

REGIONAL TRANSPORTPLAN

FÖR VÄRMLANDS LÄN 2018–2029



UTGIVEN AV REGION VÄRMLAND, 2017

Text: Mattias Landin och Marcus Smedman, Region Värmland

Form: Cecilia Flygare, WSP

Foton: WSP

Vid eventuella frågor om rapportens innehåll kontakta:

mattias.landin@regionvarmland.se

marcus.smedman@regionvarmland.se

REGION VÄRMLAND

Box 1022

651 15 Karlstad

www.regionvarmland.se

INNEHÅLL

SAMMANFATTNING	5
BAKGRUND	7
Vad är en länstransportplan?	7
Planeringsförutsättningar	7
Process	7
Nytt planeringssystem	7
MÅL	8
Nationella mål	8
Regionala mål	9
NULÄGE OCH TRAFIKUTVECKLING	11
Nuvarande infrastruktur	11
Resmönster och väntade behov på infrastrukturen	14
ÅTGÄRDSPLANERING	21
Krav på länstransportplan enligt förordningen	21
Prioriteringar	22
Planeringsram	22
Bedömd effekt	22
Beslutade åtgärder	23
Potter för hållbart transportsystem	24
Enskilda vägar	26
Driftsbidrag till Karlstad Airport	27
Samfinansiering nationell plan	27
Sammanställning av länstransportplan 2018-2029	30
Kopplingar till andra planer	31
EFFEKTBEDÖMNING OCH MÅLUPPFYLLELSE	33
Miljökonsekvensbedömning av föreslagna åtgärder	35
Bedömning av effekter på bostadsbyggandet	35
GENOMFÖRANDE OCH UPPFÖLJNING	38
Process för samordning, avvägning och prioritering	38
Uppföljning	38
REFERENSER	39

Bilagor

Bilaga 1. Miljökonsekvensbeskrivning

Bilaga 2. Regional systemanalys Värmland 2017

Bilaga 3. Inriktning för cykelåtgärder

Bilaga 4. Samlad måluppfyllelse

Bilaga 5. Samlad effektbudömning och samhällsekonomiska beräkningar på objekt >25 Mkr

Bilaga 6. Ekonomisk sammanställning av länstransportplan 2018-2029

Bilaga 7. Samhällsnytta Karlstad C

Bilaga 8. Samrådsredogörelse

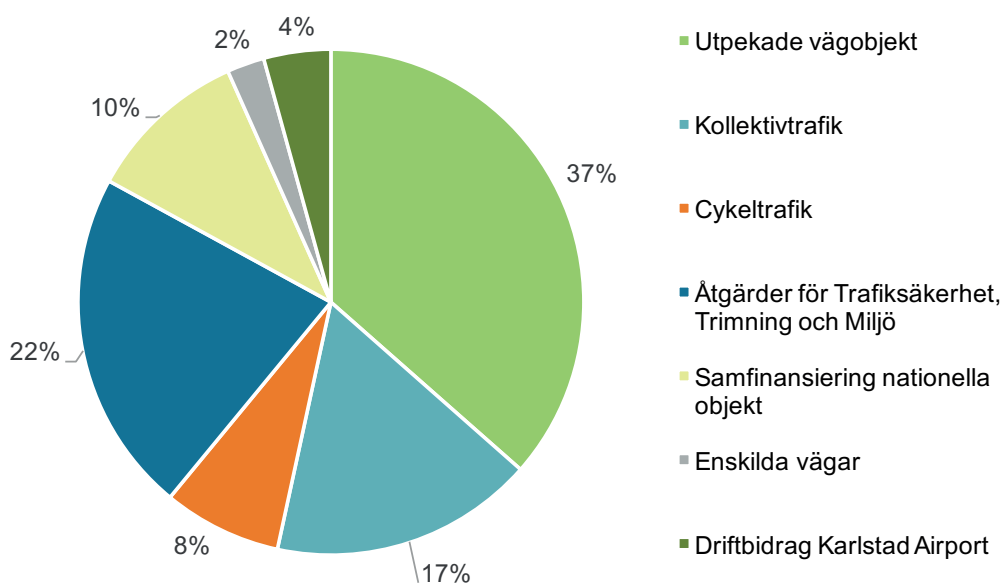
SAMMANFATTNING

Länstransportplan för Värmlands län 2018-2029 är en vidareutveckling av planen 2014-2025. Planen har förlängts med fyra år och till viss del justerats med hänsyn till nytt underlag och anpassningar till pågående processer för stora projekt i länet. Planeringsramen för perioden 2018-2029 uppgår till 1003 Mkr

Medlen som finns att fördela till den regionala infrastrukturen i Värmland räcker inte för alla angelägna åtgärder som behöver genomföras. Därför har det behövts göras en tydlig prioritering baserat på regionala mål i bland annat Värmlandsstrategin och Länsstyrelsens klimat- och energistrategi, de nationella transportpolitiska målen och var behoven är störst utifrån bland annat trafikmängder och olycksstatistik.

Fördelningen mellan åtgärder i planen redovisas i cirkeldiagrammet nedan. Under perioden planeras mötteseparering av utpekade sträckor på väg 61, 62 och 63 samt trimningsåtgärder för ökad trafiksäkerhet. Det avsätts även medel för utveckling av infrastruktur för kollektivtrafik och cykel samt för samfinansiering av åtgärder på Fryksdalsbanan och Karlstad C inom ramen för Tåg i Tid. Medel till enskilda vägar och driftsbidrag till Karlstad Airport förlängs bibehålls under hela planperioden.

Sammantaget bedöms planen bidra till regional utveckling och ökad tillgänglighet i Värmland samtidigt som den bidrar till ett mer hållbart transportsystem.



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.

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.

PLANERINGSFÖRUTSÄTTNINGAR

Direktiv

Region Värmland har i uppdrag att ta fram förslag till en länstransportplan för perioden 2018-2029. Förslaget ska redovisas till regeringen den 31 januari 2018. 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 (vilken grundar sig i att välja den åtgärd som är bäst lämpad utifrån ovanstående krav samt uppsatta mål) ska vara vägledande för den fortsatta planeringen. 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. Det har även tagits fram en miljökonsekvensbeskrivning, bilaga 1, som beskriver länstransportplanens effekt på nationella och regionala miljömål.

PROCESSEN

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. Processen har genomförts i 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 anges 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 långsiktig 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. Eftersom det är svårt att mäta enskilda åtgärders påverkan och bidrag till ett mer jämställt transportsystem kommer inte dessa att 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 miljö kvalitetsmålen 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 järnvägstransportområdet och luftfartsområdet minskar fortlöpande.
- Transportsektorn bidrar till att miljö kvalitetsmålet 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 miljö kvalitetsmål nås och till minskad ohälsa. Prioritet ges till de miljöpolitiska delmål där transportsystemets utveckling är av stor betydelse för möjligheterna att nå uppsatta mål.

Miljö kvalitetsmål

Miljö kvalitetsmålen beskriver det tillstånd i den svenska miljön som miljöarbetet ska leda till. Det finns även preciserings- och förtydligande mål för miljökvalitetsmålen. Preciserings- och förtydligande 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 preciserings- och förtydligande mål 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:

- 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 2045

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)

REGIONALA MÅL

Utöver de nationella målen finns även flera regionala mål som påverkar infrastrukturens utveckling. Nedan beskrivs regionala mål med påverkan på infrastrukturen.

Värmlandsstrategin

Värmlandsstrategin är en strategi för hur 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 bredbandstillgänglighet. Målen i Värmlandsstrategin som rör infrastruktur har preciserats 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 hubb¹
- Öka godsmängden som transporteras på Vänerne
- 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

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

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 som 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.

- **Godstransporter på båt och tåg**

Industrin i Värmland domineras av tung skogs- och stålindustri som exporterar en hög andel av produktionen. I insatsområdet fokuseras på att flytta över transporter till tåg och båt där det är möjligt, samt att främja fossilfria bränslen och samordnade varu-transporter i områden som saknar tillgång till hamn och järnväg.

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 2013.²

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.

2. Cykelplanen finns att ta del av på www.regionvarmland.se

NULÄGE OCH TRAFIKUTVECKLING

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 viktigaste nationella stråken i Värmland är:

- E18 (Riksgränsen vid Årjäng-Karlstad-Örebro-Stockholm)
- E45 (Göteborg-Säffle-Sunne-Torsby-Mora)
- Värmlandsbanan (Laxå-Charlottenberg)
- Norge/Vänerbanan (Kil-Göteborg)

De viktigaste regionala stråken i Värmland är:

- Riksväg 61 (Riksgränsen vid Eda-Karlstad)
- Riksväg 62 (Riksgränsen vid Långflon-Ekshärad-Munkfors-Karlstad)
- Riksväg 63 (Kopparberg-Filipstad-Karlstad)
- Fryksdalsbanan (Kil-Torsby)

Andra viktiga stråk i Värmland är:

- E16 (Riksgränsen vid Torsby-Borlänge-Gävle)
- Riksväg 26 (Halmstad-Kristinehamn-Mora)
- Bergslagsbanan (Gävle-Kil)

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. I Trafikverkets prognoser bedöms att personbilstrafiken på de utpekade vägarna kommer öka med 14 procent till 2040 jämfört med 2014 medan lastbilstrafiken väntas öka med 45 procent under samma period.³

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. I Trafikverkets prognos bedöms att både person- och godstågstrafiken kommer öka med ungefär 50 procent mellan 2014 och 2040.³

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.

Enligt Trafikverkets prognos bedöms att flygtrafiken till och från Värmland kommer öka med 71 procent i Värmland 2014-2040.⁴

Sjöfart

På Vänern transporterades under 2016 nästan 1,7 miljoner ton gods, vilket är en ökning med 5 procent jämfört med 2015⁵. Den största hamnen i Vänern sett till godsvolymer 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.

