

Regional plan för transportinfrastrukturen i Värmland 2018-2029

LRF Värmland har beretts möjlighet att lämna synpunkter på rubricerat förslag och vi redovisar härmed vårt yttrande. Vår organisation företräder närmare 5 500 medlemmar i länet av vilka ett stort antal driver företag i de gröna näringarna. Alla dessa medlemmar är i hög grad beroende av en fungerande transportinfrastruktur, både som näringsidkare och som boende i alla delar av länet.

En allmän bedömning av den regionala transportplanen är att den andas mycket Karlstad och tar sitt avstamp i att vi sitter kvar i fossilberoendet under överskådlig tid. Detta är en bild vi önskar ge några andra perspektiv på och vi hoppas att ni tar dessa i beaktning.

Karlstad

Karlstad är Värmlands största stad och det är naturligt att en stor del av trafiken koncentreras kring denna, men staden fungerar inte som en enskild organism. Den är alltid beroende av sin omgivning och kan inte utvecklas utan denna. Staden kräver sin omkringliggande landsbygd både för försörjning av mat, energi, rekreation osv och för sitt kvittblivande av diverse avfall. Länet Värmland är stort och uppbyggt av alla våra tätorter och alla våra landsbygder. De nationella målen beskriver att vi måste säkerställa en samhällsekonomiskt effektiv och långsiktigt hållbar transportförsörjning för medborgarna och näringslivet i hela landet och vår uppfattning är att den regionala transportplanen är snedvriden ur detta perspektiv.

Att lägga för stort fokus på och i närheten av en enskild stad riskerar också att cementera uppfattningar som leder till ytterligare urbanisering. Den allmänna bilden blir på sikt att det bara är här man satsar och det är alltså här man måste bo för att satsas på. Det är inte en utveckling vi önskar oss i ett län som har så stor potential till hög livskvalitet vart man än befinner sig idag. Var finns den politiska viljan till att hela länet ska leva?

Man konstaterar vidare i den regionala transportplanen att inpendlingen till Karlstad inte ökar lika snabbt som pendlingen från Karlstad. Vi tror att denna trend kommer bli allt starkare, och i takt med digitaliseringen och den växande bioekonomins ökande arbetskraftsbehov kommer pendlingen till staden ytterligare att minska och städernas betydelse blir en annan. Landsbygdens digitalisering medger möjlighet för många att bo där de trivs bäst och slippa undan pendling. Detta är ett gyllene tillfälle att locka fler invånare till Värmland som på olika

sätt kan bidra till välfärd och livskvalitet för alla. Det är nödvändigt att förutsättningarna görs så goda som möjligt och kommunikationer är en av dessa förutsättningar. Både fungerande pendlingstrafik och väl underhållet vägnät är faktorer som kan vara avgörande för vart man bosätter sig. Detta är också en rättvisefråga för samhällsmedborgarna.

Bioekonomin och det outhärliga mindre vägnätet

För näringslivet i länet är de stora vägarna naturligtvis viktiga, men trafiken uppstår inte där utan på det mindre vägnätet. I Värmland är mer än hälften av godset på väg och järnväg skogsråvara eller produkter från skogen (detta går att läsa i den regionala systemanalysen som ligger till grund för den regionala transportplanen). Virket genereras inte på E18 utan på alla skogsvägar, enskilda vägar och tresiffriga länsvägar i hela länet. Värmlands yta består till 75% av skog, 24% av de industrianställda finns i skogsindustrin och var sjätte kartongförpackning med flytande innehåll i världen kommer från Värmland. 6 miljarder investeras just nu i Grums. Skogen är vårt läns absolut viktigaste resurs och det måste vi ta stor hänsyn till.

