



Lars-Olov Johansson, samhällsplanerare
0221-251 99
lars-olov.johansson@koping.se

Kommunstyrelsen

Remissyttrande om Länsplan för regional transportinfrastruktur i Västmanlands län 2018 - 2029

Köpings kommun har getts möjlighet att yttra sig om samrådsversionen av *Länsplan för regional transportinfrastruktur i Västmanlands län 2018-2029*.

Sett till helheten kan det konstateras att planförslaget för fram och betonar infrastrukturprojekt som är av strategisk betydelse för utvecklingen i Västmanlands län.

I yttrandet framför vi synpunkter på ett antal konkreta projekt. Dels för att understryka att projekten behöver genomföras. Men inte minst för att, med kompletterande information, motivera *varför* det är viktigt att projekten förverkligas. Det gäller speciellt projekt i Köpings kommun. Dvs. förslag som vid en första anblick endast tycks vara av lokalt intresse. Men som vid en mer ingående analys även visar sig vara strategiska komponenter i hela länets infrastruktur.

Förslag till beslut

att anta föreliggande förslag till remissyttrande beträffande
Länsplan för regional transportinfrastruktur 2018-2029

Sara Schelin
kommunchef

Lars-Olov Johansson
samhällsplanerare

Datum
2017-10-10Vår beteckning
KS 2017/203

Er beteckning

KÖPINGS KOMMUN Stadskansliet	
2017 -10- 1 0	
Dnr KS 2017/203	Diariet

Region Västmanland
Näringsliv och samhällsutveckling
721 89 Västerås

Remissyttrande om Länsplan för regional transportinfrastruktur i Västmanlands län 2018 - 2029

1. Inledning

Köpings kommun har getts möjlighet att yttra sig om samrådsversionen av *Länsplan för regional transportinfrastruktur i Västmanlands län 2018-2029*. Vi bedömer att planförslaget på det hela taget uppmärksammar aktuella infrastrukturfrågor och framhäver projekt som gynnar regionens utveckling.

De preciserade synpunkter vi har från Köpings horisont redovisas nedan. Med dessa vill vi för det första betona betydelsen av projekt som finns med i planen. För det andra ge kompletterande information som klargör varför projekten ifråga är viktiga att förverkliga. Detta utgående från premisser som transporteffektivitet, kapitalallokering, miljöaspekter, samhällsekonomi och inte minst trafiksäkerhet.

2. Sjöfarten

Beträffande Mälarpjektet är det ytterst anmärkningsvärt att den nödvändiga ombyggnaden av Hjulstabron förbisågs vid planeringen av farledsutbyggnaden. Kan de tänkta Mälarmaxfartygen (160×24×7 m) inte passera bron blir i praktiken hela farleden oanvändbar för det tonnage som den är avsedd för. Därför är det av helt avgörande betydelse att en Mälarmaxanpassad Hjulstabro är färdig samtidigt som de övriga delarna av farleden är klara för trafik med större fartyg.

Det förtjänar även betonas att också infrastrukturen – vägar, järnvägar, broar o. likn. – i anslutning till Mälarmaxorna behöver anpassas till de behov som en utökad sjöfart på Mälaren medför.

3. Flyget

Angående flygförbindelser finns goda skäl att beakta Västerås flygplats som alternativ till Arlanda och Bromma. Speciellt med tanke på Bromma eftersom dess framtid som flygplats har börjat ifrågasättas.



4. Järnvägar

4.1. Mäljarbanan

Mäljarbanan är, tillsammans med Svealandsbanan, en viktig del av trafikstråken Stockholm-Örebro-Oslo och Stockholm-Örebro-Göteborg. Dels med tanke på godstransporter, men framförallt för persontrafiken. Persontrafiken består till en stor del av arbetspendling. Pendlingen förknippas i sin tur lätt med resande till och från Stockholm. Men en stor del av arbetsresorna görs mellan orterna på sträckan Örebro-Arboga-Köping-Västerås-Enköping.

