



Ks/2017:141

§ 186

Förslag till regional transportplan för Värmland 2018-2029

Beslut

Kommunstyrelsen antar förslag till yttrande och översänder det omgående till Region Värmland. Paragrafen justeras omedelbart.

Sammanfattning

Region Värmland har tagit fram ett förslag avseende ny regional transportplan för Värmland 2018-2029 som kommunerna ges tillfälle att yttra sig över.

Planförslaget innebär inga åtgärder inom Kristinehamns kommun. Relativt stora resurser läggs dock på Karlstad C (inom ramen för Tåg i Tid) och syftar till att stärka kapacitet på Värmlandsbanan samt samordning av regional och lokal kollektivtrafik. Förslaget till yttrande handlar till stor del om behov av åtgärder inom Kristinehamns kommun samt behov av nya ställningstaganden om prioriteringar av kapacitetshöjande åtgärder på Värmlandsbanan.

Beslutsunderlag

Kommunledningsförvaltningens tjänsteskrivelse den 26 september 2017
Kommunledningsförvaltningens förslag till yttranden den 26 september 2017
Ökade godsvolymer på Väneren, Sweco, 2016
Förstudie avseende spåranslutning till Kroksviks
industriområde, Kristinehamns kommun, 2010
Nya spår i Kristinehamn, ÅF Infrastructure AB, 2017
Station för resande i Björneborg, ÅF Infrastructure AB, 2017

Skickas till

Region Värmland, Box 1022, 651 15 Karlstad
Region Örebro län, Box 1613, 701 16 Örebro

10/10-17



Kommunledningsförvaltningen
Kalle Alexandersson, 0550-88002
kalle.alexandersson@kristinehamn.se

Yttrande - Förslag till regional transportplan för Värmland 2018-2029

Pott för trafiksäkerhet, trimning och miljö

På sidan 20 anges att åtgärdsgruppen bland annat syftar till att *"erbjuda bättre och mer klimatsmarta alternativ till bilen", "skapa bättre förutsättningar för gods- och varustransporter"*, bl.a. genom *"ökade möjligheter att effektivare kunna nyttja olika trafikslag."* Vidare anges att åtgärdsgruppen innehåller *"åtgärder på det statliga vägnätet och statlig medfinansiering av det kommunala väg- och gatunätet"*. Längre ned i texten står det att medlen kan användas till *"samtliga transportslag"*, *"för att möta ändringar i efterfrågan på transporter"* samt för *"att stödja och möjliggöra utveckling av befintliga verksamheter"*. Samtliga åtgärder i potten går dock till vägåtgärder. Texten om vad som ryms i potten är otydlig och behöver förtydligas.

Överföring till sjöfart - utveckling av infrastruktur vid Kristinehamns hamn
Kristinehamns kommun tolkar skrivningen och förordningen som att det ska vara möjligt att använda potten även till järnvägssatsningar som möjliggör överflyttning av biltransporter till mer hållbara trafikslag. På sidan 17 i planförslaget anges att *"utpekade regionala stråk och noder för gods- och varustransporter ska prioriteras med syfte att stärka och utveckla det regionala näringslivet"*. Vidare anges att *"nya eller ändrade transportbehov som uppkommer under planperioden ska kunna beaktas"*. *"Innan specifika åtgärder bestäms inom respektive åtgärdsgrupp ska de normalt sett föregås av en åtgärdsvalsstudie."*

Bland Vänerhamns ägare pågår ett arbete med målen att fördubbla sjögodset i hamnarna samt att införa containersjöfart. Kristinehamns kommun bedömer att det finns mycket som talar för att containersjöfarten och en övrig utveckling kommer att ske i Kristinehamns hamn. En utvecklad hamnverksamhet kan vid en viss nivå kräva järnvägssatsningar för förbättrad kapacitet och anslutning till bangården och Värmlandsbanan/Inlandsbanan. Sådana förslag finns översiktligt utredda och kostnadsbedömda (bifogas som bilaga). Kristinehamns kommun anser att frågan är strategiskt viktig ut ett regionalt perspektiv och medel från länsplanen bör avsättas för en åtgärdsvalsstudie. Frågan kan hanteras i olika skala och skulle även kunna

