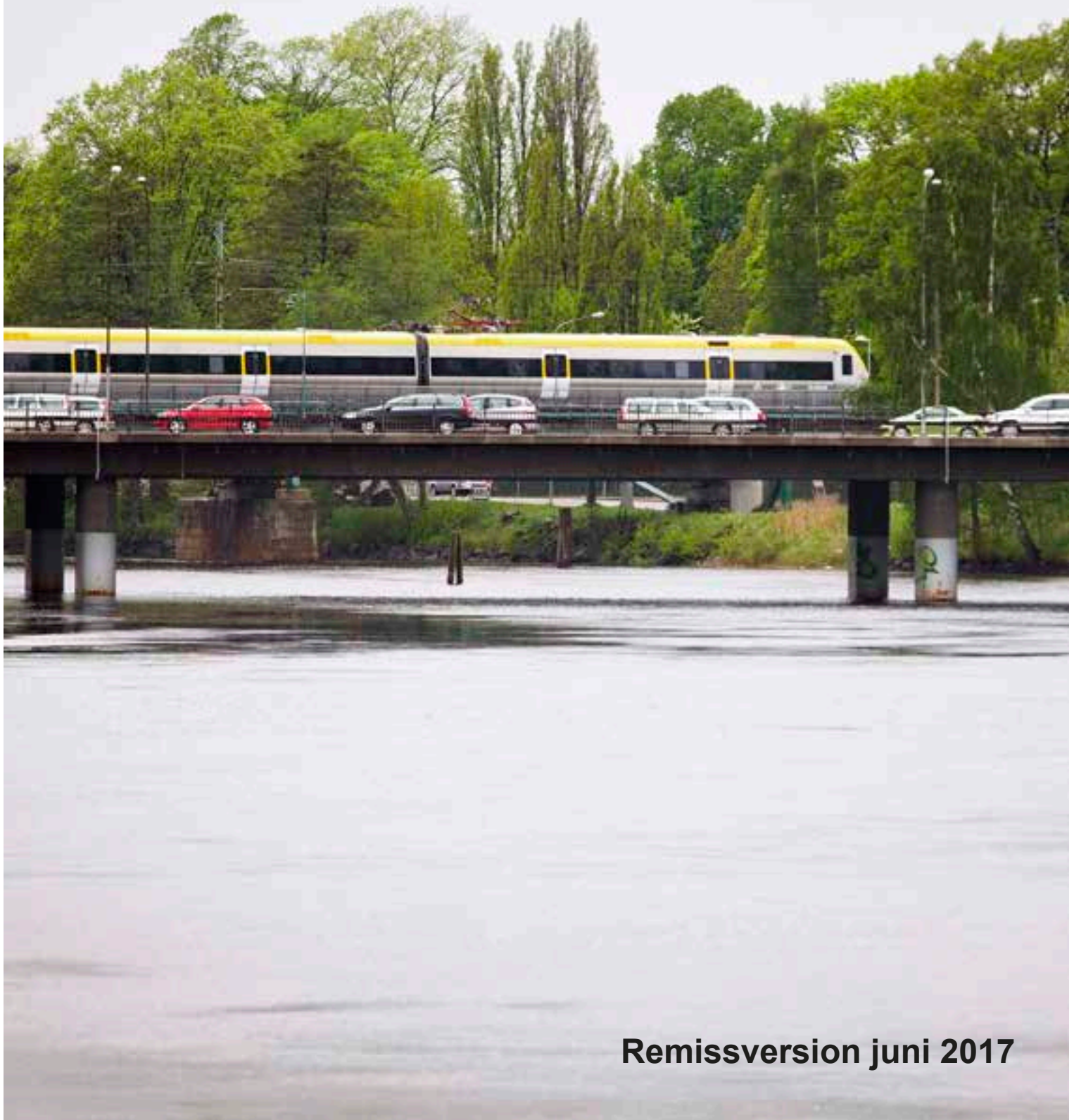


# REGIONAL TRANSPORTPLAN FÖR VÄRMLANDS LÄN 2018-2029



Remissversion juni 2017

**Utgiven av Region Värmland, 2017**

**Text:** Mattias Landin, Region Värmland

**Form:** Cecilia Flygare, WSP

**Foton:** WSP

Vid eventuella frågor om rapportens innehåll kontakta:

[mattias.landin@regionvarmland.se](mailto:mattias.landin@regionvarmland.se)

**REGION VÄRMLAND**

Box 1022

651 15 Karlstad

[www.regionvarmland.se](http://www.regionvarmland.se)

---

Region Värmland är en regional utvecklingsorganisation. Vi skapar förutsättningar för en hållbar tillväxt. Vi har många olika ansvarsområden med uppdrag som kommer från staten och våra medlemmar – landstinget och Värmlands sexton kommuner. Vi jobbar med tillväxtfrågor, kollektivtrafik, kultur, folkhögskolor och medlemsstöd. Vi tar alltid utgångspunkt i Värmlandsstrategin.

# INNEHÅLL

<b>BAKGRUND</b> .....	<b>4</b>
VAD ÄR EN LÄNSTRANSPORTPLAN? .....	4
PLANERINGSFÖRUTSÄTTNINGAR .....	4
PROCESS .....	4
NYTT PLANERINGSSYSTEM .....	4
<b>MÅL</b> .....	<b>5</b>
NATIONELLA MÅL .....	5
REGIONALA MÅL .....	6
<b>NULÄGE OCH TRENDER</b> .....	<b>8</b>
NUVARANDE INFRASTRUKTUR .....	8
RESMÖNSTER OCH VÄNTADE BEHOV PÅ INFRASTRUKTUREN .....	11
<b>ÅTGÄRDSPLANERING</b> .....	<b>17</b>
KRAV PÅ LÄNSTRANSPORTPLAN ENLIGT FÖRORDNINGEN .....	17
PRIORITERINGAR .....	17
PLANERINGSRAM .....	18
BESLUTADE ÅTGÄRDER .....	19
POTTER FÖR HÅLLBART TRANSPORTSYSTEM .....	20
ENSKILDA VÄGAR .....	22
DRIFTSBIDRAG TILL KARLSTAD AIRPORT .....	23
SAMFINANSIERING NATIONELL PLAN .....	23
SAMMANSTÄLLNING AV LÄNSTRANSPORTPLAN 2018-2029 .....	24
KOPPLINGAR TILL ANDRA PLANER .....	26
<b>EFFEKTBEDÖMNING OCH MÅLUPPFYLLELSE</b> .....	<b>27</b>
MILJÖKONSEKVENSBEDÖMNING AV FÖRESLAGNA ÅTGÄRDER .....	29
EFFEKTER FÖR BOSTADSBYGGANDE .....	29
<b>GENOMFÖRANDE OCH UPPFÖLJNING</b> .....	<b>30</b>
PROCESS FÖR SAMORDNING, AVVÄGNING OCH PRIORITERING .....	30
UPPFÖLJNING .....	30
<b>REFERENSER</b> .....	<b>31</b>

## BILAGOR

**BILAGA 1.** MILJÖKONSEKVENSBESKRIVNING

**BILAGA 2.** REGIONAL SYSTEMANALYS VÄRMLAND 2017

**BILAGA 3.** INRIKTNING FÖR CYKELÅTGÄRDER

**BILAGA 4.** SAMLAD MÅLUPPFYLLELSE

**BILAGA 5.** SAMLAD EFFEKTBEDÖMNING OCH SAMHÄLLSEKONOMISKA BERÄKNINGAR PÅ OBJEKT >25 MKR (KOMPLETTERAS EFTER REMISSOMGÅNGEN)

**BILAGA 6.** EKONOMISK SAMMANSTÄLLNING AV LÄNSTRANSPORTPLAN 2018-2029

**BILAGA 7.** SAMHÄLLSNYTTA KARLSTAD C (KOMPLETTERAS EFTER REMISSOMGÅNGEN)

**BILAGA 8.** SAMRÅDSREDOGÖRELSE

# BAKGRUND

## VAD ÄR EN LÄNSTRANSPORTPLAN?

Åtgärder inom den statliga infrastrukturen planeras i långsiktiga planer som omfattar 12 år. Dessa planer revideras och fylls på vart fjärde år och denna plan ersätter den plan som omfattar perioden 2014-2025.

Länstransportplanen ska avse 12 år och bland annat omfatta investeringar i statlig regional infrastruktur, åtgärder för statlig medfinansiering av kommunal infrastruktur, åtgärder som kan påverka transportefterfrågan och val av transportsätt samt åtgärder för en effektivare användning av befintlig infrastruktur.

## PLANERINGSFÖRUTSÄTTNINGAR

### Direktiv

Region Värmland har i uppdrag att ta fram förslag till en länstransportplan för perioden 2018-2029. Förslaget ska redovisas till regeringen den 15 december 2017. Förslaget ska då vara remitterat och sammanställt. I uppdraget ingår att redovisa de preliminära ekonomiska ramarna för perioden.

Arbetet bygger på att transportsystemet samt tillhörande infrastruktur ska anpassas till de krav som en långsiktigt hållbar utveckling ställer, såväl ekonomiskt, miljömässigt som socialt. Den så kallade fyrstegsprincipen ska vara vägledande för den fortsatta planeringen, vilken grundar sig i att välja den åtgärd som är bäst lämpad utifrån ovanstående krav samt uppsatta mål. Inriktningen är att använda och anpassa befintlig infrastruktur före nybyggnation.

Länstransportplanerna ska vara trafikslagsövergripande och inkludera ändamål som upptas i förordning (1997:263) om länsplaner för regional transportinfrastruktur.

Inför upprättande av Region Värmlands länstransportplan har en revidering av befintlig Regional systemanalys genomförts. Systemanalysen (bilaga 2) är underlag för åtgärdsplaneringen.

## PROCESS

Framtagandet av den regionala länstransportplanen har huvudsakligen skett under 2017. Under hösten 2016 uppdaterades även den regionala systemanalysen.

Inom ramen för revideringen har det genomförts samrådsmöten med länets kommuner, Handelskammaren, angränsande län och med Länsstyrelsen i Värmland. Under hela processen har det i Värmland varit en nära dialog med Trafikverket. Mer detaljer framgår av samrådsredogörelsen, bilaga 5.

## NYTT PLANERINGSSYSTEM

Den nya planen gäller för perioden 2018-2029.

Planen är enligt det nya planeringssystemet (prop 2011/12:118) indelad i tidsintervaller där år 1-3 innehåller projekt som är klara att genomföras och år 4-6 är planerade objekt. I år 7 till 12 benämns åtgärderna som brister, där åtgärdsvalsstudie ska genomföras, såvida det inte är projekt som redan nu ligger i något planeringsskede. Denna plan befinner sig i en övergångsfas från det tidigare planeringssystemet och utpekade objekt i slutet av den förra planperioden har tagits med som utpekade objekt för perioden 7-12 år.

# MÅL

## NATIONELLA MÅL

Det övergripande målet för svensk transportpolitik är *”att säkerställa en samhällsekonomiskt effektiv och långsiktigt hållbar transportförsörjning för medborgare och näringsliv i hela landet.”* Under det övergripande målet har regeringen satt upp funktionsmål och hänsynsmål med ett antal prioriterade områden.

### Funktionsmålet

Funktionsmålet handlar om att skapa tillgänglighet för resor och transporter. Transportsystemets utformning, funktion och användning ska medverka till att ge alla en grundläggande tillgänglighet med god kvalitet och användbarhet samt bidra till utvecklingskraft i hela landet. Samtidigt ska transportsystemet vara jämställt, det vill säga likvärdigt svara mot kvinnors respektive mäns transportbehov.

Region Värmland har en ambition att göra transportsystemet mer jämställt, dels med syftet att förbättra både mäns och kvinnors sätt att resa idag, dels med syftet att inte cementera dagens ojämlika sätt att resa utan istället främja ett mer jämställt och jämlikt resande. Att vidta fysiska åtgärder som gör olika former av resande mer tillgängligt för såväl män som kvinnor främjar möjligheterna till ett mer jämställt resande och bidrar till uppfyllelse av jämställdhetsmålet. De fysiska åtgärderna kan med fördel kombineras med steg 1 och 2-åtgärder (enligt fyrstegsprincipen) som syftar till ett förändrat och mer jämställt resmönster. Mot bakgrund av detta resonemang kommer inte enskilda åtgärders påverkan och bidrag till ett mer jämställt transportsystem utvärderas i detalj. Jämställdhetsperspektivet ska dock beaktas i all åtgärdsplanering.

### Hänsynsmålet

Hänsynsmålet handlar om säkerhet, miljö och hälsa. De är viktiga aspekter som ett hållbart transportsystem måste ta hänsyn till. Transportsystemets utformning, funktion och användning ska anpassas till att ingen ska dödas eller skadas allvarligt. Det ska också bidra till att miljökvalitetsmålen uppnås och till ökad hälsa.

### Preciseringar till funktionsmålet

- Medborgarnas resor förbättras genom ökad tillförlitlighet, trygghet och bekvämlighet.
- Kvaliteten för näringslivets transporter förbättras och stärker den internationella konkurrenskraften.
- Tillgängligheten förbättras inom och mellan regioner samt mellan Sverige och andra länder.
- Arbetsformerna, genomförandet och resultaten av transportpolitiken medverkar till ett jämställt samhälle.
- Transportsystemet utformas så att det är användbart för personer med funktionsnedsättning.
- Barns möjligheter att själva på ett säkert sätt använda transportsystemet, och vistas i trafikmiljöer, ökar.
- Förutsättningarna för att välja kollektivtrafik, gång och cykel förbättras.

