

Västra Götalandsregionen
Koncernkontoret
Kollektivtrafik och infrastrukturavdelningen
2022-02-25

Samrådsredogörelse

Regional plan för transportinfrastrukturen i
Västra Götaland 2022–2033



Diarienummer: RS 2019–08293

Kontaktpersoner:

Aako Raoofi och Anna Kronvall,

Kollektivtrafik- och infrastrukturavdelningen

Innehåll

Inledning	3
Instanser som lämnat synpunkter under remissen.....	4
Avgränsning	5
Synpunkter som rör nationell infrastrukturplan	5
Detaljerade synpunkter om brister och enskilda åtgärder	5
Synpunkter gällande Trafikverket och regelverk.....	5
Sammanfattning av inkomna synpunkter och Västra Götalandsregionens kommentarer	6
Planprocess.....	6
Fördelning av medel.....	7
Plandokumentet.....	8
Genomförande.....	10
Hållbarhetsbedömning	11
Övrigt	13
Bilaga 1 – Sändlista.....	15

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 kommunalförbunden och politisk förankring har skett löpande i beredningen för hållbar utveckling, BHU.

Regional plan för transportinfrastrukturen i Västra Götaland 2022–2033 med tillhörande Hållbarhetskonskvensbeskrivning var på remiss 19 oktober 2021 till 31 januari 2022. Totalt har 50 remissvar inkommit.

Syftet med denna remissammanställning är att ge en sammanfattning av de synpunkter som har inkommit på remissversionen samt Västra Götalandsregionens kommentarer på de inkomna synpunkterna. Då det har inkommit en stor mängd remissvar presenteras i detta dokument sammanfattande texter och exempel på synpunkter. Samtliga remissvar finns i Västra Götalandsregionens diarium på ärende RS 2019–08293.

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 inkommit.

Instanser som lämnat synpunkter under remissen

Kommunalförbund:	Boråsregionens kommunalförbund Fyrbodals kommunalförbund Göteborgsregionens kommunalförbund Skaraborgs kommunalförbund
Kommuner:	Alingsås, Bollebygd, Borås Stad, Herrljunga, Härryda, Kungälv, Lerum, Lysekil, Mark, Munkedal, Mölndal, Orust, Strömstad, Tanum, Tjörn, Trollhättan, Uddevalla, Ulricehamn, Vänersborg och Öckerö
Angränsande regioner:	Region Halland, Region Jönköping, Region Örebro och Viken Fylkeskommune
Myndigheter och statliga bolag:	Försvarsmakten, Länsstyrelsen, Naturvårdsverket, Sjöfartsverket, Swedavia och Trafikverket
Företrädare för näringslivet:	LRF, Svensk Sjöfart, Sveriges bussföretag och Västsvenska handelskammaren
Organisationer:	Cykelfrämjandet, Hela Sverige ska leva – Göteborgsregionen, Länsbygderåden Fyrbodal, Naturskyddsföreningen, Riksförbundet Enskilda vägar och Sveriges Motorcyklister
Inom Västra Götalandsregionen:	Kollektivtrafiknämnden, Miljönämnden och Västtrafik
Övriga:	Westra Långekärrens Gård, Privatperson 1 och Privatperson 2

Avgränsning

Synpunkter som rör nationell infrastrukturplan

Ett antal inkomna synpunkter rör i huvudsak åtgärder som finansieras via den nationella infrastrukturplanen. Det handlar om behov av järnvägsåtgärder såväl som behov på de nationella stamvägarna. Fler yttranden lyfter också att det mindre vägnätet har stora brister och att behovet av underhåll är nödvändigt för att säkerställa vägarnas användbarhet.

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

Synpunkterna har noterats men kommer inte att hanteras ytterligare i samrådsredogörelsen. Västra Götalandsregionen lyfter många av de påtalade bristerna i sitt yttrande vid remissen av den nationella infrastrukturplanen. Yttrandet är undertecknat av Västra Götalandsregionen och samtliga fyra kommunalförbund.