KRISTINEHAMNS KOMMUN	E-post kommunen@kristinehamn.se	Organisationsnummer 212000-1868
Postadress 1. Kommunledningsförvaltningen 681 84 Kristinehamn	Besöksadress Uroxen Kungsgatan 30	Telefon 0550-88 000 vx
		Fax 0550-88 011
		Bankgiro 110-0213

inkludera frågan om behovet av nytt förbindelsepår mellan Välsviken som innebär ett eventuellt nytt hamnläge i Karlstad hanteras i samma studie.

Återinför tågstopp i Björneborg

En av prioriteringsgrunderna som redovisas på sidan 17 i planförslagen är att *”Utpekade regionala stråk för arbetspendling ska prioriteras med syfte att stärka och utveckla en gemensam arbetsmarknad med Karlstad som centralort samt att förbättra möjligheterna att arbetspendla till angränsade regioner.”*

Det finns ett starkt kommunalt önskemål om att återinföra en hållplats för regional tågtrafik i Björneborg. Björneborg är kommunens nästa största tätort och förutsättningarna för ett nytt stopp är mycket bra jämfört de tätorter som är utredda i Värmlandstrafiks rapport om tågstopp längs Värmlandsbanan och Fryksdalsbanan. Inom 3 km från hållplats bor det 1100 personer och övrigt kollektivtrafikutbud är dåligt. Syftet med att återinföra ett stopp är att ytterligare stärka ett av länets starkaste kollektivtrafikstråk, att föra över resande från bil till järnväg samt att möjliggöra studie- och arbetsresor för en stor andel personer i Björneborg utan tillgång till egen bil. Dessutom skulle Björneborg stärkas markant som pendlingsort genom att den kopplas ihop med både Karlstads och Örebros lokala arbetsmarknader.

Satsningen bedöms i hög grad motsvara Region Värmlands prioriteringsgrund ovan. En utredning med översiktligt kostnadsbedömda alternativ är framtagen av kommunen (bifogas som bilaga). Kostnaden beräknas till mellan 17-26 mkr och möjlighet till externt stöd för del av finansieringen bör vara möjlig (t.ex. Klimatklivet). Kommunal medfinansiering kan även vara aktuellt. Satsningen kan kombineras med kollektivtrafikpotten. Oavsett vilken pott som används bidrar åtgärden till måluppfyllelse av Värmlandsstrategins effektmål: *”Ökade möjligheter att bo och arbeta i hela Värmland”* och *”Gång-, cykel-, och kollektivtrafik ska öka sina andel av persontransporterna.”* Därutöver måluppfyllelse av 3 av 4 mål i trafikförsörjningsprogrammet. Åtgärden bidrar till måluppfyllelse av samtliga mål i Klimat- och energistrategi för Värmland.

Trafiksäkerhetsåtgärder

Kommunen genomför årligen träffar på olika delar av landsbygden för att samla in synpunkter och redogöra för vad som händer i kommunen. Träffarna har pågått sedan 2012. Ett antal synpunkter avseende trafiksäkerhetsfrågor på läns- och riksvägar framförs återkommande. Dessa är:

- Osäker avfart mot bygdegården i Bergsjö på RV 26
- Osäker avfart vid Husbilslandet norr om Bäckhammar på RV26
- Osäker skolväg vid Grunnebackaskolan i Rudskoga på länsväg 204
- Dåliga siktförhållanden vid avfarterna vid Stolpen på E18
- För höga hastigheter vid Kroksviksavfarten på E18

Kollektivtrafikpotten

Kristinehamns kommun ställer sig bakom att avsätta medel ut kollektivtrafikpotten till Karlstad C (borde benämnas Tåg i Tid) som eget objekt i planförslaget. Satsningen är av stor regional vikt men ger även stor lokal nytta.

