

**Handläggare**  
Marcus Smedman

**Datum**  
2022-02-01

**Vår beteckning**  
RUN/210468

**Ert Datum**  
2021-11-30

**Er beteckning**  
I 2021/02884

[i.remissvar@regeringskansliet.se](mailto:i.remissvar@regeringskansliet.se)

[i.transport.remissvar@regeringskansliet.se](mailto:i.transport.remissvar@regeringskansliet.se)

## **Svar på remiss angående förslag till nationell plan för transportinfrastrukturen 2022-2033**

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

### **Sammanfattning av synpunkter på förslaget till nationell plan 2022-2033**

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 konstaterar dock, i likhet med Trafikverket, att utrymmet för nya investeringar är mycket begränsat på grund av allmänt ökade kostnader och att nya stambanor ska finansieras inom planramen. Inte minst har kostnaderna för nya stambanor ökat väsentligt.

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 landsbygderna. 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. **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 omdisponeras till mindre och effektivare utvecklingsåtgärder och till drift och underhåll av befintlig infrastruktur. Region Värmland anser att det är en självklar prioritering att i

**Handläggare**  
Marcus Smedman

**Datum**  
2022-02-01

**Vår beteckning**  
RUN/210468

**Ert Datum**  
2021-11-30

**Er beteckning**  
I 2021/02884

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.

### **Region Värmlands synpunkter på förslaget**

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

Region Värmland har deltagit i tidigare dialoger med Infrastrukturdepartementet och Trafikverket under beredningen av förslaget till nationell plan. Region Värmland har även yttrat sig om inriktningsplaneringen som föregår förslaget.

### **Fem väl förankrade prioriteringar**

I dialogerna har Region Värmland varit tydlig med fem prioriteringar som är väl förankrade med länets näringsliv, kommuner och andra organisationer. I likhet med andra regioner har vi ytterligare behov och önskemål om en rad andra satsningar. Men i dialog har vi enats om att  **dessa prioriteringar utgår från länets mest nödvändiga behov** och sammanfattas i nedan punkter:

#### **Prioritering 1: Drift och underhåll**

Fokus på drift och underhåll och att vårda befintlig infrastruktur. Ett konkret område är spårbyte på Fryksdalsbanan, som var inkluderat i den tidigare planen 2018-2029. När nu dessa åtgärder inte längre finns med i nationell plan, behöver vi återigen lyfta vikten av att de genomförs.

#### **Prioritering 2: Dubbelspår Kil-Kristinehamn och Oslo-Stockholm 2:55**

Ett dubbelspår på Värmlandsbanan mellan Kil, Karlstad och Kristinehamn i stråket Oslo-Stockholm för att minska kapacitetsbristerna på Sveriges mest belastade enkelspår. Åtgärden är tillsammans med åtgärder på Mäljarbanan ett första steg i utvecklingen av stråket Oslo-Stockholm, till nytta för regional, nationell och internationell utveckling, klimat och förbättrad tillgänglighet.

#### **Prioritering 3: E18 Valnäs-Töcksfors**

E18 Valnäs-Töcksfors, mötesseparering för ökad trafiksäkerhet och tillgänglighet i stråket Oslo-Stockholm. Detta är en av Värmlands mest olycksdrabbade vägar.

**Handläggare**  
Marcus Smedman

**Datum**  
2022-02-01

**Vår beteckning**  
RUN/210468

**Ert Datum**  
2021-11-30

**Er beteckning**  
I 2021/02884

#### **Prioritering 4: Slussar Göta älv-Vänern**

Slussar mellan Vänern och Göta älv för fortsatt och utvecklad sjöfart till gagn för miljö och näringsliv.

#### **Prioritering 5: E45 och Norge/Vänerbanan**

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

Med utgångspunkt i Region Värmlands prioriteringar finns det ett fåtal positiva och flera negativa delar i förslaget. Det positiva ingår i princip redan i befintlig plan 2018-2029 och innebär inte att några nya åtgärder inkluderats. Det negativa **är uteblivna investeringar och brister i drift och underhåll som är nödvändiga för Värmland**. Vi ser därför få nya delar i planen som kommer Värmland till nytta.