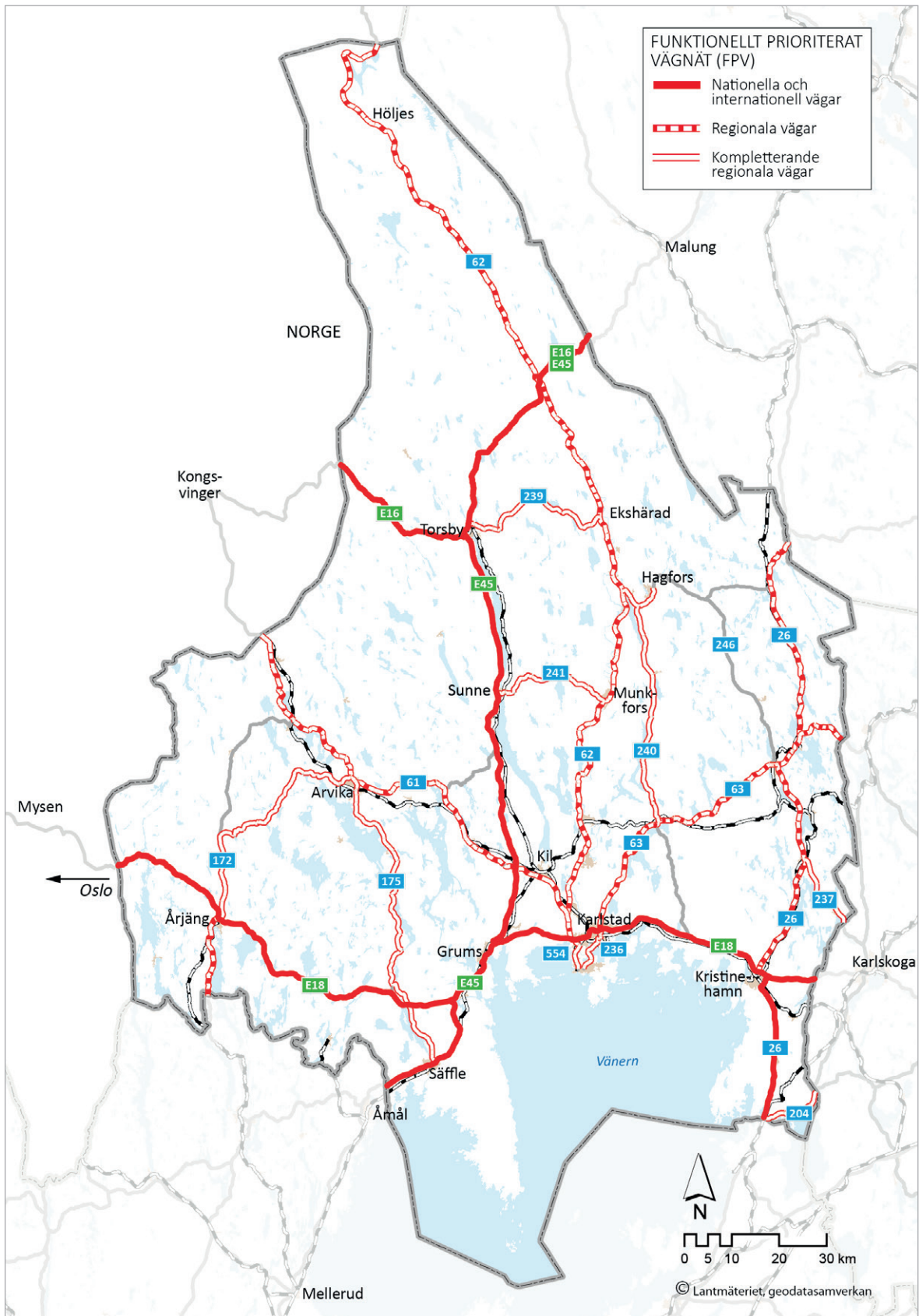
Prognoserna mot 2040 visar på att godsmängderna på Vänern väntas öka med 100 procent.⁶

3. Trafikverket. Trafikverkets basprognoser 2016 (gods och persontrafik).

4. Trafikverket. Trafikverkets basprognoser 2016 (Flygtrafik).

5. Vänerhamn 2017

6. Trafikverket. ÄVS vänersjöfart (2013 och 2017)



Figur 1. Funktionellt prioriterat vägnät i Värmland.



Figur 2. Järnvägar i Värmland.

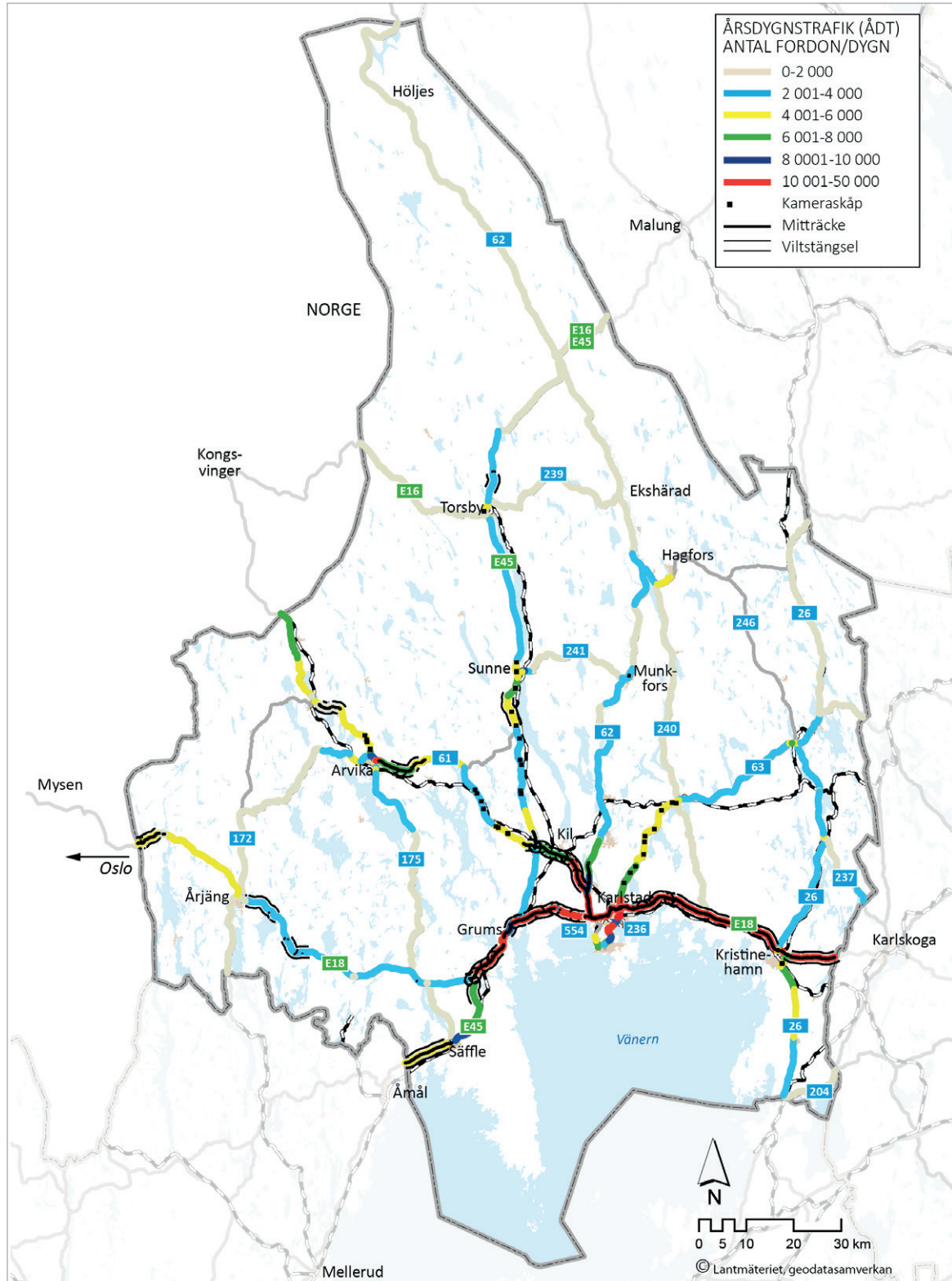
RESMÖNSTER OCH VÄNTADE BEHOV PÅ INFRASTRUKTUREN

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

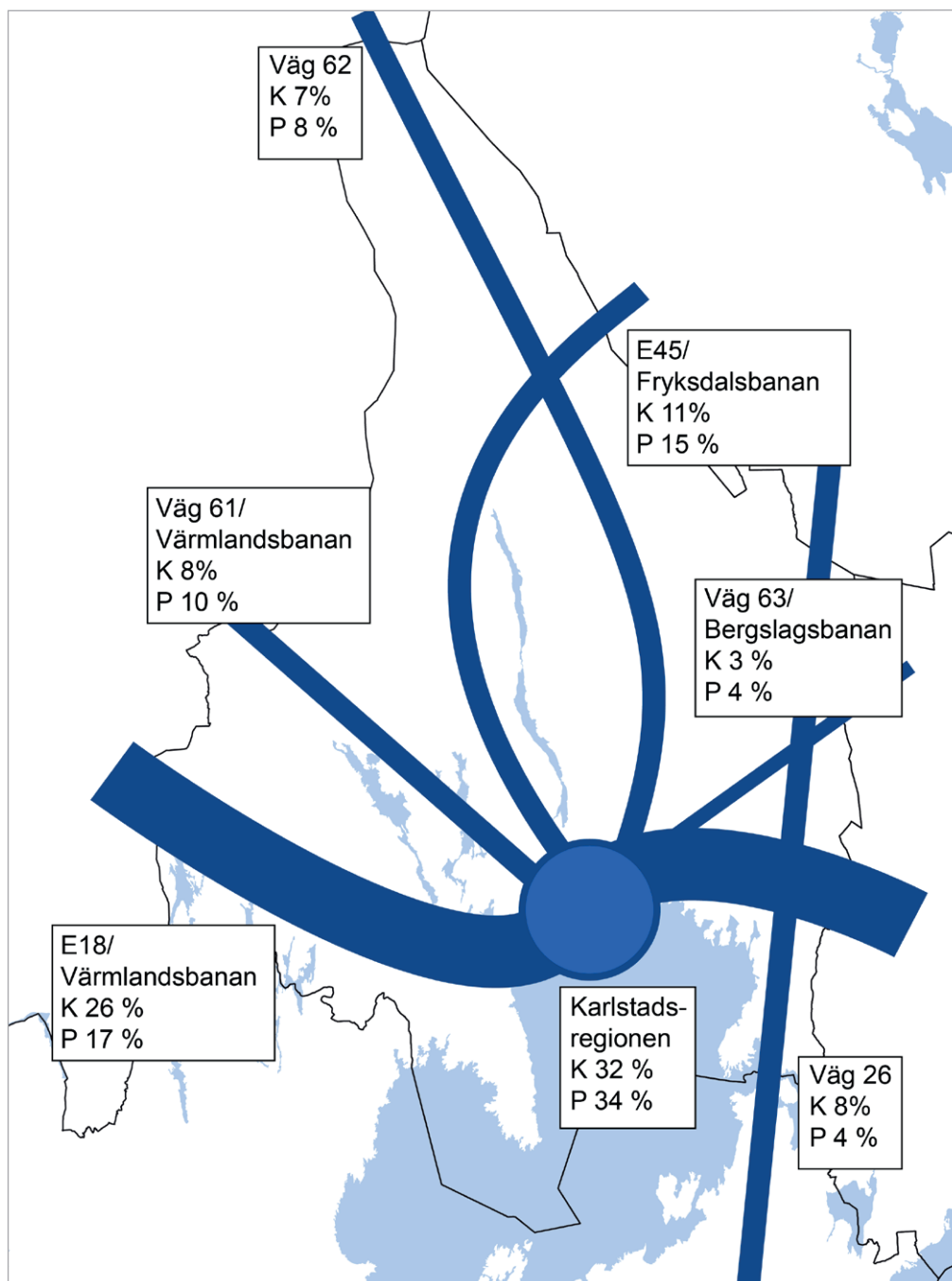
Som framgår på kartan nedan är de största trafikmängderna på de större vägarna och i området runt Karlstad. Trafikmängderna ökar något i anslutning till de större tätorterna.

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



Figur 3. Årsdygnsmedeltrafik samt trafiksäkerhetsåtgärd i Värmland. Källa: Trafikverket NVDB, december 2016.

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 jämnt på E18 och väg 61 för vidare transport mot Norge⁷. Enligt trafikverkets basprognoser bedöms godstrafiken på väg öka snabbare än personbilstrafiken⁸.



