

§ 100

Dnr RV2013-374

Yttrande över förslag till nationell plan för transportsystemet 2014-2025

Region Värmland (RV) har beretts möjlighet att yttra sig om Trafikverkets (TrV) förslag till nationell plan för transportsystemet 2014-2025. Svaren på förslaget ska vara Näringsdepartementet tillhanda senast den 1 oktober 2013.

Utgångspunkter och förslaget i sammandrag

TrV redovisar förslag till nationell plan för transportsystemet 2014–2025. I förslaget betonas vikten av att under kommande 12-årsperiod vårda den infrastruktur vi har. Särskilt med tanke på att morgondagens infrastruktur är den vi har i dag och att det är en begränsad mängd ny infrastruktur som kommer att tas i bruk innan 2030. Planen bygger på regeringens infrastrukturproposition, direktiv och TrV:s kapacitetsutredning. Den har tagits fram i samverkan med andra myndigheter, kommuner, näringsliv och regionala företrädare.

Nya krav ställs när samhällen och människors behov av resor och transporter förändras. TrV är en part i det arbetet och arbetar nära andra intressenter och myndigheter för gemensamma lösningar på dagens och framtidens transportutmaningar.

TrV vill därför prioritera väg- och järnvägsstråk för godstransporter, möjligheterna till arbetspendling, kollektivtrafik, gång och cykel samt ökade möjligheter till trafikslagsövergripande användning av transportsystemet.

Internationella stråk ingår i förslaget. En grundläggande tillgänglighet i hela landet har eftersträövats.

Planen ska bidra till ett samhällsekonomiskt effektivt, internationellt konkurrenskraftigt och långsiktigt hållbart transportsystem, samt verka för att de transportpolitiska målen nås.

Riksdagen har beslutat att 522 miljarder ska avsättas för åtgärder i transportsystemet för åren 2014-2025 och att de ska fördelas enligt följande:

- 281 miljarder kronor till utveckling av transportsystemet
- 86 miljarder till drift, underhåll och reinvestering av statliga järnvägar

§ 100, forts

Dnr RV2013-374

Yttrande över förslag till nationell plan för transportsystemet 2014-2025

- 155 miljarder kronor till drift och underhåll av statliga vägar inklusive bärighet, tjälsäkring och rekonstruktion av vägar samt statlig medfinansiering av enskilda vägar

Sammantaget överskrider önskemålen, kraven och behoven de 522 miljarder som ges i anslag. Det betyder att prioriteringar och effektiviseringar hela tiden behöver göras. Ett sätt att hushålla med resurserna är att tillämpa fyrstegsprincipen, vilket har skett i arbetet med planen. TrV föreslår åtgärder för de 522 miljarder som Riksdagen beslutat och för de tillkommande medel som finns i form av trängselskatter, banavgifter och olika former av medfinansiering.

Arbetsutskottet beslutade föreslå regionstyrelsen

att ställa sig bakom bifogat remissyttrande av förslaget till nationell plan för transportsystemet 2014-2025.

Beslut

Regionstyrelsen beslutade i enlighet med arbetsutskottets förslag

Utdrag till:

Näringsdepartementet

Vid protokollet

Ingrid Strengsdal
Sekreterare

Justerat 2013-09-27

Tomas Riste (S)
Ordförande §§92-104, 106-111

Catarina Segersten Larsson (M)
Ordförande §105'

Leif Sandberg (M)
Justerare

Näringsdepartementet
103 33
Stockholm

Yttrande över förslag till nationell plan för transportsystemet 2014-2025

Region Värmland (RV) har beretts möjlighet att yttra sig om Trafikverkets (TrV) förslag till nationell plan för transportsystemet 2014-2025.

