

Marcus Smedman

Datum
2025-12-01Diarienummer
RUN/250378Ert Datum
2025-09-30Er beteckning
Li 2025/01587

li.remissvar@regeringskansliet.se
Kopia till:
li.transport.remissvar@regeringskansliet.se

Svaren ska lämnas i Word och pdf enligt lagen
om tillgänglighetskrav (2018:1937)

Svar på remiss om Trafikverkets förslag till nationell plan för transportinfrastrukturen 2026–2037

Region Värmland har fått tillfälle att lämna svar på rubricerad remiss från Landsbygds- och infrastrukturdepartementet och vill lämna följande synpunkter.

Om Värmland och länets prioriteringar

Värmland har ett strategiskt viktigt läge mitt emellan de expansiva huvudstäderna Oslo och Stockholm, ett stråk med 3,4 miljoner människor. Flera viktiga funktioner inom Sveriges totalförsvär finns i stråket, såväl myndigheter som olika verksamheter inom Försvarsmakten och en kraftigt expanderande försvarsindustri.

Det här ger gynnsamma förutsättningar, men förutsätter nationella prioriteringar och investeringar för att Värmland och Sverige ska kunna dra nytta av fördelarna. Norge och Sverige har mycket stor betydelse för varandra med nära band, som viktiga handelspartners, närmaste NATO-allierade och som port till EU.

I länet finns en stark basindustri med avancerad tillverkning, främst med koppling till stål och verkstad samt skogsindustrin, vars export i allra högsta grad bidrar till Sveriges välbefinnande. Men för att det ska vara möjligt krävs vägar, järnvägar och sjöfart som är robusta och kapacitetsstarka nog för att möjliggöra effektiva transporter av såväl människor som gods.

Värmlands läge innebär att flera av Sveriges viktiga transportstråk i både öst-västlig och nord-sydlig riktning går genom länet. Investeringar i dem är att bidra till systemperspektiv och till tydlig nytta för Sverige.

Datum
2025-12-01

Diarienummer
RUN/250378

Region Värmland har i samråd med länets kommuner, näringsliv och andra intressenter enats om fem viktiga prioriteringar för Värmlands transportinfrastruktur. De har framförts till Trafikverket och till ansvariga departement vid ett flertal tillfällen genom åren.

Nyligen skickades en skrivelse till Infrastruktur- och bostadsministern gällande denna enighet, vilken undertecknades av majoritet och opposition i Region Värmland, alla 16 kommunerna, riksdagsledamöter på Värmlandsbänken och VD:ar för tio näringslivsorganisationer i Värmland.

De fem prioriteringarna är:

- Fokus på drift- och underhåll för att stoppa nedbrytningen och behålla infrastrukturens funktioner.
- Dubbelspår på Värmlandsbanan Kil-Karlstad-Kristinehamn som en första del i utbyggnaden av Oslo-Stockholm för ökad tillgänglighet, kapacitet och tillförlitlighet.
- Utveckling av E18 Valnäs-Töcksfors. Mötesseparering för ökad trafiksäkerhet och tillgänglighet. Stråket är den sista felande länken mellan Oslo och Stockholm.
- Utbyte av slussar mellan Vänern och Göta Älv för fortsatt sjöfart till gagn för näringsliv, regional utveckling och miljö.
- Utveckling av E45 och Norge/Vänerbanan för ökad trafiksäkerhet och tillgänglighet i stråket Värmland-Västra Götaland.

