



Länsplan för regional transportinfrastruktur i Värmland

2022-2033



Ansvarig verksamhet Regional Utveckling

Kontakt Mattias Landin
 Marcus Smedman

Datum 2022-03-16

Diarienummer RUN/210421

Region Värmland
Regionens hus
651 82 Karlstad

Innehåll

Sammanfattning	4
Bakgrund	5
<i>Vad är en länsplan?</i>	5
<i>Planeringsförutsättningar</i>	5
<i>Processen</i>	5
Mål	6
<i>Nationella mål</i>	6
<i>Regionala mål</i>	7
Strategi och handlingsplan för utveckling av infrastrukturen	9
Nuläge och trafikutveckling	11
Åtgärdsplanering	27
<i>Innehåll och omfattning av länsplanen</i>	27
<i>Prioriteringar</i>	28
<i>Planeringsram</i>	28
<i>Beslutade åtgärder</i>	29
<i>Pott för hållbart transportsystem</i>	31
<i>Enskilda vägar</i>	35
<i>Driftsbidrag till Karlstad Airport</i>	36
<i>Samfinansiering nationell plan</i>	37
<i>Brister att utreda inför kommande planrevideringar</i>	41
<i>Kopplingar till andra planer</i>	41
<i>Åtgärder i förslag till nationell plan för transportsystemet</i>	43
<i>Kommentarer på förslag till nationell plan</i>	43
Effektbedömning och måluppfyllelse	45
<i>Miljökonsekvensbedömning av föreslagna åtgärder</i>	47
<i>Bedömning av effekter på bostadsbyggandet</i>	49
Genomförande och uppföljning	53
<i>Process för samordning, avvägning och prioritering</i>	53
<i>Uppföljning</i>	53
Referenser	54

Sammanfattning

Länsplan för regional transportinfrastruktur i Värmlands län 2022–2033 är en vidareutveckling av planen 2018–2029. 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 2022–2033 uppgår till 1 091 miljoner kronor.

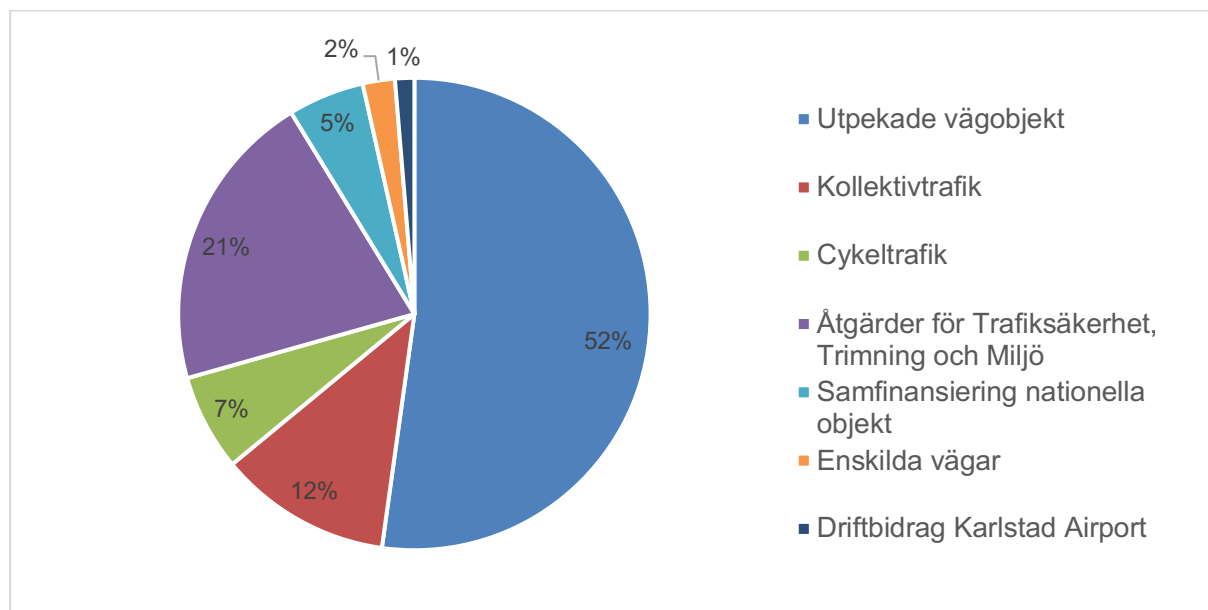
Medlen som finns att fördela till den regionala infrastrukturen i Värmland räcker inte för alla angelägna åtgärder som behöver genomföras. Därför har det gjorts en prioritering baserat på regionala mål i bland annat Värmlandsstrategin och Länsstyrelsens klimat- och energistrategi, samt på de nationella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

Pandemin under 2020 och 2021 har inneburit förändrade resmönster där betydligt fler kunnat arbeta hemifrån. Det är för närvarande osäkert vilka långsiktiga effekter det kommer få på resandet och det är möjligt att det kommer innebära långsiktiga förändringar i framför allt arbets- och studiependling. Däremot kommer fritidsresande och varutransporter sannolikt fortsätta öka. Eftersom det fortfarande är svårt att avgöra hur resmönstren kommer förändras bygger länsplanen på historiska data.

Fördelningen mellan åtgärder i planen redovisas i cirkeldiagrammet nedan. Under perioden planeras mötesseparering av utpekade sträckor på väg 61 och 62 och åtgärder för trafiksäkerhet, trimning och miljö inom kommunal och statlig infrastruktur. Det avsätts även medel för utveckling av infrastruktur för kollektivtrafik och cykel samt för samfinansiering av åtgärder på Fryksdalsbanan och Karlstad C. Medel avsätts till enskilda vägar och till Karlstad Airport där flygplatsens driftbidrag kvarstår den närmaste fyraårsperioden.

Sammantaget bedöms planen bidra till regional utveckling och ett mer hållbart transportsystem i form av bättre trafiksäkerhet och utveckling av cykel och kollektivtrafik. Likt Trafikverkets konstaterande om den nationella planen har länsplanen ingen eller endast marginell påverkan på klimatmålen då det främst styrs av hur trafiksystemet används. Redan idag erbjuder transportsystemet möjlighet att resa mer hållbart än vad vi faktiskt gör, i synnerhet i tätort. Genom fortsatta satsningar på resecentrum, cykel och kollektivtrafik förbättras dessa möjligheter ytterligare.

För att uppnå klimatmålen krävs politiska beslut som styr mot ökad andel resor med kollektivtrafik, cykel och gång samt lägre förbrukning hos fordonsflottan, ökad inblandning av biodrivmedel och andel elektrifierade fordon.



Fördelning av medel 2022-2033

Bakgrund

Vad är en länsplan?

En länsplan för regional transportinfrastruktur (länsplan) omfattar bland annat investeringar i statliga regionala vägar, statlig medfinansiering av kommunal infrastruktur, åtgärder för trafiksäkerhet, kollektivtrafik och cykel. Varje län har en egen länsplan som tas fram och beslutas av regionerna.

Länsplanen omfattar inte drift och underhåll eller nya investeringar i järnvägar, nationella stamvägnätet (Europavägar och större riksvägar), allmänna farleder som återfinns i den nationella transportplanen. Trafikverket ansvarar för att ta fram den nationella planen. Länsplaner och den nationella planen omfattar 12 år fram i tiden och revideras vanligtvis vart fjärde år. En närmare beskrivning av vad som kan ingå i en länsplan återfinns i förordningen (1997:263) om länsplaner¹.

Trafikverket ansvarar för genomförande av åtgärderna i länsplanerna och den nationella planen. Medlen i planerna är inte alltid desamma som utfallet eftersom det beror på det statsfinansiella läget. Det faktiska utfallet bestäms årligen i statsbudgeten eftersom statlig infrastruktur främst är anslagsfinansierad.

Planeringsförutsättningar

Direktiv

Region Värmland har uppdraget från regeringen att ta fram förslag till en länstransplan för perioden 2022–2033. Förslaget ska redovisas den 30 april 2022. 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 långsiktig hållbar utveckling ställer – ekonomiskt, miljömässigt och socialt. Den så kallade fyrstegsprincipen (vilken grundar sig i att välja den åtgärd som är bäst lämpad utifrån ovanstående krav och uppsatta mål) ska vara vägledande för den fortsatta planeringen. Inriktningen är att i första hand befintlig infrastruktur ska användas, underhållas och anpassas, istället för att välja nybyggnation.

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

Med länsplanerna följer också en miljökonsekvensbeskrivning (MKB, bilaga 1) som beskriver länsplanens effekter på nationella och regionala miljömål och utgör en del av beslutsunderlaget.

Processen

Framtagandet av länsplanen har huvudsakligen skett under 2021. Under våren 2021 uppdaterades även den regionala systemanalysen (bilaga 2).

Inom ramen för revideringen har Region Värmland genomfört ett skriftligt samråd och digitala samrådsmöten med länets kommuner, Handelskammaren, angränsande län och med Länsstyrelsen i Värmland. Processen har genomförts i nära dialog med Trafikverket.

Planen är enligt planeringssystemet i proposition 2011/12:118 indelad i tidsintervaller där år 1–3 innehåller projekt som är klara att genomföras och år 4–6 är planerade objekt. År 7–12 finns det möjlighet att ange brister där åtgärdsvalsstudie ska genomföras, såvida det inte är projekt som redan nu ligger i något planeringsskede. I planrevideringen har utrymmet för nya objekt varit kraftigt begränsat vilket innebär att även år 7–12 innehåller planerade objekt, i stort de objekt som fanns i tidigare plan som av kostnadsskäl flyttats fram i tid.

¹ Förordning 1997:263 om länsplaner för regional transportinfrastruktur

Mål

Nationella mål

Det övergripande målet för svensk transportpolitik är "att säkerställa en samhällsekonomiskt effektiv och långsiktigt hållbar transportförsörjning för medborgare och näringsliv i hela landet". Under det övergripande målet har regeringen satt upp funktions- 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.

Hänsynsmålet

Hänsynsmålet handlar om säkerhet, miljö och hälsa, vilka 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 ökad hälsa och att miljö kvalitetsmålen uppnås.

Agenda 2030

Agenda 2030 med 17 globala mål för hållbar utveckling syftar till att utrota fattigdom och hunger, förverkliga de mänskliga rättigheterna för alla, uppnå jämställdhet och egenmakt för alla kvinnor och flickor samt säkerställa ett varaktigt skydd för planeten och dess naturresurser. De globala målen är integrerade och odelbara och balanserar de tre dimensionerna av hållbar utveckling: den ekonomiska, den sociala och den miljömässiga.

Målen i agenda 2030 är integrerade i Klimatmålen, Värmlandsstrategin och det Regionala trafikförsörjningsprogrammet.

Miljö kvalitetsmål

I MKB:n behandlas enbart de miljöaspekter för vilka betydande miljöpåverkan bedömts kunna uppstå. De miljöaspekter som anges i miljöbalken har fördelats på fyra olika fokusområden; klimat, landskap, hushållning av naturresurser samt hälsa och livskvalitet. Det finns sexton miljö kvalitetsmål, som tillsammans med generationsmålet utgör grunden för den nationella miljöpolitiken. De miljö kvalitetsmål som planen bedöms mot är:

- Begränsad klimatpåverkan
- Frisk luft
- God bebyggd miljö
- Ett rikt odlingslandskap
- Levande skogar
- Ett rikt växt- och djurliv

En närmare beskrivning av dessa och planens påverkan framgår i MKB:n.

Riksdagen har fattat beslut om ett klimatmål för transportsektorn med målet att senast 2030 ska växthusgasutsläppen från inrikes transporter minska med minst 70 procent jämfört med 2010. Generationsmålet är ett övergripande mål för den nationella miljöpolitiken och innebär att till nästa generation lämna över ett samhälle där de stora miljöproblemen är lösta, utan att orsaka ökade miljö- och hälsoproblem utanför Sveriges gränser.

Regionala mål

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

Värmlandsstrategin

Värmlandsstrategins vision Ett hållbart Värmland som förändrar världen, har fyra insatsområden identifierats där ambitioner och målsättningar för Värmland beskrivs. Strategin anger att de planer och program som utgår ifrån Värmlandsstrategin behöver genomsyras av dess nycklar och perspektiv samt vara jämställdhetsintegrerade för att lyckas. Förändringsnycklarna är: Vi samverkar på nya sätt, Vi utforskar proaktivt och Vi leder modigt. I Värmlandsstrategin finns även fem perspektiv som ska påminna om vad som är viktigt på riktigt och vägleda i genomförandet av strategin. Perspektiven är: Barn och unga, Land och stad, Jämställdhet, Mångfald samt Hållbarhet.

Regionalt trafikförsörjningsprogram

I Regionalt Trafikförsörjningsprogram 2022–2026 för Värmland är det övergripande målet att öka marknadsandelen för de hållbara persontransportslagen kollektivtrafik, cykel och gång. År 2026 ska andelen hållbart resande uppgå till 30 procent, år 2030 till 34 procent och år 2040 till 40 procent. År 2019 var andelen 25 procent.

Klimat- och energistrategi för Värmland

Länsstyrelsens klimat- och energistrategi uppdaterades 2019 och är en beskrivning av hur Värmland ska uppnå de nationella klimatmålen till 2045. Gång, cykel och buss är då det vanligaste färdmedlet i tätorter. Biltrafiken går inte på fossila drivmedel. Det ska vara enkelt att byta mellan bil och andra färdmedel. Järnväg och sjöfart prioriteras vid godstransporter.

Jämställdhet

Region Värmland har som ambition att jämställdhetsintegrera all sin verksamhet. Jämställdhetsintegrering innebär att jämställdhetsperspektivet lyfts fram och finns med i planering, beslut och genomförande. I fjärde kapitlet om åtgärdsplanering förs en diskussion om de planerade åtgärderna utifrån ett jämställdhetsperspektiv. Målet är att de åtgärder som genomförs ska svara mot både kvinnors, mäns och barns behov.

Regional cykelplan för Värmland

Region Värmland och Trafikverket har tagit fram en regional cykelplan som fastställdes 2013.

Syftet med den regionala cykelplanen är att beskriva nuläget för cykelinfrastrukturen, vilka behov och brister som finns samt på vilket sätt cyklingen i länet kan öka. Fyra strategiska områden av betydelse 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 en ökad, säker och attraktiv cykeltrafik.² Planen utgör också en prioriteringsgrund för de årliga kommunala ansökningar om statsbidrag från länsplanen samt de investeringar som görs i statliga cykelvägar.

² Cykelplanen finns att ta del av på www.regionvarmland.se. En revidering av planen kommer att ske under perioden 2022–2024.

Effektbedömning av åtgärder

Samtliga åtgärdsområden bedöms kortfattat utifrån hur de bidrar till att uppfylla de mål som beskrivs ovan. Avslutningsvis beskrivs länsplanens sammanlagda bidrag till målen.

Vad gäller agenda 2030 är målen inom transportområdet integrerade i klimatmålen, Värmlandsstrategin och Regionalt trafikförsörjningsprogram, varför bedömning av måluppfyllelse sker gentemot dessa dokument.

Länsstyrelsens klimat- och energistrategi beskriver hur Värmland ska uppnå de nationella klimatmålen. Därför redovisas inte åtgärdernas bidrag till klimat- och energistrategin separat, utan ingår i bedömning av hur de bidrar till de nationella klimatmålen.

Samlade effektbedömningar (SEB) och miljökonsekvensbeskrivningen utgör viktiga underlag till bedömningen. Bedömningen av effekter är dock ingen exakt vetenskap, särskilt inte på en plannivå där många detaljer inte är kända. Vid vägobjekt eller andra större åtgärder genomförs därför miljökonsekvensbeskrivningar i samband med att åtgärderna projekteras och förbereds inför byggnation. Vid behov genomförs skyddande åtgärder för att minimera eller eliminera negativa konsekvenser för miljön.

De som gjort bedömningen är trafik- och infrastrukturstrategerna Mattias Landin och Marcus Smedman på Region Värmland.

Målkonflikter

Som framgår i sammanställningen ovan finns det ett stort antal nationella och regionala mål att förhålla sig till vid framtagande av länsplanen. Dessa mål omfattar ett stort antal områden och det finns inbyggda målkonflikter.

Region Värmlands bedömning är att oavsett vilka åtgärder som föreslås i planen kommer det inte vara möjligt att uppfylla alla mål. De som kan anses bidra till att uppfylla ett visst mål motverkar ett annat. Som exempel innebär mötesseparering av vägar en förbättrad trafiksäkerhet medan det samtidigt ökar den tillåtna hastigheten vilket ökar utsläppen och därmed motverkar klimatmålen.

All byggnation innebär någon form av ökade utsläpp och påverkan på närmiljön under byggnationen i form av exempelvis buller, ingrepp i landskapsmiljö och luftföroreningar. Detta gäller oavsett om man bygger väg, cykelväg, järnväg eller något annat.

Region Värmlands ambition är att balansera de olika målen genom att satsa medel på olika åtgärder som bidrar till olika mål. För att nå en högre måluppfyllelse inom till exempel miljö- och klimatområdet krävs politiska styrmedel för att påverka människors beteende och resandemönster i en mer hållbar riktning.

Strategi och handlingsplan för utveckling av infrastrukturen

Länsplanen utgör en handlingsplan till Värmlandsstrategin för att utveckla den regionala infrastrukturen. Planen innehåller konkreta åtgärder och prioriteringar.

Åtgärderna i planen utgår från de regionala och nationella målen.

Trafiksäkrare vägar och tillgänglighet i hela länet

Region Värmland prioriterar de mest trafikerade och olycksdrabbade vägarna för ombyggnation till 2+1 och mötesseparering. Det är också dessa stråk som är viktigast för arbetspendling och resande för länet som helhet där pendlingsströmmarna i huvudsak går i riktning till och från Karlstad. Det innebär att riksvägarna 61, 62 och 63 har högst prioritet samt att vägarna förbättras från Karlstad och utåt, om det inte finns särskilda skäl som talar mot något annat. Sådana skäl kan exempelvis vara trafikmängder och olycksstatistik. För alla investeringsobjekt som överstiger 50 miljoner kronor genomförs samlade effektbedömningar (SEB) som en del av prioriteringsunderlaget.

Region Värmland har tillsammans med Trafikverket och länets kommuner tagit fram en målstandard för väg 61, 62 och 63 som innebär 2+1 och mötesseparering för sträckorna: Rv 61 Karlstad-Riksgränsen, Rv 62 Karlstad-Ekshärad och Rv 63 Karlstad-Filipstad vilket tillsammans utgör en sträcka på 24,5 mil. När denna plan är genomförd är 37 procent av dessa sträckor mötesseparerade. Grovt räknat bedöms kostnaden för att uppnå målstandarden på de tre riksvägarna till 5,5 miljarder kronor i prisnivå 2021, vilket med nuvarande medelstilldelning och fördelning innebär att det tar 137 år. Specifika medel avsätts till mindre åtgärder för ökad trafiksäkerhet. Medlen kan användas till förbättringar i hela länet och till både statlig och kommunal infrastruktur. Dessa medel fördelas i en årlig process och kan därmed användas mer flexibelt utifrån var behoven är som störst.

