



Region Värmlands roll inom infrastruktur och kollektivtrafik

Region Värmlands roll inom infrastruktur och kollektivtrafik



Tre uppdrag:

- Upprätta 12-årig *länstransportplan* för utveckling av den regionala statliga infrastrukturen
- Det regionala utvecklingsuppdraget
 - Samordna/påverka - Värmlands behov mot staten och EU
 - Samverka med politik, myndigheter och andra organisationer
 - Remissinstans – EU, nationellt, regionalt, kommunalt.
 - Medverka/initiera/driva
 - Med mera
- Regional kollektivtrafikmyndighet
 - Regionalt trafikförsörjningsprogram
 - Beslut om allmän trafikplikt
 - Upphandla och teckna avtal för allmän kollektivtrafik
 - Med mera



Målbild 2040 och Regionalt Trafik- försörjningsprogram



Marknadsandel hållbart resande (kollektivtrafik, cykel, gång)

Mål 2026

- I Värmland ska andelen hållbara resor vara minst 30 %.

Mål 2030

- I Värmland ska andelen hållbara resor vara minst 34 %.

Mål 2040

- I Värmland ska andelen hållbara resor vara minst 40 %.



Resenärsupplevelse

- Andelen invånare och resenärer som är nöjda med kollektivtrafiken.
- Andelen invånare och resenärer som tycker att det känns tryggt att resa med kollektivtrafiken.
- Andelen invånare och resenärer som tycker att det är enkelt att resa med kollektivtrafiken.



Miljö

- Andelen förnybart drivmedel för regionbuss, tätortstrafik (ej båtbus), regiontåg och servicelinjer.



Tillgänglighet

- Kollektivtrafiken i Värmland utvecklas utifrån principen om universell utformning.
- Andel invånare och resenärer som upplever en geografisk tillgänglighet till kollektivtrafiken.

Länsplan, systemanalys och MKB



**Länsplan för regional
transportinfrastruktur i Värmland**
2022-2033



Regional systemanalys Värmland 2021
Länsplan för regional transportinfrastruktur i Värmlands län 2022-2033



Region
Värmland

Miljökonsekvensbeskrivning
Länsplan för regional transportinfrastruktur i Värmlands län 2022-2033



Region
Värmland

Nationell och regional statlig infrastruktur

Lite förenklat...

- **Nationell statlig infrastruktur** (nationella planen)
 - Det nationella stamvägnätet (E-vägar och större riksvägar, 800 mil)
 - Järnvägar
 - Farleder och slussar
- **Regional statlig infrastruktur** (länstransportplaner)
 - All statlig infrastruktur som inte är nationell, dvs mindre riksvägar och länsvägar. Motsvarar 92 procent av det statliga vägnätet

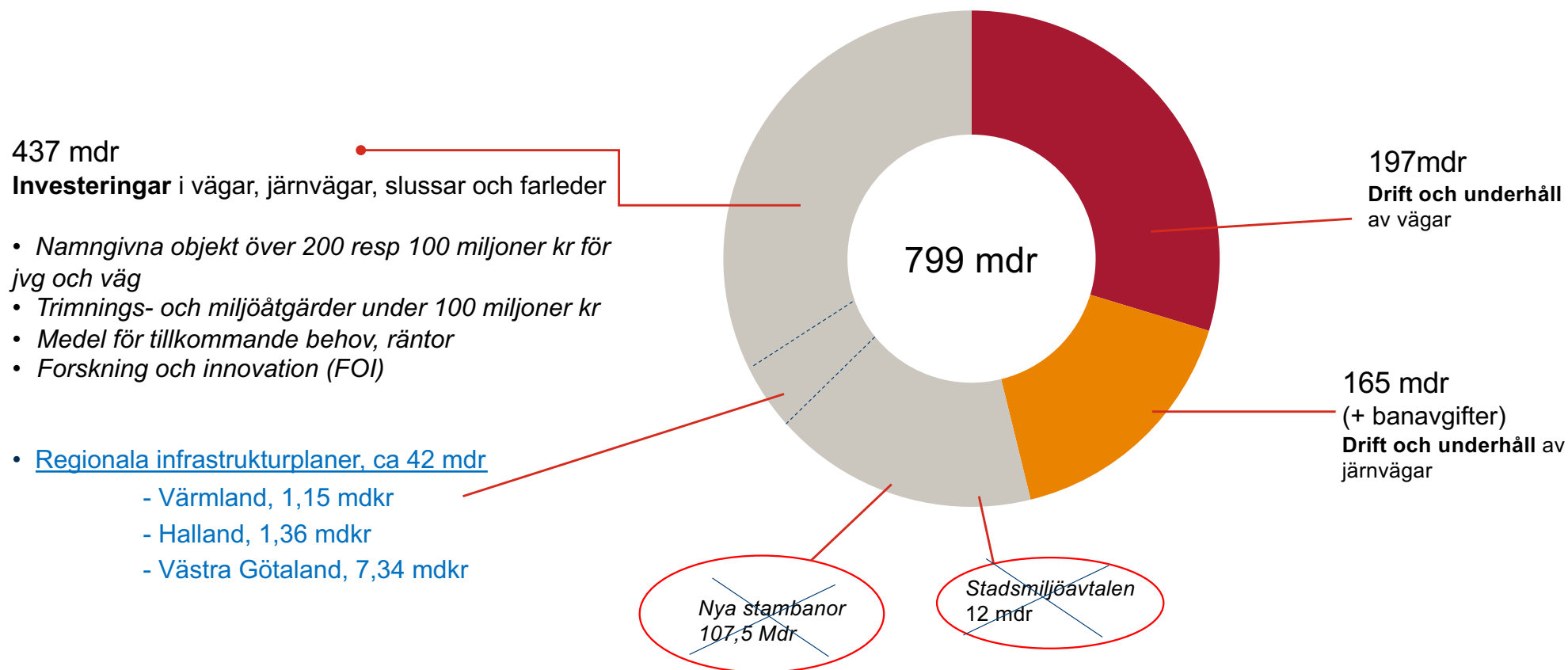
** Drift och underhåll för både nationell och regional infrastruktur finansieras via den nationella planen. Trafikverket ansvarar för att bygga och underhålla all statlig infrastruktur.*

5.