Att satsa på dessa är bra för vårt totalförsvar. Det utvecklar viktiga stråk för person- och godstransporter och ökar chanserna till stabil kompetensförsörjning. Det tryggar också möjligheterna för Sveriges basindustri att hämta råvaror lokalt, förädla och exportera globalt

Datum
2025-12-01Diarienummer
RUN/250378**Sammanfattning av Region Värmlands synpunkter**

Region Värmland är besvikna över att nödvändiga satsningar på Värmlandsbanan är för få och otillräckliga där dubbelspår mellan Kil, Karlstad och Kristinehamn inte heller denna gång föreslås ingå i nationell plan, trots att det är Sveriges högst belastade enkelspår. Det leder i sin tur till försenade tåg med sämst punktlighet i landet. Inga satsningar finns heller för bättre trafiksäkerhet på våra viktiga men olycksdrabbade nationella stamvägar E18 och E45. De få åtgärder som finns på dessa vägar föreslås att utgå. Det innebär i sådana fall att två av tio objekt som tas bort ur nationell plan finns i Värmland där statens investeringar i infrastruktur redan är väldigt begränsade.

Region Värmland anser att det är mycket bra att Trafikverkets förslag fokuserar på drift och underhåll och att vårda och utveckla befintlig infrastruktur. Region Värmland anser vidare att det är bra att byte av slussar mellan Väneren och Göta Älv finns med i förslaget

Region Värmlands svar utgår från Värmlands fem prioriteringar och hur förslaget till nationell plan möter dessa. Yttrandet avslutas med övriga synpunkter.

Fokus på drift och underhåll

Region Värmland tycker att förslaget är mycket bra och möter våra förväntningar.

Att återta hela underhållsskulden på det statliga vägnätet, stärka vägnätet och anpassa det för BK 4 samt höja driftbidragen till det enskilda vägnätet är mycket bra. Det är svårare att göra motsvarande för järnvägsnätet, vilket Region Värmland har förståelse för. Det förefaller dock något märkligt att Trafikverket gör bedömningen att endast femton procent av det eftersläpade underhållet på järnväg kan återtas mellan 2026–2037 medan resten kan återtas till 2050.

Region Värmland finner att förslaget är bra för Sverige och möjligheten att leva, bo och verka i hela landet. Det stärker också hela Sveriges förmåga att hantera klimatförändringar och upprätthålla systemets funktioner för totalförsvarets behov.

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

Förslaget möter inte Region Värmlands förväntningar.

Oslo-Stockholm

Datum
2025-12-01Diarienummer
RUN/250378

Värmlandsbanan är en del av stråket mellan Oslo och Stockholm och ingår i TEN-T som stomnätsskorridor. Stråket är utpekad av NATO som ett av fyra som behöver utvecklas betydligt. Stråket har en stor potential att stärka våra länders konkurrenskraft och försvarsförmåga. Det är Nordens befolkningstätaste och här finns en stor del av försvarsindustrin, flera universitet och stora exportföretag. Både Norge och Sverige har sedan många år tillbaka genomfört utredningar om att utveckla stråket och huvudsakligen landat i samma slutsatser. En gemensam "Möjlighetsstudie" (Mulighetsstudie) genomfördes under 2022 av Trafikverket och Jernbanedirektoratet där de rekommenderade att en ny gränsbana mellan våra länder bör utredas vidare. En sådan utredning bör pekas ut i förslaget till nationell plan. Region Värmland anser att Sverige och Norge bör ingå ett samförståndsavtal (motsvarande det engelska Memorandum of Understanding (MoU)), där länderna formaliserar en gemensam vilja, skapar ramar för hur vi ska gå vidare och underlätta för framtida bindande avtal om till exempel finansiering.

Bolaget Oslo-Stockholm 2:55 har tidigare visat att vissa delar av sträckan är lämplig att bygga ut via OPS-lösningar. I enlighet med slutsatser för stråket Oslo-Stockholm i Trafikverkets åtgärdsvalsstudie (2017) behöver åtgärder genomföras både på Värmlandsbanan och Mälarbanan för att minska kapacitetsbrister och höja hastigheten på banorna. Bolaget driver på uppdrag av regioner och kommuner i stråket en lokaliseringsutredning för Nobelbanan, en ny järnvägsanslutning mellan Kristinehamn och Örebro. Region Värmland ställer sig i övrigt bakom bolagets yttrande om förslaget till nationell plan.

