



Länstyrelsen  
Värmland

Samhällsbyggnad  
Kester Gibson

## YTTRANDE

Datum  
2017-10-06

Sida  
1(6)  
Referens  
Dnr. 342-5347-2017

Region Värmland  
kansliet@regionvarmland.se

## Remiss om förslag till Regional transportplan för Värmlands Län 2018–2029

### Ärendet

Region Värmland har översänt förslag till *Regional transportplan för Värmlands Län 2018–2029* på remiss. Planen sätter ramen för investeringar i statlig regional infrastruktur, åtgärder för statlig medfinansiering av kommunal infrastruktur, åtgärder som kan påverka transportefterfrågan, val av transportsätt samt åtgärder för en effektivare användning av befintlig infrastruktur.

### Sammanfattning

Länstyrelsen Värmland tillstyrker i stort de förslag som läggs fram i förslag till transportplan. Några uppdateringar av målen för bland annat klimat, energi och miljön rekommenderas och ett antal åtgärder som beskrivs i miljökonsekvensbeskrivningen skulle kunna framgå tydligare av huvuddokumentet. Resonemangen kring godstransporter och sjöfart skulle också kunna utvecklas. Flera av de förslagna åtgärderna bedöms kunna bidra till ett ökat bostadsbyggande och en god utveckling i hela länet.

### Övergripande synpunkter

Förslag till Regional transportplan för Värmlands Län 2018–2029 presenterar på ett tydligt och pedagogiskt sätt den fördelning av medel för investeringar i länets infrastruktur som planeras för de kommande tolv åren. Förslaget uppfyller flera regionala och nationella mål men beskriver också de olika målkonflikter som kan uppstå. Strävan efter ett mer hållbart transportsystem framgår tydligt. Framtagandeprocessen har präglats av öppenhet och god dialog med berörda aktörer, inklusive Länstyrelsen.

### Mål och måluppfyllelse

Den regionala transportplanen inleds med en redovisning över nationella och regionala mål. Länsstyrelsen ser positivt på att mål för jämställdhet, klimat, energi och miljö kvalitet är med.

Transportplanen skulle kunna kompletteras med en kort beskrivning över hur den förhåller sig till FN:s 17 mål i Agenda 2030 för hållbar utveckling, som Sverige har förbundit sig till, varav flera har tydliga kopplingar till ett hållbart transportsystem.

Länstransportplanen bör också ta i beaktande de klimatmål som ingår i det klimatpolitiska ramverk som har beslutats av Riksdagen under 2017. Särskilt kan nämnas det långsiktiga klimatmålet om att Sverige senast 2045 inte ska ha några nettoutsläpp av växthusgaser i atmosfären, för att därefter uppnå negativa utsläpp. Vidare sektorsmålet att inrikes transporter (utom inrikes luftfart som ingår i EU:s utsläppshandelssystem) ska minska med minst 70 procent senast 2030 jämfört med 2010.

Förslaget beskriver tre insatsområden i den regionala klimat- och energistrategins handlingsplan. Som nämns i planen finns även ett fjärde insatsområde inom området transporter. Länsstyrelsen anser att detta bör tas med i planen och föreslår att beskrivningen av klimat- och energistrategin kompletteras med följande text: "Godstransporter på tåg och båt. Åtgärder för att öka järnvägens och sjöfartens tillgänglighet för godstransporter."

En översiktlig bedömning har gjorts om planens förslag bidrar till eller motverkar till den regionala klimat- och energistrategin och miljömålen. Det saknas däremot en beskrivning om hur dessa bedömningar tagits fram, med vilken metod och med vilka kriterier. Bedömningarna skiljer sig i flera fall mellan MKB och länstransportplanen och bör därför ses över. Det bör påpekas att flera av åtgärderna som är redovisade under "Potter för Hållbart Transportsystem" handlar om sedan länge utpekade trafiksäkerhetsåtgärder, snarare än åtgärder som kommer att påverka utsläppsmålen.

Planen skulle kunna utvecklats med en tydligare beskrivning över hur den förhåller sig till specifika klimat- och miljömål, och i vilken utsträckning som den avser att bidra till dessas uppfyllelse. Exempelvis delar transportplanen samma tidshorisont som det nationella sektorsmålet för inrikestransporter, som säger att utsläppen från inrikes transporter ska minska med 30 procent till 2030. I vilken utsträckning som länstransportplanen kan bidra till detta mål, utifrån sina förutsättningar, skulle kunna beskrivas. Inspiration finns att hämta från målbilden som presenteras i Västra Götalands förslag till länstransportplan.