Detaljerade synpunkter om brister och enskilda åtgärder

Ett flertal remissyttranden lyfter behov av enskilda åtgärder och önskemål om utredning av nya brister på 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. Dock är en stor del av medlen redan uppbokade från den tidigare infrastrukturplanen 2018–2029, eftersom infrastrukturplanerna är 12-åriga men revideras vart fjärde år.

I regional infrastrukturplan är avsikten att ha en bred politisk förankring av prioriterade brister. Till den regionala infrastrukturplanen 2018–2029 pekades de högst prioriterade bristerna i vägsystemet ut av varje kommunalförbund och brister inom kollektivtrafiken pekades ut av Västtrafik. Vilka brister som prioriteras i den regionala infrastrukturplanen behandlas politiskt i respektive kommunalförbund och sedan i *beredningen för hållbar utveckling, BHU*, i samband med planens framtagande.

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

Synpunkter gällande Trafikverket och regelverk

Synpunkter gällande detaljutformning av vägar och cykelbanor, Trafikverkets styrande regelverk som till exempel VGU - Vägar och gators utformning samt frågor rörande planprocesser för byggande av väg- och järnväg hänvisas direkt till Trafikverket och hanteras inte i samrådsredogörelsen.

Sammanfattning av inkomna synpunkter och Västra Götalandsregionens kommentarer

Planprocess

Samtliga kommunalförbund uttrycker att arbetet under framtagandet av den regionala infrastrukturplanen har fungerat väl och att samverkan och dialog har präglat både inriktningsplanering och åtgärdsplanering. Det är positivt att Västra Götalandsregionen har involverat både kommunalförbund och kommuner i arbetet med att omarbeta den regionala planen så att den nu utgår från vägars funktioner i stället för såsom tidigare uppdelning i olika trafikslag. Kommunalförbunden upplever att Västra Götalandsregionen har visat lyhördhet för flera av de synpunkter som kommunalförbunden framfört, inte minst önskemålen om geografiska anpassningar och möjlighet att prioritera olika typer av åtgärder inom respektive förbund utifrån behov och förutsättningar. Det möjliggör ett viktigt steg i omställningen mot ett effektivt transportsystem och att olika åtgärder behövs beroende på geografisk struktur. De flesta kommuner upplever att arbetet är väl förankrat i dialoger via kommunalförbunden. Många skriver i sina yttranden att de står bakom sitt kommunalförbunds gemensamma yttrande, men vill lämna något/några tillägg som berör den enskilda kommunen. Det handlar i huvudsak om brister och behov av åtgärder i såväl väg- som järnvägssystemet.

Trafikverket anser att regional transportinfrastrukturplan är pedagogiskt och lättöverskådligt. Plandokumentet ger också en bra överblick hur olika saker hänger ihop med varandra.

Kommentar: *Västra Götalandsregionen uppskattar det goda samarbetet och det stora engagemang som kommunalförbunden och kommunerna haft under revideringsprocessen.*

Västsvenska Handelskammaren ser en risk att en rättvis geografisk fördelning snarare än behoven i alltför stor utsträckning får styra vilka åtgärder som föreslås och sedan genomförs utifrån att planförslaget är framtaget i nära dialog med kommunalförbunden och de föreslagna åtgärderna är tämligen jämnt fördelade mellan dessa. Handelskammaren anser att den regionala infrastrukturplanen måste tas fram med regionens bästa för ögonen och ser till arbetsmarknadens bästa när den är länsöverskridande.