Figur 4. Relativ godsmängd i utvalda stråk inom Värmland. K står för konsumtion och P står för produktion. Källa Godskartläggning Värmland 2013.

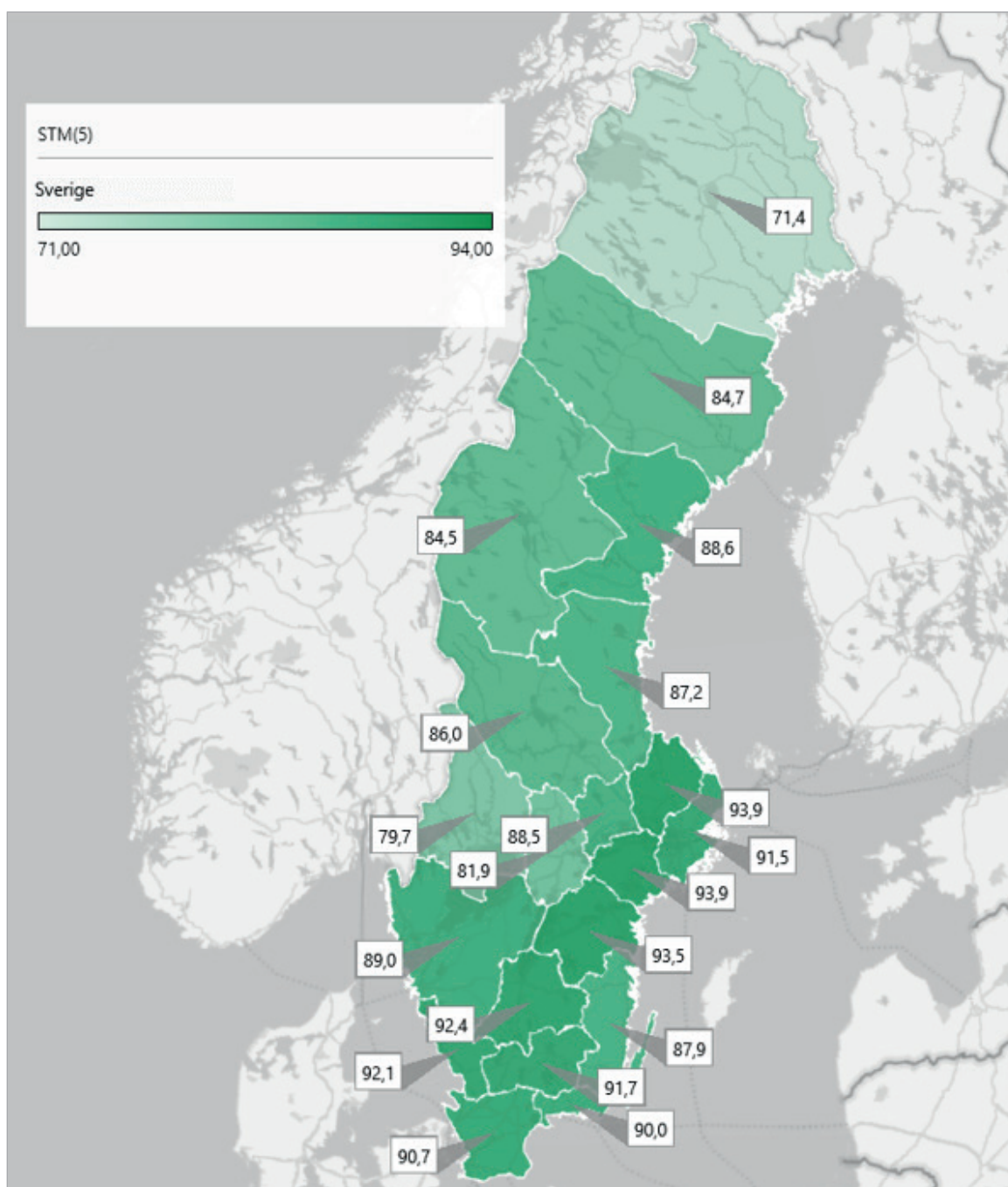
7. Trafikverket. Godskartläggning Värmland. 2013

8. Trafikverket. Trafikverkets basprognoser 2016 (gods och persontrafik).

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 2003-2015⁹. 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 procent¹⁰. Inför 2017 års tidtabell gjorde därför Trafikverket tillsammans med operatörerna 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 procent¹¹.



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*

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

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

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

Trafiksäkerhet

Mellan 2006 och 2015 har antalet dödsolyckor minskat något medan antalet måttliga olyckor varierat mellan 65 och 87 stycken per år under perioden. Tabellerna nedan redovisar antal olyckor, ej antal skadade och dödade, vilket beror på att olycksfrekvens tydligare visar var det finns behov av åtgärder.

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 med oskyddade trafikanter är för få för att kunna dra några slutsatser om utveckling.

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 polisens nykterhetskontroller minskat i antal. Nationellt har antalet nykterhetskontroller minskat med 40 procent sedan 2011.

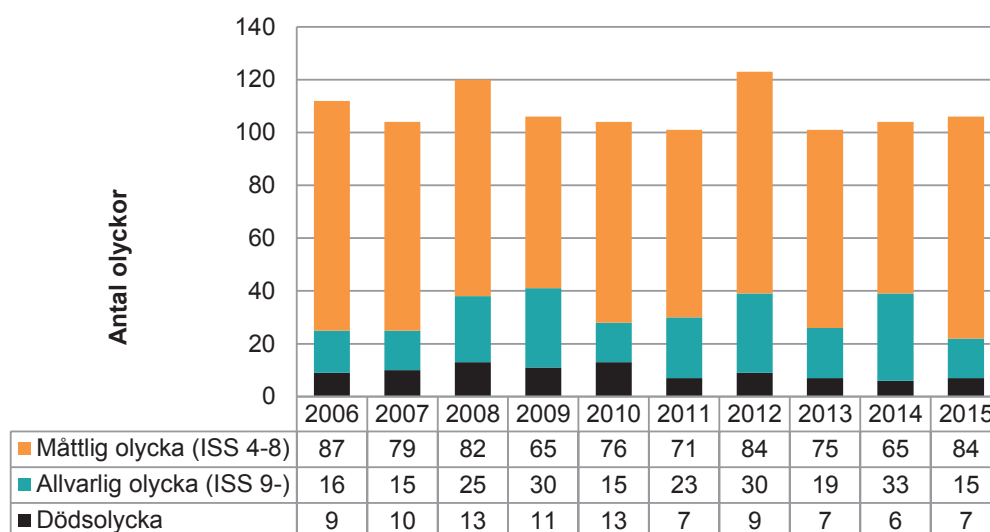


Diagram 1. Antal olyckor på statligt vägnät per år och sammanvägd svårighetsgrad 2006-2015. Källa: STRADA.

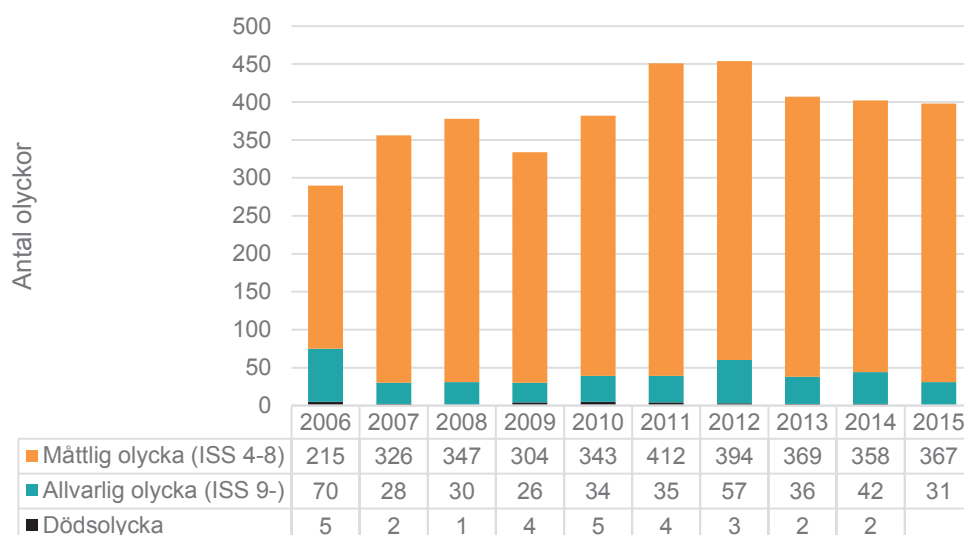


Diagram 2. Antal olyckor med oskyddade trafikanter i Värmland 2006-2015, samtliga vägar. Källa: STRADA.

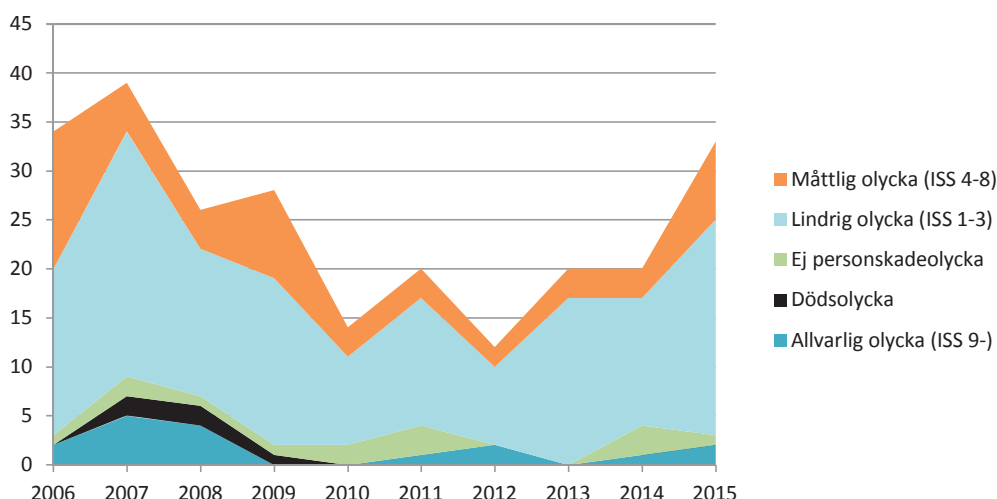


Diagram 3. Antal alkoholrelaterade olyckor i Värmland per år och svårighetsgrad.

Färdmedelsfördelning

I tabellerna nedan redovisas färdmedelsfördelning i Värmland och riket för 2016. Både i riket som helhet och i Värmland har bilen en tydligt dominerande position med över 70 procent av antalet resor i Värmland och knappt 70 procent av antalet resor i riket.

Jämfört med riket är andelen kollektivtrafik lägre i Värmland. I Värmland är även skillnaden i färdmedelsfördelning mindre än i riket som helhet, framförallt vad gäller kollektivtrafikresandet. Det är även vanligare i Värmland än i riket som helhet att män reser som passagerare i bil.

