

TÅG I TID

Åtgärdsvalsstudie för Värmlandsbanan

2013-04-30



Medverkande

Styrgrupp

Per-Samuel Nisser	Karlstads kommun
Maria Frisk	Karlstads kommun
Håkan Holm	Karlstads kommun
Tomas Riste	Region Värmland
Catarina Segersten-Larsson	Region Värmland
Bengt Rydhed	Trafikverket

Arbetsgrupp

Torbjörn Frykstedt	Karlstads kommun
Klas Jansson	Karlstads kommun
Ulf Johansson	Karlstads kommun
Peter Thörn	Karlstads kommun
Hans Wennerholm	Karlstads kommun
Jonas Zetterberg	Karlstads kommun
Sören Bergerland	Karlstads kommun, Karlstadsbuss
Lars Christensen	Region Värmland
Marcus Smedman	Region Värmland
Tore Olsson	Region Värmland, Kollektivtrafikmyndigheten
Peter Wretman	Region Värmland, Kollektivtrafikmyndigheten
Bjarne Danielsen	Trafikverket
Yvonne Thorén	Trafikverket
Bo Asplind	Ramböll
Göran Sewring	Ramböll

Dokumenttitel: Åtgärdsvalsstudie för Värmlandsbanan

Dokumentdatum: 2013-03-20

Dokumenttyp: Rapport

Kontaktperson: Yvonne Thorén, Trafikverket

Uppdragsansvarig: Bo Asplind, Ramböll

Förord

Kapacitetshöjande åtgärder på Värmlandsbanan och ett regionalt resecentrum i Karlstad har i tidigare nationell och regional planering lyfts fram som de mest prioriterade infrastruktursatsningarna i Värmland. I Trafikverkets nyligen genomförda kapacitetsutredning pekas Värmlandsbanan ut som en av de största bristerna i det nationella järnvägsnätet. Kapacitetshöjande åtgärder på Värmlandsbanan har stor nationell betydelse samtidigt som de spelar en avgörande roll för regional och lokal utveckling.

Inför pågående revidering av Nationell plan för transportsystemet 2014–2025 har Trafikverket, Region Värmland och Karlstads kommun tillsammans initierat projektet "Tåg i Tid" med syfte att uppnå samsyn och ett gemensamt ställningstagande avseende åtgärder på Värmlandsbanan. Projektet har bedrivits i stort samförstånd och mynnat ut i denna åtgärdsvalsstudie som alla tre parter ställer sig bakom. Åtgärdsvalsstudien ska ligga till grund för Trafikverket Region Västs inspel till nationell plan 2014-2025 samt för kommande planering och genomförande av åtgärder på Värmlandsbanan och Karlstad C.

Karlstad och Göteborg april 2013



Tomas Riste
Regionstyrelsens ordf.
Region Värmland



Per-Samuel Nisser
Kommunstyrelsens ordf.
Karlstads kommun



Bengt Rydhed
Stf Regional direktör
Trafikverket Region Väst

Innehåll

1.	BAKGRUND	6
1.1	Varför behövs åtgärden?.....	6
1.2	Arbetsprocessen och organisering av arbetet.....	6
1.3	Tidigare planeringsarbete.....	8
1.4	Anknytande planering	9
1.5	Övergripande syfte med de åtgärder som studeras.....	9
1.6	Ramar för åtgärds kostnad	9
2.	AVGRÄNSNINGAR	10
2.1	Geografisk avgränsning	10
2.2	Avgränsning av innehåll och omfattning.....	10
2.3	Tidshorisont för åtgärdernas genomförande.....	10
3.	PROBLEMBESKRIVNING, FÖRUTSÄTTNINGAR OCH MÅL.....	11
3.1	Behov, brister och problem	11
3.2	Befintliga förhållanden och utveckling	13
3.2.1	Nuläge.....	13
3.2.2	Framtida utveckling	17
3.3	Tidigare utpekade funktioner i transportsystemet	18
3.4	Övergripande mål för Värmlandsbanan	19
3.5	Funktionsmål	20
4.	ALTERNATIVA LÖSNINGAR.....	21
4.1	Tänkbara åtgärdstyper	21
4.2	Studerade åtgärdstyper och alternativa lösningar	23
4.2.1	Spår och plattformar	23
4.2.2	Godshantering.....	25
4.2.3	Resecentrum.....	27
4.2.4	Förslag till åtgärder och etapper.....	28
4.3	Potentiella effekter och konsekvenser av föreslagna åtgärder	30
4.4	Uppskattning av kostnader för föreslagna åtgärder.....	31
4.5	Bedömd samhällsekonomisk nytta av föreslagna åtgärder	31
4.6	Utvärdering av föreslagna åtgärder	36
5.	FÖRSLAG TILL INRIKTNING OCH REKOMMENDERADE ÅTGÄRDER.....	38
5.1	Beskrivning av övergripande inriktning.....	38
5.2	Rekommenderade åtgärder och etapper	38
5.3	Förslag till ställningstagande.....	39

BILAGOR (separata dokument)

1. Avsiktsförklaring för projektet Tåg i tid, oktober 2011
2. Spår, plattformar och kapacitet på Värmlandsbanan, Trafikverket 2012-11-16
3. Kapacitetsanalys av godsströmmarna genom Värmland med fokus på Karlstad C, Trafikverket 2012-12-17
4. PM Detaljplan, Karlstads kommun 2012-11-12
5. Fördjupad nyttoanalys Karlstad C, Vectura 2012-12-11

1. Bakgrund

1.1 Varför behövs åtgärden?

Tågtrafiken på Värmlandsbanan är mycket viktig för internationella, nationella och regionala transportfunktioner. Värmlandsbanan ingår i den Nordiska Triangeln där den utgör en väsentlig del av stråket Stockholm–Karlstad–Oslo. Den är också en del av det utpekade europeiska TEN-T-nätet. I ett storregionalt perspektiv spelar banan en viktig roll för tågresor mellan Värmland och Göteborg, Värmland och Örebro samt Värmland och Norge. Inom Värmland utgör den stommen för det regionala tågsystemet. För godstrafiken är Värmlandsbanan mycket betydelsefull för såväl nationella som regionala transporter.

Värmlandsbanan består idag av ett hårt belastat enkelspår där små störningar kan leda till kraftiga förseningar längs hela sträckan Stockholm-Oslo, vilket även kan ge stora negativa följdverkningar för anslutande banor.

Trafikverket har i sin nyligen genomförda kapacitetsutredning pekat ut Värmlandsbanan som ett av de största kapacitetsproblemen i det nationella järnvägsnätet fram till år 2025 på grund av ökad efterfrågan på pendlingsmöjligheter och godstransporter.

I den regionala systemanalysen för Värmland anges ökad kapacitet på Värmlandsbanan och ett resecentrum i Karlstad vara de mest angelägna åtgärderna i järnvägsnätet.

Värmlandstrafik har utarbetat en tågstrategi med syfte att utveckla den regionala kollektivtrafiken som stöd för regional utveckling och utvidgad arbetsmarknad. Tågstrategin innebär utökad trafik i flera steg fram till år 2025 med slutmålet timmestrafik inom Värmland med max 60 minuters restid från kommunhuvudorterna till Karlstad. Strategin ställer krav på åtgärder i järnvägsnätet, främst åtgärder för ökad kapacitet på Värmlandsbanan. Tågstrategin utgör underlag för det regionala trafikförsörjningsprogrammet.

Karlstads kommun vill utveckla ett regionalt resecentrum, som dels förbättrar förutsättningarna för regional och lokal kollektivtrafik, dels bidrar till att utveckla stadscentrum och förstärker kopplingarna mellan stadsdelarna norr och söder om järnvägen.

Inför pågående revidering av Nationell plan för transportsystemet 2014–2025 har Trafikverket, Region Värmland och Karlstads kommun startat ett gemensamt projekt under benämningen "Tåg i Tid" med syfte att skapa samsyn om behovet av åtgärder på Värmlandsbanan. Inom projektet har en överenskommelse (avsiktsförklaring) om en gemensam åtgärdsvalsstudie träffats.

1.2 Arbetsprocessen och organisering av arbetet

Projektet "Tåg i Tid" startades våren 2011. Arbetet har bedrivits stegvis enligt metodiken för åtgärdsvalsstudier.



Principiell metodik för åtgärdsvalsstudier

Projektet har initierats av Trafikverket, Region Värmland och Karlstads kommun med syfte att uppnå samsyn och ett gemensamt ställningstagande avseende behovet av åtgärder på Värmlandsbanan. Nuvarande situation och tänkbara lösningar har analyserats i fyra delprojekt, vilka legat till grund för denna åtgärdsvalsstudie. De fyra delprojekten har varit:

- Spår, plattformar och kapacitet – beskrivning av möjliga åtgärder längs Värmlandsbanan.
- Kapacitetsanalys av godsströmmarna genom Värmland med fokus på Karlstad C.
- Detaljplan – funktioner och stadsutveckling i anslutning till Karlstad C.
- Finansieringslösningar.

Trafikverket har haft huvudansvaret för delprojekten "Spår, plattformar och kapacitet" och "Kapacitetsanalys av godsströmmarna genom Värmland". Karlstads kommun har ansvarat för delprojekt "Detaljplan" och Region Värmland har ansvarat för delprojekt "Finansieringslösningar". Kollektivtrafikmyndigheten och Karlstadsbuss har medverkat med kompetens inom regional och lokal kollektivtrafik.

Projektet har bedrivits i stort samförstånd och har organiserats i en styrgrupp med politiker från Karlstads kommun och Region Värmland samt en arbetsgrupp med tjänstemän och konsulter. Samråd har hållits med tågoperatörer, Vänerhamn och näringslivet.

Arbetsgruppen har haft månatliga möten från juni 2012 till februari 2013. På mötena har nuvarande situation, målsättningar och förslag till åtgärder diskuterats. Delprojektens arbete har redovisats fortlöpande för arbetsgruppen och tänkbara lösningar har diskuterats med utgångspunkt från en helhetssyn på nationella, regionala och lokala person- och godstransporter.

Styrgruppen har haft regelbundna möten från januari 2012 till februari 2013. På mötena har det pågående utredningsarbetet fortlöpande redovisats och diskuterats. Styrgruppen har tagit ställning till frågeställningar från delprojekten och arbetsgruppen samt fattat beslut om mål och inriktningar för projektet.

Inom delprojektet "Spår, plattformar och kapacitet" har två samrådsmöten hållits med tågoperatörerna på Värmlandsbanan. Vid det första mötet diskuterades nuvarande problem och vid det andra mötet diskuterades tänkbara lösningar på dessa problem.

Inom delprojekt "Kapacitetsanalys av godsströmmarna genom Värmland" har en enkät skickats ut till företag med stora transportvolym, bland annat Stora Enso, Billerud, Volvo och Tetra Pak. Enkäten har i några fall följts upp med telefonintervjuer. Resultaten från enkätundersökningen har analyserats och inarbetats i delprojektets rapport.

1.3 Tidigare planeringsarbete

Planeringen för kapacitetshöjande åtgärder på Värmlandsbanan och ett resecentrum i anslutning till Karlstad C har pågått under lång tid.

Dåvarande Banverket upprättade år 2001 en förstudie för Karlstad C som behandlar alternativa utformningar av bangården med syfte att möjliggöra en bussterminal och fler plattformslägen. I förstudien identifierades följande åtgärder:

- Ombyggnad av bangården vid Karlstad C för persontrafik.
- Komplettering med ett andra spår mellan Karlstad C och Karlstad Östra.
- Utbyggnad av bangården vid Karlstad Östra för godstrafik.
- Komplettering med ett andra spår över östra älvgrenen.

Mot bakgrund av förstudien beslutade Banverket att en järnvägsplan omfattande Karlstad C, Karlstad Östra och mötesspår över Pråmkanalen skulle upprättas.