### Preciseringar till hänsynsmålet

- Antalet omkomna inom väg-transportområdet halveras och antalet allvarligt skadade minskar med en fjärdedel mellan 2007 och 2020.
- Antalet omkomna inom yrkessjöfarten och fritidsbåtstrafiken minskar fortlöpande och antalet allvarligt skadade halveras mellan 2007 och 2020.
- Antalet omkomna och allvarligt skadade inom järnvägstransport området och luftfartsområdet minskar fortlöpande.
- Transportsektorn bidrar till att miljökvalitetsmålet Begränsad klimatpåverkan nås genom en stegvis ökad energieffektivitet i transportsystemet och ett brutet beroende av fossila bränslen. År 2030 bör Sverige ha en fordonsflotta som är oberoende av fossila bränslen.
- Transportsektorn bidrar till att övriga miljökvalitetsmål nås och till minskad ohälsa. Prioritet ges till de miljöpolitiska delmål där transportsystemets utveckling är av stor betydelse för möjligheterna att nå uppsatta mål.

## REGIONALA MÅL

### Värmlandsstrategin

*Värmlandsstrategin* är en strategi för hur hela Värmland ska utvecklas fram till 2020 och fokuserar på hållbar utveckling och tillväxt. Strategin utgår från fyra utvecklingsområden; *Livskvalitet för alla, Fler och starkare företag, Höjd kompetens på alla nivåer* och *Bättre kommunikationer*. Inom varje område finns förslag på åtgärder som tillsammans ska göra att Värmland utvecklas och lever upp till utarbetade och mätbara mål.

Den strategiska inriktningen för huvudmålet *Bättre kommunikationer* är att det ska vara lätt att ta sig till, från och inom Värmland. Man har bra pendlingsmöjligheter, snabba och enkla transporter och god bredbands-tillgänglighet. Målen i Värmlandsstrategin har precisrats i följande effektmål:

- Ökade möjligheter att bo och arbeta i hela Värmland
- Gång-, cykel-, och kollektivtrafik ska öka sina andelar av persontransporterna
- Restiderna med tåg och buss till Stockholm, Oslo och Göteborg ska minska
- Antalet avgångar och passagerare vid Karlstad Airport ska öka
- Direktflyg till Köpenhamn och minst en annan internationell hubb<sup>1</sup>
- Öka godsmängden som transporteras på Väneren
- Alla hushåll och företag ska ha möjlighet till bredband om minst 100 Mbit/sek.

### Regionalt trafikförsörjningsprogram

I *Regionalt Trafikförsörjningsprogram 2017-2021 för Värmland* preciseras fyra övergripande målområden för kollektivtrafikens utveckling i länet:

- **Tillgänglighet för regional tillväxt**  
Kollektivtrafiken ska stärka regionens tillgänglighet och utveckling genom ett sammanhållet nät av regional trafik och tätortstrafik, förbindelser över länsgräns mot angränsande län och landsgräns mot Norge samt kopplingar mot storstadsområdena Stockholm, Göteborg och Oslo
- **Attraktivitet och användbarhet**  
Kollektivtrafiken ska upplevas som ett attraktivt och användbart alternativ med enhetliga, gemensamma och lättillgängliga system.
- **Miljö**  
Kollektivtrafiken ska bidra till att öka energieffektiviteten och att minska trafiksystemets negativa miljöpåverkan.
- **Resurseffektivitet**  
Kollektivtrafiken ska planeras och genomföras för ökad resurseffektivitet.

### Klimat- och energistrategi för Värmland

Sedan 2008 har Länsstyrelsen på regeringens uppdrag arbetat med en regional klimat- och energistrategi som syftar till att minska Värmlands klimatbelastning. Till strategin finns en regional handlingsplan som pekar ut fyra insatsområden inom transportsektorn, varav de tre nedanstående har en tydlig koppling till infrastrukturens utveckling.

- **Samhällsplanering som verktyg för minskat bilberoende**  
Skapa förutsättningar för ökad användning av kollektivtrafik och cykel. Redan i planeringsfasen bör hänsyn tas till kollektivtrafikstråk och möjligheten att gå och cykla.
- **Arbetspendling och tjänsteresor med kollektivtrafik och cykel**  
Åtgärder som gör kollektivtrafiken mer attraktiv och som uppmuntrar individen att välja hållbara färdmedel. Insatsområdet fokuserar framförallt på restider, enkelhet och olika former av påverkansarbete.
- **Bränslesnåla och fossiloberoende fordon i stora fordonsflottor**  
Insatsområdet är uppdelat i bränsleförbrukning och användning av fossila bränslen. De utgör två parallella processer som behöver samverka för att öka fordonens energieffektivitet och minska deras klimatpåverkan.

### Miljö kvalitetsmål

Miljö kvalitetsmålen beskriver det tillstånd i den svenska miljön som miljöarbetet ska leda till. Det finns även preciseringar av miljö kvalitetsmålen. Preciseringarna förtydligar målen och används i det löpande uppföljningsarbetet av målen. En precisering med bäring på transportsystemet är "Begränsad klimatpåverkan" med ett etappmål om 40 procent minskade utsläpp av växthusgaser till 2020 utifrån 1990 års nivå. Miljö kvalitetsmålen innehåller även preciseringar om "God bebyggd miljö", "Bara naturlig försurning" och "Frisk luft"

### Klimatmål

FN:s senaste klimatkonferens som ägde rum i Paris i december 2015 resulterade i ett bindande globalt avtal om minskade utsläpp av växthusgaser. Avtalet ska börja gälla år 2020 och målet är att den globala uppvärmningen ska begränsas till under två grader, helst till en och en halv grad.

De nuvarande målen för EU:s eget klimatarbete brukar förkortas 20-20-20. Det handlar om fyra mål som EU ska nå senast 2020. EU ska:

1. Sedan 2014 finns en direktförbindelse till Frankfurt som ersätter förbindelsen mot Köpenhamn.



- minska växthusgasutsläppen med minst 20 %, jämfört med 1990 års nivåer
- sänka energiförbrukningen med 20 %
- höja andelen förnybar energi till 20 % av all energikonsumtion
- höja andelen biobränsle för transporter till 10 %.

Sverige har åtagit sig att minst 50 % av den totala energianvändningen ska vara förnybar 2020. Riksdagen har dessutom beslutat om ett mål för energieffektivitet, uttryckt som en minskad energiintensitet med 20 % till 2020 jämfört med 2008.

Trafikverket ska på uppdrag av regeringen jobba mot de nationella klimatmålen. Av dessa berörs transportsektorn av följande mål:

- Sverige ska ha en fossiloberoende fordonsflotta till 2030
- Sverige ska inte ha några nettoutsläpp av klimatgaser vid 2050.

### Mål för framtidens resor och transporter

Viktiga utgångspunkter i den fortsatta planeringen av transportsystemets förvaltning och utveckling finns att hämta i regeringens och riksdagens ställningstaganden:

- Infrastruktur för framtiden – innovativa lösningar för stärkt konkurrenskraft och hållbar utveckling (prop. 2016/17:21)
- Mål för framtidens resor och transporter (prop. 2008/09:93)
- Uppdrag att ta fram förslag till nationell trafikslagsövergripande plan för utveckling av transportsystemet och trafikslagsövergripande transportplaner för regional transportinfrastruktur (rskr.2017/17:101)

### Jämställdhet

Region Värmland har som ambition att jämställdhetsintegrera all sin verksamhet. Det innebär bland annat att målet är att ha en jämn representation av kvinnor och män i framtagandet av planer och åtgärder. Det handlar om en jämn fördelning av makt över utformningen av transportsystemet och över vilka frågor och åtgärder som prioriteras.

I åtgärdsplaneringen ska även barnperspektivet beaktas.

Jämställdhetsintegrering innebär att jämställdhetsperspektivet lyfts fram och finns med i planering, beslut och genomförande. I kapitel 4 Åtgärdsplanering förs en diskussion om de planerade åtgärderna utifrån ett jämställdhetsperspektiv. Bedömningen har gjorts i samarbete med Region Värmlands projektledare för jämställd regional tillväxt.

### Regional cykelplan för Värmland

Region Värmland och Trafikverket har tagit fram en regional cykelplan som fastställdes 2013. Cykelplanen finns att ta del av på [www.regionvarmland.se](http://www.regionvarmland.se)

Syftet med den regionala cykelplanen är att kartlägga nuläget för cykelinfrastrukturen i länet, vilka behov och brister som finns samt på vilket sätt cyklingen i länet kan öka. Fyra strategiska områden av stor betydelse som identifierats i cykelplanen är:

- Samhällsplanering/Fysisk planering
- Ökad vardagscykling
- Hela-resan-perspektivet
- Cykling för rekreation och turism

Dessa fyra strategiska områden ska vara vägledande för utvecklingen av cyklingen i Värmland. Det innebär att cykeln bör vara en naturlig del av all samhällsplanering, både på lokal och regional nivå, för att skapa förutsättningar för en ökad, säker och attraktiv cykeltrafik.

# NULÄGE OCH TRENDER

## NUVARANDE INFRASTRUKTUR

I Värmland finns samtliga fyra transportslag; väg, järnväg, flyg och sjöfart. Nedan beskrivs befintlig infrastruktur i Värmland översiktligt. En utförligare beskrivning finns i *Regional systemanalys för Värmlands län 2017*, bilaga 2. De viktiga stråken i länet är:

- E16 (Riksgränsen vid Torsby-Borlänge-Gävle)
- E18 (Riksgränsen vid Årjäng-Karlstad-Örebro-Stockholm)
- E45 (Göteborg-Säffle-Sunne-Torsby-Mora)
- Riksväg 26 (Halmstad-Kristinehamn-Mora)
- Riksväg 61 (Riksgränsen vid Eda-Karlstad)
- Riksväg 62 (Riksgränsen vid Långflon-Ekshärad-Munkfors-Karlstad)
- Riksväg 63 (Kopparberg-Filipstad-Karlstad)
- Värmlandsbanan (Laxå-Charlottenberg)
- Norge/Vänerbanan (Kil-Göteborg)
- Bergslagsbanan (Gävle-Kil)
- Fryksdalsbanan (Kil-Torsby)

### Väg

I Värmlandsstrategin prioriteras E18 och E45 samt riksvägarna 61, 62 och 63. Tillsammans knyter de ihop länet och utgör Värmlands förbindelse mot omvärlden.

Övriga vägar med liknande funktion, men som inte är prioriterade i Värmlandsstrategin, är E16 och Rv 26. Därutöver finns flera vägar som fyller en viktig regional funktion, bland annat vägarna 172, 175, 236/554, 239, 240 och 241.

Dessa vägar ingår i funktionellt prioriterat vägnät. En klassificering av vägar som Trafikverket införde under 2016. I systemanalysen beskrivs funktionellt prioriterat vägnät närmare.

### Järnväg

I Värmland finns sex järnvägar:

- Värmlandsbanan (Laxå-Riksgränsen) *Person- och godstrafik*
- Norge/Vänerbanan (Kil-Göteborg) *Person- och godstrafik*
- Fryksdalsbanan (Kil-Torsby) *Person- och godstrafik*
- Inlandsbanan (Kristinehamn-Nykroppa) *Person- och godstrafik*
- Bergslagsbanan (Kil-Gävle) *Godstrafik*
- Skoghallsbanan (Karlstad-Skoghall) *Godstrafik*.

I Värmlandsstrategin prioriteras Värmlandsbanan, Norge/Vänerbanan och Fryksdalsbanan.

### Flyg

I Värmland finns tre flygplatser med reguljärtrafik; Karlstad Airport, Torsby flygplats och Hagfors flygplats.

Från Karlstad Airport finns direktflyg till Stockholm och Frankfurt samt under turistsäsong linjetrafik till Alicante, Gran Canaria, Rhodos, Mallorca, Kroatien, Kreta och Las Palmas.

Från Torsby och Hagfors flygplatser går flyg till Stockholm.

### Sjöfart

I Vänern transporterades under 2016 nästan 1,7 miljoner ton gods, vilket är en ökning med 5 procent jämfört med 2015<sup>2</sup>. Den största hamnen i Vänern sett till godsolymer är Lidköping. I Värmland är det hamnen i Gruvön som hanterar störst volymer sjögods.