Region Värmlands synpunkter

Övergripande om planens inriktning

RV delar TrV:s syn på att vi i första hand behöver vårda det transportsystem som redan finns före att bygga nytt. Det är också rimligt att satsa på de stråk som är starka inom både gods- och persontransporter. Det är där den huvudsakliga trafikutvecklingen kommer att ske. RV delar TrV:s syn på att dessa stråk ska prioriteras före andra och tillämpar huvudsakligen det synsättet i länsplaneringen.

Fyrstegsprincipen och åtgärdsvalsstudier där man utgår från ett problem/behov och finner lösningar tillsammans med berörda parter är en naturlig utgångspunkt för åtgärder inom transportsystemet. Det viktiga är att hitta lösningar som möter behoven på bästa möjliga sätt även i förhållande till kostnader.

För Värmlands del innebär det att fokus på utveckling och drift och underhållsåtgärder i första hand bör inriktas mot våra mest trafikerade stråk:

E18/ väg 61/ Värmlandsbanan, E45/ Fryksdalsbanan/ Vänerbanan, väg 26, 62 och 63/ Bergslagsbanan.

För att säkra framtida transporter och på sikt uppnå ett klimatvänligare transportsystem är det angeläget att utveckla transportslagsövergripande lösningar där RV gör bedömningen att inlandssjöfart och reinvestering i sjöfartsanläggningar kommer att vara nödvändigt. Den genomförda

åtgärdsvalsstudien¹ tillsammans med TrV och Västra Götalandsregionen ger stöd för den bedömningen.

Värmlands godstransporter

RV har tillsammans med TrV nyligen genomfört en godsstudie² i länet som visar att företagen i Värmland konsumerar ca 14 miljoner ton och producerar ca 12 miljoner ton gods per år. Ca 90 procent av detta gods genereras och transporteras i något av ovan nämnda stråk. Utredningen visar också att 84 procent av landtransporterna sker på väg.

Mer än hälften av de konsumerade godsmängderna utgörs av skogsbruksprodukter och är knutna till de stora pappersbruken och sågverken i länet. Av detta produceras sedan trä/massa/papper som utgör den största varugruppen på produktionssidan, vilket motsvarar ca 30 procent av länets totala producerade godsmängd.

Störst godsmängder genereras i Karlstadsregionen som står för ca 30 procent av länets samlade produktion och konsumtion.

Transittrafiken i Värmland går i huvudsak i öst-västlig riktning där import/export med Norge utgör huvuddelen av godsmängderna. Stråket E18/Väg 61/ Värmlandsbanan har därför störst betydelse för transittrafiken. Väster om Karlstad delas transittrafiken på E 18 upp på E18 och väg 61 till ungefär lika stor del, 300 lastbilar per väg och dygn, vilket utgör ca 45 procent av den totala tunga trafiken på respektive väg.

Av det producerade godset går den absoluta merparten på export till andra länder varav en stor del lämnar landet via Göteborgs hamn. E 45, Norge-Vänerbanan, och E18/Värmlandsbanan har därför en stor betydelse för Värmlands export. Värmland är också det tredje största länet i Sverige när det gäller andelen som går på export av det gods som produceras.

För Värmlands del har även sjöfarten en viktig betydelse för import och export. Dominerande godsslag för import är rundvirke, till stor del lövträd som är en bristvara i Sverige, som används i produktionen för tillverkning av papper i Gruvöns bruk. Trävaror utgör en viktig exportvara.

Sjöfarten erbjuder även möjlighet att transportera gods som av teknisk eller ekonomisk karaktär inte är möjligt att transportera på andra sätt. Här kan bl.a. nämnas stora yankeecylindrar från Metso samt jordbruksprodukter i form av spannmål. I ett större sammanhang är sjöfarten därför en förutsättning för att produktion, forskning och utveckling inom pappersteknik ska kunna fortsätta att utvecklas. Värmland har i nuläget en världsledande ställning genom sitt kluster ”The Paper Province” där Metso är en central aktör. The Paper Province är rankat som ”World Leading European Cluster” av EU:s Cluster Observatory.