Viktiga prioriteringar i nationell plan

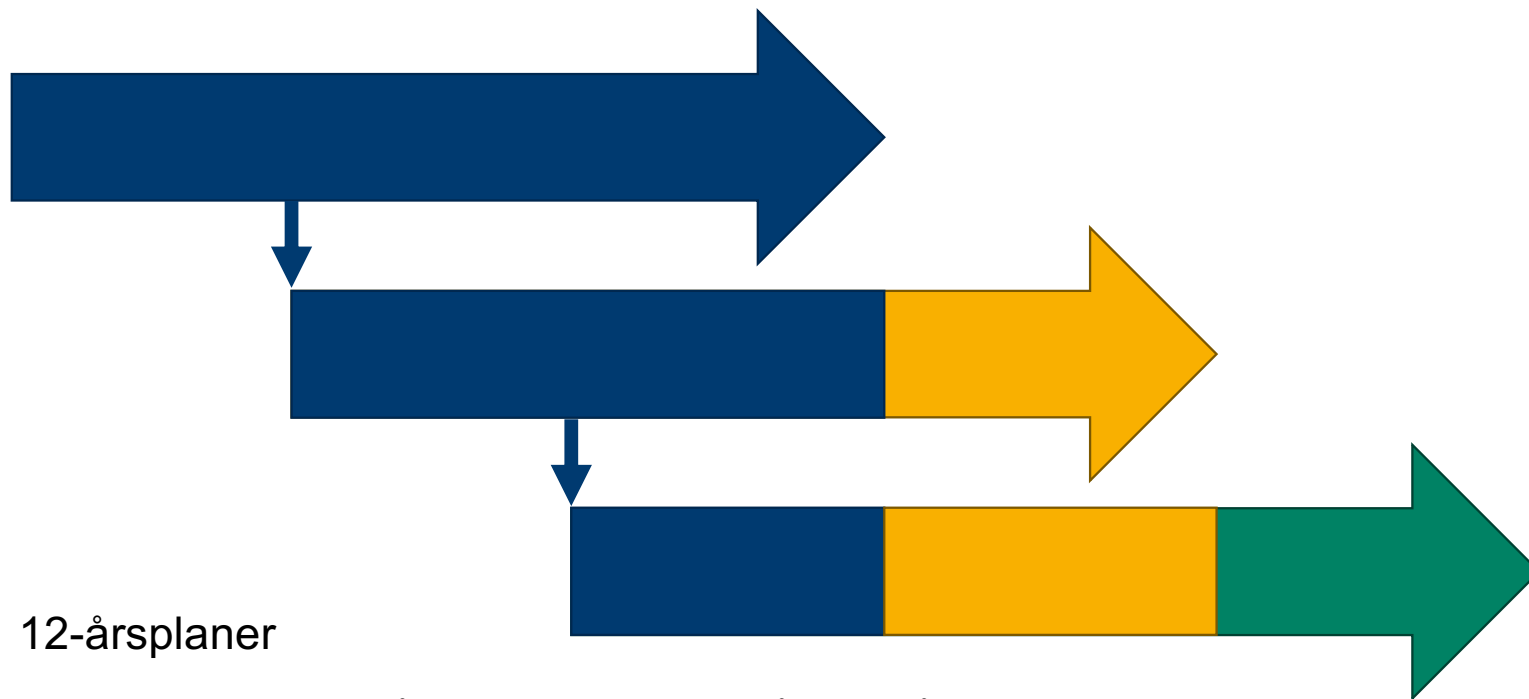
- Drift och underhåll
 - Dubbelspår Kil-Kristinehamn
-
- Slussar Göta Älv/Vänern
 - E18 Valnäs – Töcksfors
 - E45 och Norge/Vänerbanan

Fördelning av medel i regeringsdirektivet



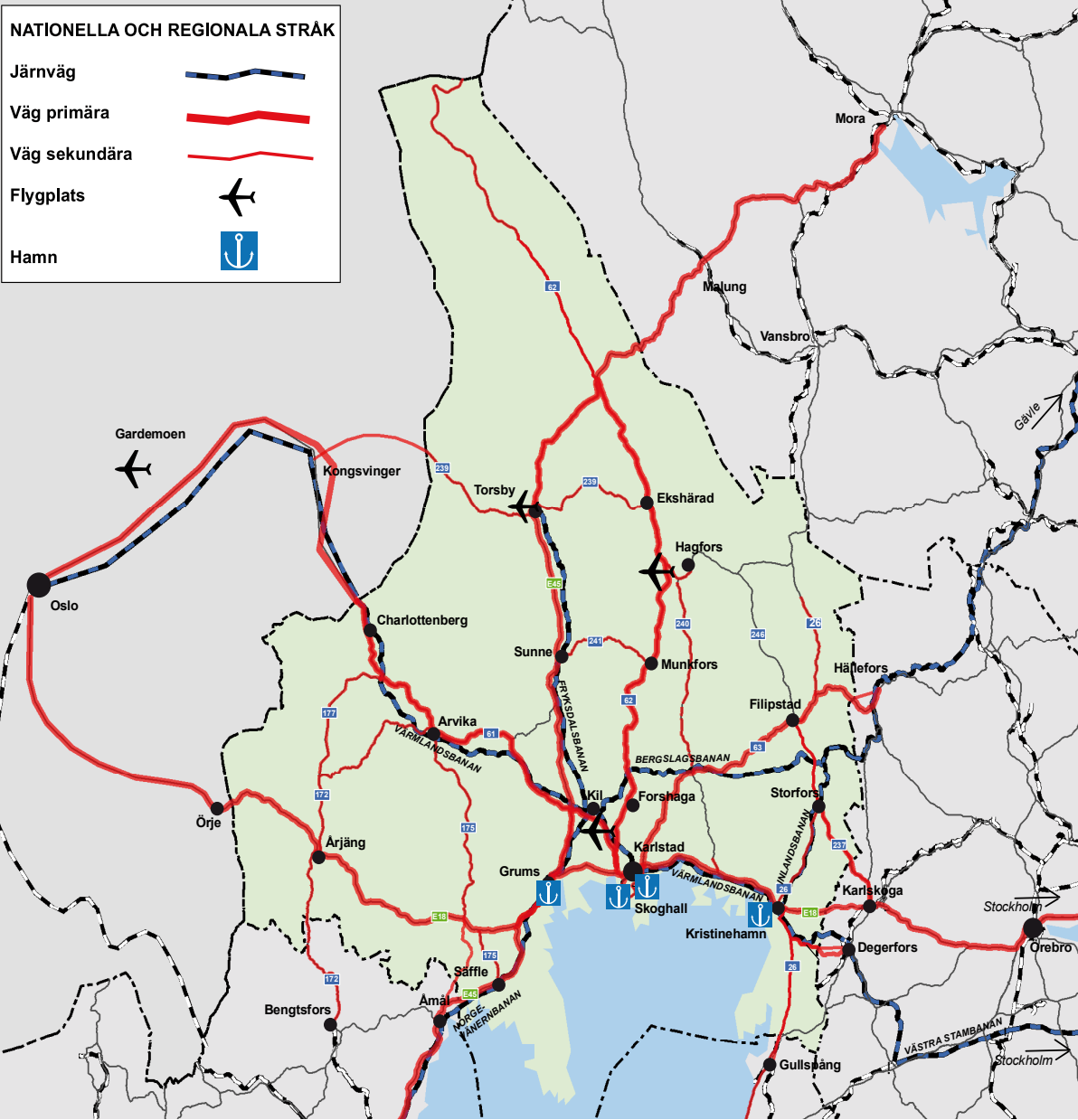
Regeringen och Regionala planupprättare är uppdragsgivare. Trafikverket planerar och utför.

