

Datum
2024-04-09

Ert Datum
2024-01-15

Diarienummer
RUN/240038

Er beteckning
LI 2023/03919

li.remissvar@regeringskansliet.se,
li.nationellplan@regeringskansliet.se

Svar på remiss om inriktningsunderlag för infrastrukturplaneringen för perioden 2026 – 2037

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

Sammanfattning av Region Värmlands synpunkter

Region Värmland anser att underlaget huvudsakligen är bra. Processen vid framtagandet har förbättrats och regionerna har fått vara mer delaktiga än tidigare.

Region Värmland anser i likhet med Trafikverket att drift och underhåll ska prioriteras före nya investeringar. Region Värmland anser vidare att större investeringar i högre grad än idag bör finansieras på annat sätt än enbart via statliga anslag när det finns förutsättningar för det.

Region Värmland anser att ramnivån plus 20 procent eller mer är den nivå som behövs för att stärka Sveriges förutsättningar att säkra transportsystemets nuvarande funktioner, ta tillbaka delar av underhållsskulden och samtidigt utveckla infrastrukturen för framtidens behov.

Arbetet med att minska kostnadsutvecklingen och öka effektiviteten behöver intensifieras.

Väst-östliga förbindelser behöver förbättras i och med det geopolitiskt instabila säkerhetsläget och NATO-inträdet. I Värmland finns flera viktiga gränspassager via väg och järnväg mellan Sverige och Norge och i länet finns också betydande säkerhetspolitisk verksamhet.

Region Värmland ställer sig i övrigt också bakom yttranden från SKR, Oslo-Stockholm 2:55 AB och Vänersamarbetet på samma remiss.

Region Värmlands synpunkter på inriktningsunderlaget

Hänvisningar inom parentes avser i förekommande fall berört kapitel.

Datum
2024-04-09

Darienummer
RUN/240038

Region Värmland ställer sig bakom förslagen/synpunkterna om att:

- **Prioritera drift och underhåll före nya investeringar (7)**

Om medlen inte räcker till att både utveckla och underhålla infrastrukturen är det för Region Värmland självklart att prioritera drift och underhåll. I Värmland finns stora behov av förbättrat basunderhåll och att ta tillbaka underhållsskulder som uppstått både på låg- och högtrafikerade vägar och järnvägar.

- **Differentiera avgifter för farleder, lots och banor (3.1)**

Region Värmland anser att det är rimligt att differentiera banavgifter utifrån nyttjandegrad i tid och rum för att använda tillgänglig infrastruktur på ett effektivare sätt. Det finns dock begränsade möjligheter att styra om persontrafiken då den till stor del är knuten till arbetspendling. Det är därför tveksamt om denna trafik ska betala högre avgifter eftersom det inte finns några reella alternativ. Region Värmland ser ändå värden i att sträva efter tåg med ökad kapacitet för fler passagerare om det kan bidra till att minska trängsel på spåren i högtrafiktid. Region Värmland ser större möjligheter att styra om godstrafiken.

Region Värmland anser att avgiftsstrukturen för sjöfart bör vara utformad på ett sätt som gör transportslaget konkurrenskraftigt mot andra alternativ där geografisk hänsyn tas för områden som inte har förutsättningar att täcka kostnader fullt ut med avgifter. Det innebär att marginalkostnaderna för att upprätthålla farleder och lotsar inte kan täckas av avgifter till fullo på alla ställen. Sjöfart är ett transporteffektivt transportslag samtidigt som det är billigt ur drift- och underhållssynpunkt för staten.

Alternativ- och samhällsekonomiska kostnader i form av ökat slitage på vägar och järnvägar, ökade utsläpp, trängsel och kapacitetsbrister om sjögodset skulle flyttas över till tåg eller lastbil bör också vägas in i avgiftsstrukturen.

Det blir kontraproduktivt om Sjöfartsverkets finansieringsmodell blir överordnad de samhällsviktiga målen om hållbara transporter samtidigt som kostnaderna blir större för staten i andra delar. En rimlig helhetsbedömning och konsekvensanalys behöver göras för olika geografiska områden utifrån kostnads känslighet, externa effekter och alternativkostnader.

Hamnar är i regel kommunalt eller privat ägda. För att kunna utveckla hamnar och göra nödvändiga investeringar för intermodala, miljövänliga och effektiva transporter bör statens engagemang öka i dessa delar. Många mindre kommuner saknar ekonomiska förutsättningar att klara detta på egen hand.

