

Handläggare
Marcus Smedman/Mattias Landin

Datum
2021-02-02

Vår beteckning
RUN/200319

Ert Datum
2020-10-30

Er beteckning
I 2020/02379

i.remissvar@regeringskansliet.se
cc: i.nationellplan@regeringskansliet.se

Svar på remiss om inriktningsunderlag inför transportinfrastrukturplanering för perioden 2022-2033 och 2022-2037

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

Svaret är indelat i två delar där den första delen avser synpunkter på själva remissen och den andra delen är Region Värmlands inspel till vad som är viktigt att beakta i inriktningsplaneringen och den fortsatta processen med framtagandet av en ny nationell transportinfrastrukturplan från 2022 och framåt.

Region Värmland lämnar sina synpunkter utifrån sin roll som ansvarig för länstransportplan och regionalt utvecklingsorgan i Värmlands län.

Region Värmlands synpunkter på förslaget (del 1)

Klimatmålen kan nås med omfattande elektrifiering, ökad andel biodrivmedel och högre bränslepriser

Region Värmland delar i huvudsak Trafikverkets bedömning.

Region Värmland anser att osäkerheter kring ansvar, förutsättningar och utförande av elektrifiering behöver förtydligas. Vem/vilka bär ansvaret för utbyggnad, vad ska byggas och hur ser det ut med tillgång till elkraft? Dagens osäkerheter om ansvar mellan stat, kommun, region och privat sektor verkar inte ha gynnat utvecklingen på området. Region Värmland

Handläggare
Marcus Smedman/Mattias Landin

Datum
2021-02-02

Vår beteckning
RUN/200319

Ert Datum
2020-10-30

Er beteckning
I 2020/02379

hoppas att den nyligen tillsatta ”Elektrifieringskommissionen” kan reda ut det här för att få igång det viktiga omställningsarbetet.

Trafikverket gör bedömningen att det under en övergångsperiod behöver produceras betydligt mer biodrivmedel för att Sverige ska nå sina klimatmål till 2030 om minskade utsläpp med 70 procent. Mot 2040 bedöms elektrifieringen ha kommit ikapp varefter bibränslen kan minska till dagens nivåer. Region Värmland anser att det förefaller vara en osäker affär att investera i ökad produktion av bibränslen då den endast kommer att behövas under en övergångsperiod, varför staten sannolikt måste vara en aktiv part för att möjliggöra detta. Det är också osäkert om tillgång till bibränslen och produktionen av densamma kan ske på ett sätt som är klimateffektivt.

När det gäller kraftigt ökade skatter på fossila drivmedel ser Region Värmland en uppenbar risk att det kommer att drabba landsbygden betydligt hårdare än storstadsområden då landsbygden redan idag lägger ca dubbelt så mycket av sina disponibla inkomster på bränslen samtidigt som köpkraften är lägre för att investera i nya miljövänliga fordon. För att landsbygden ska klara både sina person- och godstransporter anser Region Värmland att det under en övergångsperiod behöver finnas kompensatoriska åtgärder för landsbygden. I sammanhanget är det också viktigt att beakta andra länders beskattningsgrad för att inte äventyra den svenska landsbygdens konkurrenskraft. En långsiktig hållbar samhällsutveckling förutsätter ju de tre dimensionerna – ekologiskt, ekonomiskt och socialt – som gemensamt och ömsesidigt stödjer varandra.

För att minska klimatpåverkan är det enligt Region Värmland också viktigt att utbyggnaden av BK 4 (bärighetsklass fyra) fortsätter för att effektivisera lastbilstransporterna. En viktig faktor i detta är anslutningar till kommunala noder. Det finns en risk att BK 4-vägnätet inte håller ihop då främst mindre kommuner av ekonomiska skäl kan ha svårt att uppgradera det kommunala vägnätet till BK 4. En statlig finansiering kan vara nödvändig.

