



KOMMUNLEDNINGSKONTORET

Remissvar 2025-11-24

Stefan Eriksson,
stefan.eriksson6@karlstad.se

Remissvar - Förslag till nationell plan för transportinfrastrukturen 2026-2037

Dnr KS/2025:485 Dpl 1.1.4.4

Karlstads kommun vill inleda med att tacka för möjligheten att inkomma med eget remissvar på Trafikverkets planförslag för infrastrukturplaneringen för perioden 2026-2037.

Karlstads kommun har under arbetet tagit del av remissvaren från Region Värmland, bolaget Oslo-Stockholm AB samt Vänersamarbetet och instämmer i dessa organisationers principiella synpunkter.

Sammanfattning

Karlstads kommun ser positivt på att Trafikverket adresserar behovet av ökat underhåll, men konstaterar att investeringstakten inte motsvarar de faktiska behoven. Dubbelspår på Värmlandsbanan, särskilt sträckan Kristinehamn-Karlstad-Kil, samt åtgärder för godshantering i Karlstad måste prioriteras. Stråket Oslo-Stockholm bör ges större tyngd, inklusive lokaliseringsutredning för Gränsbanan. Kommunen betonar även vikten av tidigare lagd byggstart av slussarna i Trollhätte kanal, rättvisare användning av samlade effektbedömningar (sk SEB:ar) samt behovet av alternativ finansiering för strategiska projekt.

Karlstads kommuns synpunkter

Karlstads kommun anser att Trafikverket tagit fram ett gediget och vältäckande material för att reda ut de komplexa och omfattande frågorna kring nationell transportinfrastruktur för perioden 2026-2037. Det bedöms som positivt att Trafikverket avser att prioritera åtgärder för att reducera den ackumulerade underhållsskulden inom vägnätet, i syfte att förebygga trafikolyckor och främja ett långsiktigt hållbart resande. Samtidigt konstateras att nuvarande investeringstakt avseende drift, underhåll och nyinvesteringar inte är tillräcklig för att tillgodose de identifierade behoven. En betydande del av infrastrukturen är redan i dag

Karlstads kommun	Webbplats	E-post	Organisationsnr
Postadress	karlstad.se	karlstadskommun@karlstad.se	212000-1850
Karlstads kommun	Besöksadress	Telefon	Bankgiro
651 84 Karlstad	Kontaktcenter	054-540 00 00	405-2213
	Västra Torggatan 26		

allvarligt eftersatt och kan inte skjutas upp till nästa revidering, som sträcker sig fram till år 2040. Behoven av resurser för underhåll och investeringar är generellt större än vad planen tillåter. Detta fortsätter att skapa svåra och osäkra planeringsförutsättningar för kommuner, regioner, näringsliv och aktörer beroende av infrastrukturen.

Karlstads kommun vill lyfta följande prioriteringar som särskilt viktiga:

- Fokus på drift och underhåll med målet att behålla infrastrukturens funktioner
- Dubbelspår på Värmlandsbanan mellan Kil-Karlstad-Kristinehamn som en första del i utbyggnaden av stråket Stockholm-Oslo.
- Utbyte av slussarna vid Trollhätte kanal som möjliggör för en fortsatt och konkurrenskraftig Vänersjöfart.
- Bättre kostnadseffektivitet och ekonomisk styrning efterfrågas för att inte oförutsedda kostnader ska hamna i kommunernas och regionernas knä.

Värmlandsbanan

Karlstads kommun vill framhålla avsaknaden av dubbelspåret mellan Karlstad och Kil som viktigaste fråga till NTP. Vi ser återigen med bestörtning att Sveriges mest belastade enkelspår hamnar utanför planen. Cirka hundra tåg om dagen trängs på enkelspåret. Detta skapar fortsatt begränsningar i form av förseningar, trängsel på banan samt negativa följder inom regional utveckling. Det skapar dessutom konsekvenser i form av att följdinvesteringar utefter stråket i Karlstad försenas ytterligare (se avsnitt om gods). Att delsträckan mellan Karlstad och Kil nu anses vara olönsam borde kunna medföra att man ändå ser över tänkbara åtgärder som en första etapp till dubbelspåret, som tex dubbelspår eller mötesspår mellan Våxnäs och Kil. Dubbelspåret har utretts vid flera tillfällen i form av fördjupade utredningar för Värmlandsbanan så sent som 2021 och borde rendera i någon form av åtgärd i den här delen av landet. Karlstads kommun anser att staten behöver hörsamma detta behov i sin planering för perioden 2026-2037 och även se över möjligheterna att lyfta in mötesspår mellan Karlstad och Kristinehamn.