Datum
2024-04-09

Diarienummer
RUN/240038

- **Fortsätta utbyggnaden av BK4 och vägnät för längre lastbilar (3.2)**

Region Värmland anser att det är kostnadseffektiva och bra åtgärder. Det saknas i de flesta fall alternativ och lastbilstransporter kommer fortsatt vara det viktigaste transportslaget för kortare transporter inom landet. En lastbil ingår nästan alltid i transportkedjan och då är det bra att effektivisera lastbilstransporterna så mycket som möjligt. Kommuner kan behöva statligt stöd för att vägnätet ska bli komplett till viktiga noder inom det kommunala vägnätet.

- **Luftfarten kan hämmas av regelverk och brist på finansiering (3.2)**

Region Värmland anser att staten behöver fortsätta öka sitt engagemang i regionala flygplatser. Underskotten är alltjämt stora att bära för kommuner och regioner och Region Värmland anser att det finns en risk att flygplatser kan komma att läggas ned till följd av nödvändiga ekonomiska prioriteringar. Det skulle innebära ett stort tapp i Sveriges totalförsvarsförmåga. De senaste besluten om mer medel till regionala flygplatser är dock ett steg i rätt riktning.

I underlaget anges specifikt att Karlstad Airports status som beredskapsflygplats kan äventyras på grund av att miljötillståndet för start och landning har begränsningar, där flygplatsen kan behöva vara stängd mellan 22-06.

Region Värmland har stämt av frågan med Karlstad Airports VD Camilla Sperling. Camilla uppger att flygplatsen inte riskerar att stängas med anledning av detta och att samma villkor återfinns hos fler flygplatser där alla påverkas olika utifrån lokala förutsättningar. Camilla uppger vidare att det möjligen beror på att Trafikverket gjort en feltolkning av miljötillståndets ”Villkor 9, strecksats 2” för Karlstad Airport.

Om det finns en risk att flygplatser inte kan uppfylla sina funktioner som beredskapsflygplatser utifrån regelverk och lagstiftning anser Region Värmland att dessa behöver ändras eller anpassas. Region Värmland anser att flygplatsernas funktion för totalförsvaret är av fundamental betydelse och är överordnad bland annat miljötillstånd för start och landning.

- **Öka fokus på trafiksäkerhet på det regionala vägnätet. (3.5)**

Det är bra att Trafikverket uppmärksammar att sjuttio procent av de allvarliga olyckorna sker på det regionala vägnätet och att mer medel behöver gå till detta. De nationella vägarna är till stor del åtgärdade med mötesseparering och det har haft stor betydelse för

Datum
2024-04-09

Diarienummer
RUN/240038

trafiksäkerheten. Medlen i länsplanerna har inte varit tillräckliga för att minska olyckorna i samma omfattning som i det nationella vägnätet. Det regionala vägnätet är betydligt större samtidigt som medlen i länsplanerna endast utgör en liten del av den nationella planen. Medlen i länsplanerna behöver höjas för att öka trafiksäkerheten och samtidigt öka tillgängligheten i de viktigaste pendlingsstråken. Medel behöver också finnas till hållbara transporter med bättre förutsättningar för bland annat kollektivtrafik och cykling.

Det är oklart för Region Värmland på vilka kriterier medel till länsplanerna fördelas mellan länen men det verkar bygga på antal invånare i respektive län utan att någon hänsyn tas till vilken trafiksäkerhetsstandard som råder i länen. Det spelar stor roll eftersom medel till att åtgärda osäkra regionala vägar sker via länsplanerna.

Det har över tid resulterat i en ojämlig trafiksäkerhet i Sverige. I vissa län går den absoluta merparten av trafiken på trafiksäkra vägar medan så inte är fallet i andra län. Det leder i sin tur till att fler dödas och skadas allvarligt på statliga vägar i de senare länen, även om man bryter ner statistiken utifrån invånare. Vid en jämförelse i Trafikverket Region Väst omkom 79 respektive 58 procent fler i trafiken i Värmland jämfört med Västra Götaland och Halland under perioden 2003-2022¹. Per hundra tusen invånare under samma tidsperiod omkom 104,5 personer i Värmland, 58,9 i Västra Götaland och 66,4 i Halland.

