver det genomföras åtgärdsvalsstudier eller motsvarande utredningar, vilka genomförs av Trafikverket i nära samverkan med berörda kommuner och aktörer. Brister inom kollektivtrafik som kan

bli aktuella för statlig medfinans i kommande planrevideringar kräver inte åtgärdsvalsstudie, men behöver ändå utredas på motsvarande sätt för att bli en planeringsmogen kandidat till nytt namngivet kollektivtrafikobjekt. Eftersom åtgärden behöver minst 50 procent finansiering från sökande part genomförs utredningen av aktuell kommun i nära samverkan med Västtrafik.

Flera av de prioriterade bristerna pekades ut i samband med framtagandet av den regionala infrastrukturplanen 2018–2029, och har sedan dess utretts och åtgärdsförslag finns framtagna. En prioriterad brist kvarstår till dess att den har finansiering genom att bli en namngiven åtgärd i infrastrukturplanen eller genom att den utredda bristen kan åtgärdas med trimningsåtgärder och inte längre är aktuell som kandidat för att bli en namngiven åtgärd. När en brist

utgår kan aktuellt kommunalförbund välja att prioritera en ny brist för utredning. Endast åtgärdsförslag från en prioriterad brist kan kandidera till ny namngiven åtgärd vid nästkommande planrevidering. Vid framtagandet av regional infrastrukturplan 2026–2037 har fem prioriterade vägbrister utgått och ersatts med nya brister för åtgärdsvalsstudier.

Västra Götalandsregionen har i dialog med kommunalförbunden och Trafikverket även föreslagit att tematiska åtgärdsvalsstudier ska genomföras. Syftet är att åtgärda brister som spänner över en större geografi och som kan lösas med medel ur flera av den regionala infrastrukturplanens åtgärdsområden. Trafikverket ser ett behov av att utreda återstående del av väg 678, Lerbo–Grohed.

Högst prioriterade brister och kandidater, väg

Brister och kandidater från tidigare plan, där åtgärdsvalsstudier har genomförts

Väg 158 till Hallands länsgräns

Väg 41 till Hallands länsgräns

Väg 49 Varnhem–Skövde

Väg 160 E6–Skåpesund

Väg 155 Torslanda–Öckerö

Väg 27 delen Kila-korset söderut till länsgräns

Väg 49 mellan Lidköping och Skara inklusive väg 2616

Väg 162/171 Gläborg–Kungshamn

Väg 180 Ny sträckning Viared norr om Sandhult samt resterande sträcka Hällered–Alingsås

Väg 44 Lidköping–Grästorp

Väg 173 Färgelanda–Frändefors

Brister där åtgärdsvalsstudier ska genomföras

Väg 49 Igelstorp–Karlsborg

Broförbindelse över Göta älv som ersätter Jordfallsbron

Väg 181

Väg 44 Uddevalla–Grästorp

Väg 164 Åmål–Strömstad

Högst prioriterade brister och kandidater, kollektivtrafik

Brister enligt Målbild Koll2035, från tidigare plan

Bytespunkt Hjalmar Brantingsplatsen

Bytespunkt Linnéplatsen

Utpekade bytespunkter, utöver ovanstående två

Utpekade stråk för Citybuss

Färjehållplatser, Älvutredningen

Tillkommande brister enligt Målbild Koll2035

Stationer för Metrobuss

Övriga brister, från tidigare plan

Resecentrum Lerum, gång- och cykelbro

Resecentrum Saltholmen, etapp 2

Resecentrum Uddevalla

Resecentrum Alingsås

Tillkommande övriga brister

Resecentrum Mariestad

Bytespunkter längs ny järnväg Göteborg–Borås inklusive bibana Mölnlycke

Västra stråket (busstråk), Biskopsgården

I den regionala infrastrukturplanen har medel avsatts för att i första hand genomföra åtgärder på fem av de järnvägar som är av stor betydelse för det regionala resandet, avsatt till samfinansiering av järnvägsåtgärder samt till den avtalade samfinansieringen till den nya järnvägen mellan Göteborg och Borås inklusive bibana Mönlycke.