Slutsats: Karlstads kommun anser att sträckan Kristinehamn-Karlstad-Kil måste prioriteras i den nationella planen.

Stråket Oslo-Stockholm

Karlstads kommun noterar att den gränsöverskridande infrastrukturen inte har prioriterats högt i förslaget för den nationella planen. Järnvägsstråket som löper mellan huvudstäderna Stockholm och Oslo har en unik potential för att stärka sambanden mellan Sverige och Norge, både gällande konkurrenskraft och försvarsförmåga. Stråket utgör en central tillväxtkorridor med betydande befolkningskoncentrationer, ledande akademiska institutioner och flera av landets mest konkurrenskraftiga

exportföretag inom den expansiva försvarsindustrin, vilket gör området strategiskt avgörande för Sveriges ekonomiska och säkerhetspolitiska utveckling. Samtidigt har stråket stora kapacitetsbrister. Värmlandsbanan har ett av landets mest överbelastade enkelspår mellan Karlstad och Kil vilket bidrar till att Värmlandsbanan har störst förseningar i hela Sverige.

Delsträckorna Mälarbanan, Nobelbanan och Gränsbanan saknar också utrymme i planen, där inte minst Nobelbanan på initiativ av bolaget och dess ägare har inlett en lokaliseringsstudie i egen regi för att skapa framdrift och pröva nya metoder i frågan. Här har bolagets ägarkommuner och ägarregioner visat på stor initiativförmåga och tydlig ambition genom att inleda detta arbete för att skapa framdrift. I oktober 2022 föreslog Trafikverket och Jernbanedirektoratet i Norge att man skulle få i uppdrag att utreda vidare förutsättningarna för en ny gränsjärnväg. Men trots att Trafikverket tidigare har belyst att delsträckan är en brist så finns det inte med i förslaget till nationell plan.

Det är positivt att planen pekar ut åtgärder väster om Kil mot Charlottenberg i form av mötesspår sett till hela stråket, men de största kapacitetsbristerna finns öster om Kil. Det är emellertid också olyckligt att staten inte klarar av att uppfylla sina åtaganden i Sundbyberg som skulle stå klart 2025 och nu föreslås skjutas fram till 2042. Den delsträckan riskerar framkallar större problem för stråkets helhet än vad man tidigare befarat.

Slutsats: Karlstads kommun anser att Trafikverket ska genomföra en lokaliseringsutredning för Gränsbanan.

Järnvägsinfrastruktur

Karlstads kommun delar Region Värmlands bild att det är märkligt att endast 13 procent av underhållet på järnväg kan återtats under planperioden (2026-2037), samtidigt som resterande ska återtats fram till 2050. Många stambanor är i stort behov av upprustning och kapacitetshöjande åtgärder, inte minst Värmlandsbanan. En stor andel av nya investeringar i planen går dock till järnvägen, men fortsatt har den spårbundna infrastrukturen stora bekymmer inom drift och robusthet för att kunna ses som ett tillförlitligt och konkurrenskraftigt färdmedel i förhållande till väginfrastrukturen.

Karlstads kommun välkomnar dock att sträckan Kil-Skälebol föreslås utredas för kapacitetshöjande åtgärder på Norge-Vänerbanan, med ett mötesspår mellan Säffle och Åmål. Norge-Vänerbanan prioriteras högt av kommunen, inte minst i avseende för de stora godsmängderna som färdas längs stråket mellan Göteborg och Karlstad.

Satsningar på signalsystemet ERTMS är nödvändig, men systemet har hittills visat sig ha tekniska och driftsmässiga utmaningar samtidigt som det föreligger brist på resurser och kompetens inom teknikområdet. Utbyggnadstakten för att införa ERTMS på våra järnvägar är på tok för

långsam och enbart de ”viktigaste” stråken beräknas vara klara till 2050. Här kan staten behöva se över alternativa finansieringsformer för att skynda på processen med införandet av signalsystemet.

Slutsats: Karlstads kommun välkomnar att kapacitetshöjande åtgärder planeras på Norge-Vänerbanan.