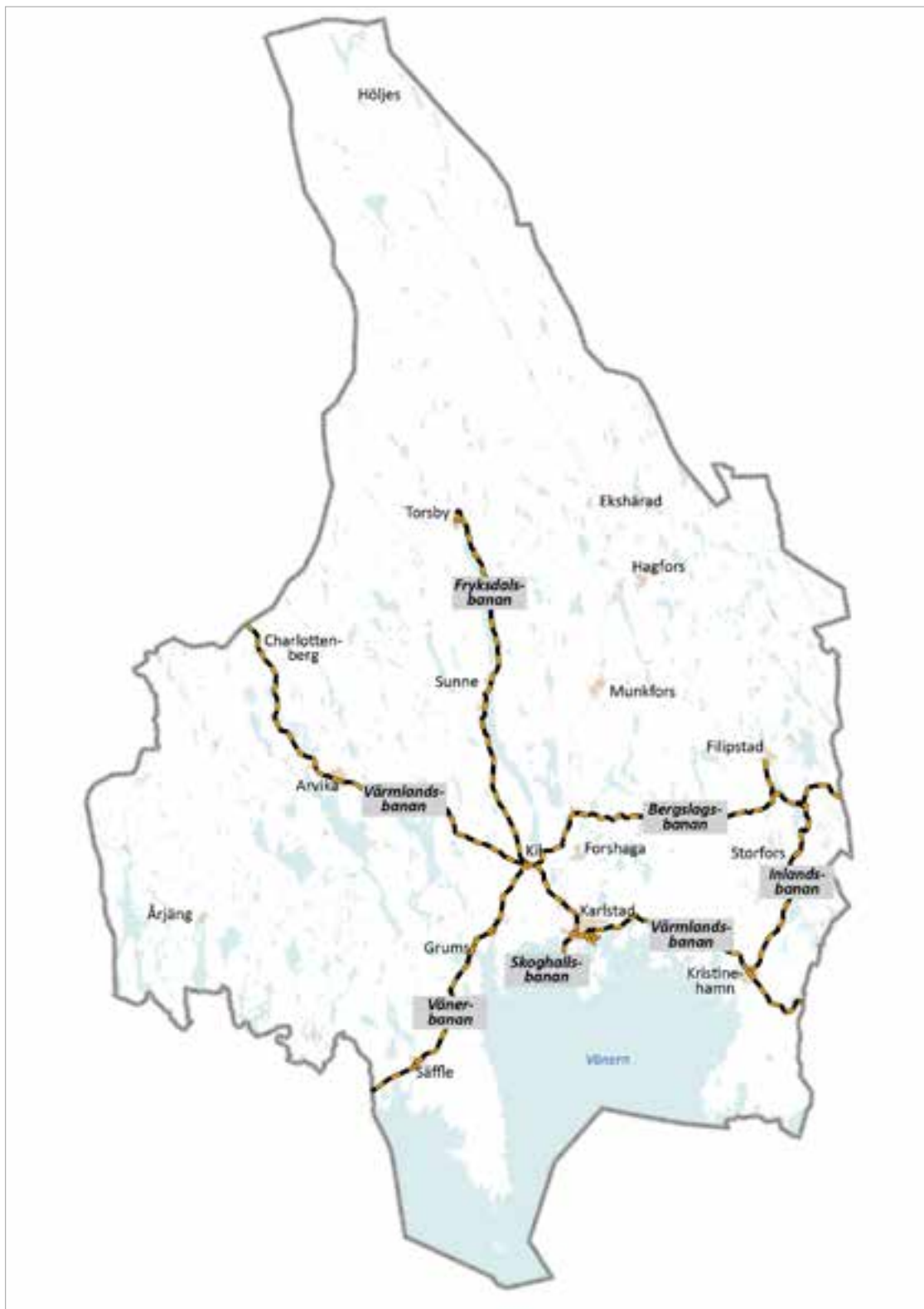
Hamnarna i Värmland är: Karlstad, Kristinehamn, Gruvön och Skoghall, varav de två sistnämnda är privata.

2. Vänerhamn 2017





Figur 1. Funktionellt prioriterat vägnät i Värmland.



Figur 2. Järnvägar i Värmland.

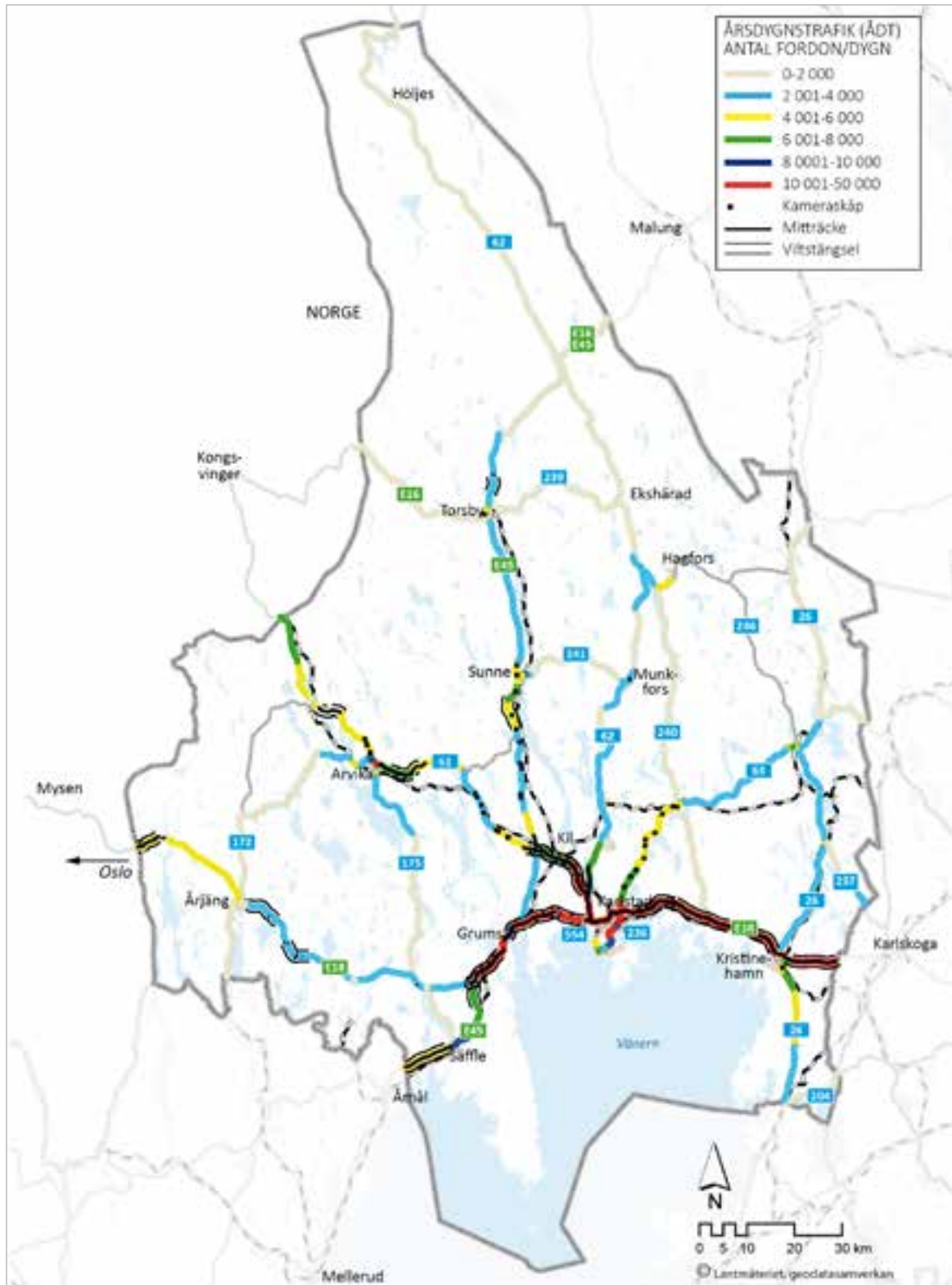
## RESMÖNSTER OCH VÄNTADE BEHOV PÅ INFRASTRUKTUREN

Regional systemanalys för Värmland 2017 beskriver resmönster och väntade behov på infrastrukturen i Värmland. Nedan redovisas en kort sammanfattning, mer detaljer finns i systemanalysen.

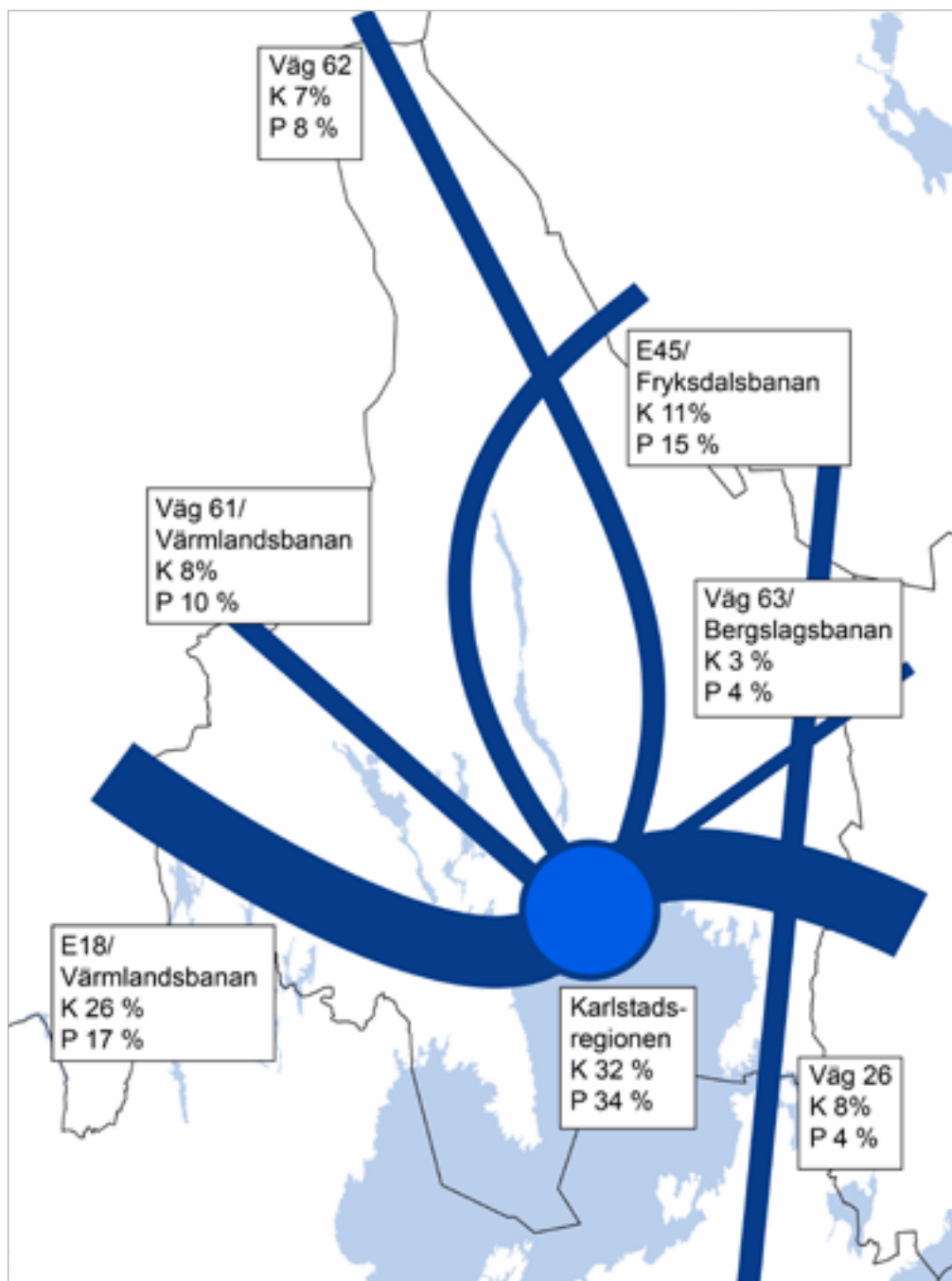
## Trafikmängder och resmönster

Som framgår på kartan nedan är de största trafikmängderna på de större vägarna och i området runt Karlstad. Trafikmängderna ökar något i anslutning till de större tätorterna.

Inom länet är de största reserelationerna i riktning till och från Karlstad.



Godstransporter som passerar Värmland sker huvudsakligen i väst-östlig och nord-sydlig riktning genom länet. Enligt godskartläggningen från 2013 går drygt 600 genomgående lastbilar per dygn på E18 mellan länsgränsen mot Örebro och Karlstad. I Karlstad delas lastbilstrafiken jämt på E18 och väg 61 för vidare transport mot Norge.<sup>3</sup>



Figur 4. Årsdygnsmedeltrafik samt trafiksäkerhetsåtgärd i Värmland. Källa: Trafikverket NVDB, december 2016.

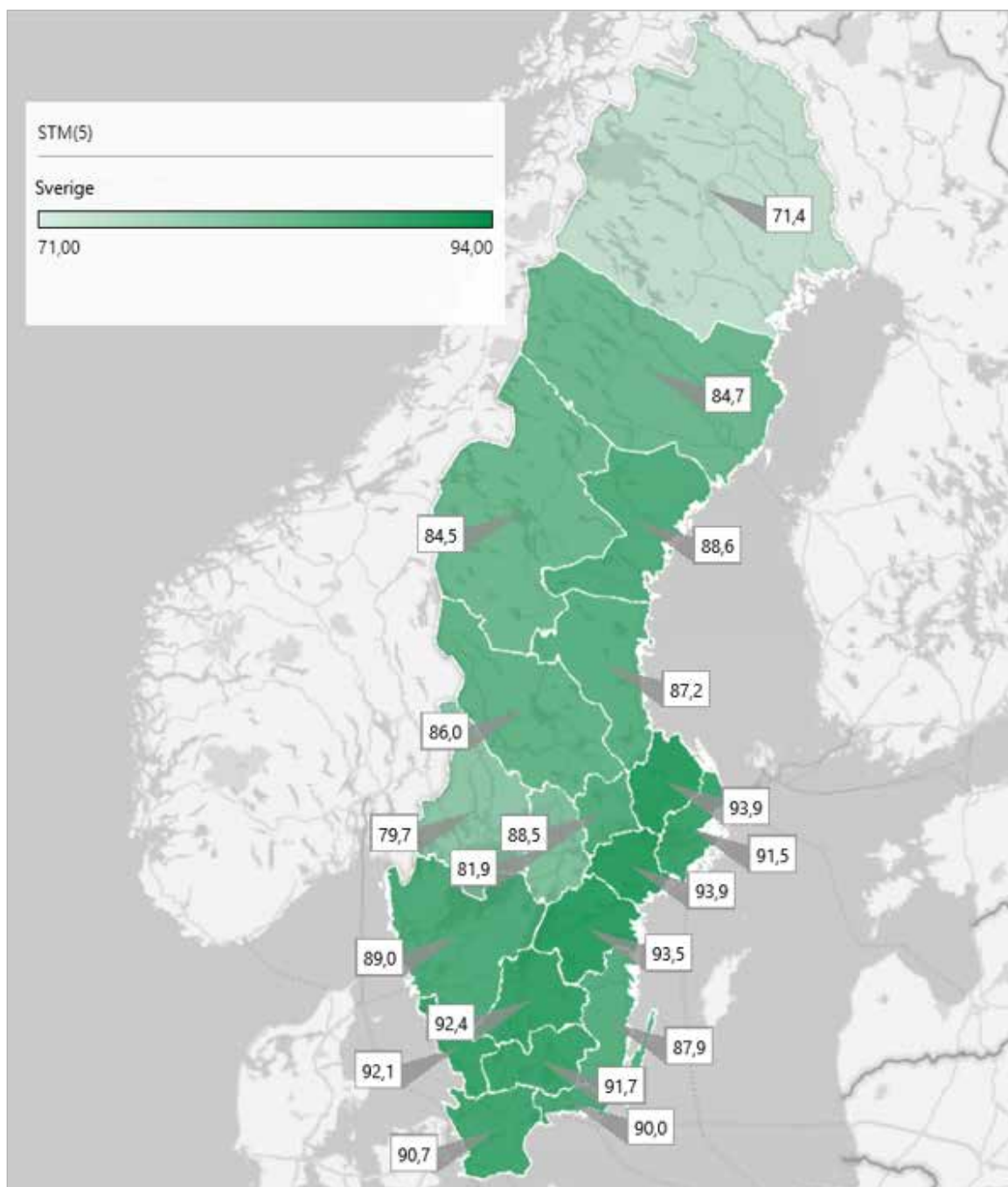
3. Trafikverket. Godskartläggning Värmland. 2013



Järnvägarna i Värmland, i synnerhet Värmlandsbanan, har stora trafikmängder i förhållande till tillgänglig kapacitet. I delrapport 1 i ÅVS Stockholm-Oslo framgår även att antalet godståg ökat med 90 procent på Värmlandsbanan under perioden 2003-2015<sup>4</sup>. Detta innebär bland annat att banan är känslig för störningar.

