

PM - Dialog om regional transportinfrastrukturplan

Under februari 2021 deltar Västra Götalandsregionen i direktioner/förbundsstyrelser i samtliga kommunalförbund. Syftet med träffarna är att redogöra för arbetet med revidering av regional plan samt att lyssna in delregionernas prioriteringar gällande transportinfrastrukturen. Nedan har Infrakollnätverket i Fyrbodal sammanställt fakta samt synpunkter som underlag för denna dialog.

Revidering av nationell och regional transportinfrastrukturplan skall göras. Som ett första steg i revideringsprocessen har Västra Götalandsregionen tagit fram ett inriktningsunderlag. Det gemensamt antagna inriktningsunderlaget för det regionala infrastrukturen pekar ut riktningen för hur infrastrukturen i Fyrbodal kan förbättra tillgängligheten på klimatets villkor samt bidra till goda livsmiljöer i stad och land. Den Regionala transportinfrastrukturplanen skall bidra till det nationella klimatmålet i sin helhet inte varje objekt i sig.

Vi bidrar till **klimatmålet** genom att prioritera åtgärder som bidrar till en överflyttning till mer hållbara transportsätt. Därför vill vi förbättra förutsättningarna för fler kollektiva resor och ökade cykeltransporter.

Vi stärker en **socialt hållbar samhällsutveckling** genom att utveckla ett inkluderande transportsystem med hänsyn till olika resenärers behov. Därför vill vi förbättra alla typer av transportslag inte bara vägtrafiken.

Vi närmar oss **nollvisionens mål** genom att öka trafiksäkerheten där flest olyckor sker, dvs på det mindre vägarna och i det kommunala vägnätet. Därför vill vi lägga högre fokus på trafiksäkerhetsåtgärder på det mindre vägnätet i delregionen, dvs vägar som matar till trafik i de större stråken.

Beslutade namngivna vägobjekt i Fyrbodal enligt nuvarande plan är:

- Väg 161 Rotvik-Bäcken (198 miljoner)
- Väg 678 Bratteröd – Grohed (uppskattad 100 miljoner)

Med beslutat namngivet menas att medel finns avsatta för åtgärd.

De högst prioriterade vägbristerna i Fyrbodal enligt nuvarande plan är:

- Väg 161 Uddevalla -Lysekil (resterande del Bäcken- Skår) (ÅVS klar)
- Väg 172 Stora Bön -Skällsäter (ÅVS:en är klar och kom fram till att bristerna i stort är åtgärdade)
- Väg 171 Gläborg – Kungshamn (ÅVS klar inom kort)
- Väg 173 Färgelanda – Frändefors (ÅVS skall påbörjas under 2021)

Efter en åtgärdsvalsstudie (ÅVS) är utförd kan objektet vara aktuellt för åtgärd "namngivet". Dock har VGR uttryckt att utrymmet för nya åtgärder är begränsat, ca 400–900 miljoner för *hela* Västra Götalandsregionen. De ser heller inte att behov av att nya brister skall spelas in, men att vår bristlista skall vara aktuell och uppdaterad.

Väg 172 Härsängen samt cirkulationsplats i Skåpafors har utretts inom stråkpott/mindre vägåtgärder men har gått över beloppsgräns till att vara namngivet (25 miljoner) VGR ser över möjligheten att trots detta ändå finansiera dessa genom de övriga pottorna. Om inte möjligheten finns är dessa också en möjlig prioritering för nya namngivna.

En ÅVS är också utförd för Väg E45 delen Vänersborg – Mellerud, vilken är en nationell väg som hör till den nationella transportinfrastrukturplanen. I arbetet med den nationella planen bör möjligheten till en etappindelning av sträckan Vänersborg – Mellerud ses över för att kunna starta med en delsträcka av helheten.

Brister inom nuvarande plan – kollektivtrafik

- Uddevalla station och stadsbussterminal (planerad år 2026)
- Lysekil resecentrum (år 2027)
- Strömstad resecentrum (år 2028)

Västtrafik har haft egen avstämning med kommunerna kring bristerna för kollektivtrafik för att se hur de ligger i tid med sina tänkta åtgärder.

Väg 44 i Uddevalla mellan Tavlegatan och Undavägen har utretts för ett extra busskörfält och kan vara aktuell för åtgärdsrioritering inom brister för kollektivtrafik.

