



# Revidering av Trafikförsörjnings- program

Målbild för kollektivtrafiken  
i Värmland 2040

Regionalt  
trafikförsörjningsprogram  
Värmland 2022-2026

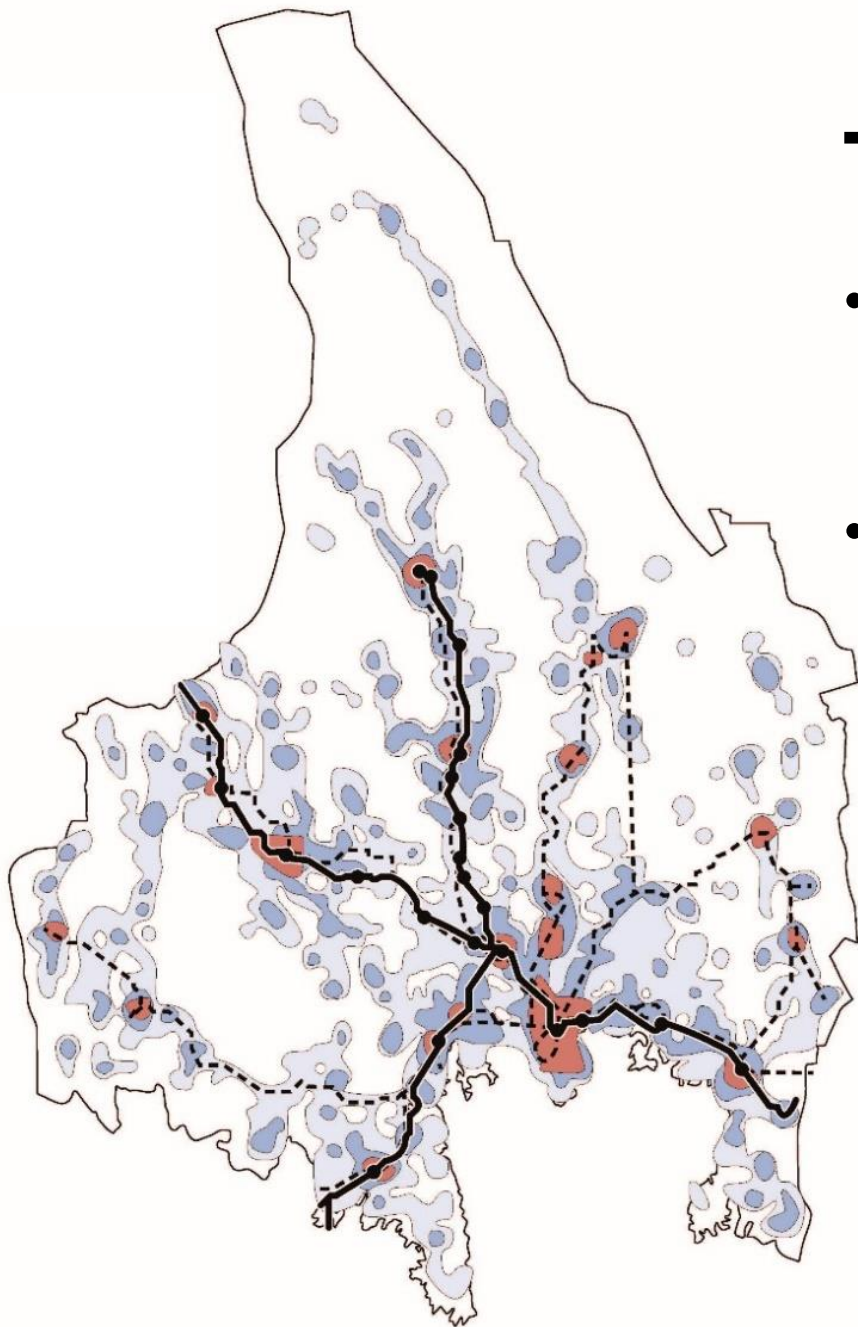


# Revidering av regionalt trafikförsörjningsprogram

- Ska ske en gång/mandatperiod
- Beslut om nytt program vår 2026
- Samråd med kommunerna inom ramen för befintliga nätverk
- Remiss före sommaren 2025

Inriktning:

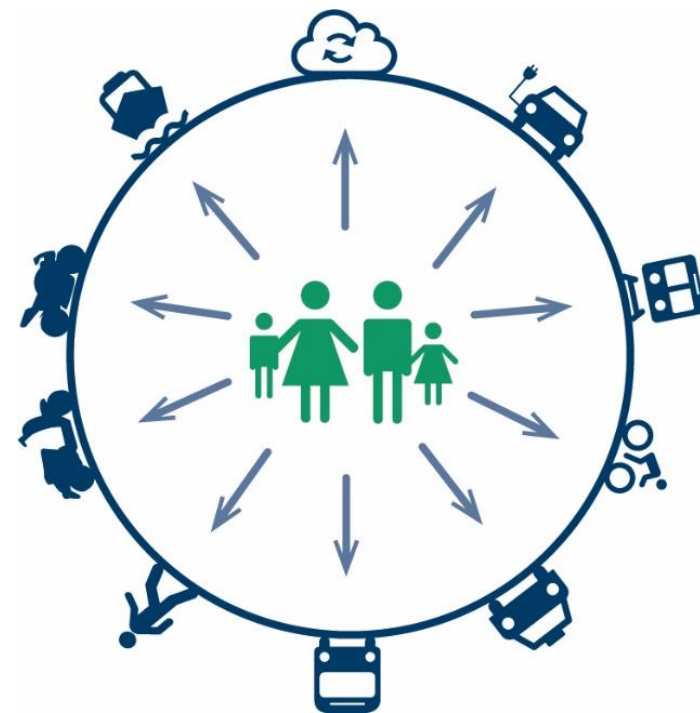
- Enklare översyn
- Tydlig koppling till Värmlandsstrategin
- Fogar samman målbild 2040 med TFP till ett långsiktigt TFP



# Trafiken

- Starka stråk
  - Karlstad med grannkommuner
- Tätortstrafik

- Flexibel mobilitet





## Marknadsandel hållbart resande (kollektivtrafik, cykel, gång)

### Mål 2026

- I Värmland ska andelen hållbara resor vara minst 30 %.

### Mål 2030

- I Värmland ska andelen hållbara resor vara minst 34 %.

### Mål 2040

- I Värmland ska andelen hållbara resor vara minst 40 %.



### Resenärsupplevelse

- Andelen invånare och resenärer som är nöjda med kollektivtrafiken.
- Andelen invånare och resenärer som tycker att det känns tryggt att resa med kollektivtrafiken.
- Andelen invånare och resenärer som tycker att det är enkelt att resa med kollektivtrafiken.



### Miljö

- Andelen förnybart drivmedel för regionbuss, tätortstrafik (ej båtbus), regiontåg och servicelinjer.



### Tillgänglighet

- Kollektivtrafiken i Värmland utvecklas utifrån principen om universell utformning.
- Andel invånare och resenärer som upplever en geografisk tillgänglighet till kollektivtrafiken.





# Fokusprocesser

- Digitalisering
- Framtidens affärs- och kundmodeller
- Utveckling av mobilitet och tjänster
- Framtidens trafiksystem
- Samverkan



# **Underlag och synpunkter från kommuner och andra intressenter inför revidering av länstransportplanen**

Sammandrag av inkomna underlag och synpunkter

# Inkomna svar

- Utskick 28 juni. Önskat svar till 30 september.
- Inkomna svar:
  - 16 av 16 kommuner
  - Trafikverket
  - Handelskammaren Värmland
  - Myndigheten för samhällsskydd och beredskap
  - Försvarsmakten, Västra militärregionen
  - Länsstyrelsen Värmland
  - Kollektivtrafikmyndigheten
- Bra svar! Omfångsrikt material, bra underlag och synpunkter.
- Svarens omfattning varierar. Ett antal svar är omfångsrika.