Planen innehåller även medel för förbättringsåtgärder på enskilda vägar, bland annat renovering av broar och åtgärder för att stabilisera vägkroppen.

Hållbara transporter

Medel avsätts för att främja kollektivtrafik, cykel och gång för att stödja ett hållbart resande. De senaste åren har fokus varit att utveckla resecentrum i kommunhuvudorterna för kollektivtrafiken samt att främja cykel i och i anslutning till tätorterna. I stort fortsätter den prioriteringen. Då utvecklingen av resecentrum kommit långt i Värmland kompletteras den nu med inriktningen att även arbeta med framkomlighet för kollektivtrafiken i tätort samt att knyta ihop kollektivtrafiken med andra hållbara transportslag.

Samfinansiering av järnvägsobjekt är fortsatt en viktig del för att öka chanserna till genomförande av objekt som är viktiga för Värmlands utveckling.

Anpassning till kostnadsökningar

Eftersom kostnader för att genomföra befintlig plan har ökat mer än anslagna medel måste planen anpassas till de nya förutsättningarna. Det innebär att planen bantas inom områdena kollektivtrafik, vägobjekt, driftbidrag till Karlstad Airport och samfinansiering av nationell plan.

Klimat och transporter i Värmland

Utsläppen från transportsystemet avgörs av tre faktorer: mängden transportarbete, energiförbrukningen och andelen fossila drivmedel. Nationellt har utsläppen minskat sedan 2007–2018 vilket enligt Trafikverket beror på lägre förbrukning och ökad inblandning av biodrivmedel. Detta motverkas av ökat trafikarbete, med andra ord att effektivisering av fordon och drivmedel delvis äts upp av en ökad mängd transporter.

I Värmland står transportsektorn för över 45 procent av utsläppen av växthusgaser enligt länsstyrelsen. Det är högre än genomsnittet i Sverige och en minskning av utsläppen från

transportsektorn är nödvändig för att nå klimatmålen. Målet är att minska utsläppen med 70 procent mellan 2010 och 2030. Utsläppen från transportsektorn i Värmland har totalt minskat med 20 procent mellan 2010 och 2018 vilket sannolikt beror på samma orsaker som i den nationella vägtrafiken, lägre förbrukning och ökad andel biodrivmedel. Från personbilstrafiken har utsläppen minskat med 16 procent mellan 2010 och 2018. Även utsläppen från tunga lastbilar och lätta lastbilar har minskat. Lätta lastbilar har haft lägst minskning, vilket sannolikt beror på ökat antal varutransporter till hushållen.

Sammantaget står personbilstrafiken för 63,4 procent av utsläppen och lastbilstrafiken för 31,8 procent. Det innebär att vägtrafiken exklusive busstrafik sammantaget står för 95,2 procent. Överflyttning av godstrafik till sjöfart och järnväg minskar utsläppen. En ökad andel hållbara transporter till 25 procent för personresande, är i linje med målsättningen i trafikförsörjningsprogrammet och kan minska utsläppen från personbilstrafiken. Möjligheten till överflyttning av resenärer är störst i tätort där kollektivtrafik, gång och cykel är mest konkurrenskraftigt. De flesta nya bostäder i Värmland planeras i tätorterna där potential finns att från början etablera kollektivtrafik som norm. Prognosen visar dock att personbilstrafiken kommer att öka varför fordonens utsläpp behöver minska.

Trafikverket gjorde en hypotetisk nationell plan³ (799 Mdr) som endast utgick från klimatmålen. Resultaten bekräftar den vanliga slutsatsen att infrastrukturinvesteringar har mycket små effekter på utsläppen av växthusgaser. I genomförda känslighetsanalyser beläggs slutsatsen ytterligare genom en studie av hur klimateffekten förändras i hypotetiska urval av investeringar där ännu större vikt läggs vid investeringarnas klimateffekter. I extremfallet där man enbart bryr sig om investeringarnas klimateffekter, och inte överhuvudtaget värderar till exempel trafiksäkerhets- eller tillgänglighetseffekter, skulle planförslagets totala klimateffekt som mest kunna knappt fördubblas, till omkring en procent av transportsektorns totala utsläpp.

Trafikverket räknar med att följande tre metoder kommer att behövas för att minska utsläppen från vägtrafiken:

- Lägre förbrukning hos fordonsflottan.
- Ökad andel biodrivmedel, inblandning eller fordon som går på biodrivmedel.
- Ökad andel elektrifiering.

Region Värmland delar den slutsatsen och konstaterar att det främst ligger utanför länsplanens ramar.

Trafikverket bedömer att det största bidraget från investeringarna i den nationella planen till minskade koldioxidutsläpp är elektrifiering av banor med dieseldrift. Det finns dock en osäkerhet i antagandet kring huruvida fossila bränslen kommer att användas eller inte, eftersom bränslen som används inom järnvägssektorn inte omfattas av reduktionsplikten.

Mot bakgrund av det resonemanget skulle troligtvis en av de största positiva effekterna för klimatet i Värmland uppstå om Fryksdalsbanan elektrifierades. Innan elektrifiering bör dock banans standard förbättras för att kunna uppnå högre hastigheter och en robustare bana. Finansiering av järnvägar sker dock huvudsakligen genom nationell plan och inte i den regionala planen.

³ Förslag till nationell plan 2022-2033, sidan 184

Nuläge och trafikutveckling

I Värmland finns fyra transportslag: väg, järnväg, flyg och sjöfart. Nedan beskrivs befintlig infrastruktur i Värmland översiktligt. En utförligare beskrivning finns i Regional systemanalys för Värmlands län 2021, bilaga 2. Prognoserna för de olika trafikslagens trafikutveckling är osäkra eftersom de gjordes före pandemin och därför är det svårt att dra några säkra slutsatser utifrån dem.

Utifrån ett värmländskt perspektiv bedöms de viktigaste stråken vara:

Nationella:

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

Regionala:

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

	Personbil 2040	Personbil 2060	Lastbil 2040	Lastbil 2060
Torsby Eda Forshaga Grums Filipstad Hagfors Munkfors Säffle Storfors	20 %	39 %	57 %	127 %
Kil, Hammarö Sunne Kristinehamn Arvika Karlstad Årjäng	16 %	29 %	57 %	127 %

Tabell 1: Bedömd trafikutveckling för olika transportslag enligt Trafikverkets basprognos beräknad med modellverket Sampers.

Osäkerheter i omvärlden

Långsiktiga effekter av Covid-19-pandemin

Trafikverket tar upp frågan om pandemins påverkan på framtida trafikutveckling i inriktningsunderlaget för nationell transportplan. Nedan återges Trafikverkets analys⁴:

"Trafikverkets basprognoser har inte beaktat eventuella effekter av covid-19-pandemin. Pandemin fick omedelbart en stor mycket stor påverkan på transportefterfrågan. Särskilt tydligt märks detta inom flyget där antalet resenärer som i juli flög via Swedavias tio flygplatser minskade med 87 procent jämfört med samma period 2019. Effekterna har också varit påtagliga inom kollektivtrafiken, som har tappat många resenärer.

Frågan är hur stora de långsiktiga effekterna blir. Det handlar om hur ekonomin och sysselsättningen påverkas, men också vilka beteendeförändringar som kan tänkas bli bestående. Pandemin stärker redan pågående trender, till exempel distansarbete, digitala möten och e-handel, vilket talar för att vissa effekter kan bli bestående.

I en framtid där distansarbete och digitala möten har blivit mer allmänt förekommande än före pandemin minskar sannolikt behovet av arbetsresor och tjänsteresor. Det är dock inte givet att det totala resandet minskar, eftersom man får ökade möjligheter att göra andra typer av resor i stället. Effekten kan också bli att de som har möjlighet väljer att bosätta sig längre bort från sin arbetsplats eller byter till en arbetsplats längre från hemmet. Detta kan leda till en ökad rörlighet och bättre matchning på arbetsmarknaden men också att resor till och från jobbet blir längre när de väl företas.

Om behovet av social distansering kvarstår över tid kommer kollektivtrafikbranschen att ha fortsatta utmaningar när det gäller turtäthet och dimensionering vid hög efterfrågan, beläggning samt hållbara

⁴ Trafikverket. Inriktningsunderlag inför transportinfrastrukturplaneringen för perioden 2022–2033 och 2022–2037. Sid 71–72

affärslösningar. Ur ett resenärsperspektiv kan detta leda till förändrade val av färdmedel, till exempel ökad andel bilresande genom att bilen i högre utsträckning ses som ett tillförlitligt och robust alternativ. Det kan även bli bestående effekter för cykel- och gångtrafik, särskilt i de större städerna.

Flygbranschen, som drabbats hårt under pandemin, räknar med en lång återhämtningstid innan passagerarantalet är tillbaka på tidigare nivåer. Avgörande faktorer är biljettpriser och människors vilja att resa. Biljettpriserna är beroende av i vilken utsträckning planen kan fyllas (kabinfaktorn) med hänsyn till behoven av social distansering. Så länge efterfrågan på flygresor befinner sig på en lägre nivå, minskar också behovet av marktransporter till och från flygplatser i motsvarande grad.

I ett inledande skede av pandemin tydliggjordes känsligheten i näringslivets produktions- och logistikkedjor. På sikt kan det leda till ökad egen lagerhållning med minskat beroende av leveranser just-in-time. Det kan innebära en ökad andel transporter på järnväg och med inlands- och kustsjöfartsjöfart om det skulle medföra färre och större sändningar som inte är lika tidskritiska. Utvecklingen kan också gå mot ökad inhemsk produktion och mer närproducerade varor, vilket kan leda till minskade behov av långväga godstransporter. Om fler länder agerar på ett liknande sätt kan det påverka svensk export av varor och förstärka trenden att tjänstenäringarnas andel av den samlade svenska exporten ökar.

E-handeln har fått ett kraftigt uppsving under pandemins inledande fas. Exempelvis ökade e-handeln under juli månad med 45 procent jämfört med motsvarande period 2019. Bedömningen är att e-handels marknadsandelar kommer att vara fortsatt höga. Genom detta ökar distributionstrafiken, samtidigt som behovet av inköpsresor minskar.”

Kriget i Ukraina

Den 24 februari 2022 anföll Ryssland Ukraina. I skrivande stund pågår kriget och säkerhetsläget i Europa har allvarligt försämrats. Stora sanktioner har införts mot Ryssland och priser på energi i form av olja, gas och el har ökat betydligt. Både säkerhetsläget och prisökningarna kan ha betydelse för transporter både till och från landet men också inom landet. Det är svårt att dra några bestämda slutsatser om vad det kommer innebära på sikt, men det kan innebära att investeringar i länsplanen fortsätter att öka i pris samt påverka möjligheten att få tag på material till byggnation.

Höga drivmedelspriser kan leda till att fler väljer att resa med kollektivtrafik eller cykel. På sikt kan det även påverka hur folk väljer att bosätta sig och arbeta.

I ett säkerhetsperspektiv utgör sannolikt vägnätet den viktigaste infrastrukturen då den är svårast att slå ut. I det sammanhanget är broar kritiska för framkomlighet. En viktig del är att drift och underhållsåtgärder prioriteras för att säkra dess funktioner för såväl militära som civila transporter.

Väg

Region Värmland prioriterar E18 och E45 samt riksvägarna 61, 62 och 63. Tillsammans knyter de ihop länet och utgör Värmlands förbindelse med omvärlden.

Vägar med liknande funktion men inte lika högt prioriterade 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 (se figur 2), en klassificering av vägar som Trafikverket införde under 2016. Enligt Trafikverkets prognoser förväntas vägtrafiken öka. Trafikverket delar upp Värmland i två områden för trafikprognoser (kommungrupper). Tabell 1 visar den procentuella ökningen för respektive kommungrupp.⁵

Standarden på vägnätet skiljer sig åt. Det minst trafikerade vägnätet är generellt mer eftersatt när det gäller underhåll. En stor del av vägnätet är byggt för länge sedan och har problem med sprickbildning, bärighet och tjällossning. Det högst trafikerade vägnätet saknar till stor del mötesseparering. Vid en jämförelse med Halland och Västra Götaland som också ingår i Trafikverket region väst så sker 57

⁵ Trafikverket. Trafikverkets basprognoser 2040 och 2060 (gods och persontrafik)

procent av all trafik i Värmland på mötesseparerade vägar. Motsvarande siffra för Halland och Västra Götaland är 90 procent, vilket återspeglas i att Värmland har större andel allvarliga mötesolyckor.⁶

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-Gällivare) Person- och godstrafik
- Bergslagsbanan (Kil-Gävle) Godstrafik
- Skoghallsbanan (Karlstad-Skoghall) Godstrafik.

Värmlandsbanan och Norge/Vänerbanan har störst betydelse för Värmland då de har mest gods- och persontrafik. Generella brister för alla järnvägar är för få och för korta mötesspår, sliten räls och delvisa bärighetsproblem. Kapacitetsbrister finns främst på Värmlandsbanan särskilt på sträckan Kil-Karlstad-Kristinehamn, vilket är Sveriges högst belastade enkelspår. Fryksdalsbanan är inte elektrifierad och har den äldre typen av räls, så kallade skarvspår. Norge/Vänerbanan har kapacitetsproblem i närheten av Göteborg och mellan Kil och Skälebol. Spårbyte är planerat de närmaste åren för Fryksdalsbanan⁷ och Värmlandsbanan. Inlandsbanan saknar till stor del



Figur 1: Stråket Stockholm-Oslo. Bildkälla: Oslo-Stockholm 2.55AB

elektrifiering och har generellt en låg standard. Bergslagsbanan har på senare tid fått fler mötesspår och en förbättrad kraftförsörjning. Bergslagsbanan används främst för nationella godstransporter som passerar länet via Kil. Kil C och Karlstad C utgör flaskhalsar för trafiken. Flera utredningar har gjorts

⁶ Trafikverket. Analys av trafiksäkerhetsutvecklingen i Region Väst 2020. Publ 2021:108

⁷ Spårbyte Fryksdalsbanan ingår i nationell plan 2018-2029 men inte i förslag till nationell plan 2022-2033

genom åren som föreslår en kombination av trimningsåtgärder och större åtgärder. Karlstad C ska byggas om till ett nytt resecentrum men godshandlingen på stationen behöver flyttas vilket i nuläget inte är löst. Det gäller främst rangering och uppställning av tåg. En ny plats för detta behövs och det bör finnas en koppling till sjötransporter. På kort sikt behövs främst dubbelspår mellan Kil och Kristinehamn, nya anslutningar och triangelspår i Kil samt fler och längre mötesstationer på Värmlandsbanan. En långsiktig målsättning är att förbättra hela stråket mellan Oslo och Stockholm genom att komplettera med två nya banor mellan Arvika och Oslo och Kristinehamn och Örebro.

I tabell 2 redovisas kapacitetsutnyttjandet på de olika järnvägssträckningarna i Värmland. Enligt Trafikverkets prognoser förväntas både person- och godstrafiken öka med ungefär 50 procent mellan 2014 och 2040.⁸

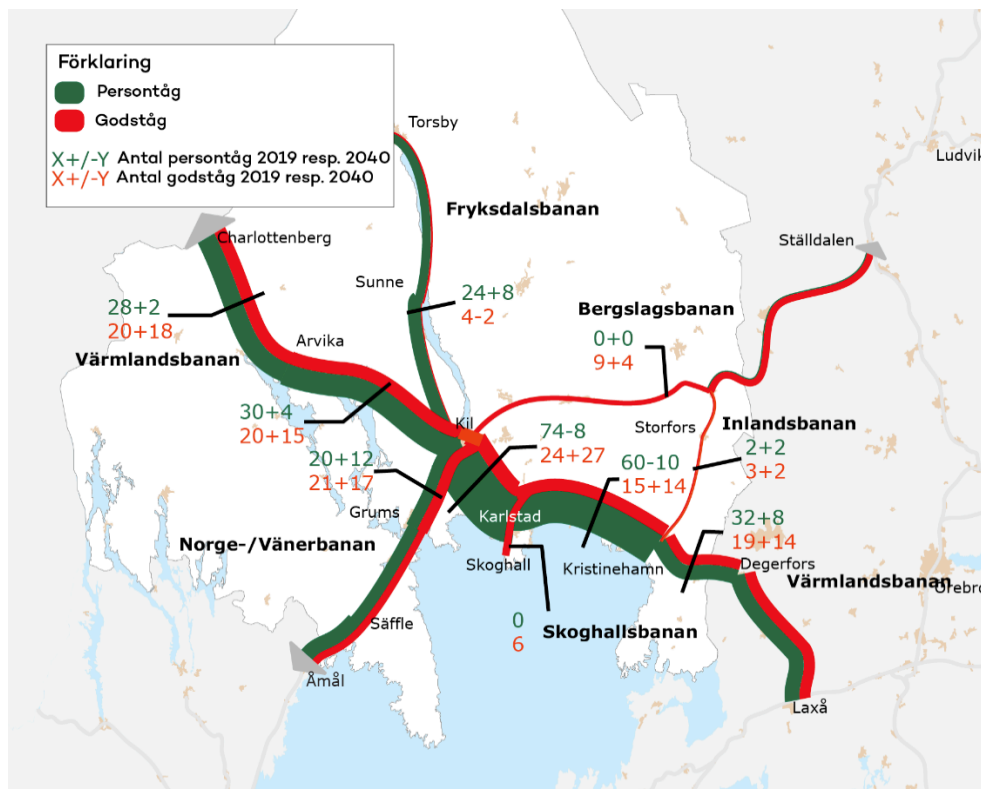
Sträcka	Antal framförda tåg per vardagsdygn 2017			Antal planerade tåg per vardagsdygn tågplan 2017			Ej framförda, planerade tåg tågplan 2017			Begränsning	Kapacitetsutnyttjande
	Persontåg	Godståg	Totalt	Persontåg	Godståg	Totalt	Persontåg	Godståg	Totalt		
Laxå-Kristinehamn	54	32	86	57	55	112	3	23	26	Stora	Hög nivå
Karlstad-Kil	102	29	131	106	48	154	4	20	24	Stora	Hög nivå
Kil-Charlottenberg	79	42	121	83	75	158	4	33	37	Stora	Hög nivå
Hornkullen/Nykroppa-Kil	2	10	12	3	25	28	1	15	16	Små/Inga	Hög nivå
Grums-Kil	33	27	60	36	54	90	3	27	30	Små/Inga	Hög nivå
Sunne-Torsby	15	2	16	16	2	18	1	1	2	Små/Inga	Medel
Kristinehamn-Nykroppa	3	2	5	3	3	6	0	1	0	Små/Inga	Medel
Daglösen-Filipstad	Saknas uppföljning									Små/Inga	Mellan

Tabell 2: Antal tåg på respektive bansträckning per vardagsdygn 2017 samt beräknad kapacitetsbegränsning hösten 2017. Av tekniska skäl har det inte gått att få fram senare statistik. Källa: Trafikverket, Statistikcenter datakälla LUPP.