Värmland är ett av de län som har en underutvecklad trafiksäkerhet på de viktigaste och mest trafikerade vägarna. Region Värmlands bedömning är att åtminstone femton mil regionalt och femton mil nationellt vägnät (av länets 509 mil statliga vägnät) återstår att mötteseparera. Åtgärdstiden för femton mil av det regionala vägnätet är uppskattningsvis 150–170 år (2021 bedömdes det vara 137 år, innan inflationen/kostnadsindex ökade med 20 procent 2021-2023) vid dagens kostnadsnivåer och under förutsättning att minst hälften av medlen i länsplanen läggs på detta. Åtgärdstiden för det nationella vägnätet är okänt då Region Värmland inte har ett direkt inflytande över det. I den nuvarande nationella planen finns två objekt (varav ett är obundet och inte fullt finansierat) som tillsammans omfattar ca 15 km.

Trafikverket följer regelbundet upp trafiksäkerhetsutvecklingen i landet på en övergripande nivå². En systemindikator som anges för att uppnå delmålet till 2030 i Nollvisionen är att 96 procent av trafiken på vägar med 90-120 km/h (i praktiken de viktigaste

¹ Region Värmlands egna beräkningar utifrån officiell statistik från Trafikanalys

² Analys av trafiksäkerhetsutvecklingen, Trafikverket (2022)

Datum
2024-04-09

Diarienummer
RUN/240038

nationella och regionala vägarna med höga krav på både trafiksäkerhet och framkomlighet) ska ske på mötteseparerade vägar. Den genomsnittliga nivån i Sverige var 85 procent år 2020. För Värmland var motsvarande siffra 57 procent³ och det finns säkert fler län i Sverige som ligger på liknande nivåer.

Trafikverket föreslår att en särskild pott på tio miljarder bör avsättas för att mötteseparera fler vägar. För att använda dessa medel på ett klokt sätt tror Region Värmland att de skulle göra störst nytta i län som har låg andel trafik på mötteseparerade vägar i förhållande till den systemindikator som anges ovan. Ett rimligt antagande är också att flera av dessa län har en relativt hög andel tung trafik som i sin tur leder till fler dödliga mötesolyckor.

Det vore därför bra om Trafikverkets nationella uppföljning kompletteras med att följa upp utvecklingen på länsnivå om var de allvarliga trafikolyckorna sker och om det finns en relativt ökad risk att allvarligt skadas eller omkomma i olika län. Trafikverkets förslag om en extra pott på tio miljarder för att öka trafiksäkerheten på vägarna är mer än välkommet i stora delar av landet. Det kommer dock inte räcka för att uppnå etappmålen till 2030 i Nollvisionen i flera av Sveriges län som har en underutvecklad trafiksäkerhetsstandard.

Att sänka hastigheten och införa ATK⁴ som alternativ är inte ett fullgott alternativ. Dels uppnås inte alls samma trafiksäkerhetsnivå samtidigt som tillgängligheten i de viktigaste pendlingsrelationerna försämras.

Det är vidare mycket angeläget att pressa ner priserna för att mötteseparera vägnätet. I Värmland var snittkostnaden drygt 34 miljoner per km (2021 års prisnivå). Det är viktigt att Trafikverket genom egna föreskrifter och krav inte pressar upp prisbilden utan vidtar åtgärder som går åt andra hållet. Annars är risken stor att regionerna helt väljer bort investeringar i vägnätet även om det finns uppenbara behov. Region Värmland välkomnar och ser fram emot ett nytänkande som pressar ner priserna mot de tre miljoner per km som Trafikverket anger som möjligt.

- **Länsplaner anses viktiga och att åtgärderna i planerna generellt håller god lönsamhet (8.2)**

Länsplanernas del av nationell plan har minskat över tid. Länsplanerna innehåller många små åtgärder som är viktiga för

³ Analys av trafiksäkerhetsutvecklingen i Trafikverket Region Väst, Trafikverket (2022)

⁴ Automatisk trafik kontroll (hastighetskameror)

Datum
2024-04-09

Darienummer
RUN/240038

trafiksäkerhet och skapar bättre förutsättningar för ett hållbart resande. Medel till länsplaner behöver höjas betydligt.