Kommentar: *Västra Götalandsregionen har valt en process för framtagandet som bygger på stark förankring i kommunalförbunden och konstaterar att för- och nackdelar finns med olika val av metod.*

Naturskyddsföreningen påtalar att Klimatpolitiska rådet har uppmanat myndigheter att ompröva tidigare beslutade men ännu ej påbörjade infrastrukturprojekt för att möjliggöra att klimatmålen uppfylls. Även Göteborgsregionen öppnar för en diskussion om omprövning av tidigare beslutade objekt. I de fall då tiden mellan beslut och genomförande radikalt förändrat förutsättningarna som till exempel förändrad ekonomi, teknisk utveckling eller förändrade samhällsmål bör dock en diskussion om objektens relevans och utformning kunna föras.

Kommentar: *Klimatfrågan har lyfts vid varje skede i planprocessen. I april 2021 efterfrågade Västra Götalandsregionen skriftliga inspel från kommunalförbunden.*

Samtliga kommunalförbund framförde att samtliga beslutade namngivna objekt från infrastrukturplanen 2018–2029 ska ligga fast. Västra Götalandsregionen välkomnar en diskussion vid nästkommande planrevidering.

Fördelning av medel

Boråsregionen, Fyrbodals och Skaraborg lyfter vikten av det mindre vägnätet som har stora brister och där behovet av underhåll och reinvesteringar är nödvändigt för att upprätthålla vägars farbarhet.

Kommentar: *Västra Götalandsregionen har uppmärksammat frågan i sitt yttrande vid remissen av den nationella infrastrukturplanen. Genom åtgärdsområde ”Trimning och effektivisering till stråk” finns möjlighet till reinvesteringar i det mindre vägnätet.*

Flera instanser pekar på avsaknad av satsningar på samt beskrivning av hamnar, flygplatser och sjöfart. Det efterfrågas ett tydliggörande kring dessa funktioner i Västra Götaland för att kunna få en helhetsbild av transporterna i länet. Även behovet av satsningar på det kapillära vägnätet utifrån godstransporter och möjligheten till överflyttning järnväg och sjöfart lyfts.

Kommentar: *Hamnar, flygplatser och sjöfart ingår i nationell infrastrukturplan. I de vägledande principerna för mindre vägätgärder i de båda åtgärdsområdena för ”Trimning och effektivisering” prioriteras åtgärder som tillgodoser näringslivets transportbehov och intermodala lösningar. I planen finns det också satsningar på flera el-fartyg samt kajanläggning för allmän kollektivtrafik.*

Flera instanser anser att det är positivt att planförslaget innehåller åtgärder som bedöms öka andelen hållbara resor. Samtidigt lyfter Naturvårdsverket, Naturskyddsföreningen och Länsstyrelsen behovet av fler åtgärder för att minska transporternas klimatpåverkan, såsom kollektivtrafikinfrastruktur och cykelvägar.

Kommentar: *Västra Götaland består av en geografi med både större städer och landsbygdskommuner vilket innebär politiska avvägningar gällande fördelning av medel. Potentialen för överflyttning till kollektivtrafik och cykel är störst i tätare geografier medan trafiksäkerhetsåtgärder på väg kan vara viktigare i glesare geografier. 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.*

Riksförbundet Enskilda Vägar finner det anmärkningsvärt att man från regionens sida inte har beaktat de investeringsbehov som föreligger det enskilda vägnätet då det inom regionen finns ca 7000 mil enskild väg.

Kommentar: *Trafikverket betalar ut statligt driftbidrag till enskilda vägar. Kommuner kan söka statlig medfinans från regional plan för utbyggnad av kollektivtrafikanläggningar på de kommunala och enskilda vägarna.*

För att minska kostnaderna uppmanar Trafikverket kommunerna att i egen regi bygga cykelvägar som ligger en bit ifrån de statliga/regionala vägarna, så kallade regionala cykelvägar med kommunalt ansvar. Flera kommunalförbund och kommuner lyfter att om kommunerna går in och tar ett större ansvar för det regionala cykelnätet så vore det rimligt att den regionala planen stöttade även dessa åtgärder och att mer medel läggs på kommunalt stöd i stället för statligt.

