



Oktober 2025

# Samrådsredogörelse

Regional infrastrukturplan för Västra Götaland 2026–2037  
med tillhörande hållbarhets- och miljökonsekvens-  
beskrivning

## Innehåll

Innehåll .....	1
Inledning .....	2
Instanser som lämnat synpunkter under remissen .....	3
Avgränsningar i samrådsredogörelsen.....	4
Synpunkter som rör nationell infrastrukturplan .....	4
Synpunkter som rör kommunalt vägnät .....	4
Detaljerade synpunkter om brister och enskilda åtgärder .....	4
Synpunkter gällande Trafikverket och regelverk .....	5
Synpunkter gällande kollektivtrafikens trafikering, biljettpriser och zoner samt bredbandsutbyggnad/ digital infrastruktur samt laddinfrastruktur.....	5
Sammanfattning av inkomna synpunkter och Västra Götalandsregionens kommentarer.....	6
Planprocess .....	6
Plandokumentet .....	7
Fördelning av medel.....	14
Genomförande.....	18
Hållbarhets- och miljökonsekvensbeskrivning.....	21
Övrigt.....	27
Bilaga 1 – Sändlista .....	31

Kontaktpersoner:

Max Falk, Anna Kronvall, Anna Möller och Aako Raoofi

Västra Götalandsregionen

Koncernkontoret, Regional samhällsplanering

## Inledning

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

Den regionala infrastrukturplanen är framarbetad i nära dialog med de fyra kommunalförbunden. Västtrafik och Trafikverket har bistått arbetet. Dialog med kommunerna har förts via kommunalförbundens politiska organ. Politisk förankring har skett löpande i beredningen för hållbar utveckling, BHU.

Regional infrastrukturplan för Västra Götaland 2026–2037 med tillhörande Hållbarhets- och miljökonsekvensbeskrivning var på remiss 9 juni till 30 september 2025. Totalt har drygt femtio remissvar inkommit.

Syftet med denna samrådsredogörelse är att ge en sammanfattning av de synpunkter som har inkommit på remissversionen tillsammans med en återkopplande kommentar från Västra Götalandsregionen. I dokumentet presenteras sammanfattande texter och exempel på synpunkter. Samtliga remissvar finns i Västra Götalandsregionens diarium på ärende RS 2023–04619.

Inkomna yttranden medför inga omprioriteringar av medel eller större förändringar, men ett antal förtydliganden och mindre kompletteringar i de båda dokumenten jämfört med remissversionen.

Västra Götalandsregionen värdesätter det engagemang som remissinstanserna visat genom alla synpunkter och kommentarer som har inkommit.



## **Instanser som lämnat synpunkter under remissen**

### **Kommunalförbund:**

Boråsregionens kommunalförbund,  
Fyrbodals kommunalförbund, Göteborgsregionens  
kommunalförbund (GR) och Skaraborgs kommunalförbund

### **Kommuner:**

Ale, Bollebygd, Dals Ed, Färgelanda, Götene, Herrljunga, Hjo,  
Härryda, Karlsborg, Kungälv, Lerum, Lilla Edet, Lysekil,  
Mariestad, Mark, Munkedal, Mölndals Stad, Partille, Skövde,  
Strömstad, Svenljunga, Tanum, Tjörn, Uddevalla, Vara och  
Öckerö

### **Angränsande regioner:**

Region Halland, Region Jönköping Region Värmland,  
Region Örebro län och Østfold fylkeskommune

### **Myndigheter och statliga bolag:**

Försvarsmakten, Länsstyrelsen i Västra Götaland,  
Naturvårdsverket, Sjöfartsverket, Swedavia AB och Trafikverket  
Västra regionen

### **Företrädare för näringslivet:**

Företagarna Västra Götaland, Lantbrukarnas Riksförbund  
Västra Götaland, Sveriges Åkeriföretag Västra Götaland och  
Västsvenska handelskammaren

### **Organisationer:**

Bergum-Gunnilse Utveckling - Centrumgrupp Infrastruktur,  
Bohus Ramsö Skärgårdsförening och Bohus Ramsö  
Fiskehamnsförening, Bohusläns Skärgårdsråd, Föreningen  
Flatöns Trafikgrupp, Hela Sverige ska leva, Riksförbundet  
Enskilda Vägar, Tjörnekalvs Fastboendeförening och Åstols  
Samhällsförening

### **Inom Västra Götalandsregionen:**

Kulturnämnden, Miljö- och regionutvecklingsnämnden och  
Västtrafik

## Avgränsningar i samrådsredogörelsen

### Synpunkter som rör nationell infrastrukturplan

Ett antal inkomna synpunkter rör åtgärder som finansieras via den nationella infrastrukturplanen. Det handlar om behov av järnvägsåtgärder såväl som behov på de nationella stamvägarna och åtgärder kopplade till sjöfarten samt vägfärjor. Flera yttranden lyfter också behov av underhålls-, bärighets- och klimatanpassningsåtgärder.

Investeringsåtgärder på det nationella stamvägnätet, järnvägsinfrastrukturen samt sjöfartens infrastruktur och vägfärjor hanteras inom ramen för den nationella infrastrukturplanen. De nationella stamvägarna i Västra Götaland är E6, E20, E45 samt väg 26 och väg 40. Den regionala infrastrukturplanen har avsatt medel för samfinansiering av mindre järnvägsåtgärder i den nationella infrastrukturplanen, men dessa medel räcker inte till stora brister så som behov av fler spår. All drift och underhåll av hela det statliga vägnätet och järnvägsnätet hanteras inom ramen för den nationella infrastrukturplanen. Likaså ingår bärighetshöjande åtgärder och klimatanpassningsåtgärder i befintligt vägnät inom den nationella infrastrukturplanen.

Synpunkterna kopplat till den nationella infrastrukturplanen har noterats men kommer inte att hanteras ytterligare i den regionala infrastrukturplanen eller i samrådsredogörelsen. Västra Götalandsregionen lyfter flera av de påtalade bristerna i sitt yttrande vid remissen av den nationella infrastrukturplanen.

### Synpunkter som rör kommunalt vägnät

Synpunkter som rör kommunal infrastruktur hänvisas direkt till respektive kommun och hanteras inte i samrådsredogörelsen eller i den regionala infrastrukturplanen.

### Detaljerade synpunkter om brister och enskilda åtgärder

Ett flertal remissyttranden lyfter behov av enskilda åtgärder och önskemål om utredning av nya brister i det statliga regionala vägnätet. Västra Götalandsregionen är en stor region och behoven långt mer omfattande än de medel som tilldelats den regionala infrastrukturplanen. Fördelningen av medel mellan olika åtgärdsområden grundar sig i regionala och nationella mål och politiska viljeinriktningar. En stor del av medlen är redan uppbokade från den tidigare infrastrukturplanen 2022–2033, eftersom infrastrukturplanerna är 12-åriga men revideras vart fjärde år.

Prioriterade brister i den regionala infrastrukturplanen kan resultera i namngivna åtgärder i kommande planrevideringar. Avsikten är 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 efter beredning av Västtrafik och sedan i BHU i samband med planens framtagande.

Brister som kan åtgärdas inom åtgärdsområde Trimning och effektivisering statligt regionalt vägnät, det vill säga åtgärder med en kostnad på mindre än 75 miljoner kronor, kan kommunerna löpande spela in till Trafikverket och Västtrafik vid sina dialogmöten.

Västra Götalandsregionen noterar att det finns stora brister och behov av åtgärder inom länet men kommer inte i samrådsredogörelsen att kommentera enskilda inspel rörande nya brister och åtgärder.

## Synpunkter gällande Trafikverket och regelverk

Synpunkter gällande detaljutformning av vägar och cykelbanor, Trafikverkets styrande regelverk samt frågor rörande planprocesser för byggande av väg- och järnväg hänvisas direkt till Trafikverket och hanteras inte i samrådsredogörelsen eller i den regionala infrastrukturplanen.

## Synpunkter gällande kollektivtrafikens trafikering, biljettpriser och zoner samt bredbandsutbyggnad/digital infrastruktur samt laddinfrastruktur

Det har i flera remissyttranden lyfts synpunkter gällande behov av utökad kollektivtrafik, både med buss, tåg och båt. I några yttranden har synpunkter gällande kollektivtrafikens biljettpriser och biljettzoner lyfts. Några remissinstanser lyfter behov av utbyggt bredband och önskemål om att i den regionala infrastrukturplanen synliggöra den digitala infrastrukturen samt utbyggnad av laddinfrastruktur för fordon. Dessa frågor hanteras inom andra processer i Västra Götalandsregionen och kommer inte att bemötas i samrådsredogörelsen eller omhändertas i den regionala infrastrukturplanen.

## Sammanfattning av inkomna synpunkter och Västra Götalandsregionens kommentarer

### Planprocess

Flera remissinstanser är positiva till processen vid framtagandet av den regionala infrastrukturplanen. De fyra kommunalförbunden lyfter särskilt att de uppskattar arbetssättet med en hög grad av involvering och möjligheten till delregionala prioriteringar. Även Trafikverket tackar för gott samarbete under processen.

