



KARLSTADS KOMMUN

REGION VÄRMLAND

2017 -10- 19

Dnr KV2016-471

KOMMUNLEDNINGSKONTORET

Remissvar 2017-10-17

Ulf Rosenqvist,
ulf.rosenqvist@karlstad.se

**Remissvar – Remiss - Förslag till
länstransportplan för Värmlands län 2018-2029**

Dnr KS-2017-339 Dpl 05

Sammanfattning

Regeringen överlämnade under hösten 2016 propositionerna Budgetpropositionen för 2017 (prop. 2016/17:1) och Infrastruktur för framtiden - innovativa lösningar för stärkt konkurrenskraft och hållbar utveckling (prop. 2016/17:21) till riksdagen. Riksdagen har fattat beslut i enlighet med regeringens förslag i de båda propositionerna (bet. 2016/17:TU1, rskr. 2016/17:100 och bet. 2016/17:TU4, rskr. 2016/17:101). Regeringens propositioner och riksdagens beslut med anledning av dessa anger förutsättningarna för Trafikverkets och länsplaneupprättarnas arbete i åtgärdsplaneringen. I Värmland är det Region Värmland som ansvarar för att ta fram länstransportplanen.

Innehåll och omfattning av länsplaner regleras i regeringens uppdragsbeskrivning och förordning om länsplaner, 1997:263. Åtgärdsplaneringen är ett viktigt instrument för att nå det övergripande målet för transportpolitiken med de tillhörande jämbördiga funktions- och tillsynsmålen.

Region Värmland har i uppdrag att ta fram förslag till en länstransportplan för perioden 2018–2029. I uppdraget ingår att redovisa de preliminära ekonomiska ramarna för perioden. Arbetet bygger på att transportsystemet samt tillhörande infrastruktur ska anpassas till de krav som en långsiktigt hållbar utveckling ställer, såväl ekonomiskt, miljömässigt som socialt. Den så kallade fyrstegsprincipen ska vara vägledande för den fortsatta planeringen, vilken grundar sig i att välja den åtgärd som är bäst lämpad utifrån ovanstående krav samt uppsatta mål.

Inriktningen är att använda och anpassa befintlig infrastruktur före nybyggnation. Länstransportplanerna ska vara trafikslagsövergripande och inkludera ändamål som upptas i förordning (1997:263) om länsplaner för regional transportinfrastruktur. Inför upprättande av Region Värmlands länstransportplan har en revidering av befintlig Regional systemanalys genomförts. Systemanalysen är underlag för åtgärdsplaneringen

Länstransportplanen för Värmlands län redovisar vilka åtgärder som planeras under planperioden 2018–2029 för att stärka transportsystemet. Region Värmland har som länsplaneupprättare gjort en fördelning av medlen mellan åtgärdskategorierna

- Beslutade åtgärder
- Potter för hållbart transportsystem
- Enskilda vägar
- Driftsbidrag till Karlstad Airport
- Samfinansiering nationell plan

Det nya förslaget till länstransportplan innefattar 62 miljoner kronor mer till infrastruktur än den tidigare planen. Totalt omfattar planen 1003 miljoner kronor.

Planen ska enligt lag miljöbedömas för att en jämförelse mellan hur föreslagna åtgärder i planen påverkar miljön, och hur utvecklingen skulle ha varit utan att de föreslagna åtgärderna i planen genomförs. Inför miljöbedömningen görs en avgränsning av vilka miljöaspekter som är relevanta i detta planeringsskede och vilka som behandlas bättre i senare skeden. Den strategiska nivån som denna plan utgör medför att miljöaspekterna som miljökonsekvensbeskrivningen fokuserar på utgår från de nationella miljökvalitetsmålen. Bedömningar grundar sig på de trender inom transporter som Trafikverket tagit fram. Dessa innebär att behovet av att resa och att transportera gods kommer att fortsätta att öka på samma sätt som det hittills gjort. Effekten av detta varierar beroende på vilket transportslag som används för att genomföra transporterna.

I fördelningen av medel ur planen ligger huvudfokus i första hand på vägprojekt, kollektivtrafik och sedan cykelåtgärder. Vägprojekt är normalt dyrare satsningar än övriga åtgärder som behandlas i planen. Värmland är ett glesbefolkat län, där det inte är möjligt att ha kollektivtrafik eller cykelvägnät som täcker hela befolkningens vardagliga transportbehov, utan bilen är det färdmedel som i dagsläget är det enda realistiska färdmedlet för många. Enligt förslaget avsätts 76 miljoner kronor varav 70 procent (53,2 miljoner kronor) som statlig medfinans till kommunal infrastruktur, 20 procent till statlig infrastruktur samt 10 procent till att utveckla stråk för pendling och turism.