# Kommunernas beskrivning av situationen idag

- Kompetensförsörjning den allra största utmaningen, för både näringslivet och den egna organisationen.
- Förutsättningar för snabb och **tillförlitlig** pendling är avgörande för kompetensförsörjning samt mobilitet för äldre och unga. Behov av direktbussar (stomlinjer) i kombination med dynamisk kollektivtrafik och cykel. Pendling med tåg måste vara tillförlitligt.
- Flertalet kommuner har minskande eller stagnerande befolkningsutveckling, åldrande befolkning.
- Utmanande ekonomisk situation för flera kommuner
- Stabilt, välmående och relativt diversifierat näringsliv
- Ett antal troliga näringslivsetableringar på gång, främst inom turism, handel, livsmedelsindustri.
- Beredskapsarbete, elförsörjning och klimatsäkring/klimatanpassning är frågor som tar allt mer utrymme



# Vilka utmaningar ser kommunerna de närmaste 10 åren?

- **Kompetensförsörjning största utmaningen**
- Goda pendlingsmöjligheter till större arbetsmarknader, förstörade arbetsmarknadsregioner
- Minskande eller stagnerande befolkningsutveckling, urbanisering såväl lokalt som i länet.
- Åldrande befolkning
- Erbjudna attraktiva boenden - i linje med efterfrågan hos olika grupper
- Arbetstillfällen och etableringar
- Närheten till Karlstad och näthandel urholkar lokal handel
- Attraktiv kollektivtrafik, dynamisk trafik för landsbygdsutveckling
- Lyckas med att få fler att ändra resvanor till mer hållbara resor.
- Ökat fokus på beredskapsfrågor
- Anpassningar till följd av klimatförändringar

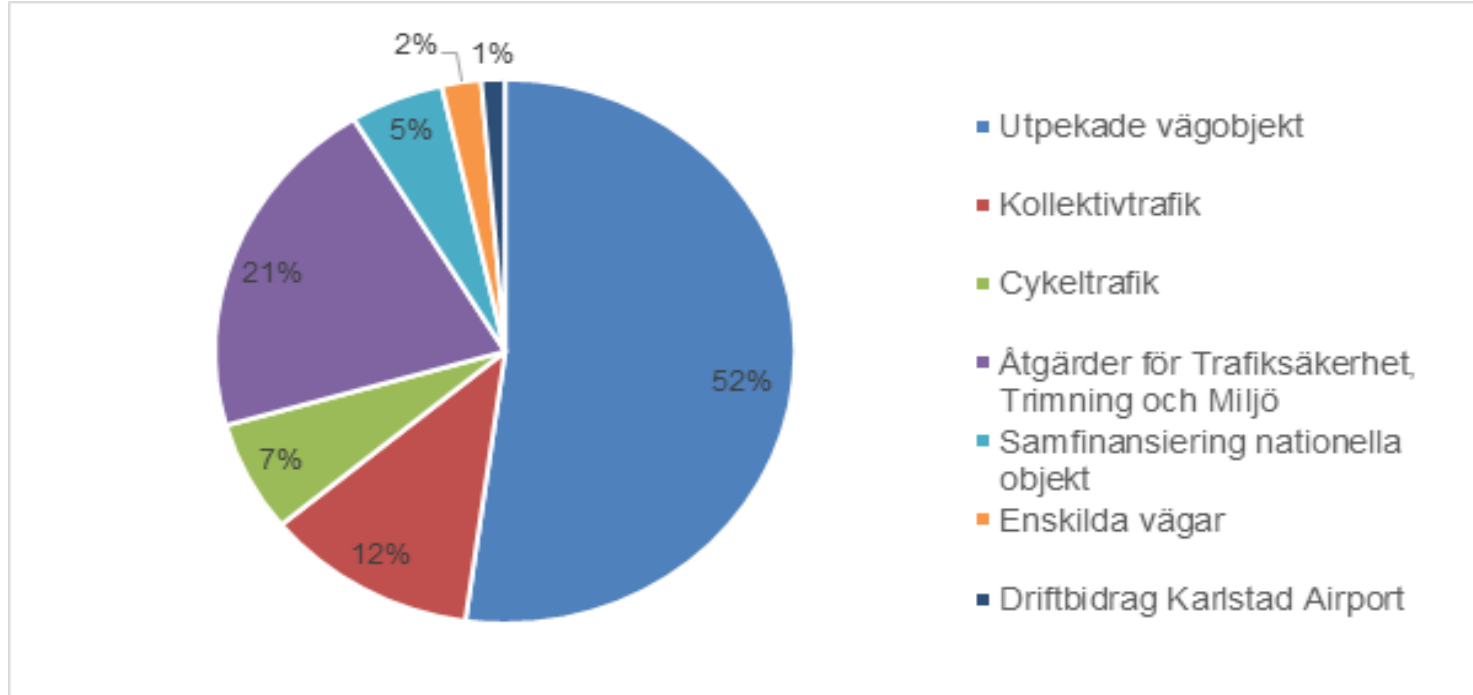
# Värmlands prioriteringar i den nationella infrastrukturen

- Av de som lämnat synpunkter ställer sig samtliga bakom Värmlands prioriteringar i den nationella infrastrukturen.
  - Ökat fokus på drift och underhåll för järnvägar och vägar för att upprätthålla dagens funktioner.
  - Oslo-Stockholm 2:55, mötesspår på Värmlandsbanan mellan Kil-Karlstad och Kristinehamn som ett första steg för ökad kapacitet, ökad tillgänglighet och klimatförbättrande åtgärd.
  - Slussarna mellan Vänern och Göta älv för att utveckla och upprätthålla dagens funktioner för sjöfarten till gagn för näringsliv och miljö.
  - E45 och Norge/Vänerbanan mellan Västra Götaland och Värmland för ökad trafiksäkerhet, tillgänglighet och kapacitet.
  - E18 mellan Valnäs och Töcksfors för ökad trafiksäkerhet och tillgänglighet.

# Prioriterade regionala vägar

- Samsyn finns kring prioritering av de tre regionala vägarna 61, 62 och 63. En majoritet av svaren anser dessutom att rangordningen bör vara väg 61, därefter väg 62 och sedan väg 63.
- Några synpunkter lyfts dock.
  - Näringslivet lyfter att utöver RV 61, 62 och 63 har ökad kapacitet och trafiksäkerhet på vägobjekten RV 26, väg 240 och väg 175, stor betydelse för såväl arbetspendling som tunga godstransporter till/från tillverkningsindustrin.
  - Angeläget att klimatsäkra utsatt infrastruktur.

# Planens inriktning och fördelning av medel till olika åtgärdsområden



Svaren talar för att nuvarande inriktning fortfarande är aktuell.

