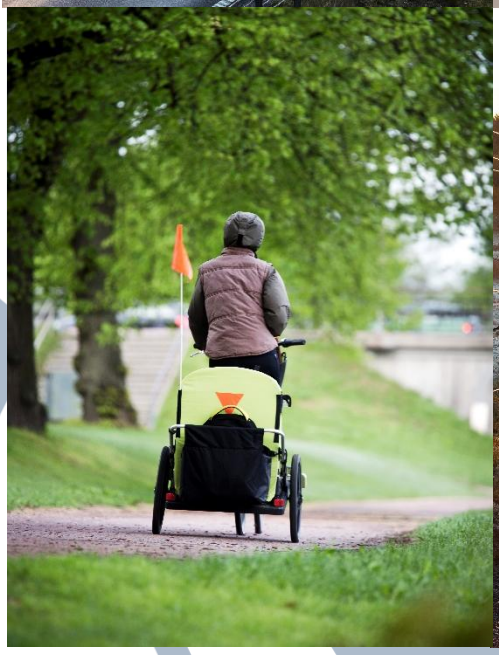
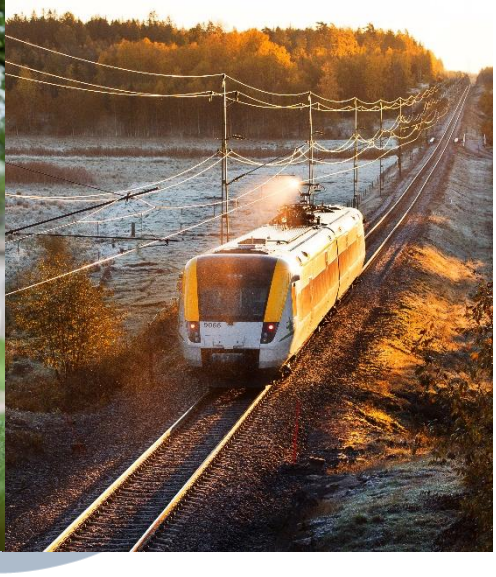
Region Värmland

Länsplan för regional transportinfrastruktur 2026 – 2037 i Värmland









Ansvarig verksamhet	Regional utveckling
Kontakt	Marcus Smedman, Erik Larsson, Mattias Landin, Sofia Bjarnevik, Ulf Rosenqvist
Datum	2026-09-01
Diarienummer	RUN/240231 och RUN/250154
Region Värmland Regionens hus 651 82 Karlstad	

Innehåll

Sammanfattning 4

1.Bakgrund 5
1.1 Vad är en länsplan? 5
1.2 Planeringsförutsättningar 5
1.3 Processen 6

2.Mål 7
2.1 Nationella transportpolitiska mål 7
2.2 Nationella miljökvalitetsmål 7
2.3 Regionala mål och strategier 8

3.Övergripande analys om transporter och infrastruktur av betydelse för Värmland 10
3.1 Transportinfrastrukturens betydelse 10
3.2 Demografi och befolkningsutveckling kan förändra pendlingsmönstren 11
3.3 Drift, underhåll och utveckling av befintlig infrastruktur 11
3.4 Trafiksäkerhet och tillgänglighet 12
3.5 Sjöfart och flyg 13
3.6 Gång- och cykeltrafik 14
3.7 Klimat och miljö 14

4.Åtgärdsplanering och effektbedömning av åtgärdsområden 16
4.1 Förutsättningar för åtgärdsplaneringen 16
4.2 Innehåll och omfattning av länsplanen 17
4.3 Prioriteringar 18
4.4 Planeringsram 18
4.5 Åtgärder i planen 19
4.6 Åtgärdsområde hållbart transportsystem 20
4.7 Trafiksäkerhet, trimning och miljö 21
4.8 Gång och cykel 22
4.9 Kollektivtrafik 22
4.10 Samfinansiering nationell plan 23
4.11 Riskreserv 24
4.12 Utredningar av betydelse för att genomföra åtgärder i denna och kommande länsplaner 24
4.13 Kopplingar till andra planer 29

5.Genomförande och uppföljning av planen 31
5.1 Process för genomförande av planen 31
5.2 Uppföljning 31

6.Effektbedömning och måluppfyllelse av planen 32
6.1 Förändringar jämfört med föregående plan 33
6.2 Effektbedömning och måluppfyllelse 33

Sammanfattning

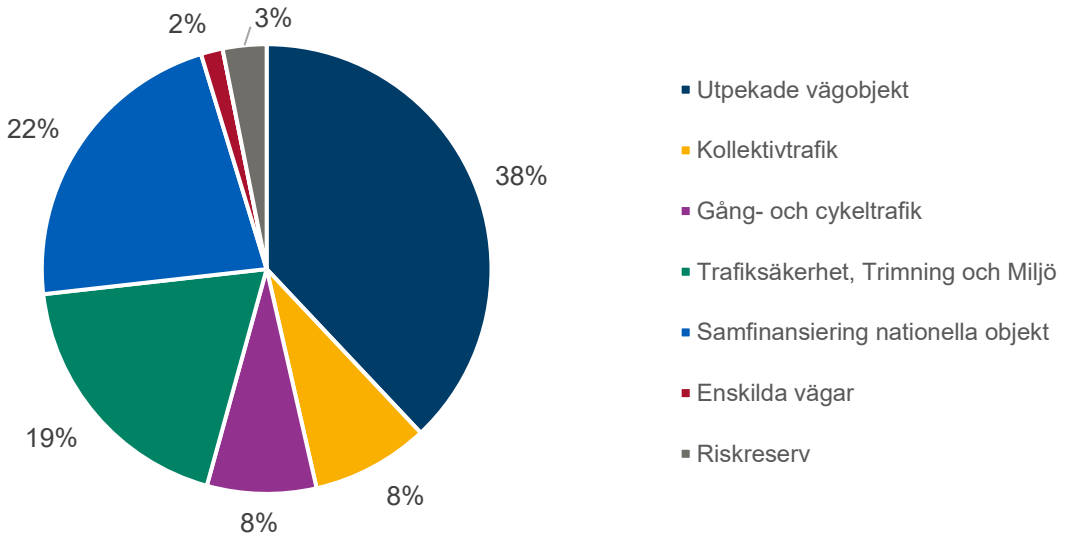
Region Värmland ansvarar för att ta fram en länsplan för transportinfrastruktur i Värmland (länsplanen). Länsplanen omfattar tolv år för perioden 2026–2037. Regeringen har ökat planeringsramen från 1152 till 1639 miljoner kronor jämfört med tidigare plan. Eftersom Värmland har använt mer medel än det genomsnittliga utfallet för övriga länsplaner i Sverige under åren 2022 - 2025 minskar planeringsutrymmet till 1527 miljoner kronor.

Åtgärdsplaneringen utgår från nationella och regionala mål, regeringens direktiv, systemanalysen och dialoger med kommuner och näringsliv. Mål på global och EU-nivå beaktas genom att de speglas i nationella och regionala mål.

De största förändringarna jämfört med föregående plan är att medel till åtgärdsområdena hållbart transportsystem och samfinansiering till nationell plan har ökat. För att uppnå ökad trafiksäkerhet satsar Region Värmland på flera mindre åtgärder för att höja trafiksäkerheten istället för större vägobjekt eftersom kostnaderna har blivit orimligt höga. En utredning kommer att genomföras för att identifiera kostnadseffektiva åtgärder. De befintliga vägobjekten i planen färdigställs dock. En ökad satsning görs på Fryksdalsbanan för att uppgradera banan och dra nytta av kommande spårbyte. Syftet är att öka robustheten, minska klimatutsläppen och förkorta restider. Region Värmlands ambition är att elektrifiera banan inom en tioårsperiod. Åtgärder på Fryksdalsbanan kommer att klarläggas i pågående åtgärdsvalsstudie.

Sammantaget bedöms planen bidra positivt till de nationella och regionala målen och uppfylla regeringens direktiv. Region Värmland bedömer att 1 479 miljoner kronor av planens medel har en direkt eller indirekt positiv effekt på trafiksäkerheten. Upp till 297 miljoner kronor kan användas som statlig medfinansiering och 337 miljoner kronor avsätts som samfinansiering till nationell infrastruktur. Region Värmland gör bedömningen att de nationella etappmålen om klimat till 2030 inte kommer att uppnås inom transportsektorn i länet medan målen till 2045 kan nås under förutsättning att fordonsflottan elektrifieras i tillräcklig omfattning. I ett större perspektiv har länsplanen en marginell betydelse för att uppnå klimatmålen eftersom det främst styrs av hur befintlig infrastruktur används.

Etappmålet till 2030 för trafiksäkerhet kommer sannolikt inte att nås i Värmland eftersom det saknas (ekonomiska) förutsättningar för nödvändiga åtgärder till dess.



Fördelning av medel i Värmlands länstransportplan 2026 - 2037.

1. Bakgrund

1.1 Vad är en länsplan?

Länsplaner för regional transportinfrastruktur (länsplaner) görs av regioner på uppdrag av regeringen. Varje län har en egen länsplan och finansieringen består av statliga medel. Planerna är på tolv år och revideras i regel vart fjärde år på motsvarande sätt som den nationella planen. Länsplaner kan omfatta investeringar i statliga regionala vägar, samfinansiering till nationell plan, statlig medfinansiering av kommunal infrastruktur, åtgärder för trafiksäkerhet, kollektivtrafik och cykel. Regeringen beslutar om preliminära ekonomiska ramar för varje länsplan.

Länsplanen omfattar inte drift och underhåll eller investeringar i järnvägar, nationella stamvägnätet (Europavägar och större riksvägar) och allmänna farleder, som återfinns i den nationella transportplanen. Det finns dock möjligheter att samfinansiera åtgärder i den nationella planen med medel från länsplaner. Trafikverket ansvarar för att ta fram den nationella planen. En närmare beskrivning av länsplaner och förutsättningar finns i förordningen (1997:263) om länsplaner[1].

Trafikverket ansvarar för att genomföra åtgärder i länsplanerna och i den nationella planen.

Länsplanen utgör också en av flera handlingsplaner till Värmlandsstrategin som är länets samlade insatser för regional utveckling. I Värmlandsstrategin anges bland annat vikten av god tillgänglighet till, från och inom länets gränser. Åtgärder i länsplanen kan främst bidra till det inom länets gränser. Medlen i länsplanen räcker inte för att skapa systemomvandlade infrastruktur som kan ha stor betydelse för regional utveckling. Det handlar snarare om att förbättra befintlig infrastruktur där de största investeringarna i regel är att bygga mötesseparerade vägsträckor på länets viktigaste vägar. Sammantaget bidrar åtgärderna till ökad och hållbar tillgänglighet i enlighet med Värmlandsstrategin och de nationella målen.

1.2 Planeringsförutsättningar

1.2.1 Regeringens direktiv

I kapitlet om åtgärdsplanering framgår regeringens direktiv till regionerna.

Regeringen har givit Region Värmland uppdraget att ta fram ett förslag till länsplan för perioden 2026–2037 för Värmlands län. Regeringen utformar uppdraget i ett direktiv som Trafikverket och regionerna ska följa. I direktivet framgår regeringens prioriteringar, de medel som berörda parter ska planera för och andra förutsättningar. I denna planomgång, 2026–2037, har regeringen uppgivit att Region Värmland ska planera åtgärder för 1639 miljoner kronor (efter avräkning för redan upparbetade medel i förhållande till andra län minskas det till 1527 miljoner kronor)

Planeringen och val av åtgärder bygger på att transportsystemet och infrastrukturen ska anpassas till de krav som en långsiktigt hållbar utveckling ställer – ekonomiskt, miljömässigt och socialt. Den så kallade fyrstegsprincipen (vilken grundar sig i att välja den åtgärd som är bäst lämpad utifrån ovanstående krav) ska vara vägledande för planeringen. Inriktningen är att i första hand använda, underhålla och anpassa befintlig infrastruktur. Nybyggnation blir aktuellt först när dessa åtgärder inte är tillräckliga för att uppnå syftet med åtgärden.

Länsplanerna ska vara trafikslagsövergripande och inkludera ändamål som upptas i förordningen (1997:263) om länsplaner för regional transportinfrastruktur.

För varje länsplan görs en strategisk miljöbedömning, som dokumenteras i en miljökonsekvensbeskrivning (MKB). En MKB beskriver länsplanens effekter på nationella miljömål och utgör en del av beslutsunderlaget. I Värmland finns även en systemanalys som utgör ett sakligt

[1] Förordning 1997:263 om länsplaner för regional transportinfrastruktur

underlag till länsplanen. Det är en sammanställning av statistik och en beskrivning av brister och behov i transportsystemet om vad som är prioriterat för att uppnå regionala och nationella mål.

1.3 Processen

Revideringen har skett under 2024–2025.

Under revideringen har Region Värmland genomfört både skriftliga och muntliga samråd med länets kommuner, Handelskammaren, Länsstyrelsen, Polismyndigheten, övriga berörda myndigheter och angränsande län. Processen har genomförts i nära dialog med Trafikverket.

2. Mål

Det finns många mål, från globala till lokala, som är kopplade till transportinfrastruktur. Region Värmland förhåller sig främst till de nationella och regionala målen då de i sin tur har en koppling till mål på global och europeisk nivå. Nedan följer en beskrivning av de nationella och regionala målen/strategierna som länsplanen bedöms ha starkast koppling till.