Planeringsprocess



12-årsplaner

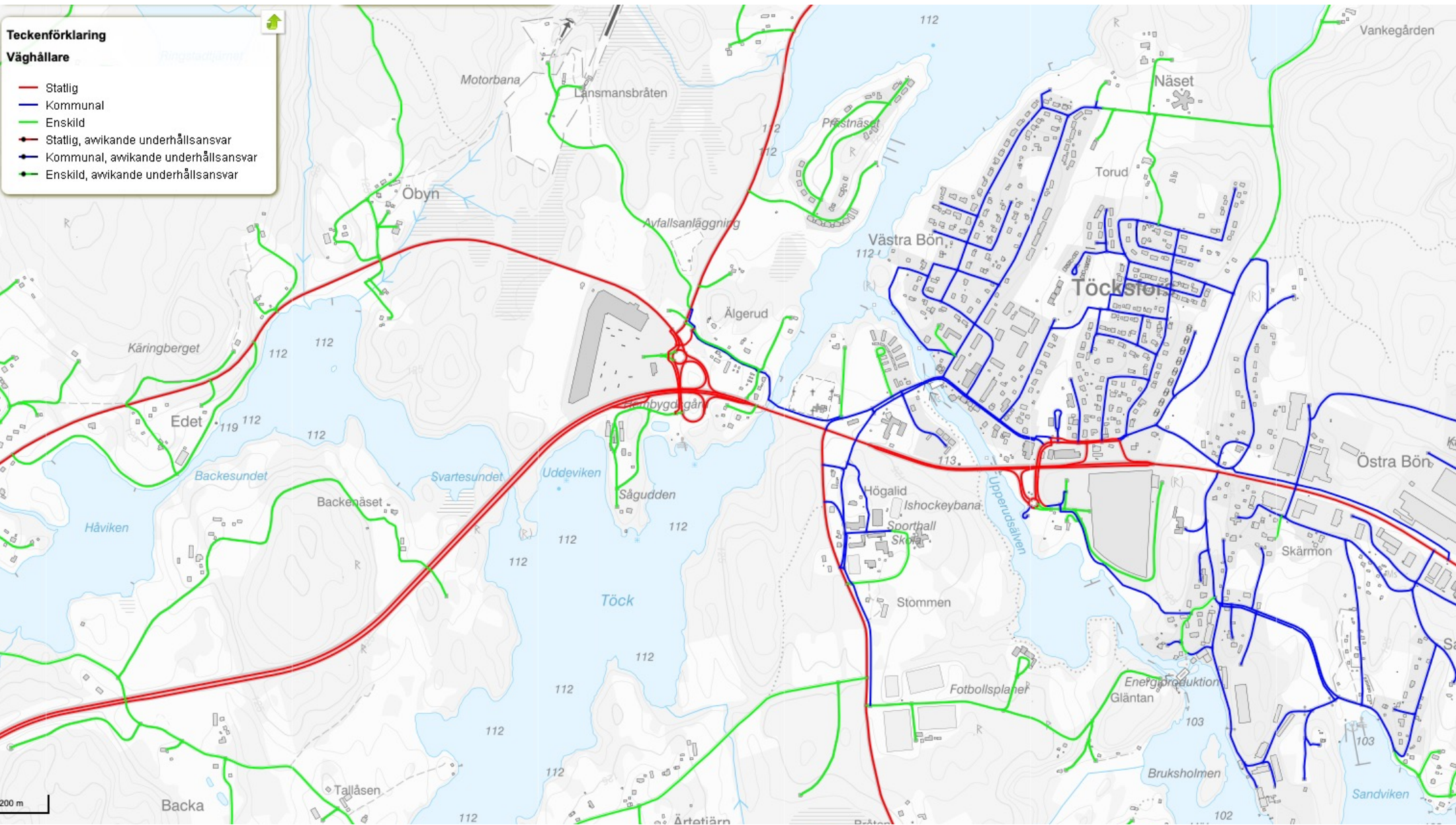
Revideras var 4:e år, bygger vidare på föregående plan