- I flera svar återkommer vikten av medel för:
- Vidmakthållande av prioriterade vägar
  - Trafiksäkerhet
  - Förbättrad kollektivtrafik - tillförlitliga tåg, snabba bussar (stomlinjer) samt dynamisk kollektivtrafik
  - Klimatsäkring

Urval av synpunkter:

- *Positivt att anslag för cykeltrafik har ökat, men ser gärna att de ökar mer.*
- *Viktigt att medel för trafiksäkerhetsåtgärder inte minskas.*

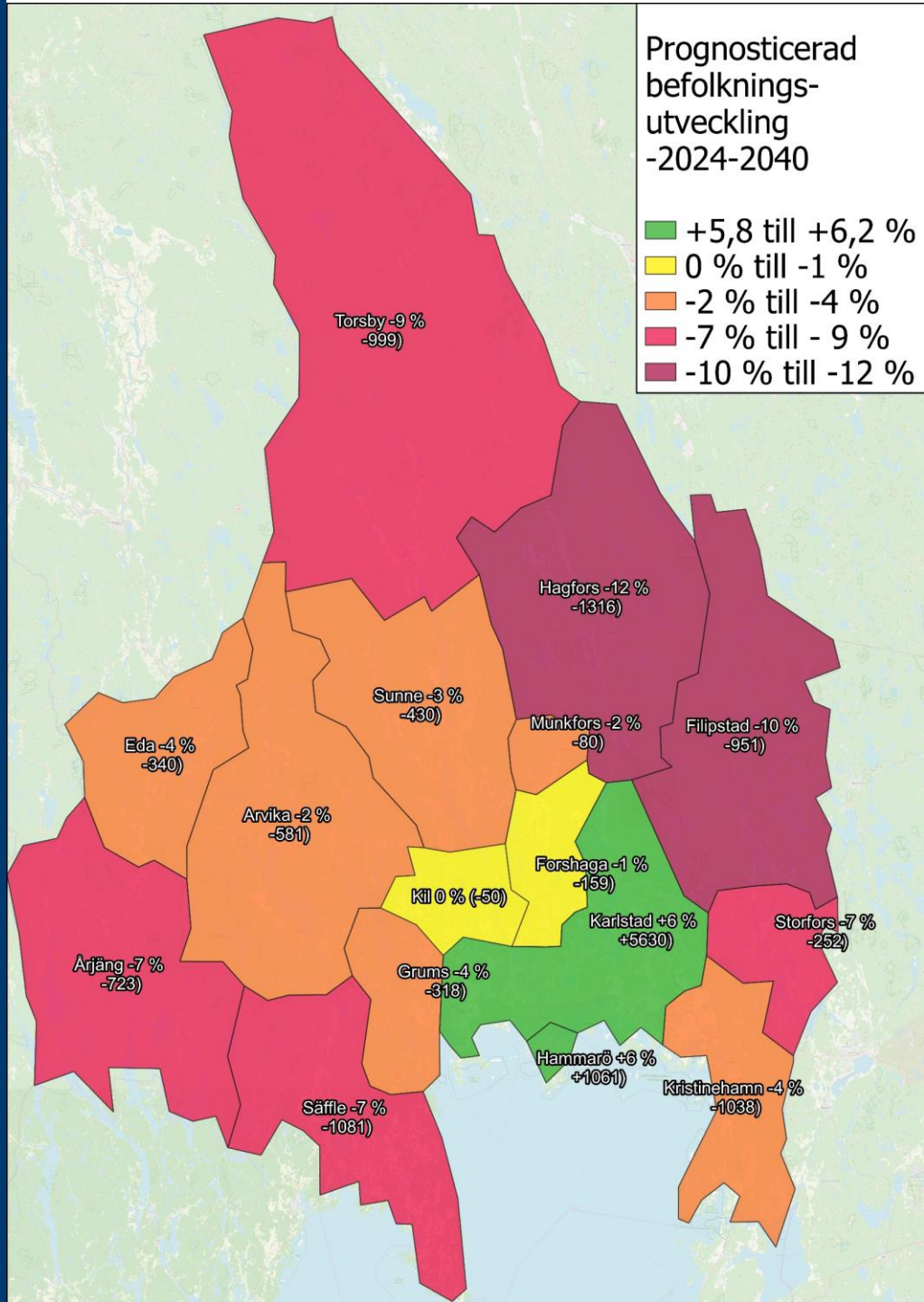


# Revidering av Länstransportplanen: Systemanalys

– ett kunskapsunderlag för både nationell och regional plan



## Prognosticerad befolknings- utveckling -2024-2040



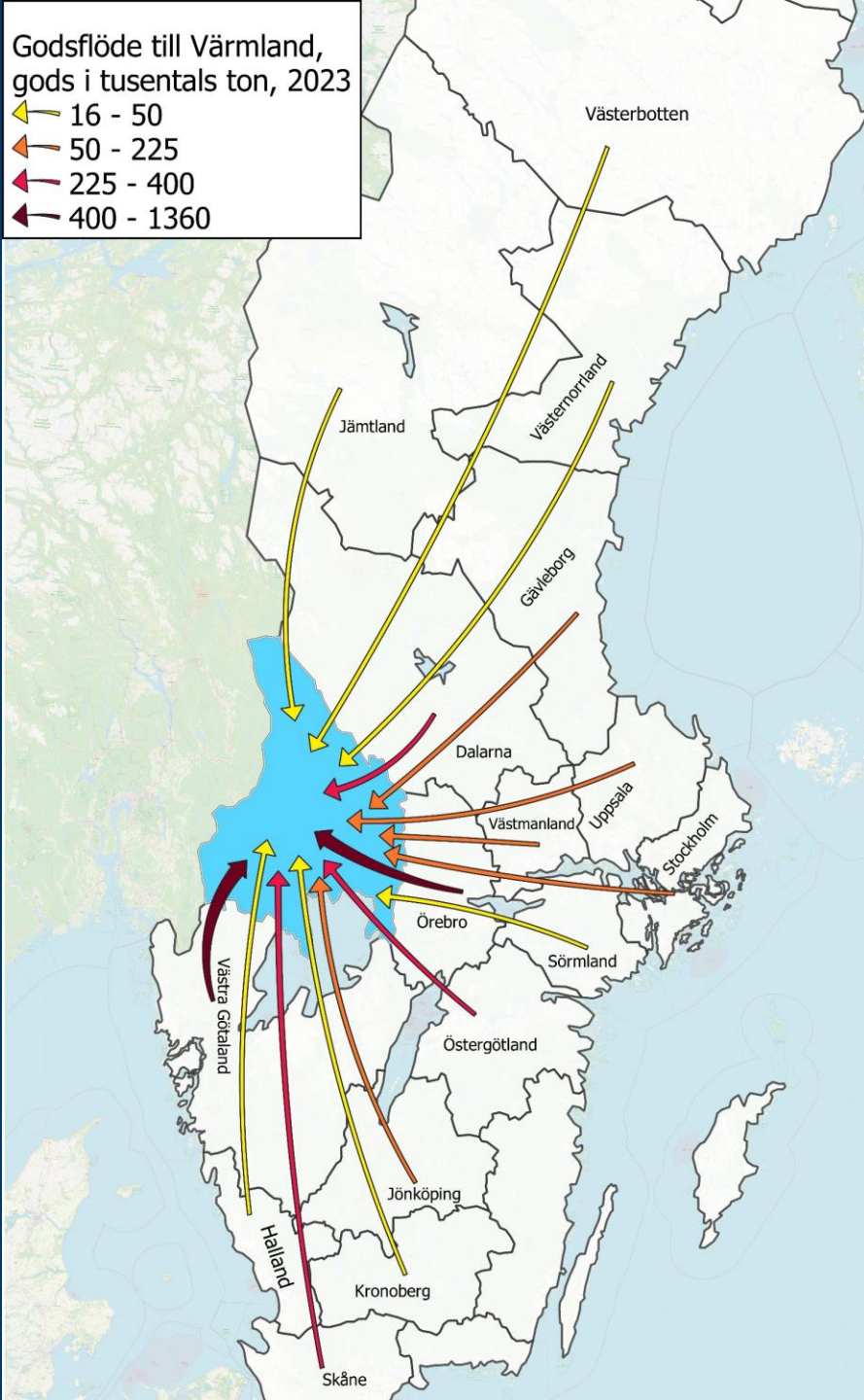
# Befolkningsprognos

- Befolkningen i Värmland förväntas minska med 2-3 procent till 2040 jämfört med 2022. (SCB)
- Åldrande befolkning, låg födelsekvot och flytt till storstadsområden är huvudsakliga anledningar till att länet minskar sin befolkning
- Värmland tillsammans med några andra län förväntas ha den svagaste befolkningstillväxten i Sverige till 2040
- Karlstads befolkningstillväxt består främst av inflyttning från utlandet och andra delar av Sverige men också från andra värmländska kommuner (30-40 procent)