Även om de flesta godstransporter kommer att gå med lastbil även i framtiden anser Region Värmland att det är viktigt att skapa förutsättningar för att sjö- och järnvägstransporter ska kunna utöka sin andel av transporterna i enlighet med den nationella godsstrategin.

Region Värmland tror också att det finns en del att göra vid upphandlingar av transporter där både offentlig och privat sektor behöver se över vilka

Handläggare

Marcus Smedman/Mattias Landin

Datum

2021-02-02

Vår beteckning

RUN/200319

Ert Datum

2020-10-30

Er beteckning

I 2020/02379

krav de faktiskt har på leveranser. Krav på dagliga leveranser i smala tidsfönster minskar möjligheterna för godstransportörer att samordna och öka fyllnadsgraderna som leder till färre transporter. En ökad digitalisering och effektiva planeringsverktyg bör också kunna bidra till ruttoptimering under förutsättning att beställare av transporter har en mer flexibel kravbild på leveranstidpunkt när så är möjligt.

Det är mest effektivt att först vårda det vi har

Region Värmland delar Trafikverkets bedömning.

För Värmland krävs ca 120 Mkr per år¹ för att upprätthålla dagens funktionalitet på det statliga belagda vägnätet. Tillgängliga medel ligger på 60 Mkr per år vilket leder till brister i funktionalitet och användbarhet. Detta är mycket oroande då nedbrytningen dels går snabbt och att det i förlängningen påverkar näringslivets transporter men även trafiksäkerheten.

Sveriges infrastruktur har byggts upp under många år och Region Värmland anser att underhåll av befintlig infrastruktur i första hand måste vara det som prioriteras före nyinvesteringar om de ekonomiska ramarna inte tillåter båda. Region Värmland anser vidare att de ekonomiska ramarna inte bör vara så snäva att vi måste välja, då både drift och underhåll samt utveckling behövs för att hela Sverige ska vara långsiktigt konkurrenskraftigt.

Infrastrukturplanering är bara en del av transportplaneringen

Region Värmland delar Trafikverkets synsätt men vill i sammanhanget lyfta det märkliga i att statliga medel inte kan användas för steg 1 och 2 åtgärder samtidigt som Trafikverket tagit fram en planeringsmodell som förutsätter samtliga steg inom 4-stegsprincipen, vilka alla åtgärdsvalsstudier bygger på. I praktiken sänder staten signalen att det inte är så viktigt med steg 1 och 2 åtgärder då andra aktörer förväntas ta hela ansvaret för det. Det vore därför bra om medel både från nationell och regional plan kan användas för detta ändamål så att 4-stegsprincipen kan tillämpas i större utsträckning.

Region Värmland vill också anföra att det är hög tid att höja gränsen för när samlade effektbedömningar (SEB) måste genomföras. För länsplanernas del

¹ Enligt uppgifter från Trafikverkets drift och underhållsavdelning i Värmland

Handläggare
Marcus Smedman/Mattias Landin

Datum
2021-02-02

Vår beteckning
RUN/200319

Ert Datum
2020-10-30

Er beteckning
I 2020/02379

ligger gränsen på 25 Mkr vilket är alldeles för lågt. En rimligare gräns är 100 Mkr. Att genomföra och uppdatera SEB:ar är både tidskrävande och dyrt samtidigt som nyttan med dem är begränsad, åtminstone ur ett länsperspektiv. Uppskattade kostnader för olika investeringsalternativ räcker många gånger långt.

Hårda prioriteringar krävs i fördelningen av ekonomiska ramar

Region Värmland delar huvudsakligen Trafikverkets uppfattning om utgångspunkter för prioriteringar där det för Region Värmland är särskilt viktigt med fokus på drift och underhåll, satsning på sjöfart, trimningsåtgärder och medel till länsplaner samt att befintliga åtgärder i nationella och regionala planer ska kunna genomföras.

Ramnivåerna för länsplanerna har mer eller mindre legat på samma nivå som för perioden 2004-2015 samtidigt som prisbilden har ökat betydligt.