Godstransporter i Värmland

Karlstad är i detta nu i full färd med att färdigställa byggandet av resecentrum på Karlstad C. En av etapperna (etapp 4 – flytt av godshantering) har dock fortfarande inte möjlighet att genomföras då ingen plats för omlokalisering av järnvägsgodset som sker på centralen, Karlstad Ö samt Herrhagsbangården, vilket innebär att den södra perrongen på Karlstad C ej kan färdigställas. I utredningarna Gods Värmland har Trafikverket utrett ny plats för denna godshantering, men behöver föregås av att dubbelspår mellan Karlstad-Kil förverkligas dessförinnan. Detta är en fråga som har utretts sedan 2011 och kommunen känner en stor oro över att bangårdsfrågan ligger så långt fram i periferin. Vi anser dessutom att Trafikverket mycket tydligare behöver visa på en efterkommande planeringsprocess med förslag på åtgärder kopplat till Gods Värmland-utredningen efter att del 2 avslutats. Karlstads kommun vill se en tydligare plan från Trafikverket kring hur vi ska kunna genomföra projektet att omvandla Karlstad C till en ren bangård avsedd för persontrafik med en plan om att vart godset på Karlstad C, Karlstad Östra samt Herrhagsbangården ska hanteras i framtiden. Karlstads kommun vill även lyfta in triangelspår mellan Skoghallsbanan och Värmlandsbanan som en viktig del i att öka kapaciteten på såväl Värmlandsbanan som på Karlstad C.

Karlstads kommun ser emellertid positivt på att Trafikverket satsar på ett utbyggt BK4 nät för vägtransporter och vi vill framhålla systemperspektivet för godstransporter där sjöfart, järnväg och väg harmoniserar med varandra i stället för att konkurrera med varandra. Men för ett exporttungt län som Värmland riskerar detta tillsammans med uteblivna insatser på järnvägen att leda till ökade transporter på väg.

Karlstads kommun välkomnar förslaget om bevarandet och höjningen av näringslivspotten till 150 miljoner. Det är viktigt att verka för trimningsåtgärder för utvecklandet av näringslivets behov av infrastruktur utan att det ska riskera bli allt för långa och omfattande processer.

Slutsats: Karlstads kommun vill att Trafikverket belyser att frågan om godset i Karlstad fortfarande inte är löst och att man behöver lyfta in förslag på efterkommande planering och åtgärder efter Gods Värmland del2.

Vänersjöfarten och slussfrågan

För Karlstads kommun är frågan om bevarad och konkurrenskraftig Vänersjöfart viktig. Det finns aktörer i Karlstad som är världsledande inom

sin bransch och som enbart kan köra ut sina produkter via sjötransporter och bara i Karlstadsregionen bedöms cirka 1400 arbetstillfällen vara direkt eller indirekt beroende av sjöfarten. Upprättandet av nya slussar på Trollhätte kanal är direkt avgörande för Vänersjöfartens överlevnad och chans att stärka sin konkurrenskraft gentemot andra transportslag genom att möjliggöra för att ta emot större båtar, s.k. nya Vänermax. Karlstads kommun välkomnar därför att slussarna är utpekade objekt och prioriteras i den nationella planen, men anser likt Vänersamarbetet, att byggstarten behöver tidigareläggas eftersom slussarna beräknas vara uttjänta 2030 och därmed inte farbara efter 2030. Dessutom noterar vi att de följdinvesteringar som tillkommer i och med att staten ska bygga nya slussar inte finns med som namngivet och kostnadssatt objekt i planen. Ägarkommunerna har i sin avsiktsförklaring (2025) lyft fram att minst två hamnar ska färdigställas för nya Vänermax som en motprestation till att nya slussar byggs. Detta behöver ske parallellt med slussinvesteringen och kommunerna behöver statliga medel för att investera i sina hamnar. Följdinvesteringar nämns enbart som övervägda i planen.

För att stärka Vänersjöfarten behöver dock andra åtgärder och avgiftssystem ses över. Lots- och farledsavgifterna är alldeles för höga och minimerar sjöfartens roll i transportkedjan, det är helt enkelt för dyrt för varuköparna att välja sjöfarten för att transportera sitt gods. Här behöver staten kliva in och införa lättnader för insjöfarten. Sjöfartsverket är ett vinstdrivande organ som finansierar sin verksamhet tack vare avgiftssystemen, vilket blir negativt för fartygen jämfört mot tex lastbilstrafiken som idag kan nyttja vägar som man inte behöver betala för. Då staten dessutom inför mål om fossilfria transporter mot 2045 samt mål om gods som ska flyttas från väg till sjöfart och järnväg blir detta kontraproduktivt. Det värmländska väg- och järnvägsnätet har dessutom redan idag kapacitetsbrister jämfört med vattenvägarna.

Slutsats: Karlstads kommun anser att statens följdinvesteringar för att säkerställa full funktionalitet och nytta tydligt bör namnges och kostnadssättas i NTP för att möjliggöra långsiktig utveckling och stärkt konkurrenskraft.