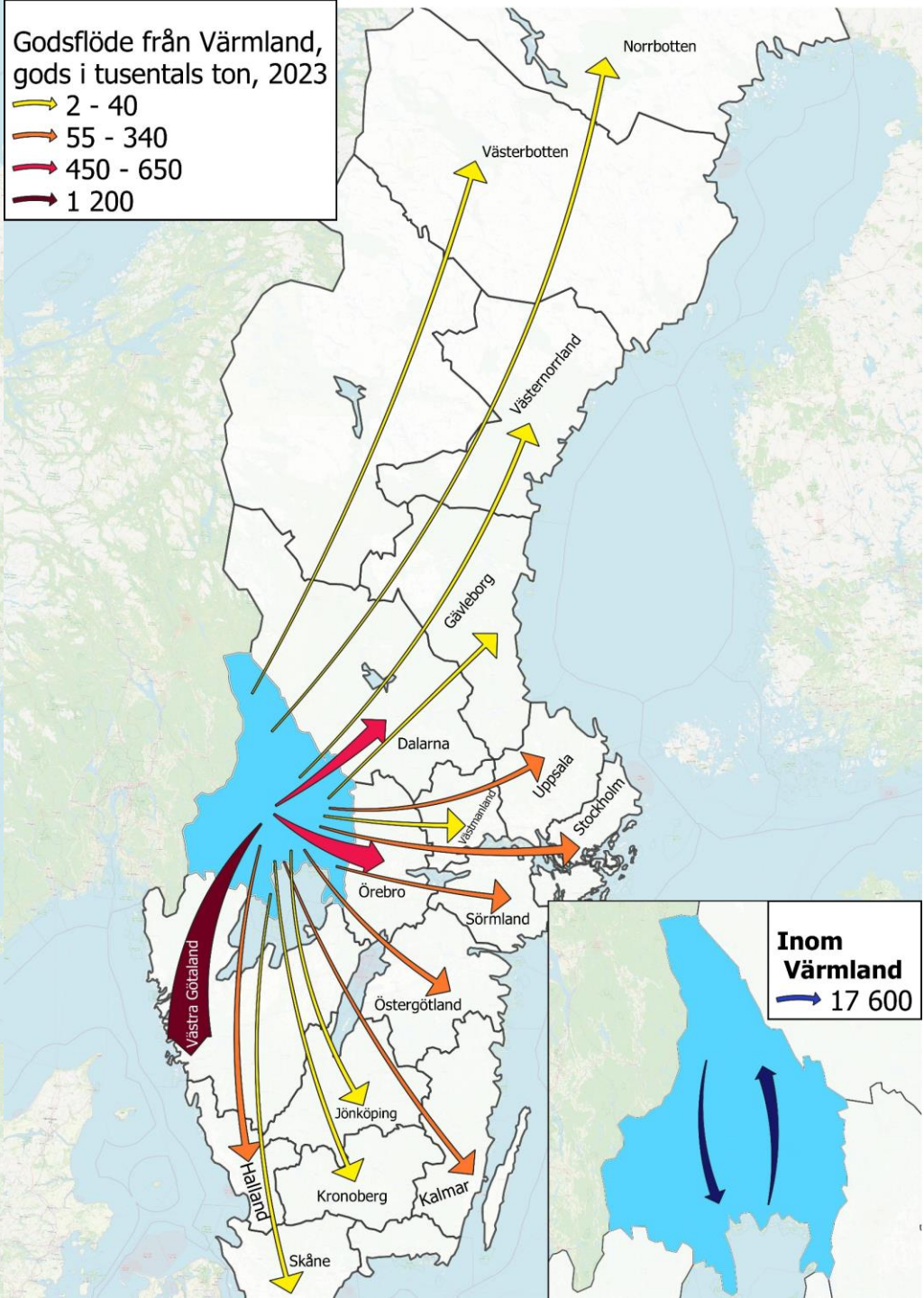
Godsflöde till Värmland, gods i tusentals ton, 2023