På nästa sida redovisas genomförd trafik 2019 och prognosticerad trafik 2040 med nuvarande infrastruktur. Som framgår i tabellen kommer det totala antalet tåg att öka samtidigt som persontågstrafiken antas minska på sträckan Kil-Kristinehamn. Anledningen till det antas enligt Trafikverket vara att persontågstrafiken tvingas anpassa sig till en begränsad kapacitet samtidigt som godstrafiken bedöms öka kraftigt.⁹ Skillnaden i antal persontåg mellan Karlstad och Kil 2017 jämfört med 2019 beror på att Trafikverket inte lägger en lika trång tågplan för att förbättra punktligheten samt en minskad trafik mellan Stockholm och Oslo till följd av banarbete på Kongsvingerbanan.

⁸ Trafikverket. Trafikverkets basprognoser 2040 och 2060 (gods och persontrafik).

⁹ Källa. Trafikverket Fördjupad utredning Värmlandsbanan dubbelspår Kristinehamn-riksgränsen, TRV 2019/35668. Sid 33.



Figur 2: Prognosticerad trafikförändring enligt Trafikverkets Basprognos 2040 jämfört med dagens trafik. Källa. Trafikverket Fördjupad utredning Värmlandsbanan dubbelspår Kristinehamn-riksgränsen, TRV 2019/35668.

Bana	Sträcka	Persontåg			Godståg			Totalt		
		2019	2040	skillnad	2019	2040	skillnad	2019	2040	skillnad
Inlandsbanan	Kristinehamn-Nykroppa	2	4	2	3	5	2	5	9	4
Fryksdalsbanan	Kil-Sunne	24	32	8	4	2	-2	28	34	6
Bergslagsbanan	Kil-Daglösen	0	0	0	9	13	4	9	13	4
N-/V-banan	Kil-Grums	20	32	12	21	38	17	41	70	29
Värmlandsbanan	Strömtorp-Kristinehamn	32	40	8	17	31	14	49	71	22
	Kristinehamn-Karlstad	60	50	-10	15	29	14	75	79	4
	Karlstad-Kil	74	66	-8	24	51	27	98	117	19
	Kil-Arvika	30	34	4	20	35	15	50	69	19
	Arvika-Charlottenberg	28	30	2	18	34	18	46	64	20

Tabell 3: Prognosticerad trafikförändring enligt Trafikverkets Basprognos 2040 jämfört med dagens trafik (2019). Källa. Trafikverket Fördjupad utredning Värmlandsbanan dubbelspår Kristinehamn-riksgränsen, TRV 2019/35668.

Flyg

I Värmland finns tre flygplatser – Karlstad Airport, Torsby och Hagfors – där de två sistnämnda har statligt upphandlad linjetrafik till Arlanda och en samordning sker med mellanlandningar i Hagfors. Från Karlstad finns för närvarande ingen trafik till Arlanda då den bygger på kommersiell grund, det är inte heller tillåtet att upphandla trafik från Karlstad enligt det regelverk som gäller i Sverige. Tidigare har det funnits kommunalt upphandlad linjetrafik från Karlstad till Köpenhamn och Frankfurt vilka båda är nedlagda på grund av juridiska skäl. Från Karlstad finns linjer till olika turistdestinationer. Under pandemin har all trafik varit nedlagd utom för sjuktransporter och annan samhällskritisk verksamhet.

Sjöfart

Hamnarna i Värmland är Karlstad, Kristinehamn, Gruvön och Skoghall, varav de två sistnämnda är privata. Trenden för sjögodset har varit vikande sedan mitten av 1980-talet på Väneren men har stabiliserats på en nivå strax under 2 miljoner ton de senaste 10 åren. Karlstads hamn hanterar betydligt mer landgods – gods som transporteras på lastbil eller tåg – än sjögods. Lidköping hanterar mest sjögods i Väneren räknat i ton. Viss typ av gods kan endast transporteras via sjöfart vilket bland annat innefattar Valmets Yankee-cylindrar som väger runt 200 ton per cylinder och i regel är 6,4 till 7 meter i diameter.

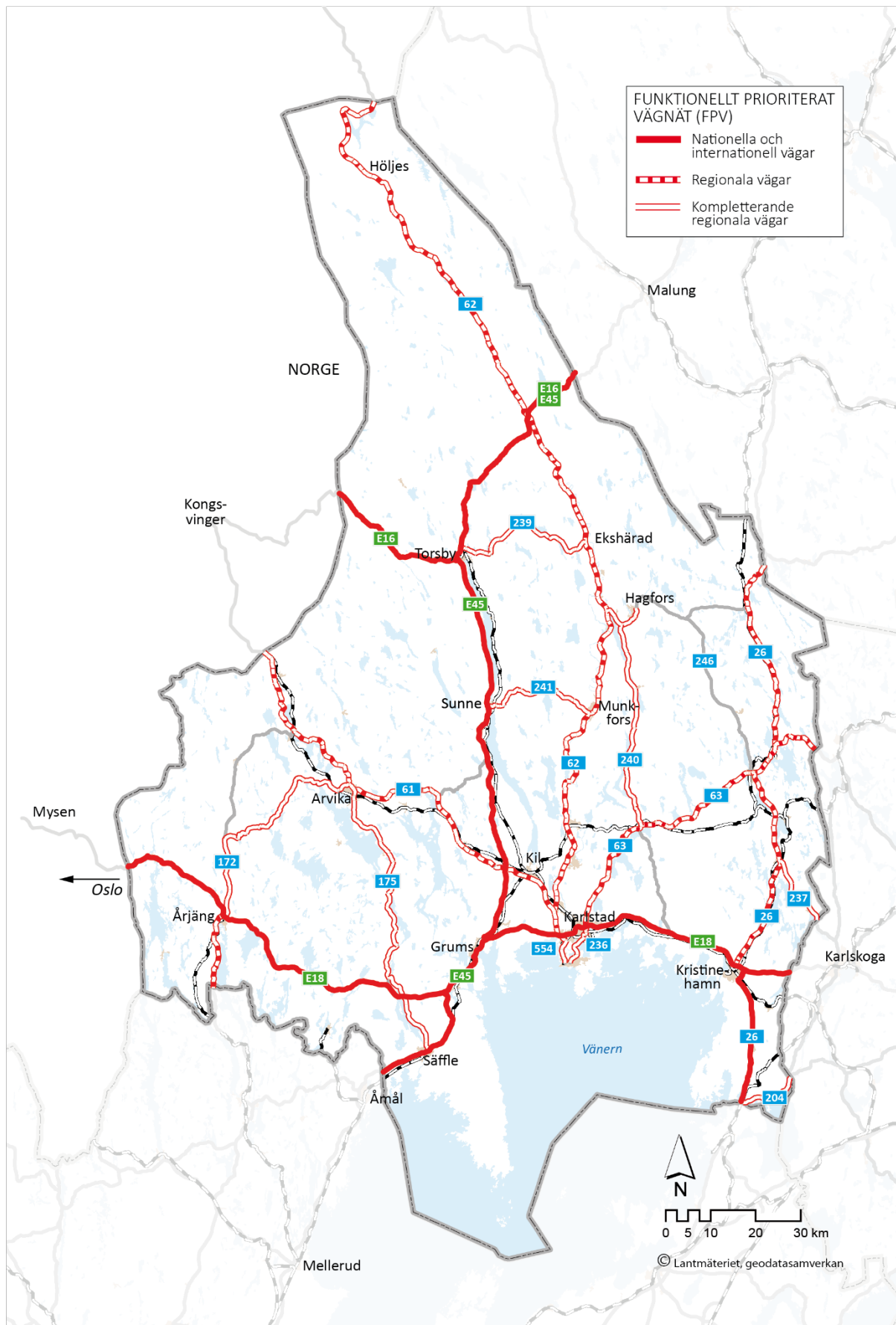
De största bristerna är slussarna mellan Väneren och Göta Älv. De nuvarande är uttjänta och planering pågår för att göra en ny slussled. När de nya slussarna beräknas finnas på plats år 2030 kan större fartyg trafikera Väneren, både bredare och längre. Maxlängden på fartyg planeras bli 110 meter mot dagens 89. Det innebär att varje fartyg kan hantera större godsvolymer och hamnarna behöver anpassas. En utmaning är hur det ska finansieras och hur mer gods ska finna sjövägen.

Det råder inga kapacitetsbrister för sjötransporterna. Mer gods skulle kunna gå sjövägen för att avlasta både järnvägar och vägar samtidigt som det är ett miljövänligt alternativ. Sjötransporterna är till stor del specialiserade för bulktransporter, lågvärdigt gods och skrymmande laster som svårigen kan transporteras på annat sätt. För närvarande pågår ett arbete med att göra sjöfarten mer konkurrenskraftig i förhållande till andra transportslag. Det primära målet är att föra över mer gods från lastbil till köl i enlighet med den nationella godsstrategin. Samarbetet leds av Trafikverket och Vänersamarbetet där näringsliv, kommuner, regioner, operatörer och infrastrukturägare ingår. 2018 gav Regeringen Trafikverket i uppdrag att utse och inrätta en nationell samordnare för inrikes sjöfart och närsjöfart.

Hamn	Gods, tusental ton			inkl. landgods	
	2020	2017	2012	2020	2017
Karlstad	239	208	198	1 193	1 299
Kristinehamn	198	217	235	251	291
Gruvön	284	314	496	284	314
Skoghall	15	15	12	15	15
Otterbäcken	344	358	372	344	358
Hönsäter	55	55		55	55
Lidköping	439	460	402	439	460
Vänersborg	111	128	58	111	128
Övriga hamnar	47	19	92	47	19
Totalt	1 731	1 775	1 865	2 739	2 940

Tabell 4: Mängd sjögods i Väneren samt totalt hanterad godsmängd för olika år och hamnar.

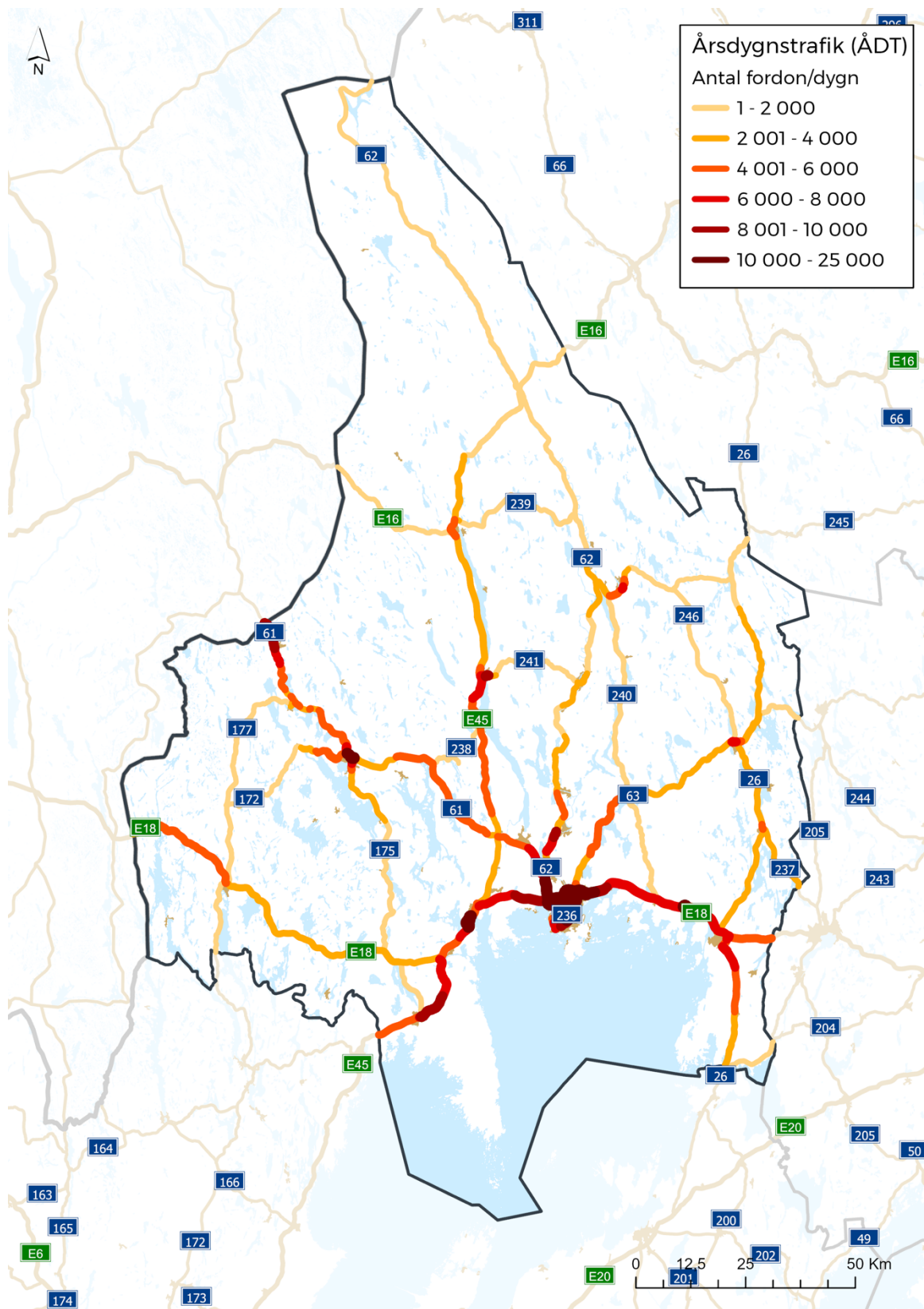
Källa: Vänerhamn AB.



Figur 3: Funktionellt prioriterat vägnät i Värmland.



Figur 4: Järnvägar i Värmland.



Figur 5: Årsmedeldygnstrafik i Värmland 2019. Källa: Trafikverket NVDB.

Trafikmängder och transportmönster

Trafikmängderna på väg varierar från något 100-tal till drygt 20 000 fordon per dygn. Det är mest trafik på de större vägarna och i området runt Karlstad. I anslutning till tätorter ökar trafiken på grund av lokala resor och transporter. Vid gränsen till Norge är en stor del handelstrafik till köpcentrumen i Charlottenberg och Töcksfors. Inom länet är de största reserelationerna i riktning till och från Karlstad.

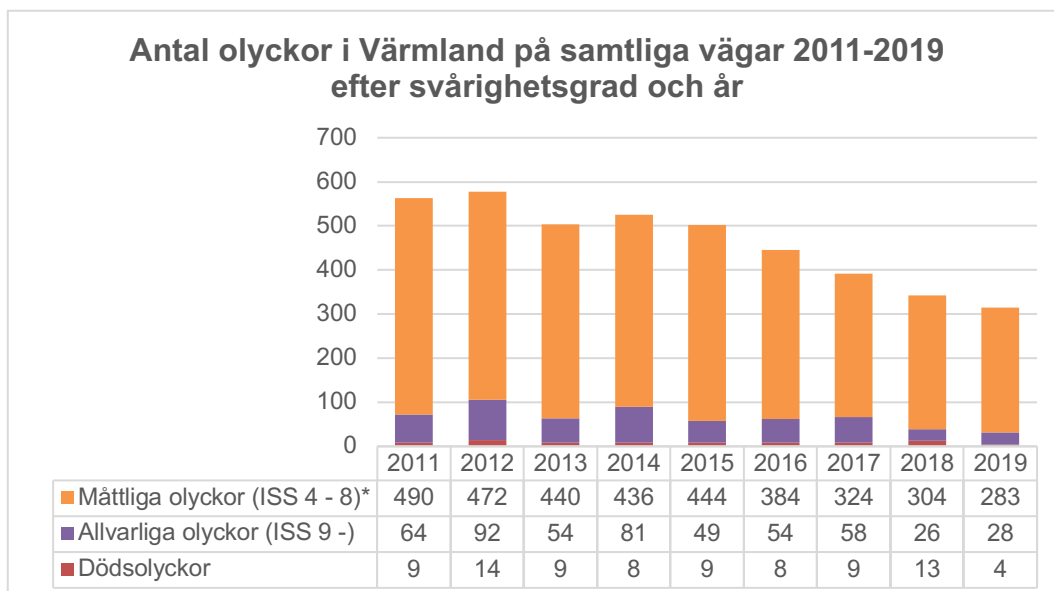
Godstransporter som passerar Värmland sker huvudsakligen i väst-östlig och nord-sydlig riktning. Cirka 600 lastbilar per dygn på E18 har Norge som måldestination. I Karlstad fördelas lastbilstrafiken med cirka 300 fordon på E18 och väg 61 mot Norge¹⁰. Enligt Trafikverkets basprognoser bedöms godstrafiken på väg öka snabbare än personbilstrafiken, 57 procent till 2040 jämfört med 16–20 procent för personbilstrafiken. Den totala trafiken förväntas öka med 0,8 procent per år varav godstrafiken med cirka 2 procent per år mellan 2017 och 2040¹¹. Lastbilstransporterna sker främst inom länets gränser och den största delen utgörs av timmertransporter till pappersbruk och andra förädlingsanläggningar¹².

Järnvägarna i Värmland, i synnerhet Värmlandsbanan, har stora trafikmängder i förhållande till tillgänglig kapacitet. I en utredning¹³ framgår att antalet godståg ökat med 90 procent på Värmlandsbanan under perioden 2003–2015. En del av transporterna är massaved till pappersbruken men merparten ingår i flödena mellan Värmland, Hallsberg och Göteborg.

2020 låg den sammanlagda punktligheten för tågtrafiken i Värmland på 89,7 procent, vilket är en förbättring med 10 procentenheter sedan 2016. För regional tågtrafik i länet var punktligheten 90,2 procent. Punktlighet räknas som ankomst till slutstation med max 5 min försening.

Trafiksäkerhet

Totalt sett har antalet olyckor på statligt vägnät minskat under perioden 2011 till 2019. Det gäller både för dödsolyckor och måttliga olyckor. Tabell 3 redovisar antal olyckor (ej antal skadade och dödade) vilket beror på att olycksfrekvens tydligare visar var det finns behov av åtgärder.



Figur 6: Antal olyckor i Värmland på samtliga vägar 2011-2019 efter svårighetsgrad och år. Källa STRADA

¹⁰ Trafikverket, Godsutredning Värmland 2013

¹¹ Trafikverket. Trafikverkets basprognoser 2040 (gods och persontrafik).

¹² Trafikverket, Godsutredning Värmland 2013

¹³ Trafikverket. ÅVS Stockholm-Oslo. Delrapport 1.

Under samma period har antalet rapporterade olyckor med oskyddade trafikanter minskat. Antal dödsolyckor med oskyddade trafikanter är för få för att kunna dra några slutsatser om utveckling.

Mötesolyckor är den olycksform med störst andel dödade och allvarligt skadade medan singelolyckor med motorfordon är den vanligaste olycksformen på statligt vägnät. Den vanligaste olyckan är fotgängare som halkar. Det sker främst inom det kommunala vägnätet och beror till stor del på bristande halkbekämpning.

Under perioden ökade antalet alkoholrelaterade olyckor något, främst måttliga och lindriga olyckor. Mellan 2007 och 2012 visade utvecklingen på en tydligt positiv trend där antalet alkoholrelaterade olyckor minskade från 39 till 12. Mellan 2012 och 2019 har dock antalet alkoholrelaterade olyckor ökat och översteg den tidigare toppen från 2006. Vad gäller alkoholrelaterade olyckor är det framför allt lindriga olyckor som ökar i slutet av perioden. Under perioden 2010–2015 har det inte inträffat någon alkoholrelaterad olycka med dödlig utgång.