2016 var den totala punktligheten på järnväg i Värmland 79,7 procent vilket är näst sämst i landet, genom-

snitt i landet var 91,4 procent<sup>5</sup>. Inför 2017 års tidtabell har Trafikverket tillsammans med operatörerna därför gjort förändringar i planeringen av tåglägen för att förbättra punktligheten. Åtgärderna har gett resultat och de första tre månaderna låg den totala punktligheten i länet på drygt 90 procent<sup>6</sup>.



**Figur 5.** STM(5), andelen persontåg (procent) till slutstation högst 5 minuter efter tidtabell, per län 2016. Anm. Gotlands län saknar trafikerad järnväg. *Källa Trafikanalys*

4. Trafikverket. ÅVS Stockholm-Oslo. Delrapport 1.

5. Trafikanalys. Punktlighet på järnväg. Andel tåg som ankom till station högst 5 min efter tidtabell.

6. <http://www.trafikverket.se/om-oss/nyheter/Nationellt/2017-04/forsta-kvartalet-2017-punktligast-pa-flera-ar/>

## Trafiksäkerhet

Mellan 2006 och 2015 har både dödsolyckor minskat något medan antalet måttliga olyckor varierat under åren mellan 65 och 87 stycken per år. Totalt sett har antalet olyckor på statligt vägnät minskat något under perioden. Mötesolyckor är den olycksform med störst andel dödade och allvarligt skadade.

Under samma period har antalet rapporterade olyckor med oskyddade trafikanter ökat. Som framgår i diagram 2 är det framförallt måttliga olyckor som ökat

i antal medan allvarliga olyckor mer än halverats. Antal dödsolyckor är för få för att kunna dra några slutsatser.

Vad gäller olyckor med alkoholpåverkad förare har utvecklingen vänt och antalet olyckor med alkoholpåverkad förare var 2015 uppe på nästan samma nivå som 2007, efter att ha minskat stadigt fram till 2012. Detta sammanfaller med utvecklingen nationellt samt att antalet utandningsprov minskat. Nationellt har antalet utandningsprov minskat med 40 procent sedan 2011.

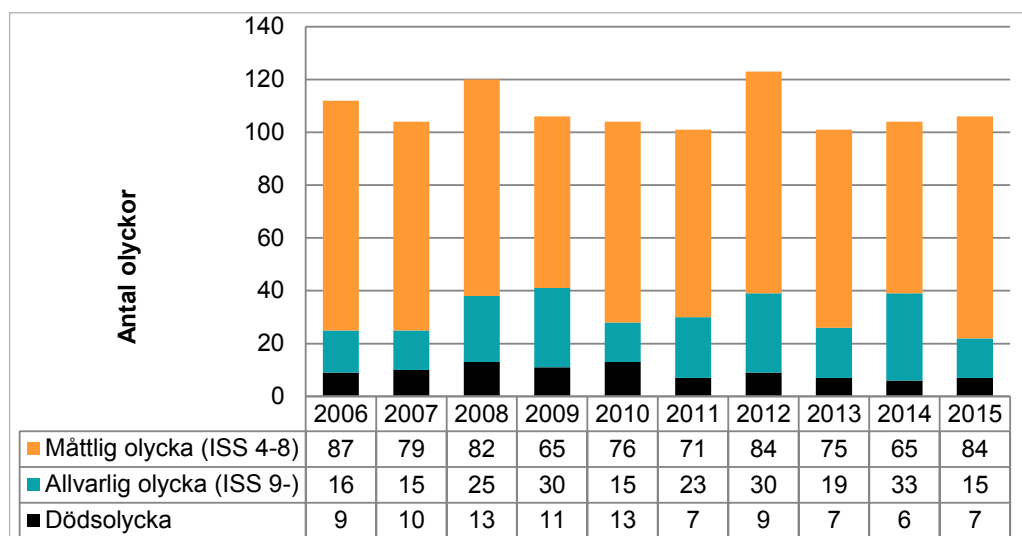


Diagram 1. Antal olyckor på statligt vägnät per år och sammanvägd svårighetsgrad 2006-2015. Källa: STRADA.

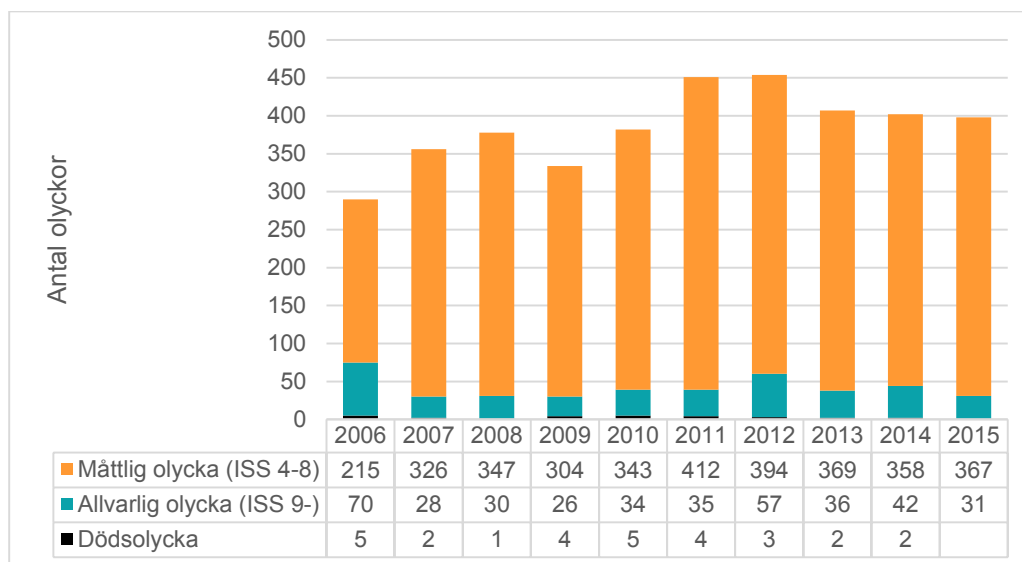


Diagram 2. Antal olyckor med oskyddade trafikanter i Värmland 2006-2015, samtliga vägar. Källa: STRADA.



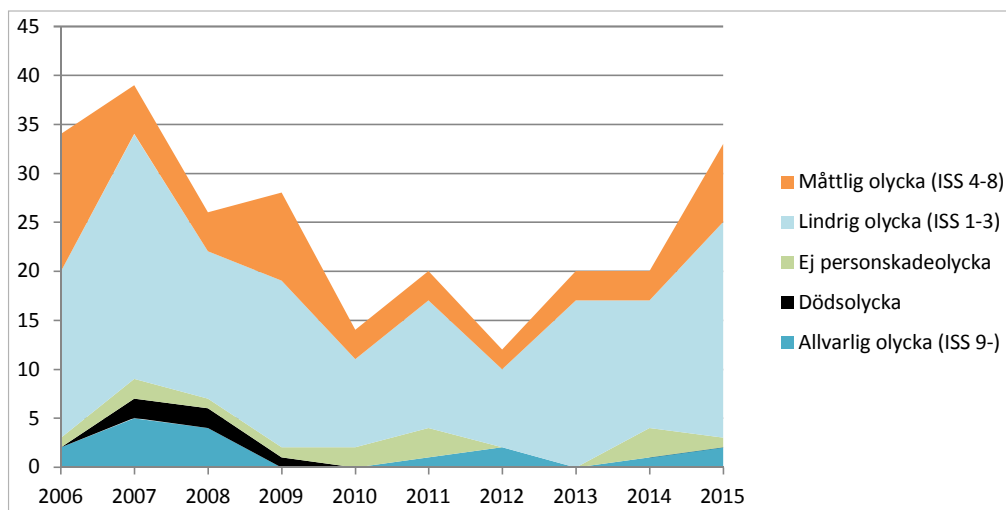


Diagram 3. Antal alkoholrelaterade olyckor i Värmland per år och svårighetsgrad.

### Trafikutveckling

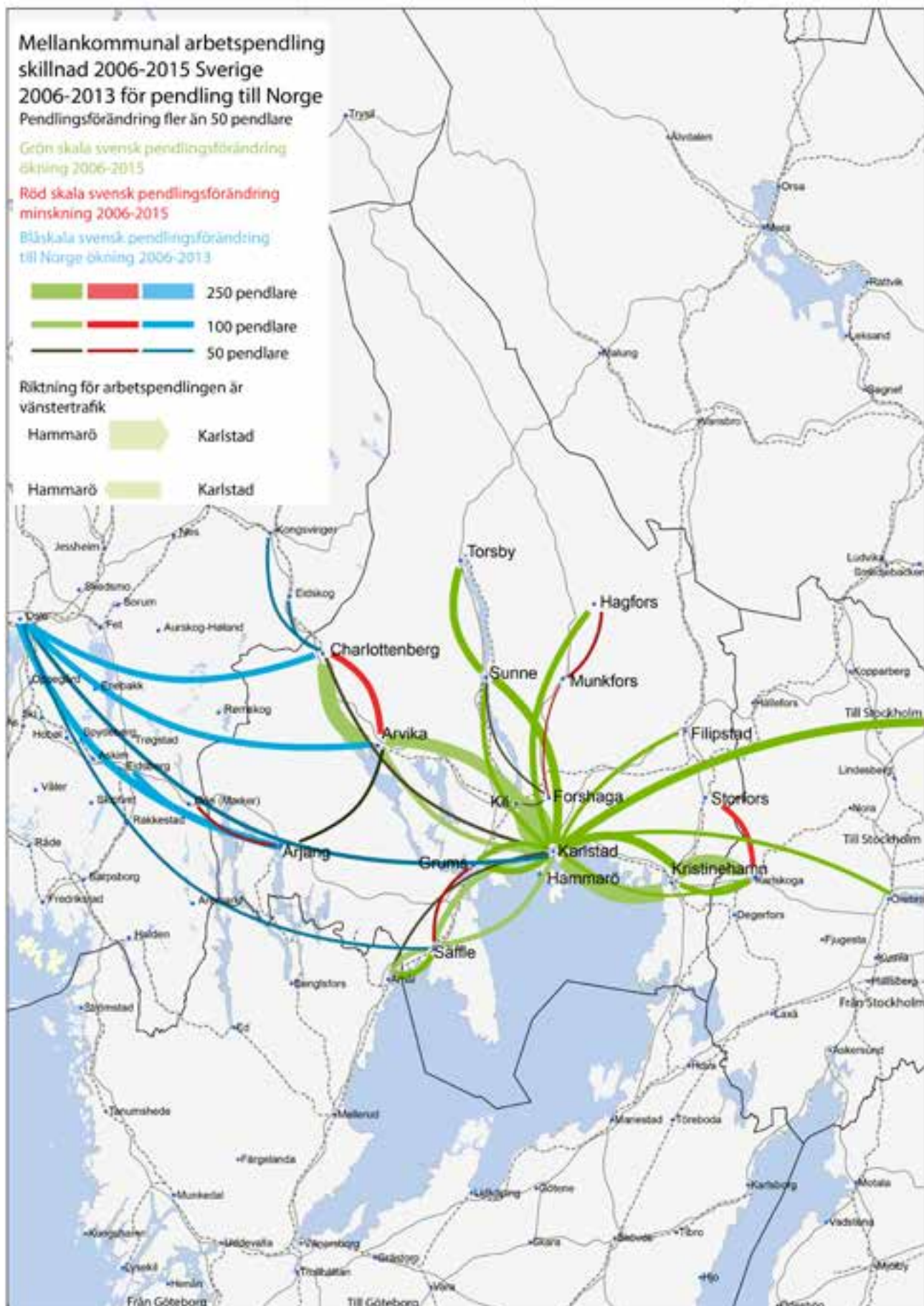
Enligt Trafikverkets prognoser väntas trafikmängderna öka mest där dagens trafikflöden är störst. På kartan nedan redovisas förväntad trafikökning i Värmland fram till 2030.

De senaste tio åren har den totala arbetspendlingen inom länet ökat med 15 procent, vilket motsvarar drygt 3600 personer. Som framgår av kartan nedan har utvecklingen framförallt skett i riktning till och från Karlstad. Det finns även en tydlig trend att arbetspendling till Norge fortsätter att öka men i lägre takt än tidigare.