**Kommentar:** Västra Götalandsregionen uppskattar det goda samarbetet och det stora engagemang som kommunalförbunden och kommunerna haft under revideringsprocessen. Trafikverket har på ett förtjänstfullt sätt bistått i arbetet.

Trafikverket uppskattar tydligheten i prioriterade brister och ser ett behov av fortsatt dialog om inriktning för åtgärdsvalsstudierna. Trafikverket påtalar även att Västra Götalandsregionen tillsammans med kommunalförbunden behöver säkerställa att underlag för möjliga nya kandidater finns framtaget i tid för nästkommande planrevidering och att tidig dialog med Trafikverket i frågan är viktig.

Boråsregionen lyfter att det faktum att Trafikverket i ett tidigt skede informerade om att de enbart genomför samlade effektbedömningar (SEB) på två stora vägobjekt inom respektive kommunalförbund komplicerade processen, eftersom en prioriteringsordning behövde beslutas innan den ekonomiska ramen var fastställd.

**Kommentar:** När det gäller underlag för möjliga nya kandidater till namngivna åtgärder i nästkommande planrevidering delar Västra Götalandsregionen Trafikverkets bild av att nödvändiga underlag behöver säkerställas. Det är dock främst Trafikverket som utreder åtgärder i den statliga infrastrukturen och som sätter begränsningar för antalet utredningar och samlade effektbedömningar (SEB) som kan genomföras. En tidig dialog mellan Västra Götalandsregionen, kommunalförbunden och Trafikverket för att säkerställa att relevanta underlag säkerställs är därför viktig.

GR står fast vid att kollektivtrafikobjekt bör hanteras i den ordinarie processen mellan kommunalförbund och Västra Götalandsregionen där Västtrafiks synpunkter kan vävas in i den samlade bedömningen och motsätter sig att ansvaret för kollektivtrafikobjekt överlämnats till

Västtrafik. GR uttrycker att nuvarande hantering är ytterligare ett exempel på att möjligheten till politiska prioriteringar och beslut på förhand begränsas.

**Kommentar:** Västra Götalandsregionen delar inte GR:s syn på att möjligheten till politiska prioriteringar och beslut är begränsad gällande kollektivtrafikåtgärder. Västtrafik har på uppdrag av Västra Götalandsregionen ett särskilt ansvar för att sammanställa kollektivtrafikens infrastrukturbehov eftersom Västtrafik är den aktör som har möjlighet att värdera kollektivtrafikåtgärder utifrån kollektivtrafiksystemet som helhet. Västtrafik bereder, i dialog med kommunerna, förslag till nya namngivna kollektivtrafikåtgärder. Förslaget behandlas politiskt av infrastruktur- och kollektivtrafiknämnden, som kollektivtrafikansvarig nämnd i Västra Götaland, inför behandling i beredningen för hållbar utveckling (BHU) där GR:s förbundsstyrelse är representerad. Kommunalförbunden har på motsvarande sätt ansvaret att politiskt prioritera och föreslå nya namngivna vägåtgärder inför behandling i BHU. Det är sedan i BHU, enligt den ordinarie processen mellan kommunalförbund och Västra Götalandsregionen, som den slutliga beredningen av planförslaget sker.

## Plandokumentet

Många remissinstanser lyfter att infrastrukturplanen är tydlig och väl utformad. Några yttranden uttrycker sig positiva till de förklarande bilder och kartor som finns med i dokumentet, medan Länsstyrelsen och Boråsregionen efterfrågar en karta som visar var åtgärder ska utföras. Fyrbodalsregionen ser positivt på att den tidigare indelningen i "stråk" och "till stråk" tas bort till förmån för ett samlat åtgärdsområde för trimningsåtgärder i statligt regionalt vägnät. Även Trafikverket anser att det blir administrativt enklare med ett samlat åtgärdsområde för trimningsåtgärder i statligt vägnät, jämfört med tidigare uppdelning. Region Jönköpings län tycker att det är tydligt hur kandidater tas fram och hur beslut om genomförande av mindre åtgärder görs tillsammans med kommuner, regional kollektivtrafikmyndighet och Trafikverket under planperioden. Trafikverket uppfattar att processen för prioritering av åtgärder inom åtgärdsområde kollektivtrafik har tydliggjorts.

**Kommentar:** Västra Götalandsregionen har haft som ambition att den regionala infrastrukturplanen ska vara enkel att förstå och är glada för att många upplever planen som tydlig. När det gäller önskemål om

karta över åtgärder är det bara möjligt att redovisa för de namngivna åtgärderna och Västra Götalandsregionen har därför valt att inte ha med någon karta över åtgärder eftersom infrastrukturplanen består av en helhet och inte enbart de stora åtgärderna.

Flera remissinstanser är positiva till de vägledande principerna för icke namngivna åtgärder i infrastrukturplanen. Bland annat uttrycker Region Jönköpings län att de skapar förutsägbarhet och förståelse för hur medlen kommer omsättas i åtgärder.

Det har även inkommit några förslag på justeringar av de vägledande principerna. Trafikverket hanterar vanligen kortare anslutande gång- och cykelvägar för ökad trafiksäkerhet vid hållplatser som en kollektivtrafikåtgärd och ser gärna att den vägledande principen flyttas i både åtgärdsområde Trimning och effektivisering statligt regionalt vägnät och Statlig medfinans till kommunalt vägnät. GR önskar ett tillägg vägledande principerna gällande cykelåtgärder om att åtgärder som främjar sammanhängande regionala cykelstråk även kan beviljas medel utöver åtgärder i linje med Strategisk plan för ökad cykling. Länsstyrelsen är positiv till att biologisk mångfald lyfts fram inom de vägledande principerna för åtgärdsområdet Trimning och effektivisering, statligt regionalt vägnät men ifrågasätter varför biologisk mångfald inte ingår på motsvarande sätt i de vägledande principerna för Statlig medfinans till kommunalt vägnät. Länsstyrelsen anser att om jordbruksmark behöver tas i anspråk så skulle åtgärder för att minska påverkan på jordbruket exempelvis kunna ingå som en vägledande princip. Länsstyrelsen ser också potential att lyfta barns tillgänglighet inom fler områden i planen där den vägledande principen ”Åtgärder som förbättrar tillgängligheten för barn och unga” som finns under cykelåtgärder skulle kunna gälla även för kollektivtrafikåtgärder och mindre vägåtgärder.

**Kommentar:** Västra Götalandsregionen har flyttat den vägledande principen ”Kortare anslutande gång- och cykelvägar för ökad trafiksäkerhet vid hållplatser” till området kollektivtrafikåtgärder. Vägledande princip ”Åtgärder som förbättrar tillgängligheten för barn och unga” har lagts till inom Trimning kollektivtrafikåtgärder och Statligt medfinans kollektivtrafik. Även den första punkten inom vägledande principer under Trimning mindre vägåtgärder och Statlig medfinans miljö- och trafiksäkerhet har kompletterats med barnperspektivet.

Prioritering av cykelåtgärder sker i första hand utifrån Strategisk plan för ökad cykling. Där framgår tydliga rekommendationer och resonemang kring grunden för prioriteringen, till exempel att det är i tätortsnära miljöer som det finns en större potential för ökad cykling.

Vid kommunernas inspel inför beslut om åtgärder finns möjlighet att ange potential för de föreslagna cykelåtgärderna, vilket gör att även regionala cykelstråk skulle kunna vara aktuella om de har en stor potential. Att komplettera de vägledande principerna för cykel med regionala cykelstråk enligt GR:s önskemål är därför inte aktuellt.

I Hållbarhets- och miljöbedömningen framgår att det att trimningsåtgärder i statligt vägnät innebär osäkerhet kring påverkan på biologisk mångfald och därför har Västra Götalandsregionen särskilt poängterat vikten av att beakta den biologiska mångfalden i de vägledande principerna för åtgärdsområdet. För Statlig medfinans till kommunalt vägnät är bedömningen en försumbar påverkan på biologisk mångfald och därför finns inte motsvarande vägledande princip inom det området.

Att minska påverkan på jordbruket, som Länsstyrelsen föreslår lägga till som en vägledande princip, hanteras inom den formella planprocessen för byggande av väg och kommer inte att lyftas in i infrastrukturplanen.

Miljö- och regionutvecklingsnämnden konstaterar att infrastrukturplanen till stor del bygger på inkomna inspel och dialog med kommunalförbunden och en jämn geografisk fördelning utifrån de delregionala behoven. På så sätt bidrar planen å ena sidan till en rättvis och jämlik geografisk fördelning av medlen till hela regionen, men utifrån det regionala utvecklingsansvaret som helhet saknas ett resonemang om hur planen och de medel som fördelas bidrar till ett regionalt behov. Nämnden påtalar att det tydligt bör framgå att de kommunala inspelen vägs och prövas utifrån de regionala behoven i stort.