Karlstads kommun upprättade samtidigt en detaljplan för Karlstad C m.m. Planen, som omfattade områdena norr och söder om bangården och innehöll bland annat en bussterminal, parkeringsytor och kompletterande bebyggelse, antogs av kommunfullmäktige i december 2002.

Projektering av Resecentrum påbörjades år 2003 men avbröts kort därefter på grund av att ombyggnaden av bangårdarna inte var finansierade i Banverkets budget.

I samband med upprättande av nationell plan för år 2010-2021 upprättades en avsiktsförklaring avseende finansiering av Karlstads Resecentrum mellan Banverket, Region Värmland, Karlstads kommun och Jernhusen. Senare tecknades också ett genomförande- och finansieringsavtal mellan samma parter. Då projektet inte kom med i den slutliga åtgärdsplanen har statlig finansiering hittills saknats.

Trafikverket upprättade år 2011 en idéstudie ("Tåg i Värmland") med syfte att ta fram ett kunskapsunderlag för den framtida utvecklingen av Värmlandsbanan. Idéstudiens viktigaste slutsats är att den samlade efterfrågan av järnvägstrafik på Värmlandsbanan redan på kort sikt markant överstiger tillgänglig bankapacitet. Konsekvensen blir att alla behov inte kan tillgodoses eller att stora kapacitetsproblem uppstår med negativa följder för restider, punktlighet och pålitlighet. Idéstudien rekommenderar en kombination av åtgärder enligt fyrstegsprincipen och att sträckan Kristinehamn-Kil prioriteras när det gäller kapacitetshöjande åtgärder.

För närvarande pågår arbete med en förstudie för mötesstationer på sträckan Kristinehamn–Karlstad. Projektet (Mötesstationer Laxå–Kil) ingår i befintlig nationell plan 2010-2021.

Redan beslutade projekt är förlängning av befintlig mötesstation i Skåre (järnvägsplan pågår 2012-13), ombyggnad av befintlig mötesstation i Skattkärr (byggnation och ibruktagande 2013) samt mellanblocksignaler på sträckorna Kristinehamn–Väse och Kil–Högboda. Samtliga åtgärder innebär ökad kapacitet på Värmlandsbanan.

Under år 2012 har ett mötesspår byggts och tagits i drift på sträckan Klingerud–Stenåsen strax söder om Kil.

1.4 Anknytande planering

- Regionalt trafikförsörjningsprogram (Region Värmland)
- Tågstrategi (Värmlandstrafik)
- Översikts- och detaljplaner (Karlstads kommun)
- Utredning om Vänersjöfarten (Trafikverket), en trafikslagsövergripande studie av godstrafiken på Göta älv och Vänern.
- Revidering av nationell och regional infrastrukturplan.

1.5 Övergripande syfte med de åtgärder som studeras

Det övergripande syftet med projektet Tåg i Tid är att förbättra kapaciteten för nationell och regional trafik på Värmlandsbanan samt att förbättra samverkan mellan nationell, regional och lokal kollektivtrafik genom att utveckla ett resecentrum i anslutning till Karlstad C.

1.6 Ramar för åtgärdskostnad

I gällande Nationell plan för transportsystemet 2010–2021 finns 210 miljoner kronor avsatta för kapacitetshöjande åtgärder (mötesstationer) på Värmlandsbanan, delen Laxå–Kil. Därutöver finns 40 miljoner kronor avsatta i länsplanen för samfinansiering av Karlstad C.

Med hänsyn till att Värmlandsbanan är utpekad som en stor brist i det nationella järnvägsnätet bör ytterligare åtgärder prövas i den reviderade planen för perioden 2014–2025. Utveckling av ett resecentrum vid Karlstad C kan också motivera regional och lokal medfinansiering.

2. Avgränsningar

2.1 Geografisk avgränsning

Projektet Tåg i Tid omfattar hela Värmlandsbanan mellan Laxå och Charlottenberg med tyngpunkt på sträckan Kristinehamn – Kil där bristen på kapacitet är störst. Delprojekt "Spår, plattformar och kapacitet" redovisar möjliga åtgärder på hela sträckan. I delprojekt "Kapacitetsanalys av godsströmmarna genom Värmland" redovisas möjliga lokaliseringar av en ny godsterminal inom Värmland.

Delprojekt "Detaljplan" omfattar hela stationsområdet för Karlstad C från Välsviken till Växnäs men har fokuserat på gällande detaljplan för Karlstad C, som omfattar områdena närmast söder och norr om bangården.



Gällande detaljplan för Karlstad C.

2.2 Avgränsning av innehåll och omfattning

Åtgärdsvalsstudien behandlar främst kapacitetshöjande åtgärder som kan vara aktuella att genomföra fram till år 2025 medan delprojekten även omfattar långsiktiga åtgärder på Värmlandsbanan. Studien omfattar både person- och godstrafik.

En utgångspunkt för projektet Tåg i Tid har varit att pröva enklare och mindre kostsamma åtgärder för Karlstad C än vad som tidigare föreslagits och att så långt som möjligt använda åtgärder enligt steg 2–3 i fyrstegsprincipen.

Åtgärdsvalsstudien behandlar alla trafikslag med ambitionen att skapa effektiva transporter för både människor och gods. Vid Karlstad C ska byten mellan tåg, buss, bil, cykel och gång enkelt kunna göras och en ny godsterminal ska möjliggöra trafikslagsövergripande godshantering. Åtgärdsförslagen omfattar främst åtgärder inom järnvägssystemet samt åtgärder som främjar samverkan med övriga trafikslag vid och i anslutning till Karlstad C.

2.3 Tidshorisont för åtgärdernas genomförande

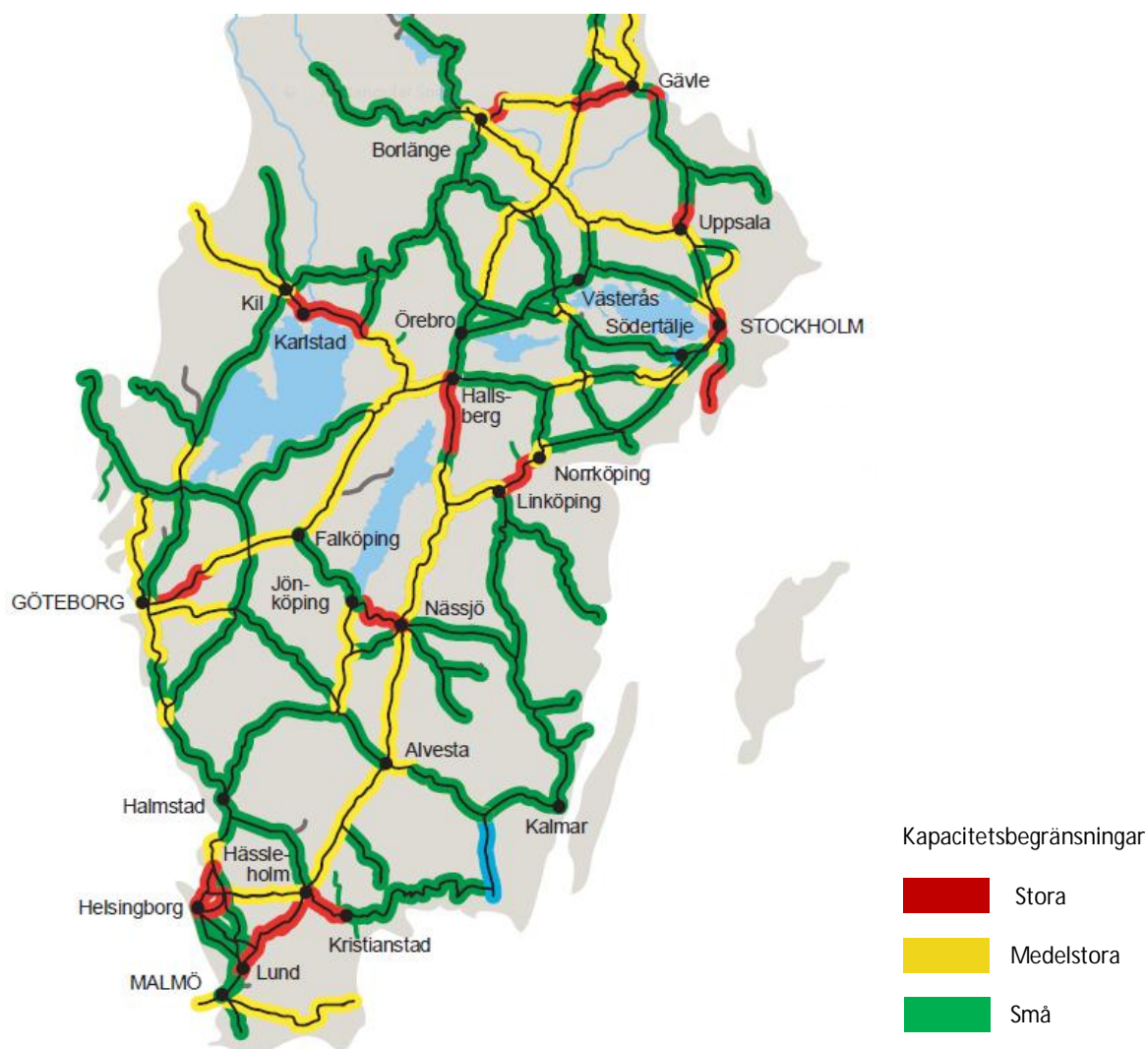
Åtgärdsvalsstudien behandlar i första hand åtgärder som bedöms vara rimliga att genomföra före år 2025, vilket är tidshorisonten för kommande nationell plan för transportsystemet. År 2025 är också en tidshorisont som Region Värmlands trafikförsörjningsprogram och Trafikverkets kapacitetsutredning omfattar.

3. Problembeskrivning, förutsättningar och mål

3.1 Behov, brister och problem

I Trafikverkets Kapacitetsutredning (Transportsystemets behov av kapacitetshöjande åtgärder) redovisas identifierade kapacitets- och punktlighetsbrister i järnvägssystemet. Bristerna på Värmlandsbanan beskrivs i utredningen som stora i ett nationellt perspektiv. Följande bedömning görs av bristerna på Värmlandsbanan fram till år 2021:

- I nuläget finns stora begränsningar i kapaciteten på sträckan Kristinehamn–Karlstad–Kil, vilket medför bristande punktlighet för hela stråket Stockholm–Karlstad–Oslo. Även godstrafiken drabbas ofta av förseningar.
- Det nya mötesspåret på sträckan Karlstad–Kil (Klingerud–Stenåsen) hjälper upp situationen på kort sikt men stora problem kvarstår då det finns behov av ökad trafik. Trafikökningen medför också problem på delen Kil–Arvika som har långa avstånd mellan mötesstationerna. Karlstads bangård utgör också en flaskhals.
- År 2021, då flera mötesspår byggts på sträckan Laxå–Kil, behövs fortfarande fler åtgärder för att ta emot den ökade trafiken. Karlstad bangård kommer fortfarande att vara en flaskhals.