En intressant aspekt är att pendlingen från Karlstad ut i länet procentuellt sett ökar snabbare än inpendlingen till Karlstad. Karlstads betydelse för länets kompetensförsörjning har således ökat de senaste tio åren



Figur 6. STM(5), andelen persontåg (procent) till slutstation högst 5 minuter efter tidtabell, per län 2016. Anm. Gotlands län saknar trafikerad järnväg. Källa Trafikanalys.



Figur 7. Utveckling i mellankommunal arbetspendling mellan åren 2006-2015 (svenska flöden) och 2006-2013 (Norge). Flödesriktning läses ur högeravav mellan kommuner. Källa: SCB, StatNord.

# ÅTGÄRDSPLANERING

Innehållet i länsplanerna regleras av regeringens direktiv samt i olika förordningar. Nytt för den här planeringsomgången är att regeringen betonar infrastrukturens betydelse för bostadsbyggandet.

I regeringens direktiv framgår bland annat följande:

*”De regionala ramarna ska användas för investeringar och förbättringar av länens transportinfrastruktur. Länsplaneupprättarna ska i sina prioriteringar även utgå från ett länsöverskridande och nationellt perspektiv samt där så är relevant ett perspektiv över nationsgränserna.*

*Länsplaneupprättarna ska redovisa hur mycket medel som går till samfinansiering av åtgärder i nationell plan, hur mycket medel som avsätts till statlig medfinansiering, hur medlen fördelas mellan trafikslagen samt hur mycket medel som de planerar lägga på cykelinfrastruktur.”<sup>7</sup>*

Region Värmlands planeringsram för 2018-2029 är 1003 miljoner kronor inklusive särskilt driftbidrag för regional flygplats som inte har statligt upphandlad trafik.

För att optimera utvecklingen av Värmlands regionala transportinfrastruktur arbetar Region Värmland, Trafikverket och de värmländska kommunerna aktivt med sam och medfinansieringslösningar.

**Medfinansiering:** Gemensam finansiering med andra medel utöver den regionala planen, t ex när en kommun medfinansierar ett vägobjekt i den regionala planen.

**Statlig medfinansiering:** Finansiering ur nationell eller regional plan till ett antal olika typer av åtgärder som finansieras med andra medel utöver den regionala planen. Kan t ex sökas av kommuner och kollektivtrafikmyndigheter<sup>8</sup>.

**Samfinansiering:** Gemensam finansiering mellan infrastrukturplaner, t ex när medel från den regionala planen för Värmland samfinansierar objekt i den nationella planen eller när medel ur bärighetsplanen och den regionala planen för Värmland samfinansierar objekt.

## KRAV PÅ LÄNSTRANSPORTPLAN ENLIGT FÖRORDNINGEN

Enligt förordning om länsplaner ska planerna innehålla en redovisning av investeringar i statliga vägar som inte omfattas av nationell plan för transportinfrastruktur, övriga investeringar i det regionala vägnätet, vilka åtgärder som kan bli aktuella för statlig medfinansiering samt bidrag till regionala flygplatser. Planen får även innehålla samfinansiering av åtgärder i nationell plan för transportinfrastruktur och medel för byggande och drift av enskilda vägar.<sup>9</sup>

I förordningen framgår även att planen ska innehålla en redovisning av nuvarande standard på anläggningarna, inriktning för vilka åtgärder som bedöms ha störst effekt för att nå de transportpolitiska målen samt redovisning av vilka objekt som bedöms kosta minst 25 Mkr och kommer genomföras under planperioden.

## PRIORITERINGAR

Region Värmland har gjort följande avvägningar och prioriteringar:

- Utpekade regionala stråk för arbetspendling ska prioriteras med syfte att stärka och utveckla en gemensam arbetsmarknadsregion med Karlstad som centralort samt att förbättra möjligheterna att arbetspendla till angränsade regioner.
- Utpekade regionala stråk och noder för gods- och varutransporter ska prioriteras med syfte att stärka och utveckla det regionala näringslivet.
- Andelen resor med kollektiva färdmedel ska öka med hänsyn till tillgänglighet för alla, säkerhet och miljö. Satsningarna ska inriktas på åtgärder som förbättrar tillgängligheten och framkomligheten i det regionala stomlinjenätet.
- Utveckla möjligheten att cykla på ett säkert sätt inom och utom tätbebyggt område samt att förbättra kopplingarna mellan cykel och kollektivtrafik.

7. Regeringen. Uppdrag att ta fram förslag till nationell trafikslagsövergripande plan för utveckling av transportsystemet och trafikslagsövergripande transportplaner för regional transportinfrastruktur (rskr.2017/17:101) sid 19.

8. I Värmland är uppgiften att söka statlig medfinansiering för kollektivtrafikplanering delegerad till Värmlandstrafik AB.

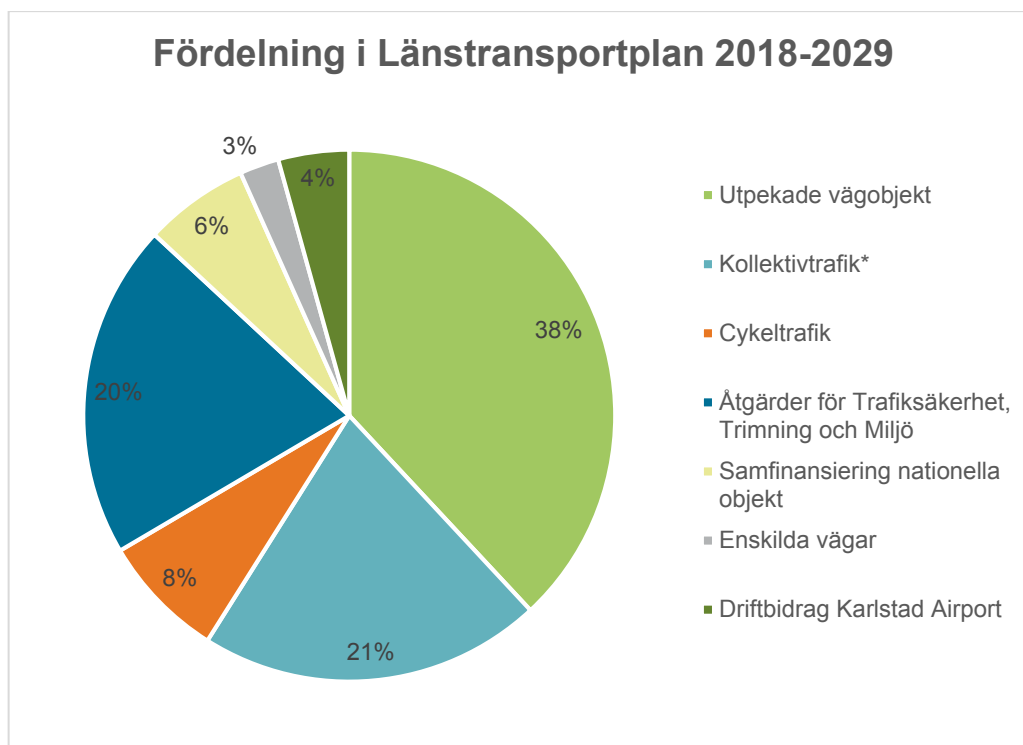
9. Förordning 1997:263 om länsplaner för regional transportinfrastruktur

- Nya eller ändrade transportbehov som uppkommer under planeringsperioden ska kunna beaktas.
- Innan specifika åtgärder bestäms inom respektive åtgärdsgrupp ska de normalt föregås av en åtgärdsvalsstudie. Studierna kan vara mer eller mindre omfattande och ska stå i rimlig proportion till behovet. Fyrstegsprincipen ska tillämpas.

## PLANERINGSRAM

Planeringsramen för perioden 2018-2029 uppgår till 1003 miljoner kronor i Värmlands län. Motsvarande ram för perioden 2014-2025 var 994 Mkr. Fördelning mellan åtgärdsgrupperna redovisas i diagrammet nedan.

Utredningskostnader för projektering, formella processer med mera belastar respektive åtgärdsgrupp. Samfinansiering mellan åtgärdsgrupper kan ske för såväl studier som fysiska åtgärder om åtgärderna berör flera områden. Region Värmland och Trafikverket samråder om hur finansiering ska ske om oklarheter finns. Trafikverket tar även ut en administrativ kostnad för löner som belastar planen. De senaste fyra åren har det i snitt handlat om cirka 2,3 MKr per år.



**Diagram 4.** Ekonomisk sammanställning av Regional transportplan för Värmlands län 2018-2029.



## BESLUTADE ÅTGÄRDER

Nedan redovisas de större objekt som planeras under perioden 2018-2029. Planen delas in i tre olika tidsperioder enligt det nya planeringssystemet<sup>10</sup>. År 1-3 innehåller projekt som är klara att genomföras och år 4-6 är planerade objekt. I år 7 till 12 benämns åtgärderna som brister, där åtgärdsvalsstudie ska genomföras, såvida det inte är projekt som redan nu ligger i något planeringsskede. Denna plan befinner sig i en övergångsfas från det tidigare planeringssystemet och innehåller därför huvudsakligen åtgärder som hunnit uppnå tillräcklig detaljeringsnivå för att tas med som åtgärder.

Flera av de åtgärder som finns med i planen 2014-2025 har ännu inte hunnit genomföras. Planeringen i planen för 2014-2025 utgör grunden för åtgärdsplaneringen fram till 2025.

Efter varje åtgärd följer en kortfattad redovisning av vilken effekt som åtgärden bedöms ge. Detta sammanfattas sedan i kapitel 5 *Effektbedömning och måluppfyllelse*.

### Utpekade vägåtgärder

I planen avsätts 384 Mkr för utpekade vägåtgärder som överstiger 25 Mkr. I tabellerna nedan redovisas under vilken perioden objekten påbörjas. Utöver medel ur länstransportplanen tillkommer bärighetsmedel och kommunal medfinansiering, se Bilaga 5. Ekonomisk

sammanställning av länstransportplan 2018-2029.

Åtgärderna beskrivs närmare i ÄVS Större regionala stråk Värmland (2016). Kostnaderna i tabellen är angivna i prisnivå 2017-4.

### Bedömd effekt

Åtgärderna syftar till förbättrad framkomlighet och därmed ett mer tillförlitligt transportsystem för både arbetspendling, godstransporter och ökad trafiksäkerhet. Den ökade tillgängligheten ger en marginellt positiv effekt på möjligheterna till bostadsbyggande.

Viltstängsel ger en ökad barriäreffekt, men bidrar samtidigt till att minska antalet djur som bli påkörda. Då hastigheten på sträckan ökar innebär åtgärden att utsläpp av växthusgaser ökar. I vägobjekten ingår dock även åtgärder för gång, cykel och kollektivtrafik, vilket även bidrar till att stärka dessa trafikslag.

Då fler män än kvinnor kör bil tenderar satsningar på väg att gynna män mer än kvinnor. Skillnaden i färdmedelsfördelning är dock mindre i Värmland än riket som helhet. Vägförbättringar som avses innebär att den upplevda tryggheten ökar, vilket ytterligare kan bidra till att jämna ut skillnaden<sup>11</sup>. Sträckan Grånge-Speked förbinder Arvika och Eda kommuner. Då betydligt fler kvinnor än män arbetspendlar mellan Arvika och Eda kan åtgärden bidra till att förbättra kvinnors möjligheter till arbetspendling. Längs aktuella sträckor på väg 62 och 63 arbetspendlar ungefär lika många män som kvinnor.

Tabell 1. Utpekade vägåtgärder som påbörjas 2018-2020.

Sträcka	Åtgärd	Total kostnad	Ur LTP
Väg 61 Grånge Speked	Breddning och mötesseparering Hastighetsstandard 100 km/h	99 Mkr	31 Mkr
Väg 62 Norra Sanna Dyvelsten	Breddning och mötesseparering Hastighetsstandard 100 km/h	79 Mkr	67 Mkr
Väg 62 Dyvelsten Forshaga	Breddning och mötesseparering Hastighetsstandard 100 km/h	59 Mkr	45 Mkr
Väg 63 Edsgatan Vallargärdet	Breddning och mötesseparering Hastighetsstandard 100 km/h	58 Mkr	58 Mkr
<b>Totalt</b>		<b>295 Mkr</b>	<b>201 Mkr</b>

Tabell 2. Utpekade vägåtgärder som påbörjas 2021-2023.

Sträcka	Åtgärd	Total kostnad	Ur LTP
Väg 62 Norra infarten Forshaga-Deje	Breddning och mötesseparering Hastighetsstandard 100 km/h	86 Mkr	69,4 Mkr

Tabell 3. Utpekade vägåtgärder som påbörjas 2024-2029.

Sträcka	Åtgärd	Total kostnad	Ur LTP
Väg 61 Framnäs Högboda	Breddning och mötesseparering Hastighetsstandard 100 km/h	122 Mkr	97 Mkr

Tabell 4. Sammanfattning av bedömd effekt på nationella och regionala mål för utpekade vägåtgärder

Åtgärder	Nationella mål			Regionala mål		Övriga mål
	Funktionsmål	Hänsynsmål	Miljö kvalitetsmål	Värmlandsstrategin	Klimat- och energistrategin	Jämställdhet
Utpekade vägåtgärder	++	+/-	-	++	--	+/-

10. Prop 2011/12:118. Planeringssystem för infrastruktur.

11. Halling, jon mfl. Handbok om jämställdhetsintegrering i transportplaneringen. Sid 46.

## POTTER FÖR HÅLLBART TRANSPORTSYSTEM

Åtgärderna i åtgärdsgruppen kan med fördel kombineras för att åstadkomma bättre resultat vad avser effektiva, säkra och miljövänliga transporter. Åtgärderna syftar till att erbjuda bättre och mer klimatsmarta alternativ till bilen.