Då regeringsuppdraget lyfter behovet av att väga in förutsättningar för att möta behovet av ökat bostadsbyggande tillsammans med de transportpolitiska målen, bör även nationella mål för boende och byggande nämnas i planen. Delmålet för hållbara städer som nämner tillgängliga stadsmiljöer och hållbara transporter är särskilt relevant. Se regeringens webbsida för mer information: <http://www.regeringen.se/regeringens-politik/boende-och-byggande/mal-for-boende-och-byggande/>

Även regeringens tio nationella mål för friluftslivet är av relevans för den regionala transportplanen. Målen lyfter vikten av att säkerställa att områden för friluftsliv blir tillgängliga för alla och trycker på betydelsen av goda kommunikationer, såväl lokalt som regionalt. Det är svårt att utifrån de förslag som presenteras utläsa hur länets många olika natur-/kulturmiljöer, med höga värden för friluftslivet, är tillgängliga för länets invånare och besökare. Länstransportplanen kan med fördel tydligare beskriva kollektivtrafikens roll och betydelse för den växande besöksnäringen i Värmland.

### **Bostadsbyggande och utveckling i hela länet**

Nytt för transportplanen för perioden 2018–2029 är att den ska beskriva åtgärdernas påverkan för ett ökat bostadsbyggande. Länsstyrelsen delar Regionens övergripande bedömning att en ökad tillgänglighet ger en marginellt positiv effekt på möjligheterna till bostadsbyggande. Bland de enskilda åtgärderna finns det däremot större variationer vad gäller effekterna på bostadsbyggandet.

Länsstyrelsen bedömer att förslagna åtgärder för bättre framkomlighet och trafiksäkerhet på väg 61 och väg 62 kan leda till något förbättrade pendlingsmöjligheter längs stråken och i Forshaga/Deje där större åtgärder planeras, men jämfört med andra förslag kommer åtgärderna ha relativt lite inverkan på bostadsbyggande. Åtgärderna för väg 63 har tydligare kopplingar till den pågående utbyggnaden av bostadsområden och kollektivtrafik i norra Karlstad.

Utbyggnaden av väg 236 tillsammans med den s.k. ”södra förbindelsen” är avgörande för byggandet av bostäder vid Jakobsberg men även övriga delar av västra Karlstad. Denna nya länk kommer även till viss grad att skapa bättre förutsättningar för bostadsbyggande på Hammarö.

Samfinansiering av Värmlandsbanan (Karlstad C) och Fryksdalsbanan bedöms kunna skapa betydligt bättre förutsättningar för att möta behov av ökat bostadsbyggande i länet, även om åtgärderna ligger några år i framtiden. Länsstyrelsen anser dessutom att dessa två åtgärder har bäst potential att korta ner restider och förbättra kollektivtrafikanvändning enligt transportplanens mål. Som påpekas i planen kan detta ha en positiv inverkan på bostadsbyggandet i Karlstad men kommer även att gynna övriga delar av länet då möjligheterna att bo och arbeta i hela Värmland förbättras. Det kan tilläggas att kommunerna längs Fryksdalen har en god planberedskap vad gäller byggande av nya bostäder i huvudorterna.

Länsstyrelsen vill uppmärksamma att många av de mindre åtgärderna, som faller under rubriken ”trimning och miljö”, tillsammans kan ha stor påverkan på förutsättningar för ökat bostadsbyggande. I synnerhet åtgärder som leder till minskat väg- och järnvägsbuller i tätorterna.

## Miljö, hälsa och säkerhet

Som transportplanen konstaterar, trafikbuller och luftföroreningar påverkar människors hälsa och livskvalitet negativt. Att miljö kvalitetsnormer för luftkvalitet och buller överskrids kan även påverka förutsättningarna för bostadsbyggande. Vikten av minskat buller och bättre luftkvalitet lyfts i miljökonsekvensbeskrivning, men vilka åtgärder som kommer att vara aktuella samt dessas effekter, skulle kunna preciseras och framgå tydligare i miljökonsekvensbeskrivningen och även i huvuddokumentet.