En annan fråga som bör lyftas är hur vi kan få mer för de medel vi faktiskt har. Kostnadsutvecklingen i anläggningsbranschen är år efter år betydligt högre än i samhället i övrigt. Det kan också röra sig om nya kravbilder som implementeras av Trafikverket.

Som exempel har Trafikverket nyligen aviserat att det numera krävs minst 40-procent omkörningsbar sträcka (mot tidigare 20-25 procent) och planskilda ekodukter var 5-6 km vid byggnation av 2+1-vägar. Den typen av krav är mycket kostnadsdrivande och måste införas med noga avvägningar innan man lanserar det som en "one-size-fits-all"- lösning. Det bör som tidigare finnas en lösning som också tar hänsyn till trafikmängder. Det är en stor skillnad på en 2+1 väg med 18 000 fordon jämfört med en på 4000 fordon per dygn. För Värmlands del har ett vägobjekt ökat i kostnader med 100 procent där en stor del av kostnadsökningen härleds till de nya kraven enligt Trafikverket.

Det ska ställas mot en betydligt längre utbyggnadstakt med kvarvarande trafiksäkerhetsbrister som följd. I Värmland har vi i det regionala vägnätet prioriterat de mest olycksdrabbade etapperna på vägarna 61,62 och 63 där det återstår ca 15 mil att mötesseparera. Att åtgärda dessa 15 mil med dagens planramar och kostnader tar uppskattningsvis 80–100 år eller kanske ännu längre. Det är helt orimligt.

Handläggare
Marcus Smedman/Mattias Landin

Datum
2021-02-02

Vår beteckning
RUN/200319

Ert Datum
2020-10-30

Er beteckning
I 2020/02379

Med tanke på att det ska räknas på det mesta i övrigt blir det konstigt att införa den här typen av förändringar utan att värdera eller föra en dialog med planupprättarna.

Ytterligare en tillkommande kostnadsbelastning på länsplanerna är att medel används för att åtgärda bärighetsproblem i samband med ombyggnation till 2+1-väg.

Region Värmland anser att investeringsmedlen för väg i länsplanerna ska användas till det de är till för – främst förbättringar av trafiksäkerhet och tillgänglighet - och inte för drift- och underhållsrelaterade frågor som bärighet, vilket ska finansieras av nationell plan.

Förslag på inriktningar

Region Värmland delar Trafikverkets syn och anser att inriktningen ”+20 procent utan nya stambanor och tidsperioden 12 år” är den enda rimliga. Det är också den inriktning som bedöms vara mest samhällsekonomiskt lönsam.

För att matcha kostnadsutvecklingen och närma oss nollvisionen behöver anslagen till länsplanerna öka betydligt mer än 20 procent. Det handlar snarare om 100 procent.

Att finansiera nya stambanor inom ramen för nationell plan skulle enligt Region Värmlands uppfattning tränga ut helt nödvändiga investeringar samt drift och underhåll av befintlig infrastruktur. Det skulle sannolikt också ta betydligt längre tid samt bli dyrare. Nya stambanor bör finansieras separat och hållas ihop som enskilda objekt vid sidan av nationell plan.

Region Värmland ser inget behov av en planeringshorisont som är längre än dagens 12 år. Eftersom planerna normalt sett revideras vart fjärde år räcker rimligen en tolvårsperiod. Möjligen kan det vara aktuellt med en längre planperiod om revideringarna sker mindre ofta än idag men även då bör det räcka med en tolvårsperiod, åtminstone för länsplanerna.

För relationen Oslo-Stockholm kan en ny järnväg byggas till betydligt lägre kostnad än de nya stambanorna för relationen Stockholm/Göteborg/Malmö. Region Värmland anser att det är mycket viktigt att sträckan utvecklas i enlighet med det förslag som tagits fram i den nationella åtgärdsvalsstudien från 2017.