Det är ett resande som tenderar att bli allt intensivare. Därför det viktigt att bygga ut spårkapaciteten, inte bara in mot Stockholm, utan även i vår region. Det behövs följaktligen dubbelspår på *hela* sträckan Örebro-Kolbäck, samt även på sträckan Valskog-Kungsör och vidare mot Eskilstuna. Detta för att undvika s.k. flaskhalsar och kunna öka hastigheten hos regional- och fjärrtågen. Här bör det även fästas avseende vid att det med tiden kan introduceras någon form av höghastighetståg för att ersätta flyget på sträckan Stockholm-Oslo.

4.2. Utbyggda hamn- och industrispår

I samband med Mäljarprojektet ökar godshanteringen (gods över kaj) i Köpings djuphamn. Det medför i sin tur ökande trafik med godståg till och från hamnen. Vid sidan av detta planeras även ett nytt verksamhets- och industriområde i anslutning till hamnen. Sammantaget innebär det att spårkapaciteten till hamnen, och verksamhetsområdet, behöver byggas ut med ett till två spår. (Jämför med punkt 2 och punkt 5.2.2.)

5. Vägar och gator

5.1. E18

Först måste vi uttrycka vår tillfredsställelse med att E18 på sträckan Köping-Västjädra inom en relativt snar framtid kommer att bli en motorväg. Med tanke på de problem som nu råder på sträckan är utbyggnaden mycket angelägen: och med snabbast möjliga byggstart. I samband med ombyggnaden är det dock viktigt att de nedanstående två, med E18-utbyggnaden närstående, projekten noga övervägs.

5.1.1. Östlig anslutning till Köpings tätort

I översiktsplanen för Köpings kommun finns ett område reserverat för en östlig anslutning till Köpings tätort. En anslutning som påtagligt kan underlätta för E18-trafiken till och från Köpings östliga delar. Inte minst viktigt är att då behöver godstransporterna till och från Norså industriområde inte passera genom



bostads- och affärsområden i tätorten – vilket nu är fallet. Dessutom innebär en östlig anslutning att framtida omledningstrafik från E18, på sträckan Köping-Kolbäck/Hallstahammar, inte behöver ledas genom tätorten.¹

5.1.2. Trafikanpassad anslutning vid Strö trafikplats

På E18:s *norra* sida vid Strö trafikplats ansluter avfartsrampen från Västerås och påfartsrampen mot Örebro till väg 250. För närvarande har fordon från Västerås stopplikt mot väg 250. Det medför dålig framkomlighet, långa köer och inte sällan incidenter, speciellt vid rusningstrafik. Därför finns det goda skäl att bygga en cirkulationsplats i den korsningen.

5.2. Väg 250

Vid sidan av E18 är väg 250, som det påpekas i transportplanen, en strategisk kommunikationsled genom Köpings kommun. Dels mot norra Västmanland och Dalarna, dels mot Eskilstuna och Norrköping. Vi instämmer i transportplanens beskrivning att väg 250:s allmänna standard och säkerhet behöver förbättras. Men det finns anledning att påpeka två speciella aspekter som berör denna. (Jämför även med 5.1.2.)

5.2.1. Säkrare korsning med väg 572

Cirka 1,5 km söder om Köpings tätort vid det s.k. Majaskeka-korset ansluter väg 572, från Arboga och Valskog, till väg 250. Korsningen är i sin nuvarande utformning bristfällig beträffande trafiksäkerheten. Detta bör så snart som möjligt åtgärdas. I synnerhet med tanke på att det vid korsningen finns en nybyggd *ambulansstation* som betjänar såväl Köpings, Kungsörs som Arboga kommun.

5.2.2. Ändamålsenlig korsning med väg 580

Där länsväg 580 (Ängebyleden) korsar väg 250, vid södra infarten till Köping, är det motiverat med en cirkulationsplats. Ängebyleden är E18-anslutning för Köpings sydvästra delar. Därför trafikeras leden flitigt av tung trafik, inte sällan med farlig last, till och från de där belägna industrierna. Nu finns även tankar på att förlänga Ängebyleden till djuphamnen och de närbelägna (kemisk-tekniska) fabriksanläggningarna. Det finns följaktligen goda anledningar att bygga om den nuvarande enkla korsningen mellan väg 250 och väg 580 till en mer trafik- och säkerhetsanpassad sådan.

