

Region Värmland
kansliet@regionvarmland.se

Yttrande över förslag till länstransportplan för Värmlands län 2018 - 2029

Värmlandstrafik har beretts tillfälle att yttra sig över förslag till länstransportplan och vill framföra följande synpunkter.

Bakgrund

Värmlandstrafik AB är trafikorganisatör i Värmlands län. En av Värmlandstrafiks huvuduppgifter är att medverka till en hållbar regional utveckling genom att underlätta hållbart resandet mellan de olika lokala arbetsmarknadsområdena i länet, att underlätta kontakten mellan Värmland och de tre storstäderna Stockholm, Göteborg och Oslo samt att verka för en samordning av samhällsbetalda resor.

Vi ser värdet av att direktiven till planupprättarna är att transportsystem och infrastruktur ska anpassas till de krav som en långsiktigt hållbar utveckling ställer, såväl ekonomiskt, miljömässigt som socialt. Denna princip är också vägledande för Värmlandstrafiks arbete med att bygga ihop Värmland.

Planen hänvisar till ett antal regionala strategier bl a Värmlandsstrategin, regionalt trafikförsörjningsprogram samt klimat- och energistrategi vilka alla pekar i riktning mot en mer klimatneutral och hållbar region där gång-, cykel och kollektivtrafik ska öka sina andelar av persontransporterna.

Nuläge och trender

Planen bygger på Trafikverkets prognoser där trafikmängderna väntas öka mest där dagens trafikflöden är störst. Med detta förhållningssätt riskerar Värmland att missa förändringar som inte förstärker historien.

Det saknas i planen en vision om hur vi vill att Värmland ska vara 2030. Hur lever, bor, arbetar och kommunicerar värmlänningen och vilket behov av person och godstransporter finns? Denna vision borde användas som utgångspunkt för prioritering av planens medel då planen är ett väsentligt bidrag till att bygga länets framtid.

Enligt fyrstegsprincipen ska man i första steget påverka behovet av transporter. På vilket sätt stöttar planen sådana åtgärder?

Värmlandstrafik anser att det bör diskuteras om resurser från länsplanen också kan användas för att minska behovet av åter- och nyinvestering av infrastruktur. Med en mängd resurser riktad på investering riskerar prioriteringen att sätta ljuset på objekt att investera dessa medel i.

Värmlandstrafik ser det som positivt att det inom planen i åtgärdsgruppen för trafiksäkerhet, trimning och miljö finns en möjlighet att använda medel för att möta ändringar i efterfrågan på transporter som uppkommer under transportperioden. Värmlandstrafik hoppas att planupprättarens intentioner med dessa medel är att lyfta innovation och möjliggöra finansiering av helt andra lösningar än länsplaner historiskt så att potten inte enbart syftar till att bygga ny infrastruktur på traditionellt vis till nya områden där transporter ska planeras enligt historisk kunskap.

Det är viktigt att planen möjliggör satsningar på innovativa lösningar och inte cementerar strukturer och mönster som hindrar länets utveckling mot långsiktig hållbarhet. Detta kräver såväl öppenhet i planen som mod hos beslutsfattare under planperioden när prioritering av resurser ska göras.

Åtgärdsplanering

Planen tar sin utgångspunkt i att åtgärda sådant som inte blivit avklarat i föregående plan och därefter lägga till nya objekt. Detta angreppssätt kan leda till att Värmland i framtida planer bygga in en förväntan om att uppfylla redan utpekade objekt och minska utrymmet för att tänka nytt eller prioritera om.

Värmlandstrafik ser det som positivt att en högre andel medel i den aktuella planen, än i föregående, går till hållbart transportsystem. Men det är fortfarande så att mindre än 50 % av planens medel avsätts för åtgärder inom hållbart transportsystem.

Samtidigt är målsättningen i planen och de flesta regionala strategidokument inriktade på att vi ska nå en bättre balans mellan trafikslagen och få fler att välja gång, cykel och kollektivtrafik.

Det är bra att en ökad andel resurser läggs på kollektivtrafik och att satsningarna inriktas på åtgärder som förbättrar tillgänglighet och framkomlighet i det regionala stomlinjenätet där behoven av transporter är som störst. Det är också bra att ändrade transportbehov som uppkommer under planeringsperioden ska kunna beaktas.

Potter för hållbart transportsystem

Värmlandstrafik ser det som positivt att åtgärden trafiksäkerhet, trimning och miljö kan användas för att möta ändringar i efterfrågan på transporter som uppkommer under planeringsperioden. Det skapar en beredskap för nya behov som ännu inte identifierats.

Inom detta insatsområde har också ett antal vägobjekt identifierats. Vi vill här påtala vikten av att åtgärder för dessa utpekade objekt också inriktas på framkomlighet och tillgänglighet för kollektivtrafiken inte enbart på att öka framkomligheten för personbilar.

Ska man gynna kollektivtrafiken bör större satsningar på framkomlighet för kollektivtrafikens fordon göras särskilt på vägsträckor med kapacitetsproblem. Detta skulle kunna få större effekt på val av transportslag då kollektivtrafiken kan få en konkurrensfördel på vissa stråk.