Färdmedelsfördelning

I tabell 4 redovisas färdmedelsfördelning i Värmland och riket för 2019. Både i Värmland och i riket har bilen en tydligt dominerande position med över 70 procent i Värmland och knappt 60 procent i riket.

	Totalt		Män		Kvinnor	
	Värmland	Riket	Värmland	Riket	Värmland	Riket
Kollektivtrafik	13,0	26,9	10,0	23,8	15,6	29,4
Bil/moped/MC – som förare	61,9	50,0	70,6	57,0	53,4	43,6
Bil/moped/MC – som passagerare	12,1	9,3	5,7	5,1	18,9	13,3
Cykel	7,3	7,7	8,2	8,0	6,3	7,5
Gång	4,3	4,2	4,2	3,9	4,6	4,6
Taxi (även färdtjänst och skolskjuts)	0,3	0,6	0,3	0,6	0,2	0,5
Annat	1,0	1,3	1,1	1,5	1,0	1,1

Tabell 4. Fördelning av färdmedelsfördelning i Värmland och riket 2019. Källa: Kollektivtrafikbarometern

Jämfört med riket färdas färre värmlänningar med kollektivtrafik, till fots eller med cykel. Skillnaden mellan hur män och kvinnor reser i Värmland är mindre jämfört med riket. Män är oftare förare samt cyklar mer medan kvinnor går i större utsträckning, både i Värmland och i riket.

Arbetspendling

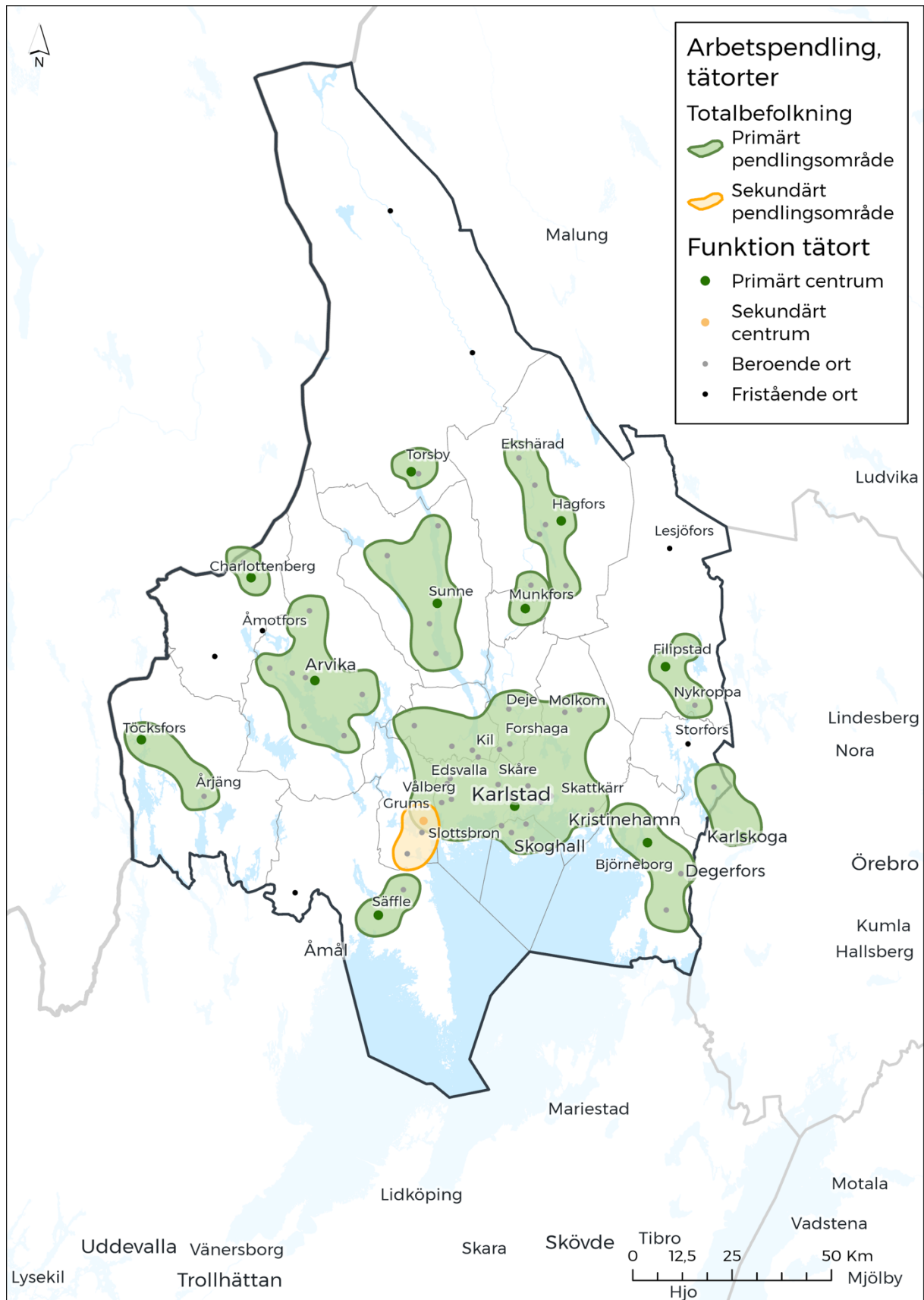
Lokal och regional arbetspendling sker främst till Karlstad som länets centralort. I kartan i figur 7 illustreras arbetspendling mellan samt till och från värmländska kommuner, övriga svenska och norska kommuner.

Det framgår tydligt att Karlstad är centralort i länets arbetsmarknad men det finns även stora utflöden mot främst Hammarö, Kristinehamn och Grums. Pendlingsutbytet med Norge är i huvudsak enkelriktat mot Norge och främst från västra Värmland och Karlstad med Oslo som huvudmål. Inom Sverige är utbytet störst med Stockholm som även genererar ett inflöde av arbetspendlare till Karlstad. En liknande relation finns med Göteborg men i mindre omfattning. Av figur 7 framgår även hur två närliggande kommuner skapar ett utbyte och en lokal arbetsmarknad, detta gäller exempelvis för kommunerna runt Karlstad.

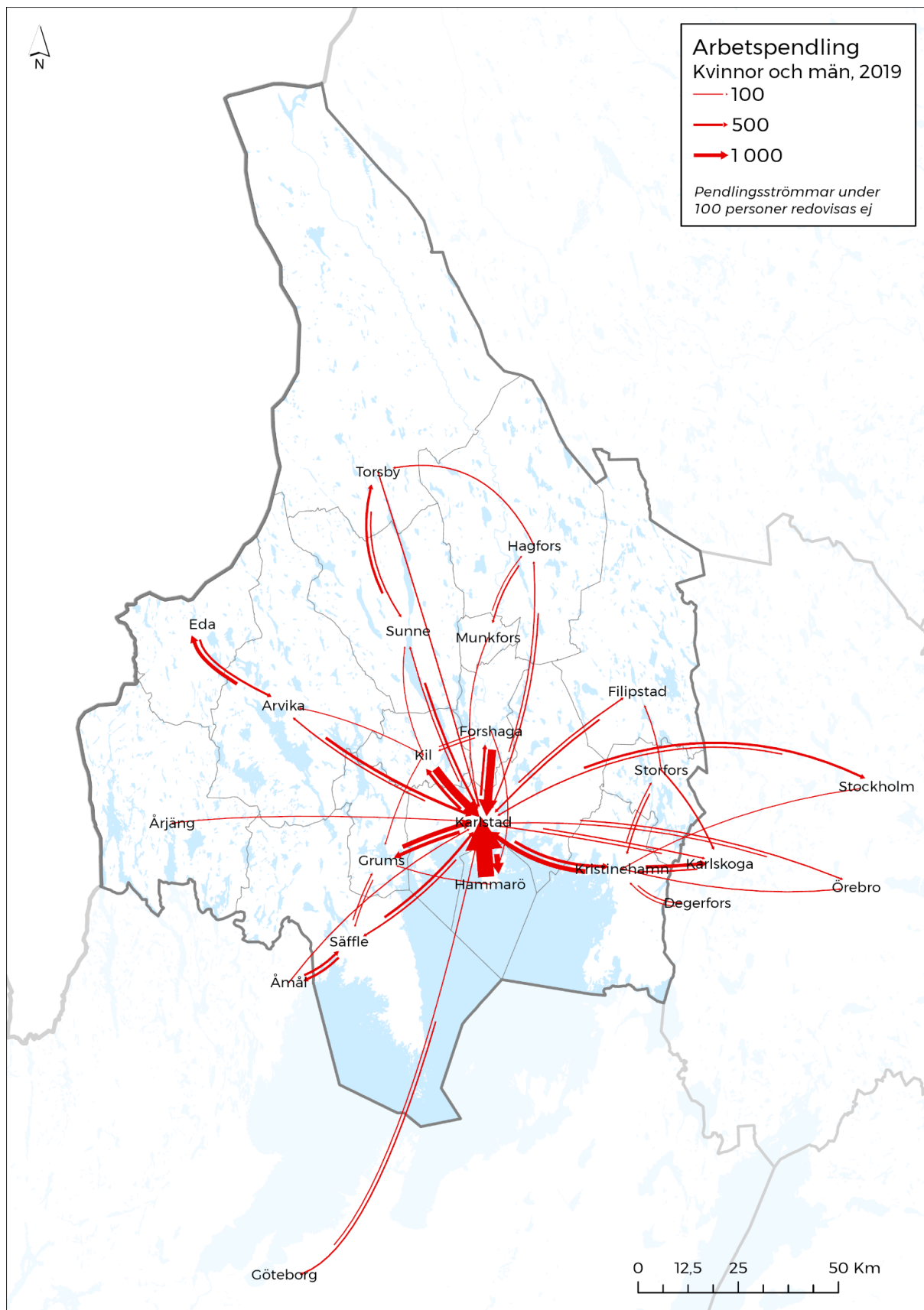
Störst ökning av arbetspendlingen har skett i stråken in till Karlstad (Kristinehamn, Arvika, Kil, Forshaga), Arvika till Charlottenberg samt Kristinehamn till Karlskoga. Den totala pendlingen från

Karlstad till övriga Värmland har ökat snabbare än inpendlingen, vilket tyder på att Karlstads roll för kompetensförsörjningen i Värmland har stärkts den senaste tioårsperioden.

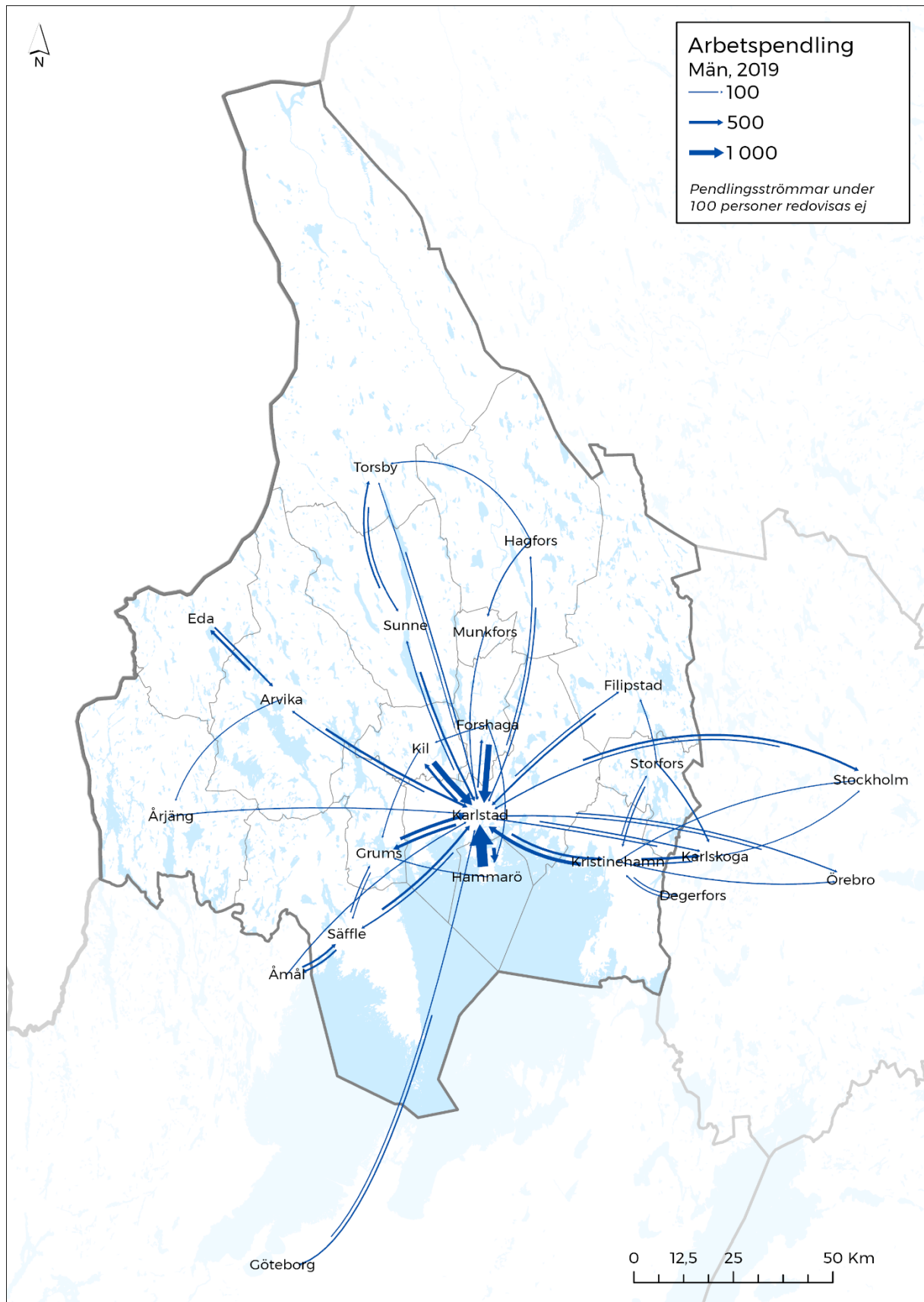
I stora drag överensstämmer pendlingsmönstren för män och kvinnor i Värmland. Nationella resvaneundersökningar visar att män i högre grad pendlar långa sträckor (över en timmes restid enkel väg) och det mönstret syns till viss del även i Värmland mot bland annat Göteborg och Hagfors från Karlstad samt pendlingen till Norge. I relationen Arvika till Eda och Kil till Arvika är det fler kvinnor som pendlar, sannolikt på grund av kvinnodominerade större arbetsplatser, handel i Charlottenberg och sjukhuset i Arvika.



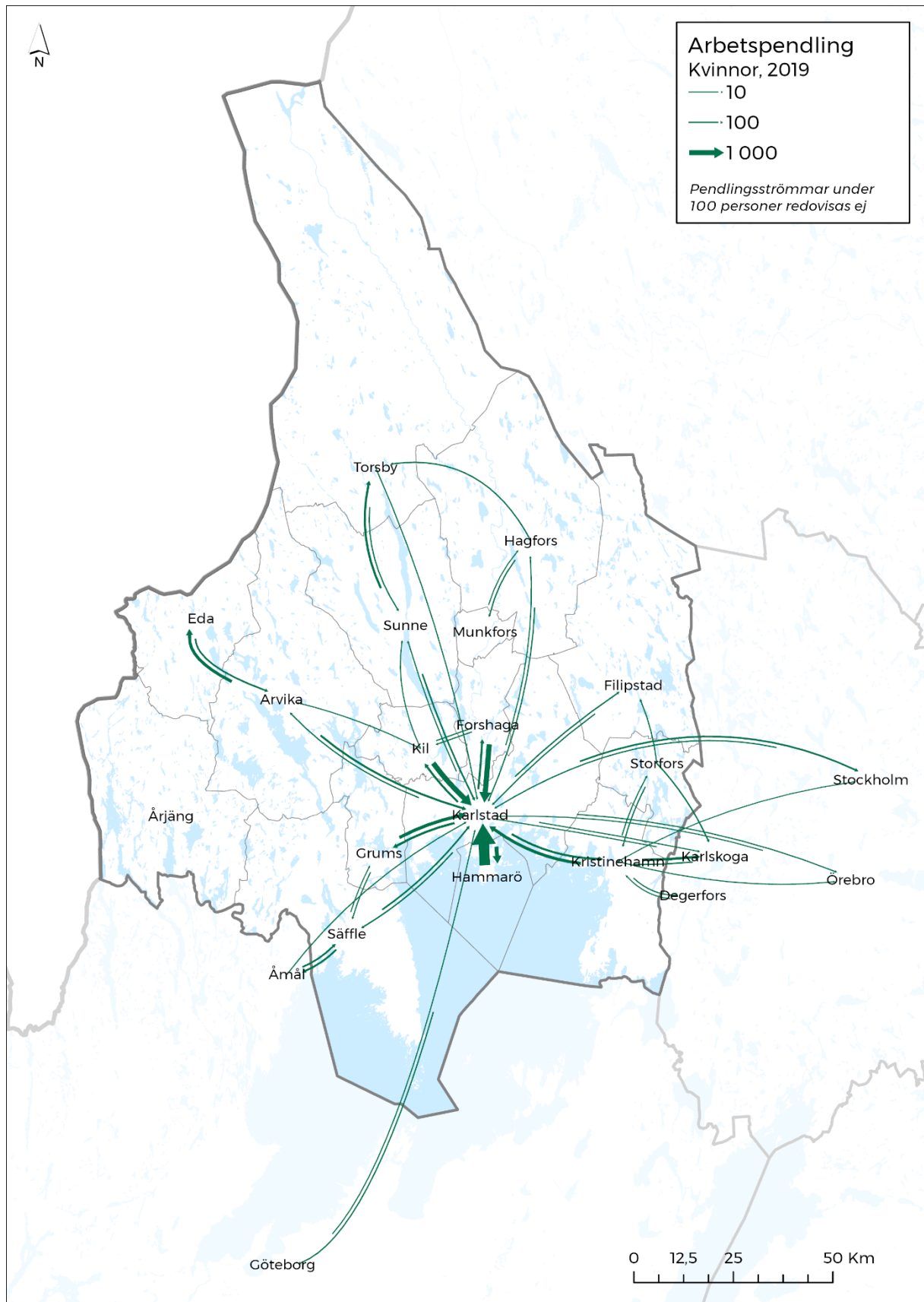
Figur 7. Arbetsmarknadsområden efter arbetspendling utifrån tätorter. Källa: WSPs bearbetning av data från SCB.



Figur 8: Arbetspendling inom och till och från Värmlands län exklusive Norge. Källa: SCB



Figur 9: Mäns arbetspendling inom och till och från Värmlands län exklusive Norge. Källa: SCB



Figur 10: Kvinnors arbetspendling inom och till och från Värmlands län exklusive Norge. Källa: SCB

Åtgärdsplanering

Innehållet i länsplanerna regleras av regeringens direktiv samt förordningen (1997:263) om länsplaner för regional transportinfrastruktur¹⁴.

