

Johanna Åberg Burén  
Utvecklingsstrateg

Kommunstyrelsen

## Svar på remiss – Länstransportplan för regional transportinfrastruktur i Västmanlands län 2022-2033

### Synpunkter på remissförslaget

Köpings kommun har tidigare ombetts att skicka in underlag för kommande länstransportplan (KS 2020-04-16 §60) I underlaget beskrivs kommunens samlade behov kopplat till infrastrukturen.

Kommunens synpunkter på förslaget till Länstransportplan utgår från tidigare yttrande, kommunens utvecklingsmål samt andra av kommunen beslutade styrdokument.

Kommunens synpunkter på förslaget till Länstransportplan är sammanfattningsvis:

- **Planen** är enkel och tydlig att tillgodogöra sig och tar upp ett antal aspekter som är viktiga för Köpings kommun. De önskade åtgärderna som kommunen lyft i tidigare yttrande ser vi som viktiga att påbörja en utredning kring för att kunna realisera dessa inom planperioden.
- Målen i länsplanen samspelar på flera sätt med **kommunens tre utvecklingsmål**. ”När vi säger tillsammans menar vi det”, ”Vi växer med ansvar” och ”Det vi erbjuder lockar”. I de kommunövergripande målen lyfts aspekter som är särskilt viktiga för kommunen under målperioden. Några aspekter som lyft i målen för länsplanen är jämlik och jämställd folkhälsa, inkludering och minskat utanförskap, trygghet samt att Köpings kommun ska vara ett attraktivt alternativ för nyetableringar och företagande. Vi ser därför målen som relevanta för måluppfyllelse även inom ett kommunalt perspektiv.
- **Hållbarhetsbedömningen** har brister när det gäller djupare analyser av planförslaget både när det gäller den ekologiska och den socioekonomiska hållbarheten. Vi vill gärna att man förtydligar vilka åtgärder som bidrar positivt, negativt respektive är neutrala samt hur föreslagen plan bidrar till att transportpolitiska mål och klimatmål nås.  
Vi saknar en regional kontext i den sociala konsekvensbedömningen. Där det inte funnits tillräckligt med underlag har analysen gjorts på en översiktlig nivå och grundat sig på generell kunskap om gruppernas förutsättningar och traditionella färdmedelsval.

När det gäller exempel på åtgärder och innehåll i planen önskar Köpings kommun lyfta delar i detta både där vi ser positiva kopplingar och där vi önskar förändringar i den slutgiltiga planen.

### Kansliavdelningen

Postadress  
Köpings kommun  
731 85 Köping

Besöksadress  
Rådhuset  
Stora Torget

Telefon  
0221-250 00

Fax  
0221-251 31

Webbplats och e-post  
www.koping.se  
kommunledning@koping.se

Bankgiro  
991-1215

Org. nr  
212000-2114

Datum  
2021-12-09

### Trafiksäkerhetsbrister på riksväg 250 kräver åtgärd

I planen anges att riksväg 250 har trafiksäkerhetsbrister, dock är inga specifika brister eller utpekade i planen. Trafiksäkerhetsåtgärderna på väg 250 som kommunen lyft som behov i tidigare yttrande är viktigt inte bara för trafiksäkerheten men även för att underlätta pendlingen med bil och kollektivtrafik.

Insats krävs bland annat kring cirkulationsplats väg 250 som har nått sin maxkapacitet för enfilig rondell med 20 000 inkommande fordon per dygn. Under eftermiddagarna uppstår köbildning framför allt på väg 250 österifrån. Detta skapar störningar även för kollektivtrafiken som passerar sträckan.

### Köpings hamn en viktig målpunkt

Genom att flytta över godstransporter till sjöfarten ökar indirekt förutsättningarna för ett väl fungerande transportsystem för människor.

I planen nämns ÅVS (åtgärdsvalsstudie) för Köpings tätort som en prioriterad åtgärd. En ÅVS skulle kunna innebära att trafiksäkerhetsbrister på de delar av riksväg 250 som går genom tätorten kan komma att åtgärdas i kommande genomförandeplan samt att kopplingen till nya exploateringar och kopplingen mot hamnen kan förbättras och kommunens centrala delar därmed avlastas från tung trafik.