I Målbild Tåg 2035 beskrivs målsättningen för utvecklingen av persontågs- trafikeringen i Västra Götaland. Utifrån detta beskrivs nedan en inriktning för åtgärder på de fem järnvägarna. Målbilden kommer att genomgå en revidering under början av planperioden, vilket kan komma att påverka inriktningarna i kommande planrevideringar.

Kinnekullebanan

Avsatta medel för Kinnekullebanan inriktas till att förstärka positiva effekter vid kommande spårarbeten i huvudsak i form av hastighets- och kapacitetshöjande åtgärder. Trafikverket har även utrett stationsmiljöerna längs Kinnekullebanan och arbetar med att åtgärda de många plankorsningarna som begränsar hastigheten på banan pågående.

Norra Bohusbanan

Avsatta medel för norra Bohusbanan har fokus på hastighetshöjande åtgärder för att kunna utöka trafiken samt på robusthetsåtgärder, där järnvägen till exempel är i stort behov av trädsäkring längs hela sträckan Uddevalla–Strömstad. Trädsäkring innebär att området närmast järnvägen röjs från träd så att tågtrafiken inte tvingas ställas in vid hårda vindar.

Södra Bohusbanan

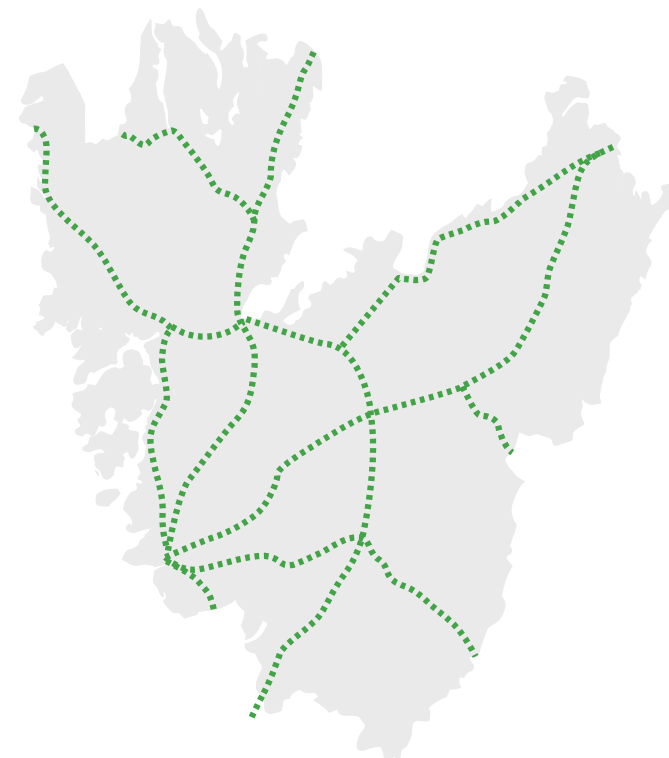
Fokus för de avsatta medlen är framför allt plattformsförlängningar som möjliggör att nyttja Västtrafiks nya tåg vilka fördubblar sittplatskapaciteten. Medel har också avsatts för ny station vid Brunnsbo.

Viskadalsbanan

Fokus för de avsatta medlen ligger på stationsmiljöerna. Plattformarna behöver bli längre för att kunna hantera framtida fordon samt rustas upp för att bli attraktiva och säkra för resenärerna. Även hastighetshöjande åtgärder kan vara aktuella.

Älvsborgsbanan

Avsatta medel innehåller tidigare beslutade åtgärder om att utöka kapaciteten på Vänersborg C för att kunna inrymma tre tåg samtidigt på stationsområdet. För att förbättra trafiken



prioriteras att höja hastigheten mellan Vänersborg och Herrljunga så att tågen kan anpassas med attraktiva bytestider till fjärr- och regiontåg i Herrljunga. Avsatta medel ska i första hand verka för denna hastighets- och kapacitetshöjning.

