



Regeringskansliet,
Infrastrukturdepartementet
i.remissvar@regeringskansliet.se
i.transport.remissvar@regeringskansliet.se

Yttrande över Trafikverkets förslag till nationell plan för transportinfrastrukturen 2026–2037

Ert diarienummer: TRV 2025/37 255

Sammanfattning

Länsstyrelsen Värmland har synpunkter på i huvudsak följande av Trafikverkets förslag:

Länsstyrelsen välkomnar prioriteringen av vidmakthållandet, där nästan hälften av planeringsramen, 564 miljarder kronor, avsätts för detta.

Länsstyrelsen välkomnar också att arbetet med den nya planen har utgått från möjligheten att ompröva redan beslutade objekt i den tidigare nationella planen. Detta har dock lett till att några av de tidigare projekten i Värmland tas bort: E18 Valnäs–Riksgränsen, sträckan Töcksfors–Bäckevarv (ombyggnad till 2+1-väg) samt E45 Säffle–Valnäs, delen Säffle–Hammar. Länsstyrelsen anser att detta är en betydande förlust för Värmland som landsbygds-län. Gällande det sistnämnda projektet, innebär det också en svag hushållning med resurser då ett omfattande planeringsarbete för projektet genomförs under närmare ett decennium och processen nu står inför den sista formella fasen, fastställelseprövning.

Bedömningen av de samhällsekonomiska effekterna har till denna plan utvecklats och ska nu enligt direktivet grundas på planering av längre stråk, vilket är i linje med Länsstyrelsens tidigare synpunkter. Länsstyrelsen noterar dock att arbetssättet inte tycks ha tillämpats när åtgärder i Värmlands län övervägts vilket är en brist.

Länsstyrelsen ser positiv på nya investeringar för mötesspår på Norge–Vänerbanan och på Värmlandsbanan med objekten Kil–Skälebol respektive Kil–Charlottenberg.

Planförslaget i övrigt innebär inga nya namngivna investeringar för Värmlands län. Länsstyrelsen noterar att dubbelspår på Värmlandsbanan Kil-Karlstad-Kristinehamn som en första del i utbyggnaden av Oslo-Stockholm för ökad tillgänglighet, kapacitet och tillförlitlighet inte är med i nationell plan denna gång trots påvisade nyttoeffekter. Länsstyrelsen bedömer att detta är en brist som inte leder till uppdragets måluppfyllelse. Inte heller föreslås Gränsbanan utredas, vilket föreslogs i den förra planen.

Sammanfattningsvis saknar Länsstyrelsen viktiga åtgärder på de nationella stråk som passerar länet. Problemen med kapacitetsbrist på järnvägen och bristande trafiksäkerhet i vägnätet kvarstår. Detta bidrar till att uppställda klimatmål, internationella åtaganden, efterlevnaden av klimatlagen samt ambitionerna om geografisk jämlikhet i landet inte uppnås. Avgörande möjligheter till regionförstoring och näringslivsutveckling uteblir. Därtill riskerar brister i dessa stråk att försvaga deras funktion och betydelse ur ett totalförsvarsperspektiv.

Länsstyrelsen utvecklar specifika kommentarer kring måluppfyllelsen under nedanstående rubriker.

Underhåll och vidmakthållande

Länsstyrelsen välkomnar den övergripande inriktningen att i första hand värna och vårda den infrastruktur som redan finns.

Länsstyrelsen har i sitt yttrande över inriktningsförslaget från 2024 betonat att detta är ett viktigt steg framåt. Att prioritera befintlig infrastruktur innan nya investeringar görs, och därmed undvika att underhållsbehoven ökar ytterligare, är ett långsiktigt hållbart angreppssätt för utvecklingen av transportsystemet. Det finns stor potential i trimningsåtgärder och mindre insatser i det befintliga systemet, i enlighet med fyrstegsprincipens steg 1 och 2.

I planen konstateras att det eftersatta vägunderhållet ska vara åtgärdat redan under planperioden. En höjning av bärigheten till den högsta bärighetsklassen BK4 på utpekat vägnät ryms också inom anslaget för vidmakthållande av väg. Målet är att under planperioden kunna upplåta större delen av vägnätet för BK4. Att åtgärda hela underhållsskulden på det statliga vägnätet, stärka vägnätet och anpassa valda delar för BK4 är positivt.

Det som däremot inte är lika positivt är att planen endast lägger grunden för att järnvägsunderhållet ska kunna vara ikapp först år

2050. Bedömningen att enbart tretton procent av det eftersläpande järnvägsunderhållet kan återtas under perioden 2026–2037, medan återstoden skjuts fram till 2050, förefaller inte rimlig. Trafikverkets nuvarande kapacitet att omsätta mer medel snabbare har utpekats som anledningen. Här bör alternativa åtgärdsplaner för att påskynda återhämtningen presenteras för politiken att ta ställning till.