Utveckling av Värmlandsbanan för att minska kapacitetsbristerna

Det är en besvikelse att Trafikverket inte heller denna planomgång föreslår att ett dubbelspår byggs mellan Kil, Karlstad och Kristinehamn. Dubbelspåret har pekats ut i en mängd utredningar från Trafikverket som en nödvändig åtgärd för att minska kapacitetsbristerna. Enligt Trafikverket är det Sveriges högst belastade enkelspår för gods- och persontrafik (SEB JVA 2299) sedan länge och efterfrågan på tåglägen överstiger tillgänglig kapacitet. Kapacitetsbristerna begränsar därför möjligheterna att öka transportererna för både person- och godstrafiken.

Det har dock gjorts några åtgärder efter att Region Värmland initierade projektet "Tåg i Tid" 2011 tillsammans med Trafikverket och Karlstads kommun. Åtgärderna tillkom som en följd av långvariga kapacitetsproblem och som uppmärksammades i Trafikverkets kapacitetsutredning (2011–2012). Värmlandsbanan pekades ut som en av de banor som hade störst kapacitetsbrister i det svenska järnvägssystemet.

Det har byggts några mötesspår främst öster om Karlstad C och bangården byggs för närvarande om för att öka kapaciteten på Värmlandsbanan. Karlstad C blir en station för persontåg med sju tåglägen mot tidigare fyra.

Datum
2025-12-01Diarienummer
RUN/250378

Tågbildning och uppställning av godståg har temporärt flyttats till Östra station och Herrhagsbangården, strax öster om Karlstad C. En långsiktig lösning är dock nödvändig för att minska störningarna för närboende och uppnå en rationell godshantering. Det är också viktigt att hanteringen av farligt gods kan ske i områden utanför de centrala delarna av Karlstad.

Tidigare var Välsviken öster om Karlstad utpekad för detta men den utgick ur nationell plan av bland annat kostnadsskäl. Trafikverket föreslår efter omtag och kompletterande utredningar¹ att lämplig plats är Våxnäs väster om Karlstad. Region Värmland hoppades att förslaget om godsbangård skulle ingå i förslaget till den nationella planen för 2026–2037 men så är inte fallet. När så inte skett är det ändå viktigt att Trafikverket tillsammans med Region Värmland och Karlstad kommun kan komma vidare i frågan för att hitta en lösning så snart som möjligt.

Dubbelspår är nödvändigt av fler skäl än kapacitet

Oavsett om platsen för en godsbangård är väster eller öster om Karlstad förutsätter det enligt Trafikverkets utredning att dubbelspår byggs till och från Karlstad C för att möjliggöra en rationell godshantering och färre konflikter med andra tåg. För att persontrafiken fullt ut ska kunna nyttja den ökade kapaciteten med fler tåglägen på Karlstad C krävs också dubbelspår.

Dubbelspåret är även utpekad som en av de första åtgärderna som krävs för att få till en bättre järnvägstrafik mellan Oslo och Stockholm i flera olika utredningar, bland annat åtgärdsvalsstudien för stråket Oslo-Stockholm (2017) samt efterföljande fördjupade utredningar² som Trafikverket genomfört.

I Region Värmlands strategiska plan för tågtrafikens utveckling beskrivs hur den är beroende av infrastrukturens utveckling. För att kunna utveckla tågtrafiken och arbetspendlingen är det enligt planen nödvändigt med ett dubbelspår mellan Kil och Karlstad

Ett triangelspår mellan Värmlandsbanan och Skoghallsbanan är också en viktig del för att slippa vändande godståg på Karlstad C i framtiden. Dagens hantering kräver mycket kapacitet och även här skulle ett dubbelspår väster om Karlstad C vara till stor nytta.