Handläggare
Marcus Smedman/Mattias Landin

Datum
2021-02-02

Vår beteckning
RUN/200319

Ert Datum
2020-10-30

Er beteckning
I 2020/02379

Bolaget Oslo-Stockholm 2:55, Infrastrukturkommissionen med flera har också visat att det är ett högst lönsamt järnvägsprojekt både ur ett samhälls- och företagsekonomiskt perspektiv. Upplägget utgår från att bygga två nya etapper – Gränsbanan och Nobelbanan – som kan finansieras med externt kapital genom brukaravgifter medan övriga delar är kapacitetsförbättringar i befintlig sträckning som ändå måste göras för att klara nuvarande och framtida behov av kapacitet.

Region Värmland anser att regeringen bör titta närmare på den typen av finansiering/lösning även för nya stambanor i relationen Stockholm/Göteborg/Malmö.

Region Värmlands inspel till inriktningsplaneringen och den fortsatta processen (del 2)

Detta är en utveckling av det inspel som gjorts sedan tidigare till Trafikverket i samband med framtagandet av inriktningsunderlaget (RUN/2000319). Här utvecklar och kompletterar Region Värmland sina synpunkter och lyfter viktiga åtgärder för Värmland.

Trafiksäkerhet på regionalt vägnät

Enligt Trafikverkets analyser kopplat till Nollvisionen är olycksfrekvensen högre på det regionala vägnätet än på det nationella. Anledningen är bland annat att en stor del av det nationella vägnätet nu håller en god standard medan det regionala vägnätet fortfarande har stora brister. I Värmland är en betydligt mindre del av vägnätet mötteseparatorat jämfört med andra län, till exempel Västra Götaland och Halland, vilket också återspeglar sig i antalet allvarliga olyckor. Trafikverket har därför sänkt hastigheten på Värmlands viktigaste vägar från 90 till 80 km/h. Region Värmland anser att det är en åtgärd som inte är nöjaktig då det sker på bekostnad av tillgängligheten till/från och inom länets gränser samtidigt som de allvarliga olyckorna inte kommer att upphöra. Framförallt många små kommuner är helt beroende av inpendling för att kunna bedriva skola, vård och omsorg samt ha ett fungerande näringsliv.

En faktor som minskar antalet åtgärder för ökad trafiksäkerhet är ökade krav från Trafikverket som medför högre kostnader. Det handlar om nya krav på ökad omkörningsbar sträcka, bredare väg samt fler planskilda viltpassager. Sammantaget blir den väg som byggs bättre, men med kostnadsökningar på

Handläggare
Marcus Smedman/Mattias Landin

Datum
2021-02-02

Vår beteckning
RUN/200319

Ert Datum
2020-10-30

Er beteckning
I 2020/02379

drygt 100 procent jämfört med tidigare bedömningar är det svårt att bygga i den takt som vore önskvärd. Beroende på kostnader och tillgängliga medel ligger åtgärdstakten på prioriterade stråk/etapper i spannet 70-140 år för att mötteseparera ca femton mil av de mest olycksdrabbade sträckorna på länets viktigaste regionala vägar, 61, 62 och 63.

Långsiktig stabilitet i planeringen

I nuvarande nationella plan har man avsatt medel för samfinansiering av åtgärder för att förbättra trafiksäkerheten på det regionala vägnätet. Medlen finns för åtgärder under perioden 2019-2022. Detta innebär att det var möjligt att få bidrag för åtgärder som redan var planerade, dock var det för kort tid för att få med fler åtgärder för att öka trafiksäkerheten. Om man beslutar att förlänga den satsningen är det viktigt att detta aviseras i god tid samt att det gäller under hela planprocessen. Region Värmland anser att det är bättre att avsätta dessa medel direkt till länsplanerna istället, med förbehållet att de ska användas just till mötteseparerade vägar, om det är det man vill uppnå från regeringens sida. Nuvarande förfarande är oförutsägbart och bär karaktären av ett lotteri om man kan ta del av medlen eller inte.