I regeringens direktiv framgår bland annat följande: ”De regionala ramarna ska användas för investeringar och förbättringsåtgärder 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.”¹⁵

Region Värmlands planeringsram för 2022–2033 är 1 091 miljoner kronor.

Definitioner

Medfinansiering: Gemensam finansiering med andra medel utöver den regionala planen, till exempel 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 till exempel sökas av kommuner och kollektivtrafikmyndigheter.

Samfinansiering: Gemensam finansiering mellan infrastrukturplaner, till exempel 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.

Innehåll och omfattning av länsplanen

I förordningen om länsplaner för regional transportinfrastruktur framgår att:

3 § Länsplanen ska avse tolv år och omfatta

1. investeringar i statliga vägar som inte ingår i stamvägnätet,
2. åtgärder i sådana anläggningar m.m. för vilka statlig medfinansiering kan beviljas enligt 2 § förordningen (2009:237) om statlig medfinansiering till vissa regionala kollektivtrafikanläggningar m.m.,
3. åtgärder som kan påverka transportefterfrågan och val av transportsätt samt åtgärder som ger effektivare användning av befintlig infrastruktur,
4. åtgärder i andra icke statligt finansierade anläggningar av betydelse för det regionala transportsystemet som bör redovisas i planen, och
5. bidrag för icke-statliga flygplatser som bedöms vara strategiskt viktiga för regionen. Förordning (2019:667).

3 a § Länsplanen får avse investeringar och förbättringsåtgärder för vilka Trafikverket har ansvaret enligt förordningen (2009:236) om en nationell plan för transportinfrastruktur.

Länsplanen får även avse byggande och drift av enskilda vägar. Förordning (2010:137).

¹⁴ Förordning 1997:263 om länsplaner för regional transportinfrastruktur

¹⁵ Regeringen. Uppdrag att ta fram förslag till nationell plan för transportinfrastrukturen och möjlighet att ta fram länsplaner för regional transportinfrastruktur (rskr. 2020/21:409). Sid 18-19

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 50 miljoner kronor och som kommer att genomföras under planperioden.

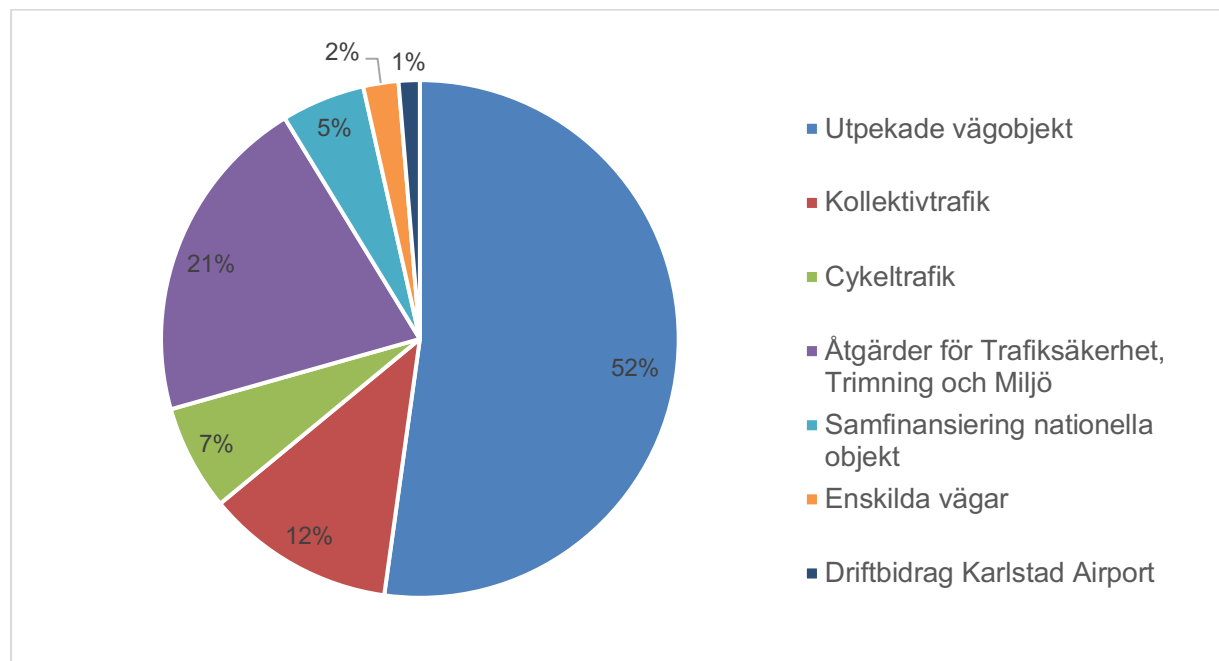
Prioriteringar

Region Värmland har gjort följande övergripande prioriteringar baserat på de nationella och regionala mål som anges i kapitlet om mål samt genomförda samråd med bland andra länets kommuner.

- En förbättrad trafiksäkerhet och framkomlighet på de mest olycksdrabbade och trafikerade regionala vägarna.
- Fokus på regionala stråk för arbetspendling med syfte att stärka och utveckla en gemensam arbetsmarknadsregion med Karlstad som centralort samt att förbättra möjligheterna att arbetspendla till angränsade regioner.
- Fokus på regionala stråk och noder för godstransporter 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 förbättra kopplingarna mellan cykel och kollektivtrafik för att bidra till ett mer transporteffektivt samhälle.

Planeringsram

Planeringsramen för perioden 2022–2033 uppgår till 1 091 miljoner kronor i Värmlands län. Motsvarande ram för perioden 2018–2029 var 1 003 miljoner kronor. Fördelning mellan åtgärdsgrupperna redovisas i figur 9.



Figur 11. Fördelning av medel 2022–2033.

Enligt uppdraget från regeringen (rskr. 2020/21:409), ska Trafikverket via den nationella planen samfinansiera trafiksäkerhetshöjande åtgärder på det regionala vägnätet. Omfattning och villkor är dock okända i nuläget. Länsplanen innehåller därför vägojekt som inte är fullt finansierade inom angiven ram. Dessa kan genomföras under förutsättning att regional plan samfinansieras med tillräckligt mycket medel från den nationella planen.

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 miljoner kronor per år.

Beslutade åtgärder

Nedan redovisas de större objekt som planeras under perioden 2022–2033 som i sin tur bygger på tidigare plan för åren 2018–2029. Planen delas in i tre olika tidsperioder enligt planeringssystemet. År 1–3 innehåller projekt som är klara att genomföras och år 4–6 är planerade objekt. År 7–12 finns det möjlighet att ange brister där åtgärdsvalsstudier ska genomföras, såvida det inte är projekt som redan nu ligger i något planeringsskede. Det finns inte utrymme för nya objekt i denna plan till följd av ökade kostnader och otillräckliga medel vilket innebär att även år 7–12 innehåller planerade objekt, de objekt som fanns i tidigare plan och som av kostnadsskäl flyttats fram i tid.

Efter varje åtgärd följer en kortfattad redovisning av vilken effekt som åtgärden bedöms ge kopplat till respektive mål. **Detta redovisas mer ingående i kapitlet om Effektbedömning och måluppfyllelse.**

Bedömningen redovisas enligt:

- ++ Stor positiv effekt
- + Positiv effekt
- +/- Både positiv och negativ effekt
- Negativ effekt
- Stor negativ effekt
- 0 Ingen effekt

Utpekade vägåtgärder

Trafikverket har tagit fram samlade effektbedömningar för olika vägetapper. Dessa redovisas i tabellerna 5 och 6 och anges i termen NNK som betyder nettonuvärdeskvot.¹⁶ Ju högre värde, desto mer samhällsekonomiskt lönsamt är objektet. Negativ NNK innebär att objektet är samhällsekonomiskt olönsamt.

I planen avsätts 570 miljoner kronor för utpekade vägåtgärder där varje åtgärd överstiger 50 miljoner kronor. I tabellerna 4 och 5. Inga nya vägobjekt tillkommer jämfört med tidigare plan. Vägobjektet på väg 61– Framnäs-Högboda – delas upp i två etapper där etapp 2 inte rymms i denna plan.

Region Värmland prioriterar riksväg 61, 62 och 63 av de regionala stråken i länet. Länsplanen för perioden 2022–2033 innehåller främst åtgärder på riksväg 62, men även en åtgärd på väg 61. Det beror på att åtgärder på väg 61 och 63 legat före åtgärder på väg 62 i tidigare planer. Åtgärderna på väg 62 har funnits med i planeringen sedan 2010 och har fått flyttas fram i omgångar. Nu har den formella planeringen kommit så långt att de är redo att genomföras.

Utifrån gods- och resmönster är grundprincipen att förbättra vägarna från Karlstad och utåt för att få en sammanhängande vägstandard. Om det är motiverat med anledning av exempelvis trafikmängder, orimligt höga kostnader eller olycksstatistik, kan den principen frångås. De samlade

¹⁶ Trafikverket redovisar samlade effektbedömningar (SEB) regionvis och Värmlands objekt återfinns på denna länk: <https://www.trafikverket.se/for-dig-i-branschen/Planera-och-utreda/langsiktig-planering-av-infrastruktur/Samhallsekonomiskt-beslutsunderlag/>

effektbedömningarna utgör här ett viktigt underlag. Redan nedlagda kostnader och tider för att förbereda vägobjekt för byggnation är också viktiga faktorer att beakta. Hittills har ca 36 miljoner kronor lagts ner för projektering och vägplaner. Region Värmland anser därför att det är motiverat att färdigställa dessa trots att de inte uppvisar den största nyttan jämfört andra vägobjekt.

I tabell 4 redovisas de utpekade vägobjekten. "Total kostnad" motsvarar den uppskattade totalkostnaden. I kolumnen "Ur LTP" redovisas den kostnad som belastar länsplanen. Skillnaden täcks av medel från nationell plan (bärighetsmedel och medel som regeringen avsatt i separat beslut (2018) för mötesseparering av regionala vägar). Kostnaderna i tabell 4 är angivna i prisnivå 2021–02.

Samfinansiering för mötesseparering

I regeringens direktiv för åtgärdsplaneringen ges Trafikverket i uppdrag att avsätta medel för trafiksäkerhetsåtgärder på regionalt vägnät. Trafikverkets tolkning är att detta avser mötessepareringsobjekt. I tabell 6 redovisas vilka vägobjekt som Värmland kan genomföra under förutsättning att länet tilldelas tillräckliga medel från nationell plan.

Sträcka	Åtgärd	Total kostnad mnkr	Ur LTP mnkr	NNK ¹⁷
Väg 62 Norra Sanna Dyvelsten, 4,7 km	Breddning och mötesseparering Hastighetsstandard 100 km/h (80 km/h genom Lyckan 600 m)	187	173	-0,04
Väg 62 Dyvelsten-Norra infarten Forshaga, 4 km	Breddning och mötesseparering Hastighetsstandard 100 km/h	128	112	0,07
Rv 62 Norra infarten Forshaga-Deje, 7,5 km	Breddning och mötesseparering Hastighetsstandard 100 km/h	169	140	-0,5
Rv 61 Framnäs-Högboda etapp 1, 3,7 km	Breddning och mötesseparering Hastighetsstandard 100 km/h	169	145	0,5
Totalt 19,9 km		653	570	

Tabell 5: Utpekade vägobjekt 2022–2033, kostnader anges i prisnivå 2021-02.

Sträcka	Åtgärd	Total kostnad mnkr	NNK ¹⁶
Rv 61 Framnäs-Högboda etapp 2, 4,1 km	Breddning och mötesseparering Hastighetsstandard 100 km/h	163	0,5
Rv 61/62 Bergvik llanda, 6 km	2+2 väg inklusive gång- och cykelväg m.m.	260	1,01
Rv 61 Brunsberg-Finnebäck, 6 km	Breddning och mötesseparering Hastighetsstandard 100 km/h	294	0,07
Rv 62 Deje-Älvkullen, 4,5 km	Breddning och mötesseparering Hastighetsstandard 100 km/h 2,7 km nysträckning	212	-0,06

¹⁷ Nettonuvärdeskot från Trafikverkets samhällsekonomiska beräkning. Positivt värde är samhällsekonomiskt lönsamt. Ju högre värde, desto mer lönsamt.

Rv 63 Vallargärdet-Getebol, 10 km	Breddning och mötesseparering Hastighetsstandard 100 km/h	430	0,53
Rv 63 Getebol-Molkom, 6 km	Breddning och mötesseparering Hastighetsstandard 100 km/h	240	0,51
Rv 61 Vikene-Kalleviken, 5 km	Breddning och mötesseparering Hastighetsstandard 100 km/h	210	0,55
Rv 61 Högboda-Brunnsberg, 7,5 km	Breddning och mötesseparering Hastighetsstandard 100 km/h	329	0

Tabell 6: Fler möjliga vägobjekt för samfinansiering, kostnader anges i prisnivå 2021-02.

Åtgärder	Nationella mål			Regionala mål		Övriga mål
	Funktionsmål	Hänsynsmål	Miljö kvalitetsmål	Värmlandsstrategin	Regionalt trafikförsörjningsprogram	
Utpekade vägåtgärder	++	+/-	-	++	+	+/-

Tabell 7: Samlad bedömning av effekt på nationella och regionala mål.

Bedömd effekt

Åtgärderna innebär förbättrad trafiksäkerhet och framkomlighet och därmed ett mer tillförlitligt transportsystem för både arbetspendling och godstransporter. Färre människor kommer att dö och skadas allvarligt på de mötesseparerade sträckorna. Den ökade tillgängligheten ger en marginellt positiv effekt på möjligheterna till ökat 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 marginellt, samtidigt bedöms utsläppen från tung trafik minska till följd av att lastbilar kan hålla en jämnare hastighet. Utsläpp genereras främst under byggskedet vilket uppskattas till 9523 ton, vilket motsvarar 1,8 procent av de årliga utsläppen från trafiken i Värmland, enligt de samlade effektbedömningarna (SEB). Den sammanlagda effekten av vägobjekten beräknas bidra till en ökning av koldioxidutsläppen med 10 ton per år när de tagits i drift, vilket motsvarar 4 personbilars årliga utsläpp i Sverige. Eventuellt tillkommer kumulativa effekter i form av ökad trafik till följd av bättre framkomlighet men de har inte gått att beräkna. I MKB:n förs ett resonemang kring kumulativa effekter. Bullret förväntas öka men merparten av sträckorna är i landsbygd utan närliggande bostäder.

I vägobjekten ingår även åtgärder för gång, cykel och kollektivtrafik, vilket bidrar till att stärka dessa trafikslag.

Då fler män än kvinnor kör bil tenderar satsningar på väg att gynna män något mer än kvinnor. 2019 utgjorde personbil huvudsakligt färdmedel i Värmland för 76 procent av männen och 72 procent av kvinnorna.

Pott för hållbart transportsystem

Pott för hållbart transportsystem kan användas för åtgärder som kan påverka transportefterfrågan och val av transportsätt samt åtgärder som bidrar till ett mer transporteffektivt samhälle. I potten ingår åtgärder för trafiksäkerhet, trimning och miljö, samt cykel och kollektivtrafik. Andelen medel till respektive trafikslag kan variera över tid, men ska över planperioden fördelas enligt den totalsumma som anges för respektive trafikslag.

Åtgärderna i potten 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.

I potten ingår åtgärder på det statliga vägnätet och statlig medfinansiering av åtgärder på det kommunala väg- och gatunätet. Statlig medfinansiering ur länsplanen kan uppgå till högst 50 procent av kostnaden för kollektivtrafik, cykel- och trafiksäkerhet, trimning och miljöåtgärder¹⁸.

Totalt innehåller potten 426 miljoner kronor som kan fördelas på samtliga åtgärdsområden. Över hela planperioden fördelas medlen enligt nedan:

- Trafiksäkerhet, trimning och miljö, inkl. utpekade trimningsobjekt: 225 miljoner kronor
- Kollektivtrafik: 84 miljoner kronor
- Cykel: 72 miljoner kronor

Trafiksäkerhet, trimning och miljö – 225 miljoner kronor

Denna åtgärdsgrupp är i första hand till för enskilda åtgärder som understiger 50 miljoner kronor i kostnader. Åtgärderna har betydelse för trafiksäkerhet, miljö, val av transportsätt, och effektivare användning av befintligt transportsystem. Medel ur åtgärdsgruppen kan användas till samtliga transportslag och även användas som statlig medfinansiering till kommunala objekt.

Medlen ska bland annat användas för utpekade objekt för trimning, trafiksäkerhet och miljö som beskrivs nedan. Medlen ska även kunna användas för att möta behov av att utveckla eller förändra befintlig infrastruktur 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.

Totalt avsätts 225 miljoner kronor till trimning, trafiksäkerhet och miljö där upp till 50 procent kan användas till statlig medfinansiering. Årlig tilldelning kan variera under planperioden utifrån hur behoven ser ut i de andra områdena i pott för hållbart transportsystem.

Utpekade åtgärder för trafiksäkerhet, trimning och miljö

I tabell 8 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. Eftersom åtgärderna förväntas leda till minskade köer bidrar det positivt till miljömålen.

Sträcka	Beskrivning	Medel (mnkr) avsatta ur LTP	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 gång- och cykelpassage ses över.	48	2022–2024
Väg 63 Brattforsheden	Kurvvrättning över Brattforsheden för ökad trafiksäkerhet.	21	2022–2024
Väg 236 Hammarö-Karlstad	Åtgärder för att förbättra kapacitet (framför allt i korsningen mellan 236 och Karlstadsvägen) och åtgärder för cykel, gång och kollektivtrafik.	40	2024–2029
Totalt		109	

Tabell 8: Utpekade åtgärder för Trafiksäkerhet, trimning och miljö

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

Bedömdeffekt

Ökad tillgänglighet och trafiksäkerhet. Åtgärder på väg 236 bidrar till att fördela trafiken som ska genom Karlstad när den nya Jakobsbergsbron byggs och förbättrar möjligheten att cykla och åka kollektivt mellan Karlstad och Hammarö kommun.

Cykel – 72 miljoner kronor

I cykelplanen finns en kartläggning av vilka behov och brister som finns samt på vilket sätt cyklingen i länet kan öka. Där framgår att det finns störst potential till ökad cykling inom tätorter samt mellan tätorter som ligger 5–7 kilometer från varandra. Vid planering av cykelåtgärder i framför allt tätort är det viktigt att ta med trygghetsaspekten utifrån både trafiksäkerhet och ett socialt sammanhang¹⁹. För att öka vardagscyklingen prioriteras åtgärder som underlättar cykling till exempelvis arbetsplatser, skolor, serviceinrättningar.

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 resecentrum och större bytespunkter kan vara åtgärder som stärker kopplingen mellan kollektivtrafik och cykel. Åtgärderna har potential att göra såväl cykeltrafik som kollektivtrafik attraktivare. Förutsättningarna för ett sådant system utreds för närvarande.