#### **De positiva delarna i förslaget**

De delar av planförslaget som vi ser positivt på är nästan uteslutande de delar som redan fanns med i tidigare plan för 2018-2029.

#### **Prioritering 4: Slussar Göta älv-Vänern**

Region Värmland ser positivt på att nya slussar mellan Vänern och Göta älv fortsatt finns med i planen och att merparten av investeringen nu är finansierad. Byte av slussarna fanns med i tidigare plan, men endast en mindre del var då finansierad. Vi vill särskilt lyfta fram att sjöfarten är mycket viktig för Värmland och att cirka 1 400 arbetstillfällen enbart i Karlstadsregionen är beroende av Vänersjöfarten. Den framtida sjöfarten är endast möjlig om slussarna byts ut och är en viktig del av framtidens hållbara transporter, där mer gods med fördel kan gå på köl. Detta är ett viktigt besked för det sjöfartsberoende näringslivet som avvaktat med att göra investeringar till följd av osäkerhet för framtida sjöfart.

För att en överflyttning av gods till sjöfart ska kunna ske är det bra att Ekobonusen finns, men Region Värmland anser att den behöver utökas både vad gäller bidragets storlek och omfattning. Förslaget om breddad ekobonus möjliggör för fler aktörer att söka stödet, men bör dock innefatta även kommuner eller kommunalägda hamnbolag. Det gäller bland annat nödvändiga investeringar i hamnar som t.ex. kajer, kranar, terminaler och infrastruktur såsom sidospårssystem och anslutningar till och från hamnanläggningarna. Sjöfartsverkets finansiering med högre avgifter

**Handläggare**  
Marcus Smedman

**Datum**  
2022-02-01

**Vår beteckning**  
RUN/210468

**Ert Datum**  
2021-11-30

**Er beteckning**  
I 2021/02884

motverkar möjligheterna till att göra sjöfarten konkurrenskraftig i förhållande till andra mindre miljövänliga transportslag.

### **Prioritering 5: E45 och Norge/Vänerbanan**

På vägsidan är det positivt att två objekt på E45 finns kvar i planen, mötesseparering av Säffle-Valnäs och Tösse-Åmål i stråket väster om Väneren. Det är en olycksdrabbad väg med mycket trafik. Därefter återstår den sämsta delen i stråket, Vänersborg-Mellerud, som Region Värmland ser som angelägen att åtgärda för att få ett trafiksäkert stråk med god tillgänglighet mellan Värmland och Västra Götaland.

Region Värmland ser också positivt på en fortsatt utbyggnad av BK4 för effektivare lastbilstransporter till gagn för klimat och näringsliv. För att få full effekt är det viktigt att få ett sammanhängande system från det kapillära till det större vägnätet, eftersom t.ex. skogsnäringen sannolikt är en av de främsta nyttjarna. Det gäller även den kommunala infrastrukturen där mindre kommuner kan ha svårt att uppgradera sitt vägnät utan statligt stöd.

### **Satsningar på järnväg**

På järnvägssidan är det också bra och helt nödvändigt att kvarvarande mötesspår på Sveriges högst trafikerade enkelspår – Värmlandsbanan – byggs ut och att mellanblocksignaler mellan Kil och Arvika tillskapas. Det underlättar dagens situation **men räcker dessvärre inte till**, varken för nuvarande eller framtida kapacitetsbehov på banan. Mer om det senare i yttrandet.

Region Värmland ser också positivt på att stråket Lund-Göteborg-Öxnered med relativt enkla medel utvecklas till banor för 250 km/h. Utöver detta ser Region Värmland det som nödvändigt att utöka kapaciteten med fler mötesspår mellan Skälebol och Kil. På sikt behöver Norge/Vänerbanan utvecklas till dubbelspår och 250 km/h även mellan Öxnered och Kil. Vi anser det positivt att utbyggnaden av ERTMS fortsätter.