Värmlands persontransporter

Värmlands viktigaste stråk för persontransporter både inom och utom länet sammanfaller huvudsakligen med de stråk som är viktiga för

¹ Trafikslagsövergripande stråkstudie Göta älv- Vänerstråket, Trafikverket 2013

² Godskartläggning i Värmland, WSP, 2013

godstransporter. Inom länet är det E18, E45, väg 26, 61-63 som utgör de viktigaste vägarna. När det gäller järnväg inom länet är de viktigaste banorna Värmlandsbanan, Norge-Vänerbanan och Fryksdalsbanan i nämnd ordning.

De viktigaste destinationerna utanför länet är Stockholm, Oslo, Göteborg och Örebro. På vägsidan är det därför E 18, E45 och väg 61 som har störst betydelse för Värmland.

Relationen till Norge och i synnerhet Osloregionen har de senaste tio åren ökat betydligt och ca 6000 värmlänningar arbetspendlar till Norge. Flest arbetspendlare till Norge finns i Karlstad medan andelen pendlare är störst i Värmlands västra kommuner. Antalet resande är dock störst till Stockholm där arbetsresor över dagen utgör den vanligaste restypen.

För persontransporter till och från Värmland är därför Värmlandsbanan, Västra stambanan, Kongsvingerbanan och Norge/Vänerbanan av stor betydelse. Samtliga dessa banor har kapacitetsproblem varför åtgärder på dem för att förbättra kapaciteten och punktligheten är av stor vikt för Värmlands utveckling.

Eftersom bristen på kapacitet på Värmlandsbanan drabbar såväl gods- som persontransporter har RV, TrV och Karlstads kommun genomfört en åtgärdsvalsstudie³ för att hitta kostnadseffektiva åtgärder på banan, där Karlstad C utgör en betydande flaskhals. Åtgärdsförslagen är samhällsekonomiskt lönsamma enligt de beräkningar som gjorts.

För näringslivet i Värmland är flyget av stor betydelse eftersom kunderna och ägarna till stor del finns i andra länder. Den absoluta merparten av flygtrafiken utgörs av transittrafik och charter. Transittrafiken går via Arlanda eller Köpenhamn vidare ut i världen

Värmland har f.n. tre flygplatser, Karlstad, Torsby och Hagfors. Samtliga är i kommunal ägo. Torsby och Hagfors har statligt upphandlad trafik och Karlstad erhåller ett årligt statligt driftbidrag som regleras via länsplanens medel. Kostnaderna för att driva flygplatserna är dock betydligt högre än de statliga bidragen vilket innebär att underskotten får hanteras av ägarna, d.v.s. kommunerna.

För turistnäringen i Värmland är väg- och flygförbindelser viktiga. Turistnäringen i såväl Sverige och Värmland är en näring vars betydelse blivit allt större. Värmland är ett av de mest välbesökta länen i Sverige av såväl svenskar som utländska besökare. När det gäller övernattningar av utländska besökare är Värmland det fjärde största länet i Sverige. Av utländska besökare utgör norrmän den största gruppen. Övriga stora besöksgrupper är tyskar, holländare och danskar.

Arvika, Sunne, Torsby och Karlstad är de kommuner som har flest besökare som övernattar. Värmland är även ett transitlän för besökare som ska till Norge och som anländer från västra, södra och östra Sverige. Viktiga stråk för turistnäringen är E18, E45, väg 26, 61 och 62.

³ Tåg i Tid-Åtgärdsvalsstudie för Värmlandsbanan, Trafikverket 2013

Hur förslagen i nationell plan möter Värmlands behov

I Värmlands regionala utvecklingsplan ingår infrastruktur som ett av flera viktiga områden för att länet ska utvecklas till en attraktiv region för näringsliv, turism och boende. Strategierna utgår från att det ska vara lätt att ta sig till, från och inom länet där transportslagsövergripande lösningar är en viktig del för såväl gods- som persontransporter. Här framgår också att Oslo, Göteborg, Örebro och Stockholm är våra viktigaste destinationer utanför länet. RV utgår därför bl.a. från detta i sina synpunkter på förslaget till nationell plan. Det innebär att åtgärder på den nationella infrastrukturen utanför länet också är av stor betydelse för Värmland, i synnerhet på de transportkorridorer som leder till dessa destinationer.