Teckenförklaring

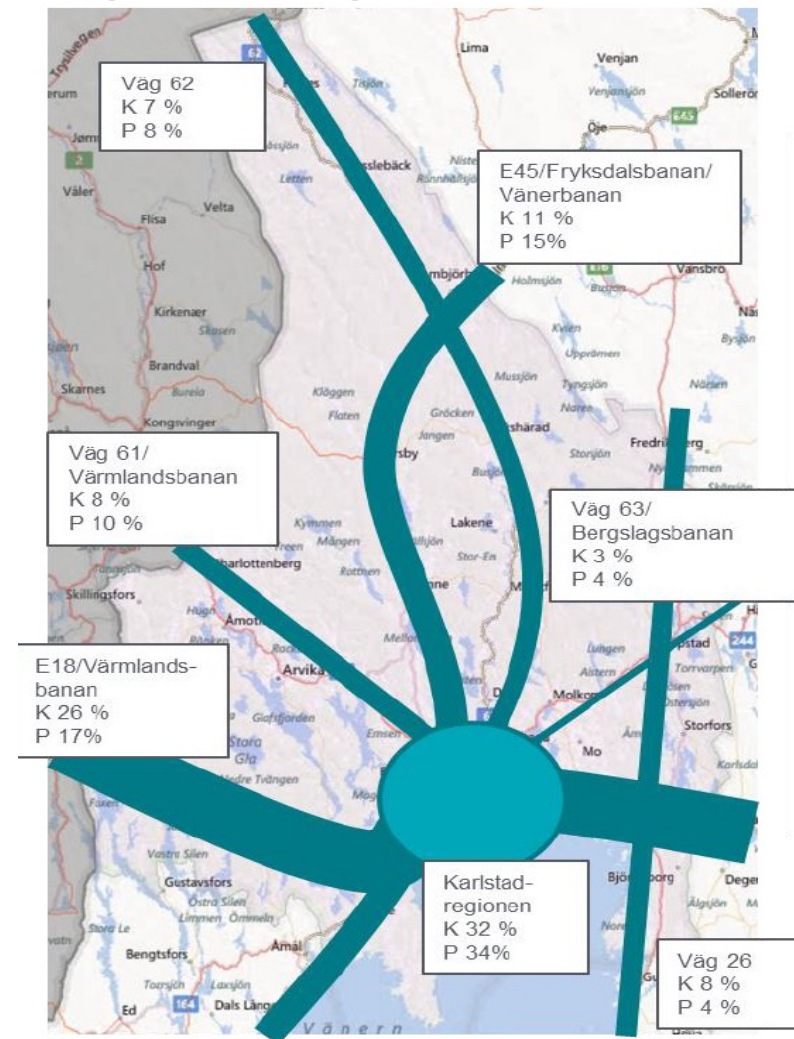
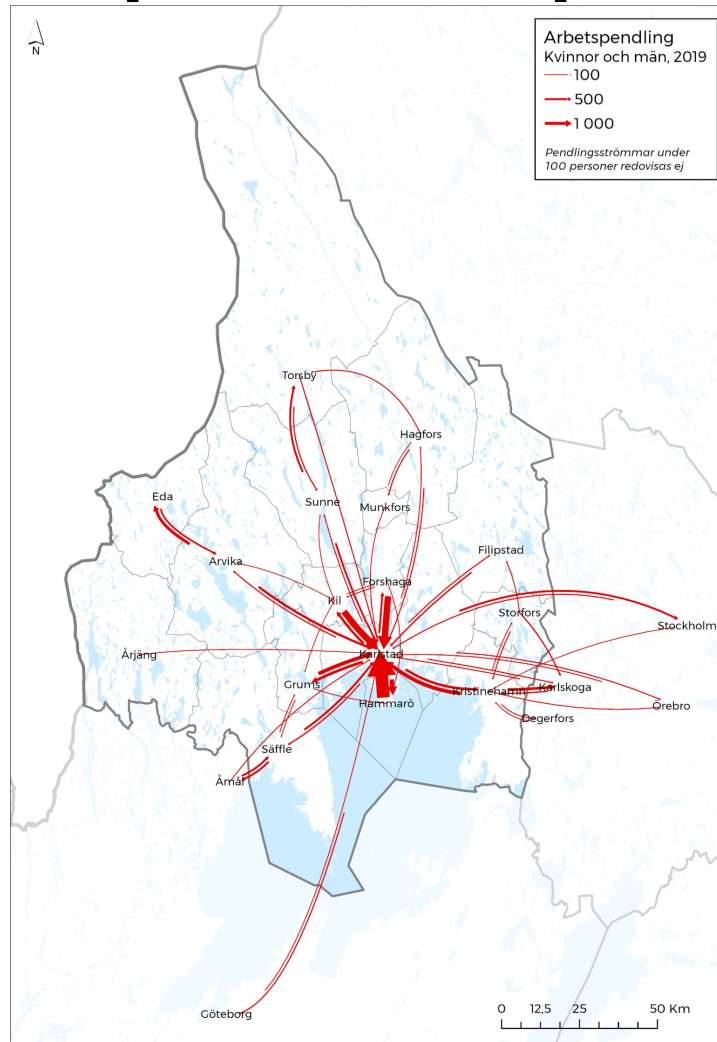
Väghållare

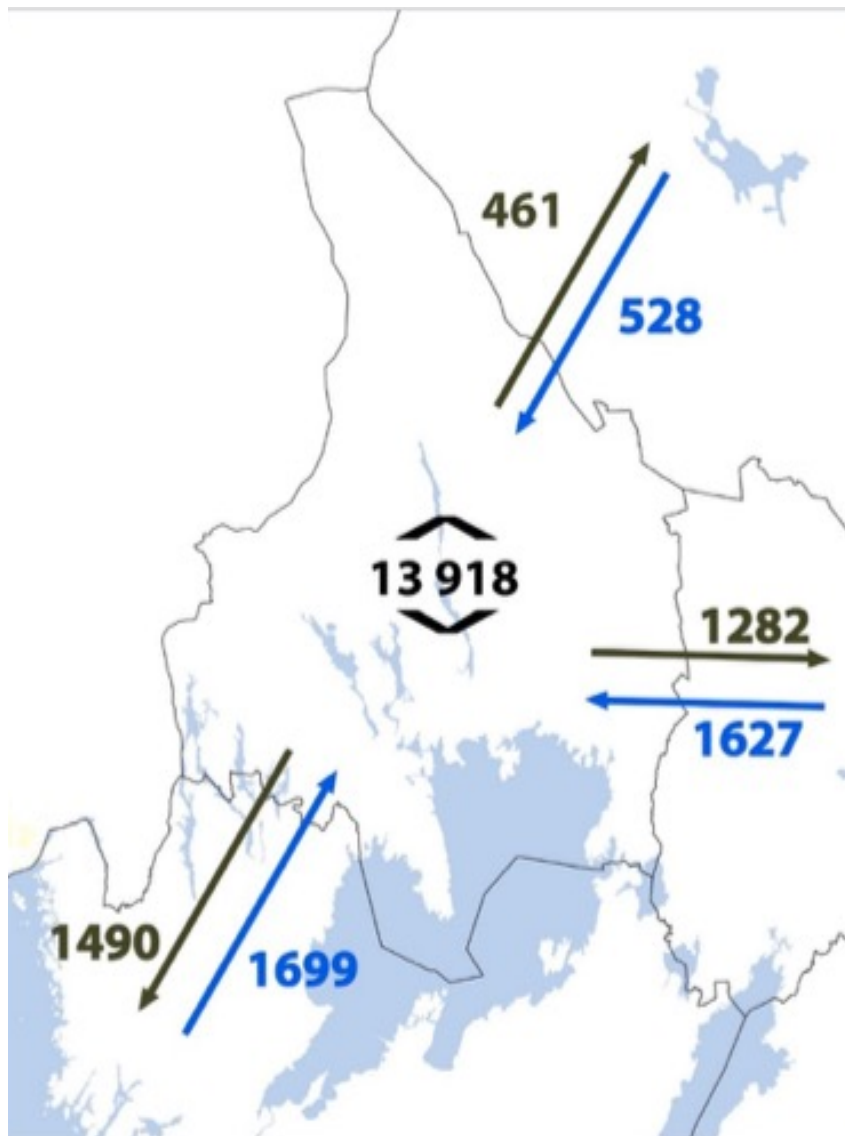
- Statlig
- Kommunal
- Enskild
- Statlig, avvikande underhållsansvar
- Kommunal, avvikande underhållsansvar
- Enskild, avvikande underhållsansvar