Göteborg–Borås, ny järnväg och bibana Mönlycke

Ett avtal har träffats mellan Trafikverket, Västra Götalandsregionen och kommunerna i stråket om en ny järnväg mellan Göteborg och Borås. Avtalet innefattar även en samfinansiering från den regionala infrastrukturplanen med 200 miljoner kronor i prisnivå 2021-02, vilket omräknat till planens prisnivå (2025-02) motsvarar 250 miljoner kronor.

För att få del av statliga medel behöver den regionala infrastrukturplanen, förutom vad som anges i förordningen om länsplaner, enligt regeringens direktiv för planperioden 2026–2037 redovisa nedanstående:

Hur de ekonomiska ramarna för planperioden ska fördelas på olika åtgärder och typer av åtgärder.

Den ekonomiska fördelningen mellan åtgärder och åtgärdsområden redovisas i kapitel 4 Fördelning av medel 2026–2037.

Vilka prioriteringar som planförslagen baseras på.

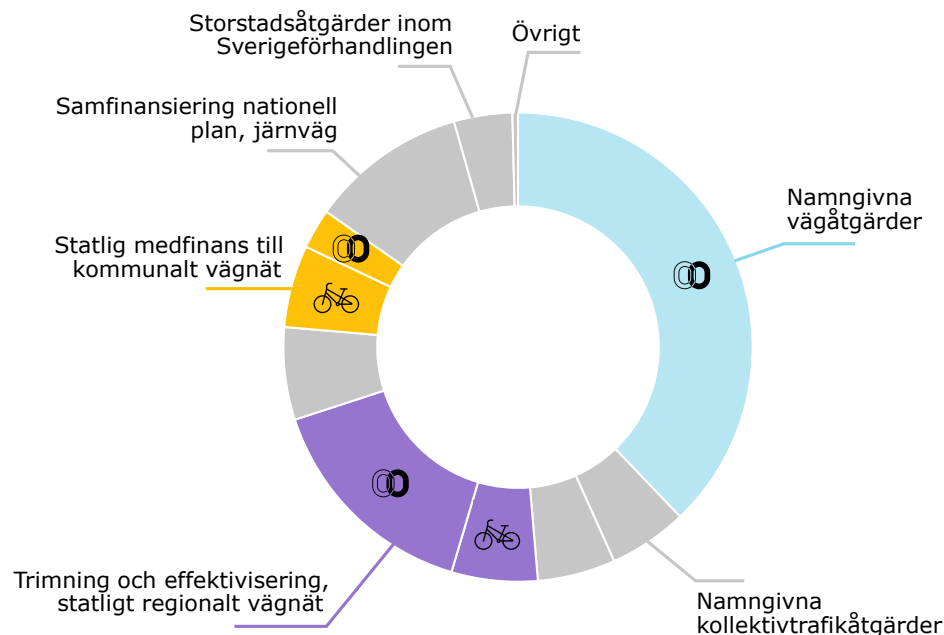
Nationella och regionala mål och strategier ligger till grund för planförslaget. De transportpolitiska målen med tillhörande funktionsmål och hänsynsmål inklusive etappmål för trafiksäkerhet och klimat inom transportsektorn utgör grundförutsättningar. Nationella och regionala mål och strategier beskrivs i kapitel 2 Förutsättningar. Västra Götalandsregionen har en strategisk inriktning för transportinfrastrukturen i Västra Götaland beslutad av regionstyrelsen som beskrivs i kapitel 3 Inriktning.

Om fyrstegsprincipen och ett trafikslagsövergripande perspektiv har tillämpats i planförslagen.

Brister i den statliga transportinfrastrukturen identifieras och analyseras inom åtgärdsvalsstudier (ÅVS). En åtgärdsvalsstudie görs tidigt i planeringen för att parterna tillsammans ska få en helhetsbild och hitta hållbara förslag på åtgärder för att lösa bristen. Studierna utgår från fyrstegsprincipen och innehåller ofta en kombination av åtgärder. Åtgärdsvalsstudier genomförs både för de politiskt prioriterade bristerna för att ta fram kandidater till nya namngivna åtgärder och för andra brister i den statliga infrastrukturen där lösningen kan hanteras med medel ur Trimning och effektivisering, statligt regionalt vägnät.