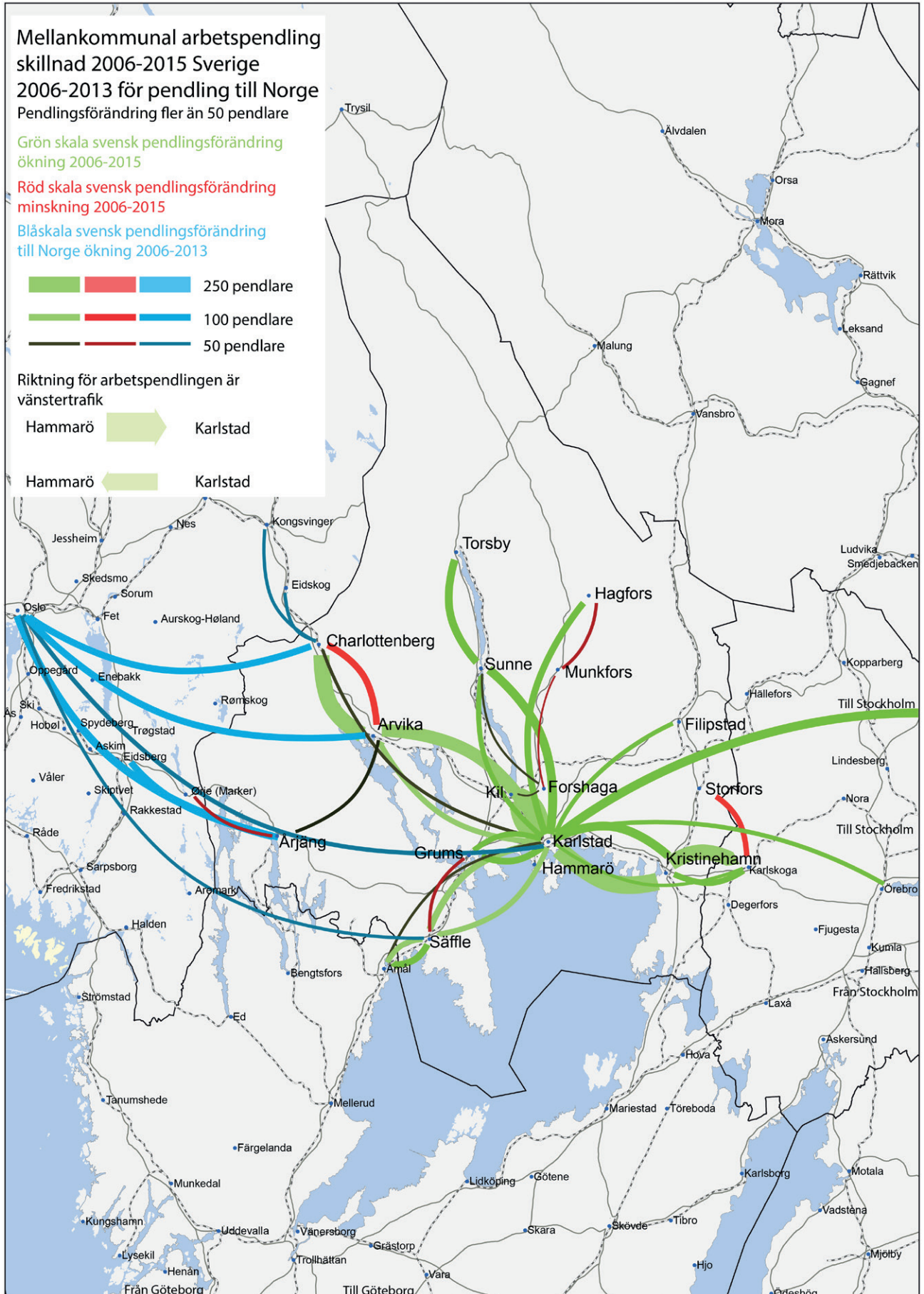
Tabell 1. Färdmedelsfördelning i Värmland 2016 (huvudsakligt färdmedel).
Källa Kollektivtrafikbarometern¹²

Färdmedel	Totalt	Kvinnor	Män	Skillnad
Kollektivtrafik	10,57%	11,53%	9,60%	-1,93
Personbil	73,06%	70,95%	75,23%	4,28
-Varav förare	64,62%	59,75%	69,60%	9,85
-Varav passagerare	8,44	11,20%	5,63%	-5,57
Cykel	9,24%	9,06%	9,43%	0,37
Gång	6,37%	8,16%	4,53%	-3,63
Taxi	0,08%	0,12%	0,04%	-0,08
Annat	0,68%	0,18%	1,17%	0,99

Tabell 2. Färdmedelsfördelning i Sverige 2016 (huvudsakligt färdmedel).
Källa Kollektivtrafikbarometern¹²

Färdmedel	Totalt	Kvinnor	Män	Skillnad
Kollektivtrafik	15,66%	17,54%	14,10%	-3,14
Personbil	67,26%	64,90%	69,58%	4,68
-Varav förare	59,17%	53,35%	64,90%	11,54
-Varav passagerare	8,09%	11,55%	4,68%	-6,87
Cykel	9,15%	9,56%	8,75%	-0,81
gång	6,42%	7,01%	5,84%	-1,17
taxi	0,16%	0,15%	0,16%	-0,01
annat	1,35%	1,14%	1,57%	0,43

12. Kollektivtrafikbarometern är en nationell resvaneundersökning med ca 60 000 telefonintervjuer per år i åldrarna 15-75 år. Undersökningen beställs av Svensk kollektivtrafik. I tabellerna redovisas huvudsaklig färdmedelsfördelning av totalt antal resor.



Figur 6. Utveckling i mellankommunal arbetspendling mellan åren 2006-2015 (svenska flöden) och 2006-2013 (Norge). Flödesriktning läses ur högeravav mellan kommuner, pendlingen har ökat från Arvika till Charlottenberg och minskat i motsatt riktning. Källa: SCB, StatNord.

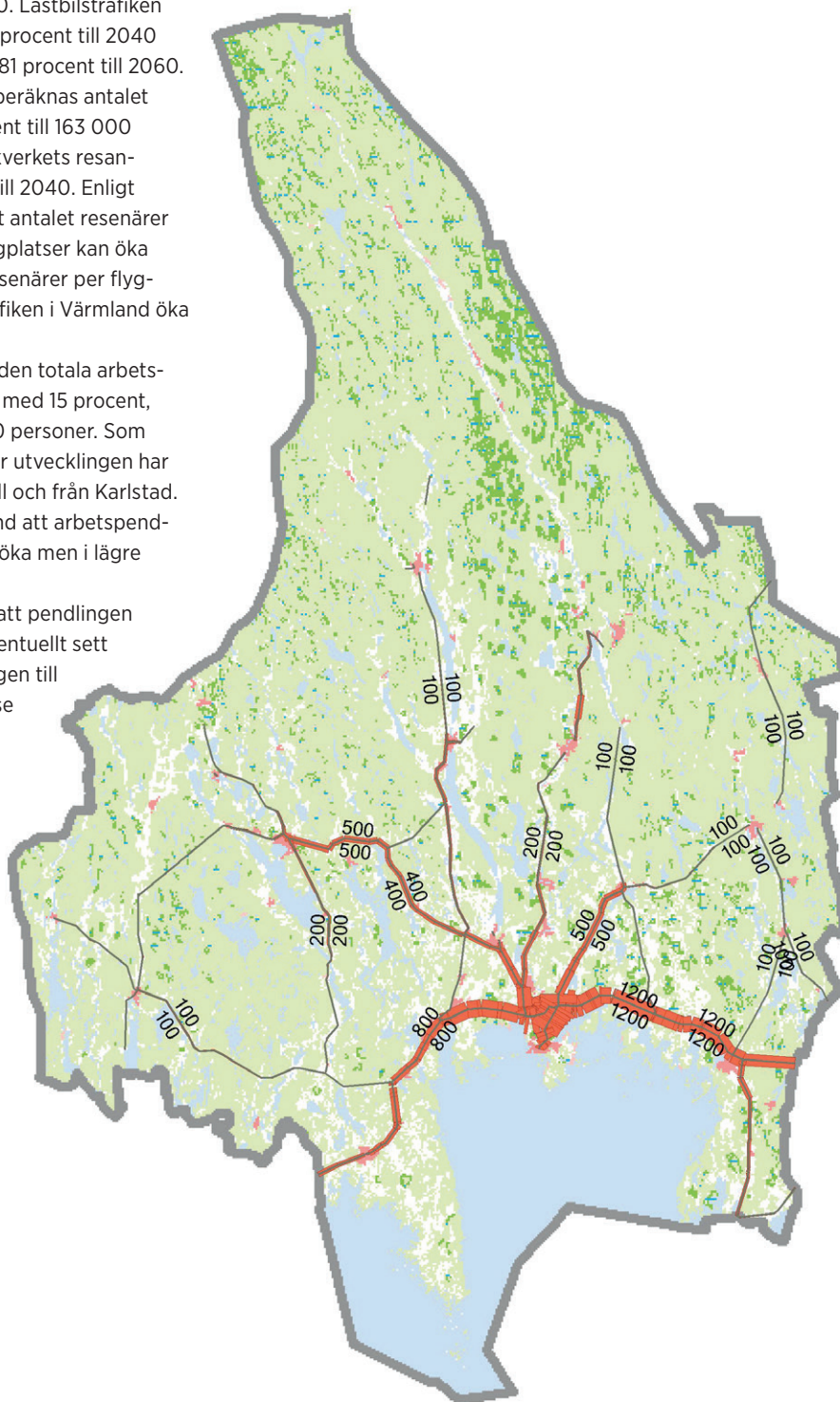
Trafikutveckling

Utifrån Trafikverkets basprognoser bedöms personbilstrafiken på väg 61, 62 och 63 samt E18 och E45 öka med 14 procent i Värmland till 2040 jämfört med 2014 och med 18 procent till 2060. Lastbilstrafiken i länet bedöms öka med 45 procent till 2040 jämfört med 2014 och med 81 procent till 2060.

För Karlstads flygplats beräknas antalet resenärer öka med 74 procent till 163 000 resenärer 2040 enligt Trafikverkets resandepronos för flygtrafiken till 2040. Enligt samma prognos bedöms att antalet resenärer från Hagfors och Torsby flygplatser kan öka med 95 procent till 4500 resenärer per flygplats. Totalt bedöms flygtrafiken i Värmland öka med 71 procent till 2040.

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. I systemanalysen, bilaga 2 redovisas mer underlag och prognoser som kan påverka trafikutvecklingen. Det underlaget ligger till grund för de prioriteringar som görs i planen.



Figur 7. Bedömd trafikökning mellan åren 2010 och 2030 i Värmlands län (Årsmeldygn exklusive Norgetrafik). Källa: Trafikverkets prognosmodell Sampers/Emme 3.

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.”¹³

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.

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.¹⁴

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.

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 åtgärder med annan offentlig huvudman. Kan t ex sökas av kommuner och kollektivtrafikmyndigheter¹⁵.

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

13. 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.

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

15. Förordning 1997:263 om länsplaner för regional transportinfrastruktur

PRIORITERINGAR

Region Värmland har gjort följande avvägningar och prioriteringar:

- Utppekade 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.
- Utppekade 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.
- 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.

BEDÖMD EFFEKT

För varje åtgärdsområde har det gjorts en bedömning av vilken effekt som åtgärderna kan väntas ge. Bedömningen har framförallt gjorts utifrån de transportpolitiska målen och regionala mål inom transportområdet.