2.1 Nationella transportpolitiska mål

Det övergripande målet för svensk transportpolitik är ”att säkerställa en samhällsekonomiskt effektiv och långsiktigt hållbar transportförsörjning för medborgare och näringsliv i hela landet”. Under det övergripande målet har riksdagen beslutat om funktions- och hänsynsmål med ett antal prioriterade områden.

2.1.1 Funktionsmålet

Funktionsmålet handlar om att skapa tillgänglighet för resor och transporter. Transportsystemets utformning, funktion och användning ska medverka till att ge alla en grundläggande tillgänglighet med god kvalitet och användbarhet samt bidra till utvecklingskraft i hela landet. Samtidigt ska transportsystemet vara jämställt, det vill säga likvärdigt svara mot kvinnors och mäns transportbehov.

2.1.2 Hänsynsmålet

Hänsynsmålet handlar om säkerhet, miljö och hälsa, vilka är viktiga aspekter som ett hållbart transportsystem måste ta hänsyn till. Transportsystemets utformning, funktion och användning ska anpassas till att ingen ska dödas eller skadas allvarligt. Det ska också bidra till ökad hälsa och att miljökvalitetsmålen uppnås.

2.1.3 Etappmål

Under hänsynsmålet finns specifika etappmål som Sveriges riksdag har beslutat om:

> **Minskning av växthusgasutsläpp**: Växthusgasutsläppen från inrikes transporter, exklusive inrikes luftfart, ska minska med minst 70% till 2030 jämfört med 2010.
>
> Till 2045 ska det vara nettonollutsläpp av växthusgaser i Sverige (de totala utsläppen ska inte överstiga de totala upptagen av utsläpp) vilket motsvarar en minskning av utsläppen med 85 procent jämfört med 1990 års nivå.
>
> **Trafiksäkerhet:** Antalet omkomna i trafikolyckor inom vägtrafiken, sjöfarten och luftfarten ska halveras till 2030. Antalet allvarligt skadade inom dessa trafikslag ska minska med minst 25% till 2030. Utgångspunkten är ett genomsnitt av utfallet under åren 2017–2019.

2.2 Nationella miljökvalitetsmål

I miljökonsekvensbeskrivningen (MKB) behandlas de miljöaspekter där betydande miljöpåverkan kan uppstå. De miljöaspekter som anges i miljöbalken har fördelats på fyra olika fokusområden; klimat, landskap, hushållning av naturresurser samt hälsa och livskvalitet. Det finns sexton miljökvalitetsmål, som tillsammans med generationsmålet utgör grunden för den nationella miljöpolitiken. I samråd med länsstyrelsen har Region Värmland avgränsat att planen ska bedömas mot dessa miljökvalitetsmål:

- Begränsad klimatpåverkan
- Frisk luft
- God bebyggd miljö
- Ett rikt odlingslandskap
- Levande skogar
- Ett rikt växt- och djurliv

En övergripande bedömning görs också mot generationsmålet. Generationsmålet är en del av Sveriges miljömålssystem och beskriver den samhällsomställning som krävs för att uppnå de sexton miljökvalitetsmålen. Det syftar till att lämna över ett samhälle till nästa generation där de stora miljöproblemen är lösta. Det gäller både inom och utom Sveriges gränser.

2.3 Regionala mål och strategier

Det finns flera regionala mål och strategier. Åtgärder i länsplanen kan bidra till flera av dessa.

2.3.1 Värmlandsstrategin

Värmlandsstrategin är länets samlade strategi för regional utveckling. Strategin har tagits fram av Region Värmland i bred samverkan med länets intressenter.

I Värmlandsstrategins vision - Ett hållbart Värmland som förändrar världen - har fyra insatsområden identifierats där ambitioner och målsättningar för Värmland beskrivs. Insatsområdena är ”Förbättra livsvillkoren”, ”Höja kompetensen”, ”Utveckla attraktiva platser” och ”Stärka konkurrenskraften”. Det insatsområde som har starkast koppling till länsplanen är ”Utveckla attraktiva platser”. I den strategiska inriktningen för insatsområdet framgår bland annat att det krävs ett hållbart transportsystem för gods- och persontrafik och att det ska vara lätt att ta sig inom, till och från länet samt ut i världen.

För att uppnå hållbara transporter anges att en av flera insatser ska vara att ”säkerställa en väl utbyggd transportinfrastruktur för tillgänglighet i hela Värmland. Det är nödvändigt för att binda samman och kunna utveckla regionen, för att ta oss till och från jobb, för verksamheternas försörjning av kompetens och för våra olika platsers attraktivitet. Transportflödenas storlek, strategiska vikt, miljö, klimat och säkerhet är faktorer som ska vägas in i planeringen.”

Länsplanen är en av flera handlingsplaner till Värmlandsstrategin. I länsplanen görs de prioriteringar som bäst bedöms bidra till Värmlandsstrategins insatsområde samtidigt som andra mål också behöver beaktas. Åtgärder i länsplanen kan främst bidra till ökad tillgänglighet och hållbara transporter inom länets gränser genom trafiksäkrare vägar, kortare restider och åtgärder som främjar kollektivtrafik, cykel och gång.

2.3.2 Regionalt trafikförsörjningsprogram

I förslag till Trafikförsörjningsprogram 2026–2040 för Värmland är det övergripande målet att öka marknadsandelen för de hållbara transportslagen kollektivtrafik, cykel och gång. År 2030 ska andelen hållbart resande uppgå till 35 procent, år 2035 till 40 procent och år 2040 till 45 procent. År 2024 var andelen 30 procent.

Åtgärder i länsplanen kan bidra till att utveckla förutsättningarna för gång, cykel och kollektivtrafik.

2.3.3 Klimat- och energistrategi för Värmland

Länsstyrelsens klimat- och energistrategi från 2019 är en beskrivning av hur Värmland ska uppnå de nationella klimatmålen till 2045. Gång, cykel och buss ska då vara de vanligaste färdmedlen i tätorter. Biltrafiken går inte på fossila drivmedel. Det ska vara enkelt att byta mellan bil och andra färdmedel. Järnväg och sjöfart prioriteras vid godstransporter.

Åtgärder i länsplanen kan bidra till att utveckla förutsättningarna för gång, cykel och kollektivtrafik.

2.3.4 Regional cykelplan för Värmland

Region Värmland har i samverkan med länets kommuner tagit fram en regional cykelplan (2024) som syftar till att främja cykeln som transportmedel. Planen omfattar strategiska områden och regionala cykelkopplingar som knyter ihop tätorter och närliggande områden. I planen framgår vilka cykelvägar som är prioriterade att bygga. Cykling är också en viktig del för att uppnå målen i trafikförsörjningsprogrammet.

Fler regionala cykelvägar i länsplanen skapar förutsättningar för ökad cykling mellan tätorter och kompletterar kollektivtrafiken.

2.4 Mål och effektbedömning av åtgärder

En övergripande effektbedömning görs i kapitlet ”Effektbedömning och måluppfyllelse” mot de nationella och regionala målen. I miljökonsekvensbeskrivningen (MKB) bedöms planen mot relevanta miljökvalitetsmål. Bedömningen av effekter är dock ingen exakt vetenskap, särskilt inte på en plannivå där många detaljer inte är kända.

Samlade effektbedömningar (SEB) utgör viktiga prioriteringsunderlag för de objekt som bedöms kosta mer än 75 miljoner kronor och Trafikverket ansvarar för att ta fram SEB:ar till planupprättarna. I en länsplan är det i regel vägobjekt som överstiger 75 miljoner kronor. SEB:ar belyser de samhällsekonomiska konsekvenserna av respektive objekt enligt en fastställd kalkylmodell, ASEK[2]. I planen förekommer olika generationer av ASEK beroende på när objekten kom med i planen. Region Värmland har använt senast tillgängliga SEB:ar. Det innebär att likvärdiga åtgärder kan utfalla som mer eller mindre samhällsekonomiskt lönsamma beroende på vilken generation av kalkylmodell som använts. Senaste version är ASEK 8. Vid vägobjekt eller andra större åtgärder genomförs miljökonsekvensbeskrivningar som omhändertas i samband med byggnationen.

2.5 Målkonflikter och utmaningar

Inom transportinfrastruktur finns det många mål, strategier och perspektiv att förhålla sig till. Det finns också målkonflikter. En viss åtgärd kan verka positivt för ett mål medan det motverkar ett annat.

Region Värmlands ambition är att genomföra åtgärder som bidrar till så hög måluppfyllelse som möjligt. En särskild utmaning är målen inom klimatområdet. Region Värmlands uppfattning är att en länsplan har begränsade möjligheter att påverka klimatutsläppen. Åtgärder i en länsplan kan skapa bättre förutsättningar för att resa mer hållbart men människor måste också välja att göra det. För att det ska ske är politiska styrmedel på olika nivåer troligen de viktigaste verktygen. Det måste i sin tur ske på ett väl avvägt sätt i förhållande till andra viktiga mål. De stora klimatvinsterna kan på sikt uppstå när fordonsflottan förändras från fossildriven till elektrifierad medan den befintliga infrastrukturen huvudsakligen är densamma.

[2] ASEK, Arbetsgruppen för samhällsekonomiska kalkylvärden och metoder

3. Övergripande analys om transporter och infrastruktur av betydelse för Värmland

Region Värmlands analys utgår från det uppdrag vi har. Det innebär att vi har ett fokus på regeringens direktiv om inriktningen för åtgärdsplaneringen, Värmlandsstrategin och de nationella transportpolitiska målen. Frågor om beredskap och totalförsvarets behov ingår inte i Region Värmlands uppdrag men uppmärksammas ändå i viss omfattning. Analysen är sammanställd utifrån dialoger med kommuner, näringsliv och underlag från systemanalysen. I systemanalysen finns en närmare redovisning av infrastrukturen, resor och transporter.

Transportinfrastrukturen spelar en betydande roll i Värmlands regionala utveckling. Genom att förbättra tillgänglighet, trafiksäkerhet och hållbarhet kan länet utvecklas till en ännu mer attraktiv plats att bo, leva och verka i.

3.1 Transportinfrastrukturens betydelse

Ett effektivt och hållbart transportsystem stärker regionens konkurrenskraft och bidrar till att uppnå miljö- och klimatmålen. En förbättrad tillgänglighet till arbetsplatser, utbildning, sociala aktiviteter och service bidrar till ekonomisk utveckling, ökad livskvalitet och social jämlikhet.

Den viktigaste åtgärden för att dra nytta av Värmlands strategiska läge är sannolikt att järnvägen mellan Oslo och Stockholm utvecklas. Det ger betydande möjligheter för bland annat arbetspendling i Mellansverige och till Oslo och Stockholm. Interregionalt blir Örebro och Västerås viktiga målpunkter. En ökad rörlighet inverkar positivt på kompetensförsörjning, löneutveckling, tillväxt och social sammanhållning i hela Mellansverige. Varje år flyger cirka 1,4 miljoner passagerare mellan Oslo och Stockholm. I ett europeiskt sammanhang är det en av de mest trafikerade flygsträckorna. Om restiden med tåg skulle minska från sex till tre timmar så skulle cirka åttio procent ta tåget i stället. Utsläppen från flygtrafiken motsvarar grovt räknat knappt 172 000 ton koldioxid per år givet nuvarande flygplans klimatprestanda[3]. Enligt NATO är Oslo-Stockholm ett av fyra utpekade stråk i Sverige som behöver utvecklas i väst - östlig riktning. Stråket är det befolkningstätaste i Norden och en stor mängd människor och materiel kan behöva förflyttas här i händelse av krig eller allvarliga kriser. Det har också en stor betydelse för utveckling och produktion av krigsmateriel där Karlskoga är en central nod.

För att upprätthålla goda kommunikationer är regionala och nationella vägar viktiga. Vägarna är grunden i all tillgänglighet och för en del kommuner den enda transportmöjligheten. De viktigaste stråken är de nationella vägarna E18 och E45 och de regionala vägarna 61, 62 och 63. Utöver dessa finns en rad andra viktiga vägar med liknande funktion och betydelse som till exempel väg 26, 172, och 175.

Fryksdalsbanan är viktig för att knyta ihop norra och södra Värmland och att transportera gods- och människor till andra delar av Sverige. Banan har god potential för att förkorta restider och möjliggöra effektiva och miljövänliga transporter.

Sjöfarten spelar en viktig roll för att behålla och utveckla delar av näringslivet som av ekonomisk eller teknisk karaktär inte kan använda andra transportslag. Bara i Karlstadsregionen uppskattas cirka 1400 arbetstillfällen vara beroende sjöfarten som kan nå havet och övriga världen via slussar mellan Vänern och Göta älv.

[3] Baserat på uppgifter från Curb6.com där de genomsnittliga utsläppen i ekonomiklass mellan Oslo och Stockholm uppgår till 132,2 kg per person enkel resa. 1,4 miljoner passagerare X 132,2 kg/person = 172 200 ton koldioxid

Tillgång till flyg är viktigt för näringslivet i Värmland som till stor del exporterar varor och tjänster till andra länder. Både kunder och ägare till länets större produktionsanläggningar finns utanför landets gränser. Flygplatserna i Värmland spelar också en stor roll för Sveriges och länets beredskap för att kunna hantera olika kriser. Karlstad flygplats ingår i systemet för statliga beredskapsflygplatser.