Hur mycket medel som går till åtgärder i infrastrukturen som förbättrar trafiksäkerheten.

Trafiksäkerhetskänsliga åtgärder finns inom alla infrastrukturplanens åtgärdsområden. De åtgärder som framför allt har inriktning trafiksäkerhet är Namngivna vägåtgärder, 3 957 miljoner kronor, mindre vägåtgärder inom Trimning och effektivisering statligt vägnät, 1 664 miljoner kronor, samt trafiksäkerhetsåtgärder inom Statlig medfinans till kommunalt vägnät, 289 miljoner kronor. Satsningar på regionala och kommunala cykelvägar ger ökad trafiksäkerhet för gående och cyklister, totalt avsätts 1 212 miljoner kronor till cykelåtgärder. Sammantaget avsätts cirka hälften av infrastrukturplanens medel till direkt trafiksäkerhetsförbättrande åtgärder.

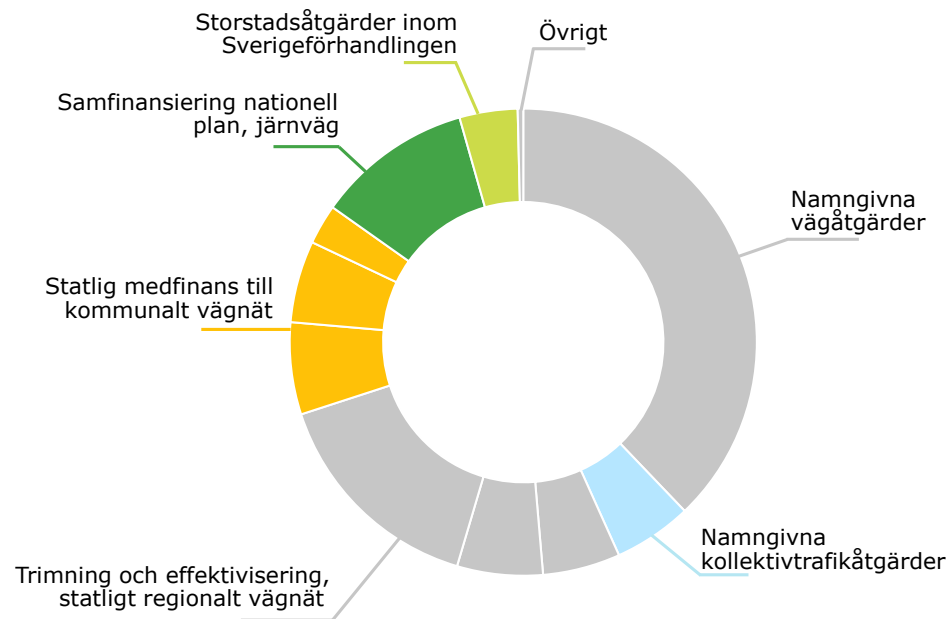


Hur mycket medel som går till samfinansiering av åtgärder i nationell plan samt hur mycket medel som avsätts till statlig medfinansiering.

Samfinansiering till nationell plan finns inom åtgärdsområde Samfinansiering nationell plan järnväg, 1 129 miljoner kronor. Statlig medfinans finns inom Namngivna kollektivtrafikåtgärder, Statlig medfinans till kommunalt vägnät samt Storstadsåtgärder inom Sverigeförhandlingen, sammanlagt 2 534 miljoner kronor.

Miljöbedömning kopplat till planförslaget.

Miljökonsekvensbeskrivningen av infrastrukturplanen redovisas i ett separat dokument tillsammans med den utökade hållbarhetsbedömningen. Dokumentet är en del av den regionala infrastrukturplanen och finns publicerat på Västra Götalandsregionens hemsida.





VÄSTRA
GÖTALANDSREGIONEN