Omprioriteringar av namngivna investeringar –

Länsstyrelsen välkomnar att arbetet med den nya planen har utgått från möjligheten att ompröva redan beslutade objekt i den tidigare nationella planen.

Länsstyrelsen har tidigare framfört kritik mot den praxis som inneburit att sådana objekt inte ska omprövas. Principen om ”lagt kort ligger” har visserligen bidragit till stabilitet och förutsägbarhet i planeringsprocessen, men den har också medfört tydliga nackdelar. Flera objekt har legat kvar i den nationella planen under många år, trots att både nyttan, förutsättningarna och det ursprungliga behovet har förändrats över tid.

Mot denna bakgrund välkomnar Länsstyrelsen den nu införda möjligheten att genomföra omprioriteringar. Det skapar utrymme för en mer dynamisk och kunskapsbaserad planering, där nya insikter, förändrade behov och uppdaterade mål kan vägas in på ett systematiskt sätt.

Utifrån rangordningsprocessen innebär detta att två objekt omarbetas och nio objekt i den gällande planen tas bort, där två är belägna i Värmland. Detta drabbar länet oproportionerligt hårt i en nationell jämförelse. För Värmlands del innebär det att E18 Valnäs–riksgränsen, delen Töcksfors–Bäckevarv ombyggnad till 2+1 väg samt Ombyggnad E45 Säffle–Valnäs, delen Säffle–Hammar utgår på grund av bristande samhällsekonomisk lönsamhet. Länsstyrelsen anser att borttagandet av det sistnämnda projektet innebär en svag hushållning med resurser, eftersom ett omfattande planeringsarbete har bedrivits under närmare ett decennium och projektet nu står inför den sista formella fasen, fastställelseprövningen. Detta illustrerar behovet av att omprövningar inte enbart grundas på samhällsekonomiska kalkyler, utan även beaktar redan gjorda investeringar och den samhällsnytta som kan gå förlorad om projekt avbryts i ett mycket sent skede.

Samhällsekonomisk lönsamhet

Länsstyrelsen välkomnar att bedömning av samhällsekonomiska effekter grundas på planering av längre stråk och inte uppdelning av projektet i flera delar. Detta förhållningssätt tycks dock inte ha implementerats på Värmlands län.

För vissa åtgärdstyper uppstår positiva effekter redan vid genomförda delprojekt samtidigt som vissa effekter nås först när hela stråket är åtgärdat, systemeffekter. Länsstyrelsen anser att detta synsätt är nödvändigt för att kunna bedöma helheten och vill med koppling till Värmlands län särskilt lyfta stråket Oslo-Stockholm med järnvägen Värmlandsbanan och väg E18 som exempel på transportstråk med kraftiga utvecklingsbehov och som ur ett helhetsperspektiv har uppenbart stora samhällsnyttor.

Två av nio objekt som genom omprövningen nu lyfts ur nationell plan är belägna i Värmland. Det enda namngivna objekt som tillkom i förra planomgången var mötesseparering på E18 mellan Töcksfors och Bäckevarv, vilket nu stryks.

I rangordningen av projekten har både beräknade effekter och bedömda, ej beräknade systemeffekter vägts in. Totalt har cirka 160 objekt rangordnats, och för tio av dem har nyttorna justerats med mer än 50 procent, främst på grund av systemeffekter. Flera järnvägsobjekt i andra delar av landet har fått betydande positiva justeringar eftersom systemanalyser visar högre samhällsekonomisk lönsamhet än vad objekten uppvisar var för sig.

Det framgår vidare att det slutliga planförslaget inte enbart bygger på den samhällsekonomiska rangordningen. Bland parametrar finns bland annat bidrag till den Transeuropeiska transportnätets (TEN-T) krav, kopplingar till grannländer och totalförsvarets behov.

Länsstyrelsen Värmland ställer sig frågande till att systemanalyser och stråkperspektivet inte ger ett annat utfall i Värmland, framför allt när det gäller Värmlandsbanan.

Kapacitetsbrister i Värmland

Planen anger att det ur ett stråkperspektiv kvarstår kapacitetsbegränsningar på bl.a. Värmlandsbanan, Norge-Vänerbanan och Bergslagsbanan.

Länsstyrelsen har i förra nationella plan 2022–2033 lyft att förutsättningarna för hållbara och säkra transporter inom, men

också för transport genom, Värmlands län är beroende av kvalitet och kapacitet på flera nationella stråk. Det gäller ur ett nationellt perspektiv framför allt Värmlandsbanan och väg E18. Det gäller också de godstygda järnvägarna Bergslagsbanan och Inlandsbanan som inte bara är viktiga i sig utan även fungerar som viktiga avlastnings- och redundansstråk för det övriga transportnätet.