El- och digital infrastruktur ingår inte i nationella eller regionala planer för transportinfrastruktur men utgör en mycket viktig grund för all verksamhet både nu och framtiden. Digital infrastruktur är ett viktigt komplement men kan inte ersätta transportinfrastrukturens funktioner.

3.2 Demografi och befolkningsutveckling kan förändra pendlingsmönstren

Enligt uppgifter från SCB är medelåldern i Värmland 44,3 år mot rikets 42,6 år. Den yngsta befolkningen finns i Karlstadsregionen och den äldsta i norra och östra Värmland.

De senaste tjugo åren har Karlstad och Hammarö ökat medan övriga länet antingen har stått still eller minskat i befolkning. Ökningen i Karlstadsregionen har delvis skett genom inflyttning från andra delar av länet.

Enligt befolkningsprognosen från SCB förväntas befolkningen minska med två procent i Värmland medan riket som helhet kommer att öka i befolkning marginellt mellan åren 2024 och 2040. Ökningen är störst i storstadsregioner och större städer. Enligt prognosen kommer Karlstadsregionen fortsätta att växa medan befolkningen i övriga länet minskar. Norra och östra Värmland förväntas tappa mest och ha länets äldsta befolkning.

Karlstadsregionen är länets största arbetsmarknadsregion och har därför en stor inpendling från hela Värmland, särskilt från närliggande kommuner. Sedan några år tillbaka ökar utpendlingen snabbare än inpendlingen och den trenden fortsätter troligen på grund av den förväntade befolkningsstrukturen. Om allt fler bor i Karlstadsregionen samtidigt som behoven av arbetskraft ökar i andra delar av länet kommer människor också att behöva pendla längre sträckor.

Denna utveckling är ganska trolig. Vid dialog med länets kommuner lyfter de kompetensförsörjning som den främsta utmaningen för både näringsliv och offentlig sektor. Det gäller redan nu men troligen ännu mer i framtiden. Eftersom det främst är vägnätet som knyter ihop länet talar mycket för att det behöver förbättras både utifrån tillgänglighet och trafiksäkerhet för att skapa bättre förutsättningar för pendling och kompetensförsörjning.

3.3 Drift, underhåll och utveckling av befintlig infrastruktur

Region Värmland välkomnar Trafikverkets och regeringens inriktning mot ett ökat fokus på drift och underhåll och att utveckla befintlig infrastruktur.

En av de största utmaningarna i Värmland och övriga Sverige är drift och underhåll av vägar och järnvägar. Ett utökat förebyggande underhåll är avgörande för att säkerställa att infrastrukturen fungerar effektivt och pålitligt för både gods- och persontransporter. Hela det statliga vägnätet i Värmland behöver rustas för att hantera fler och tyngre transporter och säkras för framtidens klimatförändringar. Det mindre vägnätet har sämst status men även högtrafikerade vägar har brister i ytjämnhet och bärighet. Merparten är byggt innan 1970 och bryts därför ner i snabbare takt då det inte är dimensionerat för dagens trafikbelastning samtidigt som underhållet är eftersatt.

De viktigaste och mest trafikerade vägarna behöver utvecklas för en ökad trafiksäkerhet och framkomlighet. Kapacitetsförbättringar av vägnätet i anslutning till Karlstad är viktigt för att minska trängsel och förbättra framkomligheten. Det gäller särskilt för kollektivtrafiken. Om kollektivtrafiken blir konkurrenskraftigare mot personbilen ökar förutsättningarna för att fler ska resa kollektivt. Det ökar transporteffektiviteten och trafiksäkerheten samtidigt som det minskar klimatbelastning, trängsel och lokala utsläpp av hälsoskadliga partiklar.

Järnvägsnätet har utmaningar med bärighet och kapacitet. En del förebyggande underhåll har genomförts på Värmlandsbanan med spårbyte och kapacitetsförbättringar med fler mötesspår.

För att förbättra kapaciteten och punktligheten för järnvägstrafiken är det på kort sikt nödvändigt att bygga fler mötesspår och dubbelspår på Värmlandsbanan som är landets mest belastade enkelspår. Efterfrågan på att köra fler tåg är större än vad kapaciteten medger. Relationen Oslo- Stockholm är en av de linjer som har sämst punktlighet i Sverige. Värmlandsbanan ingår i Oslo-Stockholm förbindelsen och kapacitetsbristen på banan är till stor del förklaringen till bristande punktlighet i hela stråket för både person - och godstrafik. Utöver förbättrad kapacitet behöver banan utvecklas för att minska restiderna mellan Oslo och Stockholm, från sex till tre timmar, för att uppnå regional utveckling, större arbetsmarknadsregioner och minska klimatbelastningen i stråket.

Norge/Vänerbanan mellan Kil och Göteborg behöver i första hand fler och längre mötesspår mellan Kil och Skälebol för att öka kapaciteten. E45 i stråket Västra Götaland, Värmland och Dalarna behöver förbättras för ökad trafiksäkerhet och framkomlighet.

På Fryksdalsbanan planeras spårbyte de närmaste åren vilket leder till en robustare bana och kortare restider. En framtida elektrifiering av banan kan bidra till mindre klimatutsläpp och effektivare transporter till lägre kostnader. Det ökar förutsättningarna till att kompensförsörja kommuner och näringsliv i stråket.

Hamnar behöver utvecklas för att kunna hantera större fartyg, tyngre gods och uppnå en grön omställning där framtida fordon och fartyg drivs av annat än fossila bränslen. Detsamma gäller för flygplatserna där andra bränslen och tillgång till laddinfrastruktur för elflyg kan behövas inom en relativt snar framtid.

3.4 Trafiksäkerhet och tillgänglighet

För att minska antalet trafikolyckor och förbättra säkerheten för alla trafikanter är det viktigt att bygga mötesseparerade vägar, bygga om korsningar och förbättra drift och underhåll. Dessa åtgärder bidrar till att uppnå Nollvisionen om att inga dödsfall eller allvarliga skador ska ske i trafiken. Det förbättrar även tillgängligheten eftersom det tillåter en högre hastighet på mötesseparerade vägar.

Mötesolyckor är den dödligaste olyckstypen i Värmland. I första hand bör strategiskt viktiga och längre stråk med mycket trafik, höga hastigheter och många allvarliga olyckor prioriteras för ombyggnad till mötesseparerad väg. Ur ett tillgänglighetsperspektiv bör det vara stråk som binder ihop Värmland där arbetsmarknadsregioner, pendlingsrelationer och måldestinationer har betydelse. Olycksstatistik, trafikmängder och kostnader för ombyggnation är viktiga indikatorer på vilka vägsträckor som bör åtgärdas först mellan och inom respektive stråk. Samhällsekonomiska effektbedömningar (SEB:ar) är ett viktigt underlag men typ av trafik har också betydelse. Det är viktigare med kortare restider vid arbets- och studiependling än resor för handel eller fritid.

Karlstad är viktigt för hela Värmland för in- och utpendling och godstransporter. Karlstad är länets största arbetsmarknadsområde och fyller också en viktig funktion för länets behov av kompetens. En grundstruktur för att bygga säkrare vägar bör därför vara “från Karlstad och utåt” om inga andra särskilda skäl talar emot det. De regionala vägar som bäst svarar mot dessa kriterier är väg 61, 62 och 63 i nämnd ordning och de nationella vägarna E18 och E45. Utöver mötesseparering behövs åtgärder för att minska olyckor i korsningar och tätorter där oskyddade trafikanter är en särskilt utsatt grupp.

En stor utmaning är kostnaderna för mötesseparerad väg. Om ungefär hälften av medlen i länsplanen (givet tillgängliga medel och uppskattade kostnader) avsätts för detta tar det lågt räknat över 100 år att åtgärda de sträckor som ännu inte är mötesseparerade på väg 61, 62 och 63 (väg 61 Karlstad - riksgränsen, 62 Karlstad- Ekshärad, 63 Karlstad-Filipstad). För det regionala vägnätet återstår cirka 15 mil att åtgärda.

För det nationella vägnätet återstår cirka 80 km att åtgärda på E18 (Valnäs-Töcksfors) och 120 km på E45 (Grums-Torsby - länsgränsen Dalarna). Till 2033 planeras cirka 30 km väg att mötessepareras i Värmland på E18, E45 och det regionala vägnätet. Mer medel och ett kostnadseffektivare byggande är viktigt för att få ett trafiksäkrare huvudvägnät. Region Värmlands bedömning är att det nationella

etappmålet för trafiksäkerhet till 2030 inte kommer att uppnås i Värmland. Olycksstatistiken visar en svagt ökande trend jämfört med referensåren 2017 - 2019.

Region Värmland anser att det bör göras en nationell översyn om regionala skillnader i trafiksäkerhet och tillgänglighet för att uppnå mer jämlika villkor i landet. Trafikverket Region Väst genomförde en trafiksäkerhetsanalys (2020–2021) där Halland, Västra Götalandsregionen och Värmland jämfördes. Där framgår att Värmland har betydligt lägre standard på sina viktigaste stråk vilket också avspeglas i olycksstatistiken. I Värmland dör och skadas sannolikt fler människor per capita jämfört med rikssnittet. Fördelningen av medel till länsplanerna har under lång tid troligen utgått från folkmängd vilket i sin tur har lett till att län med mindre befolkning har sämre trafiksäkerhet på sina viktigaste vägar. För att utjämna eventuella skillnader bör län som uppvisar sämre trafiksäkerhet än nationella jämförelsemått få extra anslag riktade till trafiksäkerhetshöjande åtgärder med fokus på mötesseparering av de mest olycksdrabbade stråken.

3.5 Sjöfart och flyg

För att säkerställa fortsatt handels- och fritidssjöfart är det nödvändigt att byta ut slussarna mellan Vänern och Göta älv och kompletterande åtgärder som möjliggör att större fartyg kan trafikera Göta älv och hamnarna i Vänern. Vänersjöfarten är ett transporteffektivt och miljövänligt transportslag som även medverkar till minskad trängsel och slitage på den landbaserade infrastrukturen. En del av det värmländska näringslivet är helt beroende av sjötransporter eftersom godset inte kan fraktas på annat sätt. Att ha tillgång till havsgående sjöfart är en komparativ fördel för Värmland jämfört med andra inlands län.

Avgifter behöver minska för att öka sjöfartens konkurrenskraft. Avgifter för lotsar, farleds- och hamnavgifter och slussning utgör en stor del av transportkostnaden för Vänersjöfarten. Sjöfartsverket höjer regelbundet avgifterna för att hantera sina underskott samtidigt som det finns en nationell godsstrategi där det finns uttalade mål om ökade godstransporter via sjöfart. Det är en ekvation som inte går ihop. Dagens moderna navigeringssystem borde till stor del kunna ersätta den flera hundra år gamla lotsplikten. Kommunala hamnar kan behöva statligt stöd för muddring och vissa investeringar för att kunna ta emot större fartyg.

Länets flygplatser i Karlstad, Torsby och Hagfors är viktiga för nationell och internationell tillgänglighet för näringsliv och offentlig sektor. Flygplatserna är också viktiga för länets beredskap och förmåga att hantera kriser. Karlstad Airport är länets viktigaste flygplats med ett upptagningsområde på cirka 200 000 invånare inom en timmes resa med bil samtidigt som den ligger närmast länets största sjukhus. Karlstad Airport ingår i det nationella systemet för beredskapsflygplatser.

Från 2020 till början av 2025 har det inte varit möjligt att flyga reguljärt från Karlstad Airport. Flygtrafiken till Karlstad Airport bygger på kommersiell grund medan trafik till Hagfors och Torsby är upphandlad av staten. Ur ett regionalt utvecklingsperspektiv är betydelsen av en flygplats mycket större om det finns reguljärtrafik till större hubbar och vidare ut i landet och världen. Det värmländska näringslivet exporterar till stor del sina produkter där kunder och ägare främst finns i andra länder och har därför behov av god tillgänglighet. Till följd av bristerna i tillgänglighet har en företagare startat ett flygbolag, Sola Air, som trafikerar Kastrup och Arlanda med dagliga avgångar. Det är mycket positivt men också ett bräckligt system som borde reformeras.

Flygplatserna behöver få mer statligt stöd för att hantera underskotten om de på sikt inte ska försvinna. Statens bidrag har legat runt 210 miljoner kronor per år till de regionala flygplatserna samtidigt som underskotten är runt 700 miljoner, vilket drabbar kommuner och regioner. Senaste året har staten ökat sitt bidrag vilket är positivt. Karlstad Airport går med årliga underskott på runt 40 miljoner kronor som delas mellan Region Värmland och Karlstad kommun. Region Värmland anser att staten åtminstone bör täcka underskotten med 75 procent.

Om det ska finnas en god täckning av regionala flygplatser i Sverige behöver fler flygplatser omfattas av statligt upphandlad trafik eftersom det inte går att bedriva flygplatser och flygtrafik på kommersiell grund i motsvarande utsträckning. Reglerna för upphandling behöver förändras så att kommuner och regioner får ett större inflytande. I Sverige är det endast Trafikverket som får upphandla trafik och de

tillämpar mer begränsande regler än vad EU- regelverket tillåter, troligen på grund av otillräckliga medel för ändamålet.