### **De negativa delarna i förslaget**

Region Värmland finner i övrigt att de prioriteringar som tidigare förts fram helt saknas i förslaget. Det är en stor besvikelse, särskilt när behoven är och har varit stora sedan decennier tillbaka i tiden. Sammantaget verkar flera kostnadseffektiva och mindre åtgärder få stå tillbaka, för ett antal stora åtgärder på andra håll i Sverige.

**Handläggare**  
Marcus Smedman

**Datum**  
2022-02-01

**Vår beteckning**  
RUN/210468

**Ert Datum**  
2021-11-30

**Er beteckning**  
I 2021/02884

I samband med att regeringen presenterade direktivet till åtgärdsplaneringen och att 107 miljarder till nya stambanor ska ingå i ramen för nationell plan stod det klart för Region Värmland att utrymmet för andra nödvändiga investeringar, utöver de som redan finns i befintlig plan, svårigen kan inrymmas.

Region Värmland har, likt Trafikverket och många andra organisationer, lyft vikten av att nya stambanor behöver finansieras på annat sätt än genom anslagsfinansiering i nationell plan. Region Värmlands och andras farhågor om att stambanorna tränger ut andra viktigare och mindre investeringar besannades därmed. Det gäller inte bara denna utan även kommande planomgång som är övertecknad med 40 miljarder, oaktat nya behov och eventuella kostnadsökningar vid samma ramnivå. Det innebär att stora delar av Sverige nu och för lång tid framåt helt enkelt blir utan nödvändiga investeringar för att kunna hantera dagens brister inom kapacitet, tillgänglighet och trafiksäkerhet. Det är i sin tur avgörande för kompetensförsörjning och investeringsvilja för nya etableringar, vilket innebär sämre möjligheter att utveckla dessa delar av Sverige för framtiden. **Det är mycket olyckligt.**

Region Värmland är väl medvetna om att önskemål och behov runt om i landet vida överstiger tillgängliga medel. Därför gäller det att använda medlen klokt och att fokusera på det som är viktigast för landet som helhet. Region Värmland anser att **Värmland historiskt sett har fått stå tillbaka** för andra investeringar runt om i landet, inte minst till storstadsområdena dit ca 80 procent av investeringsmedlen gått under lång tid, trots att 50 procent av befolkningen fortfarande bor och verkar i andra delar av Sverige. Den tunga basindustrin återfinns till stor del utanför storstadslänen och har en stor betydelse för hela Sveriges tillväxt. Den utgör ryggraden i landets ekonomi. Basindustrin har särskilda krav på en robust, kapacitetsstark och tillförlitlig infrastruktur för att vara konkurrenskraftiga på en global marknad.

**Värmlands prioriteringar är utredda och planeringsmogna och uppfyller väl kriterierna för att kunna inrymmas i nationell plan.** De är också kostnadseffektiva - samhällsekonomiskt lönsammare än nya stambanor - och till stora delar att betrakta som små åtgärder i ett nationellt sammanhang. Prioriteringarna har en tydlig nationell nytta och berör inte enbart Värmlands intressen, en del av dem ligger också fysiskt utanför länets gränser.

**Handläggare**  
Marcus Smedman

**Datum**  
2022-02-01

**Vår beteckning**  
RUN/210468

**Ert Datum**  
2021-11-30

**Er beteckning**  
I 2021/02884

För att hela Sverige ska kunna växa och utvecklas är det **Region Värmlands bestämda uppfattning att investeringar i nya stambanor av nödvändighet behöver hanteras på ett annat sätt än inom den ordinarie anslagsfinansieringen.** Det blir särskilt tydligt när kostnaderna för nya stambanor ökat med 31 miljarder från förra revideringstillfället, trots att inga nya etapper tillkommit. **Region Värmland ser det som mycket bekymmersamt att vid varje revideringstillfälle behöva konstatera att kostnadsutvecklingen åter upp anslagna medel och mer därtill.** Riksrevisionens genomlysning är troligen ett viktigt underlag och Region Värmland anser att det är angeläget att regeringen följer utvecklingen noga. Det finns sannolikt skäl till att utveckla både lagstiftning och arbets sätt för att minska kostnaderna.