Trafikverket föreslår att fler mötesspår mellan Kil, Arvika och Charlottenberg ska utredas³ vidare för att eventuellt kunna förverkligas inom sju till tolv år i den nationella planen. Mötesspåren ger ett positivt utfall (NNK 0,86) i den samlade effektbedömningen (SEB), exklusive

¹ Dokumenttitel: TRV 2021/82 049 Fördjupad utredning Gods Värmland del 2, Slutrapport (2025-09-15)

² Fördjupad utredning Värmlandsbanan Trv 2019/35 668- Dubbelspår -Kristinehamn-riksgränsen, del av bristanalysen för Stockholm-riksgränsen-Oslo. Stråket var utpekad av tidigare regering i NTP 2018-2029 som ett av de stråk som skulle utredas mer ingående.

³ Anges som prio kategori 4 i bilagan till förslag till nationell plan

Datum
2025-12-01Diarienummer
RUN/250378

dubbelspår mellan Kil och Karlstad. Det är förstås positivt men det löser inte ovan nämnda behov som endast ett dubbelspår gör. Region Värmland anser att ett gemensamt paket, åtminstone i enlighet med det som beräknats i SEB JVA 2229⁴, bör lyftas in i förslaget till nationell plan. Där ingår både mötesstationer och dubbelspår mellan Kil och Karlstad samt två mötesstationer mellan Karlstad och Kristinehamn. Eftersom SEB:en för hela det paketet utföll som ej lönsamt (NNK -0,27) valde Trafikverket att endast föreslå mötesspår mellan Kil, Arvika och Charlottenberg.

Det är mycket märkligt att det inte bedöms som lönsamt att åtgärda Värmlandsbanan på de delar som har störst kapacitetsbrister. Bristerna leder till att punktligheten för tåg i relationen Oslo-Karlstad-Stockholm är bland de sämsta i landet och där efterfrågan på tåglägen sedan länge överstiger tillgänglig kapacitet. När sextio procent av tågen är försenade i snitt runt trettio minuter behöver det vidtas åtgärder i enlighet med de åtgärdsförslag som utretts så många gånger tidigare. Det blir därför allt för snävt att avfärda nödvändiga åtgärder med motiveringen att det inte är lönsamt enligt den för tillfället gällande kalkylmodellen (SEB, ASEK 8) för de etapper som utgör propparna i systemet. Frågan är om det är verkligheten eller modellen som brister. Trafikverket verkar tolka regeringens direktiv väldigt restriktivt om att samhällsekonomisk lönsamhet ska vara vägledande vid prioritering av åtgärder. Eftersom det endast ska vara vägledande är det möjligt att göra avsteg. Region Värmland anser att det finns goda skäl för det och att det ligger i linje med regeringens ambition att i första hand utveckla och vårda det vi har. Om Trafikverket inte anser sig ha det mandatet måste politiken ta det ansvaret. Ansvaret för att se helheten.

Historisk utblick - en jämförelse mellan nu och då och vikten av sunt förnuft

När Sveriges järnvägssystem byggdes ut en gång i tiden såg man framåt och fattade beslut utifrån vad som föreföll rimligt och bra för Sverige (det gick bra utan SEB:ar) Vi ska vara tacksamma för att tidigare generationer insåg vikten av handlingskraft och att göra rätt saker. Det fanns tydliga stråktänk och man insåg vilken betydelse det skulle ha för att öka tillgängligheten, stärka beredskapen och utveckla Sverige. Sverige var ett fattigt land men man tog ändå modiga beslut och startade utbyggnad ganska snart därefter.