Kommentar: *Potten för statlig medfinans till kommunala cykelvägar har förstärkts i infrastrukturplanen 2022–2033. Västra Götalandsregionen välkomnar dialog i frågan om behov av ytterligare omfördelning av medel vid nästkommande revidering.*

Riksorganisationen Sveriges Motor Cyklister, SMC konstaterar det saknas åtgärder som handlar om att öka säkerheten för dem som färdas på MC och moped i underlaget.

Kommentar: *Trafikverkets åtgärdsvalsstudier, som föregår åtgärder i statlig infrastruktur, tas fram transportslagsövergripande och innefattar även MC och moped.*

Cykelfrämjandet menar även om målet för ökad cykling är mindre klarlagt i mål och strategi-delen i infrastrukturplanen ändå följer med som en röd tråd genom hela dokumentet, vilket Cykelfrämjandet gläds över.

Plandokumentet

Plandokumentet uppfattas som helhet tydligt både avseende åtgärdsområden och fördelning av medel i planen. Remissversionen av planen har också ett pedagogiskt upplägg, med tydliggörande tabeller och figurer. Flera instanser tycker att det är bra att ett tydligare fokus riktas emot transportinfrastrukturens funktioner.

För ökad förståelse efterfrågas av flera instanser en överskådlig redovisning för hur stort ekonomiskt utrymme man har för nya åtgärder i de olika pottorna.

Skaraborg vill att Regional plan förtydligar möjligheten till åtgärder inom *hela* mindre vägnätet. ”Till stråk” indikerar att åtgärder ska prioriteras främst i delar som ligger nära större stråk, vilket är en liten del av det mindre vägnätet.

Kollektivtrafiknämnden och Miljönämnden önskar att det tydligare presenteras hur stor andel av medel som avsätts till infrastruktur och åtgärder för kollektivtrafik respektive cykel.

Trafikverket påtalar att det i planförslaget saknas uppgift om att prisnivån för planen är 2021–02 och att ett tydliggörande i denna del är nödvändig för att undvika framtida missförstånd.

Kommentar: *Samtliga ovanstående kommentarer har beaktats genom förtydliganden i plandokumentet.*

Flera kommunalförbund och kommuner uttrycker önskemål om en regional karta där det visuellt redovisas var åtgärder finns geografiskt och hur medlen fördelas i regionen.

Kommentar: *En interaktiv karta kommer att publiceras på Västra Götalandsregionens hemsida under 2022.*

Kommunalförbunden uttrycker i sina yttranden att samtliga prioriterade brister ligger kvar i enlighet med de inspel som gjordes i april 2021 för att kunna prioriteras i nästa planrevidering. Göteborgsregionen lyfter att brist väg 160 saknas i bilaga 4. Önskemål lyfts om att processen och hanteringen av brister beskrivs i planen.

Kommentar: *Plandokumentet har kompletterats med processen för hantering av brister samt prioriterad brist väg 160 som hade fallit bort ur dokumentet.*

Angränsande regioner anser att Regional transportinfrastrukturplan för Västra Götaland på ett tydligt sätt beskriver de utmaningar och möjligheter som finns i länet. Det är positivt att planen innehåller en bild av de regionala stråken och sambanden, men en beskrivning av stråkens länsgränsöverskridande samband saknas.

Alla angränsande regioner lyfter också vikten av fortsatt samverkan när det gäller att utveckla transportsystemet.

Kommentar: *Plandokumentet är kompletterat med gräns- och länsöverskridande kopplingar samt hamnar, flygplatser och kombiterminaler. Västra Götalandsregionen ser fram emot fortsatt god samverkan.*

Riksorganisationen Sveriges Motor Cyklister, SMC ber regionerna att ändra i all text som rör GCM-väg så att regionen nämner alla trafikanter som har rätt att färdas där; fotgängare, cyklister och mopedister.