TrV har delat upp den nationella planen i tre huvudgrupper med tillhörande undergrupper. De tre huvudgrupperna utgörs av:

- utveckling av transportsystemet,
- drift, underhåll och reinvestering av järnvägar
- drift och underhåll av vägar inklusive bärighet, tjälsäkring, rekonstruktion och driftbidrag till enskilda vägar.

Samtliga grupper har stor betydelse för Värmland.

TrV har vidare delat upp landet i olika regioner och prioriterade stråk⁴ inom respektive region. För varje stråk har TrV angivit brister och prioriterade åtgärder som faller under ovan nämnda kategorier.

Stråk av betydelse för Värmland i västra Sverige

Värmland tillhör region väst och prioriterade stråk av störst betydelse för Värmland är **stråk 4**, Oslo-Charlottenberg-Kil-Karlstad-Kristinehamn-(Mälardalen-Stockholm) och **stråk 5**, Göteborg-Trollhättan-Karlstad-Torsby- (Bergslagen).

RV delar TrV:s syn på identifierade brister, urval av åtgärder (under 50 Mkr) och namngivna åtgärder (över 50 Mkr) och anser att TrV gjort en rimlig prioritering. RV har sedan tidigare prioriterat tre namngivna åtgärder på **stråk 4**:

- Värmlandsbanan Kil-laxå, mötesstationer
- E18 väster om Karlstad, Björkåmotet-trafikplats Skutberget, mötesfri 2+2 – väg
- Värmlandsbanan, Laxå-Arvika⁵, mötesstationer och kapacitetshöjande åtgärder

TrV föreslår att dessa åtgärder ska utföras under planperioden vilket RV anser är absolut nödvändigt för att öka trafiksäkerheten på en av Sveriges

⁴ S. 127-128 Förslag till nationell plan för transportsystemet 2014-2025, remissversion 2013-06-14, Trafikverket

⁵ RV anser att stråket bör benämnas Laxå-riksgränsen men att insatserna görs där kapacitetsbristerna är som störst.

mest olycksdrabbade vägar och för att öka kapacitet och punktlighet på Värmlandsbanan. RV har med anledning av det också beslutat att samfinansiera dessa objekt med medel ur länstransportplanen, i liggande förslag med upp till 102 miljoner för E18 och Värmlandsbanan, där 85 miljoner avsätts för kapacitetshöjande åtgärder på Värmlandsbanan.

TrV föreslår att de två förstnämnda åtgärderna ska utföras under åren 2014-2019 medan den sistnämnda mellan 2020-2025. RV anser att samtliga åtgärder bör genomföras till 2020.

I åtgärdsvalsstudien- Tåg i Tid – finns ett mötesspår i Brunsberg med i etapp 1, tillsammans med mötesspår vid Väse och Pråmkanalen. I förslaget till nationell plan förefaller de två sistnämnda inrymmas under perioden 2014-2016. RV anser att mötesspåret i Brunsberg också ska finnas med i den tidsperioden eller åtminstone kunna förberedas till byggstart 2017-2019.

Värmlandsbanan är en av Sveriges mest trafikerade enkelspår och uppvisar också större kapacitets- och punktlighetsbrister för såväl person- som godstrafiken, än på många andra håll i Sverige. Detta har klarlagts i TrV:s kapacitetsutredning för transportsystemet i Sverige.

RV är därför angelägna om att investeringarna kommer till stånd och att de gör det så snart som möjligt. RV är också villiga att föra en dialog med TrV för att förverkliga detta.