Region Värmland välkomnar förslagen i utredningen om statens ansvar för regionala flygplatser (Ds 2023:3) och tycker att det är ett steg i rätt riktning men anser att staten behöver ta ett större ansvar än så. Inrikesflyget behöver i större utsträckning betraktas som kollektivtrafik på motsvarande sätt som för tåg och buss, när dessa transportsätt inte är rimliga i förhållande till avstånd och restider.

Regioner, kommuner och andra organisationer kan behöva förändra sina resepolicys om de exkluderar flyg som alternativ om man samtidigt önskar ha kvar regionala flyglinjer och flygplatser. Flygbranschen är i förändring för att minska sina utsläpp och elflyg förväntas vara en realitet inom de närmaste tio åren. De värmländska flygplatserna är lämpliga för elflyg utifrån sin geografiska position.

3.6 Gång- och cykeltrafik

Att kunna ta sig fram till fots och med cykel är en viktig del av värmlänningarnas transportbehov eftersom det är det vanligaste transportsättet på sträckor upp till tre kilometer. Mellan 2014 och 2023 har resandet med cykel ökat på sträckor upp till tio kilometer. Ökningen är störst på sträckor mellan tre och fem kilometer.

Viktiga prioriteringar för att utveckla gång- och cykeltrafik är att förbättra säkerheten i korsningar och att separera gång- och cykeltrafik från biltrafiken. Att prioritera drift och underhåll är en annan viktig del, då cyklister och fotgängare löper större risk att råka ut för trafikskador än bilister, vilket oftast beror på dåligt eller halt underlag. Flest skadas inom den kommunala infrastrukturen.

Med hänsyn till avstånd, struktur och pendlingsmönster är cykelpotentialen för vardagspendling högst inom de större centralorterna samt till och från tätorter närmast Karlstad. Det finns även potential mellan och i nära anslutning till andra tätorter. På längre sträckor verkar Region Värmland för att få till smidiga byten mellan gång, cykel och kollektivtrafik.

I den regionala cykelplanen för Värmland (2024) framgår vilka regionala cykelstråk som ska utvecklas och finansieras via länsplanen. Cykelplanen har tagits fram i samråd med länets kommuner.

3.7 Klimat och miljö

För att minska utsläppen från transportsektorn är det viktigt att satsa på elektrifiering, ökad användning av biodrivmedel, fordon med lägre bränsleförbrukning och förbättrade möjligheter att gå, cykla och resa kollektivt.

Åtgärder i länsplanen bidrar marginellt till minskade utsläpp eftersom trafiken nyttjar den befintliga infrastrukturen nu och i framtiden. Trafikverket uppskattar att den nationella planens betydelse för utsläppen är runt en procent om den skulle vara helt inriktad på klimatåtgärder. Det handlar mer om att förändra fordonen och hur vi reser för att uppnå en högre transporteffektivitet. Det förutsätter sannolikt i sin tur politiska beslut och styrmedel från global till kommunal nivå.

På kort sikt kan de flesta bidra till att minska utsläppen genom att resa kollektivt, cykla eller gå i större utsträckning. I tätorter finns goda förutsättningar för det och på längre avstånd är den regionala kollektivtrafiken ett bra alternativ.

Trafikverkets bedömning är att elektrifiering av järnvägar troligen är den klimateffektivaste åtgärden i en infrastrukturplan. Fryksdalsbanan trafikeras frekvent med dieseldrivna gods- och regionaltåg. Det bästa vore om hela banan elektrifieras men ett enklare och billigare alternativ kan vara att delelektrifiera banan. Då kan den trafikeras av en ny typ av eltåg med batteridrift. En utredning från Trafikverket visar att det kan vara möjligt åtminstone för persontrafiken. Det förutsätter att Region Värmland i sådana fall behöver investera i den typen av tåg. Ett beslut om det behöver troligen tas runt 2027. En åtgärdsvalsstudie om Fryksdalsbanan kommer att genomföras inom en snar framtid där förutsättningarna kommer att klarläggas.

Runt år 2045 bedömer Trafikverket att lastbilar och personbilar i den svenska fordonsparken består av tillräckligt många elektrifierade fordon för att inte ha några nettoutsläpp till atmosfären, vilket även bör gälla för Värmland. Elektrifieringen av fordonsflottan har i särklass störst betydelse för utsläppen inom transportsektorn jämfört med att till exempel minska transporternas omfattning. Därför gör Region Värmland bedömningen att klimatmålen för transportsektorn i Värmland kan nås till 2045. Det nationella målet till 2030 bedöms inte vara möjligt att nå. Det beror på att fordonsflottan vid 2030 inte är elektrifierad i tillräcklig omfattning samtidigt som överflyttning till mer hållbara transporter som gång, cykel och kollektivtrafik sannolikt inte kommer ske till tillräcklig utsträckning för att nå målet.

4. Åtgärdsplanering och effektbedömning av åtgärdsområden

4.1 Förutsättningar för åtgärdsplaneringen

Innehållet i länsplanerna regleras av regeringens direktiv samt förordningen (1997:263) om länsplaner för regional transportinfrastruktur.

Regeringen anger att följande ska beaktas för åtgärder i länsplanerna:

”De regionala ramarna ska användas för investeringar och förbättringsåtgärder av länens transportinfrastruktur.

Länsplanerna ska vara trafikslagsövergripande och avse perioden 2026–2037. De upprättade länsplanerna kan omfatta åtgärder som anges i förordningen (1997:263) om länsplaner för regional transportinfrastruktur.

Länsplaneupprättarna bör i sina prioriteringar även utgå från ett länsöverskridande och nationellt perspektiv samt där så är relevant ett perspektiv över nationsgränserna. Prioritet bör ges till åtgärder som förbättrar trafiksäkerheten och ska inriktas mot åtgärder i infrastrukturen utan omotiverade inskränkningar gällande framkomlighet eller transporteffektivitet.

För att få del av statliga medel behöver länsplanerna, förutom vad som anges i förordningen om länsplaner, redovisa:

- Hur de ekonomiska ramarna för planperioden enligt avsnitt 3.2 ska fördelas på olika åtgärder och typer av åtgärder. Åtgärder som beräknas kosta under 75 miljoner kronor behöver inte anges i förslagen till länsplaner.
- Vilka prioriteringar som planförslagen baseras på.
- Om fyrstegsprincipen och ett trafikslagsövergripande perspektiv har tillämpats i planförslagen.
- Hur mycket medel som går till åtgärder i infrastrukturen som förbättrar trafiksäkerheten.
- Hur mycket medel som går till samfinansiering av åtgärder i nationell plan samt hur mycket medel som avsätts till statlig medfinansiering.
- Miljöbedömning kopplat till respektive förslag till länsplan.

I anslutning till att respektive länsplan skickas på remiss bör varje länsplaneupprättare tydligt hänvisa till relevanta effektbedömningar.”

Region Värmlands planeringsram för 2026–2037 är 1 639 miljoner kronor (som minskas till 1527 miljoner kronor efter Trafikverkets avräkning för redan förbrukade medel, se nedan)

4.1.1 Ekonomiska ramar för länsplanerna

Regeringen anger:

”Regeringen bedömer att den preliminära ramen för länsplanerna under planperioden 2026–2037 ska uppgå till 60 590 miljoner kronor. Ramarna är uttryckta i 2025 års priser och fördelningen framgår av tabellen nedan. Genom regeringens beslut den 22 mars 2012 fick vissa länsplaner utökade medel för statsbidrag för driftsbidrag till icke-statliga flygplatser (N2011/03754 och N2012/01670). Från och med 2024 utbetalas sådana statsbidrag avseende driftstöd till icke-statliga flygplatser enbart från anslag 1:6 Ersättning avseende icke statliga flygplatser, till vilka medlen till en del finansieras av den ekonomiska ramen för nationell plan. I fördelningen av länsplanemedel nedan har hänsyn tagits till detta och de utökade medel som vissa länsplaner fick genom beslutet 2012 är borträknade från de berörda länen och har i stället överförts till anslag 1:6 Ersättning avseende flygplatser.

Preliminära ramar (miljoner kronor) Stockholms län 14 120 Uppsala län 2 534 Södermanlands län 1 649 Östergötlands län 2 717 Jönköpings län 2 270 Kronobergs län 1 306 Kalmar län 1 375 Gotlands län 343 Blekinge län 822 Skåne län 7 475 Hallands län 1 989 Västra Götalands län 10 266 Värmlands län 1 639 Örebro län 1 756 Västmanlands län 1 525 Dalarnas län 1 697 Gävleborgs län 1 634 22 (22) Västernorrlands län 1 436 Jämtlands län 823 Västerbottens län 1 641 Norrbottens län 1 574

SUMMA 60 590

Respektive läns genomsnittliga årliga nivå för planperioden ska dock justeras i förhållande till verkligt utfall av upparbetade medel för planperioden 2022–2033 vid utgången av 2025. Detta görs av Trafikverket. Den slutliga fördelningen av ramar mellan den nationella planens utvecklingsanslag och länsplanerna kommer att fastställas av regeringen genom beslut om nationell plan.”

Vid Trafikverkets justering erhåller Region Värmland 1527 miljoner kronor att planera åtgärder för. Värmlands länsplan omfattas av regeringens justering om att driftbidrag till icke statliga flygplatser ska betalas ut via ett annat anslag, varför driftbidrag till Karlstad Airport utgått som post i planen.

4.2 Innehåll och omfattning av länsplanen

I förordningen (1997:263) om länsplaner för regional transportinfrastruktur framgår att:

3 § Länsplanen ska avse tolv år och omfatta

1) investeringar i statliga vägar som inte ingår i stamvägnätet,
2) åtgärder i sådana anläggningar med mera för vilka statlig medfinansiering kan beviljas enligt 2 § förordningen (2009:237) om statlig medfinansiering till vissa regionala kollektivtrafikanläggningar med mera,
3) åtgärder som kan påverka transportefterfrågan och val av transportsätt samt åtgärder som ger effektivare användning av befintlig infrastruktur, och
4) åtgärder i andra icke statligt finansierade anläggningar av betydelse för det regionala transportsystemet som bör redovisas i planen. Förordning (2024:533).

3 a § Länsplanen får avse investeringar och förbättringsåtgärder för vilka Trafikverket har ansvaret enligt förordningen (2009:236) om en nationell plan för transportinfrastruktur.

Länsplanen får även avse byggande och drift av enskilda vägar. Förordning (2010:137).

I förordningen framgår även att planen ska innehålla en redovisning av nuvarande standard på anläggningarna, inriktning för vilka åtgärder som bedöms ha störst effekt för att nå de transportpolitiska målen samt redovisning av vilka objekt som bedöms kosta minst 75 miljoner kronor (enligt regeringens direktiv) och som kommer att genomföras under planperioden.

4.2.1. Kommentar till regeringens direktiv och förordningen om länsplaner samt medel till trafiksäkerhet

Merparten av det regeringen anger/efterfrågar i direktivet ovan återfinns i detta kapitel. Efter varje åtgärdsområde görs en effektbedömning. I kapitel 7 görs en effektbedömning av planen som helhet. Enligt direktivet ska det bland annat anges hur mycket medel som går till trafiksäkerhet. Det är främst de utpekade vägåtgärderna och trafiksäkerhetsåtgärder inom potten hållbara transportslag som har en direkt påverkan på trafiksäkerhet. Andra åtgärder som till exempel kollektivtrafik, gång och cykel höjer också trafiksäkerheten direkt eller indirekt.

Region Värmland gör därför bedömningen att utpekade vägobjekt om 580 miljoner kr, pott för trafiksäkerhet, trimning och miljö inklusive utpekade trafiksäkerhets/trimningsobjekt om 221+68 och åtgärder för cykel med 120 miljoner kr har direkt påverkan på trafiksäkerhet, totalt 989 miljoner kr. Övriga poster i planen som kollektivtrafik och samfinansiering har indirekta positiva effekter på trafiksäkerheten om 490 miljoner eftersom de medverkar till att fler kan resa säkrare. **Direkta och indirekta trafiksäkerhetsåtgärder uppgår till 989+490 = 1479 miljoner kronor**. Eftersom riskreserven om 48 miljoner kronor är en budgetpost så har inte den tagits med.

I systemanalysen och miljökonsekvensbeskrivningen framgår standard på anläggningarna och vilken påverkan planen bedöms ha på relevanta miljöaspekter.

Samhällsekonomiska effektbedömningar redovisas för vägobjekten. De är hämtade från Trafikverkets hemsida och återfinns under Mellersta regionen eller Västra regionen[4]. Fyrstegsprincipen har använts för vägobjekten i tidigare åtgärdsvalsstudier.

4.2.2 Definitioner

Medfinansiering: Gemensam finansiering med andra medel utöver den regionala planen, till exempel när en kommun medfinansierar ett vägobjekt i den regionala planen.

Statlig medfinansiering: Finansiering ur nationell eller regional plan till åtgärder med annan offentlig huvudman. Kan till exempel sökas av kommuner och kollektivtrafikmyndigheter.

