



Kommunledningsförvaltningen
Henrik Olofsson
Utvecklingschef
Dnr.: 17KS173
Datum: 2017-10-03

N2017/05430/TIF Askersunds kommun
n.registrator@regeringskansliet.se
n.nationellplan@regeringskansliet.se

Svar på remiss av förslag till nationell plan för transportsystem 2018-2029 N2017/05430/TIF

Hållbara transportlösningar

Askersunds kommun ställer sig positiv till planens ambition att främja ett hållbart transportnät. Satsningar på alternativa och miljövänliga transportmedel ses som en viktig punkt även utifrån ett landsbygdsperspektiv för att kunna skapa en hållbar stads- och landsbygdsmiljö. Vid framtagande av cykel- och gångvägar bör detta vara ett naturligt inslag vid Trafikverkets allmänna projekteringar då synergieffekter kan skapas.

Gång- och cykelväg längs statligt vägnät

Det är viktigt att fokus inte bara sätts på fossilberoende transportslag i Trafikverkets projekt, utan att cykel- och gångvägar skapas inom ramen för ett vägprojekt. Detta för att kunna spara pengar och miljö då entreprenaden är på plats och att istället projektera cykel- och gångvägar separat. I takt med att det statliga vägnätet byggs ut till mötesseparerad väg med mitt- och sido- eller slänträcken tas i praktiken möjligheten att cykla längs vägarna bort. Vi välkomnar de utpekade medlen om 1,5 mdr kr för att skapa bättre möjligheter för cykling och vill understryka vikten av att satsa på både investering och drift av parallella gång- och cykelvägnät längs det statliga vägnätet.

Järnväg

Satsningar på järnvägsnätet är av största vikt för att kunna styra våra transporter till en mer hållbar framtid. Frågan om de stora satsningarna kring höghastighetståg är en komplex fråga där ett helhetsbegrepp bör införlivas för att satsningarna ska kunna gagna Sverige som helhet. Nysatsningar kontra underhåll på befintliga järnvägar är en svår balansgång som förstås måste hanteras på nationell nivå.

Vi ser fram emot de fortsatta satsningarna på dubbelspårutbyggnaden på sträckan Hallsberg-Degerön, fördelad på ett antal mindre delprojekt. Projekten är en del av den internationella TEN-T strukturen och har stor betydelse för landets export- och importflöden. Vi vill därför starkt motsätta oss idén att skjuta på investeringarna i dessa projekt till perioden 2024-2029, det vill säga den senaste delen av planperioden. I tidigare planering har hela sträckan Hallsberg-Degerön legat mycket tidigare, vilket nu torde vara svårt med tanke på planeringsprocessen i de olika delprojekten. Att skjuta på det hela så länge som till 2024-2029 känns dock inte rimligt. Vi vill föreslå att man utifrån en bedömning av läget i planprocesserna genomför delprojekten i den takt som är möjlig. Detta för att få maximal utdelning



av de redan genomförda delprojekten som annars kommer att vara mycket lågt nyttjade i förhållande till sin kapacitet.

Vi vill även ställa oss bakom satsningarna på bangårdarna i Hallsberg och Laxå, vilka är viktiga i ett regionalt perspektiv.

En allmän synpunkt avseende projekteringar av väg- och järnvägsprojekt vid känsliga natur- och kulturmiljöer är att dessa aspekter bör få ett större utrymme, dels genom att i ett tidigt stadium undersöka mer lämpliga alternativ i det långa perspektivet och dels genom att i större utsträckning kunna återskapa och ersätta naturmiljöer som eventuellt tar skada vid en exploatering. Det borde vara ett naturligt steg att när ett värdefullt område tas i anspråk så ska det kompenseras i närområdet för att bibehålla natur- och kulturmiljöerna.

Väg

Med samma argument som för att tidigarelägga de ovan beskrivna järnvägssatsningarna vill vi applådera den fortsatta satsningen på riksväg 50 Bergslagsdiagonalen, sträckan Nykyrka-Brattebro. Detta är den sista länken av delprojekt som slutför om- och nybyggnationen av riksväg 50 på sträckan E4 Mjölby till E20 Brändåsen. I tidigare nationell planering var sträckan tidsatt till 2016-2021, men i rådande planeringsläge är det knappast realistiskt att kunna tidigarelägga byggstarten nämnvärt mot den föreslagna. En investeringsperiod 2021-2023 sammanfaller enligt vår information väl med Trafikverkets prognos för planprocessen. Vi vill starkt framhålla vikten av att detta projekt genomförs enligt den föreslagna planen.

Vi vill också uppmuntra satsningarna på E20 från vår region mot Göteborg eftersom denna väg är av stor strategisk betydelse för regionens utveckling.

Buller och vibrationer

Buller- och vibrationsaspekteten är en mycket viktig fråga. Vid nya projekteringar beräknas buller och vibrationer utifrån ett förväntat trafikflöde. Vår miljönämnd har genom åren märkt en ökning av denna typ av ärenden kopplat till Trafikverkets transportnät. Bakgrunden till det är att tidigare projekt har med en ökande trafikmängd ändrat förutsättningarna för buller och vibrationer. Vi önskar att Trafikverket tar höjd för framtida ökande trafikmängd i större grad än vad som görs idag för att kunna skapa hållbara bostadsmiljöer i framtiden. Ett förslag skulle kunna vara att Trafikverket efter avslutande väg- och järnvägsprojekt riktar mer tydliga insatser i en återkoppling av faktiska påverkansfaktorer för boendemiljön ur ett buller- och vibrationsperspektiv. I många andra områden inom miljöbalken ställs krav på uppföljande kontroll för att kunna ta ställning till om resultatet blev som det var tänkt. Så bör det även vara här. Satsningar på buller- och vibrationsdämpande åtgärder bör vara en stor post inom en projektering för att kunna skapa framtida hållbara bostadsmiljöer och för att undvika framtida problem. Den nationella transportplanen tar upp de aspekter som nyss nämnts och vi hoppas att mer konkreta förslag och åtgärder tas fram för att inte hamna i ett ständigt utredningsläge som tappar fart, tid och pengar.



Landsbygd

Vi noterar att Trafikverket har en god ansats i sin vilja att skapa goda förutsättningar för trafik både på landsbygd och i städer. Vi konstaterar också att man arbetar vidare enligt den så kallade fyrstegsprincipen, vilket är bra ur både ekonomiska som hållbarhetsmässiga perspektiv. Samtidigt aviseras en försämring av standarden på det lågtrafikerade vägnätet, vilket torde drabba landsbygden negativt, inte minst när det kommer till robusthet i skolskjutssystemet. Neddragningarna i det finmaskiga vägnätets standard är oroande i det långsiktiga perspektivet då man riskerar att bygga upp en ohållbar reinvesteringspuckel, som rimligen inte kan lösas genom att man fortsätter den inslagna strävan att lägga över ansvaret för vägarna på kommuner och enskilda aktörer.

Sammanfattning

Askersunds kommun vill alltså se en prioritering av de projekt som är en del av en större helhet, som delprojekt i större stråk, så att dessa stråk byggs färdiga innan nya tar vid. I samband med att investeringsprojekt genomförs anser vi att man bör lägga stort allvar på buller- och vibrationsfrågor samt återställande av natur- och kulturmiljö. Vi understödjer också satsningarna på hållbara transporter och vill prioritera gång- och cykellösningar längs det statliga vägnätet.

Slutligen vill vi önska lycka till med genomförandet av planen!

Askersunds kommun

Per Eriksson (S)
Kommunstyrelsens ordförande