200 m

Exempel: Arbetspendling och godstransporter





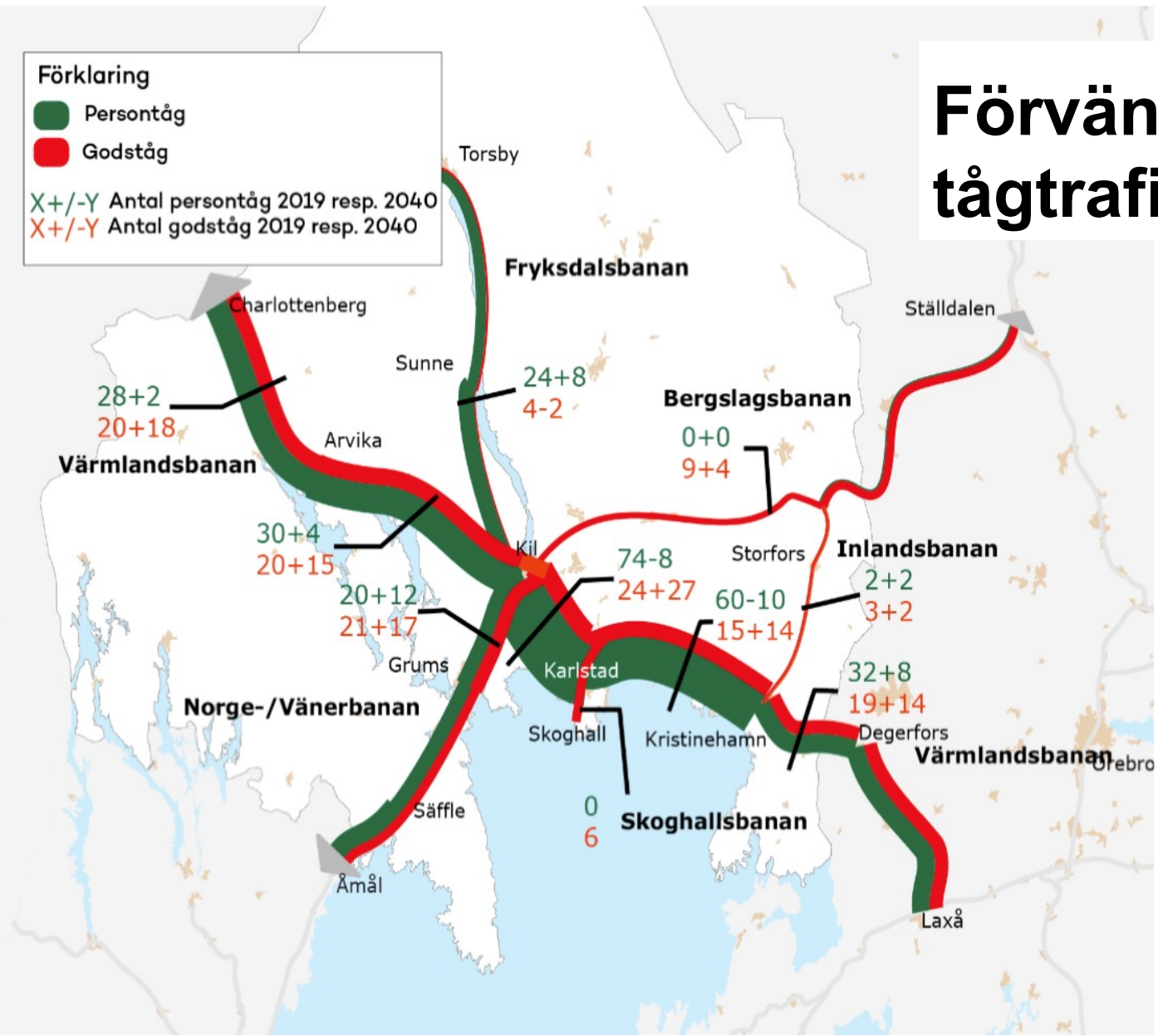
Figur 61: Godsmängder i tusentals ton på svenska lastbilar inom Värmland, samt till och från Värmland, 2015. Källa: Trafikanalys

Lastbilstransporter

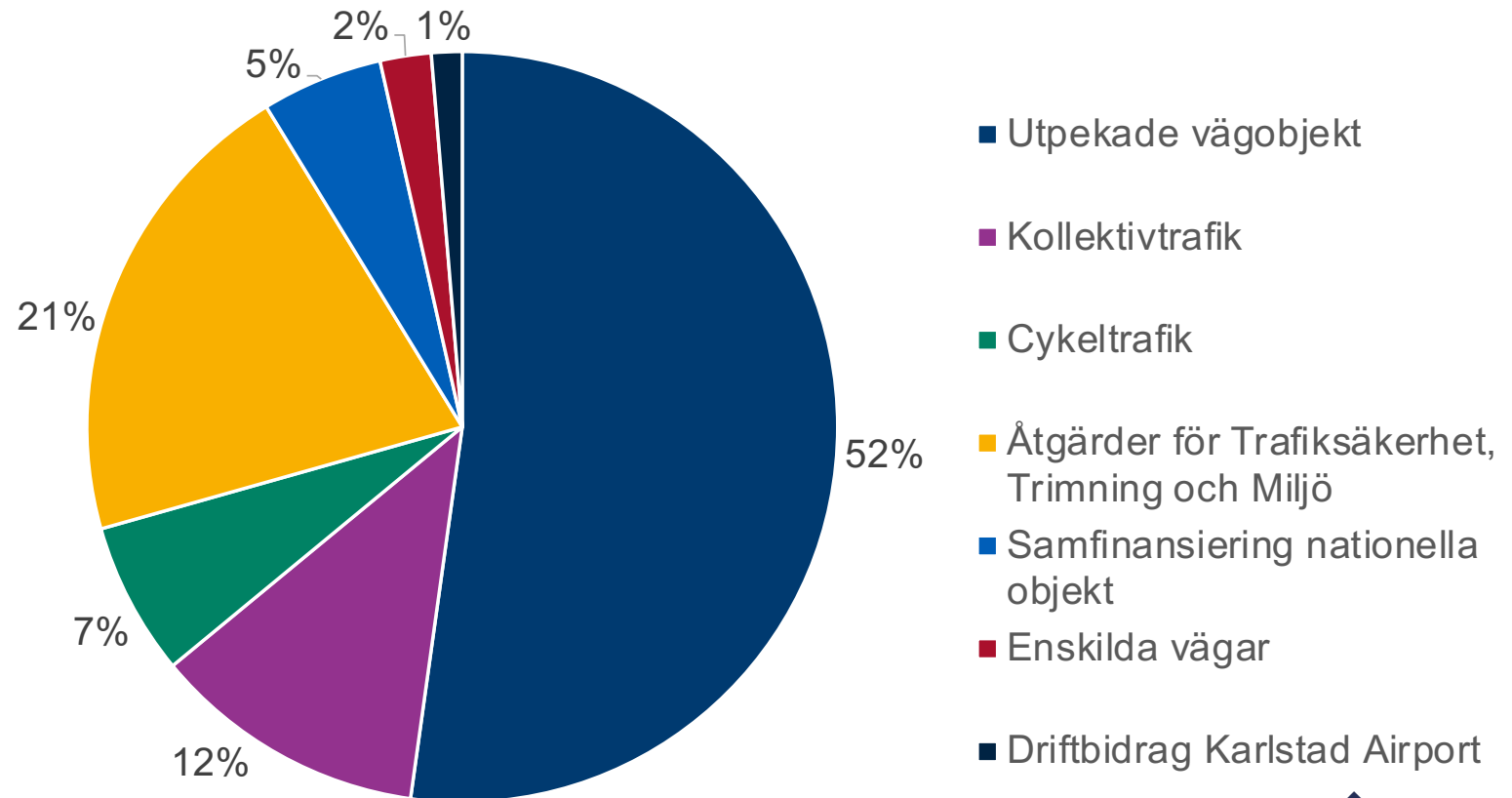
- De största godsmängderna med lastbil sker inom länets gränser
- Rundvirke är den vanligaste godstypen