¹ En kommande östlig anslutning till E18 blir en motsvarighet till Ängebyleden, vilken är en viktig E18-anslutning för industrierna i Köpings sydvästra delar. Se vidare punkt 5.2.2.



5.3. Ansträngd trafiksituation vid köpcenter

I närheten av trafikplats Strö (se 5.1.2.), ligger köpcentret Big Inn. Vid centrets östliga infart från Ringvägen, samt vid Ringvägens närbelägna korsning med Barnhemsgatan, uppstår ofta långa köbildningar: speciellt för bilar som ska ut på Ringvägen. Trafiksituation är som mest störande under rusningstid. Och i synnerhet när trafik från en blockerad E18 leds om längs Ringvägen. Något som sker alltför ofta och som Köpingsborna tvingas leva med ännu ett antal år. För att få en lösning på detta störningsmoment behövs en optimerad korsning/-ar i form av en cirkulationsplats.

5.4. Gång- och cykelvägar

Det är bra att fr.o.m. planomgången 2018-2029 har även de ”mjuka”, miljövänliga och folkhälsofrämjande, sätten att förflytta sig accentueras i förslaget till den regionala transportinfrastrukturplanen. Ett väl utbyggt nät av gång- och cykelvägar (gc-vägar), är ur både tillgänglighets- och säkerhetsperspektiv viktigt för de oskyddade trafikanterna. Det ger oss anledning att aktualisera två synpunkter vi hade redan vid planarbetet för perioden 2014-2025.

5.4.1. Cykelbana utmed väg 558

Längs väg 558 (från Köping mot Kolbäck) är förhållandena för gående och cyklande undermåliga, från Köpings tätort till järnvägsviadukten 2,4 km österut. På delsträckan Ringvägen-Norsavägen är gc-banan smal och svårframkomlig och från Norsavägen till viadukten finns ingen bana alls. (Mellan viaduktens västra påfart och Munktorp finns en ”gc-vänlig” väg på norra sidan av järnvägen.) Den 2,4 km långa sträckan – där allvarliga tillbud och dödsolyckor har förekommit – är helt enkelt farlig för ”mjuka” trafikanter. Det medför att exv. Munktorpsbor undviker att arbetspendla på ett miljö- och hälsvänligt sätt.

5.4.2. Cykelväg mellan Köping och Kungsör

På den starkt trafikerade väg 250 mellan Köping och Kungsör är förhållandena för cyklister inte vad de borde vara. Därför finns bra orsaker för att underlätta för alla Kungsörs- och Köpingsbor som vill arbetspendla med cykel mellan orterna. Det klart lämpligaste sättet att göra det är att bygga en särskild cykelväg, med bro över Hedströmmen, via Malmön och Jägaråsen. Dels förkortar det sträckan, dels separeras cyklisterna helt från den intensiva biltrafiken. Utöver detta kan cykelstråket längs Mälarens strand även bli en ny och lockande delsträcka av Mälardalsleden: Sveriges äldsta cykelturistled.



5.4.3. Nya gång- och cykelvägar

Vid sidan av de två ovanstående projekten har andra potentiella gc-vägar nu aktualiserats. I och med att det färdigställs en fjärrvärmeledning mellan Köping och Arboga är det mycket lämpligt att kombinera den anläggningen med en gc-väg. Vid sidan av denna vill vi även understryka behovet av en gc-väg från Köping till Himmeta, längs väg 576.

6. Summering

Som framgått ovan berör våra synpunkter projekt av varierande omfattning och art. Från sådana med tydliga regionala och nationella kännetecken till projekt på kommunal nivå. Det förtjänar emellertid betonas att de senare, trots den tills synes lokala karaktären, kan vara strategiskt viktiga för hela regionens infrastruktur och transporter (exv. trafiken på E18).

Därför är det viktigt att uppmärksamma de lokala projekten. Och vi utgår från att Region Västmanland beaktar dessa under det fortsatta arbetet med Länsplan för regional transportinfrastruktur i Västmanlands län 2018 - 2029.

Köpings kommun

Elizabeth Salomonsson
kommunstyrelsens ordförande

Sara Schelin
kommunchef