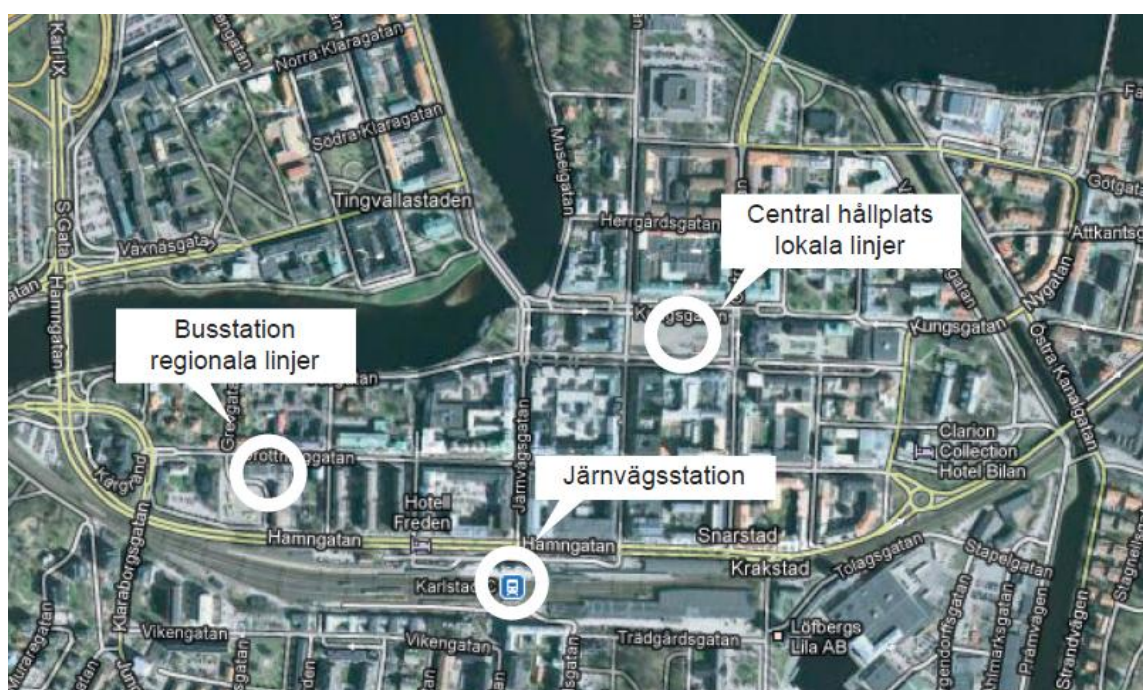


Kapacitetsbegränsningar hösten 2012, dygnstrafik (Trafikverket).

Punktligheten för tågtrafiken på Värmlandsbanan är under genomsnittet för hela landet. Endast trafiken till och från Norrland har sämre punktlighet.

Den begränsade kapaciteten på Värmlandsbanan drabbar också den regionala tågtrafiken för vilken sträckan Kristinehamn – Karlstad – Kil utgör flaskhalsen. Därutöver finns följande allvarliga brister vad avser funktioner i de regionala och lokala transportsystemen:

- Kopplingen mellan olika trafikslag vid Karlstad C fungerar dåligt, främst på grund av att varken den regionala eller lokala busstrafiken har hållplatser i anslutning till järnvägsstationen.
- Järnvägen utgör en stor barriär i centrala Karlstad som hindrar önskvärd stadsutveckling och sammanlänkning av stadsdelarna norr och söder om stationsområdet.
- Attraktiv mark för stadsutveckling i centrala Karlstad används idag för rangering och uppställning av tåg.



Den regionala och lokala busstrafiken har dålig koppling till tågtrafiken vid Karlstad C.

3.2 Befintliga förhållanden och utveckling

3.2.1 Nuläge

Värmlandsbanan är en enkelspårig och elektrifierad järnväg mellan Laxå och Charlottenberg vid norska gränsen, en sträcka på 202 km. Banan ansluter via ett triangelspår till Västra Stambanan vid Laxå. Anslutningen till Västra Stambanan ligger norr om Laxå, vilket innebär att tåg på Värmlandsbanan inte stannar vid Laxå station.

Kil är en knutpunkt där Bergslagsbanan, Norge-Vänerbanan och Fryksdalsbanan ansluter till Värmlandsbanan.

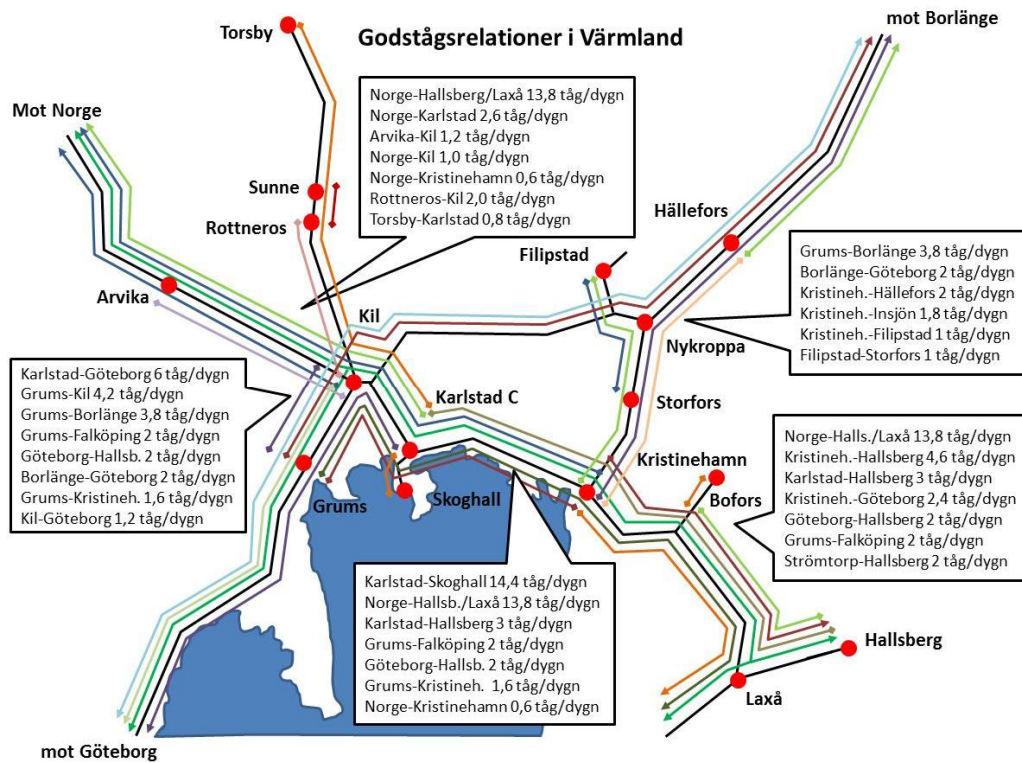
Värmlandsbanan har genomgående relativt god hastighetsstandard, där största STH är 200. Mellan Laxå och Kil varierar den tillåtna hastigheten (STH) från 140 till 200 km/h, bortsett från enstaka punkter med hastighetsnedsättningar. Längre stora lutningar, som är besvärande för godstrafiken, finns främst på delsträckan Karlstad–Kil. Från Kil till Charlottenberg har banan lägre hastighetsstandard där varierar den tillåtna hastigheten mellan 110 och 160 km/h.

Mängden trafik varierar ganska kraftigt längs banan. Trafiken är störst på sträckan Karlstad–Kil och minst mellan Arvika och Charlottenberg. I tabellen nedan redovisas trafiksituationen år 2011 och enligt planprognos för år 2021.

Sträcka	2011					2021				
	Gods	S-tåg	Övr IR- tåg	S:a P-tåg	S:a 2011	Gods	S-tåg	Övr IR- tåg	S:a P-tåg	S:a 2021
Laxå- Kristinehamn	31	8	12	20	51	35	8	16	24	59
Kristinehamn- Karlstad	24	8	44	52	76	29	8	48	56	85
Karlstad-Kil	28	2	63	65	93	28	0	82	82	110
Kil-Arvika	19	2	28	30	49	20	0	44	44	64
Arvika- Charlottenberg	19	0	24	24	43	20	0	28	28	48

Antal tåg på olika delsträckor av Värmlandsbanan år 2011 och enligt planprognos år 2021.

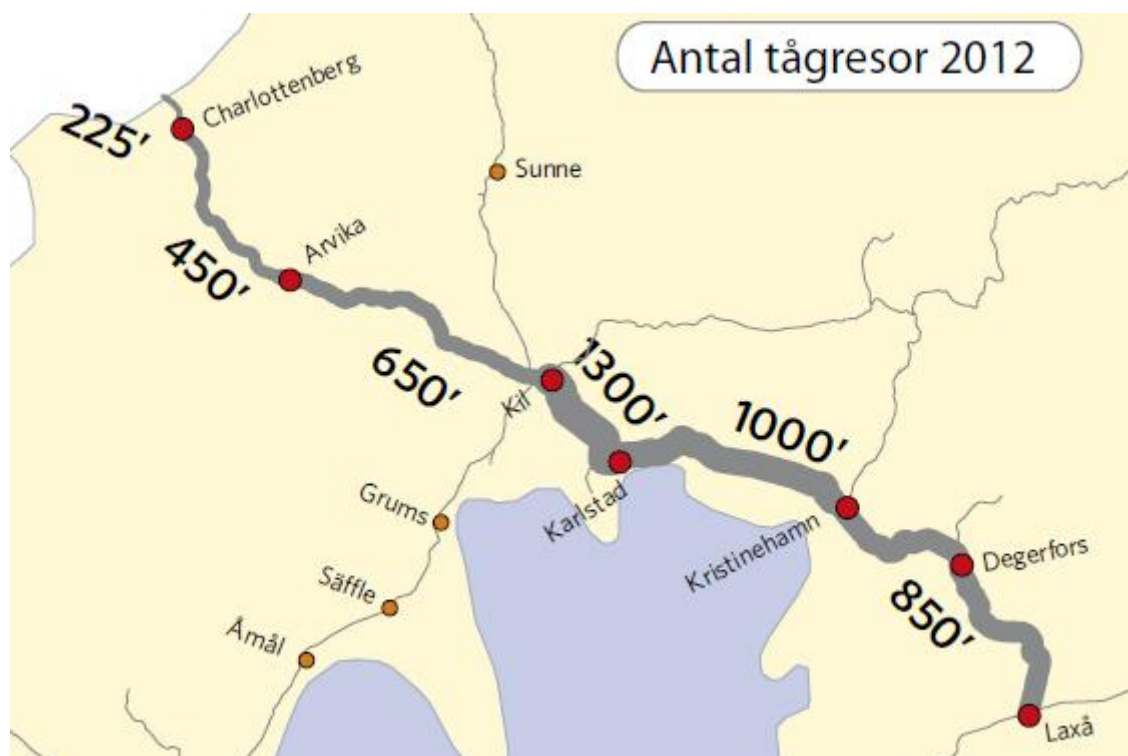
Nuvarande godstrafik på Värmlandsbanan och anslutande banor samt befintliga terminaler framgår av nedanstående bild.



Godstågsrelationer i Värmland.

Befolkningsstrukturen i stråket har en stark tyngdpunkt i Karlstad. I nästa storleksklass återfinns Kristinehamn och Arvika som är relativt jämbördiga befolkningsmässigt. I stationsorterna på sträckan Laxå–Charlottenberg bor det totalt ca 115000 personer (år 2010). Kommunerna i stråket har en sammanlagd befolkning på ca 170000 personer.

En bild av nuvarande resande på Värmlandsbanan har konstruerats utifrån uppgifter från SJ och Värmlandstrafik. Många tågresor har start- eller målpunkt utanför Värmlandsbanan. En stor del av resorna öster om Karlstad går till och från Stockholm.



Antal tågresor per år på Värmlandsbanan. Siffrorna anger tusental resenärer under 2012 baserat på uppgifter från Värmlandstrafik och SJ. Även resor med en start- eller slutpunkt utanför Värmlandsbanan samt med andra tågoperatörer är medräknade.

På grund av Värmlandsbanans sträckning avspeglar inte tågresandet det underliggande totala resmönstret. Som exempel kan nämnas att det största interregionala resandet i stråket förekommer mellan Karlstad och Örebro. En tågresa mellan dessa orter innebär en omväg via Hallsberg vilket i dagsläget gör resor på väg mycket konkurrenskraftiga.

I ett scenario med kraftigt förbättrade restider på järnväg mellan Värmland och Örebro skulle antalet tågresor i denna relation öka betydligt.

Restiderna i olika relationer varierar med fordonstyp och kapacitetsbegränsningar, som i vissa fall ger långa väntetider vid tågmöten. I nedanstående tabell redovisas restider med tåg, buss och bil i ett urval av reserelationer. De kortaste restiderna för tåg avser snabbtåg.