### **Prioritering 1: Drift och underhåll**

Region Värmland ser det som mycket oroande att Trafikverkets bedömning är att både lågtrafikerade banor och vägar kommer att tappa sin nuvarande funktion i slutet av planperioden till följd av otillräckliga medel för att underhålla dem. Trafikverket uppger att de inte kommer att kunna trafikeras på samma sätt som tidigare. Tung trafik kan komma att förbjudas på vissa sträckor permanent eller olika tider på året. Med tanke på att ca 40 procent av det belagda statliga vägnätet klassas som lågtrafikerat kommer naturligtvis det leda till stora problem, särskilt i län med stor andel basindustri och tunga transporter som nyttjar dessa vägar dagligen. I Värmland är 20,3 procent av det statliga vägnätet i dåligt eller mycket dåligt skick<sup>1</sup>

I den förra planen avsattes ca 500 miljoner för spårbyte på Fryksdalsbanan som räknas som en lågtrafikerad bana. Den utgör en viktig regional bana för både kollektivtrafik och godstransporter. Region Värmland, Kil, Sunne och Torsby har avsatt medel för att förbättra banan och stänga obevakade passager. Banan tilldelades även 90 statliga miljoner i en särskild satsning på regionala banor för några år sedan. Det finns en långsiktig ambition att öka kollektivtrafiken och minska restiderna samtidigt som den fortsatt ska utgöra en viktig transportled för hållbara godstransporter. Stora Enso köpte nyligen en omlastningsplats för massaved och timmer och kör dagliga tåg från Torsby till bruken runt Väneren. Rottneros bruk använder banan för transporter av pappersmassa. Tågtransporterna motsvarar cirka 7000 lastbilar varje år som avlastar riksväg 45. Nu ryms inte spårbytet inom

<sup>1</sup> Enligt organisationen Transportföretagen som brutit ner data från Trafikverket, 2022

**Handläggare**  
Marcus Smedman

**Datum**  
2022-02-01

**Vår beteckning**  
RUN/210468

**Ert Datum**  
2021-11-30

**Er beteckning**  
I 2021/02884

planen och därmed får det negativa konsekvenser för arbets- och studiependling, näringslivets transporter, miljö och klimat.

Region Värmland anser att det strider mot det övergripande transportpolitiska målet: *”Det övergripande transportpolitiska målet är att säkerställa en samhällsekonomiskt effektiv och långsiktigt hållbar transportförsörjning för medborgarna och näringslivet i hela landet.”*

Det är med andra ord inte acceptabelt att låta befintlig infrastruktur förfalla så att den inte kan nyttjas av de som bor och verkar i hela landet. Region Värmland utgår från att det inte kommer att ske och att medel tillförs planen så att spårbytet kan genomföras enligt tidigare plan.

### **Prioritering 2: Dubbelspår Kil-Kristinehamn och Oslo-Stockholm 2:55**

Region Värmland arbetar tillsammans med Region Örebro län och Region Västmanland, Region Stockholm, Viken Fylkeskommune samt kommunerna Karlstad, Örebro och Västerås med att utveckla stråket Oslo-Stockholm. Samarbetet sker genom ett gemensamt bolag - Oslo-Stockholm 2:55 - som syftar på målbilden att kunna resa mellan Oslo och Stockholm på max två timmar och femtiofem minuter, mot dagens närmare sex timmar. Det skulle göra tåget konkurrenskraftigt mot flyget. Vi gör det för att skapa regional utveckling i hela stråket. Här spelar järnvägen en stor roll för att knyta ihop arbetsmarknadsregioner, näringsliv, utbildning och andra funktioner i stråket. Det skapar också förutsättningar för hållbara transporter i ett stråk som till stora delar saknar bra järnvägsförbindelser och därför företrädesvis trafikeras med flyg mellan ändnoderna Oslo och Stockholm, trots det ringa avståndet på drygt 40 mil.