- 16 - 50
- 50 - 225
- 225 - 400
- 400 - 1360



Godsflöde från Värmland, gods i tusentals ton, 2023

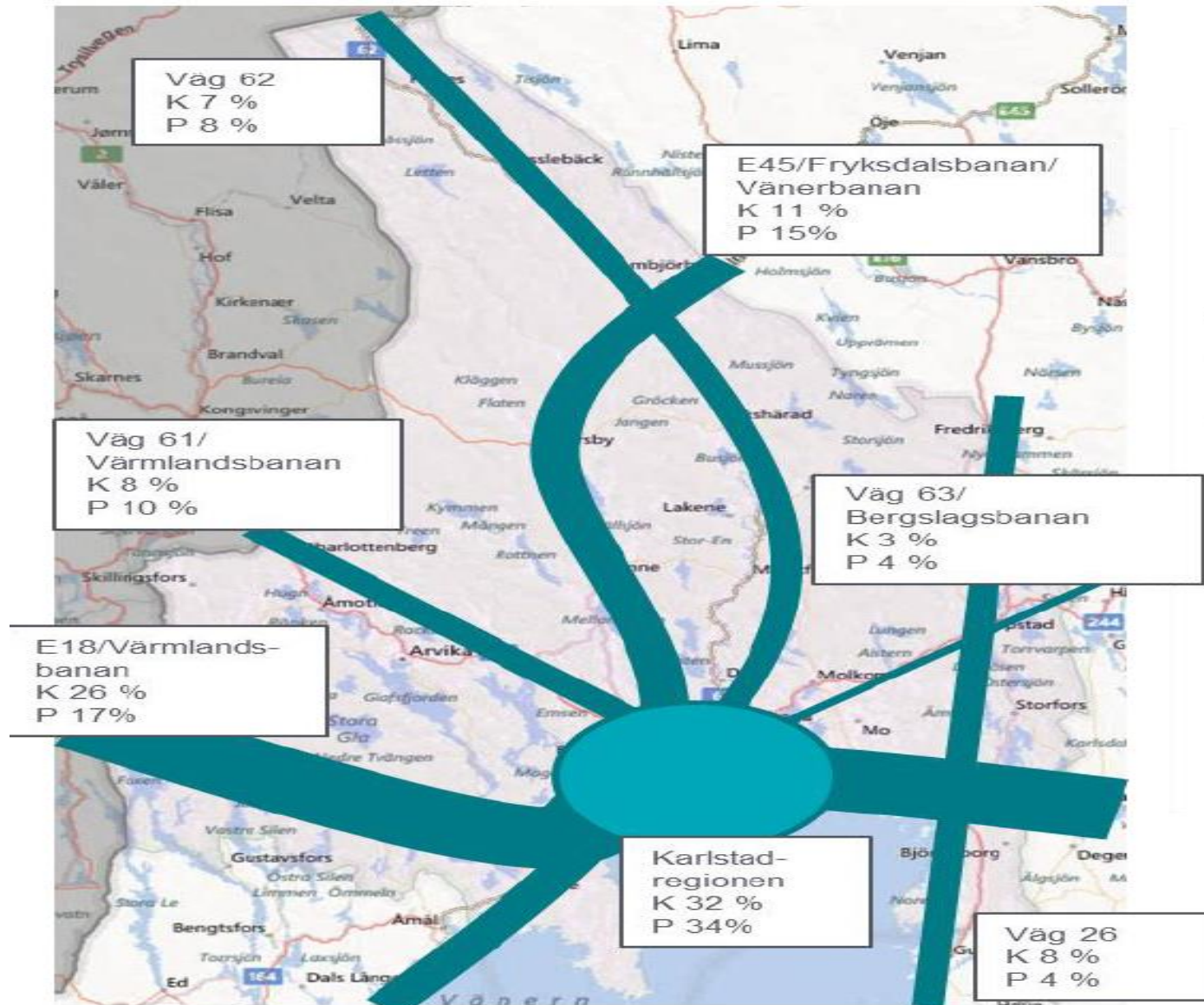
- 2 - 40
- 55 - 340
- 450 - 650
- 1 200



**Inom Värmland**  
→ 17 600



# Godstransporter

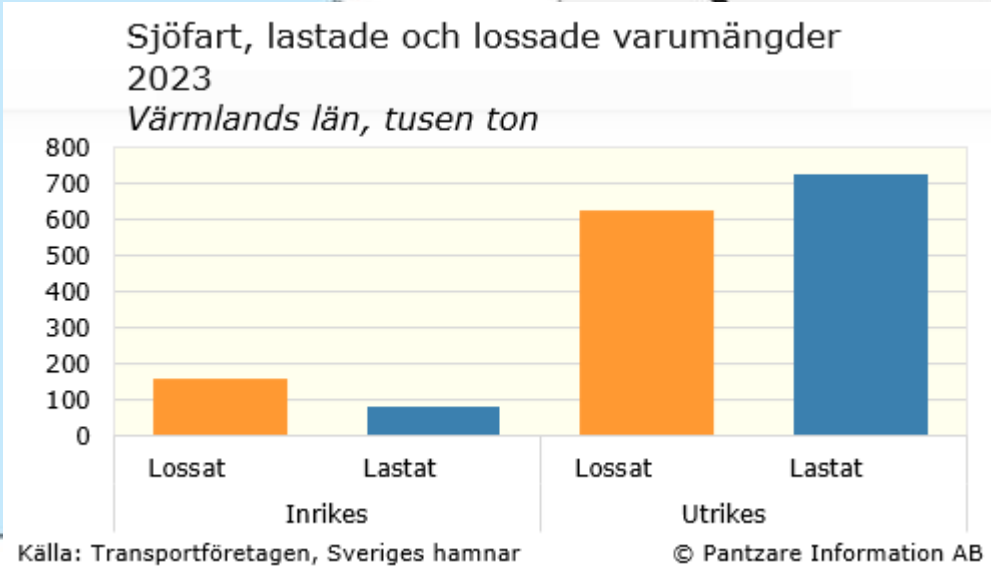
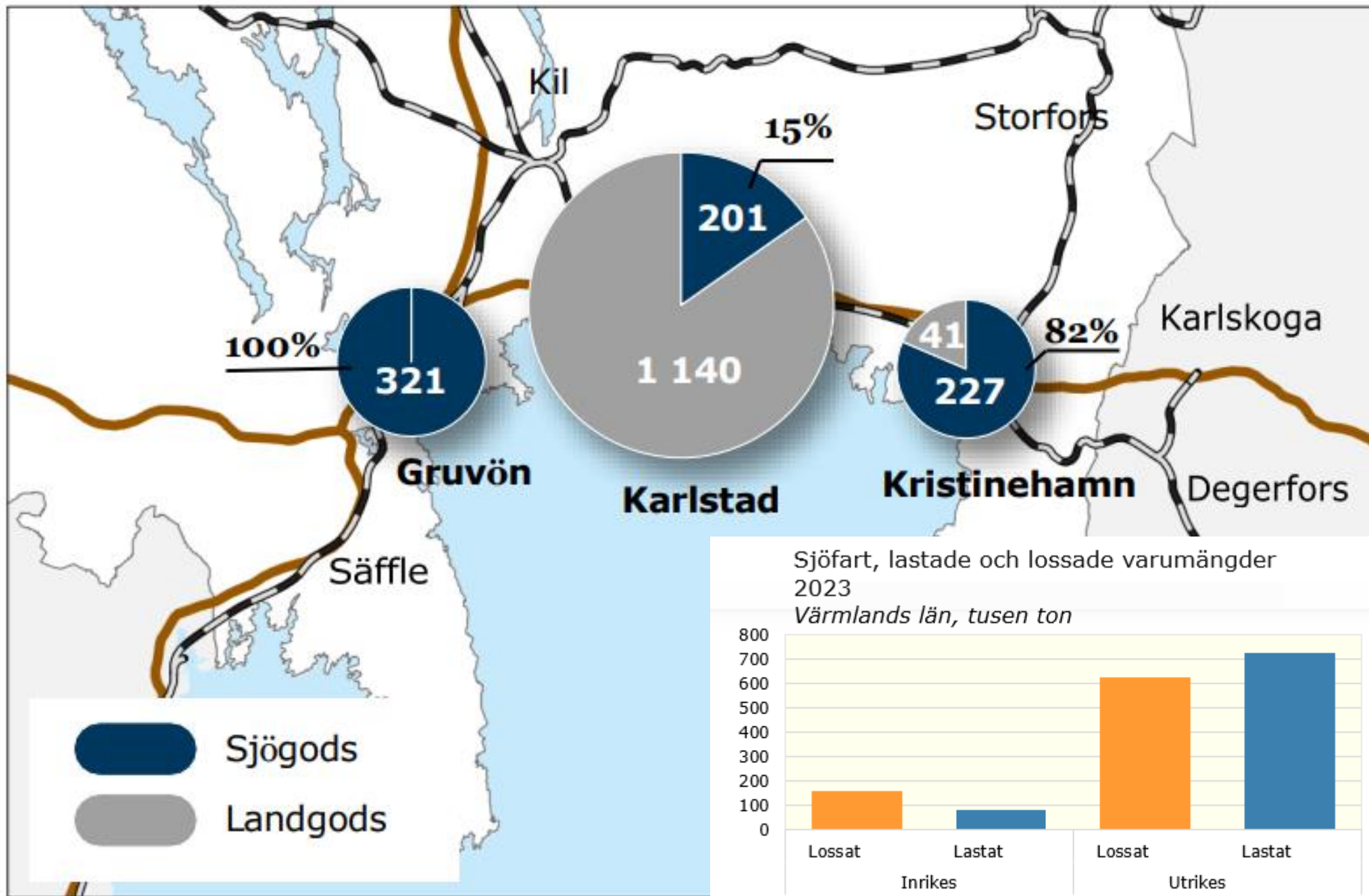


## Snabbladdstationer för tunga fordon

- I drift
- Öppnas under 2024 - de flesta senast 30 september
- Öppnas under 2025 - absolut senast 30 september