Fyrbodals kommunalförbund anser att det är bra att planförslaget flera gånger lyfter att skilda geografiska förutsättningar i regionen ska beaktas. Länsstyrelsen anser att det är positivt att planen visar att olika åtgärder behövs och att de behöver anpassas till länets varierande förutsättningar samt välkomnar planens inriktning att stärka tillgängligheten i hela länet. GR är av annan åsikt och motsätter sig starkt att åtgärderna ska ha en geografisk spridning eftersom det enligt kommunalförbundet i praktiken åsidosätter andra, än viktigare, parametrar så som regional nytta, sannolik genomförbarhet och objektets funktion i transportsystemet.

**Kommentar:** Den regionala infrastrukturplanen har som ambition att ta 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.

Remissversionen är politiskt framarbetad i beredningen för hållbar utveckling (BHU) där samtliga kommunalförbunds politiska organ finns representerade tillsammans med regionstyrelsen och Västra Götalandsregionens nämnder inom regional utveckling. Som ett resultat av de politiska samtalen vid framtagandet av remissversionen har BHU beslutat att tillsätta en politisk arbetsgrupp med uppdrag att se över processen och principer för fördelning av medel i kommande revidering av regional infrastrukturplan.

Några instanser bekräftar att infrastrukturplanen tydligt beskriver förväntade effekter och hur innehållet svara upp mot regeringens direktiv. Trafikverket konstaterat att infrastrukturplanen uppfyller förordningar och direktiv i stort. Trafikverket anser att samlade effektbedömningar har tagits fram enligt Trafikverkets rutiner för namngivna objekt, men noterar att planförslaget inte innehåller någon information om objektens lönsamhet. Trafikverket önskar att det i infrastrukturplanen ska framgå på vilket sätt samhällsekonomi, eller andra prioriteringsgrunder, haft betydelse i val av namngivna åtgärder. Där avtal eller avsiktsförklaring finns om medfinansiering önskar Trafikverket att detta redovisas. Länsstyrelsen anser att det skulle vara önskvärt med en fördjupad analys av planens effekt på resandet som helhet. Länsstyrelsen menar att det skulle vara naturligt att Klimat 2030 integreras i arbetet med den regionala infrastrukturplanen.

**Kommentar:** Information om de namngivna åtgärdernas lönsamhet samt information om avtal och avsiktsförklaringar har lagts till i bilaga 2. Namngivna åtgärder har prioriterats utifrån bedömda nyttor, kostnad och ekonomiskt utrymme i planen men även utifrån planeringsmognad, vilket framgår i kapitel fyra.

Det görs inga fördjupade kvantitativa regionala analyser av effekter på resandet. Däremot bedöms åtgärderna i infrastrukturplanen sammantaget bidra till att andelen hållbara resor ökar, främst genom satsningar på cykelinfrastruktur och kollektivtrafik.

Det klimatstrategiska arbetet finns inarbetat i Regional utvecklingsstrategi för Västra Götaland 2021–2030. Den regionala utvecklingsstrategin är utgångspunkt för allt regionalt utvecklingsarbete och ett av de regionövergripande måldokument som den regionala infrastrukturplanen ska stödja. Därför har bedömningen varit att samverkansplattformen Klimat 2030 inte behöver lyftas separat i infrastrukturplanen.

Flera remissinstanser lyfter att robusthet för samhällsviktiga funktioner i fred, kris och höjd beredskap ska vara ett övergripande mål för planeringen. Bland annat skriver Länsstyrelsen att i händelse av en kris eller krig utgör en robust infrastruktur basen för att kunna upprätthålla grundläggande samhällsfunktioner, inte minst det regionala nätet som knyter samman stora delar av länet. Länsstyrelsen anser därför att beredskap och robusthet behöver integreras tydligare i infrastrukturplaneringen och nämner exempel som bärighet och att analysera hur transportsystemet kan fungera i händelse av en kris och identifiera viktiga funktioner och sårbarheter, exempelvis infrastruktur som kan få en ny funktion vid en kris eller områden som riskerar att bli avskurna vid ett skyfall eller ett krig.

LRF anser att ett generellt problem är att infrastrukturplanen saknar mål om transporter kopplade till livsmedelsproduktion och annan samhällsviktig verksamhet. Målen om transporteffektivitet, tillgänglighet och trafiksäkerhet fångar inte upp att vissa typer av transporter eller vissa stråk kan behöva prioriteras. LRF föreslår att infrastrukturplanen kompletteras med ett mål om robusthet som tydligt kopplar mot funktionsdelen av det övergripande transportpolitiska målet. LRF har i flera regionala utvecklingsplaner belyst att samband, stråk mellan anläggningar och brister i infrastruktur kopplat till livsmedelsproduktion behöver kartläggas bättre. De transporter som de gröna näringarna ger upphov till är både tunga, långa och i många fall även breda vilket gör framkomlighet till en viktig fråga. Även Sveriges Åkeriföretag lyfter beredskapsfrågan och uppmanar att regionerna samverkar sinsemellan för att skapa kompatibilitet över regiongränserna och undvika komplikationer som kan uppstå individuella regionala lösningar.

**Kommentar:** En stor del av beredskapsfrågorna hanteras och finansieras inom ramen för den nationella infrastrukturplanen, så som bärighetshöjande åtgärder och klimatanpassningsåtgärder i det befintliga vägnätet, vilket är tydliggjort i plandokumentet. Infrastrukturinvesteringar som direkt härrör från Försvarsmaktens behov hanteras inom andra anslag i statsbudgeten. Försvarsmakten har även meddelat att man vid denna revidering avstår från att yttra sig gällande Regional infrastrukturplan.

I regionfullmäktiges budget för 2026 finns ett utpekat mål att Västra Götalandsregionen ska stärka sin beredskap och motståndskraft för att bättre kunna hantera samhällsstörningar, kriser och ett förändrat säkerhetsläge. Där ingår bland annat att infrastruktur- och kollektivtrafiknämnden ska undersöka sårbarheter i kollektivtrafiken, godstransporter och den fysiska infrastrukturen. Förhoppningsvis svarar det arbetet upp mot efterfrågad analys/kartläggning.

I nuvarande infrastrukturplan finns en illustration över den så kallade fyrstegsprincipen. Länsstyrelsen anser att den bör inkluderas även i den föreslagna planen för ökad tydlighet. Varje åtgärdsområde bör också tillföras en illustration eller en beskrivning som visar inom vilket eller vilka steg i fyrstegsprincipen åtgärden befinner sig.

**Kommentar:** Infrastrukturplanen har kompletterats med en illustration över fyrstegsprincipen. Att visa vilket eller vilka steg i fyrstegsprincipen varje enskild åtgärd eller åtgärdsområde befinner sig är ett större arbete som inte kommer kunna hanteras i denna planrevidering, men Västra Götalandsregionen tar med sig synpunkten.

Hela Sverige ska leva Fyrbodal lyfter att det saknas tydliga kopplingar i regional infrastrukturplan till besöksnäringens och kulturella och kreativa branschers behov.

**Kommentar:** 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. Genom att dedikerade medel finns till det mindre vägnätet stärks möjligheten att ta sig till besöksmål även utanför de större stråken.

GR önskar en tydlighet mellan vad som kvarstår från planen 2022–2033 och vad som är nytt i planen 2026–2037. Exempelvis är det nu möjligt att tolka planen som om GR fått ytterligare 26 miljoner att fördela i förstärkt satsning för åtgärder på kommunalt vägnät när så inte är fallet.

**Kommentar:** Stora delar av den regionala infrastrukturplanen kvarstår från perioden 2022–2033. Det är inte redovisat i planen vilka åtgärder eller åtgärdsposter som kvarstår och vilka som tillkommit i revideringen. Västra Götalandsregionen ser inget behov av att särskilja det eftersom den reviderade infrastrukturplanen omfattar allt som fortsatt ska utföras under planperioden 2026–2037 oavsett när det beslutades.

Härryda kommun önskar att Trafikverkets projekt Ny järnväg Göteborg–Borås och Bibana Mölnlycke anges i stället för Göteborg-Borås, ny järnväg för att tydligt spegla Trafikverkets uppdrag och överenskomna inriktning.

**Kommentar:** Det är justerat i infrastrukturplanen.

GR anser att kandidater till namngivna objekt ska kunna lyftas ur åtgärdsvalsstudier som finansierats på annat sätt än via den regionala infrastrukturplanen. I planförslaget finns det beskrivet att ”från en prioriterad brist utreds åtgärdsförslag som vid nästkommande planrevidering kan utgöra kandidat till ny namngiven åtgärd”. Om allt erforderligt underlag finns framtaget för en kandidat bör inte finansieringsformen av åtgärdsvalsstudien vara en begränsande faktor för möjligheten till finansiering ur regional infrastrukturplan, vilket GR anser behöver tydliggöras i planen.