Fyrbodals inspelade brister till förra planrevideringen

Vägnätet

1. Väg 161 Uddevalla – Lysekil resterande delar på hela sträckan
2. Väg 172 Stora Bön – Skällsäter
3. Väg 171 Gläborg – Kungshamn
4. Väg 173 Färgelanda – Frändefors, allmän standardhöjning
5. Väg 164 Åmål-Strömstad, Etapp 2
6. Väg 44/161 Lysekil – Götene, allmän standardhöjning
7. Väg 2115 Dals Ed – Hökedalen, ny förbifart
8. Väg 914 Kville – Tanumshede
9. 924 Ellenö – Munkedal, allmän standardhöjning
10. Väg 2206 Bengtsfors – Halden
11. Väg 172 Bengtsfors – Årjäng
12. Förbifart Grebbestad
13. Koppling mellan Orust och E6
14. Fast förbindelse över Gullmarn

Kollektivtrafiken

1. Resecentrum Vänersborg, resterande delar
2. Resecentrum Uddevalla
3. Tillgänglighet resecentrum Öxnered, koppling till 45:an
4. Konsekvenser av infrastruktursatsningar kopplade till västtågsutredningen

Cykel

1. Fortsatt satsning på cykelstråk

Fördjupningsfrågor/Synpunkter

1) Prioritering gällande större och mindre åtgärder?

Stora väggångar är dyra. I Bohuslän är de dessutom dyrare än i andra delar av regionen. Planerade stora åtgärder måste etappindelas med mycket lång genomförandetid som följd.

Svårigheten att finna finansiering för stora åtgärder ökar med varje ny infrastrukturplan vilket leder till att Trafikverket har svårt att rekommendera åtgärder i ÅVS:erna mot bakgrund av resursbrist. ÅVS-arbetet skapar förväntningar på kommande åtgärder – men verkligheten visar att det tar mycket lång tid att genomföra planerade åtgärder. Trafikverket studerar ibland åtgärder som saknar förutsättningar för att kunna genomföras. Mot bakgrund av detta borde ÅVS en hantera kortare delsträckor än vad som är brukligt.

Hög prioritering av stora åtgärder innebär också ökade svårigheter till finansiering av mindre åtgärder. Det är viktigt att få en balans mellan större och mindre åtgärder och prioriteringar. Annars riskerar infrastrukturen i landsbygdskommuner att åsidosättas till förmån för större kommuner och större åtgärder. Landsbygdskommunerna är viktiga för att hela regionen ska leva och utvecklas. Kommunalförbundet Fyrbodals skiljer sig i flera avseenden från övriga delregioner genom avsaknaden av en enda större centralort. Fyrbodals är flerkärntigt och har flera större stråk mellan orter och en mycket stor andel vägar med funktionen att mata till större stråk.

Fyrbodals behöver tänka flexibelt. Det finns inte bara en lösning för delregionens behov och dess utveckling.

Fyrbodals prioriterar därför det **Intermodala åtgärdsalternativet** som i högre grad stöder inriktningsunderlagets mål. Alternativet innebär något mer resurser till trimning och effektivisering i och till stråk, vilket är en fördel i det avseendet att de brister som finns med i Fyrbodals bristlista kan beskrivas som åtgärder till stråk eller åtgärder i stråk. Alternativet innebär att fler mindre vägar kan få del av tillgängliga resurser, vilket främjar en god geografisk spridning av medel. Kommunerna får även ökat statligt stöd för åtgärder i det kommunala vägnätet och kommunala cykelvägar där medlen i potterna idag sällan räcker till för att uppnå en uppsnabbad utbyggnadstakt. Resurserna som finns att tillgå för större objekt är begränsade i den nya planen som endast medger ett fåtal tillkommande större objekt i hela regionen. Det finns också en tröghet i framdriften av de redan inspelade bristerna. Det intermodala alternativet medger mer medel för åtgärder som inte är namngivna, vilket kan medföra en ökad framdrift.

Det intermodala åtgärdsalternativet främjar en mer sammanhållen delregion genom att möjliggöra för kommunerna att uppnå en god standard för det mindre vägnätet och cykelvägar som medför en ökad framkomlighet med olika transportslag.

2) Prioritering gällande åtgärder i stråk, till stråk och kommunalt vägnät?

Fyrbodal har stor andel vägar som anknyter och matar till större stråk. Åtgärder som trimmar och effektiviserar trafiken i stråk bidrar till en bättre sammanhållen delregionen. Cirka hälften av olyckorna med omkomna och allvarligt skadade på regionala vägnätet sker på de lågtrafikerade vägarna, på det så kallade mindre vägnätet, varför åtgärder på dessa vägar bidrar till nollvisionens mål. Samtidigt utgör den största andelen allvarligt skadade i trafikolyckor oskyddade trafikanter (gående och cyklister) varav mer än 65 procent på kommunala vägar. Stöd till kommunernas trafiksäkerhetsarbete är därför av stor betydelse.

Ett intermodalt tankesätt bidrar till fler hållbara persontransporter. Noder, parkeringar osv är viktiga. Förändrat arbetssätt kan minska behovet av resor. Om färre resor genomförs kan viljan att genomföra dessa hållbart med kollektivtrafik och GC öka.