Kommentar: *Förtydligt i plandokumentet att benämningen cykel inkluderar även gång och moped.*

Västsvenska Handelskammaren lyfter att i planförslaget är kopplingen till ökat bostadsbyggande tydlig men det framgår inte vilka eventuella industriinvesteringars behov som vägts in.

Kommentar: *Planförslaget har kompletterats med en skrivning om att fria medel kan nyttjas för att möjliggöra strategiska industrietableringar av regional betydelse i linje med den regionala utvecklingsstrategin.*

Västrafik hade önskat att planen redovisade en tydligare koppling mellan investeringar i cykelvägar och investeringar för kollektivtrafik.

Kommentar: *Cykelanslutningar till kollektivtrafik är ett fokusområde i regionens strategi för ökad cykling som ligger till grund för prioriteringar i infrastrukturplanen. Flexibiliteten i infrastrukturplanen 2022–2033 erbjuder bättre möjligheter att kombinera medel mellan olika potter.*

Kungälv kommun påtalar att kommunen planerar för att halvera genomförandetiden för elektrifieringen av färjan till Marstrand.

Kommentar: Kommenterat i plandokumentet att åtgärden kan tidigareläggas.

Genomförande

Många remissinstanser lyfter problemen med framdriften av tidigare beslutade större åtgärder. Många åtgärder, både större och mindre, har även kraftiga fördyringar. Kostnadsutvecklingen för infrastrukturinvesteringar gör att stora delar av kommande plan redan har in-tecknats av fördyrade objekt i tidigare planer.

Kommentar: Västra Götalandsregionen delar uppfattningen och för kontinuerlig dialog med Trafikverket i frågan. Det finns också en svårighet inbyggd i planeringen med anledning av att kostnadsbedömningen som anges vid åtgärdsplaneringen och i plandokumentet görs i ett tidigt skede innan all fakta är känd.

Flera kommunalförbund efterfrågar en utvecklad processbeskrivning som säkerställer kommunernas/kommunalförbundens delaktighet i planens genomförande samt önskar att kommunalförbunden får en mer aktiv roll i plangenomförandet när det kommer till fördelning av medel i potter, förstärkningar och obundna medel.

Både Fyrbodals och Göteborgsregionen lyfter att medel från de förstärkta satsningarna bör fördelas genom beslut i Fyrbodals direktions och Göteborgsregionens förbundsstyrelse.

Kommentar: Plandokumentet har kompletterats med tydligare processbeskrivning gällande förstärkta satsningar samt åtgärder i potter. Processen för prioriteringen av åtgärder och kommunalförbundens roll i genomförandet är beroende av hur stor kostnad som belastar planen.

Det har kommit in synpunkter både från kommunalförbunden och kommuner kopplat till kravet om 50 % kommunal medfinansiering av statliga regionala cykelvägar och att kostnadsfördyringar bör belasta den regionala infrastrukturplanen och kommunernas medfinansieringsbelopp ska vara fasta.

Kommentar: Västra Götalandsregionen noterar detta önskemål. Medfinansiering ger mer cykelvägar i vårt län under planperioden.

Försvarsmakten lyfter behovet av att en nära och tidig dialog rörande ändringsplaner av infrastruktur i anslutning till utpekade områden av betydelse och riksintressen för totalförsvarets militära del.

Kommentar: Under planens genomförande genomgår åtgärderna omfattande utredningar som en del av s.k. vägplanprocessen. Trafikverket ansvarar för att samråd förs med relevanta aktörer.

LRF vill verkligen understryka vikten av att bejaka fyrstegsprincipen och vara rädda om den befintliga infrastrukturen.

Kommentar: Västra Götalandsregionen instämmer.

Cykelfrämjandet påtalar att det är positivt att i fem av de åtta namngivna åtgärderna som innebär mötesfri väg byggs parallell GC-väg. Däremot föreslås i tre fall mötesfri ombyggnad utan parallella åtgärder för GC-trafik vilket bedöms som oacceptabelt och en tydlig försämring för gående och cyklisters framkomlighet.