**Kommentar:** Prioriterade brister, som är kandidater till namngivna vägåtgärder i kommande planrevideringar, är inspelade efter politisk prioritering från respektive kommunalförbund och är inte kopplade till finansieringen av åtgärdsvalsstudien. Det finns inget som hindrar GR från att prioritera en brist där det redan finns erforderligt underlag. Däremot behöver detta underlag vara godkänt av Trafikverket som ansvarig väghållare för att en åtgärd på statligt vägnät ska kunna prioriteras in i den regionala infrastrukturplanen.

Karlsborgs kommun önskar ett förtydligande om att väg 49 inte slutar i Karlsborg utan ska byggas ut ända upp till länsgränsen.

**Kommentar:** Prioriterade brister och kandidater till namngivna vägåtgärder är inspelade från respektive kommunalförbund och den inspelade bristen från Skaraborgs kommunalförbund är benämnd Väg 49 Igelstorp-Karlsborg.

Lysekils kommun noterar att väg 161 tagits bort från listan med prioriterade brister i planförslaget. Lysekils kommun menar att väg 161, delsträcka Bäckan-Skår, ska finnas kvar på listan med hänvisning till åtgärdsvalsstudie för väg 161, Rotviksbro-Skår.

**Kommentar:** Väg 161 finns inte längre med i listan över prioriterade brister från Fyrbodals kommunalförbund. Sträckan Rotvik-Bäckan ingår som en namngiven vägåtgärd och på sträckan Bäckan-Skår finns medel i en förstärkt satsning till cykel- och trafiksäkerhetsåtgärder.

Fyrbodal önskar att det för tydlighetens skull vore det bra om de två åtgärder som rör väg 161 på sid 18 kompletterades med en uppgift om vilken sträcka av vägen som avses, det vill säga ”Väg 161 Bäckan-Skår”.

**Kommentar:** Det är nu förtydligt i infrastrukturplanen

Kungälv saknar en beskrivning för Södra Bohusbanan under rubriken ”Statlig infrastruktur i Västra Götaland”.

**Kommentar:** Södra Bohusbanan finns med i kartan som beskriver statligt infrastruktur i Västra Götaland. I texten på samma sida beskrivs infrastruktur som förbinder Västra Götaland med omlandet och således saknas Södra Bohusbanan i texten eftersom den i huvudsak knyter samman Västra Götalands interna flöden.

Sjöfartsverket efterfrågar en mer heltäckande beskrivning av regionens hamnar och deras specifika roller skulle stärka planen och ge en mer rättvisande bild av sjöfartens bidrag till regionens ekonomi och transportinfrastruktur. Swedavia efterfrågar tydligare beskrivningar hur planens förslag stärker kombinationsresor med kollektivtrafik.

**Kommentar:** Sjöfartens och flygets infrastruktur hanteras i första hand inom den nationella infrastrukturplanen. Synpunkten är noterad men medför inga ändringar i något av dokumenten.

## Fördelning av medel

Flera remissinstanser - både enskilda kommuner och kommunalförbund, lyfter det mindre vägnätets betydelse och menar att det är positivt att en del av planens medel riktas till trafiksäkerhetsåtgärder på just detta vägnät. Samordning mellan den ökade satsningen på vägunderhåll och investeringsåtgärder är också något som efterfrågas. Företagarna lyfter också det mindre vägnätets betydelse för det lokala näringslivet och besöksnäringen, men menar samtidigt att samhällsekonomisk nytta bör användas som ett centralt urvalskriterium.

**Kommentar:** Västra Götalandsregionen värnar det mindre vägnätet och avsätter därför utpekade investeringsmedel. De enskilda åtgärder i det mindre vägnätet som efterfrågats i yttranden är i många fall underhållsåtgärder, vilket hanteras av Trafikverket via anslag i den nationella infrastrukturplanen.

Den förändrade modellen för finansiering av regionala cykelvägar lyft som fördelaktig av kommunalförbunden i Boråsregionen, Fyrbodal och Skaraborg. GR önskar att till nästkommande revidering se över medfinansieringskraven för cykelåtgärder. Trafikverket ser förändringen som positiv då den medger ett enklare avtalsskrivande och effektivare arbetssätt. Boråsregionen och Fyrbodal påpekar att modellen kan medföra att en del kommuner med begränsade ekonomiska resurser förfördelas, något som bör värderas inför kommande planrevideringar. Boråsregionen

och Fyrbodal efterfrågar även en tydligare beskrivning av hur index ska hanteras vid kommande utbyggnad av cykelvägar. Fyrbodal och Uddevalla kommun önskar att ett förtydligande görs avseende att planläggningsprocessen i sin helhet finansieras av regional infrastrukturplan, inte enbart i de fall där det krävs vägplan.

**Kommentar:** Västra Götalandsregionen ser potential för att den nya finansieringsmodellen för regionala cykelvägar både medför ekonomiska lättnader för kommunerna och kortar genomförandetiden för cykelåtgärderna. Det finns möjlighet att göra ytterligare justeringar av modellen för finansiering av regionala cykelvägar i samband med kommande planrevideringar.

Gällande tydligare skrivningar kring hur index ska hanteras i avtal mellan Trafikverket och kommunen har beskrivningen i plandokumentet förtydligats enligt önskemål. Den regionala infrastrukturplanen står kostnaden för vägplan och inte planläggningsprocessen som helhet, till exempel i de fall cykelåtgärden medför ändringar i en kommunal detaljplan behöver kommunen stå för den kostnaden.

Bollebygds kommun lyfter att statlig medfinansiering till kommunalt vägnät är en nödvändig åtgärd och vill betona vikten av att denna process är enkel och förutsägbar så att mindre kommuner inte missgynnas.

**Kommentar:** Västra Götalandsregionen håller med om vikten av att via den regionala infrastrukturplanen kunna lämna statlig medfinans till kommunerna. Processen för ansökning och återrapportering är förhoppningsvis enklare nu när Trafikverket har infört ett digitalt ansökningssystem.

Såväl kommunalförbund som enskilda kommuner samt Länsstyrelsen anser att det är positivt att medel från den regionala infrastrukturplanen används till att stärka de regionala järnvägarna. Kommuner i Skaraborg liksom Skaraborgs kommunalförbund betonar Kinnekullebanans betydelse ur ett beredskapsperspektiv. På motsvarande sätt lyfter Uddevalla kommun Södra Bohusbanans betydelse för arbetspendling.

Fyrbodals kommunalförbund välkomnar satsningar på de regionala järnvägarna, men ifrågasätter att medlen ska användas till träsäkring vilket i grunden är en underhållsåtgärd och ska hanteras av nationella medel. Länsstyrelsen har uppfattat att det finns intentioner eller planer att bidra med finansiering från regional nivå på banor som inte nämns i bilaga 4, såsom återöppnade stationslägen på Norge-Vänerbanan. Om åtgärderna ska ingå i regional infrastrukturplan kan det finnas anledning att nämna

dem, även om de är av mindre karaktär. Dals-Eds kommun vill också lyfta vikten av att i planer möjliggöra för ökad kapacitet och tågstopp längs Norge-Vänerbanan.

**Kommentar:** De medel som Västra Götalandsregionen har avsatt syftar till att stötta måluppfyllelsen enligt Målbild Tåg 2035 och Västtågsutredningen, vilket nu är tydliggjort i infrastrukturplanen. Trädsäkring är i grunden en underhållsåtgärd inom nationell infrastrukturplan. I fallet på Norra Bohusbanan öppnade sig en möjlighet att genom finansiering från regional infrastrukturplan tidigarelägga åtgärden, eftersom åtgärden ger en standardhöjning i form av utökad rådighet för Trafikverket.

Skaraborgs kommunalförbund anger att man står fast vid det befintliga namngivna objektet väg 49 Varnhem-Storekullen. Samtidigt framförs en önskan att använda samma medel till åtgärder på hela sträckan Varnhem-Skövde. Vara, Götene och Skövde kommun hänvisar i sina yttranden till denna alternativa användning av medlen.

**Kommentar:** Västra Götalandsregionen har begärt ett förtydligande av kommunalförbundet om den namngivna åtgärden ska kvarstå eller om Skaraborg önskar att alternativa åtgärder ska utredas. Svaret innebär att det namngivna objektet väg 49 Varnhem-Storekullen ligger kvar i planen och att planeringen och genomförandet av den namngivna åtgärden fortsätter.

Sveriges Åkeriföretag Västra Götaland tillstyrker planen i mer eller mindre alla delar givet den angivna budgeten för perioden. En prioritering som Sveriges Åkeriföretag tycker borde hamna högre upp gäller Väg 158, Askims stationsväg. Flera svåra olyckor har skett och kommer att ske om inte en planskild trafikplats kommer till stånd. De föreslår därför att annan/andra namngivna vägåtgärder flyttas tidsmässigt till perioden 2034–2037 och att Väg 158, Askims stationsväg, hamnar inom tidsperiod 2026–2029 eller åtminstone inom perioden 2030–2033.