Även gällande stadsmiljöavtalen efterfrågar Region Värmland mer långsiktiga planeringsförutsättningar där koppling till regionala mål och planer (ex länstransportplan) förtydligas. Därutöver vore det önskvärt om stadsmiljöavtalsmedel även kan fördelas ut på länsplanerna. Man kan uppnå samma mål med dem om man anger att de ska vara öronmärkta för ändamålet.

Tillgänglighet över regions- och nationsgräns

Tillgänglighet till omkringliggande regioner blir allt viktigare. Det värmländska näringslivet och offentliga myndigheter är beroende av bra förbindelser över länsgränsen till angränsande regioner och storstadsområden, framförallt mot Stockholm, Göteborg och Oslo. Oslo är Värmlands närmaste storstadsregion och ca 5000 värmlänningar har sin huvudsakliga inkomst från Norge.

Sjöfart

Kostnads- och finansieringsbilden för sjöfart bör ses över för att Vänersjöfarten ska bli mer konkurrenskraftig i förhållande till andra transportslag. Det gäller bland annat farledsavgifter, slussningsavgifter,

Handläggare

Marcus Smedman/Mattias Landin

Datum

2021-02-02

Vår beteckning

RUN/200319

Ert Datum

2020-10-30

Er beteckning

I 2020/02379

lotskrav mm. Med rätt förutsättningar är sjöfarten en viktig del i att minska klimatpåverkan för att nå Sveriges klimatmål.

Flyg

Region Värmland anser att staten bör ta ett större ansvar för de regionala flygplatserna. De regionala flygplatserna går med kraftiga ekonomiska underskott där den absoluta merparten av underskotten drabbar kommuner och regioner. Flygplatserna fyller en viktig funktion för tillgänglighet inom och utom landets gränser samtidigt som de har en viktig samhällsfunktion, inte minst har det visat sig under pandemin med alla sjuktransporter och svåra bränder de senaste åren där brandflyg haft en avgörande betydelse.

Viktiga objekt - Järnväg**Järnväg Oslo-Stockholm lång sikt**

Sedan flera år arbetar Region Värmland tillsammans med regionerna och de större kommunerna i stråket för att åstadkomma en bättre förbindelse mellan Stockholm och Oslo. Arbetet samordnas idag genom bolaget Oslo-Stockholm 2.55 AB.

Vinsterna med en förbättrad järnväg handlar bland annat om en stor klimatnytta där drygt 1,3 miljoner flygresor per år kan flyttas över till tåg samt en ökad tillgänglighet i stråket som innebär bättre möjligheter till arbete, kompetens och utveckling genom förstörade arbetsmarknadsområden.

Satsningen är beräknad till drygt 60 Mdr och omfattar i enlighet med Trafikverkets *ÅVS Stockholm-Oslo* från 2017 både två nya banor (Kristinehamn-Karlskoga-Örebro samt en genare anslutning till Oslo) och upprustning av befintlig järnväg. Viktiga objekt i Värmland är bland annat dubbelspår på Värmlandsbanan och slutförande av Karlstad resecentrum.

Vid stora och strukturomvandlande investeringar som dessa bör finansiering utanför stadsbudgeten kunna tillåtas. Objektet har förordats av både Infrastrukturkommissionen och Kommissionen för nystart av Sverige (Handelskammaren i Stockholm som en följd av Coronapandemin) som särskilt lämpliga att genomföra. Investeringen är både samhällsekonomiskt och företagsekonomiskt lönsamt då delar av investeringen kan genomföras med externt kapital, vilket bolaget Oslo-Stockholm 2:55 AB visat i olika

Handläggare
Marcus Smedman/Mattias Landin

Datum
2021-02-02

Vår beteckning
RUN/200319

Ert Datum
2020-10-30

Er beteckning
I 2020/02379

utredningar som bygger på samma beräkningsmetodik som Trafikverket använder.