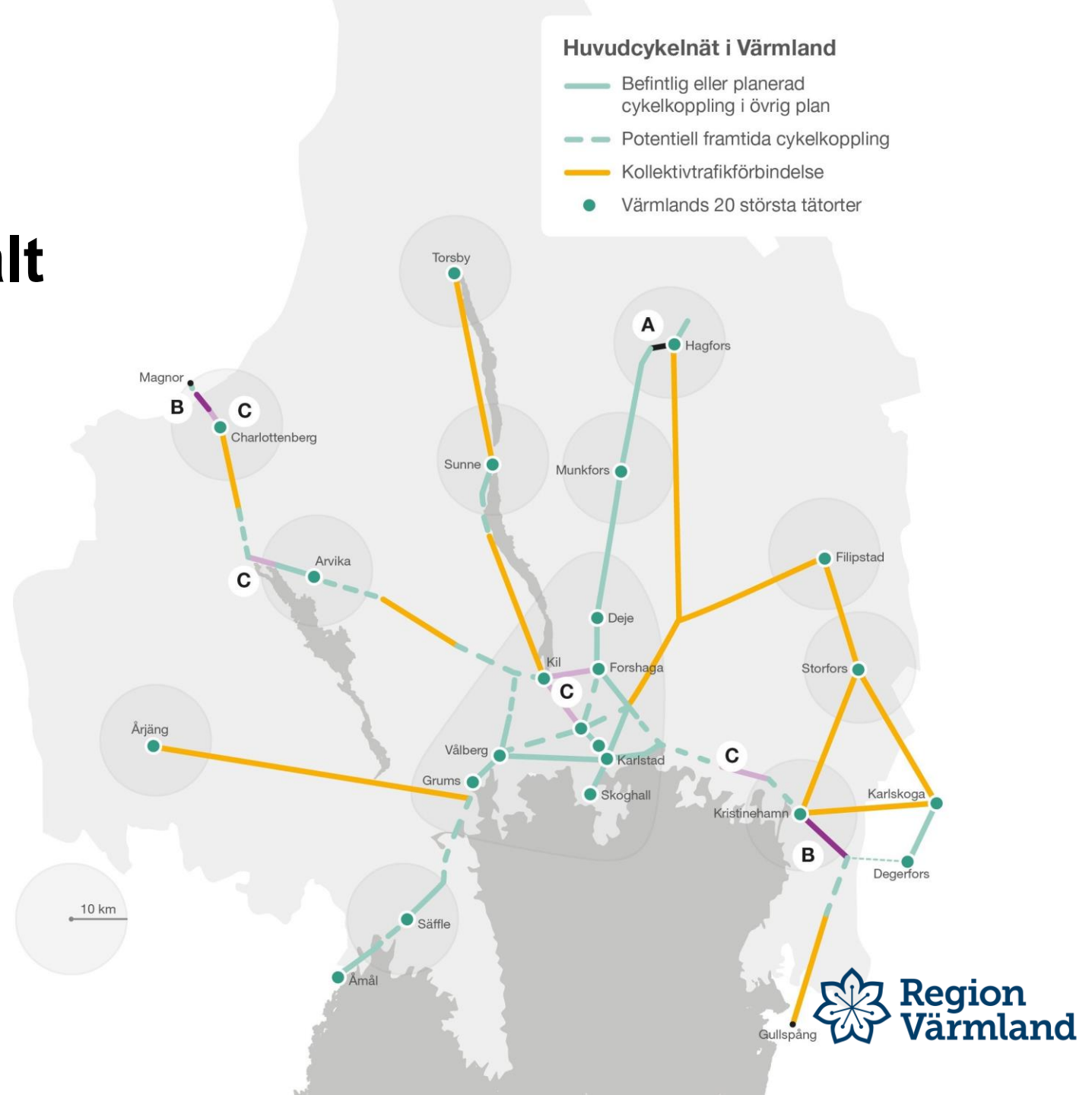
# Snabbladdstationer tungva fordon









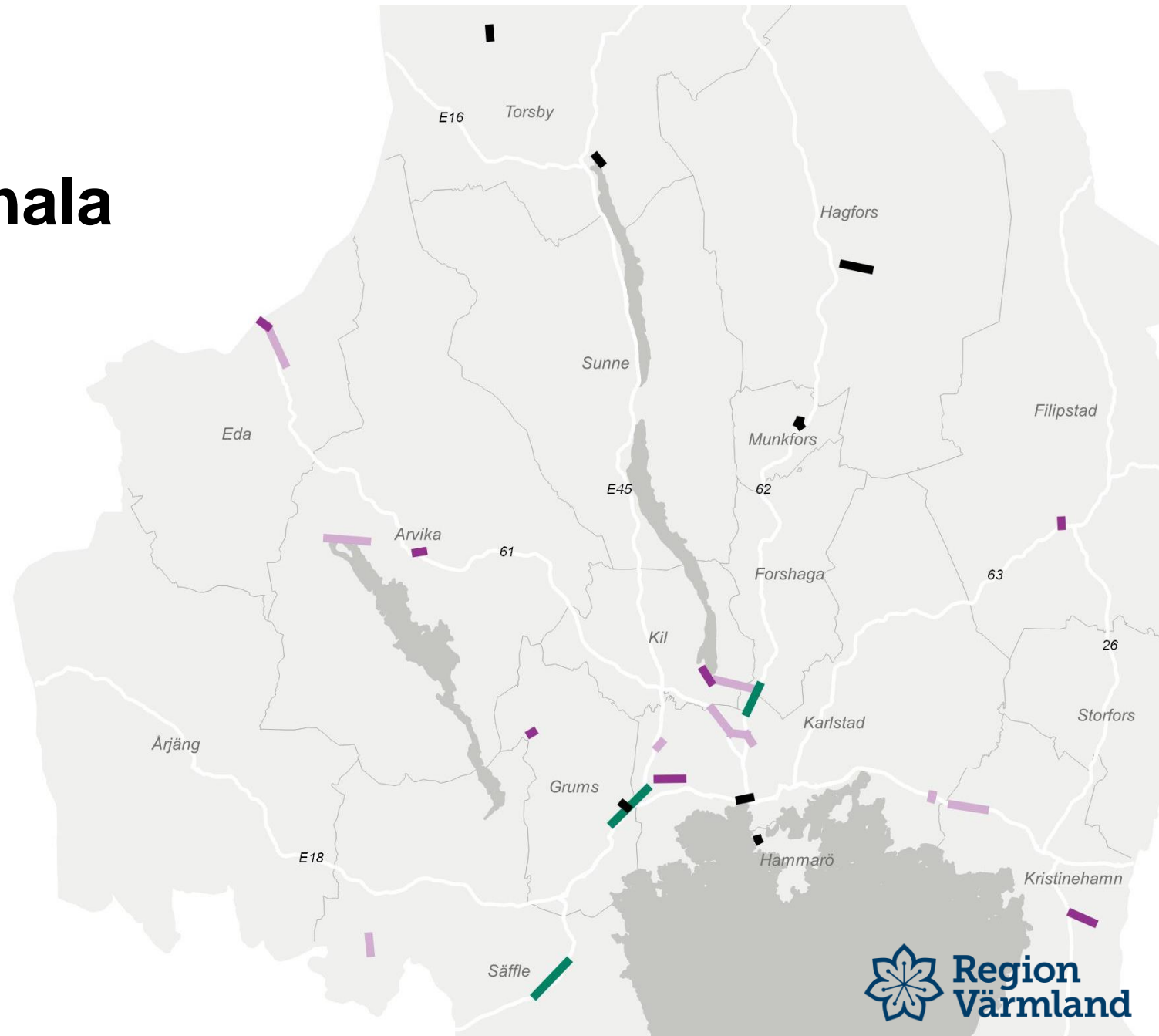
# Långsiktigt regionalt huvudcykelnät

- Cykelförbindelser mellan större tätorter
- Sammankoppling av områden kring tätorterna
- Cykelnätet och kollektivtrafiken kompletterar varandra.