Kristinehamns kommun ställer sig frågan till om hela 124 Mkr ur kollektivtrafikpotten verkligen ska överlämnas för prioriteringar av Värmlandstrafik. Med tanke på hur många av de angivna målen för planen där kollektivtrafiken är verktyget för att uppfylla dem skulle det vara rimligt att arbeta mer strategiskt med potten. Fler objekt borde i så fall pekas ut direkt i länsplanen. Ett sådant arbetssätt skulle dessutom innebära en utökad demokratisk process kring fördelning av länets resurser.

Kristinehamns kommun önskar att satsningen på ett nytt tågstopp i Björneborg pekas ut som ett objekt i kollektivtrafikpotten. Om det inte är möjligt önskar kommunen ett klargörande avseende hur strategiska satsningar tydligare kan hanteras i länsplanen, samt vilka förutsättningar som finns att möjliggöra satsningen. Satsningen kan kombineras med potten för trafiksäkerhet, trimning och miljö.

Samfinansiering

Enligt planförslaget (sid 23) anges att förordningen om länsplaner och regional transportinfrastruktur kräver att ett objekt är utpekad i nationell plan för att samfinansiering ska vara möjlig. Detta överensstämmer inte med förordningen och borde förtydligas i planen. I förslaget till länsplan har Region Värmland valt att samfinansiera två objekt, Värmlandsbanan i form av Karlstad C (Tåg i Tid) samt Fryksdalsbanan. Tåg i Tid (steg 1-3) är utpekad i nationell plan. Fryksdalsbanan är inte utpekad i nationell plan.

Fryksdalsbanans prioritet gentemot andra satsningar

Fryksdalsbanan är inte utpekad i nationell plan men ska enligt förslaget till länsplan ändå samfinansieras genom länsplanen. Bakgrunden till det strategiska valet att samfinansiera det nationella objektet Fryksdalsbanan är dåligt beskrivet. På sidan 23 står att de Fryksdalsbanan "*bedöms vara strategiskt viktigt även ur ett regionalt perspektiv*". Det skulle kunna förtydligas vad som ligger till grund för detta inför antagande av planen, dvs hur förslaget relaterar till prioriteringsgrunderna på sid 17-18, relevanta mål samt hur prioriteringar har gjorts gentemot andra frågor som kan tänkas vara "*strategiskt viktiga ur ett regionalt perspektiv*".

Tåg i Tid

Kristinehamn ställer sig bakom de satsningarna på Värmlandsbanan (inom ramen för Tåg i Tid) som bidrar till kapacitetshöjning samt samordningen av den regionala och lokala kollektivtrafiken. Det finns dock frågor i Tåg i Tid steg 4 där behoven borde diskuteras mer ur ett regionalt perspektiv. I steg 4 finns en ny godsbangård på Välsviken med en ny bro över Klarälven med ett nytt förbindelse-spår till Örsholmen/Kalvholmen, där en ny hamn skulle kunna lokaliseras till följd av tidigare fattade beslut i Karlstad som gör det svårt att bedriva vidare hamnverksamhet i nuvarande läge. En sådan lösning skulle sannolikt innebära en flytt av motorstadion, vilket i sin tur leder till ett behov av ny lokalisering av motorstadion. Kostnaden för etapp 4 bedöms till 300-400 miljoner (exklusive eventuell investering i ny hamn och flytt av motorstadion). Enligt åtgärdsvalsstudien Tåg i Tid (Trafikverket 2012-12-14) bedömdes flera åtgärder som nödvändiga efter 2025 men valdes bort i detta skede. Exempel på sådana åtgärder var bland annat en ny godsterminal i Kristinehamn, dubbelspår Karlstad – Kristinehamn samt ökad kapacitet för korsande godstrafik Kils godsbangård. Parter i Tåg i Tid var Karlstads kommun, Trafikverket och Region Värmland.