De vägar som prioriteras i planen är vägarna 61, 62 och 63. För väg 61 avsätts 128,6 miljoner kronor, väg 62 178,9 miljoner och för väg 63 avsätts 74,3 miljoner kronor. Utöver medel från länstransportplanen tillkommer 92 miljoner i bärighetsanslag samt 38,7 miljoner kronor i kommunal medfinans för väg 61.

Planen avsätter också medel till de objekt som prioriteras nationellt, 24 miljoner kronor till samfinansiering på Värmlandsbanan (Karlstad C) samt 40 miljoner kronor till åtgärder på Fryksdalsbanan. Innan medel för Fryksdalsbanan tilldelas ska en åtgärdsvalsstudie genomföras för att identifiera vilka kommande åtgärder som kan vara aktuella.

För Karlstad C tilldelas utöver samfinansiering också 85 miljoner kronor för kollektivtrafikåtgärder kopplat till åtgärder som stödjer åtgärderna inom ramen för Tåg i tid. Dessa medel återfinns i potten för hållbart transportsystem och inte som namngivet objekt.

I enlighet med direktivet från Näringsdepartementet dnr RV 2012–164, N 2011/3754/TE och 2012/1670/TE avsätts 3,6 miljoner per år under perioden 2018–2029, totalt 43,2 miljoner kronor, i driftbidrag till Karlstad Airport.

En förändring sedan förra planen är att potten för marknadsanpassning och åtgärdsvalsstudier utgått. Dessa medel ingår numer i pott för trafiksäkerhet, trimning och miljö.

Samtliga kostnader är angivna i prisnivå 2017–4.

Karlstads kommuns synpunkter

Kommunen har tagit del av Region Värmlands förslag. Karlstads kommun konstaterar att länsplanen har en pedagogisk disposition och tydligt prioriteringsfokus, vilket medför att planen har förutsättningar att fungera både som ett planeringsmässigt styrdokument samt i påverkanssammanhang.

Underlaget visar på ett tydligt sätt transportsystemets roll för samhällsutvecklingen och vad som kan åstadkommas om tillräckliga resurser anslås för drift, underhåll och investeringar. Det är också angeläget att planeringsmyndigheterna anlägger ett övergripande perspektiv så att de utmaningar som finns kan lösas transportslagsövergripande.

Karlstad är en kommun med stort beroende av dess omland, bland annat genom att verksamheter till stor del kompetensförsörjs av arbetskraft som har sin nattvila i andra kommuner. Ungefär en tredjedel av kommunens dagbefolkning bor i en annan kommun, vilket är en stor andel i jämförelse med liknande kommuner i landet. Utpendlingen från Karlstad ligger på en lägre nivå men har ökat under senare år.

I dagsläget bor hälften av länets befolkning i Karlstadsregionen och regionens kommuner har en stor rörlighet bland arbetskraften. På samma sätt sker en stor del av befolkningsökningen i Karlstadsregionen.

För att Karlstadsregionen ska kunna utvecklas och hävda sig som en bärkraftig region krävs en infrastruktur som öppnar möjligheter till kontakter i alla riktningar. För Karlstadsregionen som har ett jämförelsevis stort avstånd till storstadsregionerna i Sverige och övriga Europa är goda kommunikationer av speciellt stor betydelse. Kan samspelet mellan de mer expansiva delarna av länet ske på ett balanserat sätt med de delar som har en mindre tillfredsställande utveckling föreligger goda möjligheter för länet att spela en betydelsefull roll i landets samlade utveckling.

Inom ramen för länstransportplanen och ambitionen att anpassa infrastrukturlösningar till bostadsbyggande anser Karlstads kommun därför att det är angeläget merparten av resurserna satsas där det största resandeunderlaget återfinns. I det sammanhanget vill kommunen framföra att de objekt som vi vill prioritera i länstransportplanen inte bara skulle gynna utvecklingen i den enskilda kommunen utan i samtliga fem kommuner i Karlstadsregionen.

