

§ 225

KS/2025:1826

Remiss förslag till nationell plan för transportinfrastrukturen 2026-2037

Kommunstyrelsens beslut

Kommunstyrelsen överlämnar remissvar enligt beskrivning nedan.

Beslutsunderlag

Enhetschefens tjänsteskrivelse daterad 2025-12-02

Remiss - Förslag till nationell plan för transportinfrastrukturen 2026-2037

Ärendet

Den nationella planen för transportinfrastrukturen innehåller åtgärder för att underhålla statlig infrastruktur och utveckla statliga vägar, järnvägar, samt sjö- och luftfart.

Hösten 2024 presenterade regeringen sin infrastrukturproposition, med ekonomiska ramar för den kommande nationella planen och länsplanerna. Utifrån riksdagsbeslutet fick sedan Trafikverket i uppdrag att ta fram förslag till nationell plan för transportsystemet och länsplaneupprättarna fick i uppdrag att ta fram länsplaner.

Den 30 september 2025 redovisade Trafikverket förslag till nationell plan för transportinfrastrukturen 2026-2037. Trafikverkets förslag gick samtidigt på extern remiss och remissynpunkter lämnas till regeringen. Det är sedan regeringen som beslutar om den nationella planen.

Munkfors kommuns synpunkter;

Allmänt ställningstagande

Munkfors Kommun välkomnar Trafikverkets förslag till nationell plan för transportinfrastrukturen 2026-2037 och ser positivt på ambitionen att skapa ett långsiktigt, hållbart och robust transportsystem. Planen utgör ett viktigt underlag för Sveriges fortsatta utveckling av ett effektivt och klimatanpassat transportsystem som bidrar till tillväxt, regional utveckling och minskad klimatpåverkan.

Fokus på drift och underhåll

Munkfors Kommun tillstyrker förslaget och bedömer att det väl möter förväntningar. Återtagande av underhållsskulden på det statliga vägnätet, förstärkning för BK 4 och höjda driftbidrag till det enskilda vägnätet är mycket positivt. Det är dock anmärkningsvärt att endast 13 procent av järnvägens eftersläpande underhåll föreslås återtas till 2037. Förslaget bedöms sammantaget stärka förutsättningarna för ett hållbart, robust och motståndskraftigt transportsystem i hela landet.

Dubbelspår på Värmlandsbanan mellan Kil, Karlstad och Kristinehamn på Värmlandsbanan i stråket Oslo-Stockholm.

Oslo-Stockholm

Värmlandsbanan utgör en viktig del av stråket mellan Oslo och Stockholm och ingår i TEN-T:s stomnätsskorridor. Stråket har dessutom pekats ut av NATO som ett av fyra som behöver en

Ordförandens och justerares signaturer

Kommunen som förenar
Sida 9 av 19

§ 225 (forts.)

omfattande utveckling. Förbindelsen mellan Oslo och Stockholm har stor potential att stärka både Sveriges och Norges konkurrenskraft samt vår gemensamma försvarsförmåga.

Detta är Nordens mest befolkningstäta stråk, med en betydande koncentration av försvarsindustri, universitet och stora exportföretag. Både Norge och Sverige har genomfört egna utredningar kring hur stråket kan utvecklas, och dessa har i huvudsak lett till liknande slutsatser.

Under 2022 genomförde Trafikverket och Jernbanedirektoratet en gemensam Möjlighetsstudie (Mulighetsstudie). Studien rekommenderade att en ny gränsöverskridande järnvägsförbindelse mellan länderna bör utredas vidare. En sådan utredning bör därför inkluderas i förslaget till den nationella planen för att kunna ta nästa steg i processen.

Utveckling av Värmlandsbanan för att minska kapacitetsbristerna

Munkfors Kommun ser med besvikelse på att Trafikverket i denna planomgång återigen inte föreslår utbyggnad av dubbelspår mellan Kil, Karlstad och Kristinehamn - en åtgärd som Trafikverket själv länge pekat ut som nödvändig för att minska de allvarliga kapacitetsbristerna på Värmlandsbanan. Enligt Trafikverket är detta Sveriges mest belastade enkelspår för både gods- och persontrafik (SEB N A 2299), där efterfrågan på tåglägen sedan länge överstiger tillgänglig kapacitet. Detta begränsar möjligheten att utveckla både person- och godstrafiken.

Sedan Region Värmland initierade projektet Tåg i Tid 2011, i samverkan med Trafikverket och Karlstads kommun, har flera viktiga förbättringar genomförts. Nya mötesspår har byggts öster om Karlstad C, och ombyggnaden av Karlstad C - från fyra till sju tåglägen - pågår för att öka kapaciteten. Samtidigt har godståg tillfälligt flyttats till Östra station och Herrhagsbangården. En långsiktig lösning krävs dock för att minska störningar för boende och skapa en effektiv godshantering utanför stadskärnan.

Efter kompletterande utredningar föreslår Trafikverket nu Våxnäs väster om Karlstad som plats för ny godsbangård, vilket är välkommet. Men för att möjliggöra en rationell godshantering krävs att dubbelspår byggs till och från Karlstad C. Detsamma gäller för att persontrafiken fullt ut ska kunna dra nytta av den ökade kapaciteten på stationen.

Dubbelspåret mellan Kil och Karlstad är dessutom utpekad som en av de första nödvändiga åtgärderna för att förbättra järnvägstrafiken mellan Oslo och Stockholm, bland annat i Trafikverkets åtgärdsvalsstudie (2017) och efterföljande fördjupningar.