Det är utpekad som ett av de viktigaste nationella/internationella stråken i Sverige och EU och ingår i TEN-T. Med anledning av det har det genomförts ett antal olika utredningar där det gjordes en större nationell åtgärdsvalsstudie 2016-2017. Inte minst Värmlandsbanan har utretts sedan 1990-talet i olika omgångar. Senaste fördjupade studien om Värmlandsbanan avslutades 2021. **Alla utredningar kommer till samma slutsats - att det behöver byggas ett dubbelspår på Sveriges högst trafikerade enkelspår - i första hand mellan Kil-Karlstad-Kristinehamn.**

Kapacitetsbristen är stor och Värmlandsbanan är tillsammans med Kongsvingerbanan den största flaskhalsen i stråket. Det leder till förseningar



**Handläggare**  
Marcus Smedman

**Datum**  
2022-02-01

**Vår beteckning**  
RUN/210468

**Ert Datum**  
2021-11-30

**Er beteckning**  
I 2021/02884

och oförutsägbarhet för tågtrafiken. Både gods- och persontrafik har ökat och det finns inte utrymme för fler tåg, särskilt i relationen Kil-Karlstad som är extra ansträngt. **Det är en stor besvikelse att dubbelspår på Värmlandsbanan inte inryms i förslaget heller denna gång.** Region Värmland frågar sig vad som krävs egentligen? Fakta finns på bordet sedan länge och investeringen beräknas till 4,9 miljarder, i det stora hela en måttlig summa för att lösa upp den största proppen i stråket på svensk sida. Det är också den slutsatsen den större åtgärdsvalsstudien kom fram till, för att utveckla stråket Oslo-Stockholm bör i första hand åtgärder i form av dubbelspår på Värmlandsbanan och Mälärbanan genomföras för att i nästa fas kompletteras med två nya bansträckningar mellan Arvika och Oslo och Kristinehamn och Örebro. Åtgärderna skulle leda till bättre kommunikationer i hela stråket och vara en bra start på effektiva och hållbara transporter mellan Norge och Sverige. Det skulle kraftigt reducera de 1,4 miljoner flygresor som genomförs varje år mellan våra huvudstäder och minska biltrafiken mellan noderna i hela stråket. Stråket inrymmer flest människor med 3,4 miljoner invånare, vilket är mer än stråken för de planerade stambanorna.

En liten ljusning är att Trafikverket nu föreslår en formell utredning tillsammans med Norges myndigheter för gränsöverskridande transporter. Norges regering har redan fattat beslut om det och Region Värmland förväntar sig att Sveriges regering gör detsamma i den här planen och att utredningen kan starta så snart som möjligt. Det är ett viktigt besked för att kunna komma vidare i processen men redan fastslagna åtgärder i tidigare utredningar behöver nu också förverkligas i konkret handling.

För närvarande pågår arbete med Karlstad C, som bland annat kommer förbättra kapaciteten på Värmlandsbanan genom centrala Karlstad. Tyvärr har den godsbangård som behövs för att slutföra projektet inte kunnat inrymmas i planen då den beräknas bli betydligt dyrare än tidigare beräkningar. En godsbangård är viktig för att färdigställa Karlstad C och pågående arbete med att skapa ett nytt resecentrum i Karlstad. Region Värmland anser därför att det är mycket viktigt att i närtid finna en god lösning för godshanteringen.

### **Prioritering 3: E18 Valnäs-Töcksfors**

Valnäs - Töcksfors är den sista felande länken på den viktigaste vägen mellan Norge och Sverige som förbinder våra huvudstäder. Sträckan är cirka 80 km, saknar mötesseparering och har osäkra sidoområden. I förslaget finns två delsträckor på E18 med: Töcksfors- Bäckevarv och



**Handläggare**  
Marcus Smedman

**Datum**  
2022-02-01

**Vår beteckning**  
RUN/210468

**Ert Datum**  
2021-11-30

**Er beteckning**  
I 2021/02884

Bäckevarv - Årjäng. De finns endast med om planen tilldelas ytterligare tio procent medel.