Mål

Karlstads kommuns målsättning är att växa på ett sätt som är ekonomiskt, socialt, estetiskt och miljömässigt hållbart. Förslaget till regional plan för perioden 2018–2029 bidrar till att nå delar av kommunens mål och kommunen delar därför de målsättningar som regionen satt upp.

Nuläge och trender

Karlstads kommun har växt i betydelse för kompetensförsörjning av länet de senaste 10 åren. Samtidigt har kommunen 33 procent arbetsinpendling vilket sammantaget ställer stora krav på god tillgänglighet i transportsystemet.

Kommunen är i begrepp att starta upp arbete med att ta fram en ny översiktsplan. En av frågorna som kommer att belysas inom ramen för detta arbete är att stärka banden österut mot Mälardalen och bidra till regionförstoring i detta viktiga stråk.

Åtgärdsplanering

Prioriteringar

I planen fördelas medel mellan beslutade åtgärder, potter för hållbart transportsystem, enskilda vägar, driftsbidrag till Karlstad Airport samt samfinansierings till utpekade objekt i nationell plan. Avvägningar har gjorts mellan utpekade regionala stråk för pendling, stråk och noder för gods- och varutransporter, andelen kollektiva resor ska öka samt utveckla möjligheten att cykla. Förslaget anger också att nya eller ändrade transportbehov under perioden ska beaktas. Åtgärdsvalsstudier ska alltid föregå beslut om specifika åtgärder inom respektive åtgärdsgrupp och fyrstegsprincipen ska tillämpas.

Karlstads kommun anser att förslaget att fortsätta tilldela en stor del av medlen för kapacitets- och trafiksäkerhetsförbättrande åtgärder för väg 61, 62 samt 63 är bra och skapar möjligheter för en utveckling av person- och godstransporter till och från Karlstad. Näringslivsstrukturen i Karlstad skapar ett behov av både kompetensförsörjning och godstransporter där de tre riksvägarna har stor betydelse.

Under 2018 har Trafikverket för avsikt att genomföra en åtgärdsvalsstudie för gods i Värmland. Studien kommer att hantera strategiska godsfrågor rörande de större godsströmmarna i länet. Kommunen emotser ser studien och kommer att vara en aktiv part i arbetet.

Planeringsram

Planeringsramen för perioden 2018–2029 uppgår till 1003 miljoner kronor. Utredningskostnader för projektering och formella processer belastar respektive åtgärdsgrupp.

Beslutade åtgärder

De fortsatta satsningarna på standardhöjning och mötesseparering på de regionalt viktiga vägarna 61, 62 och 63 bidrar till att skapa bättre förutsättningar för såväl godstransporter som arbetspendling. Det bidrar till att knyta regionen samman tack vare säkrare och snabbare kommunikationer vilket Karlstads kommun ser positivt på.

Potter för hållbart transportsystem

I potten för hållbart transportsystem öronmärks 12 miljoner kronor under 2018–2021 för kapacitets- och trafiksäkerhetshöjande åtgärder för väg 61/62 mellan Bergvik och Ilanda. Karlstads kommun ser positivt på denna satsning och det är likaledes positivt att medlen ligger tidigt i planperioden.

I potten avsätts även 40 miljoner kronor till väg 236 (Hammaröleden) för ökad kapacitet, förbättrade förutsättningar för hållbara transporter samt för korsningen väg 236 – Karlstadsvägen. Karlstad kommun välkomnar denna satsning då det är ett viktigt stråk för godstransporter, arbetspendling och kollektivtrafik. Det skapar också möjlighet att utveckla leden genom Jakobsberg, en led med anpassad hastighet utifrån områdets förutsättningar, vidare mot Ullebergsleden, den så kallade Södra förbindelsen.

Karlstads kommun noterar dock att medlen ligger i perioden 2024–2029. Då det är angeläget att få tillstånd en ny förbindelse som kan bidra till att avlasta de centrala delarna av staden, inte minst med hänsyn till ombyggnaden av såväl Karlstad C och Pråmkanalen, är kommunen beredda att gå in med förskottering av medel för att få tillstånd en snabbare utveckling av detta viktiga stråk. Tidsaspekten är av extra vikt då det finns medel tilldelade ur Stadsmiljöavtalet för delar av som ligger nära projektet och åtgärderna behöver samordnas för att spara resurser och tid.