**Kommentar:** Namngivna vägåtgärder grundar sig på politiska prioriteringar vid framtagandet av den regionala infrastrukturplanen. En stor del av åtgärderna kvarstår från tidigare planrevideringar. Från det att en åtgärd får finansiering i planen tar det i regel cirka 10 år innan den är byggd. Det är därför inte aktuellt att tidigarelägga åtgärden väg 158, Askims stationsväg.

Riksförbundet Enskilda Vägar påtalar det enskilda vägnätets betydelse för jord- och skogsbruk och det lokala näringslivet och efterfrågar att medel i planen avsätts till statsbidrag till enskilda vägar. Även LRF betonar det

enskilda vägnätets vikt för produktion av livsmedel, energi och träråvara och anser att detta behöver framgå i infrastrukturplanen.

**Kommentar:** Bidrag till byggande och drift av det enskilda vägnätet finansieras i huvudsak via den nationella infrastrukturplanen, där det ekonomiska utrymmet nu föreslås öka. Möjligheten för enskilda väghållare att genomföra större underhållsprojekt och klimatsäkring bedöms därmed öka.

Kungälv kommun påtalar behovet av ökad framdrift och kostnadskontroll av de namngivna åtgärderna på väg 168. Marks kommun föreslår att eventuella medel från den uppkomna underförbrukningen som tillskjuts planen används till den kommunalt finansierade åtgärden väg 156 förbifart Skene. Partille kommun framhåller Brännetleden som är en del av Trafiksystem centrala Partille och enligt avsiktsförklaring fullt ut ska finansieras av kommunen bör ha möjlighet att erhålla finansiering ur regional infrastrukturplan. Skaraborgs kommunalförbund efterfrågar specifikt en god samordning mellan underhållsmedel (i nationell infrastrukturplan) och nytt namngivet objekt väg 44 Förbifart Lidköping (i regional infrastrukturplan).

**Kommentar:** Västra Götalandsregionen för kontinuerlig dialog med Trafikverket om frågor som rör genomförandet av åtgärder i infrastrukturplanen. För en god framdrift behövs även ett gott samarbete mellan Trafikverket och berörda kommuner så att vägplaner och eventuella detaljplaner samordnas och inte skapar fördröjningar i processen. En årlig uppföljning av planen som helhet lämnas återkommande till infrastruktur- och kollektivtrafiknämnden. Eventuella ytterligare medel som tillförs planen prioriteras av Västra Götalandsregionen via beredningen för hållbar utveckling (BHU). Respektive kommunalförbund har en roll att prioritera namngivna vägåtgärder i sin delregion.

GR konstaterar att den tilldelade ramen inte möter de behov av utbyggnad av systemkritiska åtgärder i storstadsregionen, och menar att storstadsregionens betydelse för regionens utveckling behöver synliggöras tydligare i planen. GR motsätter sig att åtgärder som princip ska ha en geografisk spridning. Boråsregionen och Fyrbodals kommunalförbund å andra sidan menar att det är positivt att kommunalförbunden har möjlighet att prioritera olika typer av åtgärder inom respektive geografi, utifrån behov och förutsättningar.

**Kommentar:** Fördelning av medel i planen är resultatet av politiska prioriteringar via beredningen för hållbar utveckling (BHU). Som ett resultat av de politiska samtalen vid framtagandet av remissversionen har BHU beslutat att tillsätta en politisk arbetsgrupp med uppdrag att se över processen och principer för fördelning av medel i kommande revidering av regional infrastrukturplan. Arbetet ska vara klart i god tid innan nästa planrevidering.

Länsstyrelsen påpekar att fördelningen av medel är den huvudsakliga orsaken till att planen bedöms ge positiva eller neutrala effekter i förhållande till mål för social och ekonomisk hållbarhet, men samtidigt ge negativa effekter på mål gällande klimat och miljö. Prioriteringen av namngivna vägåtgärder är det som ger störst negativ miljöpåverkan. Länsstyrelsen menar att en större andel av planens medel till mindre vägåtgärder samt satsningar på kollektivtrafik och cykel skulle ge positiva effekter för en större del av Västra Götaland och minska planens miljöpåverkan. Generellt sett efterfrågas en större tyngdpunkt mot åtgärder som bidrar till ett hållbart samhälle. Länsstyrelsen påtalar att den skärpning av de vägledande principerna som har införts i planförslaget är positiv.

**Kommentar:** Västra Götaland består av en geografi med både större städer och landsbygdskommuner vilket innebär politiska avvägningar gällande fördelning av medel. Regeringens direktiv för nuvarande planrevidering pekar också särskilt ut trafiksäkerhet. Ambitionen har varit att ta hänsyn till de geografiska förutsättningarna och möjliggöra rätt åtgärder på rätt plats och sträva mot en plan som totalt sett bidrar till ett mer transporteffektivt samhälle. Potentialen för överflyttning till kollektivtrafik och cykel är störst i tätare geografier medan trafiksäkerhetsåtgärder på väg kan vara viktigare i glesare geografier där många inte har något alternativ till bilen.

## Genomförande

Samtliga kommunalförbund och flera kommuner lyfter problematiken med underförbrukning och låg framdrift av planen, och efterfrågar åtgärder för att komma till rätta med problemet. Även Trafikverket uppmärksammar i sitt yttrande den låga framdriften som resulterar i en underförbrukning. De menar att det främst är de namngivna åtgärderna som har blivit förskjutna i tid, men flera av de tidigare beslutade åtgärderna går nu in i en genomförandefas som kommer att förbruka medel.

**Kommentar:** Västra Götalandsregionen i uppskattar att Trafikverket arbetar aktivt med att öka framdriften och minska underförbrukningen. Fortsatta insatser och dialog om dessa frågor behöver ske under planperioden.

Trafikverket vill uppmärksamma att de prioriterade brister som sedan tidigare är utredda genom åtgärdsvalsstudier bör värderas för att ta ställning till ifall de fortsatt är aktuella och prioriterade. Flera av kommunalförbunden lyfter även behovet av att fastställa vilka åtgärder som är relevanta, och ifall kompletterande utredningar krävs inför beslut om finansiering. Detta behöver göras tidigt i planperioden för att finnas på plats vid nästa planrevidering.

**Kommentar:** Utifrån de politiskt prioriterade bristerna förs dialog på tjänstepersonsnivå kring vilka utredningar som behöver genomföras, samt i vilken ordning och omfattning detta behöver ske. Målsättningen är att nödvändigt underlag ska finnas tillgängligt så att det inte påverkar framdriften eller kommande beslutsalternativ negativt.

Region Halland menar att den relativt stora andelen av planens medel som är avsatt till trimning och effektivisering av det statliga vägnätet torde ge utrymme för större flexibilitet. Trafikverket efterfrågar samtidigt ett fortsatt arbete tillsammans med regionen för att hitta relevanta trafiksäkerhetshöjande åtgärder på det mindre vägnätet.

Sjöfartsverket uppmärksammar trimnings- och effektiviseringsåtgärder som en möjlighet att bidra till effektivare godstransporter till och från hamnarna. LRF vill poängtera att framkomligheten transporter kopplade till de gröna näringarna måste värderas vid utformningen av de trafiksäkerhetsförbättrande åtgärderna runt om i regionen. Skaraborgs kommunalförbund påtalar också behovet av att arbeta med åtgärder för high capacity transport (HCT) på relevanta vägsträckor.

**Kommentar:** Västra Götalandsregionens förhoppning är att medlen ska kunna användas på ett effektivt sätt som både förbättrar framkomlighet och trafiksäkerhet, men också möjliggör en god framdrift av planen. Detta kräver dock både ett fokuserat arbete och en kontinuerlig dialog mellan Trafikverket och Västra Götalandsregionen.

Flera remissinstanser uttalar sig positivt om satsningar på kollektivtrafikåtgärder längs det statligt regionala vägnätet. Väl placerade pendelparkeringar vid hamnar efterfrågas av bland annat Sjöfartsverket och föreningar i skärgården. Kungälv kommun uttrycker en otydlighet gällande prioriteringen av mindre kollektivtrafikåtgärder längs det statligt regionala vägnätet.

**Kommentar:** Västtrafik har inom ramen för sitt uppdrag rollen att värdera kollektivtrafikåtgärder utifrån kollektivtrafiksystemet som helhet. Trafikverket har i egenskap av väghållare ansvar för att de åtgärder som genomförs är förenliga med tillämpliga lagar och regler. Därför prioriteras kollektivtrafikåtgärder längs statligt vägnät av Västtrafik i samråd med Trafikverket.

GR motsätter sig starkt att Trafikverket respektive Västtrafik på förhand ska godkänna vilka åtgärder som kan vara aktuella för politisk prioritering i kommunalförbunden. Att tjänstemannaorganisationerna utvecklar ett gott samarbete är positivt men får inte resultera i en begränsning av politiska beslut.