Kommentar: Västra Götalandsregionen noterar synpunkten och är medvetna om att vissa namngivna vägobjekt inte innehåller cykelvägar förutom korta lokala anslutande cykelvägar.

Riksorganisationen Sveriges Motor Cyklister, SMC föreslår att en del av de medel som finns avsatta för att kunna genomföra åtgärdsvalsstudier och andra utredningar används för att undersöka hur MC-säkerheten kan öka i regionen.

Kommentar: Västra Götalandsregionen noterar detta önskemål. Trafiksäkerhet är ett prioriterat fokusområde för Västra Götalandsregionen.

Miljönämnden anser att främjande av biologisk mångfald tydligare bör ingå i de åtgärder som ska genomföras under programperioden. Vid genomförandet av åtgärder ska grön infrastruktur och/eller ekosystemtjänster ingå och åtgärder för att begränsa påverkan på biologisk mångfald ska vidtas. Det saknas beskrivning på hur biologisk mångfald och grön infrastruktur ska beaktas i själva genomförandet.

Kommentar: Statliga infrastrukturinvesteringar genomgår en s.k. vägplanprocess där det görs omfattande utredningar inklusive miljöbedömningar. Det är först i detta skede som Trafikverket tittar närmare på objektet och vidtar nödvändiga miljöåtgärder för bland annat biologisk mångfald. Hållbarhetskonsekvensbeskrivningen har förtydligats avseende detta.

Hållbarhetsbedömning

Kommunalförbunden, kollektivtrafiknämnden, miljönämnden, Västtrafik och flera andra ser positivt på att den lagstadgade strategiska miljöbedömningen har utvidgats till att även omfatta det sociala och ekonomiska perspektivet, vilket är ett framsteg och går i linje med funktionsmålet.

Flera kommunalförbund upplever att hållbarhetskonsekvensbeskrivningen på ett föredömligt sätt lyfter sociala hållbarhetsaspekter såsom barns och funktionsvarierades behov. Utöver den geografiska anpassning som tillämpats vill Göteborgsregionen lyfta att infrastrukturåtgärder även kan anpassas utifrån socioekonomiska förutsättningar.

Flera kommunalförbund vill understryka vikten av att fortsätta hållbarhetsbedömningen i genomförandet så att när åtgärder bestäms under planperioden i tex potter behöver dessa prövas mot hållbarhetsmålen.

Länsstyrelsen uppfattar att arbetet med miljöbedömningen bedrivits integrerat med framtagandet av planen och att integreringen även lyfts i arbetet med inriktningsunderlaget.

Kommentar: Västra Götalandsregionen delar med synpunkten om behovet av hållbarhetsbedömning i planens genomförande. Denna aspekt har lyfts i hållbarhetskonskvensbeskrivningen.

Hållbarhetskonskvensbeskrivning konstaterar att planförslaget varken inverkar positivt eller negativt på hållbarhetsaspekten klimat. Länsstyrelsen och Göteborgsregionen anser att så länge planen inte aktivt bidrar till betydande minskningar av växthusgasutsläpp innebär den en fortsättning på rådande utveckling vilket ger negativ klimatpåverkan och att detta bör lyftas tydligare. Det markeras att planen inte lever upp till inriktningsunderlaget mål om positiv bidrag till det nationella klimatmålet.

Kommentar: Västra Götalandsregionen har genom hela processen med revideringen av infrastrukturplanen haft klimatfrågan högt på agendan med möjlighet för BHU och kommunalförbunden att göra vägval. Enligt beräkningar har planens klimatutsläpp minskat från cirka 2200 ton koldioxid per år till nära noll i förhållande till infrastrukturplan 2018–2029. Vägval och alternativ som skulle ge ytterligare minskningar har presenterats i beslutsprocessen, men att uppnå betydande klimatnytta inom rådande förordning för regional infrastrukturplan bedöms inte rimligt.