Förväntad utveckling tågtrafik

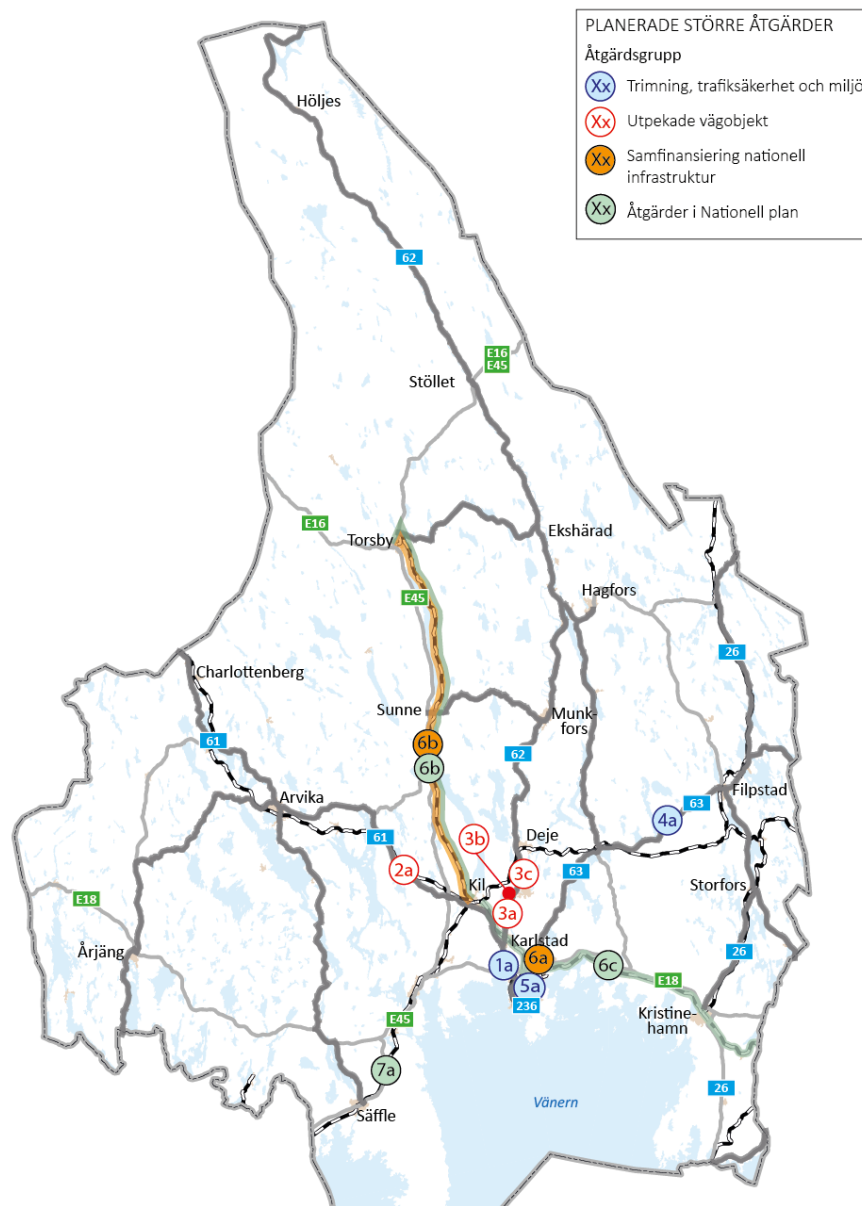
Förklaring
■ Persontåg
■ Godståg
 X+/-Y Antal persontåg 2019 resp. 2040
 X+/-Y Antal godståg 2019 resp. 2040