RESTIDER DECEMBER 2012					
Regionala resor (tider i minuter)	Tåg utan byte	Buss utan byte	Bil	Flyg	
				med transfer	utan transfer
Karlstad-Kristinehamn	18-36	45	35	-	-
Karlstad-Kil	12-21	25	20	-	-
Karlstad-Arvika	38-58	75	60	-	-
Karlstad-Charlottenberg	68-91	-	90	-	-
Karlstad-Säffle	46-58	55	45	-	-
Karlstad-Åmål	57-111	80	60	-	-
Karlstad-Torsby	88-99	115	90	-	-
Karlstad-Örebro	96-105	100	80	-	-
Karlstad-Skövde	95-98	155	130	-	-
Karlstad-Kongsvinger	92-118	-	120	-	-
Långväga resor (tider i timmar)					
Karlstad-Stockholm	2:15-2:55	4:15	3:15	2:40	0:50
Karlstad-Göteborg	2:21-3:13	4:05	3:15	-	-
Karlstad-Oslo	2:55-3:05	3:10	2:45	2:30	0:35
Arvika-Oslo	2:07-2:24	-	2:15	-	-
Stockholm-Oslo	5:48-5:59	7:30	6:00	3:30	1:00

Restider för ett urval av regionala och långväga reserelationer. Restiderna för tåg, buss och flyg är hämtade från aktuella tidtabeller i december 2012. Restiderna för bil är hämtade från Eniro och Google Maps.

Tåget kan redan idag ge kortare restider än buss och bil i de flesta relationer med undantag för Karlstad–Örebro och Karlstad - Oslo. Dock finns det ett stort spann i tågrestiderna som innebär att buss eller bil i vissa fall ändå kan vara snabbare än tåg.

I relationen Stockholm–Oslo ger flyget kortare restid än tåget. Detta gäller även resor från stadskärna till stadskärna. Det tar i bästa fall cirka 2,5 timmar längre tid att resa med tåg jämfört med flyg. Vid ett eventuellt förändrat konkurrensläge mellan flyg och tåg, till exempel på grund av ökat biljettpris för flyg eller kortare restid för tåg, bör det finnas stor potential för utökat antal avgångar med tåg mellan Stockholm och Oslo.

Antalet turer på olika delsträckor framgår av nedanstående tabell.

ANTAL DUBBELTURER PER VARDAGSDYGN DECEMBER 2012			
Regionala resor	Tåg	Buss	Flyg
Karlstad-Kristinehamn	25	33	-
Karlstad-Kil	38	17	-
Karlstad-Arvika	16	2	-
Karlstad-Charlottenberg	15	-	-
Karlstad-Säffle	9	15	-
Karlstad-Åmål	9	9	-
Karlstad-Torsby	8	1	-
Karlstad-Örebro	3	3	-
Karlstad-Skövde	2	3	-
Karlstad-Kongsvinger	5	-	-
Långväga resor			
Karlstad-Stockholm	8	5	1
Karlstad-Göteborg	9	1	-
Karlstad-Oslo	2	4	2
Arvika-Oslo	2	-	-
Stockholm-Oslo	2	3	15

Antal resmöjligheter med olika färdmedel i ett urval av regionala och långväga reserelationer.

3.2.2 Framtida utveckling

Trafikverket föreslår i Kapacitetsutredningen att utvecklingen av järnvägssystemet fram till år 2025 främst inriktas på åtgärder enligt steg 1–3 samt ett fåtal angelägna steg 4-åtgärder. Som en tänkbar steg 2-åtgärd nämns jämnare tåghastigheter. Behovet av reinvesteringar i Västsverige (steg 3) uppskattas till 12,7 miljarder kronor för perioden 2012–2021. Mindre investeringsåtgärder (steg 3) kan vara mötesspår, spårbyte och uppgradering av ställverk. För Värmlansbanan föreslås att en mötesstation på sträckan Kristinehamn–Kil färdigställs senast år 2015 och att åtgärder för ökad kapacitet på sträckan Laxå–Arvika utreds och genomförs fram till år 2021. Detta innebär att en mötesstation på sträckan Laxå–Kil tidigareläggs och att ytterligare en mötesstation utreds och byggs på sträckan Kil–Arvika före år 2021.

Region Värmland anger i sitt trafikförsörjningsprogram 2014–2018 följande inriktningar för utveckling av den regionala kollektivtrafiken:

- Utveckla hela trafiksystemet baserat på resenärsperspektivet och hela resan.
- Utveckla den regionala tåg- och busstrafiken för att möjliggöra arbets- och studiependling mellan samtliga kommunhuvudorter och Karlstad.
- Vidmakthålla och utveckla matarlinjer på lokal nivå med anslutning till stomlinjer för arbets- och studiependling.
- Utveckla trafiken för att tillvarata det stora behovet av arbets- och studiependling i Karlstad och kranskommunerna.
- Förbättra möjligheterna till dagsresor till storstadsområdena Stockholm, Göteborg och Oslo.
- Tillvarata möjligheterna till samordning av samhällsbetalda persontransporter.
- Utveckla länsgemensamt system för servicetrafik i områden med begränsade möjligheter till linjelagd kollektivtrafik som tillgodoser behov av serviceresor.
- Verka för framkomligheten för kollektivtrafikens fordon i väg- och järnvägsnätet.

I trafikförsörjningsprogrammet framhålls att kapacitetsbristerna på Värmlandsbanan och Karlstad C är ett hinder för utvecklingen av det kollektiva resandet.

I Värmlandstrafiks tågstrategi, som utgör underlag för trafikförsörjningsprogrammet, anges följande trafikerings- och restidsmål för år 2025:

- Regionaltågstrafik med 1-timmars dubbelriktad frekvens, i styv tidtabell, inom Värmland och med högst 60 minuters restid. Viss förtätning till 30-minutersfrekvens morgon och eftermiddag. Baserat på 18-timmars trafikdygn.
- Interregional trafik med 2-timmars dubbelriktad frekvens till angränsande arbetsmarknadsregioner, med högst 90 minuters restid. Samma stoppstruktur som den regionala trafiken. Baserat på 18-timmars trafikdygn.
- Högst 2 timmars restid till Stockholm, Oslo och Göteborg med 2-timmars dubbelriktad frekvens. Baserat på 18-timmars trafikdygn.

Utöver redan beslutade åtgärder i form av nya och upprustade mötesspår mellan Kristinehamn och Kil redovisar tågstrategin följande behov av åtgärder på Värmlandsbanan:

- Ombyggnad av Karlstad C med parallellspår, plattformar och ställverk.
- Nya mötesstationer i Brunsberg och Välsviken.
- Dubbelspår Karlstad–Kil.

Karlstads kommun anger i sin översiktsplan från år 2012 att man vill utveckla ett resecentrum för att förbättra förutsättningarna för kollektivtrafiken i regionen samt för att stärka kopplingarna mellan nuvarande centrum och stadsdelarna söder om järnvägen. Kommunens utgångspunkter för utveckling av ett resecentrum vid Karlstad C är:

- Stationen kompletteras med fler plattformslägen för tåg.
- Bytet mellan buss och tåg förbättras genom en ny bussterminal i direkt anslutning till stationen.
- Spårområdets barriäreffekt minskas genom nya förbindelser under spårområdet som samtidigt försörjer nya plattformar.
- Utvecklingen sker inom gällande detaljplan.

3.3 Tidigare utpekade funktioner i transportsystemet

I den regionala systemanalysen för Värmland, som upprättades år 2008, redovisas följande funktioner för Värmlandsbanan:

Kundanpassade och samordnade persontransporter som ger mervärde för kunden

Delfunktioner

- Tillgängliga, bekväma, trygga och säkra bytespunkter mellan cykel/bil-buss-tåg.
- Transportsystemet ska vara användbart för alla.
- Kundenpassad kollektivtrafik vad avser utbud, information, biljettsystem tidtabeller och fordon.

God samverkan mellan transportslagen som tillgodoser företagens transportbehov

Delfunktioner

- Effektiva omlastningsterminaler och anslutningar mellan lastbil-tåg-fartyg.
- Transporter på järnväg ska avlasta vägnätet.

Helhetssyn och god samverkan mellan transportplanering och bebyggelseplanering

Delfunktioner

- Samhällsplaneringen ska medverka till att transportbehovet minimeras.
- Transportsystemet ska medverka till attraktiva livsmiljöer i tätorter och på landsbygden.

Tillgängliga och snabba persontransporter i de viktigaste regionala kommunikationsstråken

Delfunktioner

- Tågtrafiken, i form av ett regionalt järnvägsnät i fem stråk med Karlstad som knutpunkt, ska ge förutsättningar för en gemensam arbetsmarknad i Värmland. För att detta ska fungera bör pendlingstiden mellan Karlstad och de flesta övriga kommuncentra inte överstiga 45-60 minuter. Restiden för arbetspendling med tåg bör vara kortare än restiden med bil. Det ska vara lätt att resa över länsgränsen.

Tillgängliga och snabba persontransporter till de närmaste storstadsregionerna i Sverige och Norge

Delfunktioner

- Tågförbindelser mellan Karlstad och Göteborg/Oslo/Stockholm på mindre än två timmar.

God framkomlighet för godstransporter till, från och genom Värmland

Delfunktioner

- Hög kapacitet på Värmlandsbanan.

3.4 Övergripande mål för Värmlandsbanan

Mot bakgrund av nuvarande situation och planerad utveckling har följande långsiktiga mål formulerats för Värmlandsbanan:

Nationella mål

- Kapaciteten för nationella person- och godstransporter i stråket Stockholm- Oslo (Nordiska triangeln) ska förbättras så att den svarar mot nuvarande och framtida transportbehov.
- Förutsättningarna för trafikslagsövergripande godshantering ska förbättras.

Regionala mål

- Kollektivtrafiken ska stärka regionens tillgänglighet och utveckling med Karlstads central som knutpunkt för nationell, regional och lokal trafik.
- Godshanteringen ska lokaliseras så att den ger goda förutsättningar för det regionala näringslivet.

Lokala mål

- Området kring Karlstads central ska utvecklas till en attraktiv knutpunkt för kommunikationer med en blandad stadsbebyggelse som binder samman befintligt centrum med nya centrumkvarter söder om järnvägen.
- Den fysiska och upplevelsemässiga barriären av Hamngatan och järnvägsområdet ska minskas och framkomligheten för kollektivtrafiken utmed Hamngatan ska förbättras.

3.5 Funktionsmål

Med utgångspunkt från de övergripande målen och tidigare utpekade funktioner har följande funktionsmål formulerats för projektet Tåg i Tid:

- Högst en timmes restid med tåg från Karlstad till övriga stationsorter inom Värmland med minst en timmes turtäthet.
- Högst 90 minuters restid med tåg från Karlstad till angränsande arbetsmarknadsregioner (Örebro, Skövde och Kongsvinger) med två timmars turtäthet.
- Högst två timmars restid med tåg från Karlstad till Stockholm, Göteborg och Oslo med två timmars turtäthet.
- Effektiv omlastning av gods mellan järnväg, lastbil och fartyg ska kunna göras i närheten av Karlstad, som är tyngdpunkt för regionens näringsliv.
- Karlstad C ska vara en effektiv och attraktiv knutpunkt för byten mellan tåg, buss, bil, cykel och gång.
- Det ska finnas en säker och bekväm passage för gående och cyklister mellan stadscentrum, resecentrum och stadsdelarna söder om järnvägen.

4. Alternativa lösningar

4.1 Tänkbara åtgärdstyper

Tänkbara åtgärder har identifierats enligt fyrstegsprincipen. Flera av åtgärderna har även redovisats i tidigare utredningar, bland annat i "Tåg i Värmland – Idéstudie".