De bidrar även till att färre dör eller skadas svårt i trafiken. Flera tänkbara åtgärder syftar till att ge näringslivet bättre förutsättningar för gods- och varutransporter, bland annat genom ökade möjligheter till att effektivare kunna kombinera olika trafikslag.

I åtgärdsgruppen ingår åtgärder på det statliga vägnätet och statlig medfinansiering av åtgärder på det kommunala väg- och gatunätet. Statlig medfinansiering ur länstransportplanen kan uppgå till högst 50 procent av kostnaden för kollektivtrafik-, cykel- och trafiksäkerhet, trimning- och miljöåtgärder<sup>12</sup>.

Den statliga medfinansieringen kan uppgå till:

- 209 Mkr (100 procent av avdelade medel) miljoner kronor till kollektivtrafik,
- 53,2 Mkr (70 procent) miljoner kronor till cykel
- 102 Mkr (50 procent) miljoner kronor till trafiksäkerhet, trimning och miljö

### Trafiksäkerhet, trimning och miljö

Denna åtgärdsgrupp är i första hand till för mindre åtgärder som har betydelse för trafiksäkerhet, miljö, val av transportsätt, samt effektivare användning av befintligt transportsystem. Medel ur åtgärdsgruppen kan användas till samtliga transportslag och även användas som statlig medfinansiering till kommunala objekt.

Medel ur denna pott ska bland annat användas för utpekade objekt för trimning, trafiksäkerhet och miljö som beskrivs nedan.

Medel från denna åtgärdsgrupp ska även kunna användas för att möta ändringar i efterfrågan på transporter som uppkommer under planeringsperioden. Detta kan bland annat handla om att stödja och möjliggöra utveckling av befintliga eller nya verksamheter i länet. I många fall kan det handla om medfinansieringsobjekt där även kommuner och privata intressenter medverkar.

Till denna åtgärdsgrupp avsätts 204,5 miljoner kronor.

### Utpekade åtgärder för trafiksäkerhet, trimning och miljö

I tabellen nedan redovisas de sträckor som är utpekade för åtgärder ur potten för trimning, trafiksäkerhet och miljö. Objekt som överstiger 25 Mkr ska föregås av en SEB innan de kan tas med i planen. I åtgärderna i tabellen nedan understiger varje separat objekt 25 Mkr. I händelse av att avsatta medel inte upparbetas ska de användas till andra åtgärder inom ramen för pott för trafiksäkerhet, trimning och miljö.

### Bedömd effekt

Effekterna omfattar bland annat ökad tillgänglighet och trafiksäkerhet. Åtgärderna medger inte högre hastighet och väntas inte bidra till ökade trafikmängder. Därmed blir bidrag till miljömålen något positivt då åtgärderna förväntas leda till minskade köer.

Tabell 5. Utpekade åtgärder för trafiksäkerhet, trimning och miljö.

Sträcka	Beskrivning	Medel avsatta ur LTP	Period
Väg 61/62 Bergvik Ilanda	Åtgärder för att förbättra kapacitet och trafiksäkerhet på väg 61/62 mellan Bergvik och Ilanda. Inriktningen är att genomföra mindre trimningsåtgärder inom befintligt vägområde. I samband med projekteringen bör behovet av kompletterande vägnät och GC-passage ses över	12 Mkr	2018-2021
Väg 61 Charlottenberg Eda Glasbruk	Åtgärder för att förbättra trafikflöden på väg 61 sträckan Charlottenberg-Eda Glasbruk enligt överenskommelse med Eda kommun, Trafikverket och exploitörer.	20 Mkr	2021-2023
Väg 61 Eda Glasbruk Riksgränsen	Åtgärder för att förbättra trafiksäkerheten på sträckan. Bland annat i förhållande till anslutningsvägar och närheten till järnvägen.	20 Mkr	2024-2029
Väg 236 Hammarö Karlstad	Åtgärder för att förbättra kapacitet, förutsättningar för hållbara transporter samt korsning 236/Karlstadsvägen.	40 Mkr	2024-2029
<b>Totalt</b>		<b>92 Mkr</b>	

12. Förordning 2009:237 om statlig medfinansiering till vissa regionala kollektivtrafikanläggningar m.m.



## Cykel

I cykelplanen finns en kartläggning av nuläget för cykelinfrastrukturen, vilka behov och brister som finns samt på vilket sätt cyklingen i länet kan öka. Där framgår det att det finns störst potential till ökad cykling inom tätorter samt mellan tätorter som ligger fem till sju kilometer från varandra. Vid planering av cykelåtgärder i framförallt tätort är det viktigt att ta med trygghetsaspekten utifrån både trafiksäkerhet och ett socialt sammanhang.

Huvudregeln är att de prioriterings-, fördelnings- och finansieringsprinciper som framgår i länsplanens bilaga 3 bör följas. För att öka vardagscyklingen prioriteras åtgärder som underlättar cykling till arbetsplatser, skolor, serviceinrättningar etc.

I cykelplanen framgår vikten av ett hela-resan-perspektiv för att underlätta byten mellan cykel och kollektivtrafik och att samordna dessa transportslag. För att utveckla och stärka kopplingen mellan cykel och kollektivtrafik behöver vissa insatser och åtgärder göras, exempelvis tydligare skyltning och information samt att utveckla attraktiva och säkra cykelparkeringar i bytespunkter.

Ett system av låncyklar vid resecentra och större bytespunkter kan vara en åtgärd som ytterligare stärker kopplingen mellan kollektivtrafik och cykel. Åtgärder av det slaget har potential att göra såväl cykeltrafik som kollektivtrafik attraktivare. Förutsättningarna för ett sådant system bör utredas vidare.

På längre distanser i länet finns dessutom potential för att utveckla fritids- och motionscykling samt cykelturism.

I länsplanen för 2018-2029 avsätts 76 miljoner kronor för cykelåtgärder, varav upp till 70 procent (53,2 Mkr) kan användas som statlig medfinansiering till kommunal infrastruktur, 20 procent till statlig infrastruktur och 10 procent för att utveckla cykelstråk för turism och rekreation. Kommuner och ev. andra intressenter ska vara beredda på att medfinansiera cykelåtgärder av betydelse för dem även om det ligger utanför det kommunala vägnätet.

### Bedömd effekt

Cykelåtgärder ska gå till åtgärder som ökar cyklandet attraktivitet vilket är en del i att ställa om transportsystemet till mer hållbara transportslag. Genom att cykelinfrastrukturen förbättras ökar även trafiksäkerheten för oskyddade trafikanter. Genom att förbättra möjligheterna att cykla bidrar åtgärderna även till ökad hälsa.

### Kollektivtrafik

Den regionala och interregionala kollektivtrafiken är en viktig förutsättning för fortsatt regionförstoring. Regiontrafikens linjestruktur omfattar servicelinjer, tätortstrafik, matarlinjer, regional tågtrafik samt lokal linjetrafik i

glesbebyggda områden. För att öka möjligheten till byte mellan olika trafikslag är det viktigt att fortsätta utvecklingen med resecentrum, byteshållplatser och pendlarhållplatser utmed stomlinjerna.

Transportslagen cykel och kollektivtrafik kompletterar varandra på ett bra sätt. De stärker varandra genom att den totala restiden mellan start och målpunkt minskar samtidigt som komforten och attraktiviteten för båda trafikslagen ökar. Låncykelsystem och tillgång till cykelgarage är exempel på åtgärder som kan bidra med det. Dessa kan med fördel kopplas till lokal- och regiontrafikens biljett- och kortsystem.

Åtgärderna i länsplanen ska ha en tydlig koppling till de mål som finns i trafikförsörjningsprogrammet. Detta innebär bland annat ett fokus på att förbättra resecentrum och bytespunkter i länet för att säkerställa en god koppling mellan kollektivtrafiken och övriga trafikslag. Åtgärderna arbetas fram löpande mellan berörda parter.

Arbetet med att förbättra möjligheten för personer med funktionsnedsättning att resa med kollektivtrafiken i Värmland bygger på en strategi där större bytespunkter i stornätet åtgärdas först. Nya hållplatser och bytespunkter byggs enligt standard för funktionsanpassning. I Systemanalysen finns en karta över vilka bytespunkter som är anpassade.

### Karlstad C

Trafikverket genomförde på uppdrag av regeringen en kapacitetsutredning under 2011- 2012. Där pekades Värmlandsbanan ut som en av flera banor med stor kapacitetsbrist i det svenska järnvägssystemet.

Trafikverket, Karlstad kommun och Region Värmland har tillsammans genomfört en åtgärdsvalsstudie för att finna kostnadseffektiva lösningar på den kapacitetsbristen som råder på Värmlandsbanan. En viktig del av kapacitetsbristen utgörs av Karlstad C som inte är anpassad för dagens trafikvolym, varken för gods- eller persontransporter.

### Avsatta medel i planen

I länsplanen avsätts 209 miljoner kronor till kollektivtrafikåtgärder varav 85 miljoner kronor avser medfinansiering av åtgärder på Karlstad C för att förbättra kapacitet för lokal och regional kollektivtrafik samt koppling mellan olika trafikslag. Åtgärderna ska stödja de åtgärder som genomförs på Värmlandsbanan inom ramen för Tåg i Tid.

Det återstående beloppet 124 miljoner kronor kan användas som statlig medfinansiering till kommunala kollektivtrafikåtgärder. Vilka som kan ansöka om medel till kollektivtrafikåtgärder regleras i *Regionalt trafikförsörjningsprogram samt Avtal om ansvar för den regionala kollektivtrafiken i Värmlands län*.

### Bedömd effekt

Pott för kollektivtrafik går till åtgärder för att förbättra kollektivtrafikens attraktivitet, vilket även det är en del i att ställa om till ett mer hållbart transportsystem. I denna pott ingår 85 Mkr för medfinansiering av Karlstad C för att stödja åtgärderna på Värmlandsbanan som genomförs inom ramen för Tåg i tid. Åtgärderna bedöms ge en tydligt positiv effekt på både tillgänglighet och miljö kvalitetsmålen.

### Bedömd effekt av pott för hållbart transportsystem

Medel ur pottarna fördelas årligen, varför det är svårt att på förhand beskriva vilken effekt åtgärderna ger. Vilken typ av åtgärder som pengarna ska gå till regleras dock i texten om varje pott.

Sammanfattningsvis bedöms potten för hållbart transportsystem ha potential att ge positiva effekter för både funktionsmålen, hänsynsmålen, miljö kvalitetsmål och regionala mål i Värmlandsstrategin. Både genom ökad tillgänglighet och genom överflyttning av trafik till mer hållbara transportslag.

Åtgärder inom potten trafiksäkerhet, trimning och miljö syftar till att optimera befintligt system. Åtgärderna bidrar till ökad attraktivitet, tillgänglighet och förbättrad miljö genom att förbättra förutsättningarna välja hållbara färdmedel.

Enligt resvaneundersökningen 2014 reser fler kvinnor än män med cykel och kollektivtrafik. En satsning på dessa trafikslag gynnar således något fler kvinnor än män om nuvarande resemönster bibehålls.

Genom att flytta över trafik från bil till cykel och kollektivtrafik finns potential att köerna på sträckor med kapacitetsproblem vid högtrafik minskar, vilket underlättar för dem som inte har möjlighet att resa på annat sätt än med bil. Se Tabell 6.

## ENSKILDA VÄGAR

Utveckling av enskilda vägar finansieras via länsplanen. Drift- och underhåll av enskilda vägar finansieras genom den nationella planen. Region Värmland ska i samråd med Trafikverket upprätta en plan för utveckling av enskilda vägar. En samordning mellan de olika anslagen bör ske när så är lämpligt för att nå mesta möjliga nytta för pengarna.

Vid såväl byggande som drift och underhåll ska robusthet och framkomlighet prioriteras, bland annat måste beredskap för naturkatastrofer som stormar och översvämningar beaktas.

I planen avsätts 24 miljoner kronor för utveckling av enskilda vägar. Enligt Trafikverkets bedömning motsvarar detta nuvarande behov.

### Bedömd effekt

Åtgärdsområdet har stor betydelse för tillgängligheten utanför det statliga och kommunala vägnätet. Då medel för enskilda vägar går till åtgärder för att förbättra standard på befintliga vägar är effekten på jämställdhet liten. Se Tabell 7.

Tabell 6. Sammanfattning av bedömd effekt på nationella och regionala mål.

Åtgärder			
Trafiksäkerhet, trimning och miljö	Nationella mål		
	Funktionsmål	Hänsynsmål	Miljö kvalitetsmål
	++	++	+
	Regionala mål		
	Värmlandsstrategin	Klimat- och energistrategin	
	+	+	
	Övriga mål		
Jämställdhet			
	+/-		
Åtgärder			
Cykel	Nationella mål		
	Funktionsmål	Hänsynsmål	Miljö kvalitetsmål
	++	++	+
	Regionala mål		
	Värmlandsstrategin	Klimat- och energistrategin	
	++	++	
	Övriga mål		
Jämställdhet			
	+		
Åtgärder			
Kollektivtrafik	Nationella mål		
	Funktionsmål	Hänsynsmål	Miljö kvalitetsmål
	++	++	+
	Regionala mål		
	Värmlandsstrategin	Klimat- och energistrategin	
	++	++	
	Övriga mål		
Jämställdhet			
	+		

Tabell 7. Sammanfattning av bedömd effekt på nationella och regionala mål.

Åtgärder			
Enskilda vägar	Nationella mål		
	Funktionsmål	Hänsynsmål	Miljö kvalitetsmål
	+	+/-	-
	Regionala mål		
	Värmlandsstrategin	Klimat- och energistrategin	
	+	-	
	Övriga mål		
Jämställdhet			
	+/-		

## DRIFTSBIDRAG TILL KARLSTAD AIRPORT

Sedan 2012 hanteras driftbidragen i länstransportplanen. Det gäller flygplatser som inte är statliga och saknar statligt upphandlad trafik. I Värmland omfattar det Karlstad Airport, Torsby och Hagfors flygplatser uppbär särskilt statligt driftbidrag och har också statligt upphandlad trafik vilket innebär att de inte omfattas av detta.