Samlade effektbedömningar (SEB)

Karlstads kommun välkomnar som tidigare nämnts att staten prioriterar att återta underhållsskulden. Det är en viktig fråga att stärka förutsättningarna för att leva, bo och verka i hela landet. Samtidigt har Trafikverket än tydligare lyft in betydelsen av SEB:arnas utfall i sitt val av nya objekt. Karlstads kommun noterar att Värmland återigen bortprioriteras när det kommer till att utveckla befintlig infrastruktur. Två av tio objekt som valdes bort ur nationell plan ligger i Värmland, vilket är ett hårt slag för ett län som har många kilometer väg och järnväg. Olycksstatistiken visar att värmländska vägnät har höga siffror på antalet dödade och skadade i trafiken. Sträckan Karlstad-Kil på Värmlandsbanan är en av landets mest

utsatta gällande begränsad kapacitet och i stort behov av dubbelspår. Dock hamnar dubbelspåret återigen utanför planen med hänvisning till att det finns objekt av större prioritet och med ”positivare resultat” i SEB:arna. Här har mindre regioner som Värmland svårt att stå sig mot storstadsregionerna som har ett större befolkningsunderlag, dvs fler resenärer, vilket skapar orättvisa förutsättningar. Det finns en fara i att dessa framtagna SEB:ar tas för sanningar och att vissa parametrar i bedömningen får för stor betydelse att man inte ser till det större perspektivet eller samhällsnyttan.

Detta får även påföljder inom länsplanerna som fördelas efter befolkningsmängd vilket skapar snedfördelningar där geografiskt större län med omfattande väg- och järnvägsnät, men med mindre befolkning får samma eller mindre pott pengar som de mindre regionerna som har färre kilometer vägnät att prioritera i sin länsplanering, men en större befolkningsmängd. Karlstads kommun vill framföra till Trafikverket att det behov av underhåll och investeringar som råder inom värmländska väg- och järnvägsnätet är alldeles för stort i förhållande till vad medlen medger. Till exempel saknar flera regionala och nationella vägar mötesseparering vilket också kan skönjas i olycksstatistiken.

Slutsats: Karlstads kommun anser att Trafikverkets nya beräkningssätt riskerar att utesluta viktiga stråk och motverka transportpolitiska mål, vilket försvårar robusta lösningar och konkurrenskraft.

Systempåverkan finansiering

Det blir allt vanligare med att statliga objekt samfinansieras med regionala medel, resecentrum i Karlstad är ett tydligt exempel. I många fall handlar det om att statens medel inte räcker till så antingen regionala eller kommunala medel får tillskjutas. Karlstads kommun anser att det är bra i sak att finansiering säkerställs för att få igenom de olika objekten, men det är inte bra att länsplanerna får bära kostnader som egentligen ska finansieras av staten. Länsplanernas finansieringsutrymme är tämligen ansträngt och behoven av åtgärder och investeringar på värmländska väg- och järnvägsnät är många.

Likaså har Karlstads kommun medfinansierat i flera statliga objekt kopplat till resecentrum av samma skäl. Kostnadsökningar och Trafikverkets underfinansieringsgap drabbar genomförandeförmågan negativt, vilket drabbat kommunen som tvingats ta kostnader som inte Trafikverket fullföljt.

Karlstads kommun välkomnar att staten i sin nationella planering lyfter att vissa objekt kan omprövas vid allt för felaktiga kalkylberäkningar. Samtidigt är det viktigt att tidiga beräkningar görs på ett mer precist sätt och inte skapar glädjekalkyler eller att objekt som tidigare legat med i planen ramlar ur och skapar stora planeringsmässiga svårigheter, något som utgjort förutsättningar för andra planer och åtgärder. Tiden för utredning föreslås i planen ligga på 7-12 år vilket kan leda till mycket stora differenser kopplat

till kostnader samtidigt som allt inte kan härledas till ny lagstiftning, inflation eller krig i omvärlden. Ett lämpligt exempel på det är den kostnadsbedömning som gjordes kring Tåg i Tid etapp 4 – godsbangård Välsviken som på 10-12 års tid steg från ca 129 miljoner till 650 miljoner. Planprocessen behöver snabbas på, bli kostnadseffektivare och tillförlitligare för att öka trovärdigheten som beslutsunderlag till kommuners kommande planering.

Slutsats: Det är bra att Trafikverket uppmärksammar behovet av ökade kostnadskontroller, men det är också av stor vikt att åtgärder genomförs inom rimlig tid och på ett kostnadseffektivt sätt.