Möjliga åtgärder steg 1

- Överflyttning av resor från tåg till buss.
- Överflyttning av gods från tåg/lastbil till sjöfart.
- Överflyttning av anslutningsresor från bil till buss och cykel ("hela resan").
- Övergripande samhällsplanering som medverkar till minskat resande.

Kommentar: Målet att stärka tillgängligheten och utvecklingen i regionen innebär ökad rörlighet och arbetspendling. Tåg är ett snabbt och bekvämt färdmedel som möjliggör arbetspendling på längre sträckor. Att erbjuda buss istället för tåg bedöms ge en sämre och mindre hållbar utveckling av den regionala arbetsmarknaden på grund av längre restider och sämre bekvämlighet. På kort sikt, och i väntan på ökad kapacitet på Värmlandsbanan, kan dock tågtrafiken kompletteras med busstrafik för att öka antalet turer.

För att minska de långväga transportererna med lastbil behöver både järnvägs- och sjötransporterna utvecklas och samverkan mellan trafikslagen behöver förbättras med utgångspunkt från kundernas behov. Enligt den nyligen genomförda utredningen om Vänersjöfarten kommer ett beslut om inre vattenvägar att medföra ökade möjligheter till intermodala transporter där både sjöfart och järnväg utgör viktiga delar av transportsystemet.

Möjliga åtgärder steg 2

- Fördjupade studier av kapacitetsbegränsande faktorer.
- Kvalitetsmöten med tågoperatörer.
- Utökad tågtrafik till följd av förbättrad kapacitet på banan.
- Bättre och snabbare fordon.
- Översyn av hastighetsgränser.
- Kvalitetssäkring av tidtabeller.
- Trångsektorplan (ökad styrning vid tilldelning av tåglägen).
- Färre tågstopp på mindre stationer.
- Samordnad och förbättrad information till resenärerna.
- Samordnade tidtabeller för tåg- och busstrafik vid Karlstad C.
- Ändrade sträckningar för regionala och lokala busslinjer vid Karlstad C.
- Stadsplanering som stödjer utvecklingen av ett regionalt resecentrum.

Kommentar: Det finns ett flertal åtgärder som kan vidtas för att effektivisera tågtrafiken på Värmlandsbanan samt anslutande busstrafik vid Karlstad C. Åtgärderna bör planeras och genomföras i samverkan mellan aktörerna för att största möjliga effekt ska uppnås.

Angränsande trafik- och stadsplanering kan stödja utvecklingen av en attraktiv och effektiv bytespunkt för kollektivtrafiken vid Karlstad C.

Möjliga åtgärder steg 3

- Mellanblocksignaler.
- Kryssväxel på partiella dubbelspår (Klingerud–Stenåsen).
- Ny växel för att skapa utfart från Kristinehamns godsbangård mot väster.
- Vidgade tunnlar på sträckan Kil–Arvika.
- Förlängning av befintliga mötesstationer och samtidig infart.
- Elektrifiering av hamnspåret i Karlstad.
- Signalreglering av Skoghallsbanan.
- Förbättrade busshållplatser i anslutning till Karlstad C.

Kommentar: Det finns ett flertal trimnings- och mindre ombyggnadsåtgärder som på kort sikt kan förbättra kapaciteten på Värmlandsbanan, bland annat mellanblocksignaler, som möjliggör tätare trafik i en riktning, samt förlängning av befintliga mötesstationer och samtidig infart, som möjliggör snabbare tågmöten. Dessa åtgärder är dock långt ifrån tillräckliga för att funktionsmålen för Tåg i Tid ska uppnås.

Möjliga åtgärder steg 4

- Nya mötesstationer på sträckan Kristinehamn–Karlstad–Arvika.
- Partiella dubbelspår.
- Fler plattformslägen på Karlstad C.
- Byte av ställverk.
- Ny godsbangård som ersättning för Karlstad C.
- Åtgärder för att hantera korsande godstrafik på Kils bangård.
- Genande spår mellan Värmlandsbanan och Västra Stambanan (Porlasvängen).
- Björneborgspassagen (kurvrätning och ny mötesstation).
- Vålbergsrakan (ny genande järnväg mellan Värmlandsbanan och Norge-Vänerbanan).

Kommentar: Det krävs flera åtgärder enligt steg 4 för att funktionsmålen för Tåg i Tid ska uppnås. Dessa större investeringsåtgärder behöver dock kombineras med steg 2-3 åtgärder för att en samhällsekonomisk effektiv och långsiktigt hållbar lösning ska uppnås.

4.2 Studerade åtgärdstyper och alternativa lösningar

4.2.1 Spår och plattformar

I delprojekt "Spår, plattformar och kapacitet" beskrivs tänkbara åtgärder för att öka kapaciteten på Värmlandsbanan.

Allmänna åtgärder för ökad kapacitet på enkelspåriga järnvägar

- Bygg inte mötesstationer med kortare avstånd än ca 5 km.
- Bygg fler mötesstationer för att öka kapaciteten (lite) på banan, annars bygg partiella dubbelspår eller längre dubbelspår.
- Bygg fler mötesstationer om punktligheten på banan är dålig, för att bättre kunna hantera förseningar och ändrade mötesmönster.
- Bygg partiella dubbelspår om punktligheten är god så att tågen som möts prickar dubbelspårssdelen. Bygg gärna plattformar längs partiella dubbelspår, och då helst i ändarna där tågen ändå måste sakta in för att gå i växel. Partiella dubbelspår ger bättre förutsättningar för framtida dubbelspårsutbyggnad och kan byggas med växlar på mitten för tretågs möten.
- Partiella dubbelspår bör byggas på de stationer där flest tåg möts och för att kunna planera för flygande tågmöten (helt utan gångtidsförlust) måste punktligheten vara god och längden på det partiella dubbelspåret ca 5-10 km.
- Försök förkorta de längsta sammanhängande enkelspårssdelsträckorna, antingen genom att bygga nya mötesstationer mellan de mötesstationer som är längst isär (om sträckan är >10 km) eller förlänga de befintliga mötesstationerna till längre partiella dubbelspår så att enkelspårsssträckan krymper.
- Bygg längre mötesstationer där banan har stora lutningar, så att tåg (godståg) kan rulla en längre sträcka utan att behöva stanna.
- Bygg mötesstationer på lokala maxpunkter (lutningsmässigt) och gärna minst ca 700 meter från längre stora (>5–10 ‰) lutningar, så godståg hinner upp i ca 60 km/h innan backen (ungefär det värdet normala godståg med Rc-loks hastighet korrelerar mot i 10 ‰ lutning).

Studerade åtgärder på delen Laxå–Kristinehamn

- Porlasvängen, ny anslutning mot Västra stambanan
- Hasselfors, partiellt dubbelspår
- Svartå, partiellt dubbelspår
- Degefors, förlängning av mötesspår
- Strömtorp, förlängning av mötesspår
- Björneborgspassagen, kurvrätning och nytt mötesspår
- Kristinehamn, ny spåröverbrygning för utfart från bangården mot väster

Studerade åtgärder på delen Kristinehamn–Välsviken

- Ölme, partiellt dubbelspår
- Väse, partiellt dubbelspår/förlängning av mötesspår
- Skattkärr, kurvrätning

Studerade åtgärder på Karlstad C (Välsviken–Våxnäs)

- Välsviken, ny mötestation, godsbangård och förbindelse-spår till hamnen
- Karlstad C, mellanplattform, nytt spår över Pråmkanalen och nytt ställverk
- Karlstad C, partiellt dubbelspår över Östra älvgrenen till Välsviken
- Karlstad C, Partiellt dubbelspår över Västra älvgrenen till Våxnäs
- Karlstad C, triangelspår till Skoghallsbanan

Studerade åtgärder på delen Våxnäs–Kil

- Våxnäs–Kil, dubbelspår
- Ilanda, ny mötestation och kombiterminal (två spår)

Studerade åtgärder på Kils station

- Kil, förlängning av spår mot Värmlandsbanan (Stenåsen) och Bergslagsbanan
- Kil, ombyggnad av bangården, nytt ställverk
- Kil, triangelspår mellan Vänerbanan, Värmlandsbanan och Fryksdalsbanan

Studerade åtgärder på delen Kil–Charlottenberg

- Brunsberg, ny mötesstation
- Arvika, förlängning av mötesspår mot öster

Sammanfattande bedömning och urval av alternativ

Delsträckorna Karlstad–Kil och Kristinehamn–Karlstad har klart mest trafik och bör därför ha högst prioritet vid investeringar för ökad kapacitet.

Avstånden mellan mötesstationerna på sträckan Kristinehamn–Kil varierar mellan 6,5 och 12,0 kilometer. De längsta avstånden finns på delsträckorna Väse–Skattkärr, Skattkärr–Karlstad och Skåre–Klingerud.

Sträcka	Avstånd (km)
Kristinehamn–Ölme	6,8
Ölme–Väse	7,8
Väse–Skattkärr	12,0
Skattkärr–Karlstad C	9,5
Karlstad C–Skåre	6,5
Skåre–Klingerud	8,5
Stenåsen–Kil	0,5

En förlängning av befintlig mötesstation i Väse är intressant för att den ligger mitt på delsträckan Kristinehamn–Karlstad och är den mötesstation på sträckan som i dagsläget har flest planerade tågmöten. Väse ingår även i delsträckan Skattkärr–Väse, den längsta delsträckan mellan Kristinehamn–Kil utan mötesspår. Därför bör förlängningen av befintligt mötesspår göras mot väster. En alternativ åtgärd kan vara en ny mötesstation mellan Skattkärr och Väse. Välsviken ligger strategiskt mellan Skattkärr och Karlstad C. Området är även utpekade som intressant för framtida godshantering, för ytterligare tåguppehåll och för vändande tåg som ankommer västerifrån.

På delen Karlstad–Kil bör i första hand stationerna i Skåre och Kil byggas ihop med det nya dubbelspåret på sträckan Stenåsen - Klingerud.

4.2.2 Godshantering

I delprojekt "Gods" har godsflöden och godshantering inom och till/från Värmland analyserats. Analyserna har omfattat:

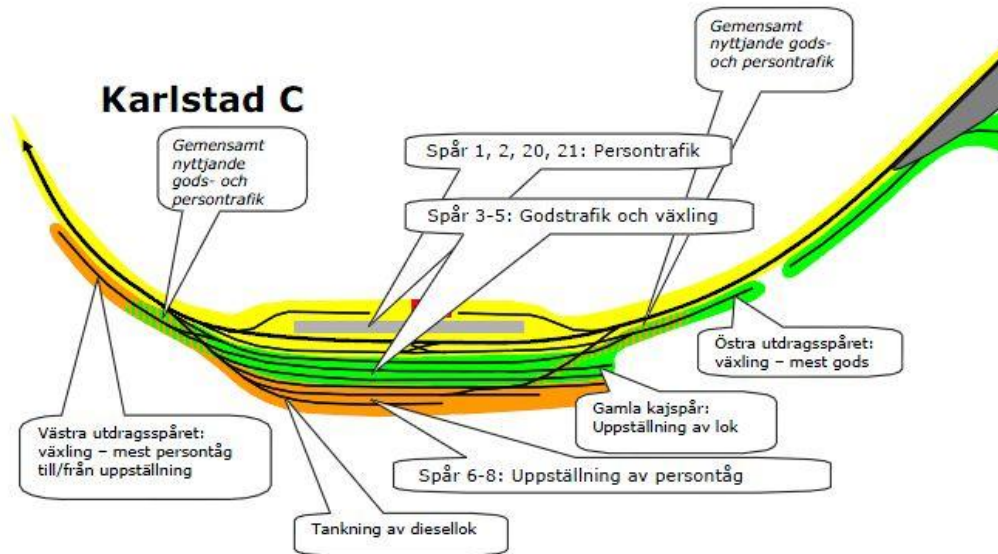
- Start- och målpunkter för godset
- Befintliga och framtida godsvolymer
- Trafikslag
- Rangeringsmöjligheter
- Omlastningspunkter, befintlig och nya, där två eller tre trafikslag möts
- Naturliga knutpunkter för utveckling
- Transittrafik

En allmän bedömning är att godsflödena i Värmland inte kommer att öka mer än riksgenomsnittet. Transporter på järnväg bedöms dock öka något, bl.a. på grund av investeringar i stråket väster om Väneren från Bergslagen till Göteborg och Norge. I prognoserna förväntas en stor ökning av sjötransporter. Framkomligheten på Göta älv är av avgörande betydelse för om den prognostiserade ökningen även kommer att gälla för Värmland.