Länsstyrelsen noterar att enbart mötesspår föreslås som nya investeringar i Värmland. Detta trots mycket stora dokumenterade behov som dessutom får stora positiva verkningar i det nationella transportnätet men också för möjligheten att nå uppsatta klimatmål.

Värmlandsbanan

Värmlandsbanan ingår som en del i stråket Oslo-Stockholm, som också ingår i TEN-T-nätverket, med högsta prioritet som en utpekad stomnätsskorridor (CNC, Core Network Corridor).

Åtgärder som föreslås på banan under planperioden utgörs av en namngiven investering Värmlandsbanan, Kil-Charlottenberg, mötesspår. Åtgärden innebär utbyggnad av fyra mötesstationer mellan Kil och Charlottenberg för långa godståg. Tre av mötesstationerna ligger på sträckan Kil-Arvika; Gönäs, Brunsberg östra och Myrom. Den fjärde mötesstationen ligger på sträckan Arvika-Charlottenberg; Ottebol.

Vidare är objektet Laxå-Arvika som syftar till att förstärka kapaciteten på Värmlandsbanan kvar som ett namngivet objekt. Projektet är pågående men till största delen redan färdigställt. Objektet omfattar ny mötesstation vid Välsviken samt ombyggnad av Karlstad C, med nytt ställverk och nya plattformsspår.

Utöver detta finns i planförslaget ett antal objekt av regionöverskridande karaktär. Det handlar bland annat om åtgärder för långa godståg (LTS), utveckling av signalsystemet, optofibernet och isbrytare.

Arbetet med att åtgärda kapacitetsbrister på Värmlandsbanan, ett av Sveriges högst belastade enkelspår, är ytterst angeläget för att möjliggöra persontransporter mellan huvudstäderna på under tre timmar vilket gör det möjligt att komplettera flyget mellan samma målpunkter. Därmed erhålls stora klimatvinster. Utvecklingen av stråket skulle dessutom öppna för ett kraftigt utvecklat utbyte mellan Sverige och Norge.

2025-12-18

Fel! Hittar inte referenskölla.

De föreslagna investeringarna med nya mötesspår är välkomna men inte tillräckliga med hänsyn till behoven av utveckling av Värmlandsbanan. Förslaget speglar inte behovet som framförs i de utredningar i form av bristanalys samt åtgärdsvalsstudie som har genomförts för sträckan. Länsstyrelsen vill lyfta att det är en negativ utveckling för järnvägssystemet att ett dubbelspår mellan Kil, Karlstad och Kristinehamn inte är med i planen. Planen möter därmed inte de behov landet och Värmlands län har med hänsyn till att banan är ett befolkningstätt och viktigt stråk ur ett totalförsvarsperspektiv. Stora delar av Norges och Sveriges samlade kompetens och förmågor ur ett totalförsvarsperspektiv är koncentrerade till stråket. Den regionala arbetsmarknadens utveckling hämmas av utebliven regionförstoring då en sådan inte kan uppnås med annat än en utvecklad järnvägsinfrastruktur. Utbyggnad av mötesspår är positivt men det löser inte ovan nämnda behov.

Vidare är Triangelspåret mellan Värmlandsbanan och Skoghallsbanan en viktig och nödvändig åtgärd för att i framtiden undvika vändande godståg på Karlstad C. Länsstyrelsen vill framhålla att det allmänna skulle gynnas avsevärt av att lokrundgången på Karlstad C försvinner. Kapaciteten på övriga delar av banan skulle öka betydligt.

Stråket Oslo-Stockholm är sedan 2024 åter igen utpekade som ett prioriterat stråk inom EU:s TEN-T-system och sorteras in i den högst prioriterade kategorin, stomnätverket (CNC). Med utpekandet följer ett ansvar att förvalta och utveckla stråket. Sverige har tidigare förlorat stråkets utpekande som stomnätskorridor, för att därpå verka politiskt för dess återinförande. När EU nu återigen pekat ut stråket bör Sverige visa att man är beredd att utveckla det på förväntat vis. Med dess kopplingar till grannländer och totalförsvarets behov kan Länsstyrelsen inte se annat än att åtgärder i stråket måste prioriteras högre än vad planförslaget gör.

Byte av slussar mellan Vänern och Göta älv

Länsstyrelsen är positiv till att byggnation av nya och större slussar i Trollhätte kanal, vid Lilla Edet, Trollhättan och Vänersborg utgör ett namngivet objekt i nationell plan.

Satsningarna är viktiga inte bara för Värmlands världsledande exportindustrier, genom att de möjliggör ökade godsmängder med sjötransport, utan även för att ökad kapacitet på sjövägen avlastar transportstråken på land samt erbjuder specialtransporter som saknar landbaserade alternativ.