På längre distanser i länet finns dessutom potential för att utveckla fritids- och motionscykling samt cykelturism. På senare tid har intresset för just detta förstärkts. I Värmland öppnas två nationella cykelleder sommaren 2022:

- *Unionsleden* mellan Norska Moss och Karlstad, 35 mil
- *Vänerleden* runt Sveriges största sjö Väneren, 65 mil

I länsplanen för 2022–2033 avsätts 72 miljoner kronor där upp till 100 procent kan användas som statlig medfinansiering till kommunal infrastruktur. Fördelning av medel till cykelåtgärder fördelas enligt prioritetsordning i den regionala cykelplanen:

- **Prioritet 1:** Utveckla cykelinfrastrukturen i tätorterna. Tillgodose behov inom 5–7 kilometers radie från tätortscentrum. Respektive kommun får ange behovet av cykelinfrastruktur i sina tätorter.
- **Prioritet 2:** Utveckla cykelinfrastrukturen mellan eller i nära anslutning till tätorterna. Prioritera relationerna mellan tätorter.
- **Prioritet 3:** Utveckla cykelinfrastrukturen för rekreation och turism med inriktning på sommarcykelvägar.

Årlig tilldelning kan variera under planperioden utifrån hur behoven ser ut i de andra områdena i potten för hållbart transportsystem.

En särskild utmaning är att finansiera cykelvägar utefter det statliga vägnätet. Att bygga cykelväg där är två till fyra gånger så dyrt som inom det kommunala vägnätet på grund av att kommuner och Trafikverket tillämpar olika regler och standarder. För att hålla nere kostnaderna kan det vara en framkomlig väg att kommunerna bygger cykelvägarna parallellt men utanför det statliga vägområdet där så är möjligt.

Kommuner och eventuella andra intressenter ska vara beredda på att medfinansiera cykelåtgärder av betydelse för dem även om det ligger utanför det kommunala vägnätet. Kommunernas motfinansiering är minst 25 procent.

¹⁹ Trafikverket. Regional cykelplan för Värmlands län. 2014-01-29.

Bedömd effekt

Cykelåtgärder ska användas till åtgärder som ökar cyklandet attraktivitet vilket är en del i att ställa om transportsystemet till mer hållbara transportslag. När cykelinfrastrukturen förbättras ökar även trafiksäkerheten för oskyddade trafikanter. Förbättrade möjligheter att cykla bidrar även till ökad hälsa.

Kollektivtrafik

Den regionala och interregionala kollektivtrafiken är en viktig förutsättning för fortsatt regionförstoring. För att öka kollektivtrafikens attraktivitet och koppling till andra hållbara transportslag är det viktigt att fortsätta utvecklingen med resecentrum, bytespunkter och förbättrad framkomlighet för kollektivtrafiken.

Åtgärderna i länsplanen ska ha en tydlig koppling till de mål och ambitioner som finns i trafikförsörjningsprogrammet och målbild 2040 för kollektivtrafiken. Detta innebär bland annat 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.

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 ökar. Lånecykelsystem och tillgång till cykelgarage är exempel på åtgärder som kan bidra till detta och kan med fördel kopplas till kollektivtrafikens biljett- och betalsystem.

På senare år har kommersiella aktörer etablerat sig som erbjuder andra mobilitetstjänster, framför allt elsparkcyklar. Den utvecklingen är i grunden positiv samtidigt som den har inneburit utmaningar för trafiksäkerheten, inte minst på grund av att människor parkerar dem på olämpliga ställen. Elsparkcyklar och andra mobilitetstjänster bör kompletteras med åtgärder som knyter ihop tjänsterna med kollektivtrafiken. Det kan bland annat handla om utpekade säkra parkeringsplatser vid kollektivtrafikens bytespunkter samt att integrera biljett- och betalsystemen. Kollektivtrafikmyndigheten arbetar idag med att förbättra möjligheten att ta med cykel i kollektivtrafiken.

Finansiering av lånecykelsystem och biljett- och betalsystem kan inte ske genom länsplanen. Däremot kan medel från länsplanen finansiera åtgärder vid hållplatser för att stödja sådana åtgärder.

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. Sedan 2021 utgår arbetet med anpassning av kollektivtrafiken utifrån universell utformning²⁰. I systemanalysen finns en karta över vilka bytespunkter som är anpassade utifrån syn, rörlighet och hörsel.

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, Karlstads kommun och Region Värmland har tillsammans genomfört en åtgärdsvalsstudie för att finna kostnadseffektiva lösningar på den kapacitetsbrist som råder på Värmlandsbanan. Karlstad C utgör en viktig del av kapacitetsbristen eftersom centralstationen 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 framför allt 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.

Avsatta medel i planen

I länsplanen avsätts upp till 129 miljoner kronor som kan användas för statlig medfinansiering av kollektivtrafikåtgärder, varav 45 miljoner kronor avser medfinansiering av åtgärder på Karlstad C för att

²⁰ Universell utformning innebär att produkter, miljöer, program och tjänster ska kunna användas av alla i största möjliga utsträckning utan behov av anpassning eller specialutformning.

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.

Av återstående 84 miljoner kronor kan upp till 100 procent användas som statlig medfinansiering till kommunala kollektivtrafikåtgärder i länet som helhet. Årlig tilldelning kan variera under planperioden utifrån hur behoven ser ut i de andra områdena i potten för hållbart transportsystem.

Bedömd effekt

Medel för kollektivtrafik går till åtgärder för att förbättra kollektivtrafikens attraktivitet och därmed bidra till att öka kollektivtrafikresandet i länet samt till och från länet. Åtgärder på Karlstad C är även en del i att knyta ihop trafikslagen och att utveckla stadsmiljön i Karlstads tätort. Anpassning av bytespunkter och hållplatser bidrar till att göra kollektivtrafiken mer tillgänglig och användbar för fler grupper i samhället. Enligt kollektivtrafikbarometern reser 15 procent kvinnor och 10 procent män med kollektivtrafiken. En satsning på kollektivtrafik gynnar således kvinnor mer än män om nuvarande resmönster bibehålls.

Samlad bedömning av pott för hållbart transportsystem

Sammanfattningsvis bedöms åtgärdsgruppen för hållbart transportsystem ha potential att ge positiva effekter för både funktionsmålen, hänsynsmålen, miljökvalitetsmålen, regionala mål i Värmlandsstrategin och regionalt trafikförsörjningsprogram, genom ökad tillgänglighet och överflyttning av trafik till mer hållbara transportslag.

Åtgärdsgruppen för trafiksäkerhet, trimning och miljö syftar till att förbättra befintligt system. Åtgärderna bidrar till ökad attraktivitet, tillgänglighet och förbättrad miljö genom att förbättra förutsättningarna för att välja hållbara färdmedel.

Åtgärdsgrupperna för cykel och kollektivtrafik bidrar till ett transporteffektivare, klimatsmartare och hälsosammare samhälle genom att flytta över trafik från bil till cykel och kollektivtrafik.

Åtgärder	Nationella mål			Regionala mål		Övriga mål
	Funktionsmål	Hänsynsmål	Miljökvalitetsmål	Värmlandsstrategin	Regionalt trafikförsörjningsprogram	
Trafiksäkerhet, trimning och miljö	++	++	+/-	+	+/-	+/-
Cykel	++	++	++	++	++	+
Kollektivtrafik	++	++	++	++	++	+

Tabell 9: Samlad bedömning av effekt på nationella och regionala mål.

Enskilda vägar

Under förutsättning att en enskild väg är öppen för allmänheten kan ägaren av vägen få bidrag för drift och underhåll via den nationella planen. Det är också möjligt att använda medel ur länsplanerna för byggande och drift av enskilda vägar. Det är ovanligt att medel från länsplaner används till enskilda vägar i Sverige. Region Värmland tycker dock att det är viktigt att bidra till bättre vägnät även på landsbygden. En samordning mellan de olika anslagen bör ske när så är lämpligt för att nå mesta möjliga nytta för pengarna.

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.

Vid såväl byggande som drift och underhåll ska robusthet och framkomlighet prioriteras.

I planen avsätts 24 miljoner kronor för utveckling av enskilda vägar.

Bedömd effekt

Åtgärdsområdet har betydelse för tillgängligheten utanför det statliga och kommunala vägnätet.

Exempel på åtgärder som genomförs är förstärkning av väggropp, byte av vägtrummor och renovering av broar.

Åtgärder	Nationella mål			Regionala mål		Övriga mål
	Funktionsmål	Hänsynsmål	Miljö kvalitetsmål	Värmlandsstrategin	Regionalt trafikförsörjningsprogram	Jämställdhet
Enskilda vägar	+	+	0	+	0	0

Tabell 10: Samlad bedömning av effekt på nationella och regionala mål

Driftsbidrag till Karlstad Airport

Sedan 2012 hanteras driftsbidragen i länsplanen. Det gäller flygplatser som inte är statliga och saknar statligt upphandlad trafik. Torsby och Hagfors flygplatser uppstår särskilt statligt driftsbidrag och har också statligt upphandlad trafik vilket innebär att de inte omfattas av driftsbidraget i länsplanen.

Enligt ett särskilt beslut av regeringen avsattes medel för drift av regionala flygplatser till berörda regioner under perioden 2012–2021. Sedan 2021 är Region Värmland delägare i Karlstad Airport och tar upp till 20 miljoner kronor av årligt underskott. Karlstad Airport tilldelas driftsbidrag ur länsplanen om 3,6 miljoner kronor per år 2022–2025.

Under 2020 utsågs Karlstad Airport till temporär beredskapsflygplats, vilket har förlängts i omgångar fram till 31 december 2021. Enligt ett förslag från Trafikverket ska flygplatsen tillsammans med 11 andra regionala flygplatser utses till nya permanenta beredskapsflygplatser. Den framtida ersättningen för permanenta beredskapsflygplatser är ännu inte bestämd men branschorganisationen Sveriges regionala flygplatser föreslår ett belopp om 300 000 kronor per månad och flygplats vilket motsvarar 3,6 miljoner kronor per år. Ersättning för beredskapsflygplatser är inte en del av länsplanen.

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 på klimatmålen. Se tabell 10.

Åtgärder	Nationella mål			Regionala mål		Övriga mål
	Funktionsmål	Hänsynsmål	Miljö kvalitetsmål	Värmlandsstrategin	Regionalt trafikförsörjningsprogram	Jämställdhet
Driftsbidrag till Karlstad Airport	+	-	-	+	0	0

Tabell 11: Samlad bedömning av effekt på nationella och regionala mål

Samfinansiering nationell plan

Region Värmland har valt att samfinansiera två nationella objekt eftersom de bedöms vara strategiskt viktiga även ur ett regionalt perspektiv. Det är Värmlandsbanan (Karlstad C) och Fryksdalsbanan. Fryksdalsbanan är inte ett utpekad objekt men kan bli föremål för mindre åtgärder. Totalt avsätts 57 miljoner kronor ur länsplanen för statlig samfinansiering.

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

Värmlandsbanan (Karlstad C)

Totalt har Region Värmland avsatt 95 miljoner kronor ur länsplanen till Karlstad C. 50 miljoner kronor har gått till statlig anläggning och 45 miljoner kronor till kommunal anläggning. Av de statliga medlen har 33 miljoner kronor redan använts till Vikenpassagen, därmed återstår 17 miljoner kronor till statlig anläggning som fördelas enligt följande:

- Vikenpassagen 7 miljoner kronor
- Förbindelse mellan Vikenpassagen och stationshuset 10 miljoner kronor. Vid behov kan medlen omfördelas till andra åtgärder inom Karlstad C

45 miljoner kronor till kommunal anläggning avser främst åtgärder för kollektivtrafiken på Hamngatan.

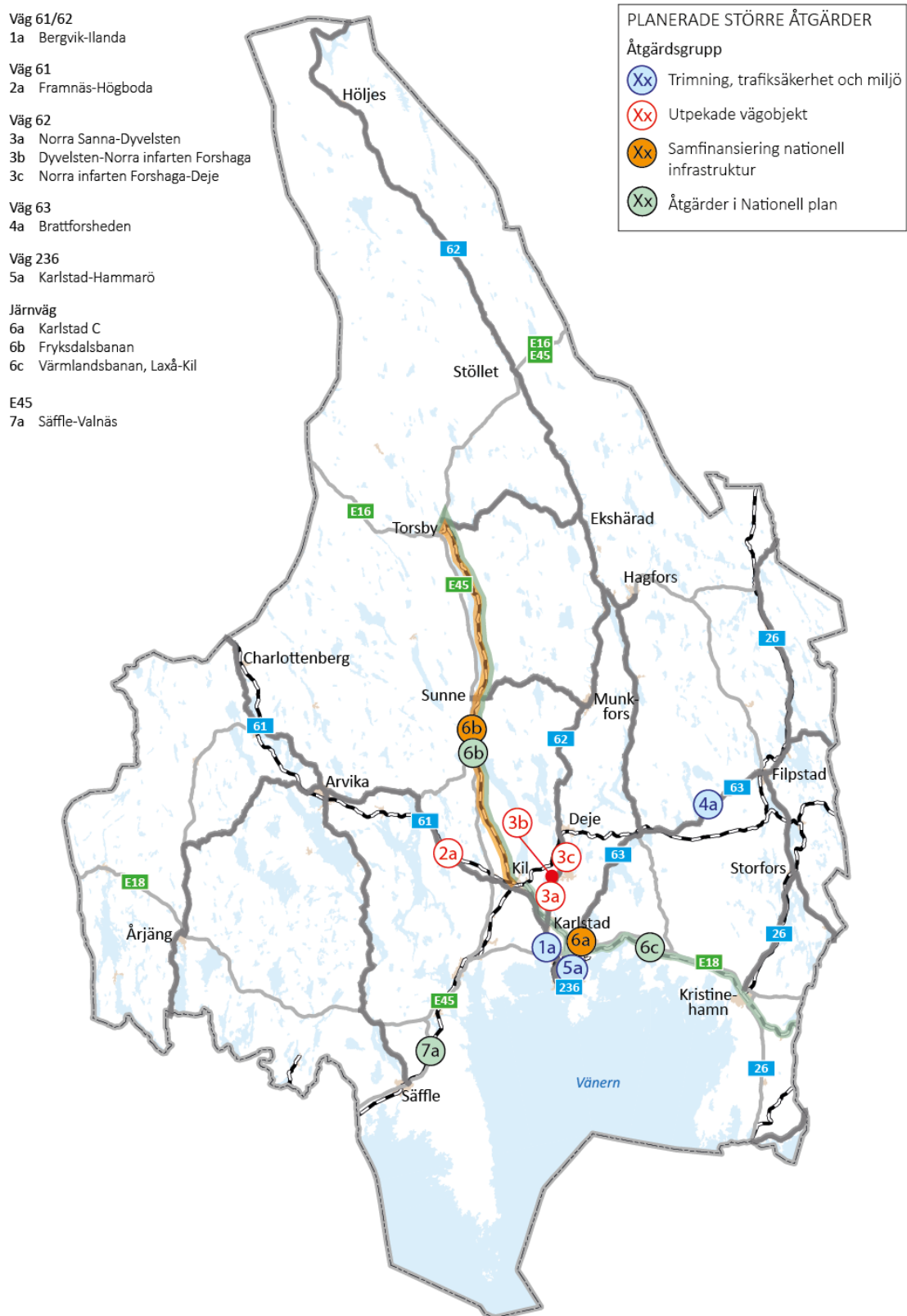
Fryksdalsbanan

I nationell plan 2018–2029 fanns cirka 500 miljoner kronor för spårbyte på Fryksdalsbanan. I länsplanen 2018–2029 avsattes 40 miljoner kronor för åtgärder som ökar nyttan av den reinvesteringen. Målsättningen var att dessa medel ska växlas upp med en motfinansiering motsvarande 50 procent från nationella planen och/eller kommunala medel.

Spårbytet finns dock inte kvar i Trafikverkets förslag till nationell plan 2022–2033. De 40 miljoner som avsattes för Fryksdalsbanan bibehålls dock tills vidare och ska användas för åtgärder som bidrar till hållbara resor och transporter. Det kan till exempel handla om kortare restider, ökad trafiksäkerhet och robustare anläggning. Sker ingen motfinansiering kan Region Värmland i ett senare skede besluta att använda medlen till andra åtgärder.

Åtgärder	Nationella mål			Regionala mål		Övriga mål
	Funktionsmål	Hänsynsmål	Miljö kvalitetsmål	Värmlandsstrategin	Regionalt trafikförsörjningsprogram	
Värmlandsbanan (Karlstad C)	++	+	++	++	++	+
Fryksdalsbanan	+	+	+	++	++	+

Tabell 12: Samlad bedömning av effekt på nationella och regionala mål



Figur 12. Planerade större åtgärder i Värmland 2022–2033

Objekt	Åtgärd	Period	Total kostnad mnkr	Ur LTP mnkr
Rv 61/62				
1a. Bergvik-Ilanda	Trimning (kapacitet och trafiksäkerhet)	2022–2026	48,60	48,60
Rv 61				
2a. Framnäs-Högboda, etapp 1	Breddning och mötesseparering	2024–2026	169,30	144,90
2a. Framnäs-Högboda, etapp 2	Breddning och mötesseparering (om tillräckliga medel för samfinansiering betalas ut)	2028–2033	163,5	163,5
Rv 62				
3a. Norra Sanna-Dyvelsten	Breddning och mötesseparering	2022–2025	187,59	172,29
3b. Dyvelsten-Norra infarten Forshaga	Breddning och mötesseparering	2022–2024	127,74	112,44
3c. Norra infarten Forshaga-Deje	Breddning och mötesseparering	2024–2026	168,85	140,05
Rv 63				
4a. Brattforsheden	Trimning (kurvrätning)	2022–2025	20,60	20,60
Väg 236				
5a.	Trimning (kapacitet i korsningen mellan 236 och Karlstadsvägen samt förutsättningar för hållbara transporter)	2024–2029	40,00	40,00
Järnväg				
6a. Karlstad C	Resecentrum	2023–2026	7,00	95,00
6b. Fryksdalsbanan	Samfinansiering	2022–2033		40,00
6b. Fryksdalsbanan	Reinvestering (spårbyte) ²²	2026–2033	500,00	
6c. Värmlandsbanan, Laxå-Kil	Reinvestering (spårbyte+ställtverk i kil)	2022–2033	750,00	
E45				
7a. Säffle-Valnäs	Breddning och mötesseparering	2024–2029	689,00	

Tabell 13: Sammanställning av planerade större åtgärder i Värmland, prisnivå 2021-02.

²² Åtgärden ingick i nationell plan 2018–2029 med år borttagen i det reviderade planförslaget för 2022-2033. I skrivande stund är frågan ännu inte slutligt avgjord.