Konkurrensytan mellan järnväg och sjöfart är liten och utbudsförändringar får därför inte någon större inverkan på valet av transportmedel. Den nyligen genomförda studien om Vänersjöfarten pekar på att merparten (cirka 80%) av det gods som idag transporteras med fartyg kommer, om Vänersjöfarten upphör, att flyttas över till vägsystemet och gå till någon annan terminal eller hamn för omlastning. En ökning av Vänersjöfarten får på motsvarande vis mest effekt genom överflyttning från väg och andra hamnar/terminaler. Den största brytpunkten utanför Värmland är Göteborg och främst Göteborgs hamn. Då Norge/Vänerbanan och Göteborgs hamnbana byggs ut kommer järnvägstransporterna mellan Värmland och Göteborg sannolikt att öka.

Godshantering på Karlstad C

På Karlstad C är det inte de passerande godstågen som skapar de största kapacitetsproblemen utan bangårdens roll som nod för de olika lastplatserna i Karlstad och Skoghäll. Med en modern bangårdsutformning och nuvarande godsflöden behövs tre godstågsspår på Karlstad C. Om det i framtiden endast ska finnas ett godstågsspår på Karlstad C bör detta enbart användas för rundgång och för tåg som står på stationen i högst en timme.



*Spår användning på Karlstad C. Grönt= godsväxling. Gult= persontrafik och passerande godstrafik. Orange= uppställning av persontåg.
(Källa: Godshantering i Karlstad, Banverket projektering)*

Åtgärder som kan kompensera borttagning av godsspår på Karlstad C har analyserats enligt fyrstegsprincipen. Tänkbara sådana åtgärder är:

- Nytt spår mellan Karlstad Östra och Karlstad C (Pråmkanalen). Godståg kan växlas ihop och spåret kan användas utan att påverka persontrafiken.
- Upprustning av spår på Karlstad Östra för växling och uppställning. Spår på Karlstad C avlastas och kan användas som tågspår.
- Trimningsåtgärder på spåren till hamnterminalerna såsom signalreglering. Godståg kan avgå direkt från hamnområdet (Herrhagsbangården).
- Elektrifiering av spåren till hamnområdet. Godståg kan växlas med linjeloket även om det är eldrivet.
- Ny förbindelse från hamnspåren till Välsviken över Klarälvens östra gren. Tåg österut kan avgå utan att behöva göra rundgång på Karlstad C.

Lokalisering av ny godsterminal

Följande alternativa lokaliseringar av ny godsterminal har studerats:

- Vålberg
- Kil
- Ilanda
- Välsviken
- Kristinehamn
- Molkom
- Skogshall
- Grums

En analys av det samlade godsflödet visar att stråket mellan Kristinehamn och Kil är mest lämpligt för lokalisering av en regional godsterminal. De största godsvolymer och bredaste sortimentet hanteras i Karlstad. Även Kristinehamn har visst övrigt gods vid sidan om skogsprodukter. Övriga hamnar och järnvägsterminaler är mer inriktade på specifika godsslag och verksamhet, främst inom skogsbranschen.

Sammanfattande bedömning och urval av alternativ

Flera åtgärder kan vidtas för att reducera godshanteringen inom Karlstad C. Den åtgärd som bedöms ge störst effekt är ett nytt spår över Pråmkanalen. Samtidigt behöver Karlstad Ö rustas upp så att möjligheterna till växling och uppställning av tåg förbättras. För ett effektivt utnyttjande av Karlstad C krävs också ett nytt signalställverk. Ytterligare effektiviseringar kan åstadkommas genom trimningsåtgärder och elektrifiering av befintligt hamnspår. Den slutliga lösningen bör omfatta en ny godsbangård (Välsviken) samt ett förbindelse-spår till hamnen.

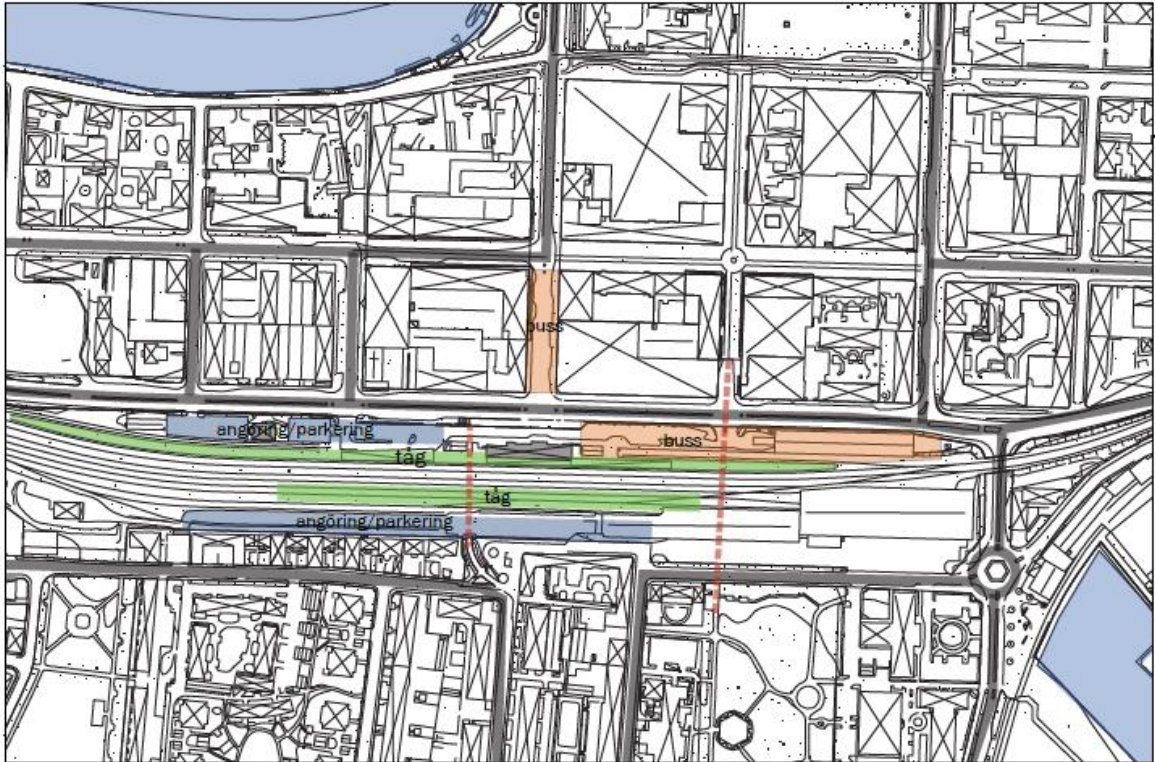
När det gäller lokaliseringen av en ny godsterminal bedöms Välsviken strax öster om Karlstad vara det bästa alternativet. En stor del av godset har start- eller målpunkt i Karlstad och en terminal i Välsviken kan anslutas till såväl det övergripande vägnätet (E18) som till Karlstads hamn.

4.2.3 Resecentrum

I delprojekt "Detaljplan" har en tänkbar utformning av resecentrum i anslutning till Karlstad C studerats. En viktig slutsats är att detta kan rymmas inom gällande detaljplan.

Fysiskt innebär projektet att bangårdsområdet och Hamngatan byggs om för att ge plats för en bussterminal öster om befintligt stationshus. Dessutom byggs en ny gång- och cykeltunnel under bangården i Västra Torggatans förlängning. Tunneln binder samman den befintliga innerstaden med Inre hamn och Viken. Den nya kopplingen förändrar stadens struktur genom att en ny axel skapas längs Västra Torggatan, från Sandgrundsparken i norr till Stadsträdgården i söder. Tack vare den förbättrade kopplingen till Inre hamn och Viken ökar även stadens vattenkontakt. Attraktiv mark i centralt läge, och med direktkontakt med stora resandeströmmar, kan exploateras och skapa mervärden i projektet. Befintliga fastigheter dra fördel av det förbättrade kommersiella läget och utvecklas. Karlstads centrum kan tack vare de minskade barriärerna som resecentrum medför växa söderut mot Viken, stadsträdgården och Inre hamn. Förändringarna av Hamngatan medför att gatan förvandlas från att vara stadens baksida till att bli en stadsmässig gata.

Ytterligare åtgärder inom Karlstads kommun som t.ex. dubbelspår över Pråmkanalen och utveckling av Karlstads Östra rymms också inom gällande detaljplaner. En ny godsbangård i Välsviken finns med i översiktsplanen och i programarbetet för Välsviken.



Principskiss för utveckling av Karlstad C.

Sammanfattande bedömning och urval av alternativ

Ett gemensamt resecentrum för tåg och buss innebär minskade restider och ökad bekvämlighet för resenärerna, vilket kommer att medverka till ökat kollektivresande. Förbättrade resmöjligheter mellan Karlstad och övriga delar av Värmland innebär att den regionala arbetsmarknaden utvidgas.

Resecentrum ska innehålla lösningar för bekväma byten mellan tåg, buss, cykel och bil. Utformningen av resecentrum ska också medverka till att utveckla Karlstad centrum och stärka kopplingen mellan stadscentrum, Viken och Inre hamn. Ett resecentrum vid Karlstad C förutsätter att bangårdsområdet byggs om och att delar av godshanteringen flyttas till annan plats.

4.2.4 Förslag till åtgärder och etapper

Med utgångspunkt från de förslag till lösningar som tagits fram i de olika delprojekten har ett antal åtgärder som behöver genomföras fram till år 2025 valts ut. Åtgärderna har delats in i fyra strategiska etapper, som innebär att kapacitetsförstärkningar på sträckan Kristinehamn–Karlstad–Kil–Arvika prioriteras och genomförs i etapp 1. I etapp 2 görs en kraftfull satsning på persontrafiken med ett regionalt resecentrum i Karlstad, vilket även möjliggör utveckling av stadscentrum och angränsande stadsdelar. Etapp 3 och 4 innebär att godshanteringen effektiviseras och flyttas från Karlstad C, vilket möjliggör utökad och förbättrad regionaltågtrafik samt fortsatt stadsutveckling i Karlstad.

Utöver de föreslagna investeringsåtgärderna finns ett flertal steg 2-åtgärder som kan vidtas för att effektivisera tågtrafiken på Värmlandsbanan samt anslutande busstrafik vid Karlstad C. Åtgärderna bör planeras och genomföras i samverkan mellan aktörerna för att största möjliga effekt ska uppnås. Detta kan bland annat göras inom Driftforum Värmland där Trafikverket, Värmlandstrafik och tågoperatörerna medverkar.

Det finns också flera steg 3-åtgärder i form av trimnings- och mindre ombyggnadsåtgärder som på kort sikt kan förbättra kapaciteten på Värmlandsbanan.

Ettapp 1 – Mötesspår

- Väse, förlängt mötesspår (möjliggör möten mellan tre tåg)
- Pråmkanalen, mötesspår
- Brunsberg, mötesspår (upprustning av gammalt spår och tunnel)

Brunsborg bedöms vara en kostnadseffektiv åtgärd då befintligt äldre spår och tunnel kan rustas upp och användas som mötesspår (steg 3-åtgärd). Ytterligare lägen för mötesstationer på sträckan Kil-Arvika bör dessutom utredas.