### Järnvägen en viktig fråga i regionens påverkansarbete

Satsningar på Mäljarbanan är positivt för kommunens invånare och inpendlande arbetskraft. Kommunens utredning kring eventuell ny genare dragning genom tätorten lyfts i planen samt behovet av utbyggnad av dubbelspår.

Det är viktigt att insatserna kring Mäljarbanan är långsiktiga vilket kommunen också lyft i tidigare yttranden till Trafikverket (TRV 2020/137207). Vi önskar att detta blir en viktig fråga i Regionens påverkansarbete.

### Positivt med större satsning på gång- och cykelvägar

Att länstransportplanen nämner en satsning på att öka andelen hållbara transporter genom investeringar i cykelvägnätet som ger möjlighet till effektiva resor med cykel ser kommunen som positivt.

Kommunen har i flera år fokuserat på att bygga gång och cykelvägar och att öka andelen säkra gång-, cykel- och mopedpassager. Nu är en kommunal gång- och cykelplan under framtagande. Planen ska tydliggöra åtgärder samt bidra till att skapa cykelmöjligheter mellan kommunens tätorter och närliggande kommuner.

Att regionen föreslås stå för två tredjedelar av kostnaden vid medfinansiering gör det möjligt att satsa på gång och cykelvägnätet.

### Kollektivtrafik

I planen nämns vikten av en fungerande kollektivtrafik inom målområdet ”En tillgänglig studie- och arbetsmarknad” där man eftersträvar ökat antal utbudskilometer med kollektivtrafik per invånare och ökat antal påstigningar i kollektivtrafiken per invånare. Detta kan bara uppnås genom en nära och kontinuerlig dialog och samarbete mellan regionen och kommunerna. Att få fler att välja kollektivtrafik som färdmedel kräver ett arbete med beteendeförändring för att invånarna ska göra klokare val av transportmedel.

## Hållbarhetsbedömning länstransportplan Västmanland 2022–2033

Kommunens övergripande utvecklingsmål kopplar mot de globala målen i Agenda 2030. Vi tror att genom våra val och handlingar påverkar vi världen. Det ställer krav på kraftfulla insatser inom bland annat transporter, byggande, energi och livsmedel. I vår stadsutveckling tar vi hänsyn till grönområden, biologisk mångfald och vattenresurser och ser till att skapa möjlighet för hållbara transporter såsom gång och cykel. Miljöfrågan är en viktig del i vårt arbete.

Länstransportplanen ska gälla för perioden 2022–2033, en period då växthusgasutsläppen från inrikes transporter ska minska avsevärt för att vi ska kunna bekämpa klimatförändringen (Agenda 2030 mål 13) och leva upp till att utsläppen från inrikes transporter, utom inrikes flyg, ska minska med minst 70 procent senast år 2030 jämfört med 2010. För att dessa mål ska nås behövs, enligt Trafikverket<sup>1</sup>, en större andel elfordon och energieffektivare bränslefordon, en ökad andel förnybara drivmedel samt ett minskat vägtrafikarbete.

I miljöpåverkansbedömningen har inga djupare analyser av planförslaget genomförts. Miljökonsekvensbedömningen utgår istället från en rad antaganden:

- Anläggning av ny infrastruktur ger negativ klimatpåverkan och negativ påverkan på klimatet orsakat av användning av byggnadsmaterial.
- Anläggning av bilvägar leder till ökad trafik och negativ klimatpåverkan.
- Anläggning av gång, cykelvägar samt järnvägar leder till positiv inverkan på klimatet och positiv påverkan på hälsa.
- Bristande underlag har gjort att bedömningen av effekter på landskapet och grönstrukturer är svårbedömd.
- Om- och nybyggnation av vägar samt satsningar på gång- och cykelvägar antas öka trafiksäkerheten.
- Åtgärder som främjar gång, cykel och kollektivtrafik antas gynna såväl andelen gång- som cykelresor, andel kollektivtrafik och kollektivtrafikens relativa attraktivitet.