Regional plan – fördelning mellan åtgärdsområden



Totalt 1 091 Mkr



Planerade objekt

Väg 61/62

1a Bergvik-Ilanda

Väg 61

2a Framnäs-Högboda

Väg 62

3a Norra Sanna-Dyvelsten

3b Dyvelsten-Norra infarten Forshaga

3c Norra infarten Forshaga-Deje

Väg 63

4a Brattforsheden

Väg 236

5a Karlstad-Hammarö

Järnväg

6a Karlstad C

~~6b Fryksdalsbanan~~

6c Värmlandsbanan, Laxå-Kil

E45

7a Säffle-Valnäs

Uppdelad i två etapper, varav den första är finansierad

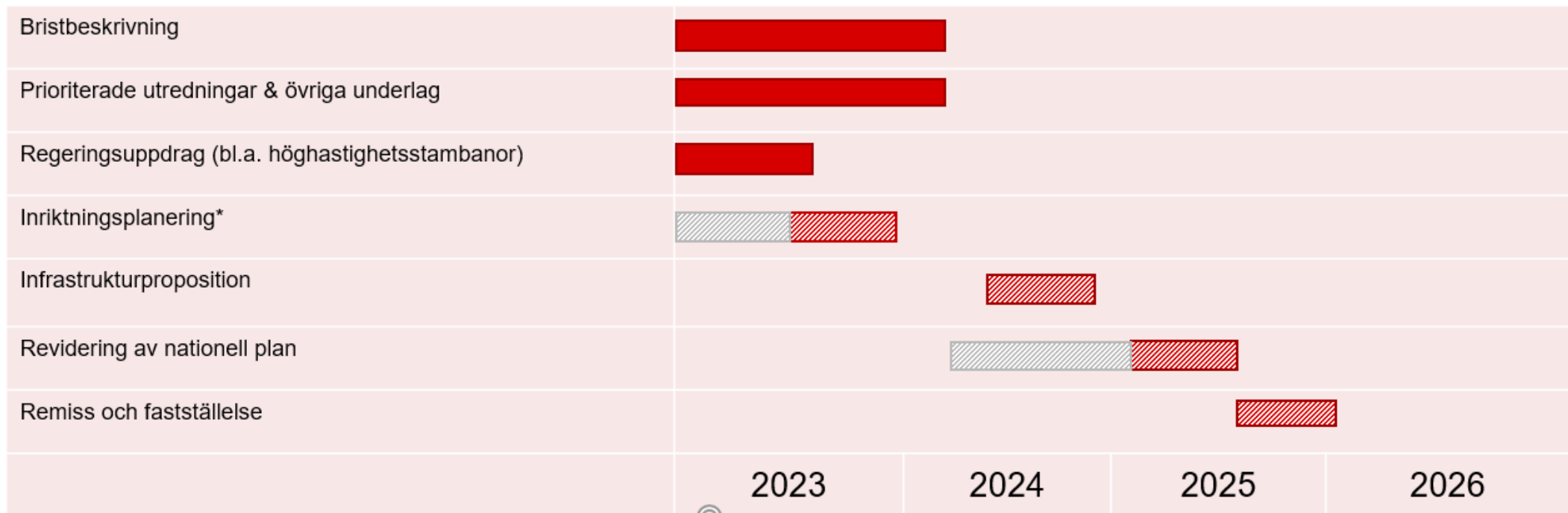


Grov översyn - aktuellt inom transportinfrastruktur

Planrevidering av länsplaner och nationell plan för perioden 2026-2037

- Trafikverket har fått uppdrag att starta den s k inriktningsplaneringen, [Uppdrag att ta fram inriktningsunderlag inför den långsiktiga infrastrukturplaneringen för planperioden 2026–2037](#)
[- Regeringen.se](#)
- Förslaget skickas på remiss 15 januari – 15 april 2024

Preliminär tidplan för planrevidering



Tåg i Tid

- <https://karlstad.se/karlstadvaxer/projekt/tag-i-tid/>
- Fem delprojekt varav fyra finns med i nationell plan
- 2023-2027 preliminär tidplan
- Samverkansavtal mellan Trv, KD, RV och Jernhusen
- Finansieringsavtal tecknat för Vikentunneln/passagen. Medel från LTP ingår i finansieringen.

Karlstads resecentrum



Fryksdalsbanan

- RV-initiativ med finansiering från Länsplan och kommuner. (58 Mkr plus 90 Mkr i landsbygdssatsning från regeringen)
- Signalsystem kommer ej att uppgraderas pga förseningar i implementering av ALEX-teknik (det nya signalsystemet)
- **Etapp 1 Kil-Sunne:**
 - Planerade plankorsningsåtgärder i stort sett genomförda.
 - 2 plankorsningar som behöver ny plankorsningsanläggning har inte åtgärdats.
 - 3 kurvrätningar har gjorts.
- **Etapp 2 Sunne-Torsby:**
 - Plattformsuppgradering i Frykås
 - GC-port i Torsby
 - Slopningar av plankorsningar
 - Byggande av ersättningsvägar
 - Planeras slutföras 2024
 - Kommer inte kunna genomföra alla plankorsningsåtgärder som föreslås i utredningen pga kostnadsökningar
- **Funktionsutredning om fjärrstyrning Kil-Bäckebron**

Skandinavien lönsammaste järnvägsprojekt

OSLO-STOCKHOLM UNDER 3 TIMMAR

Oslo-Stockholm 2:55 – i närtid



- I det korta perspektivet – ökad kapacitet och punktlighet
 - Ställverksbyte i Kil (2027-)
 - Ombyggnad Karlstad C (2023-2026)
 - Väse mötesstation (2022-2023)
 - Klart
 - Mellanblock Kil-Charlottenberg (2022-2023)
 - Spår och växelbyte Laxå-Kil (2022-2023)
 - Mötesspår Pråmkanalen (2018-2019)
 - Mötesspår Välsviken (2021-2022)



European
Commission

TRANS-EUROPEAN TRANSPORT NETWORK
TEN-T CORE NETWORK CORRIDORS



TEN-T

- RV medlem i CPMR sedan hösten-18.
- Politisk representation i CPMR från olika regioner i Sverige, bl.a. Örebro, Stockholm, Gävleborg.
- Ministerrådet har föreslagit att sträckan Oslo-Örebro ska ingå i *Core Network corridors*

Sjöfart

- Vänersjöfartens volymer är ca 1,6-1,8 Mton/år
- Stor betydelse för delar av Värmlands industri, främst Valmet
- Nya slussar Vänern/Göta älv. Ev byggstart 2026. Kostnad ca 6 Mdr kr.
- I Lilla Edet och Vänersborg är man överens med Trafikverket om var slussarna ska ligga.
- Svårare i Trollhättan men dialog pågår
- Nytt samråd om sträckningsalternativ under våren 2023
- RV har varit engagerad i processen sedan 2010

Flyg

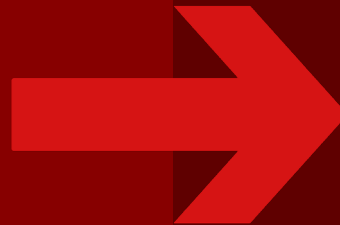
- Ingen linjetrafik på KD Airport sedan 2020. Endast chartertrafik.
- RV delägare i Karlstad Airport sedan 2020. Täcker underskott upp till 20 Mkr per år. Utöver det lämnar RV driftbidrag via länsplanen med 3,6 Mkr/år t.o.m 2025
- Svårt att få igång trafik på kommersiella villkor
- Endast staten kan upphandla trafik o KD Airport uppfyller inte kriterierna från staten.
- Hagfors och Torsby har upphandlad trafik. Avser fyra år i taget. Osäkert varje gång det är upphandling om de kommer omfattas. RV har stöttat genom åren med skrivelser/lobbying.