Steg 2-åtgärder planeras och genomförs i samverkan mellan aktörerna. Tänkbara åtgärder är:

- Fördjupade studier av kapacitetsbegränsande faktorer.
- Kvalitetsmöten med tågoperatörer.
- Utökad tågtrafik till följd av förbättrad kapacitet på banan.
- Bättre och snabbare fordon.
- Översyn av hastighetsgränser.
- Kvalitetssäkring av tidtabeller.
- Trångsektorplan (ökad styrning vid tilldelning av tåglägen).
- Färre tågstopp på mindre stationer.

Ettapp 2 – Karlstad C

Järnvägsanläggningar

- Karlstad C, mellanplattform (1-2 nya lägen)
- Karlstad C, nytt ställverk och trimning av befintliga anläggningar på Karlstad Östra och Herrhagsbangården

Övriga trafikanläggningar (Resecentrum)

- Bussterminal
- Angöring och parkering (cykel och bil) norr och söder om bangården
- Ombyggnad av Hamngatan och Järnväggsgatan
- Gång- och cykelpassage under bangården med anslutning till plattformar

Steg 2-åtgärder planeras och genomförs i samverkan mellan aktörerna. Tänkbara åtgärder är:

- Utökad tågtrafik till följd av förbättrad kapacitet på Karlstad C.
- Samordnad och förbättrad information till resenärerna.
- Samordnade tidtabeller för tåg- och busstrafik vid Karlstad C.
- Ändrade sträckningar för regionala och lokala busslinjer vid Karlstad C.
- Stadsplanering som stödjer utvecklingen av ett regionalt resecentrum.

Ettapp 3 – Mötesspår

- Välsviken, mötesspår (förbereds för flera spår)

Ettapp 4 – Ny godsbangård

- Välsviken, godsbangård
- Förbindelsepår Välsviken-Hammen

Åtgärder som kan behöva genomföras efter år 2025 för att funktionsmålen ska uppnås är:

- Karlstad C; fler plattformar
- Kils bangård; ökad kapacitet för korsande godstrafik
- Kristinehamn; ny godsterminal med förbindelse till hamnen
- Kristinehamn–Karlstad; dubbelspår
- Karlstad–Kil; dubbelspår
- Laxå–Kristinehamn; partiella dubbelspår och förbindelsespår
- Kil–Charlottenberg; partiella dubbelspår

4.3 Potentiella effekter och konsekvenser av föreslagna åtgärder

Ettapp 1

Framkomligheten förbättras på delen Kristinehamn-Karlstad C-Arvika (fler tåg får plats i tidtabellen). Persontågsmöten med stationsuppehåll samtidigt med godstågsmöte möjliggörs i Väse. Godstågen från hamnområdet kommer lättare fram och kan fasa in i Värmlandsbanans trafikföring. Vidare kan växlingsrörelser mellan Karlstad C och hamnområdet göras utan att störa linjetrafiken på Värmlandsbanan.

Ettapp 2

Kapaciteten förbättras för persontrafiken med fler plattformslägen. Godstrafiken tappar 1-1,5 spår på Karlstad C, vilket delvis kompenseras av effektivare spår användning då fler spår signalregleras. Trimningsåtgärder, främst i form av signalåtgärder, på Herrhagsbangården och hamnspåren medför att vissa godståg kan avgå direkt från hamnområdet. Nettoeffekten för godstrafiken på Karlstad C bedöms bli ungefär oförändrad jämfört med idag under förutsättning att uppställningen av persontåg flyttas, förslagsvis till Karlstads Östra.

Utbyggnad av bussterminal, ny gång- och cykeltunnel m.m. möjliggör utveckling av ett regionalt resecentrum och stadsmiljön i centrala Karlstad. Resecentrum tillsammans med förbättrad regional tåg- och busstrafik skapar förutsättningar för en vidgad regional arbetsmarknad. Ombyggnaden av Hamngatan och den nya gång- och cykelförbindelsen förbättrar kopplingen mellan centrum och den "nya staden" söder om järnvägen, vilket skapar förutsättningar för centrumnära stadsutveckling.

Ettapp 3

Framkomligheten förbättras ytterligare på sträckan Kristinehamn– Karlstad C (fler tåg får plats i tidtabellen).

Ettapp 4

Godstrafiken i Karlstad separeras från Karlstad C och all växling och tågbildning görs på den nya godsbangården avsedd för 750 m långa tåg. Kapaciteten förbättras för både person- och godstrafik. En ny bangård med koppling till Hamnen möjliggör en effektiv och långsiktigt hållbar regional och lokal godshantering. Flyttningen av godshanteringen från Karlstad C möjliggör en utökad och förbättrad regionaltågtrafik samt fortsatt stadsutveckling. Med ett nytt förbindelsespår till Hamnen minskar dessutom störningarna från godstrafiken på Herrhagsbangården.

4.4 Uppskattning av kostnader för föreslagna åtgärder

Kostnaderna för de föreslagna åtgärderna har bedömts översiktligt. Successiva kalkyler har utförts för mötesspår Väse och Pråmkanalen, som ingår etapp 1.

Bedömda kostnader (miljoner kronor)

Etapp 1	250-350	(beroende på vilka lösningar som väljs i Väse och Brunsberg)
Etapp 2	200	(järnvägsanläggningar)
	500	(övriga trafikanelläggningar)
Etapp 3	150	
Etapp 4	300-400	

4.5 Bedömd samhällsekonomisk nytta av föreslagna åtgärder

Förutsättningar

Samhällsekonomisk analys (även kallad samhällsekonomisk lönsamhetsbedömning eller kostnads-nyttanalyser) innebär att man med metoden CBA (cost-benefit analysis) försöker göra en ekonomisk värdering och sammanvägning av samtliga överblickbara effekter av en åtgärd. Värderingen av effekterna utgår från målet om och principerna för samhällsekonomisk effektivitet. Vissa effekter hanteras på marknader och värderas genom marknadspriser. Andra effekter, som inte är prissatta, värderas genom beräknade priser (s.k. skuggpriser) framtagna genom speciella värderingsstudier. De effekter som är prissatta, med faktiska eller beräknade priser, sammanställs i den samhällsekonomiska kalkylen. För en fullständig analys måste kalkyldelen kompletteras med en beskrivning av de svårvärderade effekterna, det vill säga de effekter som inte praktiskt möjligt att värdera i ekonomiska termer. De icke-prissatta effekterna beskrivs i många fall endast verbalt men de kan även kvantifieras. Vissa effekter kan vara värderade men får inte ingå i den samhällsekonomiska kalkylen på grund av bristande vetenskaplig underbyggnad av värderingen.

Jämförelsealternativet

Utredningsalternativen ställs samhällsekonomiskt mot ett jämförelsealternativ som bygger på att investeringarna inte genomförs men basprognosens trafik är oförändrad. Detta medför stora kapacitetsuttag och mer personella resurser för trafikledningen.

Samhällsekonomisk kalkyl

Den samhällsekonomiska kalkylen redovisar den samhällsekonomiska investeringskostnaden i relation till drifts- och underhållskostnader samt nyttor.

Diskonteringsåret är 2012, byggtid 2-3 år, prisnivå år 2010, kalkylränta 3,5 % och prognosåret 2030.

Etapp 1

Objekten nytt mötesspår Väse och Pråmkanalen är tillsammans kostnadsberäknade till 265 mkr i 2012 års prisnivå genom en successiv kalkyl. Mötesspår vid Brunsberg, som omfattar upprustning av den gamla tunneln, är kostnadsbedömt till cirka 60 mkr i 2012 års prisnivå. Kalkyler på respektive delsträcka beskriver nyttan av dessa investeringar i form av ökad bankapacitet. Tidsvinsten på grund av ökad kapacitet bedöms till 3,5 minuter på sträckan Kristinehamn-Karlstad C och till 1 minut på sträckan Kil-Arvika.

Etapp 2

Årgårderna är kostnadsbedömda till cirka 200 mkr i 2012 års prisnivå. Nettoeffekten är att tre nya tågspår med plattformar skapas. Varje tågspår bedöms ge 0,5 minuter i kapacitetstidsvinst, vilket innebär totalt 1,5 minuter. Fjärrstyrning av ställverket minskar behovet av manuell styrning.

De totala nationella, regionala och lokala nyttorna för hela etapp 2 har bedömts översiktligt i "Fördjupad nyttoanalys Karlstad C" (Vectura 2012-12-11). Sammantaget bedöms nyttorna uppgå till 800-1000 mkr. Investeringen för hela etapp 2 bedöms uppgå till cirka 700 mkr.

Etapp 3

Åtgärden är kostnadsbedömd till 150 Mkr i 2012 års prisnivå. Tidsvinsten är 1,5 minuter för samtliga tåg.

En möjlig nyttoeffekt är att mötesspåret kan användas för vändande tåg västerifrån till Karlstad för att avlasta plattformsspåren på Karlstad C.

Etapp 4

Anläggningen består av en godsbangård med tre tågspår för tåglängd 750 meter. Det förutsätts att mötesstation i Välsviken, etapp 3, är förberedd för en inkoppling av godsbangården. För att få en bra effekt av godsbangården bör ett förbindelse-spår byggas från hamnen till Välsviken. Förbindelsen kan användas av alla tåg som inte skall gå direkt västerut. Herrhagsbangården kan slopas. Om ett förbindelse-spår (triangel-spår) dessutom anläggs i anslutningen vid Välsviken kan det befintliga spåret mellan Herrhagen och Karlstad Ö tas bort. Hela spårområdet på Herrhagen frigörs då för exploatering och befintliga plankorsningar kan slopas. All godstrafik på Karlstad C kan flyttas med undantag av tåg från Skoghall som skall västerut (lokrundgång på Karlstad C).

Ökad fyllnadsgrad med 750 meter långa godståg:

Ca 10 godståg berörs. Vi antar att hälften av dessa tåg kan nyttja en förlängning av tågen med 100 meter. Motsvarande nettoton gods flyttas över från väg till järnväg. Vi antar att nettolasten i varje tåg är i genomsnitt 100 000 ton per år, inklusive tomtransporter. Genomsnittavståndet för ett godståg antas till 500 km med hänsyn till att allt fler godståg går längre väg utan omringering.

Minskad växling:

Fler tåg kan tågbildas vid hamnen vilket medför att växlingsrörelse till och från Karlstad C kan minskas, vilket medför positiva miljöeffekter och minskad barriär för vägtrafiken vid Herrhagen mm.

Annan spår användning på Karlstad C:

Minst två tågspår frigörs från godstrafiken. Detta motsvarar en tidsvinst för persontrafiken på motsvarande 1 minut.

Markanvändning i Herrhagen och plankorsningar:

Ett slopande av Herrhagsbangården frigör mark motsvarande ca 20 000 m³ och ger positiva miljöeffekter. Ett slopande av alla spår vid Herrhagen frigör mark motsvarande ca 30 000 m³ med ett högre markvärde eftersom området blir mer störningsfritt. Denna effekt tas inte med i nedanstående kalkyl.

