

Reservation med anledning av förslaget till Länstransportplan för regional transportinfrastruktur i Västmanlands län 2022-2023 och beslutet vid regionstyrelsens sammanträde den 20 april 2022.

Rent allmänt anser vi att planen är genomarbetad och visar på många av de brister som finns inom Västmanlands infrastruktur.

Vi anser att beskrivningen, *”Länstransportplanens viktigaste bidrag till att nå uppsatta klimatmål handlar framför allt om att möjliggöra ett mer transporteffektivt samhälle.”* är viktig och behöver genomsyra programmet och vara överordnad vid eventuella målkonflikter.

När det gäller hållbarhetsaspekterna är det tydligt att länstransportplanen fokuserar på de ekologiska delarna. De sociala delarna särskilt när det gäller beskrivning av biltrafiken som genomsyrar dokumentet tappas bort något. Ur ett socialt hållbarhetsperspektiv är bilen helt nödvändig för många människor för att kunna ta sig till jobbet, för att kunna leva ett fullgott liv och för att ha möjlighet att delta i samhälleliga aktiviteter. Även trafiksäkerhetshöjande åtgärder främjar den sociala hållbarheten. I Agenda 2030 är de tre dimensionerna lika viktiga. Det finns därför anledning att se över beskrivningar av biltransporter samt definitioner av hållbarhet. Exempelvis delar vi inte ställningstagandet på sid 70 att endast kollektivtrafikåtgärder och cykelåtgärder räknas in i begreppet ’utvecklingen av hållbara transporter’. Vi anser till exempel att trafiksäkerhetsåtgärder i allra högsta grad ingår i begreppet ”hållbara transporter”.

Frågan om dubbelspår i Brattheden på Bergslagspendeln har varit föremål för diskussion under minst 20 år. Trafikverket har under förra året genomfört en gedigen utredning av alternativ och förutsättningar för att nå kortare restider och en robust och pålitlig utökad trafik längs Bergslagspendeln.

Utredningen slår fast att dubbelspåret kan komma vara en del av lösningen längre fram men att andra åtgärder på kort sikt kommer att göra väsentligt större nytta. Vi ska inte i dagsläget öronmärka medel ur länstransportplanen till dubbelspåret. Vi ska öronmärka pengarna till effektivare trafikering längs Bergslagspendeln. De medel som används ska satsas där de gör störst nytta, inte låsas fast oss i gamla sanningar. Vi instämmer i skrivningarna kring detta i den nya versionen. Likaså instämmer vi i omfördelningen av medel i tabellen i denna del.

Tilldelningen av medel till Länstransportplanen för Västmanlands räkning är alldeles för låg. Det gör att Västmanland halkar efter när det gäller infrastruktur, det gör att Västmanland får sämre förutsättningar att nå vår fulla potential och bidra till vår egen och Sveriges tillväxt. Det är ett stort problem och som borde tydliggöras i planen som en grundläggande förutsättning.

Viktigt är att värna samarbeten men också viktigt att ha fokus på Västmanlands behov och föra Västmanlands talan i alla sammanhang. Ett verktyg för ett sådant arbete är en regional systemanalys för Västmanlands län något som vi redan initierat och som vi upprepar måste komma till stånd.

Vi ifrågasätter om indikatorerna på sid 25, särskilt 1 och 3 verkligen hör hemma i länstransportplanen.

Vi anser vidare att den regionala gång- och cykelstrategin har att tydligare beakta det ekonomiska perspektivet. Vissa åtgärder i cykelnätet är mycket kostsamma och vår bild är att den samhällsekonomiska nyttan är begränsad. Det perspektivet får inte glömmas bort när hårda prioriteringar kommer att krävas. I denna del har vi efterlyst redovisningar vad gäller nyttjandegraden av investeringar cykelnätet. Nyttoredovisningar av det slaget ska vara ett krav i länstransportplanen.

Tidigare har kommuner medfinansierat cykelbanor med 50%. I den här planen minskas det till 33%. Vi är inte övertygade om att det kommer att leda till sträckorna med 'störst potentiell nytta' ökar när kommunernas kostnad minskar. Dessutom blir effekten att det blir mindre investeringsmedel till cykelbanor jämfört med tidigare modell. Vi anser att den tidigare modellen ska gälla innebärande 50% medfinansiering från berörda kommuner.

Vad gäller fördelningen av medel mellan de olika åtgärdsområdena så anser vi att fördelningsmodellen har brister. Enligt vår mening bör regionen tydligare markera behovet av trafiksäkerhetsfrämjande åtgärder och omfördela en större andel av medlen i denna del.

Vi anser att regionen inte behöver fler administrativa dokument som inte är lagkrav, enligt redovisningen på sidan 75 i länstransportplanen. Vi ställer oss undrande till varför det i planarbetet ska tas särskild hänsyn olika befolkningsgruppers värderingar. Enligt vår mening ska hänsyn tas till förutsättningarna för befolkningen i olika delar av länet. Värderingar är något annat.

Vi anser att det är en brist att länstransportplanen inte tydligare beskriver sambandet mellan ett effektivt transportsystem och företags förutsättningar att verka i regionen. I denna del anser vi att nya skrivningar behöver inarbetas i planen med såväl delmål som indikatorer.

Vi reserverar oss till förmån att länstransportplanen omarbetas i enlighet med vad vi ovan redovisat.

För Moderaterna

Tomas Högström

Mikael Andersson Elfgren

Jenny Landernäs

Håkan Frejd

Maria Dellham