Åtgärder/År	NNK	Investering Mkr		Total investering 2022–2033	Investering i länsplanen per fyraårsperiod		
		LTP	NTP		2022–2025	2026–2029	2030–2033
Utpekade vägobjekt		570	82	653	488	82	0
Rv 61		145	48	169	97	48	0
Framnäs-Högboda etapp 1	0,5	145	24	169	97	48	
Rv 62		425	34	484	391	34	0
Norra Sanna-Dyvelsten	-0,04	172	15	188	172		0
Dyvelsten- Norra infarten Forshaga	0.07	112	15	128	112	0	0
Norra Forshaga - Deje	-0,50	140	29	169	106	34	0
Hållbart transportsystem		426		426	230	104	92
- Kollektivtrafik		84		84	28	28	28
- <i>Karlstad C kommunal anläggning</i>		45		45	45		
- Cykel		72		72	24	24	24
- Miljö och trafiksäkerhet		116		116	37	39	40
-Trimningsobjekt							
- <i>Rv 61/62 Bergvik-Ilanda</i>		49		49	49		
- <i>Rv 236 Hammaröleden</i>		40		40	27	13	
- <i>Rv 63 Kurvrätning Brattforsheden</i>		21		21	21		
Samfinansiering av nationella objekt		57		57	7	20	30
- Värmlandsbanan (Karlstad C)		17		17	7	0	10
- Fryksdalsbanan		40		40	0	20	20
Enskilda vägar		24		24	8	8	8
Återbetalning av förskottrade medel				0	0	0	0
Driftbidrag Karlstad Airport		14		14	14		
Summa		1091	248	1175	747	214	130
årlig tilldeln enl TrV, beslut i juni 2021		1091			319	388	385
Differens*		0		0	-428	174	255

Tabell 14. Sammanställning av länsplan 2022–2033. Summor anges i Mkr, prisnivå 2021, avrundat till närmaste heltal.

*Under perioden 2022–2025 beräknas 428 miljoner kronor överförbrukas, som kompenseras 2026–2033

Brister att utreda inför kommande planrevideringar

Nedan listas behov av framtida utredningsarbeten för utveckling av infrastrukturen i länet.

- **Fryksdalsbanan**
Åtgärdsvalsstudie om fortsatta förbättringar av banan
- **Trafiksäkerhetsåtgärder i länet**
Åtgärdsvalsstudie om hur trafiksäkerheten kan förbättras med mindre trafiksäkerhetsåtgärder
- **Regional cykelplan**
Revidering och utveckling av befintlig cykelplan
- **Uppdatering stråkstudie väg 62**
Uppdatering av befintligt underlag enligt samma metod som gjordes för väg 61
- **Uppdatering stråkstudie väg 63**
Uppdatering av befintligt underlag enligt samma metod som gjordes för väg 61

Kopplingar till andra planer

I den nationella planen hanteras investeringar i 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 länsplaner.

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 64 miljoner kronor och är avsatta till åtgärder kopplade till kollektivtrafikåtgärder och järnvägstrafik för att främja ett transporteffektivt samhälle.

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 avsattes i planen 2018–2029 för spårbyte Torsby-Kil. I förslaget till nationell plan 2022–2033 finns spårbytet på Fryksdalsbanan inte med. Om inga nationella medel läggs på Fryksdalsbanan kan dessa medel fördelas på andra åtgärder. Under de närmaste åren kommer det genomföras en ÅVS för Fryksdalsbanan, när den är genomförd kommer det finnas en bättre kunskap om lämpliga åtgärder.

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. Den planerade trimningsåtgärden på 61/62 Bergvik-Ilanda har en direkt koppling till E18 då den väntas minska köbildning och därmed öka trafiksäkerheten på E18.

Norges nationella plan

Den nationella planen för Norge gäller för perioden 2022–2033. Total ram för planen är 1200 miljarder norska kronor, varav 123 miljarder utgörs av så kallad bompeng. På E18 planeras åtgärder för att bygga ut och mötteseparera kvarvarande sträckor mellan Oslo och Riksgränsen under planens första sex år.

Våren 2021 slutfördes kontaktledningsbyte på Kongsvingerbanan mellan Oslo och Kongsvinger, vilket förbättrar kapaciteten och driftssäkerheten på banan. I nationell plan för 2022–2033 ingår bland annat mötesspår för 740 meter långa tåg och att åtgärder planeras för en långsiktig utveckling av Kongsvingerbanan under planperiodens år 7–12.

Grannlänens planer

Samråd med grannlänerna har skett för att säkerställa att det finns en samsyn om den gränsöverskridande infrastrukturen. Länen är eniga om att de viktigaste förbindelserna till Västra Götalandsregionen och Örebro län utgörs av nationell infrastruktur. Till Västra Götalandsregionen är det E45, Norge/Vänerbanan och Väner/Göta Älv som är de viktigaste stråken. Till Örebro län är det E18 och en framtida järnväg mellan Kristinehamn och Örebro – Nobelbanan – som krävs för att knyta ihop länen och dess arbetsmarknader. Kopplingen till Dalarna är svagare men utgörs främst av vägarna E45, E16 och 26.

Västra Götalandsregionen

Västra Götalandsregionen lägger 2,4 miljarder kronor på vägobjekt, bland annat första etappen för ombyggnad av väg 678, länken mellan väg 44 och E6 söder om Uddevalla, tre ombyggnadsprojekt på väg 49 i Skaraborg. Därutöver lägger de 530 miljoner kronor på utpekade kollektivtrafikåtgärder som främst går till större resecentrum, större bytespunkter och utrustning för elfärjor.

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 prioriterar vägåtgärder på Rv 51 Kvarntorp-Almbro och Rv 63 förbifart Hjulsjö. Därutöver planeras regionala cykelvägar på sträckorna Grythyttan-Hällefors, Norra Bro-Almbro och Sannahed-Ralavägen.

Region Örebro län och Värmlands län 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 E18 planeras inga åtgärder mellan Värmland och Örebro under planperioden.

Region Dalarna

Region Dalarna prioriterar åtgärder på Rv 66 Ö Tandö-Bu, Lv 1024/1025 Vasaloppsvägen samt Rv66 U länsgräns-Smedjebacken. Det sista objektet kan enbart genomföras i sin helhet om Dalarna tilldelas tillräckliga medel för samfinansiering.

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 förslag till nationell plan för transportsystemet

I förslaget till nationell plan 2022–2033 ingår följande namngivna åtgärder av större betydelse för Värmland:

- Spårbyte på Värmlandsbanan Kil-Laxå
- Mötesstation på Värmlandsbanan i Väse (Del av Tåg i Tid)
- Ombyggnation Karlstad C (Del av Tåg i Tid)
- Mötesseparering E45 Säffle-Valnäs och Tösse-Åmål
- Nya slussar Vänern-Göta Älv

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 storstadsregioner. Den nationella infrastrukturen är även central för transporter inom länet. Samfinansieringen uppgår till 64 miljoner kronor och är avsatta till åtgärder kopplade till kollektivtrafikåtgärder eller 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 bidrar till hållbara resor och transporter. Det kan till exempel handla om kortare restider, ökad trafiksäkerhet och robustare anläggning.

Utpekade brister

I nationell plan för perioden 2018–2029 ingick 16 utpekade brister som Trafikverket har utrett inför den nuvarande planrevideringen. I förslag till nationell plan 2022–2033 föreslår Trafikverket fem utpekade brister varav en fördjupad utredning av stråket Stockholm-Riksgränsen-Oslo finns med. Fokus föreslås ligga på delen mellan Karlstad och riksgränsen. Sedan tidigare finns flera utredningar för sträckan, både en övergripande för hela stråket samt fördjupade utredningar för Värmlandsbanan och Mäljarbanan.

Den norska regeringen har gett Jernbanedirektoratet i uppdrag att utreda sträckan Oslo-Riksgränsen i relationen Oslo-Stockholm²³ och Region Värmland räknar med att Trafikverket får motsvarande uppdrag från den svenska regeringen för den del av sträckningen som är på den svenska sidan.

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 framför allt riksväg 61, 62 och 63.

Kommentarer på förslag till nationell plan

Region Värmland anser att det är bra att medel till infrastruktur ökat betydligt till denna planomgång, från 622,5 till 799 miljarder kronor. Region Värmland, i likhet med Trafikverket, konstaterar dock att det i princip inte finns utrymme för några nya investeringar i planen jämfört med föregående plan, till följd av ökade kostnader och att nya stambanor ingår i planramen. Medlen kommer inte heller att räcka till drift- och underhåll för att upprätthålla dagens funktioner på hela väg- och järnvägsnätet. Det gäller särskilt för de lågtrafikerade vägarna och järnvägarna som främst finns på landsbygden. Det innebär att dagens funktion inte kan upprätthållas och att bland annat tung trafik inte kommer att kunna trafikera banor och vägar på samma sätt som hittills i slutet av planperioden.

²³ Norges regering. Pressmeddelande 2022-02-24. <https://www.regjeringen.no/no/aktuelt/oppdrag-til-jernbanedirektoratet-om-mogleghetsstudie-av-jernbanestrekninga-oslo-stockholm/id2901798/>

Region Värmland anser att det är en orimlig och oacceptabel konsekvens. Kostnadsutvecklingen måste därför stoppas samtidigt som de nya stambanorna finansieras utanför nationell plan, genom lån eller annan finansiering, eller skjutas på framtiden. Medel till stambanorna i planförslaget bör omorganiseras till mindre och effektivare utvecklingsåtgärder och till drift och underhåll av befintlig infrastruktur. Region Värmland anser att det är en självklar prioritering att i första hand vårda och utveckla befintlig infrastruktur före att investera i nya stambanor om medlen inte räcker till både och. Region Värmland anser därför att nuvarande förslag inte är det bästa för Värmlands och landets utveckling och att medlen kan användas på ett bättre sätt.

Efter samråd och stor enighet med länets kommuner och näringsliv har Region Värmland framfört fem prioriteringar i dialogen om nationell plan:

- Fokus på drift- och underhåll.
- Dubbelspår på Värmlandsbanan Kil-Karlstad-Kristinehamn som en del i utbyggnaden av Oslo-Stockholm
- E18 Valnäs-Töcksfors. Mötesseparering för ökad trafiksäkerhet.
- Slussar mellan Väner och Göta Älv
- E45 och Norge/Vänerbanan för ökad trafiksäkerhet och tillgänglighet i stråket Värmland-Västra Götaland.

Det enda som rymdes i nationell plan är slussarna mellan Väner och Göta Älv, som är väldigt viktigt för delar av det värmländska näringslivet. Satsningen är också viktig utifrån ett klimatperspektiv och bidrar till ökad transporteffektivitet. Övriga prioriteringar rymdes inte inom förslaget till nationell plan vilket är en stor besvikelse för Region Värmland.

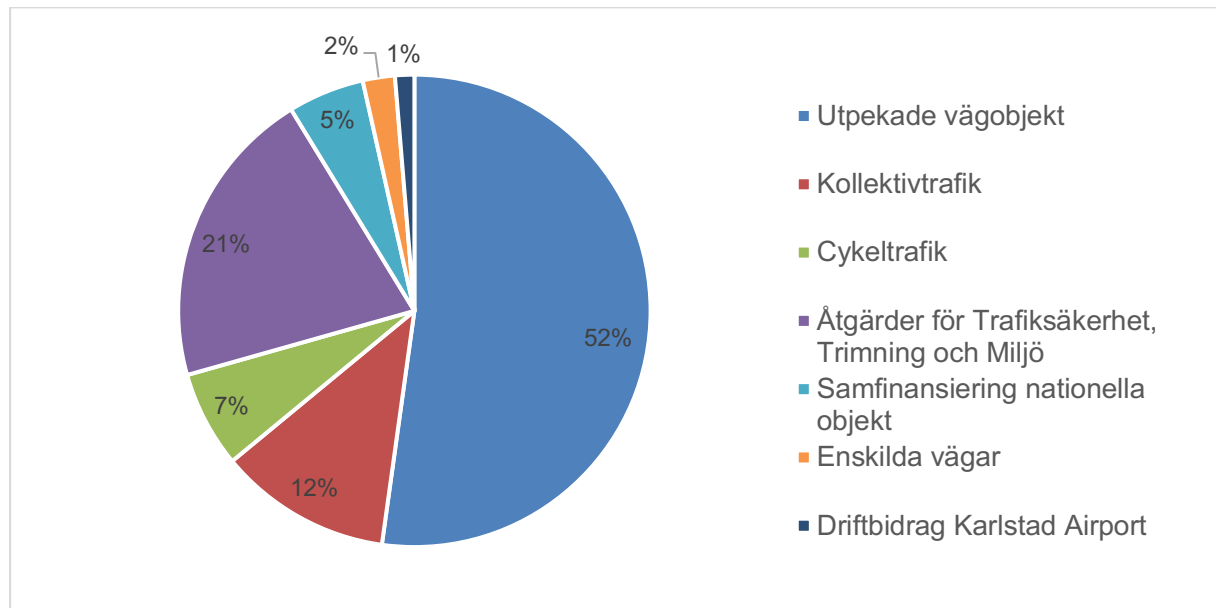
Därutöver har också medel – 500 Mkr - till spårbytet på Fryksdalsbanan utgått, vilket fanns med i planen för perioden 2018–2029. Anläggningen består till stor del av skarvspår, är allmänt nedsliten och är i stort behov av åtgärder. Uteblivet spårbyte innebär sannolikt sämre möjligheter för arbetspendling och godstransporter till och från norra Värmland.

Sammantaget hade dessa satsningar varit viktiga för regional utveckling och en övergång till ett mer transporteffektivt samhälle.

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.*

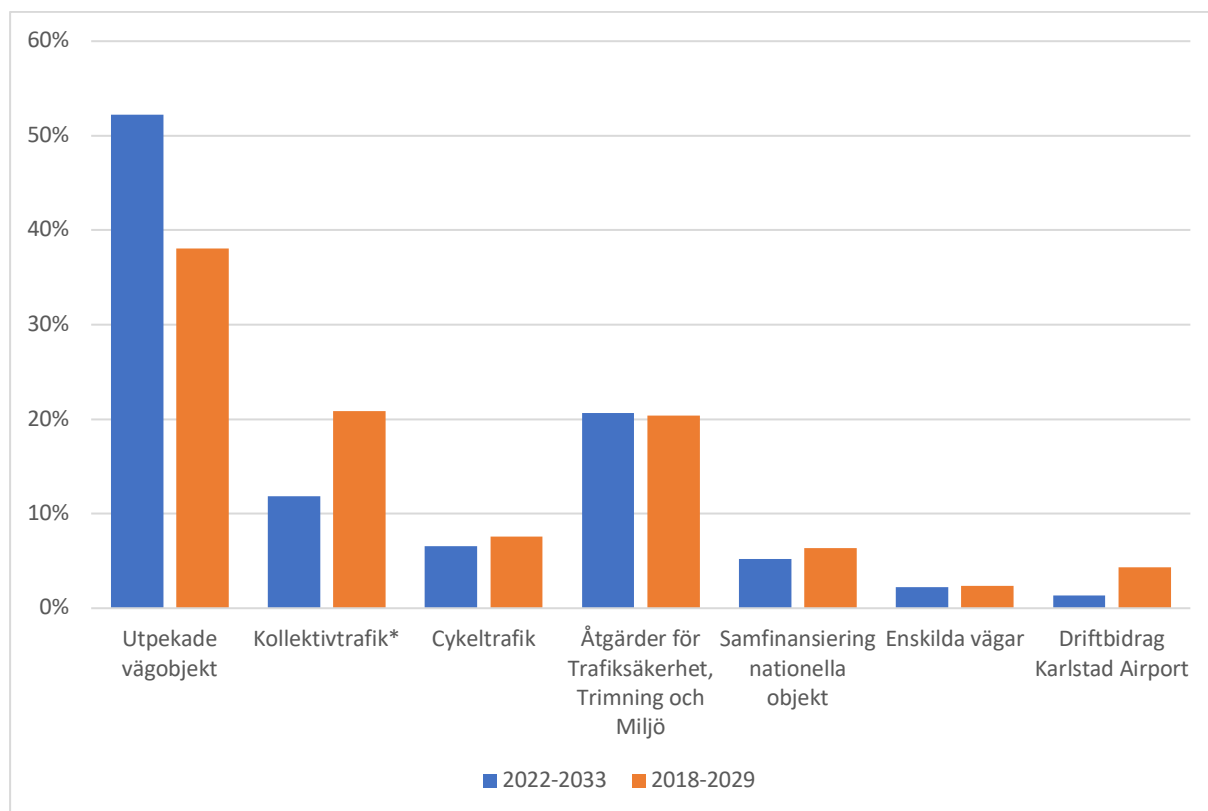
Värmland är till stora delar glest befolkat och det är inte möjligt att tillgodose transportbehovet med kollektivtrafik eller cykelvägar. För många är bilen det enda realistiska färdmedlet. Därför innehåller länsplanen fortsatta satsningar på vägobjekt trots att de inte bidrar positivt till klimatmålen. Däremot bidrar de till en ökad trafiksäkerhet och tillgänglighet.



Figur 13. Fördelning av medel 2022–2033

Eftersom vägobjekt normalt är dyrare än övriga åtgärder blir den procentuella fördelningen till vägar relativt stor. Nya kravbilder på vägar har gjort att kostnaderna för vägobjekt har ökat betydligt från och med 2020. Vägåtgärder innebär en positiv effekt för kollektivtrafiken då de utpekade vägobjekten ingår i kollektivtrafikens stornät för buss. I samband med väginvesteringar görs även förbättrade hållplatser och cykelåtgärder.

I figur 12 redovisas fördelning per trafikslag i länsplanen för 2018–2029 i jämförelse med planen för 2022-2033. Jämförelsen är gjord utifrån andel av tillgängliga medel i respektive plan. Jämfört med länsplanen 2018–2029 har andelen medel till hållbara trafikslag (inkl samfinansiering av nationell järnväg) minskat. Anledningen till det är att vägobjektens kostnad ökat betydligt. Den här planen innehåller färre vägobjekt än tidigare plan.



Figur 14. Fördelning mellan transportslag i Länsplan 2018–2029 och länsplan 2022–2033

Värmlandsstrategin och Regionalt trafikförsörjningsprogram

Planen bidrar till ökade möjligheter att bo och arbeta i hela Värmland och för hållbara transporter i form av cykel, gång och kollektivtrafik.

Åtgärderna på Karlstad C bidrar till minskade restider till Stockholm, Oslo och Göteborg. De ger också bättre förutsättningar att pendla inom länet samtidigt som det knyter ihop Karlstad tätorts södra och norra delar.

Jämställdhet

Bil är det vanligaste transportmedlet för både män och kvinnor i Värmland. Män reser något mer med bil medan kvinnor nyttjar kollektivtrafiken mer. Män cyklar i högre utsträckning, även om skillnaden är liten. I Värmland är det mindre skillnad i val av transportsätt än riket som helhet, skillnaden mellan mäns och kvinnors bilresande är endast fyra procentenheter.

Sammantaget bedöms åtgärderna i länsplanen bidra till bättre resmöjligheter för både män och kvinnor.

Transportpolitiska målen och klimatmålen

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 mer utsläpp av växthusgaser som är negativt för klimatet.

Det är svårt att i förtid redovisa planens betydelse för miljön. Enskilda vägobjekt bidrar inte till några större negativa förändringar av klimatutsläpp. Ackumulerade effekter i form av flera vägobjekt som löper över flera planperioder kan skapa inducerade trafikökningar på dessa vägar. Det kan i

sammanhanget innebära en större negativ effekt. Genom att göra vissa vägar bättre ökar dock förutsättningarna att samla trafiken till dessa stråk. Det är positivt eftersom det är lättare och effektivare att förbättra några få stråk ur ett klimatperspektiv än att ha spridd trafik. I framtiden kan de mest trafikerade stråken därmed också vara föremål för elektrifiering och andra sammanhållna åtgärder som till exempel en utbyggd kollektivtrafik, laddinfrastruktur, vätgasstationer eller andra framtida klimatåtgärder.