Järnväg Oslo-Stockholm kort sikt

Under 2020 färdigställdes två fördjupade åtgärdsvalsstudier om Värmlandsbanan som är en fortsättning på den nationella åtgärdsvalsstudien. Studierna berör både gods- och persontrafik. De viktigaste slutsatserna är att dubbelspår mellan Kil-Karlstad-Kristinehamn bör byggas så snart som möjligt för att minska kapacitetsbristerna på Sveriges högst belastade enkelspår.

För godstrafiken identifierades tre viktiga åtgärder – mötesspår i anslutning till Kristinehamn C och två triangelspår. Triangelspårerna är i Kil, Värmlandsbanan – Fryksdalsbanan – Norge-/ Vänerbanan och Karlstad, Skoghallsbanan – Värmlandsbanan. Stora Enso i Skoghall vill utöka sina järnvägstransporter i samband med att de har långt framskridna planer att investera drygt åtta miljarder i pappers- och massaindustrin i Skoghall. Triangelspåret utgör en viktig förutsättning för det samtidigt som kapacitetskrävande tågvändningar på Karlstad C skulle upphöra.

Samtliga åtgärder har en mycket stor betydelse för möjligheterna att bedriva en effektiv och bra tågtrafik för såväl gods- som persontrafik.

I godsutredningen gjorde Trafikverket slutsatsen att en godsbangård i Välsviken blir betydligt dyrare än tidigare beräkningar. Man identifierade också en platsbrist då det inte är möjligt att skala upp bangården till en större logistiknod. En godsbangård är viktig för att färdigställa Karlstad C och pågående arbete med att skapa ett nytt resecentrum i Karlstad. Karlstad C används idag dels som godsbangård. Godsbangård Välsviken var därför en del av projektet "Tåg i Tid" och bangården var också utpekad i nuvarande nationell plan (vid + 10 procent alternativet). Region Värmland anser därför att medel till en ny godsbangård ska avsättas i kommande nationell plan även om den skulle ha en annan lokalisering. Det är mycket angeläget att en lokaliserings- och funktionsutredning kommer till stånd i närtid för att kunna slutföra ombyggnationen av Karlstad C i sin helhet och finna en god lösning för godshanteringen.

Norge/Vänerbanan

Handläggare

Marcus Smedman/Mattias Landin

Datum

2021-02-02

Vår beteckning

RUN/200319

Ert Datum

2020-10-30

Er beteckning

I 2020/02379

Järnvägen binder ihop Värmland och norra Sverige (via Bergslagsbanan) med Västra Götaland. Banan har stor betydelse för arbets- och studiependling samt för godstransporter mellan Värmland/norra Sverige och Göteborgs hamn. Banan har god standard mellan Göteborg och Öxnered med dubbelspår och är konstruerad för en maxhastighet på 250 km/h. Norr om Öxnered är banan enkelspårig med kapacitetsbrister - främst mellan Skälebol och Grums - och sämre standard med lägre hastigheter och plankorsningar. Region Värmland ser ett stort behov av att utveckla järnvägen mellan Öxnered och Karlstad för ökad kapacitet, bättre trafiksäkerhet och kortare restider. Region Värmland anser att sträckan ska vara en utpekad brist i kommande nationell plan och att det genomförs en åtgärdsvalsstudie där även eventuella möjligheter för nya sträckningar undersöks som ett led i att komma tillrätta med bristerna.

Fryksdalsbanan

Banan är viktig för att knyta ihop norra och södra Värmland. Den trafikeras av regiontrafik och har även godstrafik. Omlastningsterminalen i Torsby har bidragit till att rundvirke motsvarande ca 7000 lastbilar per år nu transporteras på tåg istället. En utvecklad och en framtida elektrifiering av banan skulle bidra till förbättrad miljö, utökade godstransporter och bättre förutsättningar att leva och bo på landsbygden. Banan är även viktig för in- och utpendling av arbetskraft.