Munkfors Kommun ifrågasätter att Trafikverket bedömer åtgärderna som olönsamma enligt ASEK 8-modellen. Den samhällsekonomiska bedömningen fångar inte de strategiska värdena i ett stråkperspektiv - särskilt inte ur ett totalförsvars-, tillgänglighets- och beredskapsperspektiv. Värmlandsbanan är en central del av Nordens mest befolkningstäta område och en viktig del av både TEN-T-nätet och NATO:s prioriterade transportkorridor.

Det är därför orimligt att avstå från investeringar i en av landets mest belastade järnvägssträckor. Att inte agera har också ett högt pris - i form av försämrad punktlighet, minskad konkurrenskraft och sämre beredskap.

Ordförandens och justerares signaturer

Kommunen som förenar
Sida 10 av 19

§ 225 (forts.)

Munkfors Kommun uppmanar därför att, likt tidigare generationer av beslutsfattare, se till helheten och agera med långsiktigt perspektiv. Att inkludera dubbelspår mellan Kil och Karlstad samt kompletterande mötesspår i den nationella planen vore ett klokt och framtidsinriktat beslut - i linje med både regeringens infrastruktunnål och statsministerns tidigare löfte inför valet 2022 om att förverkliga dubbelspåret på Värmlandsbanan.

Utveckling av E18 Valnäs-Töcksfors

Förslaget motsvarar inte förväntningar.

E18 är en del av TEN-T-nätet och utgör den viktigaste vägförbindelsen mellan Norge och Sverige, inklusive huvudstäderna Oslo och Stockholm. Stråket har även pekats ut som strategiskt viktigt i ett NATO-sammanhang, vilket understryker behovet av hög standard och tillförlitlighet.

På den norska sidan håller vägen hög standard med motorväg och 2+1-väg hela vägen till riksgränsen. I Sverige har E18 motsvarande kvalitet - utom på sträckan Valnäs-Töcksfors, cirka åtta mil, som saknar mötesseparering. Detta är den stora svaga länken i stråket.

E18 har dessutom kapacitetsproblem genom Karlstad med återkommande köer och olyckor på grund av många anslutningar. I Grums finns dessutom en signalreglerad plankorsning och andra trafiksäkerhetsbrister. Sträckan Valnäs-Töcksfors är en av länets mest olycksdrabbade.

I föregående plan fanns ett delprojekt mellan Töcksfors och Bäckevarv, men det togs bort i nuvarande planförslag med hänvisning till bristande samhällsekonomisk lönsamhet.

Inom TEN-T krävs mötesseparerad väg och minst 100 km/h för god tillgänglighet och trafiksäkerhet. Att konsekvent välja minsta tillåtna standard riskerar att hämma både regional utveckling och totalförsvarsförmåga.

Munkfors Kommun uppmanar därför att prioritera utvecklingen av E18 Valnäs-Töcksfors. Stråket är avgörande för säkra och effektiva transporter mellan Nordens två mest integrerade länder och en nyckel för både tillväxt och försvar.

Byte av slussar mellan Vänern och Göta älv

Förslaget ligger i huvudsak i linje med förväntningar, och det är positivt att byte av slussarna finns med i planen. Utredningar visar att dagens slussar, som varit i drift sedan 1916, når slutet av sin livslängd omkring 2030. Munkfors Kommun avråder från Trafikverkets förslag att ta bort funktionerna för bottenfyllning och is-utskov, eftersom det skulle försämra säkerheten och på sikt öka driftkostnaderna. De nuvarande funktionerna är viktiga för både fritids- och yrkessjöfart och bör behållas i den nya konstruktionen.

Ett slussbyte är avgörande för Vänersjöfarten, som flera företag är beroende av. I Karlstadsregionen handlar det om cirka 1 400 arbetstillfällen, bland annat hos Valmet, vars stora maskinkomponenter endast kan transporteras sjövägen. Om sjöfarten upphör skulle delar av godset flyttas till väg och järnväg, vilket skulle öka belastningen på redan hårt utnyttjade stråk, särskilt i Göteborgsområdet. Munkfors Kommun betonar därför vikten av att slussbytet genomförs med högteknisk standard och

Ordförandens och justerares signaturer

§ 225 (forts.)

långsiktigt hållbara lösningar för att säkra konkurrenskraft, säkerhet och tillgänglighet i hela Vänerregionen.

Utveckling av E45 och NorgeNänerbanan för ökad trafiksäkerhet och tillgänglighet i stråket Värmland-Västra Götaland

Förslaget möter endast delvis förväntningar. Det finns positiva inslag, som förslaget om ett mötesspår mellan Åmål och Säffle, vilket är viktigt för kapaciteten på Norge/Vänerbanan. Tyvärr ligger åtgärden sent i planeringen och ska först utredas (prioritet kategori fyra), vilket innebär att genomförandet ligger långt fram i tiden. Region Värmland välkomnar också satsningen på E45 mellan Mellerud och Vänersborg, särskilt etappen Liden-Frändefors, som bidrar till ökad trafiksäkerhet och framkomlighet i ett viktigt stråk mellan Värmland och Västra Götaland.

En stor besvikelse är dock att vägprojektet E45 Säffle-Hammar tagits bort ur planförslaget. Sträckan, elva kilometer lång och med 7 000-8 000 fordon per dygn, är olycksdrabbad och uppfyller Trafikverkets egna kriterier för behov av mötesseparering. Region Värmland har varit delaktig i processen i över tio år, från åtgärdsvalsstudie till färdig vägplan som skulle fastställas 2026. Betydande resurser har redan investerats, och Region Värmland vädjar därför att ompröva Trafikverkets förslag och återinföra objektet i den nationella planen.

Beslut skickas till

Regeringskansliet (Landsbygds- och infrastrukturdepartementet)
Enhetschef Tekniska enheten

Ordförandens och justerares signaturer