RV delar också TrV:s syn när det gäller övriga åtgärdsförslag som bedöms kosta mindre än 50 Mkr, där trimningsåtgärder på E18 vid Töcksfors, sidoområdesåtgärder E18, avvattnings- och spårbyten på Värmlandsbanan mm är viktiga åtgärder för att få en robust och säker trafik.

RV delar vidare TrV:s syn på de återstående tillgänglighetsbristerna efter 2025 för kollektiva transporter i stråket mellan Oslo och Stockholm, kapacitetsbristerna mellan Karlstad och Kil, och på Kils bangård, trafiksäkerhetsbristerna på E18 väster om Valnäs till norska gränsen.

RV vill dock påpeka att TrV i kapacitetsutredningen⁶ gjort bedömningen att kapacitetsbrister år 2025, efter genomförda åtgärder i plan 2010-2021, kommer att finnas på Värmlandsbanan mellan Arvika-Kil-Kristinehamn och på Norge-Vänerbanan mellan Grums-Trollhättan. Detta trots att prognosen (JA 2030) utgår från en trafiktillväxt enligt långtidsutredningen från 2008, vilket innebär en lägre trafiktillväxt än faktiskt utfall de senaste tjugo åren. RV befarar därför att kapacitetsbristen är mer omfattande än endast den mellan Kil och Karlstad, trots de kapacitetsförbättrande åtgärder som föreslås 2020-2025 mellan Laxå-Arvika.

RV anser att betydligt mer genomgripande åtgärder på sikt behöver göras för att undanröja bristerna. Där framstår bl.a. behovet av dubbelspår mellan Karlstad och Kil alternativt en avlänkning av trafiken mot Göteborg via Vålberg (den s.k. Vålbergsrakan) som nödvändigt. Även sträckningen mellan Karlstad och Kristinehamn bör bli föremål för dubbelspår som en naturlig fortsättning på kommande åtgärder.

⁶ Transportsystemets behov av kapacitetshöjande åtgärder, s. 196 (13.6.6), Trafikverket 2012

RV välkomnar därför TrV:s förslag om att utföra åtgärdsvalsstudier för stråk 4 när det gäller brister i tillgänglighet och kapacitet i hela stråket, både för järnväg och väg. RV deltar gärna i det arbetet.

För stråk 5 i västra Sverige delar RV TrV:s problembeskrivning och förslag till prioriterade åtgärder. Det är bra att en fördjupad utredning om Vänersjöfarten föreslås eftersom den har en stor betydelse för Värmlands utveckling, bl.a. med tanke på kopplingen till länets starka beroende till skogsnäringen och den framstående FoU som bedrivs inom pappersteknik.

Det är vidare bra att samordning mellan underhålls- och kapacitetshöjande åtgärder på Fryksdalsbanan kommer fortsätta. RV och kommuner efter banan sam- respektive medfinansierar åtgärder som kan förbättra framkomligheten på banan. Prioriterade åtgärder, utöver bärighet och kapacitet, är att restiden mellan Kil och Sunne kan minskas.

Det är glädjande att sträckan Ånimskog-Tösse-Åmål kommer att möttesepareras. RV vill ändå framhäva vikten av att väg 45 i Dalsland delen Vänersborg-Mellerud och i Värmland, Säffle- Valnäs möttesepareras. Med tanke på vägens funktion och trafikmängder håller den en alldeles för låg standard på dessa partier.

Stråk av betydelse för Värmland i östra Mellansverige

I östra Mellansverige är **stråk 5**, (Oslo)-Karlskoga-Örebro-Västerås-(Stockholm) och **stråk 6** (Göteborg)-Örebro/Hallsberg-Eskilstuna-(Stockholm) av stor betydelse för Värmland. De utgör våra främsta transportkorridorer till Stockholm samt till Hallsberg som utgör en av de viktigaste transportnoderna i landet.