Värdering av åtgärdernas effekt baseras bland annat på genomförda samhällsekonomiska bedömningar (SEB), framtagna miljökonsekvensbeskrivning och värdering i föregående plan. Vad gäller jämlikhet har bedömningen gjorts i samråd med Region Värmlands projektledare för jämställd regional tillväxt.

De som deltagit i bedömningen är Mattias Landin, Marcus Smedman, Marianne Nilsson och Johanna Helldén på Region Värmland, samt WSP i synnerhet Maria Persson, konsult inom Miljö och VA.

Fördelning i Länstransportplan 2018-2029

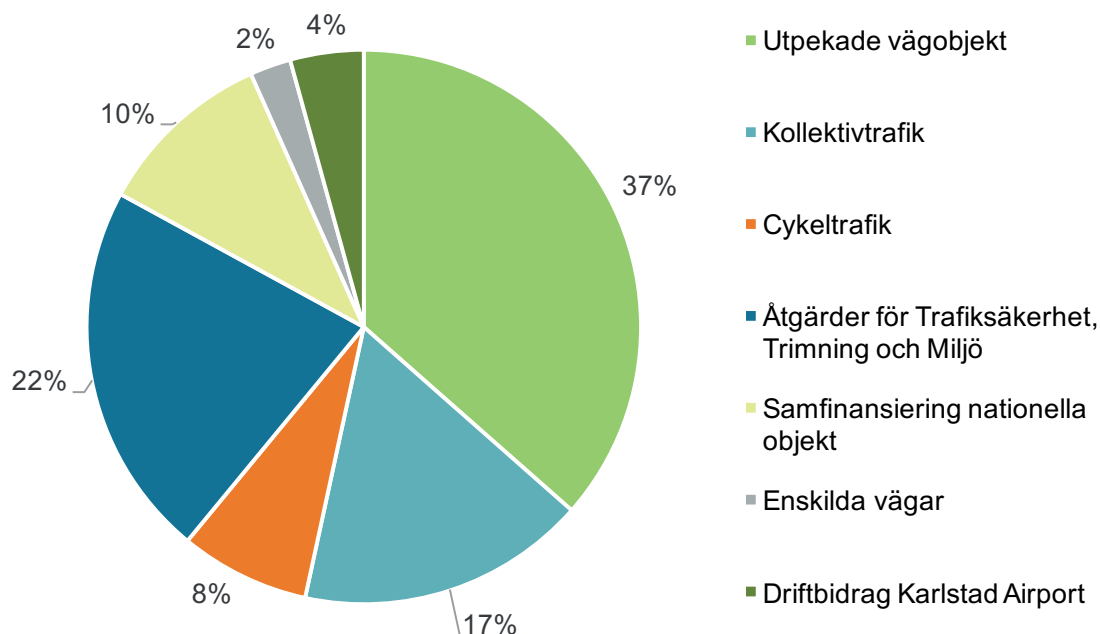


Diagram 4. Ekonomisk sammanställning av Regional transportplan för Värmlands län 2018-2029.

BESLUTADE ÅTGÄRDER

Nedan redovisas de större objekt som planeras under perioden 2018-2029. Planen delas in i tre olika tidsperioder enligt det nya planeringssystemet 16. År 1-3 innehåller projekt som är klara att genomföras och år 4-6 är planerade objekt. I år 7 till 12 anges 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 366 Mkr för utpekade vägåtgärder där varje åtgärd överstiger 25 Mkr. I bilaga 5 redovisas samlad effektbedömning för dessa åtgärder. I tabellerna nedan redovisas under vilken perioden objekten påbörjas.

Prioriteringen av vilka vägåtgärder som genomförs baseras på de regionala vägar som pekats ut i Värmlandsstrategin samt en grundprincip om att förbättra vägarna i riktning från Karlstad och utåt för att få en sammanhängande vägstandard. Om det är motiverat med anledning av exempelvis trafikmängder och/eller olycksstatistik kan den principen frångås. Objektsindelning är från genomförda stråkstudier för väg 61, 62 och 63.

Utpekade vägåtgärder på väg 62 har en marginellt negativ nytta enligt de samhällsekonomiska bedömningar som gjorts. Utifrån Värmlandsstrategins prioritering av de regionala stråk som knyter ihop länet och dialog med länets kommuner och näringsliv bedömer dock Region Värmland att åtgärderna på väg 62 är betydelsefulla för den regionala utvecklingen. I stråket saknas även järnväg samtidigt som andelen tunga transporter på aktuella sträckor överstiger 14 procent. Genom planerade åtgärder på väg 62 förbättras möjligheten för arbetspendling och godstransporter till och från de norra delarna av länet. Väg 62 har dessutom en hög andel säsongsbaserad trafik kopplat till vinterturism.

Utöver medel ur länstransportplanen tillkommer medel ur nationell plan (bärighetsmedel eller ur pott för bättre säkerhet) och kommunal medfinansiering, se Bilaga 6. Ekonomisk sammanställning av länstransportplan 2018-2029. Åtgärderna beskrivs närmare i ÄVS Större regionala stråk Värmland (2016). Kostnaderna i tabellen är angivna i prisnivå 2017-2.

Tabell 3. Utpekade vägåtgärder som påbörjas 2018-2020.

Sträcka	Åtgärd	Total kostnad	Ur LTP
Väg 61 Graninge Speked	Breddning och mötesseparering Hastighetsstandard 100 km/h	95 Mkr	31 Mkr
Väg 62 Norra Sanna Dyvelsten	Breddning och mötesseparering Hastighetsstandard 100 km/h	79 Mkr	64 Mkr
Väg 62 Dyvelsten Forshaga	Breddning och mötesseparering Hastighetsstandard 100 km/h	59 Mkr	48 Mkr
Väg 63 Edsgatan Vallargärdet	Breddning och mötesseparering Hastighetsstandard 100 km/h	58 Mkr	58 Mkr
Totalt		291 Mkr	201 Mkr

Tabell 4. 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	84 Mkr	67 Mkr

Tabell 5. 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	98 Mkr

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

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

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

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. Som framgår i tabell 1 utgjorde personbil huvudsakligt färdmedel i Värmland för 75 procent av männen och 71 procent av kvinnorna under 2016. Vägförbättringar som avses innebär att den upplevda tryggheten ökar, vilket ytterligare kan bidra till att jämna ut skillnaden¹⁷. Sträckan Gränge-Speded 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.

POTTER FÖR HÅLLBART TRANSPORTSYSTEM

Potter för hållbart transportsystem kan användas för åtgärder som kan påverka transportefterfrågan och val av transportsätt samt åtgärder som ger effektivare användning av befintlig infrastruktur.

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 miljöåtgärder¹⁸.

Av de avsatta medlen kan kommuner ansöka om upp till 102 Mkr för åtgärder inom *trafiksäkerhet, trimning och miljö*, 53 Mkr för *cykelåtgärder* och 170 Mkr för *kollektivtrafikåtgärder*.

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 221 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. 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 för både person- och godstransporter. Därmed blir bidrag till miljömålen något positivt då åtgärderna förväntas leda till minskade köer.

Tabell 7. Utpekade åtgärder för trafiksäkerhet, trimning och miljö.

Sträcka	Beskrivning	Medel avsatta ur LTP ¹⁹	Period
Väg 61/62 Bergvik-Ilanda	Åtgärder för att förbättra kapacitet och trafiksäkerhet på väg 61/62 mellan Bergvik och Ilanda. I samband med projekteringen bör behovet av kompletterande vägnät och GC-passage ses över.	12 Mkr	2018-2021
Väg 63 Brattforsheden	Kurvrätning över Brattforsheden för ökad trafiksäkerhet.	16 Mkr	2021-2023
Väg 61 Charlottenberg-Eda Glasbruk	Åtgärder för att förbättra trafikflöden på väg 61 sträckan Charlottenberg-Eda Glasbruk enligt överenskommelse med Eda kommun, Trafikverket och exploatörer. Syfte med åtgärderna är bättre framkomlighet genom Charlottenberg för genomgående trafik samt att lyfta av trafik till och från handelsområdet på ett trafiksäkert sätt.	20 Mkr	2021-2023
Väg 236 Hammarö-Karlstad	Åtgärder för att förbättra kapacitet (framförallt i korsningen mellan 236 och Karlstadsvägen) samt förutsättningar för hållbara transporter.	40 Mkr	2024-2029
Totalt		88 Mkr	

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

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

19. LTP/länstransportplan = Regional transportplan för Värmlands län.

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.²⁰

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 etcetera.

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 vid 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 av avsatta medel (53 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 eventuella 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 med resecentrum

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.

Samhällsnyttan med ett resecentrum i Karlstad som möjliggör smidiga byten mellan olika transportslag handlar framförallt om ökad tillgänglighet och attraktivitet för regional och interregional kollektivtrafik. Det bidrar både till ett mer jämlikt transportsystem och till ökade möjligheter till arbets- och tjänsteresor. Samhällsnyttan beskrivs mer utförligt i bilaga 7.

Avsatta medel i planen

I länsplanen avsätts upp till 170 miljoner kronor som kan användas för statlig medfinansiering av kollektivtrafikåtgärder, varav 45 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 Tid²¹. Då medlen till Karlstad C ligger fördelade på flera år kan det bli aktuellt med förskottering, detta hanteras då genom särskild överenskommelse med Karlstads kommun.

20. Trafikverket. Regional cykelplan för Värmlands län. 2014-01-29.

21. Tåg i Tid är ett samarbete mellan Karlstads kommun, Region Värmland, Trafikverket och Jernhusen som arbetar för punktligare och tätare tågtrafik och för ett nytt resecentrum i Karlstad. Arbetet påbörjades genom en Åtgärdsvalsstudie 2011 och planeras vara slutfört runt 2025.

Av det återstående beloppet kan upp till 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 för att välja hållbara färdmedel.

Som framgår i tabell 1 är det något fler kvinnor än män som reser kollektivt. En satsning på kollektivtrafik gynnar således något fler kvinnor än män om nuvarande resmönster 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 8.

ENSKILDA VÄGAR

Utveckling av enskilda vägar finansieras via länsplanen. Drift- och underhåll av enskilda vägar finansieras genom den nationella planen. 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 9.

Tabell 8. 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 9. 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 driftsbidragen 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 driftsbidrag och har också statligt upphandlad trafik vilket innebär att de inte omfattas av detta.

Karlstad Airport tilldelas tillsvidare driftsbidrag 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 driftsbidraget är en del i att möjliggöra flygplatsens verksamhet. Flyget har dock en negativ påverkan utifrån miljö kvalitetsmålen och klimat- och energistrategin. Se Tabell 10.

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.

45 av 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. Kvarvarande 40 Mkr ska användas för samfinansiering av åtgärder i Vikentunneln för att stödja kollektivtrafikanläggningen. Då medlen är fördelade på flera år kan det bli aktuellt med forskottering, om det behövs för att få till stånd åtgärderna i rätt tid utifrån hur projektet framskrider.

Region Värmland har tillsammans med Karlstads kommun tecknat en avsiktsförklaring med Trafikverket om att samfinansiera åtgärder inom Tåg i Tid som rör Karlstad C, etapp 4, åtgärd 1 och 2²². 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, inklusive statlig medfinansiering och samfinansiering.