Sjöfart**Slussar Göta älv/Vänern**

Nuvarande slussled genom Trollhätte kanal fyllde 100 år 2016. Slussarna uppskattas vara uttjänta år 2030. För att bibehålla handelssjöfarten på Vänern har Trafikverket kommit fram till att en ny slussled måste byggas. Trafikverkets utredningar visar att det inte finns något renoverings- eller ombyggnadsalternativ för dagens slussled. Detta innebär att alternativen är att bygga nya slussar i ny sträckning eller att avveckla dagens slussled för handelssjöfart. Detta gör frågeställningen kring slussarna i Trollhättan unik, det finns inget nollalternativ där allt rullar på som vanligt.

Enligt regionalekonomisk beräkning från 2016 skulle en avvecklad handelssjöfart på Vänern innebära 1400 färre arbetstillfällen samt en minskad BRP på 500 Mkr per år. Den samhällsekonomiska kalkylen är positiv.

Handläggare
Marcus Smedman/Mattias Landin

Datum
2021-02-02

Vår beteckning
RUN/200319

Ert Datum
2020-10-30

Er beteckning
I 2020/02379

Nya slussar är delvis finansierade i nuvarande nationella plan. Det är mycket viktigt att den återstående finansieringen finns med i kommande plan.

Väg

E18

Är utpekad som en del av det funktionellt prioriterade vägnätet på nationell och internationell nivå med en hög andel tung trafik. Sträckan mellan Valnäs och Töcksfors (79 km) har inte åtgärdats till 2+1 väg och utgör därmed en så kallad ”felande länk” i förhållande till resterande avsnitt av E 18 mellan Stockholm – Oslo som håller en god standard. Sett till funktionen att binda samman huvudstäderna Stockholm och Oslo finns det brister avseende trafiksäkerhet och framkomlighet. Samma brister finns utifrån det regionala perspektivet att hålla ihop länet och att skapa möjligheter för bland annat arbetspendling.

En uppdaterad samhällsekonomisk beräkning visar en positiv nytta med en nettonuvärdeskvot på 0,42. Kostnaden är beräknad till ca 2,3 Mdr. Sträckan är uppdelad i fyra etapper som kan genomföras var för sig. Region Värmland anser att det är viktigt att etappen byggs ut i enlighet med förslagen i åtgärdsvalsstudien från 2016 där mötesseparering förefaller vara det självklara valet. På norsk sida är E18 motorväg eller 2+1-väg mellan gränsen och Oslo från 2023 och framåt.

E18 genom Karlstad och Grums bör också åtgärdas i enlighet med förslagen i åtgärdsvalsstudierna från 2019.

E45

Vägen binder ihop Värmland med både Västra Götaland och Dalarna. Den har stor betydelse för arbets- och studiependling samt för gods till och från Göteborgs hamn. Låg standard på långa sträckor norr om Trollhättan som innebär dålig trafiksäkerhet och tillgänglighet. Region Värmland ser fram emot att den olycksdrabbade etappen Säffle-Valnäs snart ska åtgärdas då den finns med som utpekat objekt i nationella planen. Flera etapper i Dalsland och Värmland behöver åtgärdas för ökad trafiksäkerhet och framkomlighet.

Handläggare
Marcus Smedman/Mattias Landin

Datum
2021-02-02

Vår beteckning
RUN/200319

Ert Datum
2020-10-30

Er beteckning
I 2020/02379

Länkar

Värmlandsstrategin

<https://www.regionvarmland.se/utveckling-tillvaxt/hamta-material/strategidokument/varmlandsstrategin/>

Länstransportplan och regional systemanalys

<https://www.regionvarmland.se/utveckling-tillvaxt/hamta-material/program-och-planer/lansplan-for-regional-transportinfrastruktur-i-varmland-2018-2029/>

SKR Ställningstagande om utveckling av infrastrukturplaneringen

<https://skr.se/download/18.2558ee7c169d8b7287111d05/1554185715784/SKL-Stallningstagande-om-utveckling-av-infrastrukturplaneringen.pdf>

Regionala utvecklingsnämnden

Stina Höök
Regionala utvecklingsnämnden

Marcus Smedman
Ärendeansvarig