Klimatförändringarna och dess konsekvenser bör översiktligt beskrivas och på något sätt beaktas i planen. Utgångspunkten är ju att skapa långsiktiga och robust hållbara strukturer. För att synliggöra klimatanpassningsperspektivet skulle exempelvis målbeskrivningen, *"Infrastruktur säkras för att klara klimatförändringarna"* lyftas in.

Kopplat till den nya Nationella säkerhetsstrategin (2017) och återinrättandet av totalförsvaret bör man i framtiden se över och ta hänsyn till vilka regionalt och nationellt samhällsviktiga verksamheter och kritisk infrastruktur som finns belägna i länet. Detta för att säkerställa deras robusthet genom kommande infrastruktursatsningar i länstransportplanen samt att beakta totalförsvarets krav i all samhällsverksamhet. Länsstyrelsen Värmland arbetar för en ökad dialog kring dessa frågor.

Länsstyrelserna har i uppdrag att ta fram regionala handlingsplaner för grön infrastruktur. Målsättningen är att handlingsplanerna ska vara klara till oktober 2018. Länstransportplanen skulle kunna kompletteras med ett resonemang kring hur den förhåller sig i frågan om gröninfrastruktur, fragmenterade områden, spridningskorridorer mm. Mer information om grön infrastruktur finns på Naturvårdsverkets webbsida:

<http://www.naturvardsverket.se/Miljoarbete-i-samhallet/Miljoarbete-i-Sverige/Uppdelat-efter-omrade/Gron-infrastruktur/>

Ett flertal övriga miljö- och skyddsåtgärder som viltstängsel, utbyte av vägtrummor m.m. nämns i miljöbeskrivningar men skulle också kunna synas i själva transportplanen.

## Godstransporter

Nationell plan för transportsystemet 2018–2029 som presenterades i augusti föreslår ett utbyte och uppgradering av slussarna i Trollhättan. Länsstyrelsen ser därför ett behov av ett utökad resonemang kring hur den regionala planen kan stödja en utveckling av Vänersjöfarten. Konsekvensbeskrivning gällande fokuset på näringsliv och godstransporter skulle också kunna vara tydligare. Investeringarna inom Tåg i tid projektet och Fryksdalsbanan har exempelvis stor betydelse för en förbättring av godstransporterna.

### Namngivna investeringar

Ett antal av de namngivna investeringarna har redan blivit föremål för olika plan- och tillståndsprocesser. Många av de utpekade investeringar är ännu ej prövade enligt miljöbalken och övriga berörda lagstiftningar. Då några av förslagen sträcker sig över större geografiska områden kan tillståndsprocessen vara omfattande. Utan att föregå kommande prövningar vill Länsstyrelsen redan nu lyfta ett antal viktiga frågor som kan komma att behöva behandlas för att förverkliga planens förslag.

Korsningen mellan väg 236, Hammaröleden, och Karlstadsvägen ligger inom Natura 2000-området och det blivande naturreservatet i Klarälvsdeltat. Det är av största vikt att åtgärderna genomförs med hänsyn till skyddade arter och Natura 2000-områdets värden, enligt gällande lagstiftning.

Miljöproblematiken kring Karlstad C är komplex. Arbetet med att minska buller och förbättra luftkvalitet i området kräver en helhetssyn och ett samordnat åtgärdsprogram som i sin tur kräver fortsatt gott samarbete mellan kommun, region och statliga myndigheter.

Tåg i tid etapp 4, rangerbangård vid Välsviken, har än så länge inte prövats utifrån miljöbalkens allmänna hänsynsregler och grundläggande bestämmelser för hushållning med mark- och vattenområden. Ett antal frågor har uppstått i samband med framtagnandet av järnvägsplanen för mötesstationen i området samt Karlstads kommuns arbete med en fördjupad översiktsplan för Välsviken.

Vattentäkter finns i Visterud norr om Forshaga, vid Vallargärdet längs väg 63 och i Lysvik intill Fryksdalsbanan. Vid planering och projektering av vägar och järnvägar ska yt- och grundvattnets behov av skydd beaktas.

Länsråd Johan Blom har fattat beslut i detta ärende. Plan- och infrastrukturhandläggare Kester Gibson har varit föredragande. I den slutliga handläggningen deltog också verksamhetschef Bengt Falemo och biträdande enhetschef Magnus Ahlstrand.

Kopia: Trafikverket