Kommunen vill också lyfta vikten av fortsatta satsningar på stråket då det är av stor vikt för såväl Karlstads som Hammarö kommuns fortsatta utveckling samt för näringslivets transporter. Det är redan idag ett av de tyngst trafikerade stråken i länet. Det behöver utredas hur vi utformar ett stråk som kan hantera de bågge kommunernas fortsatta tillväxt. Det är därför angeläget att en fortsatt utveckling av stråket prioriteras i nästa regionala plan.

Cykel

Enligt Karlstad kommuns strategiska plan så ska Karlstad vara en av Sveriges bästa cykelkommuner och erbjuda ett sammanhängande cykelnät som förbinder kommunens stadsdelar, tätorter och angränsande kommuner. Med stöd av medel ur planen kan kommunen fortsatt hålla en hög ambitionsnivå i utvecklingen av viktiga cykelstråk och verka för att främja arbetspendling både inom och mellan tätorter. I

kommande arbete med att ta fram ny översiktsplan kommer kommunen också att se över den fortsatta utvecklingen av cykelstråk och leder.

Karlstads kommun anser dock att den regionala cykelplanen behöver uppdateras inför nästkommande revidering av regional plan. Bland annat kan Kågesonmodellen behöva kompletteras då möjligheten till arbetspendling förändras genom elcykelns genomslag de senaste åren. Det har skapat andra och nya möjligheter att cykelpendla över längre sträckor än tidigare.

Det saknas också bra former för samverkan kring byggande av gång- och cykelvägar längst statlig väg. Karlstads kommun önskar därför ett större stöd i frågan om samverkan mellan kommuner och Trafikverket för att öka möjligheten att anlägga trygga, gena gång- och cykelvägar längst det statliga vägnätet.

Kollektivtrafik

Trimning och åtgärder för ökat kollektivtrafikresande på Värmlandsbanan är angelägna och bör kunna prioriteras på samma sätt som t.ex. Fryksdalsbanan.

Karlstads kommun planerar för en fortsatt utveckling av Välsvikenområdet i östra delarna av tätorten. Den planeras för såväl drygt 2000 bostäder som för verksamhet och kontor. Det skulle ytterligare stärka Välsviken som station och regionalt viktig bytespunkt och bör ge underlag för att motivera en ökad turtäthet på järnvägen och ytterligare stärka den regionala arbetspendlingen. I Välsviken planeras det också för en sydlig plattform i samband med Tåg i tid. Karlstads kommun har tidigare i sin översiktsplan pekat ut en önskan om att utveckla järnvägstrafiken i kommunens tätorter. Tågstopp i Skåre, Vålberg och Skattkärr är viktiga investeringar för att fortsatt utveckla dessa tätorter.

En fortsatt planering och utformning av strategiskt belägna regionala bytespunkter som möjliggör effektiva byten mellan lokal och regional kollektivtrafik men också mellan kollektivtrafik och personbil är av vikt för att få en hög effektivitet i systemet. Det skulle underlätta för det hållbara resandet såväl regionalt som lokalt då det bland annat kan bidra till att minska biltrafiken i de centrala delarna av staden. Exempel på viktiga frågor att jobba vidare med är bytespunkter i ett framtida BRT-stråk mellan Hammarö och Karlstad och en fortsatt utveckling av system 500.

Karlstad C

I det utsända förslaget avsätts 85 Mkr för medfinans av åtgärder för kapacitetshöjande åtgärder på lokal och regional kollektivtrafik samt koppling mellan trafikslag. Åtgärderna ska stödja de åtgärder som genomförs inom ramen för Tåg i tid. Karlstads kommun anser av den anledningen att de avsatta medlen används för att förbättra den regionala kollektivtrafiken genom en medfinansiering och inte till finansiering av statlig infrastruktur.

År 2020 planerar kommunen att börja bygga Karlstads nya resecentrum. Där kommer läns- och stadsbusstrafiken att bindas ihop med tågtrafiken vid

järnvägsstationen och Karlstads centrum knyts ihop med stadsdelarna söder om järnvägen.

Nya resecentrum ger stora möjligheter att utveckla stadsmiljön i centrala Karlstad. Området får en blandad stadsbebyggelse med olika funktioner som binder ihop centrum med Viken, Inre hamn och Stadsträdgården på andra sidan järnvägen. Barriären mellan Hamngatan och järnvägsområdet minskar och framkomligheten för gående, cykel och kollektivtrafiken längs Hamngatan förbättras. Även för snabbusslinjen Karlstads-stråket som skapas genom staden är resecentrum en utgångspunkt.