År 1855 fattades beslutet att bygga järnväg mellan Oslo (då benämnt Christiania) och Stockholm. Länderna var i union med varandra och hade gemensam kung och utrikespolitik men egna regeringar. Banan byggdes ut etappvis mellan 1856 och 1862. Samordning skedde med Norge som byggde Kongsvingerbanan 1860 till 1862. 1862 kunde man resa med tåg mellan Oslo och Stockholm via Karlstad i samma sträckning som idag. Banorna byggdes med hjälp av mankraft, hästar, spadar och skottkärror. Om

⁴ SEB JVA 2229 – Värmlandsbanan Kristinehamn-Charlottenberg dubbelspår och mötesstationer

Datum
2025-12-01

Diarienummer
RUN/250378

tidigare generationer tillämpat samma metodik och tempo som vi gör idag hade sannolikt väg- och järnvägsnätet varit betydligt mindre utbyggt och vi hade heller inte haft samma positiva ekonomiska utveckling.

Region Värmland väddar därför till regeringen att likt tidigare generationer av beslutsfattare tillämpa sunt förnuft och beakta helheten. Att väga in stråkperspektiv, nationell och regional utveckling, TEN-T och NATO-åtaganden innan planen fastställs genom att åtminstone lyfta in paketet som Trafikverket räknat på i SEB JVA 2229, dubbelspår Kil-Karlstad kompletterat med mötesspår väster om Kil och öster om Karlstad. Kostnaden uppgår till cirka tre och en halv miljarder och är i sammanhanget väl investerade medel.

Utveckling av E18 Valnäs-Töcksfors

Förslaget möter inte Region Värmlands förväntningar.

E18 ingår i TEN-T och är den främsta vägen som förbinder Norge och Sverige och dess huvudstäder. Stråket är också utpekad som viktigt att utveckla i ett NATO sammanhang.

Vägen har god standard på den norska sidan mellan riksgränsen och Oslo, motorväg och 2+1 väg. I Sverige har E18 liknande standard. Den stora felande länken är i Värmland mellan Valnäs och Töcksfors, en sträcka på cirka åtta mil som saknar mötesseparering. Sträckan mellan Valnäs och Töcksfors är en av länets mest olycksdrabbade. I förra planen lades ett delobjekt in mellan Töcksfors och Bäckevarv (över kant, ej fullt finansierat). Objektet var ett av tio som togs bort i förslaget till nationell plan. Skälet är att det inte bedöms vara samhällsekonomiskt lönsamt.

Det finns också kapacitetsbrister med återkommande köolyckor på E18 genom Karlstad med många anslutningar till annat vägnät. I Grums finns en signalreglerad korsning i plan och några korsningar till annat vägnät som inte är trafiksäkra.

Även här behövs det en politisk bedömning och viljeinriktning. Hur vill Sverige att landinfrastrukturen till Norge ska vara och vilka behov bör den möta? Inom TEN-T finns krav på att det ska vara minst 100 km/h och mötesseparerad väg för god tillgänglighet och trafiksäkerhet, visserligen med möjlighet till avsteg utifrån trafikmängder, men det vore fel att alltid tillämpa minsta möjliga acceptabla nivå. Region Värmland hoppas att regeringen inser vikten av att utveckla goda kommunikationer mellan Nordens två mest integrerade länder och huvudstäder samt betydelsen av stråket också ur ett totalförsvarsperspektiv.

Byte av slussar mellan Vänern och Göta älv

Förslaget ligger huvudsakligen i linje med Region Värmlands förväntningar. Byte av slussar finns med i förslaget.

Datum
2025-12-01Diarienummer
RUN/250378

Region Värmland har varit aktiv i slussfrågan sedan uttjänta slussar uppmärksammades på allvar för cirka femton år sedan. Det har under denna tid gjorts många utredningar och både Sjöfartsverket och Trafikverket bedömer att slussarnas livslängd löper ut runt 2030. Då har de varit i drift sedan 1916. Befintliga slussar är en imponerande konstruktion med bottenfyllning som inte var vanligt vid denna tid. Trafikverket har av regeringen ålagts att minska kostnaderna och därför föreslagit att denna funktion och is-utskov ska tas bort i kommande konstruktion. Bottenfyllning ger en jämnare och säkrare fyllning och tömning av slusskamrarna vilket är särskilt viktigt för fritidsbåtar. Slopande av is-utskov genererar ökade driftskostnader och potentiellt fler skador på båtar och dammluckor som träffas av stora isblock. Region Värmland anser därför att det vore kortsiktigt och oklokt att spara in på dessa, i sammanhanget ganska låga merkostnader. Totalkostnaderna kan bli högre till följd av ökade driftskostnader samtidigt som anläggningen får en lägre standard än nuvarande.