- Fyrbodal ser att en fördelning av resurser till mindre vägar som matar till stråk i kombination med stöd till kommunernas trafiksäkerhetsarbete bidrar till inriktningsunderlagets prioriteringar avseende klimat, trafiksäkerhet och strävan att tillgodose olika gruppers behov av ett fungerande transportsystem.

3) Vilken typ av åtgärder är viktigast i er delregion?

Fyrbodal har många mindre vägar med olika funktioner. Eftersatt vägunderhåll leder till försämrade vägstandard och ökande behov av akuta insatser. Vägar i det mindre vägnätet behöver därför prioriteras för åtgärder som minskar behovet av akuta underhållsåtgärder. En serie små/mindre åtgärder kan sammantaget bidra till inriktningsunderlagets mål om högre trafiksäkerhet, inkluderande trafiksystem och minskad klimatpåverkan. Medel till många mindre åtgärder skapar utrymme för att trimma och effektivisera befintlig infrastruktur, dessutom har det visat sig att mindre åtgärder i potter bidrar till bättre framdrift i planen.

Det är viktigt att se potentialen och möjligheten att även i mer glesbefolkade orter och kommuner att kunna övergå från motordrivna färdmedel till mer hållbara alternativ såsom gång- och cykel genom att se till att medel finns tillgängliga i pottarna. I Fyrbodal finns stor potential för ökad cykling, då 40% av invånarna kan nå arbete/skola inom 30 min. Man vill bygga cykelbanor men svårt att motivera när man har eftersatta vägar i det mindre vägnätet.

- I Fyrbodal kommer åtgärdstyperna smärreåtgärder, trimningsåtgärder samt åtgärder som främjar trafiksäkerhet och miljö att bidra till inriktningsunderlagets nationella klimatmål samt Nollvisionen regionala etappmål.

4) Vilka större åtgärder är högst prioriterade?

Fyrbodals har sedan tidigare en prioritering/bristlista över vägåtgärder. Listan är utgångspunkt för prioritering av större namngivna åtgärder. Större åtgärder förutsätter lång tidshorisont. Omprioritering kan bli aktuell om förutsättningarna ändras. Nya brister fylls i normalfallet på från botten.

Fyrbodals prioritering större vägåtgärder:

Väg 161, etapp 2 (ÅVS genomförd)

Väg 171 (ÅVS genomförd)

5) Har ni några särskilda medskick inför processen att konkretisera planens innehåll?

Dagens beloppsgräns för namngivna objekt liksom olika beloppsnivåer i de s.k. pottorna leder till svårigheter i genomförandeplaneringen. Den långa tiden mellan beslut och åtgärd försvårar också hanteringen av åtgärder då förutsättningarna hinner förändras.

De ibland orimliga kostnaderna för cykelvägar efter det statliga vägnätet utgör ett allvarligt hinder för en omställning till högre andel hållbara resor. De statliga resurserna används inte på ett kostnadseffektivt sätt.

Bättre samverkan mellan nationella medel som tex underhåll /bärighetsmedel och regionala medel. Vi ser också en svårighet med att BK 4 satsningen tar alltför stora resurser till förfogande ur bärighetsmedlen vilket kan gå ut över andra objekt. Flera stora industrier såsom pappersbruk och sågverk är beroende av att vägarna är farbara och speciellt gäller detta många småvägar där timmer måste kunna köras ur skogarna. Det mindre vägnätet lider främst av ett eftersatt underhåll och då det finansieras via nationell plan så uppstår en komplexitet och svårigheter för att hitta lämpliga lösningar så att regional plan kan användas. Vi ser gärna en symbios mellan de olika pottorna. De nationella medlen för klimatanpassningar bör också bättre synkroniseras med de regionala pottorna. Många av Fyrbodals vägar är inte farbara vid höga vattenstånd så som tex vägarna till Kungshamn.

Ang. kollektivtrafiken är det viktigt att prioritera framkomlighet och hållplatser och hållplatser samt funktionella Resecentra. Vid knutpunkter och större stråk är det också av vikt att ha strategiskt placerade pendelparkeringar för att underlätta samåkning och kollektivt resande.

- Fyrbodals upplever att förutsättningarna för en utveckling av infrastrukturen i delregionen i flera avseenden skiljer sig från förutsättningarna i andra delregioner. Landskapen har olika karaktär vilket också betyder stora skillnader i möjligheter och kostnader för utveckling av infrastrukturen. Detta innebär att den regionala planen också kan behöva utformas med lite olika fokus för de olika regiondelarna. Planens utformning efter ett enda gemensamt alternativ för hela regionen kanske ska ersättas med valbara åtgärdsalternativ för respektive delregion. Respektive delregion kan då utforma en åtgärds mix (alternativgenerering) med

utgångspunkt från givna ekonomiska ramar där fördelning av medel anpassas efter delregionernas geografiska förutsättningar, befolkning, resande, och överflyttningspotential.