Karlstad Airport tilldelas tillsvidare driftbidrag om 3,6 miljoner per år mellan 2018-2029 i enlighet med Trafikverkets beräkningsmodell som bygger på tidigare års utfall.

### Bedömd effekt

Karlstads Airport är betydelsefull för tillgängligheten till och från Värmland och driftbidraget är en del i att möjliggöra flygplatsens verksamhet. Flyget har dock en negativ påverkan utifrån miljö kvalitetsmålen och klimat- och energistrategin. Se Tabell 8.

## SAMFINANSIERING NATIONELL PLAN

Region Värmland har valt att samfinansiera två nationella objekt med medel ur länstransportplanen eftersom de som bedöms vara strategiskt viktiga även ur ett regionalt perspektiv. Objekten är Värmlandsbanan inom ramen för Tåg i Tid (Karlstad C) och Fryksdalsbanan. Fryksdalsbanan är inte ett utpekad objekt men kan bli föremål för mindre åtgärder. Totalt avsätts 64 Mkr ur länstransportplanen för statlig samfinansiering.

I händelse av att objekten inte blir genomförda ska medlen användas till andra åtgärder inom länstransportplanen.

### Värmlandsbanan (Karlstad C)

I länstransportplan för perioden 2014-2025 finns medel avsatta för samfinansiering av nationell plan för bland annat Tåg i Tid etapp 1-3 och för Fryksdalsbanan.

De 85 Mkr som avsätts som samfinansiering av Tåg i Tid förs nu över till potten för kollektivtrafikåtgärder, vilka ska användas för statlig medfinansiering till kommunal anläggning. Region Värmland har tillsammans med Karlstads kommun tecknat en avsiktsförklaring med Trafikverket om att samfinansiera åtgärder inom Tåg i Tid etapp 4, steg 1 och 2. Ur länstransportplanen avsätts 24 Mkr för åtgärder i den statliga anläggningen.

Totalt avsätts 109 Mkr till åtgärder på Värmlandsbanan inom ramen för Tåg i Tid.

### Fryksdalsbanan

I länspanen 2014-2025 finns 25 Mkr avsatta för åtgärder på Fryksdalsbanan. Under 2026-2029 avsätts ytterligare 40 Mkr för samfinansiering av förbättringsåtgärder på Fryksdalsbanan. För närvarande pågår åtgärder som kommer vara slutförda 2019. Inom de närmaste åren kommer det därför genomföras en åtgärdsvalsstudie för att identifiera vad som behöver göras härnäst. De medel som tillförs med denna plan ska kunna användas till de åtgärder som identifieras i den studien.

Målsättningen är att dessa medel ska växlas upp med en motfinansiering motsvarande 50 % från nationella och/eller kommunala medel.

### Bedömd effekt

Se Tabell 9.

Tabell 8. Sammanfattning av bedömd effekt på nationella och regionala mål

Åtgärder			
Driftsbidrag Karlstad Airport	Nationella mål		
	Funktionsmål	Hänsynsmål	Miljö kvalitetsmål
	+	-	-
	Regionala mål		
	Värmlandsstrategin	Klimat- och energistrategin	
	+	-	
	Övriga mål		
Jämställdhet			
	+/-		

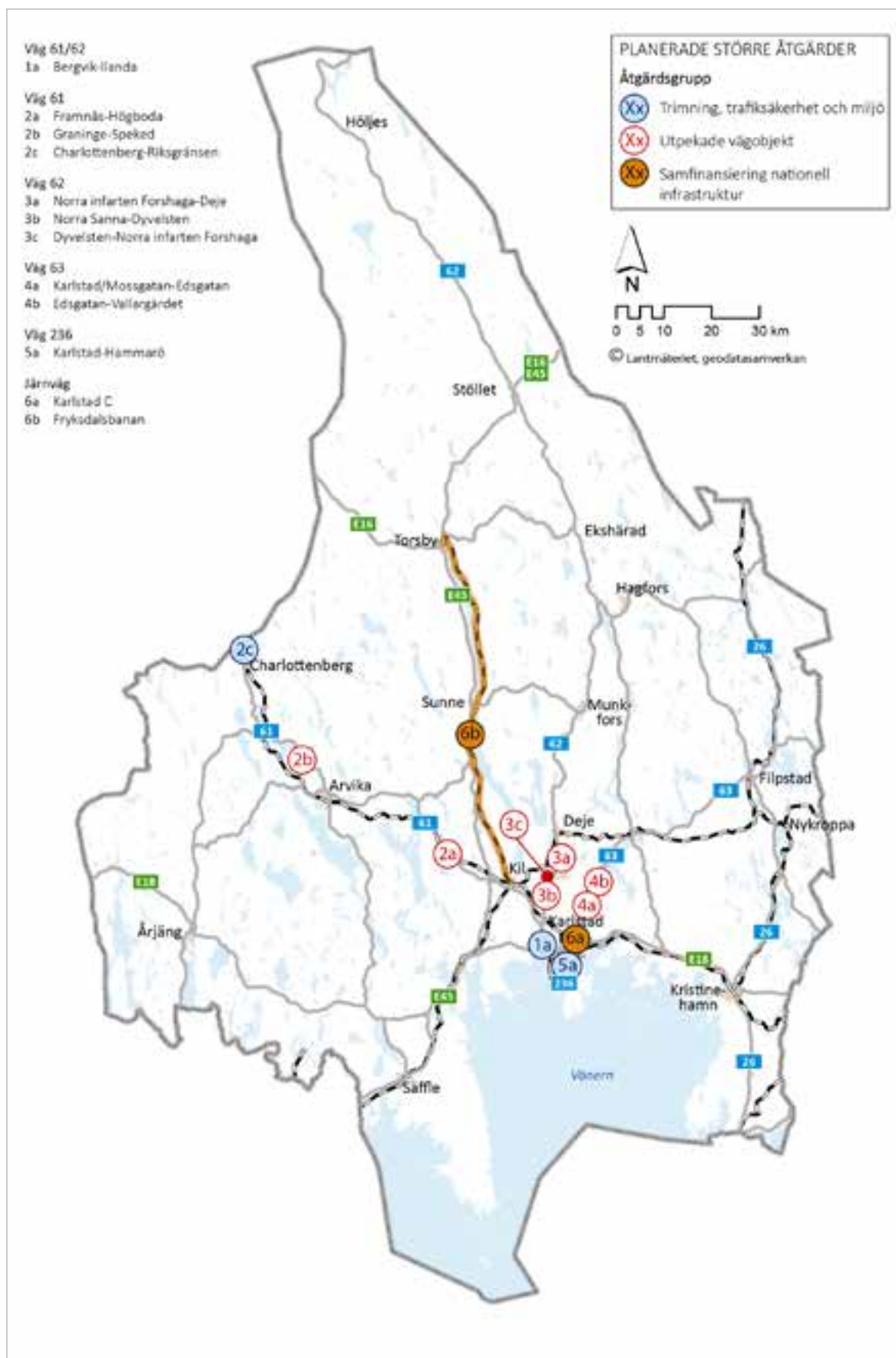
Tabell 9. Sammanfattning av bedömd effekt på nationella och regionala mål

Åtgärder			
Värmlandsbanan	Nationella mål		
	Funktionsmål	Hänsynsmål	Miljö kvalitetsmål
	++	+	++
	Regionala mål		
	Värmlandsstrategin	Klimat- och energistrategin	
	++	++	
	Övriga mål		
Jämställdhet			
	+		
Fryksdalsbanan	Nationella mål		
	Funktionsmål	Hänsynsmål	Miljö kvalitetsmål
	+	+	++
	Regionala mål		
	Värmlandsstrategin	Klimat- och energistrategin	
	+	+	
	Övriga mål		
Jämställdhet			
	+		

## SAMMANSTÄLLNING AV LÄNSTRANSPORTPLAN 2018-2029

Tabell 10. Sammanställning av länstransportplan 2018-2029.

Åtgärder	NNK	Investering Mkr			Total investering	Investering i länsplanen per fyraårsperiod		
		L	B	K		2018-2021	2022-2025	2026-2029
<b>Utpekade vägojekt</b>								
<b>RV 61</b>		<b>128,60</b>	<b>49,20</b>	<b>38,70</b>	<b>216,50</b>	<b>31,00</b>		<b>97,60</b>
Framnäs Högboda	0,51	97,60	24,40		122,00			97,60
Graninge Speked	1,08	25,00	24,80	38,70	94,50	31,00		
Övriga åtgärder väg 61								
<b>RV 62</b>		<b>178,90</b>	<b>42,8</b>		<b>221,70</b>	<b>116,70</b>	<b>62,20</b>	
Norra Sanna Dyvelsten	-0,04	64,00	15,00		79,0	64,00		
Dyvelsten Forshaga	0,07	47,70	11,00		58,70	47,70		
Norra infarten Forshaga Deje	-0,3	67,20	16,80		84,00	5,00	62,20	
Övriga åtgärder enligt handlingsplan								
<b>RV 63</b>		<b>74,30</b>			<b>74,30</b>	<b>58,30</b>	<b>16,00</b>	
Karlstad/Mossgatan Edsgatan	1,07	0,20			0,20	0,20		
Edsgatan Vallargärdet	0,59	58,10			58,10	58,10		
Övriga åtgärder enligt handlingsplan		16,00			16,00	0,00	16,00	
<b>Hållbart transportsystem</b>		<b>490,00</b>			<b>490,00</b>	<b>156,70</b>	<b>184,30</b>	<b>149,00</b>
Kollektivtrafik		209,50			209,50	94,50	75,00	40,00
Cykel		76,00			76,00	28,00	24,00	24,00
Åtgärder trafiksäkerhet, trimning och miljö		204,50			204,50	34,20	85,30	85,00
<b>Samfinansiering av nationella objekt</b>		<b>64,00</b>			<b>64,00</b>		<b>20,00</b>	<b>44,00</b>
Värmlandsbanan (Karlstad C)		24,00			24,00		0,00	24,00
Fryksdalsbanan		40,00			40,00		20,00	20,00
<b>Enskilda vägar</b>		<b>24,00</b>			<b>24,00</b>	<b>8,00</b>	<b>8,00</b>	<b>8,00</b>
<b>Driftsbidrag Karlstad Airport</b>		<b>43,20</b>			<b>43,20</b>	<b>14,40</b>	<b>14,40</b>	<b>14,40</b>
<b>Summa</b>		<b>1003,00</b>	<b>83,50</b>	<b>38,70</b>	<b>1086,50</b>	<b>409,70</b>	<b>280,80</b>	<b>312,50</b>
<b>Tilldelning enligt TrV</b>		<b>1003,00</b>			<b>1003,00</b>	<b>314,81</b>	<b>343,08</b>	<b>345,11</b>
<b>Differens</b>		<b>0,00</b>			<b>0,00</b>	<b>-95,89</b>	<b>39,98</b>	<b>55,91</b>



Figur 8. Planerade större åtgärder.

## KOPPLINGAR TILL ANDRA PLANER

### Nationell plan

Kompletteras efter att planen skickats ut på remiss **31 augusti 2017**.

### Norges nationella plan

Remiss till nationell plan för Norge presenterades i april 2017 och gäller för perioden 2018-2029. Total ram för Norges nationell plan är 1064 miljoner norska kronor, varav 131 miljoner utgörs av så kallad bompeng. På E18 planeras åtgärder för att bygga ut och mötesseparera kvarvarande sträckor mellan Oslo och Riksgränsen. Ambitionen är att hela sträckan ska vara mötteseparerad senast 2023.

Under perioden planeras även förbättringar på järnvägen mellan Oslo och Kongsvinger. Åtgärderna omfattar bland annat förbättringar av stationsområden på sträckan.

### Grannlänens planer

#### Västra Götaland

Västra Götalands län prioriterar länsväg 172 som ett av nio regionala stråk. Länsväg 172 förbinder nordvästra Dalsland med sydvästra och västra Värmland. Vägen går från Uddevalla i söder via Bengtsfors, Årjäng och Arvika i Norr. Trafikmängderna på vägen är högre i Västra Götaland än i Värmland. Länsväg 172 utgör en alternativ förbindelse för Arvika till Västra Götaland. Under de senaste åren har medel ur länstransportplanen i Västra Götalands län använts för mindre åtgärder på väg 172.

Region Värmland har valt att inte prioritera länsväg 172. Värmlands viktigaste vägförbindelse till Västra Götaland utgörs av den nationella vägen E45. Riksväg 26 förbinder östra Värmland med Västra Götaland. Riksväg 26 är nationell väg upp till Kristinehamn.

#### Region Örebro län

Region Örebro län och Värmlands förbinds av E18 samt det två regionala vägarna riksväg 63 och väg 237.

Varken Region Värmland eller Region Örebro län har valt att prioritera väg 237 i sina planer. På väg 63 genomför Region Dalarna en satsning mellan Kopparberg och Sikfors för att förbättra trafiksäkerhet och framkomlighet.

På E18 planeras inga åtgärder mellan Värmland och Örebro under planperioden.

#### Dalarnas län

Värmland och Dalarna förbinds av de nationella vägarna E16 och E45 samt av riksväg 26 som är regional väg.

Varken Region Värmland eller Region Dalarna har valt att prioritera riksväg 26 i sina planer.

Vad gäller E16 har Region Dalarna valt att samfinansiera ett objekt på sträckan mellan Djurås och Borlänge, som är en del av stråket mellan Mora och Borlänge. Inget av länen har valt att samfinansiera objekt på E45 mellan länen.