Enskilda vägar

Regional plan ansvarar för utveckling av enskilda vägar medan drift- och underhållsmedel finansieras genom nationell plan. Region Värmland ska tillsammans med Trafikverket upprätta en plan för utveckling av enskilda vägar. Samordning mellan anslagen ska göras när så är möjligt och robusthet och framkomlighet ska prioriteras vid såväl byggande som drift. 24 miljoner kronor avsätts i regional plan.

De medel som avsätts i planen bedöms motsvara de behov som finns inom Karlstads kommun och kommunen har därmed inget att erinra mot förslaget.

Driftbidrag till Karlstad Airport

Driftbidragen till flygplatser som inte är statliga och som saknar statligt upphandlad trafik hanteras inom ramen för länstransportplanen. I Värmland omfattar det Karlstad Airport som tilldelas driftbidrag om 3,6 miljoner kronor per år under åren 2018–2029 i enlighet med Trafikverkets beräkningsmodell. Totalt 43,2 miljoner kronor för hela planperioden.

Om den föreslagna flygskatten införs eller flygplatserns ekonomiska förutsättningar ändras på något annat sätt är det av betydelse att länstransportplanen kan användas som instrument för att säkerställa en fortsatt trafik på Karlstad Airport.

Samfinansiering nationell plan

Karlstad kommun anser att det är viktigt och positivt att medel avsätts till samfinansiering av Karlstad C och Fryksdalsbanan, eftersom de har en viktig regional betydelse samt att de sammantaget bidrar mycket positivt till de nationella och regionala funktions- och hänsynsmålen.

Ombyggnationen till resecentrum möjliggör ett smidigare och effektivare reseutbyte och bidrar till ökad tillväxt och attraktionskraft i hela Värmland. Karlstads stationsområde utvecklas till en attraktiv knutpunkt för nationellt, regionalt och lokalt resande på sträckan Stockholm-Oslo. Genom kortare restider och fler tåg ökar möjligheterna att arbetspendla med tåg och buss både inom Värmland men även till exempelvis Oslo och Stockholm.

Karlstads kommun betraktar ombyggnationen av Karlstads C inklusive resecentrum som ett viktigt projekt för att öka andelen resande med kollektivtrafik och därigenom skapa en regionförstoring till gagn för såväl boende och verksamma i Karlstad som i övriga regionen samt för att stärka den stadsmässiga strukturen i Karlstad.

I dagsläget har Trafikverket inga tilldelade medel för etapp 4 inom Tåg i tid, vilken bland annat omfattar en södra plattform och rangering i Välsviken. I Trafikverkets förslag till ny nationell infrastrukturplan ligger etapp 4 utanför ordinarie ram. Etapp 4 ligger dock med bland de objekt som identifieras som möjliga att genomföra om regeringen beslutar att öka anslaget med 10 %.

Då Karlstads kommun är angelägna om att få till stånd denna etapp kommer kommunen i sitt remissvar på nationella transportinfrastrukturplanen lyfta vikten av att projektet Tåg i tid slutförs till sin fullhet. Att avvakta med etapp 4 innebär att de åtgärder som redan är finansierade inte ger full effekt i systemet, inte minst då rangeringsfrågan skulle förbli olöst. Kommunen är också beredda att medfinansiera etappen för vilket det finns en avsiktsförklaring mellan kommunen, Trafikverket och Region Värmland.

Kopplingar till andra planer

Synpunkter om stråket Karlstad-Örebro

Karlstads kommun anser att en bättre samordning mellan länsplaneupprättarna behövs för att leva upp till kravet i regeringens direktiv om att ”Länsplaneupprättarna ska i sina prioriteringar även utgå från ett länsövergripande perspektiv”. Idag saknas i för hög utsträckning analys, ställningstaganden och åtgärder avseende stråket Örebro-Karlstad samt den funktionella regionen i östra Värmland.

Värmlandsbanan är en av Sveriges hårdast belastade enkelspåriga banor. Banan är sårbar för störningar och har en av de lägsta punktligheterna i Sverige. I nuvarande nationell plan finns satsningar för att öka kapaciteten och robustheten men banan är i stort behov av ytterligare åtgärder. Karlstads kommun ser regionförstoring österut mot Mälardalen som betydande för den fortsatta utvecklingen för kommunen såväl som länet.