- **Bredda planeringsprocessen till att även omfatta skatter, avgifter, lagar och regler**

Region Värmland tror att det är bra för att få ett helhetsgrepp om infrastruktur och transporter där alla hållbarhetsdimensionerna beaktas. Det behöver också vara långsiktigt där förutsättningarna inte ändras radikalt mellan olika mandatperioder.

Det framgår dock inte vad som omfattas och hur det ska gå till, vilket i sådana fall behöver utredas vidare.

Underlaget kan utvecklas i frågor om:

- **Bedömningen av nyttor ur ett stråkperspektiv.**

Region Värmland delar Trafikverkets syn på att olika stråk har olika förutsättningar när det gäller vilka åtgärder som leder till stråknyttor som helhet. Hittills har det dock präglats av att samhällsekonomiska bedömningar till stor del gjorts på enskilda länkar i stråk eftersom beräkningsmodellerna är anpassade för det. Delsträckor som bedöms lönsamma kan förverkligas medan andra uteblir vilket riskerar att stråknytan går förlorad. Det blir särskilt tydligt när stråken sträcker sig över landsgränser. Oslo-Stockholm stråket är ett exempel på det där både E18 och Värmlandsbanan har en generellt lägre standard än andra delar i stråket. Ett framåtsyftande helhetstänk med inslag av sunt förnuft behöver komplettera de matematiska modellerna utifrån de mål man vill uppnå.

- **Strategier/idéer för att utveckla gränsöverskridande transporter i Norden.**

Region Värmland tror att brukaravgifter är en framkomlig väg när stater kan ha svårt att enas om risker och vem som ska betala vad. Öresundsbron är ett lyckat exempel. Fehrman Belt kommer att finansieras på liknande sätt.

- **Förslag om alternativa finansieringsformer.**

Om Sverige ska klara av stora strukturomvandlande investeringar behövs troligen flera olika alternativ som bygger på att användarna står för en del av kostnaderna utan att staten tappar rådigheten över infrastrukturen. Region Värmland hoppas att Trafikverket kan konkretisera vilka typer av finansieringsformer som är lämpliga att gå vidare med för olika typer av objekt i åtgärdsplaneringen.

Underlaget väcker farhågor om:

Datum
2024-04-09

Diarienummer
RUN/240038

- Att slussarna mellan Vänern och Göta älv innefattas i gruppen ”obundna investeringar” tillsammans med ett antal större olönsamma järnvägsprojekt som Trafikverket anger som möjliga att flytta eller ompröva utifrån var de ligger för utförande i den nationella planen. Region Värmland vill i sammanhanget påminna om att investeringar i slussarna bedöms vara samhällsekonomiskt lönsamma och att alternativkostnaderna i form av utebliven sjöfart kommer kosta stora summor där 1400 arbetstillfällen bara i Karlstadsregionen förväntas gå förlorade, eftersom vissa företag är helt beroende av sjöfarten för sin verksamhet. Godset kan i flera fall inte transporteras på annat sätt än sjöfart på grund av vikt, storlek och ekonomiska grunder. En investering i slussar kan enligt Trafikverket och Sjöfartsverket inte skjutas upp av tekniska skäl eftersom de är i så dåligt skick att det inte längre går att upprätthålla deras funktion efter 2030. Planerad byggstart är 2027, 2028 och 2029 för slussarna i Lilla Edet, Trollhättan och Vänersborg.
- Att dubbelspår på Värmlandsbanan mellan Kil-Karlstad och Kristinehamn inte heller denna gång kan rymmas i nationell plan. Sträckan är en flaskhals med stora kapacitetsbrister och Sveriges mest trafikerade enkelspår samtidigt som det är en viktig länk i utvecklingen av stråket Oslo-Stockholm.

Oslo-Stockholm är ett stråk som är viktigt både ur ett internationellt, nationellt och regionalt perspektiv där stråknyttan är tydlig. Väst-östliga förbindelser behöver förbättras i och med det geopolitiskt ostabila läget och NATO-inträdet. Här återfinns viktiga försvarsfunktioner som till exempel regementet A9 i Kristinehamn och en av Europas viktigaste försvarsindustrier i Karlskoga. Stråket är att betrakta som ett säkerhetsstråk för Sverige och sina grannländer.

Även Inlandsbanans betydelse för försvaret behöver beaktas i kommande prioriterade satsningar.

Regionala utvecklingsnämnden

Erik Evestam
Ordförande