Det är utifrån nuvarande formuleringar i förslaget till länsplan dock svårt att avgöra hur mycket av satsningarna som skapar regional nytta och vilka som är mer av lokal/kommunal karaktär. Detta borde klargöras innan beslut om länsplanen, till exempel genom en åtgärdsvalsstudie med brett deltagande.

Behov av fortsatta prioritering av åtgärder på Värmlandsbanan

Både Värmlandsstrategin, länsplanen och trafikförsörjningsprogrammet anger att satsningar ska prioriteras i de tunga pendlingsstråken. Även restidsförkortning till Stockholm och Oslo är tydligt prioriterade i styrdokumentet och genom bildandet av bolaget Sthlm-Oslo 2,55 AB. I den pågående åtgärdsvalsstudien för denna sträcka pekar Trafikverket på påtagliga brister avseende tillgänglighet, kapacitet och restid i stråket. Eftersom förslaget till nationell plan är väldigt otydligt om vilka ”trimningsåtgärder” (under 100 mkr) och ”reinvesteringsåtgärder” (under 200 mkr) som ska genomföras anser Kristinehamns kommun att det vore lämpligt att Region Värmland tydligt anger att detta även satsningar på Värmlandsbanan ”är strategiskt viktigt ur ett regionalt perspektiv”. Sträckan mellan Kil och Kristinehamn har sedan länge slagit i kapacitetstaken och kapacitetsbristen utgör redan idag ett stort problem. Sträckan trafikeras idag av mellan 75-95 tåg per dag och kapacitetsgränsen bedöms ligga på ca 60 tåg per dag. Enligt trafikprognoser förväntas trafiken öka kraftigt under kommande år.

Det går i det perspektivet ställa sig frågande till prioriteringen av att samfinansiera satsningar på Fryksdalsbanan utan att en uttala sig om behoven på Värmlandsbanan. Inom Kristinehamn kommun skulle dubbelspår behövas på hela sträckningen till Karlstad. Ett förbigångsspår vid Kristinehamns bangård (se bilaga) samt en förlängning av mötesspåret vid Ölme till och med Kroksvik bör dock prioriteras ut ett kommunalt perspektiv. Förbigångsspåret tjänar som en kapacitetskapande mötesstation för Värmlandsbanan och Inlandsbanan, underlättar anslutning och magasinering för transporter till hamnen samt är en del av en framtida dubbelspårslösning mellan Karlstad-Kristinehamn (samt Stockholm-Oslo). Det förlängda mötesspåret vid Ölme skulle bli ett partiellt dubbelspår som även skulle kunna medföra en möjlighet att skapa en järnvägsanslutning till industriområdet Gustafsvik/Kroksvik (Rolls Royce mm samt ytterligare planlagd verksamhetsmark). Den samhällsekonomiska nyttan av sådana åtgärder på Värmlandsbanan är förmodligen vida större än att minska restiderna mellan Torsby och Karlstad, i synnerhet eftersom Värmlandsbanan utöver persontrafik även trafikeras av ständigt ökande godstrafik och nationell/internationell persontrafik. Enligt Kristinehamns mening bör förbigångsspåret vid Kristinehamn vara en av de högst prioriterade mötesstationerna på Värmlandsbanan efter redan beslutade mötesstationer i Tåg i Tid. Denna typ av prioriteringar går dock inte att göra utifrån ett lokalt kommunalt perspektiv utan måste sättas i ett regionalt och även nationellt perspektiv.

Kristinehamns kommun anser därför att det i detta läge finns ett stort behov av att i ett samlat regionalt perspektiv arbeta vidare med prioriteringar av åtgärder på Värmlandsbanan för att ta ställning till prioriteringar efter Tåg i Tid steg 3. Deltagandet i en sådan process måste i så fall breddas och inte begränsas till Trafikverket, Region Värmland och Karlstads kommun. Detta skulle till exempel kunna ske i den åtgärdsvalsstudie för godshantering i Värmland som Trafikverket har tagit initiativ till.