För stråk 5 utgör flaskhalsen på E18 genom Karlskoga en stor brist i framkomlighet. Problemet är komplext och sannolikt krävs stora åtgärder för att avhjälpa det. Under planperioden finns inga närmare åtgärder angivna. På lång sikt anser dock RV att större åtgärder på denna del bör genomföras. På kort sikt bör trimningsåtgärder genomföras.

För stråk 6 anser RV att det är oroande att inga större åtgärder verkar planeras på Västra stambanan, sträckan Laxå-Hallsberg. Delsträckan utgör en viktig del för Värmlands persontransporter till Stockholm och godstransporter till Hallsberg. Med tanke på Hallsbergs stora betydelse som godsnod och dess starka koppling till Göteborgs hamn ser RV en uppenbar fara att kapacitetsbristerna i detta delstråk kommer bli mycket stora. Särskilt med tanke på att inrikes godstransporter förväntas öka med 52 procent generellt i landet till år 2030. Sannolikt kommer belastningen i detta stråk bli ännu större.

I kapacitetsutredningen pekas denna sträcka ut som prio 1 vid utvecklingsnivå hög. Den beskrivs också som en getingmidja för trafiken runt år 2021. Övriga objekt som faller under samma kategori i kapacitetsutredningen, bl.a. Ostlänken Norrköping-Linköping, kapacitetsåtgärder Gävle-Sundsvall samt dubbelspår Göteborg-Landvetter-Bollebygd förefaller finnas med i förslaget till nationell plan.

Drift och underhåll av vägnätet

Eftersom Värmlands landbaserade godstransporter inom länet till 84 procent transporteras på vägnätet är drift och underhåll och i synnerhet bärighetsåtgärder mycket viktiga för Värmland. Den absoluta merparten av det gods som transporteras är skogsprodukter, trä massa och papper där rundvirke utgör det absolut största godsslaget. En genomsnittlig lastbil har en last på 13,8 ton i Sverige vilket baseras på statistik från hamnarna och utgår från bil + trailer⁷.

I Värmland utgörs ekipagen huvudsakligen av lastbil med släp och med lastvikter på 35-40 ton med anledning av de vanligaste förekommande godsslagen. Det är betydligt mer än snittvikterna i Sverige som ligger på 13,8 ton för de lastbilar som anländer/lämnar landet med sjöfart. Detta innebär att vägarna i Värmland utsätts för större vikter och därmed snabbare nedbrytning som följd. Andelen lastbilar av total trafik ligger mellan 11-17 procent på de funktionella stråken. Transporterna av skogsprodukter i länet är i genomsnitt 9 mil och finns i hela länet. Flödena är koncentrerade till de större stråken i länet, framförallt E45, väg 61 och 63⁸.

Av de funktionella stråken i Värmland finns bärighetsproblem främst på:

- E45 i Kil, Sunne och Torsby kommuner på sträckorna Högvalta-Bergaskogen (Lv 238) och Fensbol-Stöllet (strax söder om väg 62)
- E18 i Årjängs kommun, Holmedal-Töcksfors och partier mellan Valnäs och Årjäng
- Väg 61 i Kils kommun, Säldebråten-Klacksjön, Brunskog i Arvika kommun och Charlottenberg-Riksgränsen i Eda kommun.
- Väg 62 i Munkfors, Hagfors och Torsby kommun på olika partier mellan Munkfors och Sysslebäck

Värmland är därför fortsatt i stort behov av bärighetsmedel för att säkerställa näringslivets transporter där robusta vägar krävs för att hantera länets vanligaste godsslag. RV anser att det kapillära vägnätet också är viktigt i detta sammanhang men att bärigheten på de funktionella stråken bör ges extra uppmärksamhet.

Drift och underhåll av järnvägsnätet

RV anser att fokus bör ligga på förebyggande underhåll. Avhjälpan underhåll är både dyrare och innebär större störningar för trafiken. Fokus bör ligga på Värmlandsbanan eftersom det är länets viktigaste bana.