**Kommentar:** Trafikverket är väghållare för den statliga infrastrukturen och har ansvar för byggande och drift av det statligt regionala vägnätet. Utifrån det anser Västra Götalandsregionen att det är relevant att Trafikverket får möjlighet att godkänna åtgärder som ska genomföras i det statliga vägnätet och säkerställa att åtgärderna är genomförbara innan det fattas politiska beslut. Att detta nu tydliggörs i infrastrukturplanen är föranlett just av ett exempel där GR beslutade om åtgärder inom förstärkt satsning i statligt regionalt vägnät utan tillräcklig avstämning med Trafikverket. Västtrafik har inom ramen för sitt uppdrag rollen att värdera kollektivtrafikåtgärder utifrån kollektivtrafiksystemet som helhet. Där handlar det mer om vikten att stämna av åtgärdens relevans än om ett godkännande. Beskrivningen i infrastrukturplanen har justerats för att förtydliga det.

Lerums och Skövde kommun uppmärksammar de möjligheter som finns när det gäller bygdeväg som lösning på ett behov av förbättrade möjligheter till säker cykling. Samtidigt lyfts frågetecken kring utformning, lämpliga platser och behov av kompletterande trafiksäkerhetshöjande åtgärder. Kungälv kommun framför ett önskemål om att i egen regi få bygga cykelväg längs regional väg genom tätorter.

**Kommentar:** Västra Götalandsregionen uppmuntrar byggande av bygdeväg för att med enklare medel kunna förbättra cykelbarheten främst på det lågtrafikerade vägnätet. Det kräver dock en fortsatt dialog mellan Trafikverket som väghållare och utförare och aktuell kommun kring vilka sträckor som är lämpliga för denna lösning, och för en god utformning och funktion. Gällande kommunal byggnation inom statens vägområde är det upp till Trafikverket att avgöra vad som kan tillåtas.

Länsstyrelsen påpekar att det kan komma att krävas ytterligare kompensationsåtgärder för att minska den negativa påverkan på den biologiska mångfalden som de namngivna åtgärderna i planen har.

**Kommentar:** Kompensationsåtgärder hanteras av Trafikverket i samband med den formella vägplaneprocessen.

## Hållbarhets- och miljökonsekvensbeskrivning

Flera remissinstanser är positiva till att hållbarhets- och miljökonsekvensbedömningen är bred och omfattar både en miljökonsekvensbeskrivning avseende miljöaspekter och en bredare hållbarhetsbedömning. Bedömningen uppfattas som ambitiös och resonerande kring framtida utmaningar. Länsstyrelsen anser att hållbarhets- och miljökonsekvensbeskrivningen är väl genomförd. Det är lätt att utläsa påverkan av planens olika åtgärdsområden på avgränsade aspekter, vilket bidrar till en transparens i förhållande till planprocessen. Det är positivt att bedömningar sker i relation till satsade medel, det ger en rättvisande bild av den faktiska påverkan. Det är också tydligt vad som ligger till grund för bedömningarna. Det är däremot inte bra att miljöbedömningsprocessen inte ger ett tillräckligt tydligt avtryck på den faktiska planen, som har negativ påverkan på de flesta av aspekterna som rör klimat och miljö. Länsstyrelsen är positiva till att jämlikhets- och delaktighetsperspektiv har integrerats i planen.

**Kommentar:** Västra Götalandsregionen har haft en ambition att på ett tydligare sätt integrera hållbarhetsfrågorna i revideringen av den regionala infrastrukturplanen och är glada att det uppskattas av flera remissinstanser.

Några yttranden lyfter att prövning och analys av barnets bästa utgör ett bra verktyg för bedömning av barnperspektivet och anser att formuläret som använts är ett bra verktyg. Länsstyrelsen ser det som positivt att en prövning av barnets bästa har genomförts i framtagandet av planen, men lyfter samtidigt att prövningen kan utvecklas genom att förtydliga och utveckla vissa resonemang. Länsstyrelsen vill även särskilt lyfta vikten av att barn och unga ges möjlighet att delta i samrådsprocessen, i enlighet med artikel 12 i barnkonventionen. Genom att anpassa metoder och verktyg för barns delaktighet kan planen få in värdefulla perspektiv från barn som bidrar till ökad kvalitet, inkludering och hållbarhet.

**Kommentar:** Västra Götalandsregionen tackar för synpunkten och inspielen kring barnens delaktighet i planering. Prövningar av barnets bästa görs för att beslut och åtgärder ska följa barnkonventionen. Det är ett hjälpmedel för hur Västra Götalandsregionen kan bli bättre på att följa barnkonventionen. Under planens genomförande och som del av vägplaner genomförs samråd med allmänheten där bland annat barn bjuds till planeringen. Givetvis kan processerna förbättras och utvecklas på ett sätt som barnens bästa på ett ännu tydligare beaktas i planeringen.

Trafikverket konstaterar att Västra Götalandsregionens hållbarhets- och miljökonsekvensbeskrivning för planförslaget skiljer sig från hur Trafikverket resonerar om exempelvis påverkan på klimat där en förutsättning i Trafikverkets analyser är att klimatmålen nås år 2045 och utsläppen från trafiken då är lika med noll. Men även utan dessa antaganden kan bedömningen av storleksordningen på det ytterligare tillskott av utsläpp som sker på grund utav tillkommande väginvesteringar skilja sig åt.

Även bedömningen av aspekten biologisk mångfald vid trädsäkring utmed Norra Bohusbanan skiljer sig. Västra Götalandsregionen bedömer den som negativt utifrån aspekten biologisk mångfald, medan Trafikverkets bedömning menar att det finns positiva aspekter med trädsäkringen.

**Kommentar:** Även om bilflottan elektrifieras på längre sikt kommer det att dröja innan de fossila drivmedlen fasats ut, vilket redan framgår i hållbarhets- och miljökonsekvensbeskrivningen. Notera att Västra Götalandsregionen inte gör någon bedömning av storleksordningen av utsläppen. Bedömningarna är kvalitativa och redovisar på vilket sätt planen bidrar till de olika hållbarhets- och miljöaspekter.

Underlaget för bedömning av järnvägsåtgärderna har varit mycket begränsat. Utifrån att trädsäkring utmed Norra Bohusbanan innebär ett ingrepp i naturmiljön genom att området närmast järnvägen röjs från träd är bedömningen att åtgärden kan ge en negativ påverkan på biologisk mångfald.

Boråsregionen 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. Boråsregionen lyfter också att hållbarhetsbedömningen utgår från att satsningar på en stor vägåtgärd

enbart gynnar bilresenärer, i det fall inga kompletterande åtgärder för gång- och cykelvägar genomförs, vilket man anser är olyckligt. Inom Boråsregionen är relationen Skene-Göteborg via väg 156 utpekad som ett busstråk jämställd med en tågförbindelse och åtgärderna på sträckan förbättrar kollektivtrafikens framkomlighet.

**Kommentar:** Texten i kapitel 5 Bedömning av effekter är justerad för att bättre spegla även de positiva effekterna. Hållbarhets- och miljökonsekvensbeskrivningen är inte justerad då själva bedömningen kvarstår.

Länsstyrelsen noterar att i den samlade bedömningen av planens påverkan på resursen jordbruksmark, bedöms ingen av de större tillkommande namngivna åtgärderna påverka jordbruksmark. Myndighetens bedömning är att exempelvis åtgärden Väg 44 förbifart Lidköping med största sannolikhet tar stora arealer jordbruksmark i anspråk, samt fragmenterar densamma och är därför tveksamma till bedömningen.

**Kommentar:** För namngivna åtgärder, inklusive väg 44, har Västra Götalandsregionen utgått från bedömningen i Trafikverkets samlande effektbedömningar (SEB). Jordbruksmark har ingen egen rubrik i SEB och om det inte redovisas i Trafikverkets underlag har Västra Götalandsregionen inte gjort kompletterande bedömningar.

Länsstyrelsen lyfter att det vore önskvärt med ett förtydligande av vilka vatten som avses med benämningen ekologiskt skyddsvärda vatten. Vanligtvis brukar exempelvis begreppen värdefulla vatten respektive särskilt värdefulla vatten användas.

**Kommentar:** I avgränsningssamrådet med Länsstyrelsen om miljöbedömningen ingår avgränsning i sak, vilket innebär en genomgång av miljöaspekter och dess innehåll. Resultatet från avgränsningssamrådet ligger till grund för den fortsatta bedömningsprocessen. Västra Götalandsregionen noterar synpunkten inför nästa planrevidering.

För hållbarhetsaspekten Frisk luft är målformuleringen att ”Utsläppen från transportsektorn har minskat så att miljökvalitetsmålet Frisk luft för NO<sub>2</sub> i urban bakgrund och PM<sub>10</sub> i gaturum uppnås”. Länsstyrelsen anser att denna målformulering är bra, men att den behöver kompletteras med mål om att även de totala utsläppen från transportsektorn minskar. Länsstyrelsen konstaterar vidare att bedömningen av hållbarhetsaspekten Frisk luft har huvudfokus på luftkvaliteten i städer. Eftersom utsläpp av till exempel kväveoxider behöver minska även av andra anledningar

(exempelvis övergödning och försurning) anser myndigheten att avgränsningen är snäv och att bedömningen blir vilseledande.