Samfinansiering: Gemensam finansiering mellan infrastrukturplaner, till exempel när medel från den regionala planen finansierar åtgärder i den nationella planen eller tvärtom.

4.3 Prioriteringar

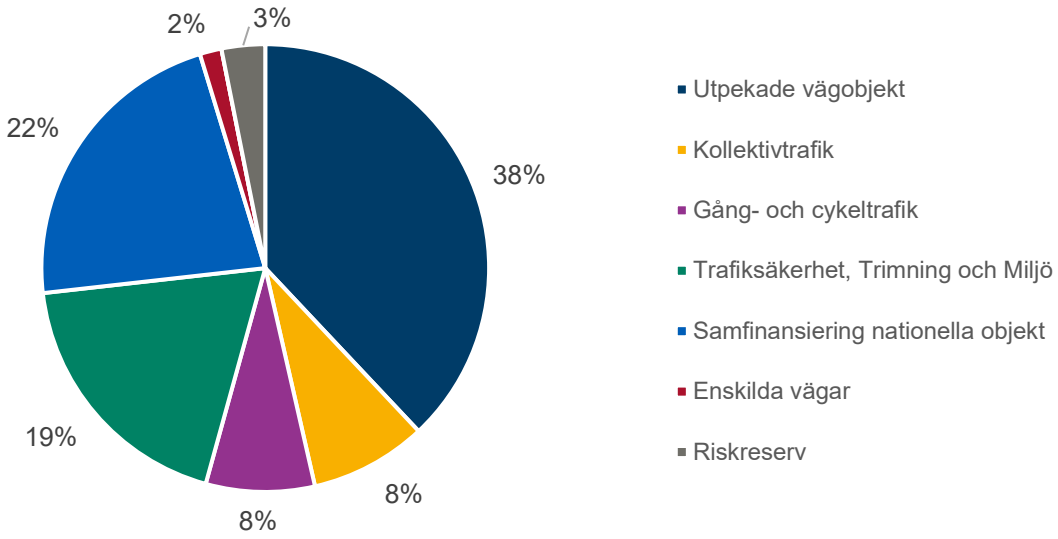
Region Värmlands övergripande prioriteringar utgår från regeringens direktiv, de nationella och regionala målen i Värmlandsstrategin samt genomförda samråd med intressenter i länet. Fakta och underlag från den regionala systemanalysen har också varit en del i de prioriteringar som gjorts. Detsamma gäller för de samhällsekonomiska effektbedömningar (SEB) som tagits fram för objekt som bedöms kosta mer än 75 miljoner kronor.

- En förbättrad trafiksäkerhet och framkomlighet på de mest olycksdrabbade och trafikerade regionala vägarna. De identifierade vägarna är väg 61, 62 och 63 och deras betydelse bedöms vara i nämnd ordning.
- Fokus på regionala stråk för arbetspendling med syfte att stärka och utveckla en gemensam arbetsmarknadsregion med Karlstad som centralort.
- Fokus på regionala stråk och noder för godstransporter med syfte att stärka och utveckla det regionala näringslivet.
- Andelen resor med kollektiva färdmedel ska öka och vara tillgängligt för alla. Det ska vara åtgärder som bidrar till målen i det regionala trafikförsörjningsprogrammet.
- Möjligheten att cykla på ett säkert sätt inom och utom tättbebyggt område ska förbättras och kopplingarna mellan cykel och kollektivtrafik ska stärkas för att uppnå en ökad transporteffektivitet. Den regionala cykelplanen utgör underlag för prioritering av åtgärder.

4.4 Planeringsram

Planeringsramen för perioden 2026–2037 uppgår till 1527 miljoner kronor i Värmlands län. Motsvarande ram för perioden 2022–2033 var 1 091 miljoner kronor. Fördelningen mellan åtgärdsgrupperna redovisas i figur 1.

[4] Samhällsekonomiskt beslutsunderlag - Bransch



Figur 1. Fördelning av medel 2026–2037.

Efter besked från Trafikverket ska utrednings- och lönekostnader inom Trafikverket inte längre belasta länsplanen från och med denna plan.

4.5 Åtgärder i planen

Nedan redovisas vilka olika åtgärdsområden som ingår i planen. Åtgärder som kostar mer än 75 miljoner kronor är namngivna. Det förekommer också namngivna åtgärder som kostar mindre än 75 miljoner kronor.

Efter varje åtgärdsområde följer en översiktlig effektbedömning.

4.5.1 Utpekade vägåtgärder

I planen avsätts 580 miljoner kronor för ökad trafiksäkerhet där varje åtgärd överstiger 75 miljoner kronor.

Region Värmland prioriterar åtgärder på riksväg 61 och 62 eftersom de har mest trafik, flest olyckor och bedöms vara de strategiskt viktigaste för person- och godstransporter. Åtgärderna är främst mötesseparering och en utveckling av befintlig väg för att öka trafiksäkerheten och tillgängligheten. Sedan tidigare har det genomförts åtgärdsvalsstudier (ÅVS) och åtgärderna har prövats i enlighet med fyrstegsprincipen.

I tabell 1 redovisas de utpekade vägobjekten. ”Total kostnad” motsvarar den uppskattade totalkostnaden. I kolumnen ”Ur LTP” redovisas den kostnad som belastar länsplanen. Skillnaden täcks av bärighetsmedel från nationell plan om objektet också har brister i bärighet. NNK är den beräknade samhällsekonomiska nyttan. Negativt värde innebär att objektet bedöms vara samhällsekonomiskt olönsamt.

Objekt	Åtgärd	Total kostnad mnkr	Ur LTP mnkr	NNK
Väg 62 Norra Sanna - Dyvelsten, 4,7 km	Breddning och mötesseparering Hastighetsstandard 100 km/h (80 km/h genom Lyckan 600 m)	123[5]	108	0,03[6]

[5] Byggnation pågår och 123 mnkr förväntas förbrukas under år 2026, varav 108 mnkr ur LTP.
[6] NNK beräknad år 2021 enligt ASEK 7, senast tillgängliga SEB 2021-08-12

Väg 62 Norra Infarten Forshaga - Deje 7,5 km	Breddning och mötesseparering Hastighetsstandard 100 km/h	236	208	0,43[7]
Väg 61 Framnäs - Högboda etapp 1, 3,7 km	Breddning och mötesseparering Hastighetsstandard 100 km/h	291	264	0,51[6]
Totalt 15,9 km		**650**	**580**	

Tabell 1. Utpekade vägobjekt 2026–2037, kostnader i prisnivå 2025-02

4.5.2 Bedömd effekt

Åtgärderna innebär förbättrad trafiksäkerhet och framkomlighet och därmed ett mer tillförlitligt transportsystem för både arbetspendling och godstransporter. Färre människor kommer att dö och skadas då allvarliga olyckor bedöms minska med åttio procent. Viltstängsel ger en ökad barriäreffekt, men bidrar samtidigt till att minska antalet djur som blir påkörda. Särskilda viltpassager görs för att minska barriäreffekterna.

I vägobjekten ingår i vissa fall åtgärder för gång, cykel och kollektivtrafik, vilket bidrar till att fler kan välja dessa transportsätt. På kort sikt kommer utsläppen av växthusgaser att öka i samband med byggskedet. Utsläppen från trafiken ökar endast marginellt för att sedan successivt minska i takt med att fordonsflottan elektrifieras. Buller ökar men det sker främst i områden utanför tätorter. För utförligare beskrivning, se miljökonsekvensbeskrivningen för planen.

4.5.3 Kommentar till åtgärdsområde utpekade vägåtgärder

Värmlands behov av ett trafiksäkrare huvudvägnät är stort. Det återstår cirka femton mil att åtgärda på de mest prioriterade regionala vägarna. Region Värmland väljer att färdigställa befintliga objekt i planen men är återhållsam med nya vägobjekt. Kostnaderna för att mötesseparera vägar har vid en jämförelse från femton år tillbaka ökat fem till sju gånger, från cirka tio miljoner till femtio - sjuttio miljoner per kilometer. Det är inte heller möjligt att samordna bärighetsåtgärder med delfinansiering från nationell plan på samma sätt som tidigare. Region Värmland avvaktar därför med fler stora vägåtgärder tills Trafikverket kan bygga säkrare vägar på ett kostnadseffektivare sätt. Region Värmland tror att en viktig del kan vara att se över lagar, upphandlingsformer, administrativa rutiner och kostnadsdrivande krav och standarder i VGU (Vägar och gators utformning). Det kan till exempel handla om lägre krav på vägbredder, andel omkörningsbar sträcka och planskilda viltövergångar på vägsträckor med förhållandevis låga trafikmängder. Region Värmland satsar därför mer medel på ökad trafiksäkerhet i åtgärdsområdet hållbart transportsystem med en förhoppning om att få mer nytta för pengarna.

4.6 Åtgärdsområde hållbart transportsystem

För åtgärdsområdet avsätts 538 miljoner kronor varav 297 miljoner kronor kan användas som statlig medfinansiering. Region Värmland tillsammans med Trafikverket gör årliga bedömningar av ansökningar från kommuner och jämför dem med åtgärder i den statliga infrastrukturen.

Här ingår åtgärder som bidrar till ökad trafiksäkerhet, förbättrad miljö och ett mer transporteffektivt samhälle. Åtgärderna kan genomföras på det statliga och kommunala vägnätet och medlen för respektive åtgärdsgrupp är fördelade enligt nedan:

- Trafiksäkerhet, trimning och miljö, inkl. utpekade trimningsobjekt (väg 61/62 och 236): 297 miljoner kronor varav 149 miljoner kronor kan avsättas till statlig medfinansiering
- Kollektivtrafik: 129 miljoner kronor varav 100 miljoner kronor kan avsättas till statlig medfinansiering (varav 45 miljoner kronor avser ombyggnad av Hamngatan vid Karlstad C)
- Cykel: 120 miljoner kronor varav 48 miljoner kronor kan avsättas till statlig medfinansiering. Fördelningen av medel till statlig medfinansiering bygger till stor del på tidigare erfarenheter. Medel för cykel höjs och omfördelas för att bättre täcka behoven i den statliga infrastrukturen i enlighet med cykelplanen som tagits fram i dialog med kommunerna.

[7] NNK beräknad år 2022 enligt ASEK 7, senast tillgängliga SEB 2022-02-23.

4.6.1 Bedömd effekt av åtgärder för hållbart transportsystem

Åtgärdsområdet bedöms ha positiva effekter för nationella och regionala mål genom ökad trafiksäkerhet, tillgänglighet, klimat och transporteffektivitet.

Nedan redovisas grupperna inom åtgärdsområdet hållbart transportsystem.

4.7 Trafiksäkerhet, trimning och miljö

Denna åtgärdsgrupp är i första hand till för enskilda åtgärder som understiger 75 miljoner kronor i kostnader. Åtgärderna har betydelse för trafiksäkerhet, effektivare användning av befintligt transportsystem och miljö. Medel ur åtgärdsgruppen kan användas till samtliga transportslag och för statlig medfinansiering till kommunala objekt.

En del av medlen ska användas till utpekade objekt för trimning, trafiksäkerhet och miljö som beskrivs i tabell 2.

Övriga medel ska användas till kostnadseffektiva åtgärder som höjer trafiksäkerheten, främjar framkomlighet eller bidrar till bättre miljö. Region Värmland ser att det finns särskilda behov inom trafiksäkerhet i det statliga vägnätet dit merparten av medlen bör gå. Det kan handla om åtgärder i korsningar, förbättrade sidoområden, intermittenta mitträcken eller andra åtgärder som bedöms vara de bästa för att minska antalet dödade och skadade i trafiken, i enlighet med slutsatserna i kommande utredning om trafiksäkerhöjande åtgärder, se sidan 25. Trafikverkets regionala strategier om särskilda trafiksäkerhetsåtgärder kan också utgöra underlag för prioritering av åtgärder för det statliga vägnätet.

Medlen kan även användas till att anpassa befintlig infrastruktur för att möjliggöra nya etableringar av verksamhet tillsammans med kommuner och näringsliv där trafiksäkerhet och framkomlighet ska säkras.

4.7.1 Utpekade åtgärder i åtgärdsgruppen trafiksäkerhet, trimning och miljö

Sträcka	Beskrivning	Medel (mnkr) avsatta i LTP	Period
Väg 61/62 Bergvik-Ilanda	Åtgärder för att förbättra kapacitet och trafiksäkerhet på väg 61/62 mellan Bergvik och Ilanda och E18	8[8]	2025 - 2026
Väg 236 Hammarö-Karlstad	Åtgärder för att förbättra kapacitet och trafiksäkerhet. Särskilt fokus på kollektivtrafikens framkomlighet.	60	2026 - 2037
Totalt		**68**	

Tabell 2: Utpekade åtgärder för Trafiksäkerhet, trimning och miljö

Under 2025–2026 genomförs en åtgärdsvalsstudie (ÅVS) för 236 där prioriterade åtgärder kommer att bestämmas.

[8] Ombyggnation pågår under år 2025 och 8 miljoner förväntas förbrukas under år 2026.

4.7.2 Bedömd effekt

Åtgärder på väg 61/62 ökar framkomligheten och minskar upphinnandeolyckor till följd av köbildning och stillastående trafik på E18 och 61/62. Åtgärder på väg 236 bidrar främst till förbättrad trafiksäkerhet och framkomlighet för kollektivtrafiken.