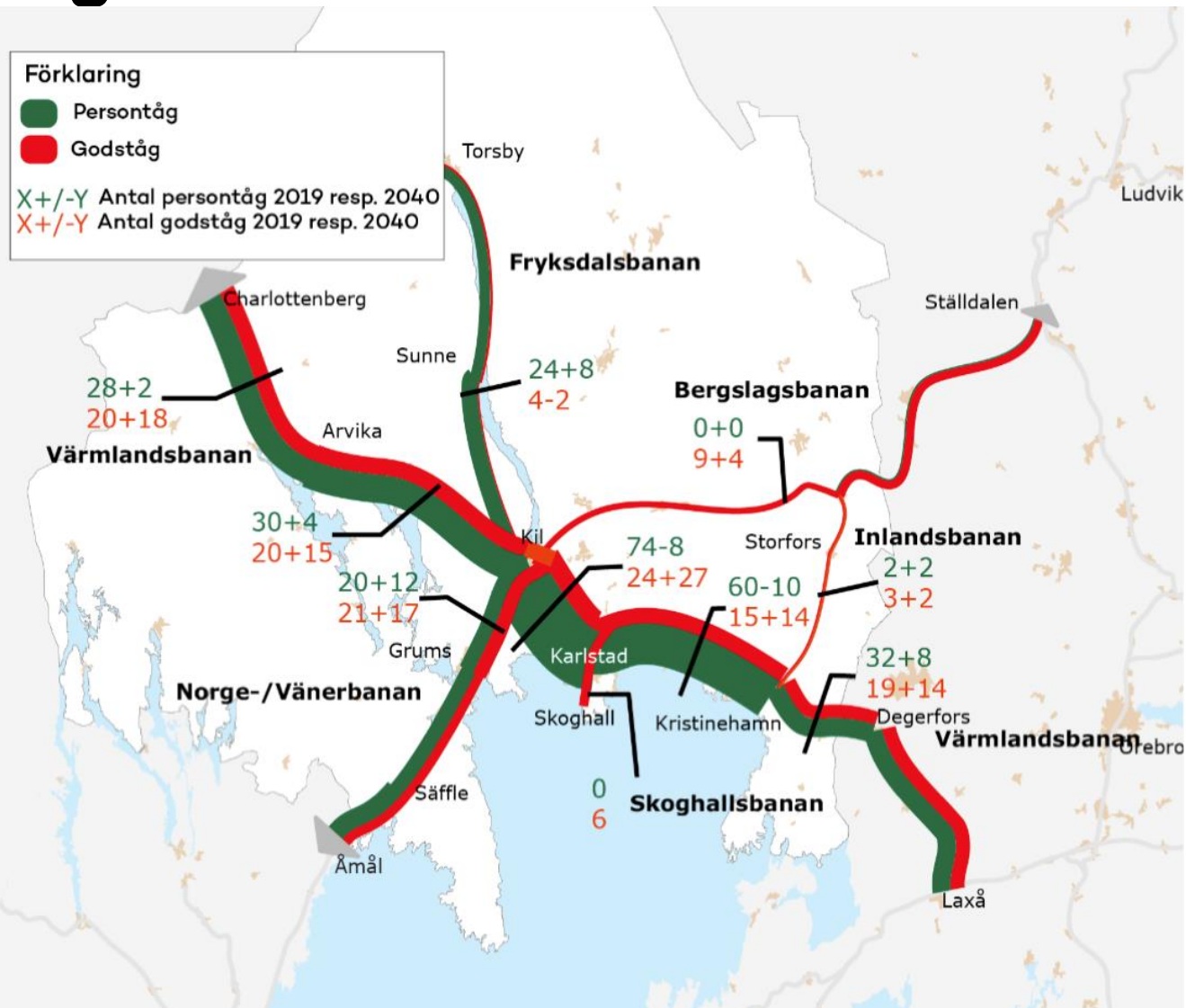


# Prioriterade regionala cykelkopplingar

-  Beslutad i nationell transportplan/läns-transportplan
-  Prioriteringsgrupp A
-  Prioriteringsgrupp B
-  Prioriteringsgrupp C