Kungälv uppmärksammar att i Hållbarhetskonskvensbeskrivningen nämns bland annat att namngivna objekt, väg 168 Tjuvkil har fått ändrad omfattning i infrastrukturplanen 2022–2033 till att åtgärden består av en cykelväg. I planförslaget beskrivs åtgärden som GC-väg och trafiksäkerhetshöjande åtgärder.

Kommentar: Förtydligat i hållbarhetskonskvensbeskrivningen.

Miljönämnden anser att klimatpåverkan i planen bör tydliggöras med hur den bidrar till de nationella klimatmålen. Den föreslagna regionala infrastrukturplanen 2022–2033 kan inte sägas bidra till minskade utsläpp eller att de nationella klimatmålen nås.

Kommentar: Detta har förtydligats i plandokumentet och hållbarhetskonskvensbeskrivningen.

Cykelfrämjandet Göteborg saknar en effektbedömning av målet om jämställdhet och efterfrågar på vilka sätt infrastrukturplanen kommer att främja jämställdhet.

Kommentar: Jämställdhetsaspekten ingår i hållbarhetsbedömningens kriterium om grundläggande tillgänglighet och en grov bedömning ingår i hållbarhetskonskvensbeskrivningen. Metoden för hållbarhetsbedömning av infrastrukturplaner är ny och behöver vidareutvecklas.

Länsstyrelsen har inkommit med ett omfattande yttrande med fokus på miljö- och klimataspekter. Följande särskilda synpunkter har lyfts angående processen och innehållet för hållbarhetskonskvensbeskrivningen:

- Miljökonsekvensbeskrivningen bör beskriva alternativa sannolika utfall och inte ”potentialer till positiv påverkan”. Alternativgenereringen bedöms därmed inte uppfylla inte miljöbalkens krav.

- Klimat- och miljöeffekterna till följd av att medel avsätts för drift av Trollhättans-Vänersborgs flygplats saknas i bedömningen.
- Det saknas en bedömning av hur trafikarbetet och dess fördelning mellan olika trafikslag påverkas av planförslaget.

Kommentar: *Utifrån inkomna synpunkter har det gjorts ett antal förtydliganden i hållbarhetskonskvensbeskrivningen samt plandokumentet. Bland annat har det tydliggjorts att infrastrukturplanen bedöms ha både positiv och negativ påverkan avseende klimat och biologisk mångfald som ligger till grund för den samlade bedömningen. Dokumentet har också kompletterats med beskrivningar avseende de kumulativa miljöeffekterna. Infrastrukturplanen innehåller oförändrat driftsbidrag till Trollhättan-Vänersborgs flygplats. Det har förtydligats i hållbarhetskonskvensbeskrivningen att flygtrafik påverkar klimatet negativt.*

Västra Götalandsregionen har haft fyra samråd med Länsstyrelsen där avgränsning, metod och bedömningsskala har stämts av. Därtill ett möte med experter på Naturvårdsverket kring miljöbedömning. Dessa möten har utgjort viktig grund för regionens arbete.

Avseende synpunkten att effekter ska bedömas, snarare än "potential eller risk" för effekter är orimligt. Majoriteten av åtgärderna är på en tidig planeringsnivå, och därmed påverkan på omgivningen är oklara. Dessutom återfinns cirka hälften av planens medel i potter där åtgärder beslutas löpande under planperioden. För att ge en så korrekt bild som möjligt i detta skede talar vi därför om det sannolika utfallet av planens åtgärder genom att tydliggöra risk till negativ påverkan och potential till positiv påverkan. Därmed har vi också betonat vikten av att fortsatt verka för och följa hållbarhetsperspektiven genom planens genomförande.

Åtgärdernas påverkan på trafikarbetet utgör grund för den kvantitativa samt kvalitativa klimatbedömningen. Därtill har känslighetsanalys gjorts, med stöd av IVL, för att beakta olika grad av överflyttning samt olika emissionsfaktorer.