Som ett led i att stärka utvecklingen och trafikering i stråket Örebro-Karlstad ser Karlstads kommun ett behov av ett tydligare förhandlingsuppdrag med andra operatörer för att få tillstånd en bättre trafikering i stråket med såväl regionala bussar som med regional tågtrafik och därmed ytterligare motivera nyinvesteringar i till exempel Nobelbanan som en del av stråket Oslo-Stockholm.

Infartsfrågorna för den regionala kollektivtrafiken är viktig. Frågan är bra behandlad i Örebros förslag men saknas i Värmlands förslag. Regionernas stöd för att hantera Trafikverket vid frågor om anslutningar till statliga vägar är angeläget.

Karlstads kommun ser en stor potential vad gällande utveckling och regionförstoring genom att förstärka förbindelser österut mot Mälardalen med

fortsatta satsningar på såväl väg som järnväg. Det är av vikt för såväl Karlstad som regionens östra delar att stråket stärks både på väg- och järnvägssidan så att kollektivtrafiken, godstransporter och personresor ges goda möjligheter till fortsatt utveckling. Det stärker såväl den loka som regionala och nationella tillväxten.

Vikten av drift- och underhållsåtgärder

Karlstads kommun vill framhålla vikten av att drift- och underhållsåtgärder genomförs enligt plan och att åtgärderna prioriteras i samråd med berörda aktörer så mesta möjliga nytta nås.

Saknad länk E18 väst

Karlstads kommunen anser att sträckan mellan Skutbergsmotet och Hultsbergsmotet utgör en svag länk i systemet och att det är av vikt att det kommer tillstånd kapacitetshöjande åtgärder. Sträckan omfattar av- och påfart till väg 61/62. Kommunen har också för avsikt att utveckla området kring Skutberget samt har planer för exploateringar på Eriksbergsområdet norr om E18.

Även en stärkt koppling västerut vidare mot Norge är av stor vikt för såväl pendling som för gods och personresor. Karlstads kommun vill därför att Region Värmland ska fortsätta verka för nationella infrastruktursatsningar i stråket Oslo-Stockholm, ett arbete kommunen gärna är med och medverkar i de delar det är möjligt.

Effektbedömning och måluppfyllelse

Miljökonsekvensbedömning av föreslagna åtgärder

Karlstads kommun väljer att sammanfatta synpunkter på miljöaspekter under denna rubrik. MKB:n kommenteras separat nedan i delen Bilagor.

Gällande mål och visionen i planen i stort

Vi saknar ett helhetsgrepp kring transportpolitiskt mål om fossilfri fordonsflotta till 2030. Planen beskriver en ökad pott för trafiksäkerhet, miljö och trimningsåtgärder men hänvisar i måluppfyllelsen att det finns målkonflikter där Värmland är glest befolkat och det inte går att tillgodose transportbehovet i länet med kollektivtrafik eller cykelvägar. I länsplanen bör en genomlysning finnas med där man beskriver behov och utmaningar för att nå mot det transportpolitiska målet som ändå är ett av trafikverkets huvudmål att arbeta mot.

Potter för hållbart transportsystem

Utpekade åtgärder för trafiksäkerhet, trimning och miljö för ökat tillgänglighet i transportsystemet leder på sikt till ökad trafikmängd så kallad inducerad trafik. Istället bör åtgärderna inte fokusera på förbättrad kapacitet utan öka tillgängligheten för cykel och kollektivtrafik, hastighetsdämpande åtgärder med mera så vi styr mot ett transportsnålare samhälle.

Steg 1 och steg 2 åtgärder glöms lätt bort i nästa planeringsfas. Krav på mobility management åtgärder innan steg 2-steg 4 åtgärder bör finnas med för att öka effekten för hållbart resande. Avsatta medel för kommuner att genomföra stimuleringsåtgärder (MM-projekt) bör finnas med.

I formuleringen *bedömd effekt av pottorna för ett hållbart transportsystem* (sid 22) bedöms potten för hållbart transportsystem ha potential att ge positiva effekter för miljömålen, men då behövs ett helhetsgrepp för att öka marknadsandelarna för cykel och kollektivtrafik där målstyrning bör sätta ramarna mot ett transportsnålt samhälle istället för ökat tillgänglighet där det finns prognos för ökade trafikmängder.