# EFFEKTBEDÖMNING OCH MÅLUPPFYLLELSE

Nedan sammanfattas effekter och planens bidrag till att uppfylla nationella och regionala mål. Utgångspunkten är att planen ska bidra positivt till både regionala och nationella mål samtidigt som det ska finnas en balans mellan funktions- och hänsynsmål eftersom det till viss del förekommer målkonflikter mellan dessa. Miljökonsekvensbeskrivningen sammanfattas i avsnitt 5.2 Miljökonsekvensbedömning av föreslagna åtgärder. I bilaga 5 redovisas samhällsekonomiska bedömningar (SEB) för utpekade vägobjekt.

Värmland är till stora delar glest befolkat och det är inte möjligt att tillgodose transportbehovet i länet med kollektivtrafik eller cykelvägar. För många är bilen det enda realistiska färdmedlet. Därför innehåller länstransportplanen fortsatta satsningar på vägobjekt trots att det motverkar regionala och nationella miljömål.

Då vägobjekt normalt är dyrare än övriga åtgärder som behandlas i planen blir den procentuella fördelningen till vägar relativt stor. Satsningar på väg innebär dock en positiv effekt busstrafiken då de utpekade vägobjekten ingår i kollektivtrafikens stomnät för buss. I samband med väginvesteringar görs även satsningar som främjar hållbart resande i form av pendelparkeringar, förbättrade bytespunkter och hållplatser. I utpekade vägobjekt ingår även åtgärder för cykel.

Jämfört med länstransportplanen 2014-2025 har andelen medel till hållbara trafikslag (inkl samfinansiering av nationell järnväg) utökats. Framförallt har potten för kollektivtrafik och trafiksäkerhet, trimning och miljö ökats. I pott för kollektivtrafik ingår nu 85 Mkr för åtgärder inom ramen för Tåg i Tid.

Ytterligare en förändring är att potten för marknadsanpassning och åtgärdsvalsstudier har utgått och att dessa medel nu finns i pott för trafiksäkerhet, trimning och miljö.

Genom att planen innebär ökade möjligheter att bo och arbeta i hela Värmland samt att minska restiderna till Stockholm, Oslo och Göteborg bidrar den positivt till målen i Värmlandsstrategin.

Åtgärderna i planen innebär en förbättrad tillgänglighet genom kortare restider och förbättrad möjlighet att använda kollektivtrafiken. Detta har en positiv inverkan på bostadsbyggandet i Värmland utanför Karlstad då möjligheterna att bo och arbeta i hela Värmland förbättras. Åtgärderna på Karlstad C innebär sannolikt ökade fastighetsvärden i Karlstads innerstad och förbättrade möjligheter att bygga söder om stationen genom att kopplingen mellan stadsdelarna förbättras.

Utifrån ett jämställdhetsperspektiv innebär planen en svagt positiv effekt genom att möjligheterna för både män och kvinnor att arbetspendla förbättras. Planerad åtgärd på väg 61 Graninge-Speked sker dessutom på en sträcka där fler kvinnor än män arbetspendlar. Samtidigt bidrar åtgärderna delvis till att bibehålla nuvarande resmönster. Åtgärderna inom området hållbara persontransporter har ett tydligare bidrag till ett mer jämställt trafiksystem.

Planen bidrar positivt till både det nationella funktionsmålet och hänsynsmålet genom en förbättrad grundläggande tillgänglighet med god kvalitet samtidigt som delar av de mest trafikerade vägarna blir säkrare, vilket ger ett positivt bidrag till hänsynsmålet om att ingen ska dödas eller skadas allvarligt i trafiken.

Bättre vägar leder dock i regel till mer trafik, vilket innebär ett negativt bidrag till hänsynsmålet om minskade utsläpp av växthusgaser och partiklar.

Sammantaget utgör planen därmed en god balans mellan funktions- och hänsynsmålen.

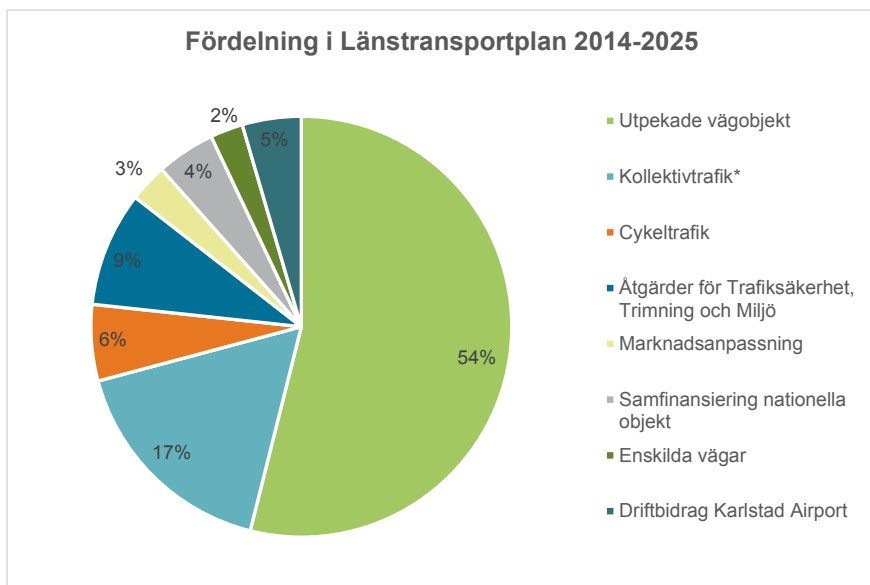


Diagram 5. Ekonomisk sammanställning av Regional transportplan för Värmlands län 2014-2025.

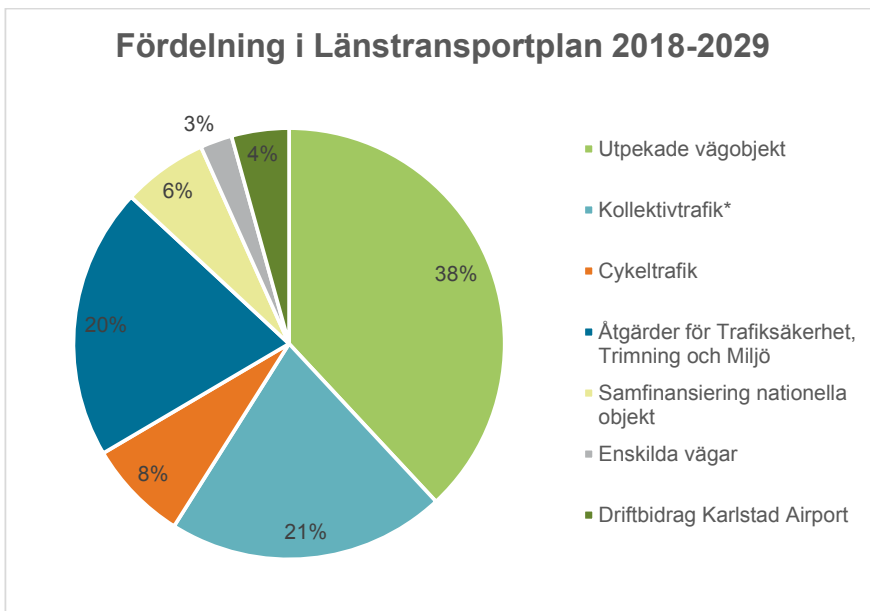


Diagram 6. Ekonomisk sammanställning av Regional transportplan för Värmlands län 2018-2029.

Tabell 11. Samlad bedömning över åtgärder och deras påverkan på nationella och regionala mål.

Åtgärder	Nationella mål			Regionala mål		Övrigt
	Funktionsmål	Hänsynsmål	Miljö kvalitetsmål	Värmlandsstrategin	Klimat- och energistrategin	Jämställdhet
Utpökade vägåtgärder	++	+/-	-	++	--	+/-
Åtgärder för trafiksäkerhet, trimning och miljö	++	++	+	++	+	+/-
Cykeltrafik	++	++	+	++	++	+
Kollektivtrafik	++	++	+	++	++	+
Enskilda vägar	+	+/-	-	+	-	+/-
Driftsbidrag Karlstad Airport	+	-	-	+	-	+/-
Samfinansiering nationell plan	++	+	++	++	++	+

## MILJÖKONSEKVENSBEDÖMNING AV FÖRESLAGNA ÅTGÄRDER

Nedan sammanfattas resultatet av miljökonsekvensbeskrivningen. Dokumentet bifogas i sin helhet i bilaga 1.

I planen finns utpekade vägåtgärder som medför högre hastigheter vilket innebär att utsläppen av växthusgaser ökar. I vägobjekten ingår dock även åtgärder för gång, cykel och kollektivtrafik, vilket bidrar till att stärka dessa trafikslag. Planens åtgärder inom kollektivtrafik och cykel syftar till att effektivisera och förbättra det befintliga transportsystemet. Följaktligen har planen ett något positivt bidrag till miljö kvalitetsmålet begränsad klimatpåverkan och det regionala målet om att Värmland ska vara klimatneutralt senast år 2030. För att uppnå dessa mål krävs dock fler åtgärder än vad som är möjligt inom ramen för länstransportplanen. Hur stor planförslagets samlade effekt på klimatet blir beror till viss del på om förbättringarna leder till en överflyttning från bil till dessa trafikslag. Jämfört med nollalternativet bedöms dock planförslaget innebära en viss förbättring ur klimatsynpunkt, baserat på att satsningarna på hållbara transportslag ökat.

Planens vägåtgärder är lokaliserade på landsbygden. I tätbebyggda områden prioriteras istället satsningar på cykel- och kollektivtrafik som har potential till minskade både bullerstörningar och luftföroreningar. Generellt sett bidrar planen till ökad trafiksäkerhet och ökad möjlighet till hållbara transportslag och bedöms därför bidra något positivt till miljömålen God bebyggd miljö och Frisk luft. Även miljömålen Grundvatten av god kvalitet och Giftfri miljö bedöms påverkas något positivt då olycksrisker byggs bort och grundvattenskyddet förbättras i samband med vägprojekten.

Planförslagets påverkan på målbilden landskap bedöms vara övervägande negativ. De negativa konsekvenserna utgörs bland annat av ingrepp i vägnära naturmiljöer och förstärkta barriäreffekter. Planförslaget motverkar därmed miljö kvalitetsmålen Ett rikt växt- och djurliv, Levande skogar och Ett rikt odlingslandskap. Vad gäller målen Levande sjöar och vattendrag samt Myllrande våtmarker bedöms påverkan från vägåtgärderna vara försumbara och åtgärder inom framför allt kollektivtrafik och GC-trafik eventuellt kunna ge ett litet positivt bidrag i form av minskade utsläpp av föroreningar, om en överflytt av resenärer från bil till dessa trafikslag sker.

I jämförelse med klimat och hälsa är det svårare att bedöma hur omfattande konsekvenserna av en åtgärd blir innan dess utformning är beslutad. Påverkan beror till stor del på vilka åtgärder som i slutändan genomförs under planperioden och vart de förläggs.

## EFFEKTER FÖR BOSTADSBYGGANDE

*Hanteras under remissperioden.*

# GENOMFÖRANDE OCH UPPFÖLJNING

Trafikverket ansvarar för genomförande av åtgärderna i länstransportplanen. I den årliga statsbudgetprocessen tilldelas Trafikverket medel som bland annat används för genomförande av de regionala planerna. Länstransportplanen för Värmland styr hur dessa medel ska användas i Värmland.

## PROCESS FÖR SAMORDNING, AVVÄGNING OCH PRIORITERING

Samordning, avvägningar och prioriteringar under planperioden sker i dialog mellan Trafikverket och Region Värmland. Utgångspunkten är att frågor bereds i den regionala transportgruppen, som bildades 2014 för att Trafikverkets verksamhetsplanering och Region Värmlands intentioner med planen ska samverka på ett tydligare sätt.

Vid behov fattas beslut i Region Värmlands respektive Trafikverkets ordinarie beslutsprocesser. Detta omfattar bland annat omprioriteringar och omfördelningar i planen.

Exempel på frågor som bereds i den regionala transportgruppen är statlig medfinansiering av kommunala åtgärder och hantering av de utpekade bristerna i planen. Beslut om statlig medfinansiering fattas av Trafikverket.

## UPPFÖLJNING

Trafikverket redovisar årligen för regionstyrelsen hur arbetet med genomförande av länstransportplanen fortskrider, avseende utpekade objekt och medel ur potentierna. Vid detta tillfälle finns även möjlighet att diskutera prioriteringar för kommande år.

Redovisningen omfattar vilka objekt som pågår, vilka objekt som ska påbörjas om vilka objekt som är på väg att avslutas. Redovisningen ska även omfatta om det uppkommit väsentliga avvikelser gällande utförande, kostnader eller prioriteringsordning. Motsvarande redovisning sker även gällande objekt i den nationella planen som berör Värmland.

# REFERENSER

---

- Avtal om ansvar för den regionala kollektivtrafiken i Värmlands län.
- Halling, Jon, Faith-Ell, Charlottea, Levin, Lena. Handbok om jämställdhetsintegrering i transportplaneringen. 2016
- Regeringen. Prop 2011/12:118. Planeringssystem för infrastruktur.
- Regeringen. Uppdrag att ta fram förslag till nationell trafikslagsövergripande plan för utveckling av transportsystemet och trafikslagsövergripande transportplaner för regional transportinfrastruktur (rskr.2017/17:101) sid 19.
- Regionalt trafikförsörjningsprogram 2017-2021.
- Region Värmland. Resvaneundersökning Värmland. 2014
- SJ. Mailkonversation
- Trafikanalys
- Trafikverket. Godskartläggning Värmland. 2013.
- Trafikverket. Trender i transportsystemet - Trafikverkets omvärldsanalys 2014.
- Trafikverket. ÄVS Större regionala Stråk Värmland. 2016.
- Vänerhamn. Mailkonversation.







