



AVDELNINGEN FÖR SAMHÄLLSUTVECKLING
Isa Brisby
Samhällsplanerare
Telefon 010-244 92 44
isa.brisby@lansstyrelsen.se

n.registrator@regeringskansliet.se
n.nationellplan@regeringskansliet.se

Dnr: N2017/05430/TIF

Länsstyrelsens yttrande över nationell plan för transportsystemet 2018–2029

Sammanfattande synpunkter

- Länsstyrelsen Västmanland ser positivt på att flera viktiga objekt som har betydelse för länet i ett regionalt, nationellt och internationellt perspektiv finns med i kommande plan. Nationella och regionala transportinfrastrukturplaner har stor bäring på samhällsutvecklingen då infrastrukturplanering är en integrerad del av samhällsplaneringen. Västmanland ligger i en region där stora delar av Sveriges produktion och konsumtion, import och export finns. Därför bör de nationella investeringarna matcha de investeringar som görs inom länet. Länsstyrelsen ställer sig bakom Region Västmanland och Mälardalsrådets remissvar.

Länsstyrelsen har dock följande synpunkter

- Länsstyrelsen anser att hjulstabron ska in under de namngivna investeringarna i den nationella transportplanen för att investeringar i Mälärprojektet ska få full effekt.
- Mälärprojektet ska utökas så att även Hjulstabron inkluderas, då avsaknad av detta projekt kan leda till att kommande projekt annars inte får full effekt.
- För en trygg och säker infrastruktur för oskyddade trafikanter bör gång- och cykelvägsinfrastruktur i planeringsprocessen av mötesfria vägar in i ett tidigt stadium.
- Riksväg 70 mellan Simtuna- Kumla- Sala, behöver lyftas in i planen igen.
- Det är av stor vikt att objekt som finns i nu gällande plan fullföljs i den nya nationella planen.
- Planförslaget som helhet saknar tillräckliga förutsättningar för att vända transportsystemet mot ett mer hållbart samhälle.
- Länsstyrelsen förordar effektivare användning av befintlig infrastruktur för att stimulera bostadsbyggande, snarare än nyinvesteringar som leder till utglesning.

Övergripande synpunkter på den nationella planen

Klimatmål och transporter i ett hållbart samhälle

Länsstyrelsen anser att planförslaget som helhet inte bidrar tillräckligt för att vända transportsystemet till en mer miljömässigt hållbar riktning. Enligt det nya klimatrampverket ska utsläppen från inrikestransporter minska med minst 70 procent senast år 2030 jämfört med 2010. Det är ett år efter planförslagets sista år. I Trafikverkets miljökonsekvensbeskrivning framgår att ökningen av det samlade trafikarbetet inte kommer att bromsas med planförslaget.

Länsstyrelsen anser att infrastrukturen har en viktig roll för omställningen till ett hållbart samhälle. Idag finns en diskrepans mellan hållbara transporter och planförslaget.

I miljökonsekvensbeskrivningen saknas det en analys av hur planförslaget sammantaget påverkar trafiken och fördelningen mellan trafikslag. En sådan analys bör genomföras.

Åtgärderna i nationell plan bör väljas utifrån ett önskat läge och inte utifrån prognoser baserade på historisk utveckling och rådande resmönster. Den nationella planen bör ha ambitionen att förändra samhällsutvecklingen. Idag saknas en diskussion i nationell plan om vilka åtgärder som skulle innebära ett minskat transportbehov, utan att försämra tillgängligheten.

Bostadsbyggande & infrastruktur

Den nationella planens direktiv anger att planen ska ge förutsättningar för att möta behovet av ett ökat bostadsbyggande. Länsstyrelsen vill understryka att den nationella, tillsammans med regionala planen för transportinfrastrukturen har ett stort inflytande och ansvar för samhällsutvecklingen, då infrastrukturfrågor är djupt inkluderade i samhällsplaneringen.

Länsstyrelserna har årligen uppdraget av regeringen att göra en regional analys kring behovet av bostäder och vilka förutsättningar som finns i länet för att tillmötesgå detta behov. Analyserna sammanställs årligen av Boverket.

Länsstyrelsen vill lyfta fram att genom en starkare samverkan mellan Länsstyrelsen och Trafikverket skapas en mycket bra kompetensbas avseende bostadsmarknaden, i planeringen av infrastruktur.

I den nationella planen anges tre typer av åtgärder som påverkar bostadsbyggandet, (1) ökad tillgänglighet och förstoring av arbetsmarknadsregionen, (2) minska infrastrukturens påverkan på platser där efterfrågan på bostäder är hög, samt (3) effektiva transporter i tätorter med en flytt till mer yteffektiva transportslag.

Den första åtgärden, att öka tillgängligheten och förstora arbetsmarknadsregionen kan komma att leda till effekter såsom utglesning och ett ökat bilberoende om inte tillräckliga insatser görs för att säkerställa hållbara och tillförlitliga transportsätt.

En utglesning kan även ha negativa effekter på hushållande av jord- och skogsbruksmark. Istället för att se till nyinvesteringar som ett första alternativ förordar Länsstyrelsen effektivare användning av befintlig infrastruktur, samt att stimulera medborgare och näringsliv till att välja mindre miljöbelastande trafikslag.