Marknadsanpassning och åtgärdsvalsstudier

Potten för marknadsanpassning och åtgärdsvalsstudier har utgått och att dessa medel nu finns i pott för trafiksäkerhet, trimning och miljö. I föregående plan var potten för marknadsanpassning 3 % och i nya planen ingår den i potten för trafiksäkerhet, trimning och miljö. Innebär det en ökning av åtgärder för hållbart transportsystem i realiteten?

Effekter för bostadsbyggande

Karlstads kommun ser ett tydligt och viktigt samspel mellan satsningar på infrastruktur och möjligheten till bostadsbyggnader. Kommunen har gjort ett tidigare inspel till Region Värmland med förslag på objekt som kan bidra till bostadsbyggande. Ett urval av dessa omfattar satsningar på väg 236 Hammaröleden som öppnar upp möjlighet till bostadsutveckling på Hammarö såväl som i Karlstad.

Underlag Länstransportplan - Bostadsutveckling

Koppling främst mot Regional plan		
Objekt	Effekt	Kommentar
Södra förbindelsen – Koppling mellan väg 236 och Ullebergsleden via Jakobsberg	Bro över älven koppling mot Hammaröleden, avlastar centrum och Packhusgatan. Gör det möjligt att trafikförsörja en ny stadsdel på fd flygplatsen. Ca 3000 bostäder.	Planprogram för Jakobsberg finns antagen. Medel för åtgärder på väg 236 finns med i plan.
Trafikplats väg 63 vid Stockfallet	Ger möjlighet till bättre anslutning för nya bostäder som planeras på båda sidor om väg 63. Ca 500 bostäder.	FÖP Stockfallet och Edsgatan finns antagen. Kan öppna upp för ytterligare bostäder på sikt.
Hammaröleden	Fortsatta satsningar på ökad tillgänglighet på väg 236 öppnar upp för fortsatt utveckling på såväl Hammarö som hos Karlstad.	Detaljplan för Kanoten (byggs, 350 bostäder), DP Varvet (byggs, 300 bostäder), planer på bostäder vid Tormestad med mera.
Koppling främst mot Nationell plan men där regionalt stöd kan bidra till mer bostäder		
Objekt	Effekt	Kommentar
Välsviken	Förbättringar av	FÖP på granskning sent

	Universitetsmotet och Kroppkärrsmotet med parallellvägar ger möjlighet till utveckling av ca 2000 bostäder.	2017
Väst kust	Ett samlingsnamn för ett antal planprogram. Belastar främst kommunalt vägnät men trafiken belastar även Bergviksmotet. Drygt 3000 bostäder.	Arbete med detaljplan för Grundviken och Norra Zakrisdal pågår. Södra förbindelsen kopplas även hit (Ullebergsleden vidare till Hultsbergsmotet).
Dingelsundet	För att fortsatt kunna utveckla Dingelsundet behöver säkerheten vid passage över Skoghallsbanan förbättras. Nya signalanläggning kan behövas. ca 150 bostäder.	Nationell järnväg men regionalt viktig. Ett regionalt stöd till banan kan även bidra till fler bostäder då ett flertal plankorsningar kan behöva ses över.
Eriksberg	Uppdrag om detaljplan finns. Den tänkta detaljplanen innehåller i dagsläget inga bostäder men området kan öppnas upp för bostadsutveckling.	Möjliggör en fortsatt utveckling av Bergvik, exploatering på Eriksberg, ökad tillgänglighet och trafiksäkerhet på anslutning 61/62-E18 samt ger ökade förutsättningar för tillkommande bostadsbebyggelse i Grundviken m.fl. områden.

Kommande utredning		
ÅVS Genomfart E18	En planerad åtgärdsvalsstudie. Åtgärder i studien kan vara av regional betydelse att med- och samfinansiera	Kan komma att öppna upp möjlighet till ökad exploatering längst genomfarten.

Genomförande och uppföljning

Karlstads kommun anser att det genom den regionala transportgruppen finns en bra struktur på plats för att hantera samordning, avvägning och prioritering av och mellan åtgärder.

Bilagor**MKB**

Karlstads kommun anser att det överlag är en bra MKB men har dock följande synpunkter som vi vill framföra.

På sid. 34 under rubriken Miljökvalitetsnormer är det endast MKN för luftkvalitet och omgivningsbuller som nämns. MKN för yt- och grundvatten bör nämnas då trafikinfrastruktur påverkar vattenmiljöer både vid nollalternativ och genom reviderat planförslag.