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. I remissförslaget till nationell plan 2018-2029 avsätts ca 500 Mkr för spårbyte på Fryksdalsbanan. Det är viktigt att de 40 Mkr som avsätts i länspanen används för åtgärder som ökar nyttan av den reinvesteringen.

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

Bedömd effekt

Se Tabell 11.

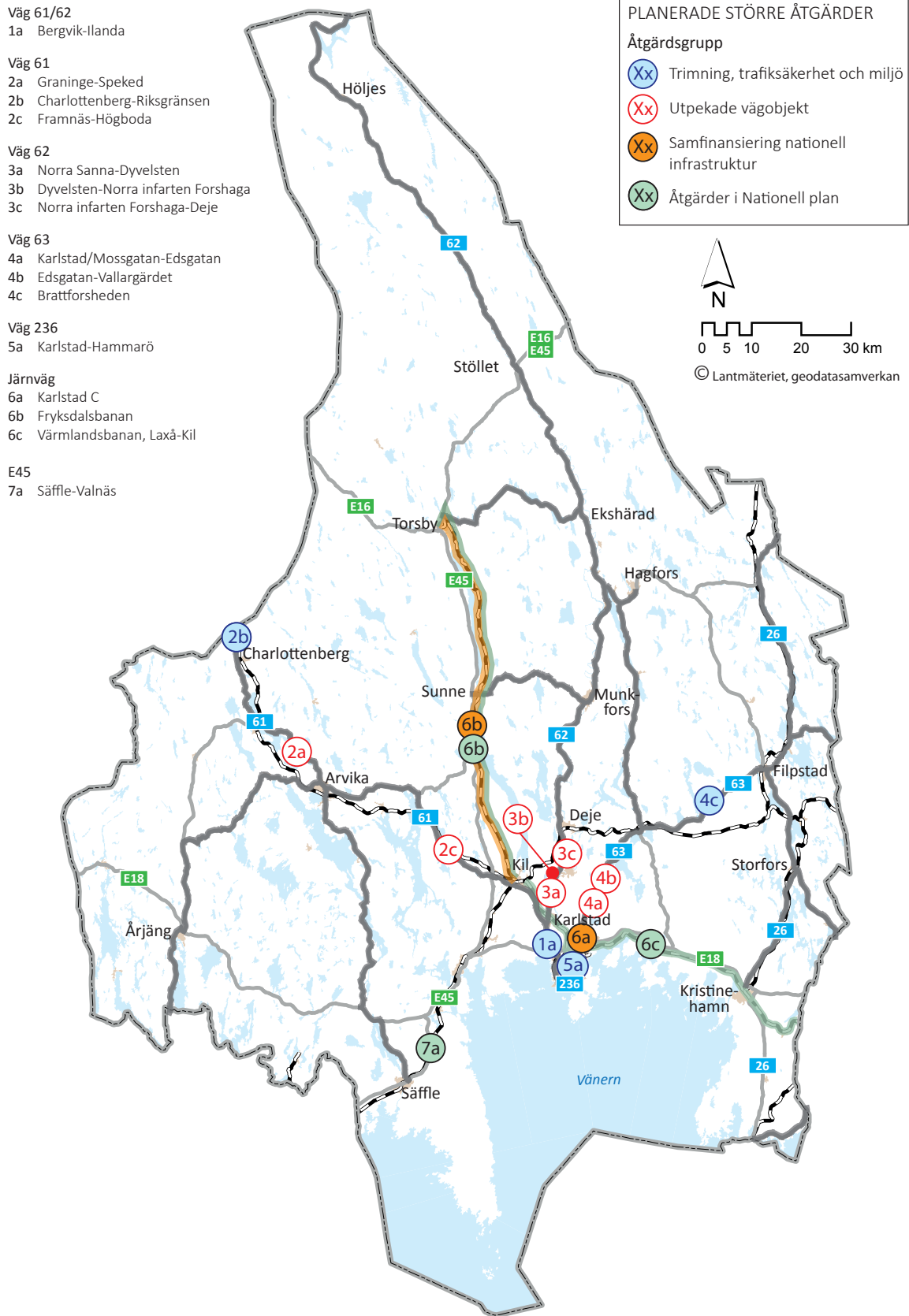
Tabell 10. Sammanfattning av bedömd effekt på nationella och regionala mål

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

Tabell 11. 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			
	+		

22. De delar av projektet som är direkt kopplade till arbete med Karlstad C.



Figur 8. Planerade större åtgärder.

Tabell 12. Sammanställning av planerade större åtgärder i Värmland 2018-2029

Väg 61/62	Åtgärd	Period	Total kostnad ²³	Ur LTP
1a. Bergvik-Illanda	Trimning (Kapacitet och trafiksäkerhet)	2018-2020	12 Mkr	12 Mkr
RV 61				
2a. Graninge Speked	Breddning och mötesseparering	2018-2020	95 Mkr	31 Mkr
2b. Charlottenberg-Riksgränsen	Trimning (förbättra trafikflöden genom Charlottenberg)	2021-2023		20 Mkr
2c. Framnäs Högboða	Breddning och mötesseparering	2024-2029	122 Mkr	98 Mkr
RV 62				
3a. Norra Sanna Dyvelsten	Breddning och mötesseparering	2018-2020	79 Mkr	64 Mkr
3b. Dyvelsten Forshaga	Breddning och mötesseparering	2018-2020	59 Mkr	48 Mkr
3c. Norra infarten Forshaga Deje	Breddning och mötesseparering	2021-2023	84 Mkr	64 Mkr
RV 63				
4a. Karlstad/Mossgatan Edsgatan	Breddning och mötesseparering	2017		
4b. Edsgatan Vallargärdet	Breddning och mötesseparering	2018-2020	58 Mkr	58 Mkr
4c. Brattforsheden	Trimning (kurvrättning)	2021-2023	16 Mkr	16 Mkr
Väg 236				
5a. Hammarö-Karlstad	Trimning (kapacitet i korsningen mellan 236 och Karlstadsvägen samt förutsättningar för hållbara transporter)	2024-2029		40 Mkr
Järnväg				
6a. Karlstad C	Resecentrum	2019-2029		109 Mkr
6b. Fryksdalsbanan	Samfinansiering	2024-2029		40 Mkr
6b. Fryksdalsbanan	Reinvestering (Spårbyte)	2021-2029	500 Mkr	
6c. Värmlandsbanan, Laxå-Kil	Reinvestering (Spårbyte + Ställverk i Kil)	2019-2023	750 Mkr ²⁴	
E45				
7a. Säffle-Valnäs	Breddning och mötesseparering	2024-2029	326 Mkr	

23. Anges där total kostnad är känd

24. Kostnad för ställverket i Kil ingår ej

SAMMANSTÄLLNING AV LÄNSTRANSPORTPLAN 2018-2029

Tabell 13. Sammanställning av länstransportplan 2018-2029. Summor anges i Mkr, prisnivå 2017-2, avrundat till närmaste heltal.

Åtgärder	NNK ²⁶	Investering Mkr ²⁵			Total investering	Investering i länsplanen per fyraårsperiod		
		L	NTP	K		2018-2021	2022-2025	2026-2029
Utpekade vägobjekt								
RV 61		129			217	31		98
Framnäs Högboda	0,51	98	24		122			98
Graninge Speked	1,08	31	25	39	95	31		
RV 62		179			222	117	62	
Norra Sanna Dyvelsten	-0,03	64	15		79	64		
Dyvelsten Forshaga	0,08	48	11		59	48		
Norra infarten Forshaga Deje	-0,26	67	17		84	5	62	
RV 63		58			58	58		
Karlstad/Mossgatan Edsgatan	1,07							
Edsgatan Vallargärdet	0,59	58			58	58		
Hållbart transportsystem		466			466	137	180	149
Kollektivtrafik		170			170	75	55	40
Cykel		76			76	28	24	24
Åtgärder trafiksäkerhet, trimning och miljö		221			221	34	101	85
Samfinansiering av nationella objekt		104			104	20	40	44
Värmlandsbanan (Karlstad C)		64			64	20	20	24
Fryksdalsbanan		40			40		20	20
Enskilda vägar		24			24	8	8	8
Driftsbidrag Karlstad Airport		43			43	14	14	14
Summa		1003	92	39	1134	385	305	313
Tilldelning enligt TrV		1003			1003	315	343	345
Differens		0				-70	38	32

25. L = Länsplan, NTP = Samfinansiering från nationell plan (kan vara antingen bärighetsmedel eller ur pott för bättre säkerhet)
K = Kommunala medel

26. NNK = Nettonuvärdeskvot. En beräkning av den samhällsekonomiska nyttan i förhållande till investeringskostnad.

KOPPLINGAR TILL ANDRA PLANER

I nationell plan hanteras investeringar den nationella infrastrukturen (järnväg, europavägar och vissa riksvägar) samt drift och underhåll. Investeringar i den regionala infrastrukturen (framförallt de regionala vägarna) hanteras av den regionala planen i respektive län. Nedan redovisas hur planen förhåller sig till Sveriges och Norges nationella planer samt grannlänens länstransportplaner.

Nationell plan

Region Värmland har valt att samfinansiera nationell infrastruktur med medel ur länsplanen. Anledningen till det är att de nationella stråken är de viktigaste korridorerna för person- och godstransporter till angränsande län och storstadsregionerna. Den nationella infrastrukturen är även central för transporter inom länet. Samfinansieringen uppgår till 80 miljoner kronor och är avsatta till åtgärder kopplade till kollektivtrafikåtgärder/järnvägstrafik.

Följande infrastruktur samfinansieras:

- Karlstad C
- Fryksdalsbanan

Samfinansiering av åtgärderna på Karlstad C ska stödja kollektivtrafikanläggningen genom att bidra till att möjliggöra smidiga byten mellan tåg och övriga transportslag. På Fryksdalsbanan ska samfinansieringen användas för åtgärder som ökar nyttan av de 500 Mkr som avsatts för spårbyte Torsby-Kil.

Region Värmland har sedan tidigare även medverkat och samfinansierat åtgärdsvalsstudier och regional konsekvensanalys för sjöfart i stråket Vänern-Göta älv. Detsamma gäller för åtgärdsvalsstudien på Värmlandsbanan och stråket Oslo-Stockholm. Region Värmland kommer fortsätta medverka i utredningar kopplat till nationell infrastruktur under hela kommande planperioden.

I länsplanen fokuserar Region Värmland på riksvägarna, 61, 62 och 63, som alla ansluter till det nationella vägnätet E18 och E45 i Karlstadsregionen.

Norges nationella plan

Nationell plan för Norge presenterades gäller för perioden 2018-2029. Total ram för planen är 1064 miljarder norska kronor, varav 131 miljarder 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 kapacitet på banan, framförallt in mot Oslo S, samt kontaktledningsbyte.

Grannlänens planer

Vid framtagande av länstransportplan för Värmlands län har det skett samråd med grannlänerna för att säkerställa att det finns en samsyn om den gränsöverskridande infrastrukturen. De viktigaste förbindelserna till Västra Götalandsregionen och Örebro län utgörs av nationell infrastruktur. Åtgärder i de stråken måste därmed samordnas med nationell plan.

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 söder om Kristinehamn.