**Kommentar:** I avgränsningssamrådet med Länsstyrelsen om miljöbedömningen ingår avgränsning i sak, vilket innebär en genomgång av miljöaspekter och dess innehåll. Resultatet från avgränsningssamrådet ligger till grund för den fortsatta bedömningsprocessen. Västra Götalandsregionen noterar synpunkten inför nästa planrevidering.

Miljö- och regionutvecklingsnämnden konstaterar att infrastrukturplan har potential att bidra positivt till de sociala och ekonomiska hållbarhetsaspekterna, samt regionala utvecklingsstrategins långsiktiga prioriteringar Stärka innovationskraften, Öka inkludering och Knyta samman Västra Götaland. Men att den regionala infrastrukturplanen kan leda till negativ påverkan utifrån klimat och biologisk mångfald. Nämnden lyfter att det som också bör tas med i bedömningen av regional infrastrukturplan är att en vägs klimatpåverkan till stor del avgörs av vad för typ av fordon som rullar på vägen. Potentialen för de olika åtgärdsområdena att bidra till ökad hållbarhet handlar inte bara om den direkta påverkan från varje enskild åtgärd, utan också om hur åtgärderna tillsammans bidrar till att skapa ett transportsystem med förmåga att bidra till hur andra mål uppfylls.

**Kommentar:** Synpunkten är noterad men medför inga ändringar i något av dokumenten.

Naturvårdsverket avstår från att lämna synpunkter på regional infrastrukturplan för Västra Götaland och miljöbedömningen förutom synpunkten att miljöbedömningen också ska omfatta klimatanpassning av planen och föreslagna verksamheter och åtgärder. Naturvårdsverket hänvisar till sitt utskick, som gjordes till alla regioner i juni 2025, där finns både motiv till varför klimatanpassning ska ingå samt information om ytterligare vägledning. Även Skaraborgs kommunalförbund lyfter att klimatanpassning är aktuellt inom infrastrukturområdet, men att tydlighet saknas i remissversionen.

**Kommentar:** Naturvårdsverkets uppdaterade vägledning kom efter att infrastrukturplanen och hållbarhets- och miljökonsekvensbeskrivningen hade skickats ut på remiss. Naturvårdsverket rekommenderar att miljökonsekvensbeskrivningen ska redovisa inte bara klimatpåverkan från infrastrukturplanen utan också planens känslighet för klimatförändringar. Frågan om klimatanpassning inkluderades inte i den strategiska miljöbedömningen utifrån resonemanget att åtgärder som berör

klimate Anpassning av befintlig infrastrukturen hanteras i den nationella infrastrukturplanen. Det finns anledning att som en del av bedömningen värdera de åtgärder som föreslås i den regionala infrastrukturplanen utifrån hur känsliga de är för klimatrelaterade risker i form av översvämningar, skred och erosion. Tyvärr finns ingen sådan bedömning i de samlade effektbedömningarna (SEB) som är det underlag som ligger till grund för Västra Götalandsregionens bedömningar. Västra Götalandsregionen noterar synpunkten inför arbetet med nästkommande planrevidering.

Länsstyrelsen efterfrågar en samhällsekonomisk analys av planen som helhet. Samhällsekonomiska analyser kan exempelvis användas för göra en bedömning eller föra ett resonemang av vilka infrastrukturinvesteringar som mest effektivt bidrar till att nå uppsatta mål och stärka länets utveckling. I detta perspektiv kan arbetsmarknadsförstoring, näringslivets behov, kompetensförsörjning och förändrade resemönster analyseras.

**Kommentar:** Trafikverket har enligt regeringens direktiv uppgiften att göra en sammanställning av de samlade effekterna av förslaget till nationell plan och de preliminära länsplanerna. Västra Götalandsregionen kommer inte att ta fram någon ytterligare bedömning av den regionala infrastrukturplanen i detta skede.

GR anser att Västra Götalandsregionen behöver ta ett större ansvar av hela planens uppbyggnad i egenskap av planupprättare kopplat till att Västra Götalandsregionen hänvisar den negativa klimatpåverkan av planförslaget till ”lagt kort ligger” och kommunalförbundens val av namngivna vägåtgärder. GR uttrycker att Västra Götalandsregionen har tolkat beslutet om ”lagt kort ligger” till att det ska gälla planens uppbyggnad med ett begränsat handlingsutrymme, en tolkning GR inte delar.

**Kommentar:** Västra Götalandsregionen vill börja med att tydliggöra att det inte finns något tolkningsutrymme för beslutet om ”lagt kort ligger” då det tydligt framgår vad som avses i beslutet ”Regionstyrelsen beslutar att inte ompröva befintliga namngivna vägåtgärder vid infrastrukturplaneringen för perioden 2026–2037”, 2024-06-04 § 159. Beredningen för hållbar utveckling (BHU), där GR:s förbundsstyrelse är representerad, var beredande forum inför regionstyrelsens beslut. Det är även i BHU som all politisk avstämning vid framtagandet av remissversionen av den regionala infrastrukturplanen sker.

Hur och på vilket sätt Västra Götalandsregionen kan ta ett större ansvar för hela planens uppbyggnad kan diskuteras i den politiska arbetsgrupp som är tillsatt av BHU med uppdrag att se över processen

och principer för fördelning av medel i kommande revidering av regional transportinfrastrukturplan.

Skaraborgs kommunalförbund anser att infrastrukturplanen ihop med Hållbarhets- och miljökonsekvensbeskrivning behöver bli tydligare om hur infrastrukturen kan verka för olika ändamål, utan negativ påverkan på dessa aspekter.

**Kommentar:** Genom hela processen med att revidera den regionala infrastrukturplanen har en integrerad hållbarhetsbedömning gjorts, där strategisk miljöbedömning enligt miljöbalkens krav ingår. I och med den integrerade hållbarhetsbedömningen medföljer en bedömning utifrån hållbarhetsaspekterna inför varje politiskt ställningstagande under processen. Det är i Beredningen för hållbar utveckling (BHU), där Skaraborgs kommunalförbunds direktion är representerad, som all politisk beredning av framtagandet av remissversionen av den regionala infrastrukturplanen sker.

Länsstyrelsen anser att det är bra att olika alternativ togs fram tidigt. Alternativen visar att det är möjligt att välja olika inriktningar i den regionala planen. Det är däremot svårt att fullt ut förstå alternativen utifrån redovisningen. Det framgår exempelvis inte varför alternativ medium innehåller en del för cykel och trafiksäkerhet men inte alternativ large.

**Kommentar:** Arbetet med att ta fram scenarier och alternativ syftar till att påvisa olika möjligheter och val för den kommande planeringen, inte nödvändigtvis för att ett enskilt alternativ ska väljas. Med de olika alternativen som underlag sker en politisk avvägning som ligger till grund för planförslaget.

GR föreslår, inför nästkommande revidering, att exempelvis kriterier utformas som bidrar till regionala strategier för att tydliggöra vägval, arbeta vidare med scenarier utifrån klimatnytta för hela planens uppbyggnad.

**Kommentar:** I formuleringen av hållbarhetsaspekter och bedömningskriterier utgår Hållbarhets- och miljökonsekvensbeskrivningen från miljöbalken och Agenda 2030. Aspekterna är utformade utifrån Trafikverkets rapport, Tillgänglighet i ett hållbart samhälle, men med viss anpassning till förutsättningarna i Västra Götaland. Klimatlagen och Nollvisionen är andra utgångspunkter, likaså FN:s konvention om barnets rättigheter (Barnkonventionen) som blev svensk lag i januari 2020.

Bohus Ramsö Skärgårdsförening och Ramsö Fiskehamnsförening anser att skärgården behöver särskiljas från övrig landsbygd i bedömningsaspekten

tillgänglighet - landsbygd. Föreningarna saknar också kolumner som sammanfattar finansieringsformerna för färjetrafik.

**Kommentar:** I Västra Götaland finns många olika typer av landsbygder och bedömningen sker därför på en övergripande nivå. I tabellen ingår statlig medfinans till elektrifiering av färjor i den allmänna kollektivtrafiken i kolumnen för namngivna kollektivtrafikåtgärder. Finansiering av drift ingår inte i den regionala infrastrukturplanen och finns därför inte heller med i Hållbarhets- och miljökonsekvens-beskrivningen.

Tjörnekalvs Fastboendeförening ser positivt på barnrättsperspektivet som lyfts, men saknar en genomlysning av barn och ungas perspektiv på de bofasta öarna.