Etapp 1	
Objekt	Nya mötesspår Väse västerut samt mellan Karlstad C och Karlstad Ö
Bedömd anläggningskostnad	-265
Samhällsekonomisk anläggningskostnad	-326
Infrastrukturhållaren	0
Trafikoperatörerna	196
Kunden	343
Budgeteffekter	-21
Miljö och säkerhet	2
Summa nyttor	520
Netto	194
Nettonuvärdekvot	0,3

Objekt	Nytt mötesspår i Brunsberg
Bedömd anläggningskostnad	-60
Samhällsekonomisk anläggningskostnad	-77
Infrastrukturhållaren	-5
Trafikoperatörerna	22
Kunden	75
Budgeteffekter	-2
Miljö och säkerhet	1
Summa nyttor	91
Netto	15
Nettonuvärdekvotkvot	0,2

Etapp 2 - järnvägsanläggningar	
Objekt	Karlstad C nytt ställverk och nya plattformsspår
Bedömd anläggningskostnad	-200
Samhällsekonomisk anläggningskostnad	-256
Infrastrukturhållaren	88
Trafikoperatörerna	70
Kunden	189
Budgeteffekter	-5
Miljö och säkerhet	2
Summa nyttor	343
Netto	88
Nettonuvärdekvot	0,3

Etapp 2 – samtliga delar	
Objekt	Resecentrum Karlstad C
Bedömd anläggningskostnad	-700
Samhällsekonomisk anläggningskostnad	-844
Nationella trafiknyttor	350
Regionala trafiknyttor	180
Lokala trafiknyttor	284
Budgeteffekter, EU-stöd	88
Fastigheter	78
Exploatering	75
Summa nyttor	1055
Netto	211
Nettonuvärdekvot	0,25

Etapp 3 – Mötesstation Välsviken	
Objekt	Nytt mötesspår Välsviken
Bedömd anläggningskostnad	-150
Samhällsekonomisk anläggningskostnad	-185
Infrastrukturhållaren	-14
Trafikoperatörerna	60
Kunden	174
Budgeteffekter	-5
Miljö och säkerhet	2
Summa nyttor	217
Netto	32
Nettonuvärdekvot	0,2

Etapp 4 – Ny godsbangård i Välsviken	
Objekt	Ny godsbangård i Välsviken och nytt förbindelsespår från hamnen till Välsviken
Bedömd anläggningskostnad	-350
Samhällsekonomisk anläggningskostnad	-435
Effektivare godstågsbildning	150
Minskad växling	50
Frigörande av spår på Karlstad C.	150
Exploateringseffekter Herrhagen	50
Miljö och säkerhet, övrigt	50
Summa nyttor	450
Netto	15
Nettonuvärdekvot	<0,1

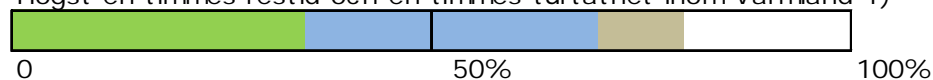
Slutsatser samhällsekonomi

De samhällsekonomiska kalkylerna visar på lönsamhet för etapp 1 (Väse, Pråmkanalen och Brunsberg), järnvägsanläggningarna i etapp 2 (Karlstad C) samt etapp 3 (Välsviken). Översiktliga bedömningar visar att också hela etapp 2 är samhällsekonomiskt lönsam. Nettonuvärdeskvoterna för etapp 1, 2 och 3 uppgår till mellan 0,2 och 0,3. Etapp 4 (godsterminal i Välsviken mm) har bedömts översiktligt. Bedömningen visar att en ny godsbangård och ett nytt förbindelse-spår från hamnen till Välsviken kan vara samhällsekonomiskt lönsamma investeringar som bör studeras vidare.

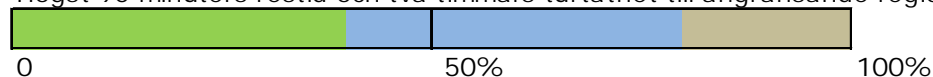
4.6 Utvärdering av föreslagna åtgärder

Nedan redovisas en bedömning av måluppfyllelsen för respektive etapp och totalt. Staplarna visar hur stor del av respektive funktionsmål som uppnås i förhållande till nuläget. För bedömning av målen om restid och turtäthet har förbättringar av restiden respektive turtätheten viktats lika.

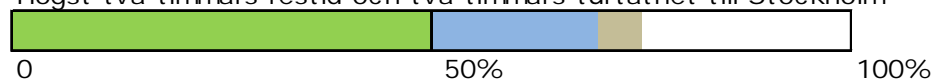
Högst en timmes restid och en timmes turtäthet inom Värmland 1)



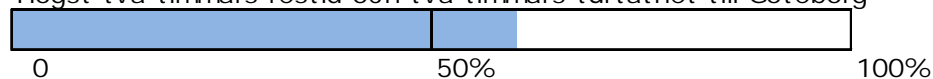
Högst 90 minuters restid och två timmars turtäthet till angränsande regioner



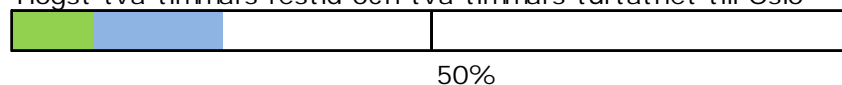
Högst två timmars restid och två timmars turtäthet till Stockholm



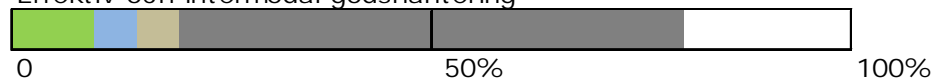
Högst två timmars restid och två timmars turtäthet till Göteborg



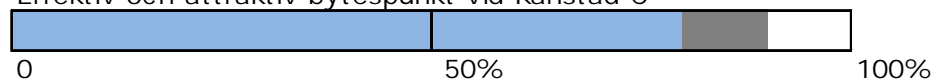
Högst två timmars restid och två timmars turtäthet till Oslo



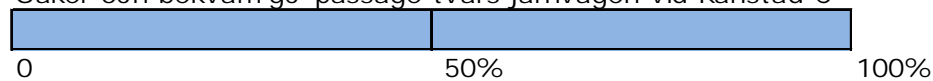
Effektiv och intermodal godshantering



Effektiv och attraktiv bytespunkt vid Karlstad C



Säker och bekväm gc-passage tvärs järnvägen vid Karlstad C



Etapp 1

Etapp 3

Etapp 2

Etapp 4

1) För kommunerna utmed Värmlandsbanan är måluppfyllelsen cirka 85.

Bedömning av måluppfyllelse för respektive etapp och totalt.

Funktionsmålen uppfylls inte helt av de föreslagna åtgärderna. Främst är det restidsmålen som inte uppfylls. Inom Värmland är det restiderna till Torsby och Charlottenberg som fortfarande kommer att överstiga en timme. När det gäller storstäderna kommer restiderna till Stockholm och Göteborg att vara strax över två timmar medan restiden till Oslo fortfarande kommer att uppgå till närmare tre timmar. Restiden till Oslo kan bara delvis påverkas genom åtgärder på det svenska järnvägsnätet.

Tänkbara åtgärder för att hel måluppfyllelse ska uppnås

Högst en timmes restid och en timmes turtäthet inom Värmland

- Dubbelspår Karlstad–Kil.
- Partiella dubbelspår Kil–Charlottenberg.
- Hastighetsanpassning av Fryksdalsbanan (anslutande bana med regional trafik).

Högst 90 minuters restid och två timmars turtäthet till angränsande arbetsmarknadsregioner

- Dubbelspår Kristinehamn-Kil.
- Partiella dubbelspår och förbindelsespår Laxå-Kristinehamn.
- Partiella dubbelspår Kil-Charlottenberg.

Högst två timmars restid och två timmars turtäthet till Stockholm, Göteborg och Oslo

- Dubbelspår Kristinehamn-Kil.
- Partiella dubbelspår Laxå-Kristinehamn och Kil-Charlottenberg.

Effektiv och intermodal godshantering

- Förbättring av befintliga godsterminaler i Kristinehamn, Kil och Arvika.

Effektiv och attraktiv bytespunkt vid Karlstad C

- Färre spår på Karlstad C, vilket möjliggör stadsutveckling söder om bangården.

5. Förslag till inriktning och rekommenderade åtgärder

5.1 Beskrivning av övergripande inriktning

Goda kommunikationer mellan Stockholm och Oslo gagnar hela Sveriges tillväxt. Den flaskhals som den hårt belastade Värmlandsbanan utgör behöver därför byggas bort. Genom samverkan mellan nationella, regionala och lokala intressen ökar förutsättningarna för samhällsekonomiskt effektiva transportlösningar, som främjar utvecklingen i såväl Värmland som andra regioner i Sverige.

Den övergripande inriktningen för utbyggnad av Värmlandsbanan är att förbättra järnvägskapaciteten på sträckan Stockholm–Karlstad–Oslo. Detta ska göras med effektiva och väl avvägda åtgärder som även gynnar utvecklingen av den regionala tågtrafiken och medverkar till ett långsiktigt hållbart resande. Åtgärder enligt fyrstegsprincipen samtliga steg ska utnyttjas.

5.2 Rekommenderade åtgärder och etapper

Värmlandsbanan föreslås bli utbyggd i fyra etapper fram till år 2025:

Etapp 1 – Mötesspår

- Väse, förlängt mötesspår (möjliggör möten mellan tre tåg)
- Pråmkanalen, mötesspår
- Brunsberg, mötesspår (upprustning av gammalt spår och tunnel)

Etapp 2 – Karlstad C

Järnvägsanläggningar

- Karlstad C, mellanplattform (1-2 nya lägen)
- Karlstad C, nytt ställverk och trimning av befintliga anläggningar på Karlstad Östra och Herrhagsbangården

Övriga trafikanläggningar (Resecentrum)

- Bussterminal
- Angöring och parkering (cykel och bil) norr och söder om bangården
- Ombyggnad av Hamngatan och Järnväggsgatan
- Gång- och cykelpassage under bangården med anslutning till plattformar

Etapp 3 – Mötesspår

- Välsviken, mötesspår (förbereds för flera spår)

Etapp 4 – Ny godsbangård

- Välsviken, godsbangård
- Förbindelsepår Välsviken-Hammen

Utöver de föreslagna investeringsåtgärderna vidtas steg 2 och 3-åtgärder för att effektivisera tågtrafiken på Värmlandsbanan samt anslutande busstrafik vid Karlstad C. Åtgärderna planeras och genomförs i samverkan mellan aktörerna så att största möjliga effekt uppnås.

Genom den föreslagna utbyggnadsordningen prioriteras kapacitetsförstärkningar på sträckan Kristinehamn–Karlstad–Kil–Arvika. Därefter görs en kraftfull satsning på persontrafiken med ett regionalt resecentrum i Karlstad, vilket även möjliggör utveckling av angränsande stadsdelar. Etapp 3 och 4 innebär att godshandlingen effektiviseras och flyttas från Karlstad C, vilket möjliggör utökad och förbättrad regionaltågtrafik samt fortsatt stadsutveckling i Karlstad. För att en helhetslösning på nuvarande problem ska uppnås behöver samtliga etapper genomföras.

Med hänsyn till att Värmlandsbanan är utpekad som en stor brist i det nationella järnvägsnätet bör samtliga rekommenderade åtgärder prövas i den reviderade planen för perioden 2014-2025. Den föreslagna helhetslösningen för Värmlandsbanan och Karlstad C kan också motivera regional och lokal medfinansiering.

5.3 Förslag till ställningstagande

Mot bakgrund av konstaterade brister i järnvägsnätet (kapacitetsutredningen), regionala och lokala utvecklingsplaner samt denna åtgärdsvalsstudie föreslår medverkande parter i projektet Tåg i Tid att:

- Åtgärdsvalsstudien "Tåg i Tid" ska ligga till grund för Trafikverket Region Västs inspel till nationell plan 2014–2025.
- Den formella och lagbundna planläggningsprocessen, med bland annat miljökonsekvensbeskrivning och samråd, drivs vidare för de åtgärder som kommer att ingå i den nationella planen.
- En avsiktsförklaring upprättas mellan Trafikverket, Region Värmland och Karlstads kommun för vidare planering och genomförande av åtgärder på Värmlandsbanan och Karlstad C. Steg 2-3 åtgärder ska planeras och genomföras i samverkan med övriga intressenter inom regionen.



TRAFIKVERKET

Trafikverket, 781 89 BORLÄNGE. Besöksadress: Hamntorget, 652 26 KARLSTAD.
Telefon: 0771-921 921, Texttelefon: 010-123 50 00

www.trafikverket.se