4.8 Gång och cykel

I regional cykelplan för Värmland (2024) finns tre prioriteringsgrupper, A till C. Prioriteringarna bygger på en potentialstudie och kommunernas prioriteringar av cykelväg på statligt vägnät där de ekonomiska förutsättningarna också beaktats.

Att bygga statliga cykelvägar kostar i regel flera gånger mer än kommunala, bland annat på grund av lagstiftning och standard. Både bland planupprättare och kommuner i Sverige finns uppfattningen att Trafikverket bör kunna bygga billigare genom att anpassa standarden efter lokala förutsättningar. En god samverkan mellan Trafikverket och kommuner är nödvändigt för att hitta bra och kostnadseffektiva lösningar. För att slippa kostnader för vägplaner och i övrigt minimera kostnaderna är det en fördel om kommunerna kan ansvara för byggnation av cykelvägarna i närheten av men utanför det statliga vägområdet. När kommunerna ansvarar för byggnationen för cykelvägar med statlig funktion har kommunerna rätt att räkna in sina kostnader för det som en del av sin medfinansiering.

De regionala cykelåtgärder som finns i grupp till A till C syftar till att på sikt uppnå ett regionalt huvudcykelvägnät. Utgångspunkten är att förbättra cykelförbindelser mellan större tätorter och områden kring tätorterna. På längre sträckor kompletterar kollektivtrafiken huvudcykelvägnätet.

I den regionala cykelplanen har fem strategiska områden fastställts; samhällsplanering/fysisk planering, ökad vardagscykling, hela resan-perspektivet, cykling för rekreation och turism, samt godscykeltransporter.

Genomförda åtgärder i cykelplanen kommer att följas upp årligen av Region Värmland i ett cykelbokslut där bland annat olyckor, resandeutveckling med cykel, genomförda åtgärder med mera kommer att belysas.

Finansieringsprincip:

Inriktningen är att hälften av medlen i länsplanen för gång- och cykelåtgärder ska gå till regionala cykelvägar efter statligt vägnät i prioriteringsgrupp A. Det bedöms täcka kostnaderna för grupp A under förutsättning att kommunerna finansierar hälften. 40 procent kan gå till kommunala gång- och cykelvägar som statlig medfinansiering och tio procent för att utveckla cykling för turism.

För cykelvägar som byggs i den kommunala infrastrukturen uppgår den statliga medfinansieringen till max 50 procent på grund av lagstiftning och tillgängliga medel.

Mer information om prioritering och fördelning av medel till cykelinfrastruktur finns i Regional cykelplan för Värmland, del 4: Cykelvägsutbyggnad (regionvarmland.se).

4.8.1 Bedömd effekt

Cykelåtgärder bidrar till ökad trafiksäkerhet och attraktivitet för cyklister och gående och är en del i att ställa om transportsystemet till ett hållbart resande till förmån för klimat, miljö och förbättrad hälsa.

4.9 Kollektivtrafik

Den regionala och interregionala kollektivtrafiken är viktig för förbättrad tillgänglighet och kompetensförsörjning i hela länet. Den har också en viktig funktion för social jämlikhet och att alla ska kunna förflytta sig under rimliga villkor.

Åtgärderna ska ha en tydlig koppling till det regionala trafikförsörjningsprogrammet. Det innebär bland annat fokus på att förbättra resecentrum och bytespunkter för att säkerställa en god koppling mellan

kollektivtrafiken och övriga transportslag och att fler med funktionsnedsättningar ska kunna resa med kollektivtrafiken. Hållplatser ska anpassas där större bytespunkter är prioriterade. Kollektivtrafikmyndigheten prioriterar och ansöker årligen om medel ur länsplanen.

För kollektivtrafik avsätts 45 miljoner kronor i statlig medfinansiering till kommunal infrastruktur vid Karlstad C för att främja en ökad intermodalitet mellan cykel, gång och kollektivtrafik.

4.9.1 Bedömd effekt

Åtgärderna stärker kollektivtrafikens konkurrenskraft och bidrar positivt till trafiksäkerhet och miljö. Åtgärder i anslutning till Karlstad C knyter ihop trafikslagen och ökar transporteffektiviteten. Anpassning av bytespunkter och hållplatser bidrar till att göra kollektivtrafiken mer tillgänglig och användbar för fler grupper i samhället.

4.10 Samfinansiering nationell plan

Region Värmland har valt att samfinansiera två nationella objekt eftersom de bedöms vara strategiskt viktiga även ur ett regionalt perspektiv. Det är Karlstad C och Fryksdalsbanan.

4.10.1 Karlstad C

Karlstad resecentrum byggs för närvarande om för att skapa fler tåglägen och tillgängliggöra stationsområdet för resenärer. Karlstad C är viktig både för det interregionala och regionala resandet och fler tåglägen ökar kapaciteten på Värmlandsbanan.

För den statliga anläggningen krävs ytterligare 25 miljoner för ett perrongtak. Sedan tidigare finns 10 miljoner avsatta för rulltrappor. Planen innehåller därför 35 miljoner kronor för samfinansiering till nationell plan för Karlstad C. I tidigare plan har 40 miljoner kronor avsatts för Vikenpassagen, vilka nu är förbrukade.

Totalt har åtgärder för 120 miljoner kronor avsatts för Karlstad C i statlig och kommunal infrastruktur (45 miljoner kronor, se åtgärdsgruppen kollektivtrafik)

4.10.2 Fryksdalsbanan

Med förhållandevis små medel kan regionala järnvägar ge stora vinster i restider och ökad tillgänglighet. Den stora investeringen är redan genomförd när järnvägen byggdes en gång i tiden.

För att dra nytta av kommande spårbyte på Fryksdalsbanan (som finansieras via nationell plan) avsätts 302 miljoner kronor för signalsystem och en standardhöjning med syfte att påbörja en elektrifiering av banan. Det är för närvarande okänt vad en hel - eller delelektrifiering kostar men det ska utredas i en åtgärdsvalsstudie under 2025–2026.

En investering i ett fjärrstyrt signalsystem moderniserar banan och ger en effektivare tågföring där den manuella tågdeklareringen inte längre behövs. Det minskar driftskostnaderna.

Region Värmlands ambition är att genomföra fler kostnadseffektiva åtgärder för att säkerställa och förbättra banan, minska restider och del- eller helelektrifiera den beroende på kostnader och samhällsekonomisk nytta. Att elektrifiera en järnväg är sannolikt den enskilt bästa klimatåtgärden som kan genomföras i en plan enligt Trafikverkets bedömning. Om banan elektrifieras kan Region Värmland använda samma tågtyper för all sin trafik vilket minskar riskerna för inställda tåg och kostnader för att bedriva trafiken. Detsamma gäller för den kommersiella godstrafiken på banan.

För att landa i rimliga beslut om åtgärdsval behöver åtgärdsvalsstudien (se sidan 25) slutföras samtidigt som berörda parter behöver ha en dialog om kostnader, nyttor och möjligheter till finansiering. Runt 2027 behöver Region Värmland ta beslut om vilken typ av tåg som ska ersätta befintliga dieseltåg och då måste ett beslut om finansiering och i sådana fall form av elektrifiering vara bestämt.

Om det inte är möjligt att lägga in en investering på Fryksdalsbanan på grund av formella skäl (Region Värmland har tidigare fått besked om att det inte är nödvändigt med SEB:ar vid samfinansiering) som

färdig ÅVS eller SEB ska medlen omfördelas till potten för hållbara transporter och undergruppen trafiksäkerhet, trimning och miljö.

Om det inte är möjligt att finansiera en elektrifiering utifrån brist på medel eller av andra skäl ska förslaget om Fryksdalsbanan omprövas i samband med nästa revidering av planen, i enlighet med gällande planeringssystem. Medlen kan också användas till andra åtgärder än elektrifiering på Fryksdalsbanan om de bedöms som kostnadseffektiva och bra åtgärder enligt pågående ÅVS. I händelse av att en revidering inte kan avvaktas ska medlen fördelas om till potten för hållbara transporter, undergruppen trimning, trafiksäkerhet och miljö. Region Värmland ser dock det sistnämnda som ganska osannolikt eftersom medlen för elektrifiering av Fryksdalsbanan ligger efter 2030.

4.10.3 Bedömd effekt

Åtgärderna bidrar främst till förbättrad kollektivtrafik men också till näringslivets transporter som är viktiga för ett transporteffektivt samhälle med mindre utsläpp och god tillgänglighet.

Åtgärderna på Karlstad C främjar hållbart resande och ökad transporteffektivitet. Investeringarna på Fryksdalsbanan är viktiga för att knyta ihop södra och norra Värmland. Det är viktigt för att kompetensförsörja norra Värmland och för att kommuner efter stråket ska kunna ta del av länets största arbetsmarknadsområde i Karlstadsregionen. En preliminär bedömning är att klimatutsläppen minskar med cirka 1 500 ton koldioxid per år[9] vid en elektrifiering bara för kollektivtrafikens tåg. Om fler reser kollektivt och om fler godstransporter kan gå på järnväg bidrar det indirekt till en högre trafiksäkerhet.

4.11 Riskreserv

För att hantera eventuella kostnadsökningar i de olika åtgärdsområdena avsätts 48 miljoner kronor i en riskreserv. Om medlen inte behöver nyttjas ska de främst användas för åtgärder inom hållbart transportsystem. För att bedöma detta görs en årlig avstämning mellan Region Värmland och Trafikverket. Om medlen i riskreserven inte räcker för att hantera kostnadsökningar ska kostnadsreducerande åtgärder vidtas. Om det inte är möjligt kan medel flyttas mellan åtgärdsområden och i sista hand kan större objekt flyttas fram för senare genomförande.

4.12 Utredningar av betydelse för att genomföra åtgärder i denna och kommande länsplaner

4.12.1 Fryksdalsbanan

Åtgärdsvalsstudie om fortsatta förbättringar av banan inklusive möjligheter att del- eller helelektrifiera banan till olika kostnader. Fokus ska vara på kostnadseffektiva åtgärder. Utredningen är viktig inför Region Värmlands framtida inköp av tågtyper där beslut behöver tas runt 2027.

4.12.2 Godsbangård i Karlstad

Även om en ny godsbangård i första hand inte berör länsplanen är det viktigt att komma vidare i frågan om att förverkliga en ny godsbangård i Karlstadsområdet. Dagens lösning är tillfällig som en konsekvens av att Karlstad C gjorts om till en station för persontrafik. Det kan vara nödvändigt att fördjupa eller komplettera den utredning som Trafikverket tagit fram under 2025. Region Värmland är angelägna om att processen fortsätter och att en ny godsbangård kan komma in så snart som möjligt i den nationella planen.

4.12.3 Trafiksäkerhetsåtgärder i länet

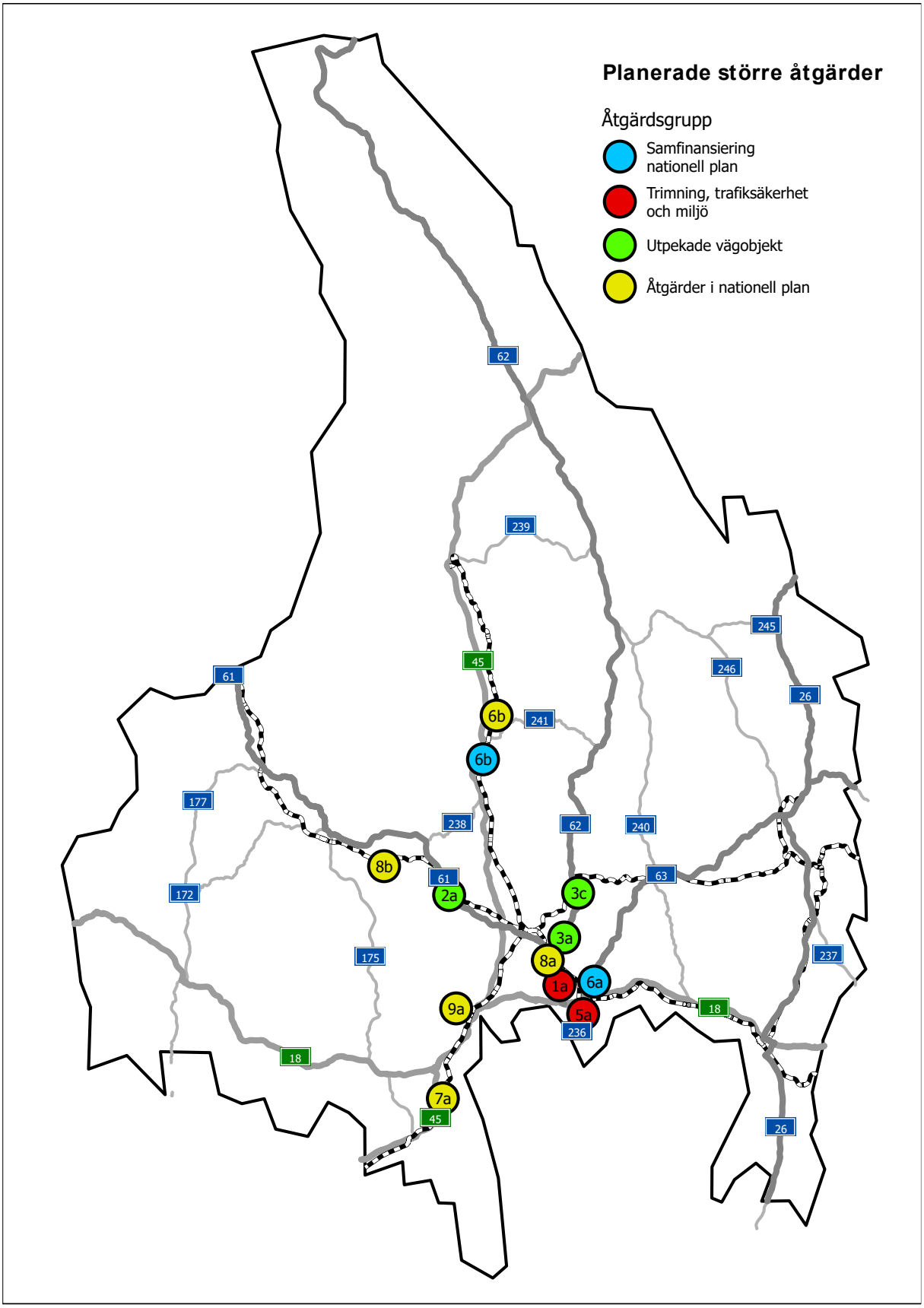
Åtgärdsvalsstudie om hur trafiksäkerheten kan förbättras med mindre och kostnadseffektiva åtgärder på de mest olycksdrabbade delarna av det statliga vägnätet. Utredningen ska identifiera kostnader och prioriterade åtgärdsval och var de ska genomföras. Det ska vara fokus på konkreta åtgärder som