**Kommentar:** Barn och unga i Västra Götaland har olika förutsättningar, bland annat kopplat till sin boendeplats men även utifrån många andra parametrar. Bedömningen sker därför på en övergripande nivå.

Swedavia saknar bedömning av de positiva sociala och ekonomiska konsekvenser som luftfarten för med sig genom snabba och effektiva resor som både ökar tillgängligheten och samtidigt underlättar livspusslet för regionens invånare.

**Kommentar:** Synpunkten är noterad men medför inga ändringar i något av dokumenten.

## Övrigt

Angränsande regioner lyfter vikten av samverkan och samplanering av åtgärder i stråk som löper över regiongränserna. Specifikt nämns väg 27, väg 49, väg 158, Kinnekullebanan, Kust-till-kustbanan och Viskadalsbanan. Østfold fylkeskommune lyfter främst samverkan kring nationell infrastruktur.

**Kommentar:** Västra Götalandsregionen delar uppfattningen och önskan om att fortsätta en god samverka och tillsammans arbeta för samplanering av åtgärder över regiongränserna.

Länsstyrelsen lyfter att den regionala infrastrukturplanen kan ha betydelse för att åstadkomma förstoring av länets regionala arbetsmarknader, vilket bidrar till lägre arbetslöshet och bättre tillväxtförutsättningar. Samt att det finns ett samband med infrastrukturens kvalitet och de regionala arbetsmarknadsregionernas storlek. I en liten delregional arbetsmarknad blir resorna kortare. Skapas infrastrukturella förutsättningar för längre

arbetspendling växer de delregionala arbetsmarknaderna, liksom resornas längd.

**Kommentar:** Synpunkten är noterad men medför inga ändringar i något av dokumenten.

Länsstyrelsen anser att det behövs en tydligare beskrivning av hur uppföljningen ska ske. Det bör exempelvis framgå av beskrivningen om varje delåtgärd följs upp för sig och/eller om uppföljningen sker i förhållande till planens mål som helhet. Av hållbarhets- och miljökonsekvensbeskrivningen framgår att uppföljning ska ske av de betydande miljöeffekter som planen antas medföra. Länsstyrelsen rekommenderar att uppföljningen av samtliga tre hållbarhetsperspektiv inkluderas i den årliga uppföljningen, så att hållbarhetsaspekterna integreras i genomförandet av planen.

**Kommentar:** Infrastrukturåtgärder är långdragna processer som ofta löper över många år. Det är därför svårt att genom uppföljningen för ett enskilt år se helheten av det arbete som genomförts. Infrastrukturplaneringens karaktär innebär att effekter kan följas upp och mätas på lång sikt, det tar lång tid tills åtgärderna är byggda och effekterna är mätbara. Därför bedöms att en årlig uppföljning av effekter inte är möjligt. I stället har Västra Götalandsregionen valt att i den årliga uppföljningen, utöver det ekonomiska utfallet, lägga fokus på hur planens inriktning i sin helhet samt hur de vägledande principerna för respektive åtgärdsområde fortsatt arbetas in under planens genomförande. Därför redovisas aktiviteter som genomförts med betydelse för planens målstyrning. Beskrivningen i infrastrukturplanen är justerad för att tydliggöra detta.

GR skriver i sitt yttrande att de vid flera tillfällen lyft behovet av en analys över regionens förutsättningar, behov, tillväxtpotential och samhällsplanering. GR saknar en sådan analys. Kommunalförbundet skriver också, kopplat till detta, att GR välkomnar den arbetsgrupp som Beredningen för hållbar utveckling beslutat att tillsätta inför arbetet med nästkommande revidering av regional plan.

**Kommentar:** Politisk beredning av remissversionen av den regionala infrastrukturplanen har skett i beredningen för hållbar utveckling (BHU) där GR:s förbundsstyrelse är representerad. Som ett resultat av de politiska samtalen vid framtagandet av remissversionen har BHU beslutat att tillsätta en politisk arbetsgrupp med uppdrag att se över processen och principer för fördelning av medel i kommande revidering av regional infrastrukturplan. Till arbetet i den politiska arbetsgruppen kommer kunskapsunderlag att tas fram av Västra Götalandsregionen i samverkan med kommunalförbunden utifrån parametrar som är inspelade från kommunalförbunden och Västra Götalandsregionen.

Företagarna Västra Götaland lyfter att vägtrafiken bedöms som det viktigaste trafikslaget för många företag och vill även betona vikten av att småföretagens röster hörs tydligare i den fortsatta processen.

**Kommentar:** Synpunkten är noterad men medför inga ändringar i något av dokumenten.

Marks kommun föreslår att framtida regionala planer också inkluderar åtgärder för skydd av dricksvatten.

**Kommentar:** Miljöåtgärder i befintlig infrastruktur hanteras inom ramen för nationell infrastrukturplan. Vid nya åtgärder hanteras frågan inom den formella planprocessen för byggande av väg och kommer inte att lyftas in i den regionala infrastrukturplanen

Lerum skriver i sitt yttrande att Västra Götalandsregionen har ställt sig positiva till att finansiera tillgänglighetsförbättrande åtgärder vid Floda station som år 2022 kostnadsuppskattades till 70 miljoner kronor. Kommunen föreslår att bristen till exempel spelas in till samfinansiering nationell plan, järnväg.

**Kommentar:** Västra Götalandsregionen vill förtydliga att regionen har ställt sig positiv till att medfinansiera tillgänglighetsförbättrande åtgärder vid Floda station men att huvuddelen av finansieringen behöver lösas av annan part, till exempel nationell infrastrukturplan.

Trafikverket meddelar att myndigheten till den här planomgången genomför en förändring av hantering inom anslagen. Alla utredningar, oavsett nationell/regional infrastruktur, kommer att finansieras via en central finans inom utvecklingsanslaget. En viss procent av utvecklingsmedlen för länsplaner förs därför över till ett gemensamt förvaltningsanslag. Ingen region ska påverkas negativt av detta.

**Kommentar:** Som nämns under avsnittet Planprocessen ovan så delar Västra Götalandsregionen Trafikverkets bild av att nödvändiga underlag behöver säkerställas för möjliga nya kandidater till namngivna åtgärder i nästkommande planrevidering. Västra Götalandsregionen vill påtala vikten av att den förändrade hanteringen av anslagen kopplade till utredningar inte får påverka den möjligheten negativt.

Trafikverket anser att regionen kan tydliggöra hur målbilder för kollektivtrafikens utveckling förverkligas med hjälp av regional infrastrukturplan. Trafikverket skulle välkomna en tydligare inriktning i planförslaget kring regionens syn på hur storstadsregionens resandebehov tillgodoses.

**Kommentar:** Västra Götalandsregionen anser att det är tydliggjort i infrastrukturplanen. Målbild Koll2035 ligger till grund för flera av de namngivna kollektivtrafikåtgärderna och en stor del av prioriterade brister och kandidater till namngivna kollektivtrafikåtgärder. Målbild Koll2035 är Västra Götalandsregionens och Göteborgs, Mölndals och Partilles gemensamma målbild för hur storstadsregionens resandebehov ska kunna tillgodoses med kollektivtrafik. Det framgår också i de vägledande principerna för icke namngivna kollektivtrafikåtgärder att åtgärder ska bidra till målluppfyllelse i regionalt trafikförsörjningsprogram samt att samfinansiering av järnvägsåtgärder ska ligga i linje med Målbild Tåg 2035.

## Bilaga 1 – Sändlista

Boråsregionen, Sjuhärads  
kommunalförbund  
Fyrbodals kommunalförbund  
Göteborgsregionen  
Skaraborgs kommunalförbund  
Kommunerna i Västra Götaland

### Angränsande regioner

Region Halland  
Region Jönköping  
Region Värmland  
Region Örebro  
Östfold fylkeskommune

### Myndigheter och statliga bolag

Försvarsmakten  
Jernhusen  
Länsstyrelsen i Västra Götaland  
Naturvårdsverket  
Swedavia AB  
Trafikverket Västra regionen  
Sjöfartsverket  
Transportstyrelsen

### Företrädare för näringslivet

Tågföretagen  
Företagarna Västra Götaland  
Lantbrukarnas Riksförbund  
Västra Götaland

Näringslivets Transportråd  
Svensk Sjöfart  
Sveriges Åkeriföretag Västra  
Götaland  
Svenska Taxiförbundet Svenska  
Bussbranschens Riksförbund  
Västsvenska handelskammaren  
Svenskt Näringsliv

### Organisationer

Cykelfrämjandet  
Funktionsrätt Västra Götaland  
Gröna mobilister  
Hela Sverige ska leva  
Naturskyddsföreningen  
NTF Väst  
NTF Skaraborg  
NTF Fyrbodals  
Nätverket Jämställdhet i  
transportsektorn  
Riksförbundet Enskilda Vägar  
Svenska cykelstäder

### Inom Västra Götalandsregionen

Miljö- och  
regionutvecklingsnämnden  
Kulturnämnden  
Turistrådet Västsverige  
Västtrafik