Som komplettering till den andra åtgärden, att minska infrastrukturens påverkan där efterfrågan på bostäder är hög, vilket innefattar exempelvis flytt av befintlig infrastruktur, vill Länsstyrelsen komplettera åtgärderna med att också omfatta bullerreducering och andra typer av skyddsåtgärder, utöver flytt.

Rätt infrastrukturinvesteringar innebär att fler hållbara och attraktiva lägen för bostäder möjliggörs i regionen. Mälardalen är en attraktiv region för etableringar, bl.a. på grund av sitt läge i Sverige med knutpunkter och infrastrukturförbindelser som innefattar alla transportslag.

Synpunkter angående namngivna åtgärder

Utöka Mälarpjektet med att inkludera Hjulstabron

Kopplat till det transportpolitiska målet ”främja överflyttningen av godstransporter från väg till järnväg och sjöfart” är detta en åtgärd som har stor och viktig betydelse för att avlasta landinfrastrukturen från gods. Objektet har också en väldigt stor betydelse kopplat till nationella infrastrukturinvesteringar som bland annat gynnar stora internationella företagsetableringar i Mälardalsregionen. Fartyg som trafikerar Mälaren går redan idag till internationella hamnar och med en ny/ombyggd Hjulstabro ökar möjligheterna kraftigt till utbyte med Europa och andra internationella destinationer. Därför måste Hjulstabron åtgärdas enligt den avsiktsförklaring som tecknats mellan Sjöfartsverket, Trafikverket, Region Västmanland, Västerås stad och Köpings kommun.

Hjulstabron ska in i de namngivna investeringarna

Kopplat till det Transportpolitiska målet ”främja överflyttningen av godstransporter från väg till järnväg och sjöfart” är detta en åtgärd som är nödvändig för att avlasta landinfrastrukturen från gods. Bland annat så investerar Västerås stad och Köpings kommun över 2 miljarder kronor för mälarsjöfarten i samband med Mälarpjektet, för utveckling av hamnar och muddring av farleden mm. Hjulstabron är en viktig passage över Mälaren för vägtrafik, men också en begränsning som innebär att s.k. mälarmaxfartyg inte har möjlighet att nå hamnarna i Köping och Västerås i sitt nuvarande utförande. Om Hjulstabron inte åtgärdas får det effekter på övriga investeringar i Mälarpjektet, däribland slussen i Södertälje. Muddring av farleder och åtgärder vid hamnar i Mälaren, som inte kommer kunna nyttjas fullt ut. Hjulstabron måste åtgärdas under år 1–3 för att få den utväxling som projektet är ämnat för.

Vid mötessepareringar måste gång- och cykeltrafiken finnas med i planeringen. Kopplat till det transportpolitiska målet ”främja säkra och funktionella vägar och höja säkerheten för oskyddade trafikanter” anser Länsstyrelsen att en trygg och säker infrastruktur för fotgängare och cyklister är av stor vikt. Möjligheten att till fots eller med cykel tryggt och säkert kunna ta sig till och från arbete och/eller fritidsaktiviteter är av vikt ur flera aspekter, däribland folkhälso- och jämställdhetsaspekter. Användandet av elcykel har dessutom möjliggjort att längre sträckor kan anses som acceptabla för cykelpendling. Vid ombyggnationer av landsvägar till mötesfria vägar innebär det oftast att det blir svårare för fotgängare och cyklister att ta sig säkert längs vägsträckan. Det är därför nödvändigt att tidigt i planeringsprocessen för statliga mötesfria vägar väga in infrastruktur även för gång- och cykeltrafik. Detta för att främja säkra och funktionella vägar för oskyddade trafikanter.

Riksväg 70 Simtuna- Kumla- Sala

Kopplat till det transportpolitiska målet ”främja säkra och funktionella vägar och höja säkerheten för oskyddade trafikanter”. Riksväg 70 ingår i det nationella stamvägnätet och vägen har en övergripande nationell betydelse. Sträckan har planerats att byggas om till en mötesfri landsväg, för att förbättra trafiksäkerheten och framkomligheten. Sträckan Simtuna-Kumla-Sala föreslås nu utgå ur den nationella planen. Länsstyrelsen anser att objektet ska lyftas in i planen igen. Vägen har låg standard i förhållande till den trafikuppgift den har, smal, krokig och backkrön med dålig sikt. Bitvis är hastigheten nedsatt. Vägen är en av de viktigaste regionala förbindelserna mellan Dalarna och Mälardalen.

Fullfölj de objekt som ligger i befintlig plan

Det är av stor vikt att de objekt som redan ligger i nu befintlig nationell plan och länsplan fullföljs.

I detta ärende, där landshövding Mino Akhtarzand beslutat har funktionsledare samhällsplanering och boende Victor Zakrisson varit föredragande, länsråd Ulrica Gradin, samhällsplanerare Isa Brisby och sakkunnig energi- och klimatfrågor Jan van der Horst deltagit.



Mino Akhtarzand



Victor Zakrisson