Region Örebro län

Region Örebro län och Värmlands förbinds av Värmlandsbanan, E18 samt de 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 planerar Region Örebro län 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 norr om Kristinehamn. Varken Region Värmland eller Region Dalarna har valt att prioritera riksväg 26 i sina planer.

Inget av länen har valt att samfinansiera objekt på E45 mellan länen.

ÅTGÄRDER I NATIONELL PLAN FÖR TRANSPORTSYSTEMET

Nationell plan för transportsystemet gäller för perioden 2018-2029 och har en ram på 622,5 mdr + 90 mdr i bland annat trängskatt och banavgifter. I planen finns ett ökat fokus på drift och underhåll samt järnväg. Nytt för denna plan är att även utpekade objekt för reinvestering finns med. I Värmland finns följande investeringar med under planperioden:

- Norge/Vänerbanan, Kil-Öxnered, Kraftförsörjnings-åtgärder
- Norge/Vänerbanan, längre mötesspår i Trollhättan, Bäcke-fors, Säffle och Gränsberg (Ludvika)
- Kils Bangård, trimningsåtgärder samt byte av ställverk för ökad kapacitet
- Värmlandsbanan, Kil-Laxå, Mötesstationer
- Värmlandsbanan, Laxå-Arvika, Ökad kapacitet
- Värmlandsbanan, ombyggnad Karlstad C
- E45, Valnäs-Säffle, Mötesseparering

Namngivna reinvesteringar under planperioden:

- Värmlandsbanan Laxå-Kil, Spårbyte
- Fryksdalsbanan, Sunne-Torsby, Spårbyte
- Fryksdalsbanan, Kil-Rottneros, Spårbyte

I förslaget till nationell plan föreslås även åtgärder utanför Värmland med stor betydelse för Värmlands utveckling. De viktigaste av dessa är:

- Uppgradering av slussar i Trollhätte kanal påbörjas
- E45, Tösse-Åmål, Mötesseparering
- Norge/Vänerbanan, Vändspår Älvängen

Namngivna brister

Förutom de namngivna åtgärderna i planen för år 2018-2029 har Trafikverket också identifierat namngivna brister. För vissa av bristerna finns det förslag till fysiska åtgärder men dessa redovisas inte i planen som namngivna åtgärder i och med att de behöver utredas mer.

För flera av de brister som har identifierats kommer åtgärdsvalsstudier att genomföras under planperioden och ett urval av dessa redovisas i plandokumentet. För några prioriterade brister har åtgärdsvalsstudier eller motsvarande redan genomförts vilket innebär att man i stora drag vet vad som behöver göras för att åtgärda bristerna. Innan man kan ta ställning till hur dessa brister ska prioriteras behöver de utredas djupare vad gäller precisering av åtgärd, utförande och kostnad.

Trafiksäkerhetsåtgärder i det regionala vägnätet

I förslag till nationell plan har Trafikverket aviserat att medel i den nationella planen ska kunna användas för samfinansiering av trafiksäkerhetsåtgärder på regionala vägar. I Värmland är detta angeläget på framförallt riksväg 61, 62 och 63. På riksväg 61 och 62 planeras

objekt som tidigare kunnat samfinansieras till 20 procent med bärighetsmedel, då objekten ska leda till ökad trafiksäkerhet bör de kunna samfinansieras med trafiksäkerhetsmedel istället.

KOMMENTARER TILL FÖRSLAG TILL NATIONELL PLAN

Det har blivit ett tydligare fokus på drift och underhåll och mer medel avsätts till detta före omfattande nyinvesteringar. Det är också positivt att regionen har utökat den totala medelsramen till transportinfrastruktur då det är helt nödvändigt för att upprätthålla ett funktionsdugligt transportsystem.

Region Värmland stödjer de satsningar som görs i storstadsregionerna med syfte att minska kapacitetsproblemen, vilket förbättrar möjligheterna även för värm-länningar att nå dessa områden. Detta gäller särskilt satsningar på stråken till Stockholm och Göteborg som är Värmlands närmaste storstadsregioner i landet.

Satsningar för att öka tillgängligheten och trafiksäkerheten mot Norge och Oslo saknas. Norge och Tyskland är Sveriges viktigaste länder vad gäller utrikes-handel. Norskt och svenskt näringsliv har även ett starkt korsägande där investeringar i varandras näringsliv är betydligt vanligare jämfört med andra länder. Mot bakgrund av det förefaller det märkligt att det fortfarande saknas goda transportmöjligheter via landvägen mellan nordens närmaste grannar, såväl geografiskt, kulturellt och affärsmässigt. Kontaktintensiteten mellan våra huvudstäder visar sig genom ett frekvent flygande med 1,4 miljoner resande varje år.

Oslo, Stockholm och Mellansverige bör knytas ihop på motsvarande sätt som de nya stambanorna i Sverige förväntas göra mellan Sthlm/Göteborg och Malmö. I relationen Oslo-Mellansverige-Stockholm bor det 3,4 miljoner människor som idag saknar goda förbindelser via landvägen. För att främja en hållbar utveckling både ur miljö, socialt, kulturellt och affärsmässigt utbyte är det angeläget att Sverige och Norge gemensamt tar ett ansvar för att utveckla stråket. I det sammanhanget är det angeläget att lyfta in stråket som en del av TEN-T :s stomnätsskorridorer (i Scan-Med), vilket sträckan Örebro-Oslo inte längre är en del av. Frågan om att utveckla infrastrukturen mellan våra länder bör röna större uppmärksamhet från politisk riksnivå i både Sverige och Norge, då det finns uppenbara vinster med att knyta ihop våra länder på ett bättre sätt.

Det är positivt att stråket Stockholm-Oslo fortsatt är utpekat som en brist i förslaget till nationell plan eftersom det ger möjlighet för Trafikverket att fortsätta arbeta för att utveckla stråket och att nödvändiga åtgärder kan föreslås i kommande nationella plan.

EFFEKTBEDÖMNING OCH MÅLUPPFYLLELSE

Utgångspunkten är att planen ska bidra positivt till både regionala och nationella mål samtidigt som det ska finnas en balans mellan funktions- och hänsynsmål. Miljökonsekvensbeskrivningen sammanfattas i avsnittet *Miljökonsekvensbedömning av föreslagna åtgärder*. I bilaga 5 redovisas samlade effektbedömningar (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 i planen blir den procentuella fördelningen till vägar relativt stor. Satsningar på väg innebär dock en positiv effekt för kollektivtrafiken då de utpekade vägobjekten ingår i kollektivtrafikens stomnät för buss. I samband med väginvesteringar görs även satsningar som främjar hållbart resande i form av förbättrade bytespunkter och hållplatser. I utpekade vägobjekt ingår även åtgärder för cykel.

I diagram 6 redovisas fördelning per trafikslag i länstransportplan för 2014-2025 i jämförelse med planen för 2018-2029. Jämförelsen är gjord utifrån andel av tillgängliga medel i respektive plan. 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 ökat.

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 minskade restider 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.

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. Det är därför svårt att i förtid redovisa planens betydelse för miljön. Som framgår av miljökonsekvensbeskrivningen finns dock åtgärder med positiva effekter för miljön. I förslag till nationell plan 2018-2029 skriver Trafikverket att "En kvantitativ redovisning av hur mycket planförslaget påverkar de totala utsläppen av koldioxid kan göras först när planförslaget effekter på trafikutvecklingen genomförts, men planen bedöms påverka i relativt liten omfattning. För att nå målen krävs andra typer av åtgärder och ekonomiska och administrativa styrmedel som ligger utanför den nationella planens ramar."²⁷ Region Värmland delar Trafikverkets uppfattning. I bilaga 5 redovisas samlade effektbedömningar, med förväntad trafikutveckling på de berörda vägsträckorna. I ett nationellt perspektiv bedöms effekten vara liten.

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

27. Förslag till nationell plan för transportsystemet 2018-2029, Remissversion 2017-08-31

Fördelning i Länstransportplan 2018-2029

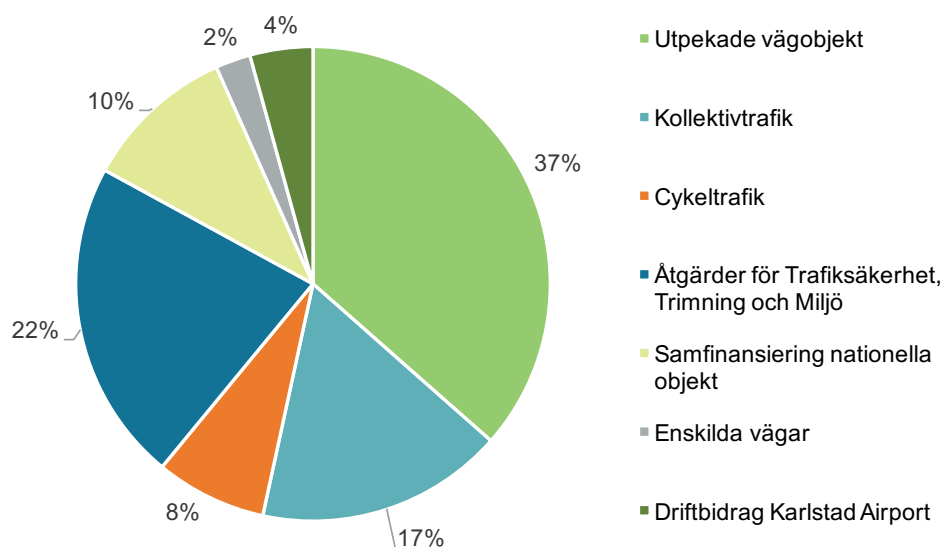


Diagram 5. Ekonomisk sammanställning av Regional transportplan för Värmlands län 2018-2029.

Fördelning mellan transportslag i Länstransportplan 2014-2025 och Länstransportplan 2018-2029

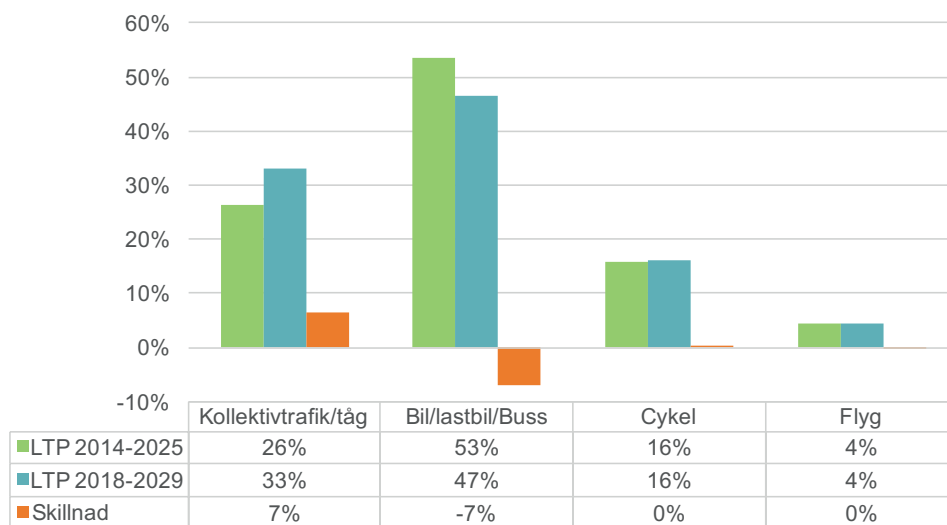


Diagram 6. Skillnad i fördelning mellan trafikslagen i Regional transportplan för Värmland 2014-2025 jämfört med 2018-2029.