Utbyte av slussar är nödvändigt för att vissa företag är helt beroende av sjöfarten för sina transporter. Bara i Karlstadsregionen bedöms cirka 1400 arbetstillfällen vara direkt eller indirekt beroende av sjöfarten. Om sjöfarten upphör kommer en del av sjögodset att övergå till väg- eller järnvägstransporter medan det sjöfartsberoende godset inte längre kan skickas. Det innebär att vissa företag helt enkelt skulle tvingas att avsluta eller flytta sin verksamhet, högst sannolikt till andra länder än Sverige. Vänersjöfartens godsmängder uppgår till knappt två miljoner ton per år och om en del av det skulle flyttas över till andra transportslag kommer det innebära betydligt fler lastbilstransporter och tåg på banor som redan har kapacitetsbrister. Det skulle leda till ökad trängsel, inte minst i Göteborg, fler trafikolyckor och ökade driftskostnader till följd av ökat slitage på väg- och järnvägsnätet.

Då slussarna bedöms vara uttjänta till 2030 och byggtiden är uppskattad till tre till fem år är det viktigt att regeringen så snart som möjligt fattar beslut om byggstart.

Utveckling av E45 och Norge/Vänerbanan för ökad trafiksäkerhet och tillgänglighet i stråket Värmland-Västra Götaland.

Förslaget möter huvudsakligen inte Region Värmlands förväntningar.

Förslaget innehåller både bra och dåliga delar. De bra delarna är att det föreslås ett mötesspår mellan Åmål och Säffle. Det hamnar dock långt bak i planen och ska utredas (prio kategori fyra) och kan eventuellt komma i fråga inom sju till tolv år.

Region Värmland välkomnar också satsningar på E45 i Västra Götaland mellan Mellerud och Vänersborg, etappen Liden-Frändefors på 13 km. Det

Datum
2025-12-01

Diarienummer
RUN/250378

är bra och nödvändigt att öka trafiksäkerheten på E45 eftersom det är ett viktigt TEN-T stråk mellan Värmland och Västra Götalandsregionen.

En stor besvikelse är att ytterligare ett vägobjekt tas bort i Värmland, E45 mellan Säffle och Hammar. Det är en olycksdrabbad sträcka på elva kilometer med sju till åtta tusen fordon per dygn. För att minska de allvarliga olyckorna bör vägar med mer än fyra tusen fordon per dygn vara mötteseparerade enligt Trafikverket. Region Värmland har varit delaktiga i processen i drygt tio år, från åtgärdsvalsstudie till vägplan som förväntades fastställas under 2026. Mycket tid och pengar har lagts ned och även här väddar Region Värmland till regeringen att ompröva Trafikverkets förslag.

Övriga synpunkter

Kostnadskontroll och högre effektivitet

Under en längre tid har kostnader för infrastruktur ökat betydligt mer än andra kostnader i samhället. Vi behöver få mer för pengarna. Region Värmlands vägobjekt i länsplanen, 2+1 vägar med mitträcke, har till exempel ökat i kostnader från runt 10 miljoner kronor till 60–70 miljoner kr per km på cirka femton år. Här är det viktigt att Trafikverket utvecklar sin verksamhet. Det finns naturligtvis flera skäl till ökade kostnader men allt kan rimligen inte härledas till lagstiftning, klimatförändringar, inflation och krig i omvärlden.