Fryksdalsbanan har drabbats särskilt hårt av det bristande underhållet med avstängningar och kapacitetsnedsättningar som följd. Ett föredömligt arbete av TrV har dock skett på denna bana de senaste åren vilket lett till att banan är mer robust idag än tidigare.

⁷ Transportgruppen, Hamnstatistik 2011

⁸ Skogforsk, arbetsrapport 791-2013: Skogsbrukets transporter.

RV anser vidare att drift- och underhållsåtgärder bör kunna kombineras med åtgärder som leder till bättre kapacitet. Det är mycket olyckligt när det finns vattentäta skott mellan driftmedel och investeringsmedel. Ett exempel på det kan vara att mer eller mindre uttjänta ålderdomliga ställverk inte kan bytas ut om de inte gått sönder samtidigt som de utgör en begränsning i vilken kapacitet man annars kunde få ut av befintliga anläggningar.

Fokus bör ligga på att samordna investeringsåtgärder, reinvestering och driftåtgärder där helheten beaktas och där man får bästa möjliga resultat i förhållande till kostnaden, där administrativa frågor inte får omöjliggöra detta.

Om statligt stöd till regionala flygplatser

RV anser att statens bidrag till regionala flygplatser bör öka. I Värmlands fall gäller det Karlstad Airport, Torsby och Hagfors flygplatser. De utgör en förutsättning för att glesbygdsregioner ska kunna behålla och utveckla sitt näringsliv, turistnäring och attrahera rätt kompetens på kort och lång sikt. I nuläget får kommuner och regioner ta en allt för stor del av de kostnader som är förknippade med drift av flygplatserna.

Om anpassning av hastighetsgränser

RV har förståelse för att hastighetssystemet ska anpassas till de förhållanden som råder på respektive väg samt att klimatutsläppen från trafiken ska minskas. Samtidigt ska funktionella stråk prioriteras för att kunna upprätthålla en god tillgänglighet.

I sammanhanget lyfter därför RV fram sina funktionella stråk, E18, E45, väg 61,62,63 samt 26 som är i behov av trafiksäkerhetshöjande åtgärder för att kunna behålla eller höja hastigheterna på dessa, eftersom de är våra mest betydelsefulla vägar för gods- och persontransporter.

Om gränsregionala förbindelser

I kapitel 11, "Samband mellan internationell utveckling och långsiktig nationell planering" redogör TrV bl.a. om vikten av en nationsövergripande infrastrukturplanering. RV har framhållit detta vid flera tillfällen och delar TrV:s syn på detta. Det förefaller dock finnas brister inom detta område och RV ser fram emot en utökad samplanering.

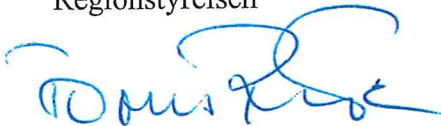
I det internationella stråket (3) Helsingfors/Åbo-Stockholm-Oslo konstaterar TrV att det finns brister i tillgänglighet för tågtrafiken och att den inte är tidsmässigt konkurrenskraftig mot personbil/buss/flyg. RV delar den uppfattningen.

Eftersom man på den norska sidan kommer färdigställa E18 till en mötesfri väg de närmaste åren är det därför viktigt att Sverige har en beredskap för att knyta ihop länderna med motsvarande satsning på den felande sträckan riksgränsen-Valnäs. I den aviserade åtgärdsvalsstudien för stråket Oslo-Stockholm är det därför nödvändigt att även norrmännen deltar i den studien, vilket skapar förutsättningar för framtida samplanering. Studien bör omfatta både väg och järnvägsförbindelser.

Slutkommentar

RV anser att TrV gjort ett bra arbete i sitt förslag till nationell plan. RV tycker också att TrV fångat de brister och problem som Värmland upplever och i huvudsak, utifrån ett perspektiv där resurserna är begränsade och behoven aldrig sinande, gjort en rimlig prioritering.

REGION VÄRMLAND
Regionstyrelsen



Tomas Riste (S)
Ordförande