Även om det blir aktuellt att i senare planeringsskeden mer noggrant utreda miljökvalitetsnormerna, bör ändå MKN för yt- och grundvatten nämnas här. EU-direktivet som är implementerat i svensk lagstiftning och är en grund i svensk vattenförvaltningen väger tungt och bör inte utelämnas. Sjöar och vattendrag sträcker sig liksom vägar över kommungränserna och förvaltningsplan, miljökvalitetsnormer och åtgärdsprogram är gemensam för Västerhavets vattendistrikt.

Regional systemanalys

Det finns brister på såväl E18 som Värmlandsbanan och det behövs kapacitetsförstärkning i stråket. Trafikverket driver en nationell åtgärdsvalsstudie för att se över brister och behov i stråket. De åtgärdsförslag som studien kommer att generera kommer ligga till grund för inspel till kommande nationella åtgärdsplaneringsperiod.

För att öka robustheten, minska störningar och bidra till förbättrad punktlighet på Värmlandsbanan anser kommunen att frågan om triangelspår mellan Skoghallsbanan och Värmlandsbanan behöver studeras vidare, förslagsvis inom ramen för den föreslagna gods-åvs:en som planeras att genomföras under 2018.

Från och med 1 juli 2018 finns en ny bärighetsklass, BK4, som innebär att delar av vägnätet öppnas upp för transporter som väger upp till 74 ton. Detta gynnar inte minst träindustrin i Värmland där transport med lastbil på många platser är enda alternativet. En ökad maxvikt betyder att mer last kan tas vid varje transport, något som ökar effektiviteten och reducerar antalet transporter vilket i sin tur kan bidra till att minska belastningen i transportsystemet. Det är dock viktigt att BK4-nätet blir så pass omfattande att transportföretag ser en vinst med att investera i nya fordon.

Bilaga 3-8

Bilaga 3. Inriktning för cykelåtgärder

Lämnas okommenterad.

Bilaga 4. Samlad måluppfyllelse

Lämnas okommenterad.

Bilaga 5. Samlad effektbedömning och samhällsekonomiska beräkningar på objekt >25 miljoner kronor

Lämnas okommenterad.

Bilaga 6. Ekonomisk sammanställning

Kommunen vill ta tillfället i akt att åter påpeka vikten av att få till en ny koppling från väg 236 och att kommunen därför är beredda att förskottera medel.

Bilaga 7. Samhällsnytta Karlstad C

Dåvarande Banverket tog 2009 fram en samlad effektbedömning för projektet. Kommunen vill ta tillfället i akt att lyfta fram att de främsta vinsterna med projektet är förbättringar för resenärer – som i sin tur ökar Karlstads attraktivitet som boendeort, studieort, arbetsplats och besöksstad – och ökad kapacitet på Värmlandsbanan till fördel för både gods- och persontrafik. Den funktionella arbetsmarknadsregionen växer med bättre pendlingsmöjligheter, och kontaktmöjligheterna mot övriga landet och världen förbättras. Detta beror framförallt på att kapaciteten på Värmlandsbanan ökas så att den regionala kollektivtrafiken kan utvecklas och att kopplingarna till regional busstrafik och lokaltrafik ges goda förutsättningar.

Attraktiv mark i mycket centralt läge, och med direktkontakt med stora resandeströmmar, kan exploateras och skapa mervärden i projektet. Befintliga fastigheter kan utvecklas för att dra fördel av det förbättrade kommersiella läget. Karlstads centrum kan växa, och kopplingarna mellan centrum och de södra delarna av staden förbättras med minskad barriäreffekt.

De största nyttoeffekterna av projektet bedöms vara:

- Ökad bekvämlighet för resenärerna
- Förbättrade hållplatser för lokaltrafiken
- Nygenererade resor
- Större flexibilitet i trafikplanering och tågföring
- Mindre växlingstid för godståg
- Förbättrad arbetsmiljö för förare m fl
- Minskad restid för bussresenärer
- Minskade trafikeringskostnader för busstrafiken
- Exploateringseffekter
- Minskad restid och ökad trygghet för cykeltrafikanter
- Ökad trafiksäkerhet på Hamngatan

Bilaga 8. Samrådsredogörelse

Lämnas okommenterad.

Per-Samuel Nisser
kommunstyrelsens ordförande

Ulf Nyqvist
kommundirektör