Trafikverket har på senare tid uppmärksammat ökad kostnadskontroll som en viktig fråga. Region Värmland anser att Trafikverket i högre grad också bör fokusera på kostnadseffektivitet, att åtgärder blir genomförda inom rimlig tid och på ett kostnadseffektivt sätt. Det är bra att regeringen skärpt kraven och kontrollen på Trafikverket. Region Värmland hoppas att det leder till att vi får mer för pengarna i framtiden.

Otydligheter i finansiering av åtgärder för totalförsvaret och behov av att rusta upp Inlandsbanan

Det verkar råda viss osäkerhet om åtgärder som främst är kopplade till totalförsvarets behov och hur de ska omhändertas. Det vore bra om detta kan förtydligas. Region Värmland har uppfattat att det ska ske ”i särskild ordning” mellan Försvarsmakten och Trafikverket och att det inte ska beröra länsplanerna. I praktiken råder dock en osäkerhet hur åtgärder för totalförsvaret ska hanteras.

Region Värmland gör bedömningen att bland annat Inlandsbanan är viktig för totalförsvaret. Banan byggdes en gång i tiden för just det ändamålet. Trafikverket har nyligen angivit, i samband med en utredning om ägandeskap för banan, att medel till Inlandsbanan behöver öka i händelse av att Trafikverket ska ta över ansvaret för banan. I förslaget till nationell plan föreslår Trafikverket att driftbidraget i stället ska minska. Inlandsbanan AB

Datum
2025-12-01

Diarienummer
RUN/250378

lyfter i sitt remissvar på nationell plan att det, föga förvånande, kommer försämra underhållet och skicket på banan. Det förefaller märkligt och ologiskt eftersom banan sannolikt kommer att vara viktig för totalförsvaret oaktat vem som har ansvaret för banan.

Inlandsbanan är också betydelsefull för näringslivets transporter. Hitachi i Ludvika behöver transportera sina stora och tunga transformatorer till kunder runt om i världen. Hitachi söker därför efter en utskeppningshamn med järnvägskoppling. Här ser Region Värmland att Inlandsbanan till Kristinehamns hamn kan vara lämplig. Det är kortast väg, det är elektrifierat hela vägen och banan är lågtrafikerad vilket inte medför större störningar för annan trafik. Bandelen mellan Nykroppa och Kristinehamn behöver därför sannolikt förstärkas, främst mellan Storfors och Kristinehamn.

Samhällsekonomiska effektberäkningar (SEB) nationell och regional utveckling

Region Värmland tycker som tidigare nämnts att det är mycket bra att regeringen prioriterar att återta underhållsskulden. Det är viktigt för att hela Sverige ska fungera. Det ökar förutsättningarna för att leva, bo och verka i hela landet.

Men om hela Sverige ska ha en rimlig chans till utveckling behöver befintlig infrastruktur också utvecklas. Det är inte ok att näringslivet har svårt att få fram sina transporter på järnvägsnätet på grund av bristande kapacitet eller att det viktigaste vägnätet på landsbygden är mycket sämre ur trafiksäkerhetssynpunkt. Det är här flest människor omkommer och skadas allvarligt.

Två av tio objekt som tas bort ur nationell plan är i Värmland. Det är ett hårt slag för ett län där statens investeringar till stor del lyst med sin frånvaro sedan länge. Det enda objekt som tillkom förra planomgången, som nu föreslås tas bort, var några kilometer mötesseparering på E18 mellan Töcksfors och Bäckevarv.

Merparten av de objekt som lyfts in som nya objekt läggs till en redan lång lista i storstadsregionerna. Det är konsekvensen av nuvarande system med SEB:ar som främsta vägvisare och som orättmätigt tas för en sanning där det i slutändan trillar ut en siffra som anger om det är samhällsekonomiskt lönsamt eller inte. Dessa SEB:ar förändras med jämna mellanrum där samma objekt kan vara lönsamt i en version men inte i en annan. Det är en liten grupp människor som utformar och förändrar dessa kalkylmodeller och det är problematiskt ur en demokratisk synvinkel. Det är svårt att få en verklig insyn och kunskap om resultatens vederhäftighet samtidigt som de har så stor betydelse för vilka investeringar som görs i landet.