Övrigt

Västra Götalandsregionens infrastrukturplan har tidigare utpekade ett antal regionalt viktiga stråk i regionens olika delar. De utpekade stråken har tilldelats särskild uppmärksamhet och egna medel för åtgärder. Stråken omnämns inte i planförslaget och är inte längre föremål för särskilda prioriteringar. Regionen bör i planen eller på annat sätt meddela om de regionalt utpekade stråken inte längre ska ha någon särställning och inte utgöra något särskilt underlag för fortsatt fokus för regionens transportbehov.

Kommentar: *De tidigare prioriterade stråken ingår i åtgärdsområdet Trimning och effektivisering i Stråk, som en del funktionell prioriterade vägnät (FPV), men är inte föremål för särskilda prioriteringar i infrastrukturplanen 2022–2033. Samtliga stråk är utredda och beslutade åtgärder som ej är genomförda kommer att genomföras i infrastrukturplanen 2022–2033.*

Riksförbundet Enskilda Vägar noterar att man från regionens sida inte tagit med Riksförbundet Enskilda Vägar som remissinstans.

Kommentar: Västra Götalandsregionen ber om ursäkt. Det är nu noterat inför kommande revidering.

Hela Sverige ska leva, Göteborgsregionen saknar uppgifter om digitala uppkopplingen i infrastrukturplanen och vilka möjligheter den framför allt kan ge landsbygden.

Kommentar: Digital infrastruktur är viktig för tillgängligheten men ingår inte i den regionala infrastrukturplanen., Västra Götalandsregionen arbetar med frågan inom det regionala utvecklingsuppdraget och erbjuder stöd till utbyggnad av bredband.

Lerums kommuns erfarenhet är att formerna för statlig medfinans gör att det är svårt att nyttja medlen till större projekt eftersom åtgärderna måste vara redo för byggstart men inte påbörjade innan ansökan/beslut och de måste slutredovisas året efter. Det gör att det kan vara svårt att matcha med kommunal budget och kan bli problematiskt om projektet drar ut på tiden.

Kommentar: Större kollektivtrafikåtgärder för statlig medfinans ska namnges i planen och har därför ett helt annat tidsperspektiv än de mindre åtgärderna. För åtgärder inom potten för statlig medfinans med årligt ansökningsförfarande kan projektperioden i vissa fall förlängas något efter dialog med Trafikverket. Då det historiskt sett underförbrukats medel i både namngivna kollektivtrafikåtgärder och inom potten för statlig medfinans vill Västra Götalandsregionen trycka på vikten av att de åtgärder som lyfts är tillräckligt planeringsmogna för att kunna genomföras i tid.

Bilaga 1 – Sändlista

Kommunalförbunden i Västra Götaland

- Boråsregionen
- Göteborgsregionen
- Fyrbodalen
- Skaraborg

Kommunerna i Västra Götaland

Angränsande regioner

Region Halland
 Region Jönköping
 Region Värmland
 Region Örebro
 Viken fylkeskommune

Myndigheter och statliga bolag

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

Företrädare för näringslivet

Branschföreningen Tågoperatörerna
 Företagarnas Riksorganisation, Göteborg
 LRF Västra Götaland
 Näringslivets Transportråd
 Sveriges redareförening – Svensk Sjöfart
 Sveriges Åkeriföretag Västra Götaland
 Taxiförbundet
 Svenska Bussbranschens Riksförbund
 Västsvenska handelskammaren

Organisationer

Cykelfrämjandet
 Funktionsrätt Västra Götaland
 Gröna Bilister
 Hela Sverige ska leva
 Naturskyddsföreningen
 NTF Väst
 NTF Skaraborg
 NTF Fyrbodalen
 Nätverket jämställdhet i transportsektorn
 Svenska Cykelstäder

Inom Västra Götalandsregionen

Kollektivtrafiknämnden
 Miljönämnden
 Turistrådet Västsverige
 Västtrafik