[9] Beräknat utifrån en dieselförbrukning på 570 000 liter diesel per år för regiontågen på Fryksdalsbanan multiplicerat med 2,66 kg koldioxid per liter diesel. Godståg ej inräknade.

kan genomföras med minimala overheadkostnader och där kostnadsdrivande vägplaner ska undvikas. Syftet är att få mer nytta och trafiksäkerhet för pengarna. Ett led i det kan vara att åtgärderna i så stor utsträckning som möjligt ska kunna genomföras av befintliga driftentreprenörer för att minska ledtider och administrationskostnader.

4.12.4 Tidigare utredningar och kommande behov

Sedan tidigare finns en hel del utredningar och åtgärdsvalsstudier som till stor del bedöms vara aktuella och vars slutsatser med fördel bör tas tillvara när så är möjligt. Om behov uppstår ska i första hand befintliga utredningar uppdateras innan nya tas fram. Inspel och dialog om utredningsbehov kan uppstå vid senare tillfällen än vid upprättandet av denna länsplan. Det kan med andra ord ändå startas upp utredningar om behov finns även om de inte angivits i denna länsplan.



Figur 2. Planerade större åtgärder i Värmland år 2026 – 2037 både för nationell och regional plan. 7a har förändrats där sträckan Säffle-Hammar har utgått. 8a Dubbelspår Värmlandsbanan Kil-Karlstad, 8b mötesstationer Kil-Charlottenberg och 9a Norge-Vänerbanan, mötesspår, Kil Skälebol har tillkommit.

Objekt	Åtgärd	Period	Total kostnad 2026–2037 mnkr	Ur LTP mnkr 2026–2037[10]
Regional plan				
Rv 61/62				
1a. Bergvik-Ilanda	Trimning (kapacitet och trafiksäkerhet)	2024–2026	8	8
Rv 61				
2a. Framnäs-Högboda, etapp 1	Breddning och mötesseparering	2025–2027	290	264
Rv 62				
3a. Norra Sanna-Dyvelsten	Breddning och mötesseparering	2024–2027	123	108
3b. Norra infarten Forshaga-Deje	Breddning och mötesseparering	2024–2027	236	208
Väg 236				
5a.	Trimning (kapacitet i korsningen mellan 236 och Karlstadsvägen, framkomlighet för kollektivtrafiken med mera)	2028–2030	60	60
Nationell plan				
Järnväg				
6a. Karlstad C	Resecentrum	2023–2026	35	35
6b. Fryksdalsbanan	Samfinansiering, trimning och elektrifiering	2026–2033	302	302
6b. Fryksdalsbanan	Reinvestering (spårbyte)	2026–2028	800	
8a. Värmlandsbanan dubbelspår Kil-Karlstad (JVA 2219)	Dubbelspår, ökad kapacitet	2026-2037	2100	
8b Värmlandsbanan, Kil-Charlottenberg, mötesspår (JVA 2217)	Mötesspår, trimningsåtgärder för ökad kapacitet	2026-2037	827	
9a Norge-Vänerbanan, Kil-Skälebol, mötesspår (JVA 2227)	Mötesspår, ökad kapacitet	2026-2037	102	
Väg				
E45				
7a. Säffle-Valnäs, delen Hammar-Valnäs	Breddning och mötesseparering	2024–2029		

Tabell 3: Sammanställning av planerade större åtgärder i Värmland, prisnivå 2025-02 för länsplaneobjekten. 8a, 8b och 9a är nya objekt i nationell plan. 7a har minskat i omfattning mot tidigare plan där delen Säffle-Hammar har utgått ur planen. Detsamma gäller för objektet Töcksfors-Bäckevarv på E18.

[10] Enbart de medel som belastar länsplanen under perioden 2026 – 2037 redovisas här.

		Investering mnkr		Total investering 2026-2037	Investering i länsplanen per fyraårsperiod		
Åtgärder/År	**NNK**	**LTP**	**NTP**		**2026-2029**	**2030-2033**	**2034-2037**
Utpekade vägobjekt		**580**	**69**	**649**	**580**	**0**	**0**
Rv 61		**264**	**26**	**290**	**264**	**0**	**0**
Framnäs-Högboda etapp 1	0,51 (2021)	264	26	290	264		
Rv 62		**316**	**43**	**359**	**316**	**0**	**0**
Norra Sanna – Dyvelsten	0,03 (2021)	108	15	123	108		
Norra infarten Forshaga – Deje	0,43 (2022)	208	28	236	208		
Hållbart transportsystem[11]		**538**		**538**	**211**	**183**	**144**
- Kollektivtrafik		84		84	28	28	28
- Karlstad C kommunal anläggning		45		45	45		
- Gång och cykelvägar		120		120	40	40	40
- Trafiksäkerhet, trimning och miljö		221		221	70	75	76
- Trimningsobjekt							
- Rv 61/62 Bergvik-Ilanda		8		8	8		
- Rv 236 Hammaröleden		60		60	20	40	
Samfinansiering av nationella objekt		**337**		**395**	**87**	**0**	**250**
- Värmlandsbanan (Karlstad C)		35		35	35		
- Fryksdalsbanan*							
- Signalsystem		52	58	110	52		
- Standardhöjning		250		250			250
Enskilda vägar		**24**		**24**	**8**	**8**	**8**
Riskreserv		**48**		**48**	**16**	**16**	**16**
Totalt		**1527**	**127**	**1654**	**902**	**207**	**418**
Planeringsram från regeringen		**1639**					
Planeringsram efter TrV justering		**1527**			**445**	**541**	**541**
Differens ram-kostnader		**0**			**-457**	**334**	**123**

Tabell 4. Sammanställning av länsplan 2026–2037. Summor anges i miljoner kronor, prisnivå 2025-02, avrundat till närmaste heltal.

** förutsätter troligen ytterligare finansiering från andra parter.*

[11] Statlig medfinansiering uppgår till 297 miljoner kronor varav 149 miljoner till trafiksäkerhet, trimning och miljö, 100 miljoner till kollektivtrafik och 48 miljoner till cykel. Se även sidan 21.

Under perioden 2026–2029 beräknas förbrukningen av medel överstiga planeringsramen med 457 miljoner. Genom planerad underförbrukning 2030–2037 balanseras underskottet.

4.13 Kopplingar till andra planer

Nedan redovisas hur planen förhåller sig till Sveriges och Norges nationella planer samt grannlänens länsplaner.

4.13.1 Nationell plan

Region Värmland har valt att samfinansiera åtgärder i nationell plan med hög regional nytta som annars troligen inte skulle utföras.

Samfinansieringen uppgår till 337 miljoner kronor och avser åtgärder på järnvägsanläggningar för en bättre kollektivtrafik och ökad transporteffektivitet.

Följande infrastruktur samfinansieras:

- Karlstad C
- Fryksdalsbanan

För närmare motiv till samfinansieringen, se sidan 23.

Värmlands prioriteringar i nationell plan

Efter samråd och stor enighet med länets kommuner och näringsliv har Region Värmland framfört fem prioriteringar i dialogen med regeringen och Trafikverket om nationell plan:

- Fokus på drift- och underhåll för att stoppa nedbrytningen och behålla infrastrukturens funktioner.
- Dubbelspår på Värmlandsbanan Kil-Karlstad-Kristinehamn som en första del i utbyggnaden av Oslo-Stockholm.
- E18 Valnäs-Töcksfors. Mötesseparering för ökad trafiksäkerhet och tillgänglighet.
- Slussar mellan Vänern och Göta Älv för fortsatt sjöfart till gagn för näringsliv, regional utveckling och miljö.
- E45 och Norge/Vänerbanan för ökad trafiksäkerhet och tillgänglighet i stråket Värmland-Västra Götaland.

Region Värmland har i tidigare dialoger med regeringen stöttat inriktningen för ökat fokus på drift- och underhåll och att utveckla befintlig infrastruktur i första hand.

4.13.2 Norges nationella plan

Norges nationella plan och angränsande fylkesplaner har inga direkta förslag som berör länsplanen. På den norska sidan har fylkena ansvar för att planera även för totalförsvarets behov, där till exempel broars bärighet är en del. I Sverige finns inte samma uppdrag till länsplaneupprättarna. Trafikverket har sedan tidigare uppdraget att genomföra ett BK 4 vägnät där broars bärighet är en central del av åtgärderna för att klara bruttolaster om 74 ton vilket är viktigt för ökad transporteffektivitet men även ur ett beredskapsperspektiv.

I samband med Sveriges inträde i NATO har fyra väst-östliga stråk mellan Sverige och Norge identifierats där tillgänglighet och framkomlighet behöver förbättras. Ett av stråken är Oslo till Stockholm som går genom Värmland. Det rör främst nationell infrastruktur och inte Värmlands länsplan. Region Värmland har sedan länge uppmärksammat befintliga och tidigare regeringar på att den nationella väg- och järnvägsinfrastrukturen mellan våra länder behöver förbättras, främst E18 och Värmlandsbanan på den svenska sidan av gränsen.

4.13.3 Grannlänens planer

Värmland gränsar till Västra Götaland, Örebro och Dalarnas län. Länen är eniga om att de viktigaste förbindelserna till Västra Götalandsregionen och Örebro län utgörs av nationell infrastruktur. Till Västra

Götalandsregionen är det E45, riksväg 26, Norge/Vänerbanan och Vänern/Göta Älv som är de viktigaste stråken. Till Örebro län är det E18 och en framtida järnväg mellan Kristinehamn och Örebro – Nobelbanan – som krävs för att knyta ihop länen och dess arbetsmarknader. Till Dalarna är de främsta stråken E45, E16, riksväg 26 och Bergslagsbanan. Riksväg 26 är regional infrastruktur norr om Kristinehamn men både Dalarna och Värmland har valt att prioritera andra stråk.

5. Genomförande och uppföljning av planen

I Länsplanen anges de ekonomiska ramarna och vilka åtgärder som ska göras. Trafikverket ansvarar för att genomföra åtgärderna.

5.1 Process för genomförande av planen

Region Värmland och Trafikverket samverkar och tar beslut i frågor om utförande av åtgärder i länsplanen och ansökningar om statlig medfinansiering. Trafikverket fattar formella beslut om statlig medfinansiering i enlighet med gällande lagstiftning. Samverkan sker vid ett antal tillfällen per år i den regionala transportgruppen (RTG) som består av tjänstepersoner från Trafikverket och Region Värmland.

Vid händelser som påverkar planens utförande i stor omfattning informeras berörd politisk nämnd och om nödvändigt tas politiska beslut.