Region Värmlands uppfattning är att SEB:ar kan ha en vägledande funktion när förutsättningarna i övrigt är lika. Det är dock sällan så är fallet. Alla förväntas acceptera SEB:ar som "sanningen". I regel leder de till att åtgärder

Datum
2025-12-01

Diarienummer
RUN/250378

är lönsamma i tätbefolkade områden medan åtgärder i övriga Sverige är olönsamma. Stråkperspektiv och gränsöverskridande transporter till andra länder värderas inte på annat sätt än möjligen med ord. Det genererar därför ingen siffra som blir vägledande för prioritering.

Region Värmland förstår att det är ett smidigt sätt att prioritera mellan alla behov och önskemål men det leder till att landet glider isär med helt olika förutsättningar. Risker är att betydligt större värden går förlorade. Det finns inget självklart svar på frågan hur det annars ska hanteras men tidigare generationer lyckades väl och faktiskt många gånger bättre än vi gör idag. De planerade efter mål och visioner för landet och ägnade sig inte åt snuttifieringar med krav på att varje deletapp skulle vara samhällsekonomiskt lönsam utifrån en bristfällig varierande räknescenari. Region Värmland erfar till exempel att ett dubbelspår på Värmlandsbanan inte är lönsamt på grund av att förväntad trafiktillväxt till 2045 är för låg enligt Trafikverkets basprognoser. Trafiktillväxten bedöms vara låg eftersom det är kapacitetsbrist på banan på grund av enkelspår. Därför är det inte lönsamt att investera i dubbelspår. Moment 22. Om man tillämpar sunt förnuft förstår de flesta att järnvägstrafiken i stråket mellan Oslo och Stockholm kommer att öka betydligt om det bara tillskapas en bra järnväg i det mest befolkade stråket i Norden.

När dessutom medlen i länsplanerna fördelas efter befolkningsmängd blir det dubbel effekt. När investeringarna är små både i den nationella planen och länsplanen genom flera decennier syns en stor skillnad när man passerar länsgränserna. I ena länet finns ett väl utbyggt och trafiksäkert väg- och järnvägsnät medan det i grannlänet råder helt andra förutsättningar. Det kan uppfattas som olika länder.

Värmland likt många andra landsbygdslän har ett väl utvecklat näringsliv, med avancerad utveckling och produktion som genererar många och tunga transporter. Nästan allt som produceras går på export och bidrar till Sveriges välfärd. Värmland har också en stark och växande besöksnäring med en betydande konferensverksamhet. När infrastrukturen inte är pålitlig så får det en avskräckande effekt på de som vill förlägga sina evenemang i länet.

Om förbättringsåtgärder på befintlig infrastruktur sällan eller aldrig anses som lönsamt i landsbygdslän hämmar det näringslivets investeringar och utveckling. Frågan är vad det kostar? Sveriges ekonomiska utveckling är svag jämfört med andra länder i EU och omvärlden. För att det ska gå bra för Sverige behöver hela Sverige ha bra förutsättningar att bidra.

Region Värmland tycker att det är olyckligt både för Värmland och Sverige. Det ligger inte i linje med målen i landsbygdspolitiken om likvärdiga möjligheter till företagande, arbete, boende och välfärd för en långsiktigt hållbar utveckling i hela landet. Det är också olyckligt ur ett beredskapsperspektiv eftersom landsbygder spelar en central roll för Sveriges motståndskraft.

Datum
2025-12-01

Diarienummer
RUN/250378

Regionala utvecklingsnämnden

Erik Evestam
Ordförande Regionala utvecklingsnämnden