I skogen ligger också alla de möjligheter vi har till att nå en biobaserad samhällsekonomi med minsta möjliga klimatpåverkan. Regionen driver själva frågan om bioekonomi starkt - vilket naturligtvis gläder oss - men det handlar också om att komma från ord till handling och se bioekonomin som en naturlig del i utvecklingen av infrastrukturen i länet. Här tycker vi att den regionala transportplanen missar målet och istället för att se potentialen väljer att vila kvar i gamla tiders fossila anda. Ett exempel på detta är att åtgärder på enskilda vägar ges minustecken på både miljö kvalitetsmål och de regionala målen för klimat- och energistrategin. Dessa borde enligt vår bedömning snarare generera två plustecken eftersom de är en förutsättning för att utveckla det hållbara samhället. För oss som är beroende av de enskilda vägarna – både som boende och företagare – finns som regel inga alternativ utan detta är vårt enda val. Bränslet i våra fordon kan däremot relativt enkelt ersättas med förnybara energikällor.

Spridd bebyggelse är en förutsättning för bioekonomi. Det går inte att sitta på ett kontor i Arvika och röja skog i Gunnarskog eller mjölka kor i Klässbol – man måste fysiskt vara där. Detta gäller både personella resurser som insatsvaror, och naturligtvis även de produkter som genereras i våra företag. En del av dessa transporter måste ske varje dag året om och det ställer höga krav på infrastrukturen. Om vi ska öka vår inhemska produktion av livsmedel (”En livsmedelsstrategi för Sverige”, regeringens proposition från januari 2017) kommer dessa krav att öka ytterligare. Både energiproduktion och livsmedelsproduktion är således avhängiga ett fungerande finmaskigt vägnät.

Andra transportslag

LRF Värmland ser en potential i såväl spårtrafik som sjöfart. Detta gäller liksom för vägnätet både för gods- och persontrafik, men i synnerhet godstrafiken borde i större utsträckning kunna förflyttas till andra transportslag för att avlasta vägtrafiken. En satsning på Fryksdalsbanan så att den kan utnyttjas bättre för gods bör t ex ge stora avlastande effekter på både Värmlandsbanan och riksvägarna. Det är mycket positivt att den nationella planen har beaktat slussarna i Trollhättan vilket bereder väg för en utökad Vänersjöfart.

Persontrafik på buss och järnväg är inte sällan svårt att utnyttja på landsbygden vilket är synd. Våra företag har behov av att personalen kan ta sig till och från arbetet och de som bor på landet borde rimligen i större utsträckning än idag kunna planera för en mindre bilberoende tillvaro. Ett förslag som skulle underlätta valet är att få ta med sig sin cykel på buss och tåg. Idag är detta inte tillåtet vilket ofta begränsar möjligheten till att välja kollektivtrafiken.

Markanvändning

Vi tycker att Trafikverkets fyrstegsprincip är klok då den uppmanar till eftertanke och påvisar ett hållbart synsätt. I de fall då man ändå hamnar i steg fyra och beslutar sig för nybygge vill vi ge medskicket att även här tänka i flera steg. Finns det möjlighet att lägga infrastrukturen på mindre produktiv mark än åkermark? Byggande av väg och de flesta andra markanläggningar är en irreversibel process och vi kommer sannolikt i framtiden att ha ett allt större behov av produktiv mark.

Vid ny- och ombyggnation är det nödvändigt att hänsyn tas till barriäreffekter, och då inte bara de biologiska som beskrivs i den regionala transportplanen. Även företagsekonomiskt uppstår barriäreffekter både vid väg och järnväg när på- och avfarter respektive plankorsningar tas bort och långa sträckor möttesepareras. Då långsamtgående fordon inte får framföras på alla vägar är det nödvändigt att säkerställa att dessa alltid har alternativ även om de är breda och långa. Detta kan ha stor betydelse för det närliggande gröna näringslivet. Ofta kommer man mycket långt med dialog i dessa ärenden och denna måste initieras tidigt från myndighetens sida.

Framtidsfokus!

Om hela länet ska leva och vi vill skapa ett närmare Värmland måste framrutan vara betydligt större än backspegeln. Vi uppmanar därför Region Värmland att se potentialen i framtiden genom att vidga synen på vårt län och inse att vi är framtidens leverantörer av välfärd. Här finns alla möjligheter!