Alternativ finansiering

Karlstads kommun ser positivt på att regeringen givit direktiv till Trafikverket och tillsatt utredningar om alternativ finansiering. Det är dock olyckligt att uppdraget inte hunnit färdigställas innan denna remissperiod vilket försvårar vår förmåga att lämna konstruktiv kritik på utredningen som ska färdigställas nu i december.

Behovet av investeringar i nya och befintlig infrastruktur är större än vad planeringsramarna erbjuder. Det finns flera lyckade exempel på där en alternativ finansieringsform skyndat på processen och tillskapandet av ny infrastruktur. Det finns också goda exempel på objekt som skulle kunna vara föremål för en sådan typ av finansiering, såsom stråket Oslo-Stockholm som uppvisar mycket goda samhällsekonomiska vinster jämfört med många andra järnvägsstråk. Att stråket nämns som intressant för OPS (offentlig-privat samverkan) räcker inte. En stor brist i förslaget till NTP är avsaknad av förståelse för att OPS kräver en annan syn på planering, där den fysiska planeringen ger underlag till den ekonomiska och inte som idag, att den ekonomiska planeringen blockerar den fysiska.

Bolaget OS2.55 har levererat omfattande utredningar som visar hur stråket skulle kunna genomföras, finansieras och betalas. Sverige och Norge bör ingå ett MoU (avsiktsförklaring) för att undersöka möjligheten att finansiera en ny Gränsbana. Men en öppning för alternativ finansiering kräver också en förändrad planprocess, och en lokaliseringsutredning över gränsen är nödvändig för att tydliggöra förutsättningarna. Stråket mellan Oslo och Stockholm har en unik kommersiell potential med ett omfattande resande. Den investeringsutredning som bolaget OS2:55 AB gjort och överlämnat till Infrastrukturdepartementet visar att en ny järnväg kostnadsberäknad 2024 till 51 miljarder kronor helt går att finansiera och betala med intäkter från resenärerna. Utredning visar att en ny Gränsbana är möjlig att återbetala helt på 40 år. Den går att finansiera på samma sätt som Öresundsbron men den går också att finansiera som ett OPS-projekt tillsammans med näringslivet. Det är svårt att förstå varför det är möjligt att finansiera ny infrastruktur mellan Sverige och Danmark med avgifter, men inte mellan Sverige och Norge. Och vi har svårt att förstå hur det kan läggas uppdrag om OPS men inte presenteras några förslag. Trafikverket borde ha

ett generellt uppdrag att utreda vilka objekt som har potential till annan finansiering och till externa intäkter.

Slutsats: Karlstads kommun delar bolagets åsikt att stråket mellan Oslo–Stockholm borde vara lämpligt att lyfta för åtgärder som skulle kunna finansieras via OPS.

Totalförsvaret och beredskap

Oslo–Stockholm-stråket har identifierats som ett av de fyra mest betydelsefulla öst-västliga transportkorridorerna ur NATO:s beredskapsperspektiv. För att stärka totalförsvarets och samhällets robusthet är det avgörande att den gränsöverskridande infrastrukturen mellan Sverige och Norge utvecklas. Detta omfattar både väg- och järnvägsförbindelser samt kompletterande transportsätt inom sjöfart och luftfart. Tillsammans skapar dessa ett resilient och effektivt transportsystem som kan möta såväl civila som militära behov. Investeringar inom stråket är nödvändiga för att säkerställa försörjningskedjor och möjliggöra snabb förflyttning av resurser vid kris eller konflikt. Investeringar i detta stråk är därför inte bara en regional utvecklingsfråga utan en strategisk satsning för totalförsvaret och internationell samverkan. Karlstads kommun vill också ha en bättre synkning mellan civil och militär infrastruktur i planeringen. Vi delar Försvarmaktens uppfattning om att de transportpolitiska målen behöver justeras så de i större utsträckning tillgodoser totalförsvarets behov.

Karlstads kommun delar bolaget OS2:55s bild om försvarsindustrins behov av kompetensförsörjning borde påverka prioriteringen i nationell plan i högre grad än vad den gör, med tanke på de olika komponenterna som finns utefter stråket. Bara i Karlskoga har det tillkommit 3000 arbetstillfällen i försvarsindustrin sedan Rysslands fullskaliga invasion av Ukraina.

Slutsats: Karlstads kommun vill att Oslo–Stockholm-stråket prioriteras som en strategisk investering för totalförsvaret, internationell samverkan och försvarsindustrins kompetensförsörjning.

Linda Larsson
kommunstyrelsens ordförande

Ulrika K Jansson
kommundirektör