För att nyttja de möjligheter som nya slussar ger och möjliggöra för större fartyg att trafikera hela sträckan mellan Vänern och Västerhavet krävs ytterligare farledsåtgärder. Det behövs säkerställas adekvat bredd och djup genom hela Trollhätte kanal. Dessa följdinvesteringar ingår inte i nationell plan 2022–2033. Dessa åtgärder hanteras i ett eget ej beslutat objekt.

Som Länsstyrelsen tidigare har skrivit i nationell plan 2022–2033 finns behov av följsatsningar på väg och järnväg samt anslutande järnväg och väg till norra Väterns hamnar för att nyttiggöra investeringen.

E45, E18 och Norge/Vänerbanan

Som Länsstyrelsen skrivit under rubriken "Omprioriteringar av namngivna investeringar" välkomnas att arbetet med den nya planen har utgått från möjligheten att ompröva redan beslutade objekt i den tidigare nationella planen.

Detta har inneburit att objekt E45 mellan Säffle och Hammar tas bort. Länsstyrelsen vill lyfta det faktum att det är en olycksdrabbad sträcka och att borttagandet ger negativa effekter för resande från länet mot Göteborg.

Däremot är Objektet E45 Säffle–Valnäs, delen Hammar–Valnäs kvar och föreslås byggstart år 1–3 (2026–2028) vilket välkomnas.

Även E18 Valnäs–riksgränsen, delen Töcksfors–Bäckevarv ombyggnad till 2+1 väg utgår på grund av bristande samhällsekonomisk effektivitet. Länsstyrelsen har i tidigare plan lyft att sträckan utgör den mest eftersatta vägsträckan på E18 i stråket Oslo–Stockholm och trafikeras av stora mängder tung trafik. Sträckan är också belastad med många trafikolyckor. På norska sidan riksgränsen byggs E18 ut och är i princip helt ombyggd till mittseparerad 2+1-väg eller motorled, men Sverige möter inte upp dessa satsningar i planförslaget.

Det positiva är att det föreslås nya investeringar för ökad kapacitet på Norge–Vänerbanan. Det är namngivna objekt Norge–Vänerbanan, Kil–Skälebol, mötesspår som innebär att anlägga en mötesstation för upp till 750 meter långa godståg mellan Säffle och Åmål.

Klimatpåverkan

Länsstyrelsen anser att bidraget till måluppfyllelsen kan vara högre.

2025-12-18

Fel! Hittar inte referenskölla.

De transportpolitiska målen anger att utsläppen från transporter (exklusive inrikesflyget) ska minska med 70 procent till år 2030, och enligt den klimatpolitiska handlingsplanen ska det långsiktiga målet om nettonollutsläpp nås till år 2045. Planförslaget beräknas minska de ackumulerade utsläppen från trafiken med cirka en halv miljon ton fram till år 2045. Detta motsvarar 0,5 procent av utsläppen från inrikestransporter under samma period. Det främsta bidraget kommer från järnvägsinvesteringar, genom att de möjliggör överflyttning från väg till järnväg samt elektrifiering av tidigare icke-elektrifierade banor. Planförslaget har därmed en mycket liten effekt på uppdraget att nå uppsatta klimatmål.

Länsstyrelsen vill dock lyfta att det trots utökning av elfordonsflottan och att skiftet i sig innebär utsläppsminskningar, energiåtgången per personkilometer och vikt-kilometer är högre för vägtransporter än för järnvägs- och sjöfartstransporter, varför det övergripande målet bör vara att överflytta så stora transportvolymerna som möjligt till järnväg och sjöfart.

Länsstyrelsen lyfte i sitt yttrande över inriktningsunderlaget problematiken med att planera infrastruktur utifrån prognoser i stället för mål. Prognoser bygger alltid på antaganden och riskerar att bli självuppfyllande, särskilt då de ofta utgår från dagens trender. Miljö- och klimatmål visar att transportarbetet på väg måste minska, medan prognoserna pekar på ökningarna. Planering utifrån prognos kan leda till att kostsamma åtgärder genomförs för att möta ett förväntat behov, vilket i sin tur minskar incitamenten att motverka trafikökningen. Även om nolltillväxt i vägtrafiken inte är realistiskt menar Länsstyrelsen att lönsamheten hos flera vägprojekt bör vägas mot mer klimatnyttiga satsningar som kan minska vägtrafiken.

De som medverkat i beslutet

Beslutet har fattats av landshövding Georg Andrén med plan- och infrastrukturhandläggare Meda Andersson som föredragande. I den slutliga handläggningen har också t.f. länsråd Cecilia Tisell, avdelningschef Tomas Sahlström, enhetschef Anna Persson, rättschef Ingela Alverfors samt plan- och infrastrukturhandläggare Emil Jessen deltagit.