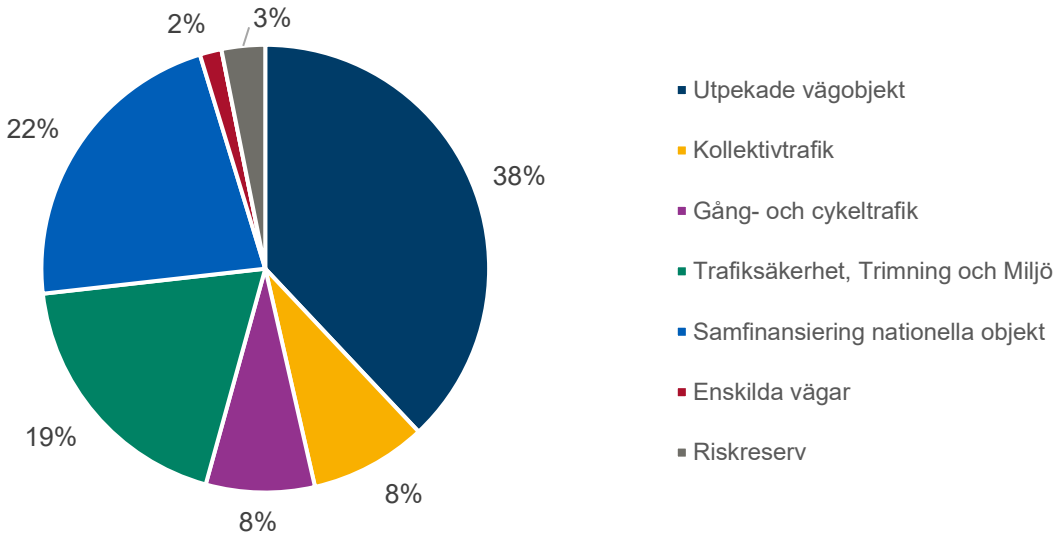
5.2 Uppföljning

Trafikverket ska årligen redovisa utfallet av åtgärderna i länsplanen och den nationella planen för Region Värmland. Redovisningen ska omfatta vilka åtgärder som har avslutats, som pågår och som ska påbörjas samt eventuella avvikelser och skälen därtill. Eventuella avvikelser i kostnader och tidsutdräkt ska framgå samt vad Trafikverket gjort för att förebygga avvikelserna och vilka konsekvenser det beräknas leda till.

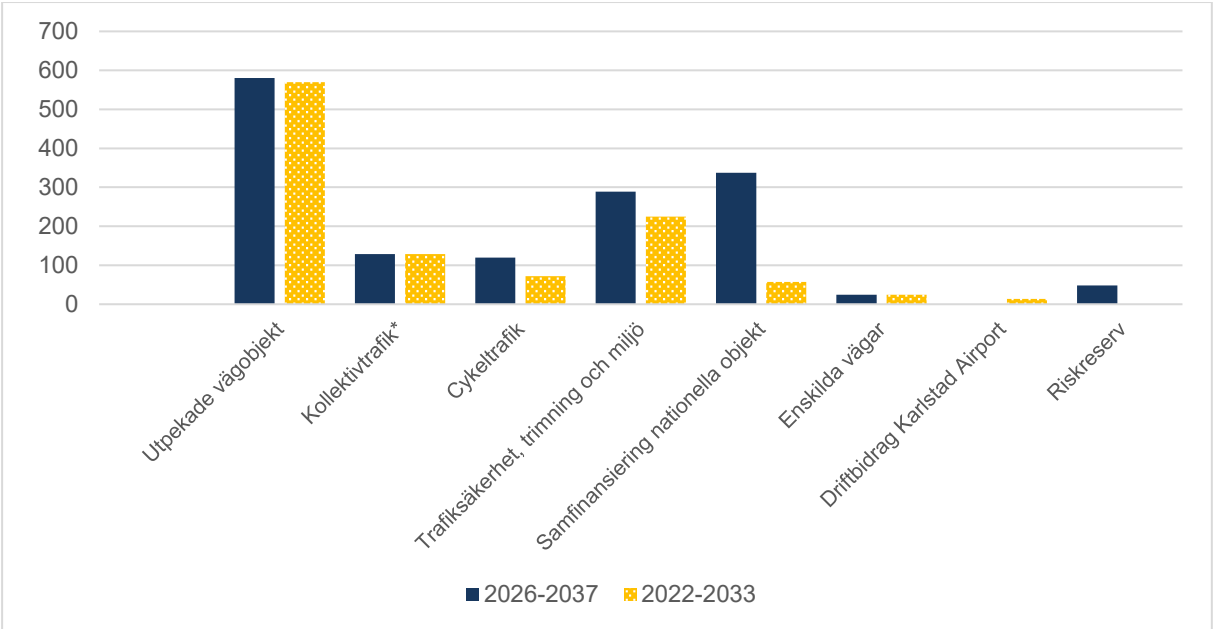
6. Effektbedömning och måluppfyllelse av planen

I kapitlet om åtgärdsval gjordes en effektbedömning för respektive åtgärdsgrupp.

I detta kapitel görs en övergripande bedömning av hur planen som helhet svarar mot målen i kapitlet om mål, regeringens direktiv och vilka ändringar som skett jämfört med tidigare plan.



Figur 3. Planens fördelning av medel i olika åtgärdsområden 2026 – 2037. Planram 1 527 Mkr.



Figur 4. En jämförelse av hur medlen fördelas i olika åtgärdsområdena i föregående plan mot nuvarande plan.

6.1 Förändringar jämfört med föregående plan

De förändringar som skett jämfört med föregående plan är främst att medel till cykel, trafiksäkerhet, trimning och miljö samt samfinansiering till nationell plan har ökat. Driftbidrag till Karlstad Airport har tagits bort på grund av att regeringen beslutat att finansiera det på annat sätt än via länsplanerna. En riskreserv har införts för att hantera eventuella kostnadsförändringar. Om riskreserven inte behöver användas kan frigjorda medel nyttjas där så är lämpligt.

Medel till cykel har ökat för att kunna bygga fler regionala cykelvägar i enlighet med prioriteringarna i den regionala cykelplanen och önskemål från kommunerna. Tidigare har medel för cykel främst använts i den kommunala infrastrukturen. Medel till trafiksäkerhet, trimning och miljö har ökat för att förbättra trafiksäkerheten med mindre och kostnadseffektiva åtgärder.

Samfinansieringen av nationell plan avser två objekt, Karlstad C och Fryksdalsbanan. Den stora förändringen är att 302 miljoner mot tidigare 40 miljoner avsätts till Fryksdalsbanan. En investering på Fryksdalsbanan bedöms skapa fler mervärden än motsvarande investering i ett vägobjekt. Ambitionen är att genomföra kostnadseffektiva åtgärder och att skapa förutsättningar för en elektrifiering av banan. För att del- eller helelektrifiera banan krävs sannolikt mer medel än som avsatts i denna plan varför andra parter troligen också behöver gå in med medel. Ett eventuellt avtal behöver finnas på plats innan Region Värmland tar beslut om inköp av nya tåg, runt 2027. Kommande åtgärdsvalsstudie kommer vara ett viktigt underlag för det.

6.2 Effektbedömning och måluppfyllelse

6.2.1 Nationella transportpolitiska mål

Planen bedöms bidra till funktionsmålet att skapa tillgänglighet för resor och transporter för alla och likvärdigt svara mot kvinnors och mäns transportbehov, inte minst genom stora satsningar på kollektivtrafik, cykel och samfinansiering av åtgärder i nationell plan på Karlstad C och Fryksdalsbanan.

Planen bedöms bidra till hänsynsmålet om säkerhet, miljö och hälsa bland annat genom satsningar på åtgärdsområdet hållbara transporter och mötesseparerade vägar.

Region Värmlands bedömning är att etappmålen om en minskning av växthusgaser med 70 procent till 2030 jämfört med 2010 inte kommer att uppnås vare sig i Sverige eller Värmland. Det beror på att gapet till målet är för stort i förhållande till var vi befinner oss nu och att fordonsflottan till allt för stor del fortsatt kommer att bestå av fossildrivna bilar vid 2030. Däremot finns det goda möjligheter att nå målet om nettonollutsläpp från inrikes transporter till 2045, under förutsättning att tillräckligt stor andel av fordonsflottan är utbytt mot elektrifierade fordon.

Etappmålet om trafiksäkerhet där antalet omkomna i trafikolyckor ska halveras och att antalet allvarligt skadade ska minska med 25% till 2030 jämfört med det genomsnittliga utfallet under 2017–2019 bedöms inte nås. I Värmland ligger utfallet i dagsläget på liknande nivåer som under 2017–2019 och för att nå målet behövs bland annat mer insatser för oskyddade trafikanter, mötesseparering av det mest olycksdrabbade vägnätet och ökad trafiksäkerhet i korsningar vilket inte är möjligt till 2030. Region Värmlands bedömning är att det kan uppnås om cirka hundra år, till 2130, givet nuvarande kostnadsbild och tillgängliga medel för att mötesseparera cirka femton mil regional och tjugo mil nationell statlig väg. Om fordonsparken blir trafiksäkrare kan målet nås tidigare.

6.2.2 Regeringens direktiv

I regeringens direktiv framgår bland annat följande om länsplaner:

”För att få del av statliga medel behöver länsplanerna, förutom vad som anges i förordningen om länsplaner, redovisa:

- Hur de ekonomiska ramarna för planperioden enligt avsnitt 3.2 ska fördelas på olika åtgärder och typer av åtgärder. Åtgärder som beräknas kosta under 75 miljoner kronor behöver inte anges i förslagen till länsplaner.
- Vilka prioriteringar som planförslagen baseras på.
- Om fyrstegsprincipen och ett trafikslagsövergripande perspektiv har tillämpats i planförslagen.
- Hur mycket medel som går till åtgärder i infrastrukturen som förbättrar trafiksäkerheten.
- Hur mycket medel som går till samfinansiering av åtgärder i nationell plan samt hur mycket medel som avsätts till statlig medfinansiering.
- Miljöbedömning kopplat till respektive förslag till länsplaner”

Region Värmland anser att länstransportplanen för Värmland uppfyller dessa krav. Samtliga punkter besvaras i kapitlet om åtgärdsplanering och miljöbedömningen görs i miljökonsekvensbeskrivningen (MKB).

Region Värmland bedömer att minst 1479 miljoner kronor går till trafiksäkerhet, där åtgärderna har direkta eller indirekta effekter på trafiksäkerheten. Samfinansiering till nationell plan är 302 miljoner kronor. Medel till statlig medfinansiering för kommunal infrastruktur uppgår till 297 miljoner kronor.

6.2.3 Nationella miljökvalitetsmål

Denna plan (planalternativet) bedöms vara bättre för de nationella miljökvalitetsmålen än föregående plan (nollalternativet). Den största skillnaden är att planalternativet innehåller en större samfinansiering av åtgärder på Fryksdalsbanan där målet är att uppnå en elektrifiering av järnvägen, som enligt Trafikverket sannolikt är den enskilt bästa åtgärdstypen i en plan för att minska klimatutsläppen. Planalternativet innehåller också mer medel för gång- och cykelvägar samt miljö- och trimningsåtgärder. För närmare bedömning av effekterna på miljökvalitetsmålen, se miljökonsekvensbeskrivningen (MKB)

6.2.4 Regionala mål och strategier

Utöver de nationella målen finns flera regionala mål och strategier. Åtgärder i länsplanen bidrar till flera av dessa.

Värmlandsstrategin

Länsplanen är en av flera handlingsplaner till Värmlandsstrategin. I länsplanen görs de prioriteringar som bäst bedöms bidra till Värmlandsstrategins insatsområde för resor och transporter inom länets gränser.

Planen bedöms bidra positivt till målen inom Värmlandsstrategin om att uppnå hållbara transporter för tillgänglighet i hela Värmland. I planen vägs transportflödenas storlek, strategiska vikt, miljö och klimat och säkerhet in i enlighet med vad som sägs i Värmlandsstrategin. Åtgärder i planen bidrar till ökad tillgänglighet, säkerhet och hållbara transporter genom trafiksäkrare vägar, förbättrad tillgänglighet och åtgärder för att främja kollektivtrafik, cykel och gång.

I Värmlandstrategin nämns också vikten av långsiktig hållbar regional utveckling. Med hållbarhet omfattas de tre dimensionerna om social, ekonomisk och miljömässig hållbarhet. Åtgärderna i länsplanen beaktar alla dessa dimensioner och bedöms sammantaget bidra positivt till dem.

Regionalt trafikförsörjningsprogram

I Regionalt Trafikförsörjningsprogram för Värmland är det övergripande målet att öka marknadsandelen för de hållbara persontransportslagen kollektivtrafik, cykel och gång.

Åtgärder i länsplanen bidrar till att uppnå det genom investeringar i dessa transportslag.

Klimat- och energistrategi för Värmland

Länsstyrelsens klimat- och energistrategi från 2019 är en beskrivning av hur Värmland ska uppnå de nationella klimatmålen till 2045. Gång, cykel och buss ska då vara de vanligaste färdmedlen i tätorter. Biltrafiken går inte på fossila drivmedel. Det ska vara enkelt att byta mellan bil och andra färdmedel. Järnväg och sjöfart prioriteras vid godstransporter.

Åtgärder i länsplanen bidrar till att utveckla förutsättningarna för gång, cykel och kollektivtrafik inom och utom tätorter och att byta från bil till andra transportsätt. Det är dock få transporter inom länet där järnväg och sjöfart kan ersätta lastbilen. Om lastbilar är elektrifierade i tillräcklig omfattning till 2045 bör klimatmålen kunna nås.

Regional cykelplan för Värmland

Region Värmland har i samverkan med länets kommuner tagit fram en regional cykelplan (2024) som syftar till att främja cykeln som transportmedel. Planen omfattar strategiska områden och regionala cykelkopplingar som knyter ihop tätorter och närliggande områden.

I länsplanen utförs de åtgärder som finns utpekade i cykelplanen. Under denna planomgång avsätts medel som bör räcka för att bygga de etapper som finns angivna i cykelplanens A-kategori. Åtgärderna bidrar till ett transporteffektivt samhälle, mindre klimatutsläpp och bättre hälsa.

Region Värmland