Kopplingar till andra planer - avsaknad av länsöverskridande samordning och perspektiv

I texten om kopplingar till andra planer anges Örebro län och vilka kopplingar som finns mellan länen. E18, riksväg 63 och väg 237 anges. Kristinehamns kommun noterar att varken väg 204 eller Värmlandsbanan nämns i detta sammanhang, vilket är något anmärkningsvärt. Värmlandsbanan är kanske den enskilt viktigaste infrastrukturen i länet och av strategiskt stor vikt. Ovanstående är allt som förslaget till länsplan berör när det gäller Örebro län, trots kravet i förordningen om att länsplaneupprättarna ska ha ett länsöverskridande perspektiv.

Kristinehamns kommun erfar att samverkan mellan de båda länsplaneupprättarna har varit nära på obefintlig. Kravet om länsöverskridande perspektiv kan därmed inte sägas vara uppfyllt. För en kommun som Kristinehamn, som ligger på gränsen till Örebro län och som delar arbetsmarknad med Karlskoga och Degerfors kommuner, är det av avgörande betydelse att en sådan samverkan sker mellan länsplaneupprättarna. En framtida integrering i Örebros lokala arbetsmarknad är en av Kristinehamn viktigaste utvecklingsfrågor.

Region Värmland och Region Örebro län äger gemensamt bolaget Sthlm-Oslo 2,55 AB, vars huvudsakliga syfte är att förbättra järnvägsförbindelserna mellan Stockholm och Oslo. Detta engagemang borde medföra ett ökat regionalt intresse från bägge länen avseende kapacitetsökning och åtgärder för att bygga trafik mellan Örebro och Karlstad för att motivera framtida satsningar på utvecklad järnväg mellan Oslo-Stockholm i enlighet med förslagen i ÅVS Stockholm- Oslo. Detta avspeglas inte alls i respektive planförslag. Även om Värmlandsbanan är ett nationellt objekt bör det framgå att den är av stor strategisk vikt ur ett regionalt perspektiv i syfte att motivera samfinansiering och finansiering ur de nationella trimnings- och reinvesteringspottorna.

Kristinehamns kommun har tagit del av och diskuterat Örebro läns och Värmlands läns planförslag med Karlstads, Karlskoga, Degerfors, Lekebergs och Örebro kommuner och har identifierat följande gemensamma synpunkter:

- Bättre samordning behövs mellan länsplaneupprättarna för att leva upp till kravet i regeringens direktiv om att *"Länsplaneupprättarna ska i sina prioriteringar även utgå från ett länsövergripande perspektiv"*. Idag saknas i för hög utsträckning analys, ställningstaganden och åtgärder avseende stråket Örebro-Karlstad samt den funktionella regionen i östra Värmland (Kristinehamn, Storfors, Karlskoga och Degerfors).
- Infartsfrågorna till de regionala centralorterna Örebro och Karlstad är viktiga för att minska restiderna för den regionala busstrafiken. Frågan är bra behandlad i Örebros förslag men saknas i Värmlands förslag.
- Ett tydligare förhandlingsuppdrag med andra operatörer behövs för att kunna utveckla länsöverskridande kollektivtrafik.
- Trimning och åtgärder för ökad kapacitet på Värmlandsbanan bedöms vara av regional strategisk betydelse för båda regionerna.

- Trafikeringsfrågorna i stråket Örebro-Karlstad är viktiga för att utveckla resandet och därmed ytterligare motivera nyinvesteringar i t.ex. Nobelbanan som en del av Oslo-Stockholm.

Bilagor:

- Ökade godsvolymer på Vänern, Sweco, 2016
- Förstudie avseende spåranslutning till Kroksviks industriområde, Kristinehamns kommun, 2010
- Nya spår i Kristinehamn, ÅF Infrastructure AB, 2017
- Station för resande i Björneborg, ÅF Infrastructure AB, 2017

Bjarne Olsson
Kommunstyrelsens ordförande

Anders Dahlén
Kommunchef