Istället för att utgå från antaganden vid bedömningen av miljökonsekvenser hade vi önskat att de åtgärder som bidrar positivt, negativt respektive är neutrala förtydligas – exempelvis så som man gjort i hållbarhetsbedömningen för länsplan för regional transportinfrastruktur för Södermanlands län 2022–2033 kap 4.2<sup>2</sup>

### Bidrag till klimatmål, transportpolitiska mål och Agenda 2030

Länstransportplanen utgår från Agenda 2030 och Sveriges klimatmål men anger även att "Länstransportplanens bidrag (för en hållbar infrastruktur) handlar främst om att

<sup>1</sup> [Rapport RU 200311 \(ineko.se\)](#)

<sup>2</sup> [remissversion-hallbarhetsbedomning-ltp-sodermanlands-lan-ar-2022-2033.pdf \(regionsormland.se\)](#)

Datum  
2021-12-09

finansiera åtgärder som möjliggör att välja hållbara transporter såsom kollektivtrafik och cykel samt att finansiera åtgärder som underlättar överflyttningen av godstransporter från väg till järnväg och sjöfart<sup>3</sup>. Den hållbarhetsbedömning som gjorts behandlar huruvida föreslagen plan är sämre eller bättre ur miljöperspektiv samt utifrån sociala konsekvenser jämfört med ett nollalternativ eller med en förändring av planen med fokus på klimat respektive gång och cykelvägar samt kollektivtrafik.

Hållbarhetsbedömningen behandlar således inte frågor kopplat till om hur föreslagen plan bidrar till att transportpolitiska mål, klimatmål och Agenda 2030 nås - vilket andra länstransportplaner valt att belysa<sup>3</sup>. Vi hade gärna sett att hållbarhetsbedömningen även redovisar hur föreslagen plan bidrar till att nå transportpolitiska mål, klimatmål och Agenda 2030.

### **Synpunkter på den sociala konsekvensbedömningen**

#### **Positivt att sociala konsekvenser inkluderas i hållbarhetsbedömningen**

För att främja ett hållbart transportsystem och en hållbar regional utveckling krävs ett helhetsperspektiv vad gäller hållbarhetsdimensioner. Ingen av hållbarhetsdimensionerna kan bidra enskilt till en hållbar utveckling utan måste ses som en integrerad helhet, därför ser vi positivt på att den strategiska miljöbedömningen utvidgats till en hållbarhetsbedömning som även bedömer sociala konsekvenser.

#### **Avsaknad av regional kontext i den sociala konsekvensbedömningen**

I den sociala konsekvensbedömningen har inga djupare analyser av planförslaget genomförts avseende barn och äldres målpunkter eller hur åtgärderna fördelar sig geografiskt med hänsyn till socioekonomiska förhållanden eller till mans- respektive kvinnodominerad dagbefolkning. Som en konsekvens av detta har ingen bedömning av planförslaget effekt, i förhållande till nollalternativet, kunnat fastställas avseende bedömningsområdet socioekonomiska förutsättningar.

Socioekonomiskt svaga områden och grupper är i allmänhet mer påverkade av transportsystemet negativa effekter och de drar samtidigt mindre nytta av tillgänglighetsförbättringar. Bedömningen av socioekonomiska förhållanden är en viktig aspekt att inkludera vid fördelning av åtgärder för att förebygga och minska ojämlika livsvillkor och förutsättningar, därav är det även av vikt att fastställa huruvida planförslaget går i positiv eller negativ riktning gällande bedömningsområdet. Vi önskar att analysen av bedömningsområdet ”socioekonomiska förutsättningar” fördjupas ytterligare.

Analyserna har, där det inte funnits tillräckligt med underlag, grundat sig på generell kunskap om olika gruppers förutsättningar och traditionella färdmedelsval. Vi hade gärna sett att analyserna inkluderade regionala demografiska och geografiska

---

<sup>3</sup> [Regional transportplan-Utveckling i Jönköpings län \(rjl.se\)](http://rjl.se).

Datum  
2021-12-09

förutsättningar i större utsträckning för att tydliggöra hur föreslagen plan bedöms påverka den regionala kontexten avseende sociala konsekvenser.

I kommande transportplaneringsskeden önskar vi betona vikten av att beakta de kompletterande åtgärder som beskrivs i hållbarhetsbedömningen, avsnitt 5.5, med avsikt att hantera de sociala utmaningar som lyfts fram.