För att nå målen på kort sikt krävs åtgärder som ligger utanför den regionala planen i form av exempelvis ekonomiska och administrativa styrmedel. Det kan handla om skatter, parkeringsavgifter, tillgång till parkeringsplatser och riktade subventioner av hållbara transportmedel.

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

Trafikverket har gjort en hypotetisk klimatversion av den nationella planen där enbart klimatmål beaktas²⁴. Den visar att klimatutsläppen för hela de nationella planen kan uppnå en minskning med en procent av trafikens utsläpp. Mot bakgrund av det har Region Värmland valt att inte göra en egen klimatversion av länsplanen. Länsplanen i Värmland har 1091 Mkr mot den nationella planen 799 mdr. Vid ett antagande om att effekten är jämnt fördelad över landet motsvarar Värmlands del av utsläppsminskningen 0,013 promille i Sverige vid en motsvarande klimatversion av länsplanen. I kapitlet *Strategi och handlingsplan för utveckling av infrastrukturen* finns ett resonemang kring klimat och transporter i Värmland.

Åtgärder	Nationella mål			Regionala mål		Övriga mål
	Funktionsmål	Hänsynsmål	Miljö kvalitetsmål	Värmlandsstrategin	Regionalt trafikförsörjningsprogram	Jämställdhet
Utpekade Vägåtgärder	++	+/-	-	++	+	+/-
Åtgärder för trafiksäkerhet, trimning och miljö	++	++	+/-	+	+/-	+/-
Kollektivtrafik	++	++	++	++	++	+
Cykeltrafik	++	++	++	++	++	+
Enskilda vägar	+	+	0	+	0	0
Driftsbidrag Karlstad Airport	+	-	-	+	0	0
Samfinansiering nationell plan	++	++	++	++	++	+

Tabell 15. Samlad bedömning över åtgärder och deras påverkan på nationella och regionala mål

Miljökonsekvensbedömning av föreslagna åtgärder

Nedan sammanfattas resultatet av miljökonsekvensbeskrivningen genom att jämföra den nya planen (planförslaget) med den tidigare (nollalternativ). Dokumentet bifogas i sin helhet i bilaga 1.

²⁴ Förslag till nationell plan 2022-2033, sidan 184

Plan- och nollalternativet har små skillnader i förhållande till varandra. Nollalternativet innehåller ytterligare en etapp av ett namngivet vägobjekt och det avsätts mer medel för kollektivtrafikåtgärder och i driftbidrag till Karlstad Airport. Två projekt skiljer noll- och planalternativet åt vad gäller trimningsåtgärder, annars är de båda alternativen lika.

Både plan- och nollalternativet bedöms medföra liten negativ klimatpåverkan i förhållande till nuläget. Nollalternativet innehåller ytterligare en etapp av ett vägobjekt i förhållande till planalternativet, vars ökade framkomlighet kan leda till ökad klimatpåverkan. Samtidigt har nollalternativet mer medel till kollektivtrafikåtgärder som kan leda till minskad påverkan. De båda alternativen bedöms sammantaget vara likvärdiga.

De utpekade vägobjekten föreslås anläggas i anslutning till befintlig infrastruktur, vilket generellt medför mindre risk för påverkan på landskapsvärdena än då helt nya väg- eller järnvägssträckor byggs. Åtgärder för kollektivtrafik, gång eller cykel innebär oftast begränsade intrång, medan trafiksäkerhets- och trimningsåtgärder kan vara lite större och även planeras i anslutning till skyddade områden. Nollalternativet medför lite större risk för påverkan på landskapsvärdena eftersom det innehåller ytterligare en etapp av väg 61 Framnäs-Högboda, som delvis går genom känsliga landskapsavsnitt, och väg 61 Charlottenberg-Eda Glasbruk, som kan beröra kulturmiljövärden. Det kan finnas natur- eller kulturvärden i flera projekt som behöver hanteras i kommande skeden, men generellt bedöms varken plan- eller nollalternativet medföra någon omfattande påverkan på landskapsaspekterna. Konsekvensen för aspekten landskap bedöms sammantaget vara lite negativ för både nollalternativet och planalternativet.

Utbyggnad enligt både plan- och nollalternativet medför att jordbruks- och skogsmark kommer tas i anspråk i anslutning till befintlig infrastruktur, vilket medför en liten negativ konsekvens. Dricksvattenförekomster och vattenskyddsområden berörs, men bedöms kunna hanteras inom respektive projekt i senare skeden. De trafiksäkerhetshöjande åtgärder som föreslås bedöms minska risken för olyckor med farligt gods. Sammantaget bedöms både plan- och nollalternativet medföra en liten negativ konsekvens på areella näringar, medan risken för påverkan på känsliga vattenområden bedöms vara marginell.

Åtgärder som bidrar till ökad hastighet och ökade trafikflöden medför höjda bullernivåer. Vid nybyggnad och väsentlig ombyggnad ska bullerskyddsåtgärder utredas, därför bedöms inte antalet personer som utsätts över riktvärdena öka. Trafiksäkerheten bedöms öka till följd av både plan- och nollalternativet, men eftersom nollalternativet innehåller ytterligare en etapp av ett namngivet vägprojekt bedöms trafiksäkerheten öka något mer i nollalternativet.

Föreslagna åtgärder för kollektivtrafik, gående och cyklisterna bedöms både i noll- och planalternativet leda till ökad fysisk aktivitet. I de beräkningar som gjorts för de namngivna objekten bedöms förändringen av utsläpp av kväveoxider och partiklar vara lite eller marginellt ökande, medan åtgärder för oskyddade trafikanter och kollektivtrafik kan innebära sänkta utsläpp på längre sikt. Sammantaget bedöms utsläpp till luft öka något, men bedömningen är osäker. Nollalternativet bedöms ha marginellt högre utsläpp av kväveoxider och partiklar eftersom det innehåller ytterligare ett utpekade vägobjekt.

Klimatutsläppen är främst kopplade till ombyggnation av planens utpekade vägobjekt. Utsläppen sker företrädesvis i byggskedet och i Trafikverkets samhällsekonomiska bedömningar är de beräknade till drygt 12 500 ton koldioxid:

Sträcka	Utsläpp under byggskedet i ton CO ²
Väg 61 Framnäs-Högboda (etapp 1 och 2)	5 921
Väg 62 N:a Sanna-Dyvelsten	2 567
Väg 62 Dyvelsten-N:a Infarten Forshaga	1 886
Väg 62 N:a infarten Forshaga-Deje	2 149
Totalt	12 523

Tabell 16: Klimatutsläpp under byggskedet

Om endast halva objektet (etapp 1) Framnäs - Högboda genomförs antas utsläppen minska med ca 3 000 ton, vilket motsvarar detta planförslag. Nollalternativet innefattar hela objektet, motsvarande 5 921 ton.

Utsläppen från byggnationen motsvarar utsläppen från 4 691 respektive 6 169 personbilar under ett år vid en jämförelse med planförslaget och nollalternativet²⁵. Vidare motsvarar utsläppen från byggnationen 0,95 promille respektive 1,25 promille av den samlade personbilstrafikens utsläpp i Sverige under ett år (2019). Sett i ett regionalt perspektiv innebär det 1,8 procent av trafikens utsläpp²⁶ i Värmland 2019.

Sammanfattningsvis bedöms noll- och planförslagen vara likvärdiga. Planförslaget bedöms medföra marginellt mindre klimatpåverkan och påverkan på landskapet, medan nollalternativet medför något högre trafiksäkerhet och möjlighet till fysisk aktivitet. Skillnaderna mellan alternativen är små.

Efter byggnation bedöms utsläppsskillnaderna från trafiken i samtliga vägobjekt vara försumbar och uppskattas till 10 ton per år vilket motsvarar ungefär 5 personbilers genomsnittliga årliga utsläpp.

Bedömning av effekter på bostadsbyggandet

Regeringen har i direktiven för den nationella och de regionala planerna lyft vikten av att främja ett ökat bostadsbyggande.²⁷ Länsplanen ska redovisa hur åtgärderna påverkar förutsättningarna för bostadsbyggande i länet.

Vid framtagandet av länsplanen 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.

Åtgärdsplanerna för cykel, kollektivtrafik och trafiksäkerhet som är kopplade till tätorter och statsbidrag till kommuner är sannolikt det som har störst betydelse till ett ökat bostadsbyggande. I ett större sammanhang är dock länsplanens bidrag marginellt. Tillgängliga medel i länsplanen är små i förhållande till de investeringar som görs av kommuner och andra för att öka byggandet men det utgör ändå ett visst "smörjmedel"

Den värmländska bostadssituationen

Länsstyrelsen gör på uppdrag av regeringen en årlig bostadsmarknadsanalys. Nedan är länsstyrelsens sammanfattning av bostadssituationen i Värmland 2020²⁸.

"Bostadsmarknadsanalysen baseras på bostadsmarknaden 2020. Året har på många sätt präglats av den pågående Covid-19 pandemin. Personer och aktörer på den värmländska bostadsmarknaden har påverkats av pandemin på olika sätt.

Produktionen av nya bostäder ser hittills inte ut att ha påverkats särskilt. Planerade byggen har genomförts och branschens prognoser tyder på ökade investeringar. Under året färdigställdes 1000 nya bostäder i länet. Det är en stor ökning från förra året. Samtidigt påbörjades ytterligare 1100 bostäder och antalet beviljade bygglov översteg 1500. Kommunerna har en stark tilltro till fortsatt byggande av bostäder och majoriteten har planer på att bygga under både 2021 och 2022.

Flera kommuner uppger bostadsbrist. En förbättring av läget syns, framförallt i länets centralorter men även för flera särskilt utsatta grupper. Befolkningsutvecklingen och flyttmönstren skiljer sig från

²⁵ Beräknat på genomsnittliga utsläpp för personbilar under 2019, enligt antagandet om det årliga utsläppet från personbilstrafiken 10.081 Mton CO₂ fördelas på 4 944 067 registrerade personbilar Trafikanalys.

²⁶ 527 000 ton, källa Naturvårdsverket

²⁷ Regeringen. Uppdrag att ta fram förslag till nationell plan för transportinfrastrukturen och möjlighet att ta fram länsplaner för regional transportinfrastruktur (rskr. 2020/21:409).

²⁸ Länsstyrelsen i Värmland. Regional bostadsmarknadsanalys Värmlands län 2020. Publ.2020:18

tidigare år. För första gången sedan 1980-talet är det fler som flyttar till Värmland från andra län än tvärtom. Utvecklingen ser olika ut inom länet, några kommuner växer, andra minskar. Det är framförallt de växande kommunerna som uppger bostadsbrist.

Pandemin har försvårat tillvaron för de människor som redan tidigare stod långt från bostadsmarknaden. Många unga på den värmländska arbetsmarknaden har förlorat inkomster under pandemin, då exempelvis servicenäringarna påverkats negativt.

Kommunerna arbetar med fysisk planering samt för dialog inom organisationen, med kommunala bostadsbolag, stiftelser och i viss mån privata aktörer. Flera kommuner arbetar för att aktualisera sina riktlinjer. Länsstyrelsen bidrar till samverkan och verkar för att de sociala perspektiven synliggörs. Arbetet med bostadsförsörjningen i länet måste fortgå och utvecklas för att tydligare möta behoven.

De statliga investeringsstöden är viktiga för länet och har bidragit till fler bostäder i länet. Den långa väntetiden för att få en ansökan beviljad är problematisk och utsätter byggherrar utanför storstadsregionen för extra risker. De som sökt hyresstödet i Värmland är huvudsakligen privata aktörer.

Sammanfattande punkter:

- Åtta av länets kommuner har ett underskott på bostäder i kommunen som helhet. I centralorterna har antalet kommuner med underskott minskat från elva förra året till sju i år.
- 1002 bostäder färdigställdes, det är en stor ökning från året innan.
- 1108 bostäder påbörjades, även det en stor ökning jämfört med året innan.
- Kommunerna har en fortsatt stark tilltro till byggandet och deras prognos pekar på att över 1500 bostäder kommer påbörjas under 2021.
- Befolkningen i Värmland fortsatte att öka, med ungefär 470 personer 2020. För första gången sedan 1988 var det fler som flyttade till Värmland från andra län än som flyttade från Värmland.
- Bostadssituationen för de särskilt utsatta grupperna har förbättrats. Fler kommuner uppger att det råder balans på bostadsmarknaden för dessa grupper.
- Pandemin har påverkat många branscher och individer, på olika sätt. Byggbranschen ser ut att ha klarat sig förhållandevis bra hittills.”

Åtgärder i länsplanen kopplat till ökat bostadsbyggande

Region Värmland delar Länsstyrelsens slutsatser om bostadsbyggande och infrastrukturåtgärder i rapporten från 2017. Rapporten från 2020 nämner inget om infrastrukturens betydelse utan fokuserar mer på det sociala perspektivet för bland annat utsatta grupper. Länsstyrelsens utredning visar att den absoluta merparten av bostadsbyggandet sker i Karlstad och Karlstads grannkommuner. Av den totala bostadsproduktionen i länet står Karlstad för närmare 75 procent. 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. 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 väg 236 som förbinder Hammarö och Karlstad samt riksvägarna 61/62 som utgör det mest trafikerade stråket i länet mellan Karlstad och Ilanda med närmare 20 000 fordon per dygn.

För att möjliggöra utökad bostadsbebyggelse och hantera befolkningstillväxten satsar Region Värmland 95 miljoner kronor i denna och tidigare länsplaner för att utveckla ett resecentrum i Karlstad. Det förbättrar förutsättningarna för ett ökat bostadsbyggande och ett hållbart resande som också minskar barriärer mellan Karlstads södra och norra delar där den södra delen växer med många nya bostäder.

För väg 236 mellan Karlstad och Hammarö och 61/62 mellan Bergvik och Ilanda avsätter Region Värmland 40 miljoner respektive 42 miljoner för olika trimningsåtgärder i den statliga infrastrukturen för

att hantera ökade trafikströmmar till följd av en växande befolkning, nya bostadsområden och större arbetsplatser i anslutning till dessa stråk. I Jakobsberg, Inre hamn, Orrholmen, Tullholmen och ett antal andra centralt belägna områden i Karlstad byggs det nu och de närmaste åren ca 7000 nya bostäder.

På väg 62 planeras för mötesseparerad väg upp till Deje vilket innebär bättre pendlingsmöjligheter med buss och personbil. Den åtgärden kan ha betydelse för ökat bostadsbyggande i Forshaga kommun.

Sedan ett antal år tillbaka har Region Värmland tillsammans med Kil, Sunne och Torsby avsatt närmare 100 Mkr för att utveckla den regionala järnvägen Fryksdalsbanan för att knyta ihop södra och norra Värmland. Det innebär att förutsättningarna för ett ökat bostadsbyggande i Torsby och Sunne stärks och kommunerna räknar med att det kommer byggas sammanlagt cirka 137 bostäder under 2021 och 2022 varav Sunne står för 110.

I tidigare bostadsmarknadsanalyser betonar Länsstyrelsen betydelsen av mindre åtgärder i länsplanen som är kopplade till tätorter. Detta gäller i synnerhet åtgärder som minskar buller och förbättrar för gång, cykel och kollektivtrafik. I länsplanen avsätts 426 Mkr i pott för hållbara transportsystem, som kan användas för trimningsåtgärder, cykel och kollektivtrafik. Kommunerna kan årligen ansöka om statlig medfinansiering för dessa typer av åtgärder.

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 befolkningen och därmed 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 tillräckliga för att kunna ha någon större inverkan på att utveckla järnvägarna. 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.

Historiskt har flyttströmmarna gått från mindre städer till större städer. Under pandemin har dock den trenden avtagit och exempelvis 2021 hade Säffle och Hagfors ett positivt flyttningsnetto under första halvåret. Säffle hade ett flyttningsnetto på 93 personer (+13 från länet, +49 övriga Sverige, +31 utlandet) och Hagfors 91 personer (+23 från länet, +46 övriga Sverige, +22 utlandet). Detta kan peka på att flyttströmmarna går bort från städer och större kommuner och mer mot mindre tätorter och landsbygder. Utvecklingen behöver fortsatt bevakas för att kunna avgöra om det är tillfälligt eller en faktisk förändring och om inflyttningen påverkar bostadsbyggandet. Distansarbete öppnar upp möjligheter, men om arbetet återigen sker på arbetsplatserna kan den här trenden mattas av lika snabbt som den uppstod.



Figur 15. Kommunernas bedömning av bostadsmarknadens balans i Värmland. Källa: Länsstyrelsen

Genomförande och uppföljning

I Länsplanen anges vilka åtgärder som ska göras och de ekonomiska ramarna. Trafikverket ansvarar för att genomföra åtgärderna och tilldelas årligen anslagsmedel via statsbudgeten.

Process för samordning, avvägning och prioritering

Samordning, avvägningar och prioriteringar 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 och Trafikverket.

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 webbplatsen www.regionaltransportgruppen.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 brist på medel eller andra oförutsedda anledningar.

Uppföljning

Trafikverket redovisar årligen för regionanala utvecklingsnämnden hur arbetet med genomförandet av länsplanen fortskrider, avseende utpekade objekt och medel ur åtgärdsbudgeterna. 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

- Länsstyrelsen i Värmland. Regional bostadsmarknadsanalys Värmlands län 2020. Publ.2020:18
- Norges regering. Pressmeddelande 2022-02-24. <https://www.regjeringen.no/no/aktuelt/oppdrag-til-jernbanedirektoratet-om-moglegheitsstudie-av-jernbanestrekninga-oslo-stockholm/id2901798/>
- Regeringen. Prop 2011/12:118. Planeringssystem för infrastruktur.
- Regeringen. Uppdrag att ta fram förslag till nationell plan för transportinfrastrukturen och möjlighet att ta fram länsplaner för regional transportinfrastruktur (rskr. 2020/21:409)
- Svensk kollektivtrafik. Kollektivtrafikbarometern 2020
- Trafikverket. Trafikverket. Analys av trafiksäkerhetsutvecklingen i Region Väst 2020. Publ.2021:108
- Trafikverket Fördjupad utredning Värmlandsbanan dubbelspår Kristinehamn-riksgränsen, TRV 2019/35668
- Trafikverket. Godskartläggning Värmland. 2013.
- Trafikverket. Inriktningsunderlag inför transportinfrastrukturplaneringen för perioden 2022 – 2033 och 2022 – 2037.
- Trafikverket. Prognos för godstransporter 2040 - Trafikverkets Basprognoser
- Trafikverket. Prognos för persontrafiken 2040 - Trafikverkets Basprognoser
- Trafikverket. Regional cykelplan för Värmlands län. 2014-01-29
- Trafikverket. Resandeprognos för flygtrafiken 2040 - Trafikverkets Basprognoser
- Trafikverket. ÅVS Stockholm-Oslo. Delrapport 1



www.regionvarmland.se