Aktuella Åtgärdsvalsstudier (ÅVS)

- Knutpunkt Bergvik (pågår)
- Gods i Värmland (pågår)
- Fryksdalsbanan (prel uppstart vår 24)
- Rv 236 kollektivtrafikåtgärder (uppstart 24)

Trafikverkets sektorsuppdrag

Nationellt och
regionalt



- **Leda** samordningen
- **Driva** på arbetet
- **Verka** för samverkan med näringslivet
- **Verka** för att uppgifter och roller tydliggörs och för samordning och samverkan med andra
- **Informera** och ge underlag om prioritering till regeringen



Ny regional indelning – varför gör vi det här

Trafikverkets generaldirektör beslutade den 20 september 2022 om ett uppdrag att utreda och föreslå hur Trafikverket genomför omställning till en ny regional indelning i överensstämmelse med de civilområden som inrättas enligt regeringens beslut i maj 2022.

Utgångspunkten är att stärka Trafikverkets förmåga till regional ledning och styrning, i såväl normalt läge som vid kris, i planering för höjd beredskap och i övergång till höjd beredskap.

Anpassningen av vår regionala indelning till Sveriges nya civilområden bidrar till att vi i vardagen står starka tillsammans i samhället.

Det innebär också att vi utvecklar oss internt i Trafikverket. Detta genom att ha samma geografiska indelning för alla regionala verksamheter för att förenkla och möjliggöra effektivare arbetssätt.

Regiongränser och regionnamn

- **Norra regionen** – Västernorrlands, Jämtlands, Västerbottens och Norrbottens län.
- **Mellersta regionen** – Uppsala, Södermanlands, Västmanlands, Värmlands, Örebro, Dalarnas och Gävleborgs län.
- **Östra regionen** - Stockholms och Gotlands län.
- **Västra regionen** – Hallands och Västra Götalands län.
- **Sydöstra regionen** - Jönköpings, Kalmar och Östergötlands län.
- **Södra regionen** - Kronobergs, Blekinge och Skåne län.

Regionerna är anpassade efter Sveriges civilområden som beslutades av regeringen under 2022.



Regionorter

- Gävle blir regionort i Mellersta regionen
- Jönköping blir regionort i Sydöstra regionen
- Övriga regioner behåller nuvarande regionorter
- Alla allmänna kontor där vi är etablerade idag kommer finnas kvar när den nya indelningens regioner träder i kraft den 1 januari 2024



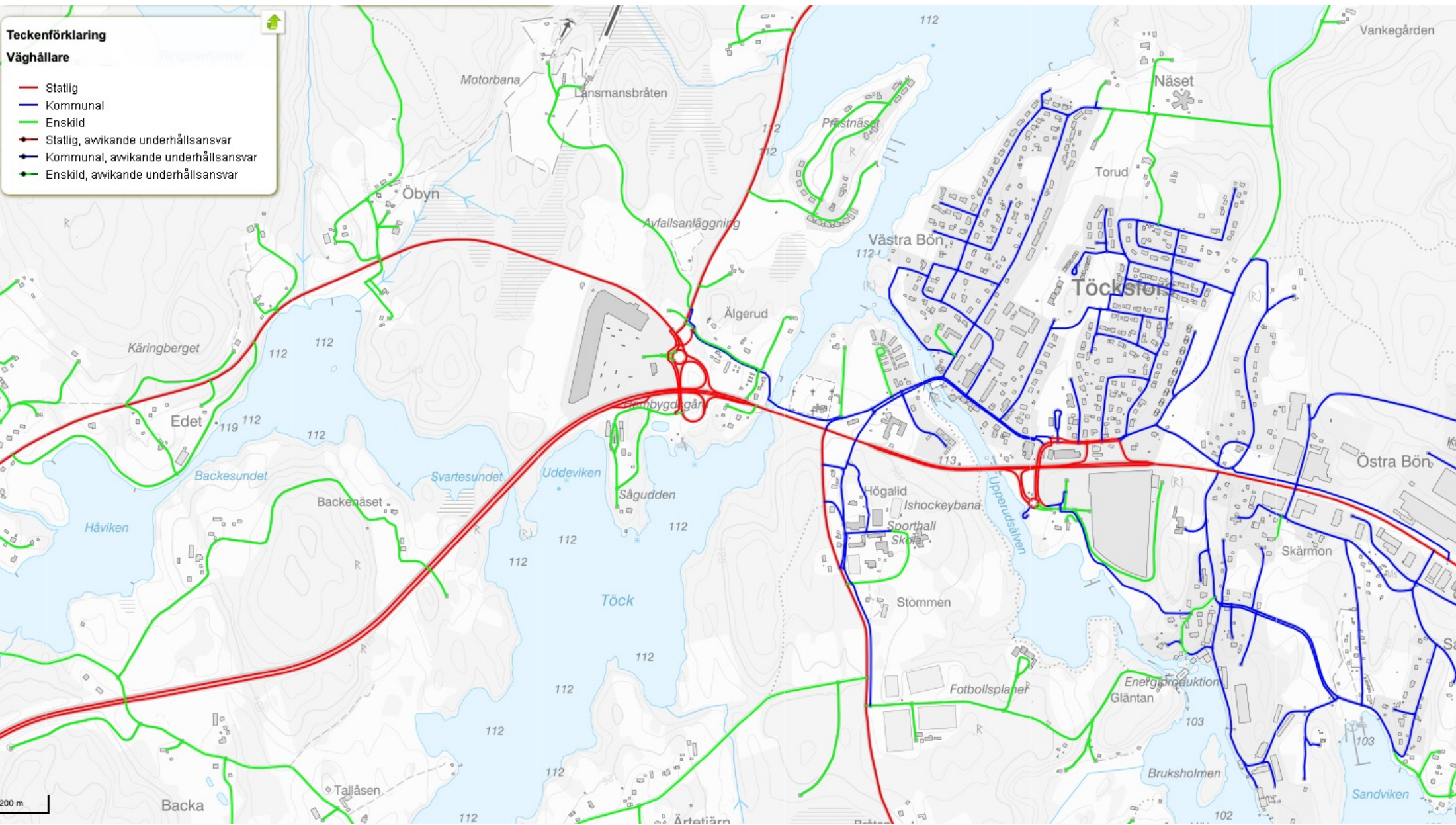


Samverkan mellan kommuner och region om infrastruktur

Teckenförklaring

Väghållare

- Statlig
- Kommunal
- Enskild
- Statlig, avvikande underhållsansvar
- Kommunal, avvikande underhållsansvar
- Enskild, avvikande underhållsansvar



200 m

Diskussionsfrågor

- Hur tycker ni samverkan fungerar idag?
- Vad kan bli bättre?