Väg 61/62 mellan Bergvik och Ilanda är mycket hårt belastad. Detta drabbar kollektivtrafikens fordon som har svårigheter med framkomlighet i samband med utfart från hållplatser. Värmlandstrafik ser också att en effektiv kollektivtrafik i detta stråk skulle behöva ansluta till bytespunkter i båda ändar. På Ilanda finns denna funktion redan utbyggd medan trafikmiljön vid Bergvik är mycket svår att navigera i på ett effektivt sätt för kollektivtrafikens fordon. Samtidigt är det en punkt som skulle kunna effektivisera kollektivtrafikens struktur genom att möjliggöra byten mellan olika fordon och linjer om det kan ske på ett tidseffektivt sätt.

Väg 236 är ytterligare ett objekt som idag har kapacitetsbrist och som har stor potential för hållbara transporter. Även i detta objekt anser Värmlandstrafik att man bör prioritera framkomlighet för kollektivtrafikens fordon framför ökad framkomlighet för personbilar.

Det är olyckligt att insatser på väg 236 ligger sent i planperioden med tanke på den satsning på Stadsmiljöavtal som tilldelats Hammarö kommun under 2017. Samordning mellan olika insatser som kan utveckla det hållbara resande såväl inom kommunen som i flöden till och från Karlstad bör prioriteras. Med det bostadsbyggande som pågår och planeras på Hammarö är det av vikt att redan hårt belastad infrastruktur som väg 236 prioriteras tidigt under planperioden.

Cykel

Utvecklingen mot ökat cyklande och allt fler typer av cyklar går snabbt. I vissa områden t ex i Malmö har cykel blivit norm vilket den inte kommer att vara i hela Värmland men cykeln har stor potential på kortare sträckor.

Den regionala cykelplanen är från 2013 och frågan är om den fångar de senaste årens trender inom cykling och om andelen medel för cykel är tillräcklig för att stimulera ökad andel cykel och nya kombinationer av resor med kollektivtrafik och cykel.

Kollektivtrafik

Det är bra att en ökad andel av planens medel, i förhållande till föregående plan, läggs på kollektivtrafik. För de medel som ej avser Karlstad C som det enskilt största objektet för kollektivtrafiken regleras vad medlen kan användas till i trafikförsörjningsprogram samt avtal om ansvar för den regionala kollektivtrafiken i Värmlands län. Värmlandstrafik vill påpeka att även Trafikverkets styrande dokument för statlig medfinansiering måste beaktas i hantering av hur dessa medel används under planperioden.

Värmlandstrafik vill även påpeka att de begrepp som används i planen bör vara desamma som används i trafikförsörjningsprogrammets ordförklaringar för att undvika missuppfattningar. Exempel på begrepp är regional kollektivtrafik, matarlinje, bytespunkt, stomlinje. För begrepp som inte definieras i trafikförsörjningsprogram hänvisas till kollektivtrafikens parter i Värmland för att skapa enhetlighet i begrepp som rör kollektivtrafiken i Värmland.

Karlstad C pekas ut som det enskilt största objektet för kollektivtrafiken inom planen. Ett regionalt resecentrum med resenären i centrum är positivt för kollektivtrafikens attraktivitet och utveckling.

Det är av största vikt att medel från planen gynnar kollektivtrafikens resenärer och inte blir en delmängd av resurser för allmän utveckling inom ramen för objektet resecentrum i Karlstad.

Ett resecentrum utan resenären i centrum riskerar att bli ett bakslag för kollektivtrafiken i hela Värmland då det är en nod i systemet som många resenärer kommer att använda. Resecentrum i Karlstad kommer att få stor betydelse för medborgare från alla kommuner i Värmland varför det är viktigt med ett regional inflytande över objektets utformning och trafiklösningar.

Effektbedömning och måluppfyllelse

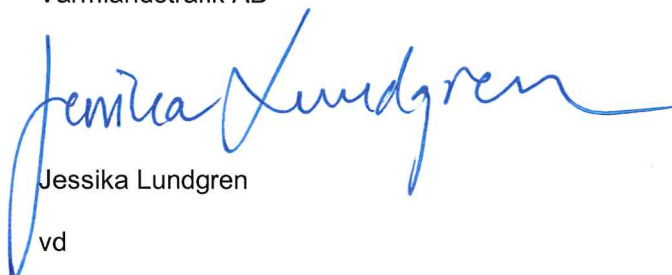
Värmlandstrafik förstår svårigheterna med att balansera behoven av en god väginfrastruktur i hela länet med satsningar på hållbara transportslag. I ett glest befolkat län som Värmlands är det inte möjligt att tillgodose transportbehovet med kollektivtrafik och cykel.

Som regional kollektivtrafikorganisations vill Värmlandstrafik dock peka på att prioritering av medel får konsekvenser för hur länet utvecklas och vilka attityder som fortsätter att vara norm i Värmland.

RVU 2014 visar att mer än 50 % av alla resor som är mindre än 3 km sker med bil. Hur kan vi tillsammans arbeta med ändrade attityder från bilen som norm för alla resor och vilken betydelse har det att Värmland i länstransportplanen i högre grad satsar på utveckling för bilens framkomlighet än bussens?

Med vänlig hälsning

Värmlandstrafik AB



Jessika Lundgren
vd