På norsk sida är vägen mellan Oslo och riksgränsen snart utbyggd till antingen 2+1 eller motorväg. På svensk sida är den en av Värmlands mest olycksdrabbade sträckor med många allvarliga mötesolyckor, där vissa sträckor har ända upp till tjugo procent tung trafik. Frågan om utbyggnad av vägen på svensk sida borde vara en fråga av politiskt riksintresse för att föra våra länder närmare varandra, inte minst efter pandemins utmaningar. Region Värmland anser att regeringen bör ta beslut om att åtminstone delsräckorna Töcksfors-Bäckevarv-Årjäng ska inrymmas i planen.

### Om medel till länsplanerna

Region Värmland ansvarar för framtagande av länsplanen för den regionala transportinfrastrukturen och ser också här häpnadsväckande kostnadsökningar. På fyra år, från 2017 till 2021, har samma vägobjekt ökat i kostnader med i genomsnitt **174 procent**. I stället för att utveckla infrastrukturen har Region Värmland fått stryka åtgärder för 249 miljoner kronor för att ha en budget i balans. Det är helt orimligt.

Trafikverket anger att det till stor del beror på en ny kravbild på 2+1 vägar (i VGU<sup>2</sup> som Trafikverket ansvarar för) med bredare vägar, fler planskilda viltpassager, större andel omkörningsbar sträcka. Det har inte varit någon dialog med regionerna inför förändringen och det verkar inte heller ha skett någon närmare konsekvensbedömning. Kravbilden bör anpassas till olika förutsättningar. En 2+1 väg med 5 000 fordon per dygn bör rimligen inte ha samma krav som en väg med 15 000 fordon per dygn.

Med nuvarande nivå på medel i länsplanen innebär det för Värmlands del att åtgärdstiden för att mötesseparera länets mest olycksdrabbade sträckor på riksväg 61, 62 och 63 beräknas ta 137 år. Det är också helt orimligt och rimmar illa med ambitionerna i Nollvisionen, särskilt med tanke på att de allvarliga olyckorna främst sker på det regionala vägnätet. Det finns en öppning till samfinansiering från nationell plan till länsplanerna för mötesseparering (eller räffling) av vägar. Beloppet uppgår till 1,25 miljarder kronor fördelat på perioden 2022-2027. Det räcker till cirka 6 km väg i Sverige per år<sup>3</sup>. Det är uppenbart otillräckligt och kommer inte leda till att

<sup>2</sup> Handbok, Vägar och Gators utförande

<sup>3</sup> Beräknat på genomsnittlig kostnad för 2+1 objekt i Värmland, 34 Mkr/km

**Handläggare**  
Marcus Smedman

**Datum**  
2022-02-01

**Vår beteckning**  
RUN/210468

**Ert Datum**  
2021-11-30

**Er beteckning**  
I 2021/02884

delmålet till 2030 i Nollvisionen uppnås.

### **Slutsats**

Nuvarande planförslag är alldeles för bristfälligt eftersom vi kan och bör använda våra gemensamma medel på ett bättre sätt. Vi behöver i första hand vårda och utveckla det vi har. Ingen villaägare investerar sina otillräckliga medel i en swimmingpool när både tak och fönster läcker. Samma logik borde gälla här. Om medlen inte räcker till både och, bör medlen som är avsatta för nya stambanor omfördelas till drift och underhåll samt mer effektiva utvecklingsåtgärder. För Värmlands del handlar det om ovan angivna brister och behov.

Om stambanorna ska genomföras anser Region Värmland att särskilda medel bör tillföras dem vid sidan om nationell plan, genom lån eller externt kapital som lämpligen finansieras med särskilda banavgifter. Om så inte är möjligt bör de skjutas upp tills det finns en lösning för hur de ska finansieras.

Regionala utvecklingsnämnden

Stina Höök  
Ordförande regionala utvecklingsnämnden

Eleonore Åkerlund  
Regional utvecklingsdirektör