Tabell 14. 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
Utpekade 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 gång, cykel och kollektivtrafik. 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 att minska 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 var de förläggs.

BEDÖMNING AV EFFEKTER PÅ BOSTADSBYGGANDET

Regeringen har i direktiven för den nationella och de regionala planerna²⁸ lyft vikten av att främja ett ökat bostadsbyggande. Vid prioriteringen av åtgärder bör förutsättningar för att möta behov av ökat bostadsbyggande, genom statliga infrastrukturåtgärder, vägas in tillsammans med de transportpolitiska målen. För att ett bostadsbyggnadsprojekt ska kunna påverka prioriteringen ska det präglas av hög genomförbarhet och en tidsmässig koppling till infrastrukturprojektet.

Vid framtagandet av länstransportplanen tillfrågades kommunerna hur förutsättningarna för bostadsbyggande påverkas av den regionala infrastrukturen och om det är några projekt som har särskilt stor betydelse. Den sammanfattande bilden är att infrastrukturen har betydelse men att det är svårt att mäta. Framförallt betonar kommunerna infrastrukturens betydelse för möjligheten att bo kvar i orter utanför Karlstad. I planen planeras åtgärder på väg 61, 62 och 63 samt Fryksdalsbanan och Karlstad C som bidrar till att förbättra förutsättningarna för arbetspendling.

Den värmländska bostadssituationen

Länsstyrelsen gör på uppdrag av regeringen en årlig bostadsmarknadsanalys. Befolkningen i Värmland ökade med 3430 personer under 2016, vilket enligt rapporten är Värmlands största befolkningsökning på mer än 40 år. Befolkningsökningen väntas fortsätta under 2017 och 2018.

Under 2016 ökade nybyggnationen och den förväntas ligga på en hög nivå de närmsta åren. Trots det rapporterar 11 av länets kommuner ett underskott av bostäder, i ytterligare två kommuner rapporteras brist på bostäder i kommunhuvudorten. Framförallt efterfrågas lägenheter och hyresrätter i kommunernas centralorter. Nästan hälften av bostäderna som byggs är hyresrätter. Under 2016 byggdes även ett stort antal studentlägenheter och bostäder för äldre.

Förutom ett gynnsamt konjunkturläge finns det en god planberedskap i länets kommuner. Det finns

Några siffror:

- 2016 färdigställdes över 800 bostäder i Värmland, den högsta siffran på två decennier.
- Utöver detta byggdes över 400 specialbostäder, dvs. bostäder för äldre, studenter och övriga grupper.
- Ytterligare 2500 bostäder förväntas byggas under 2017 och 2018.
- Hälften av dessa förväntas vara hyresrätter. 11 av 16 värmlandskommuner rapporterar ett underskott av bostäder.

Källa: Länsstyrelsen i Värmland

28. N2017/02312/TIF m.fl

även tecken på en ökad samverkan mellan kommunala förvaltningar, bostadsbolag och byggbranschen. Flera kommuner har nu tagit fram riktlinjer för bostadsförsörjning och samtliga kommuner väntas ha antagit riktlinjer senast under 2018.

För att förbättra förutsättningarna för bostadsbyggande är det viktigt att förbättra marknadsförutsättningarna, samt att avskrivningsregler blir tydligare. En viktig del i att förbättra marknadsförutsättningarna är goda transportförbindelser. I rapporten skriver länsstyrelsen att:

”Goda transportförbindelser, i synnerhet mellan Oslo och Stockholm, kvarstår som en av de viktigaste förutsättningarna för en fungerande och livskraftig bostadsmarknad i Värmland.”²⁹

Länsstyrelsen betonar vikten av att både allmännyttan och byggsektorn utnyttjar de statliga stöd som ställts till förfogande. De pekar även på att Naturvårdverkets nu har i uppdrag att se över regler för landsbygdsutveckling i strandnära lägen, vilket kan få betydelse för möjligheten till bostadsbyggande utanför tätorterna.

Åtgärder i länsplanen kopplat till ökat bostadsbyggande

Region Värmland delar Länsstyrelsens slutsatser om bostadsbyggande och infrastrukturåtgärder. Länsstyrelsens utredning visar också att den absoluta merparten av bostadsbyggandet sker i två av länets kommuner, Hammarö och Karlstad. Av den totala bostadsproduktionen står dessa två kommuner för ca 70-80 procent, där Karlstad är den kommun som i särklass står för flest nya bostäder i länet. Drygt hälften av länets befolkning bor i Karlstadsområdet och det är också det området som historiskt har ökat sin befolkning mest och som även i framtiden förväntas stå för den största ökningen.

Den ökande befolkningsutvecklingen i Karlstadsområdet ställer delvis nya krav på infrastruktur och transporter i detta område. Under rusningstid - primärt under morgon och eftermiddag - uppvisar flera transportleder inom samt till och från Karlstad kapacitetsbrister både i den kommunala och den statliga infrastrukturen. I nationell infrastruktur finns bristerna på E18 genom Karlstad och på Värmlandsbanan som är Sveriges högst belastade enkelspår, där Karlstad C utgör en av flera flaskhalsar. I den regionala statliga infrastrukturen finns det brister i framkomlighet primärt i stråken 236 som

förbinder Hammarö och Karlstad samt riksvägarna 61/62 som utgör det mest trafikerade stråket i länet mellan Karlstad och Skåre med närmare 20 000 fordon per dygn.

För att möjliggöra utökad bostadsbebyggelse och hantera befolkningstillväxten satsar Region Värmland 109 miljoner kronor i länsplanen för att utveckla ett resecentrum i Karlstad C som förbättrar förutsättningar för ett hållbart resande. För väg 236 och 61/62 avsätter Region Värmland 40 miljoner respektive 12 miljoner för olika trimningsåtgärder i den statliga infrastrukturen. I de berörda områdena planerar Karlstads kommun för drygt 3600 nya bostäder.

Sedan ett antal år tillbaka avsätter Region Värmland tillsammans med Värmlandstrafik och berörda kommuner medel för att utveckla den regionala järnvägen Fryksdalsbanan för att knyta ihop södra och norra Värmland. I länsplanen för 2018-2029 avsätts ytterligare 40 Mkr, vilket gynnar framtida bostadsutveckling även i norra Värmland.

Länsstyrelsen betonar betydelsen av de mindre åtgärder som finansieras genom potter för hållbart transportsystem kan innebära för att skapa förutsättningar för ökat bostadsbyggande. Detta gäller i synnerhet åtgärder som minskar buller i tätort samt åtgärder som förbättrar för gång, cykel och kollektivtrafik. I länsplanen avsätts 450 Mkr i potter för trimningsåtgärder, cykel och kollektivtrafik. Kommunerna kan årligen ansöka statlig medfinansiering ur pottorna för bland annat resecentrum/kollektivtrafikåtgärder och kommunal infrastruktur.

Region Värmlands ställningstagande

Region Värmland anser inte att det går att göra någon exakt uppskattning av hur många fler bostäder som åtgärderna i länsplanen bidrar till, mer än att de skapar bättre förutsättningar för ett ökat bostadsbyggande.

Region Värmland gör bedömningen att dessa åtgärder även bidrar positivt till de transportpolitiska målen.

Region Värmland och Länsstyrelsen i Värmland anser att större strukturomvandlande investeringar i infrastruktur är en av de viktigaste förutsättningarna för att öka bostadsbyggandet.

Region Värmland anser därför att Trafikverket och i förlängningen staten måste ta ett större ansvar för att i första hand utveckla järnvägarna, då dessa faktiskt ingår i den nationella infrastrukturen. Medlen i de regionala planerna är inte i närheten av tillräckliga för att kunna ha någon större inverkan på det. Den största betydelsen för Värmlands utveckling kopplat till infrastruktur och bostadsbyggande är att knyta ihop länet med Oslo, Mellansverige och Stockholmsregionen genom en kraftigt förbättrad järnväg mellan dessa noder.

29. Länsstyrelsen Värmland. Regional bostadsmarknadsanalys 2017. Publ.nr 2017:16,



Figur 9. Underskott, balans och överskott av bostäder i Värmland 2016. De små cirklarna visar motsvarande status för länetts kommunhuvudorter. Källa: Länsstyrelsen i Värmland. Regional bostadsmarknadsanalys - Kommunerna planerar för bostadsbyggandet i Värmlands län 2017.

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, avvägning och prioritering under planperioden sker i dialog mellan Trafikverket och Region Värmland i den Regionala Transportgruppen, (RTG). I RTG hanteras frågor kopplat till utförande av åtgärder i planen. Gruppen består av tjänstemän från Region Värmland, Trafikverket samt Värmlandstrafik och Karlstads kommun i egenskap av trafikorganisatörer.

I RTG hanteras ansökningar och fördelning av medel ur potter för hållbart trafiksystem. Beslut om statlig medfinansiering fattas formellt av Trafikverket. Underlag, ansökningar och utfall finns på

www.regionalatransportgruppen.se.

Vid behov fattas beslut i Region Värmlands respektive Trafikverkets ordinarie beslutsprocesser. Detta omfattar bland annat nödvändiga och större omprioriteringar och omfördelningar i planen, som kan uppstå på grund av medelsbrist eller andra oförutsedda anledningar. Exempel på detta är beslutet 2014 om att omdisponera medel på väg 61 och 62 med anledning av fördyringar på dessa vägar.

UPPFÖLJNING

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

Redovisningen omfattar vilka åtgärder som har avslutats, som pågår och som ska påbörjas. Redovisningen ska även ta upp eventuella väsentliga avvikelser gällande utförande, kostnader eller prioriteringsordning. Motsvarande redovisning sker även gällande åtgärder 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
- Länsstyrelsen i Värmland. Regional bostadsmarknadsanalys - Kommunerna planerar för bostadsbyggandet i Värmlands län 2017. Publ.nr 2017:16
- 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
- Svensk kollektivtrafik. Kollektivtrafikbarometern 2016.
- Trafikanalys
- Trafikverket. Förslag till nationell plan för transportsystemet 2018-2029, Remissversion 2017-08-31
- Trafikverket. Godskartläggning Värmland. 2013.
- Trafikverket. Prognos för godstransporter 2040 - Trafikverkets Basprognoser 2016
- Trafikverket. Prognos för persontrafiken 2040 - Trafikverkets Basprognoser 2016-04-01.
- Trafikverket. Regional cykelplan för Värmlands län. 2014-01-29.
- Trafikverket. Resandeprognos för flygtrafiken 2040 - Trafikverkets Basprognoser 2016-04-01.
- Trafikverket. Trender i transportsystemet - Trafikverkets omvärldsanalys 2014.
- Trafikverket. ÅVS Större regionala Stråk Värmland. 2016
- Trafikverket. Trafikslagsövergripande stråkstudie och åtgärdsvalsanalys. 2013-04-04.
- Trafikverket. Rapport Vänersjöfart och slussar i Trollhätte kanal. 2017-02-27
- Vänerhamn. Mailkonversation.