# Förväntad utveckling tågtrafik

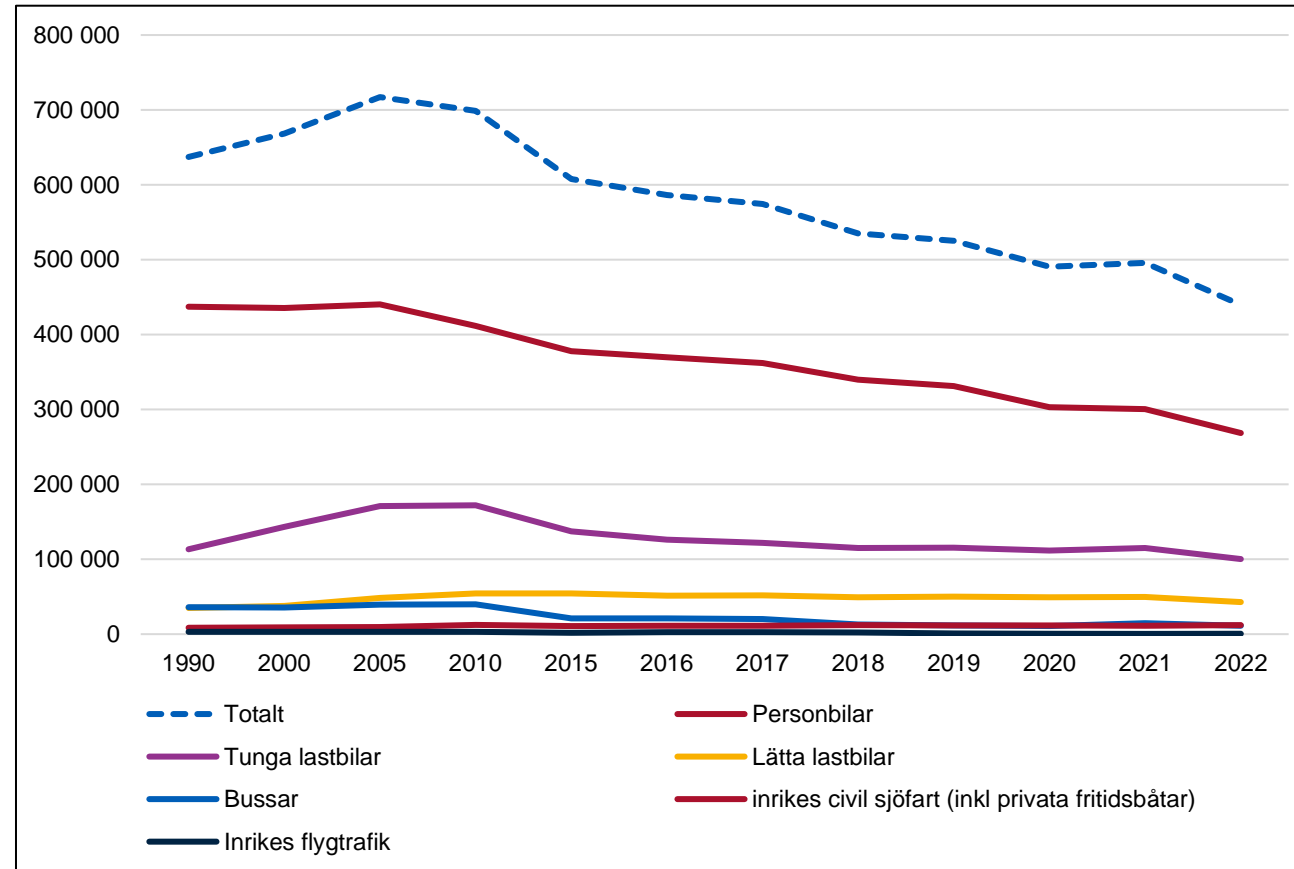


# Kapacitetsutnyttjande

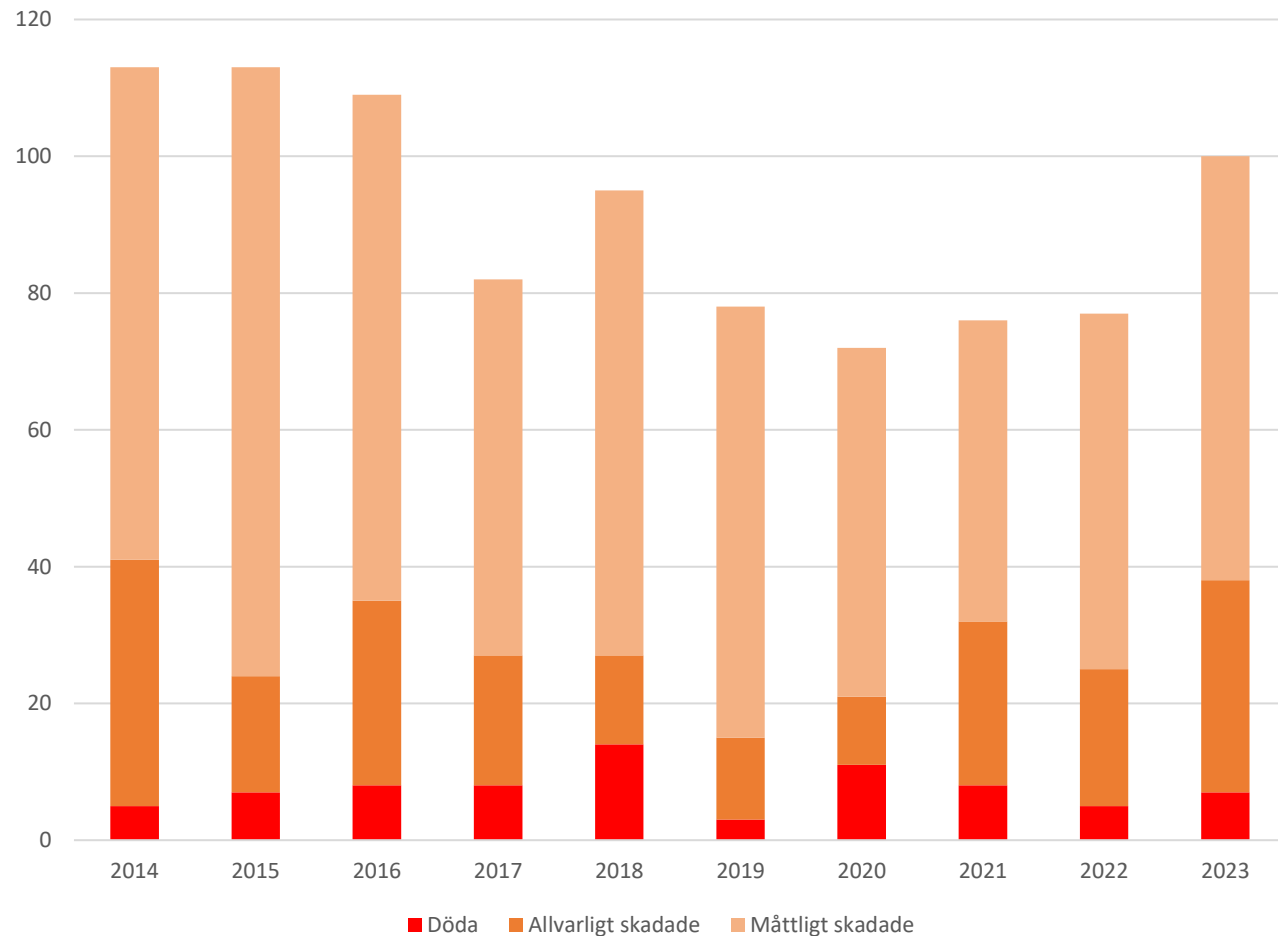


Figur 21: Kapacitetsutnyttjande järnvägar i Värmland. Källa: Trafikverket 2018

# Utsläpp av växthusgaser och trafikslag



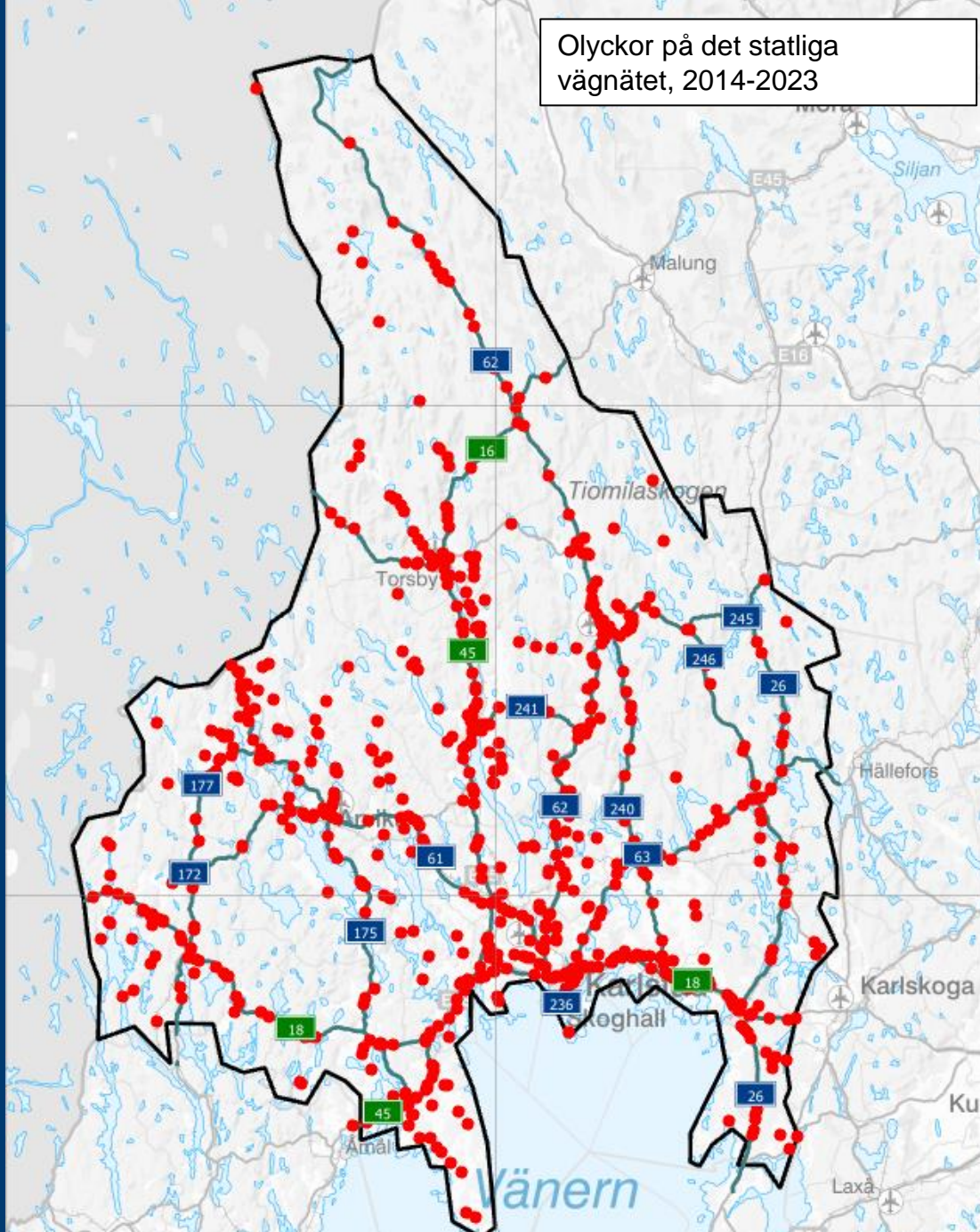
# Antal dödade, allvarligt eller måttligt skadade personer – statligt vägnät



Antal dödade, allvarligt eller måttligt skadade på det statliga vägnätet i Värmland år 2014-2023, efter svårighetsgrad och år. Källa: Strada



Olyckor på det statliga  
vägnätet, 2014-2023



Allvarliga och dödliga olyckor på statliga vägar i Värmland, 2014-2023. Källa: Strada

# Allvarliga olyckor och var de sker

Totalt 833 allvarliga och dödliga olyckor på statliga vägar i Värmland under åren 2014-2023

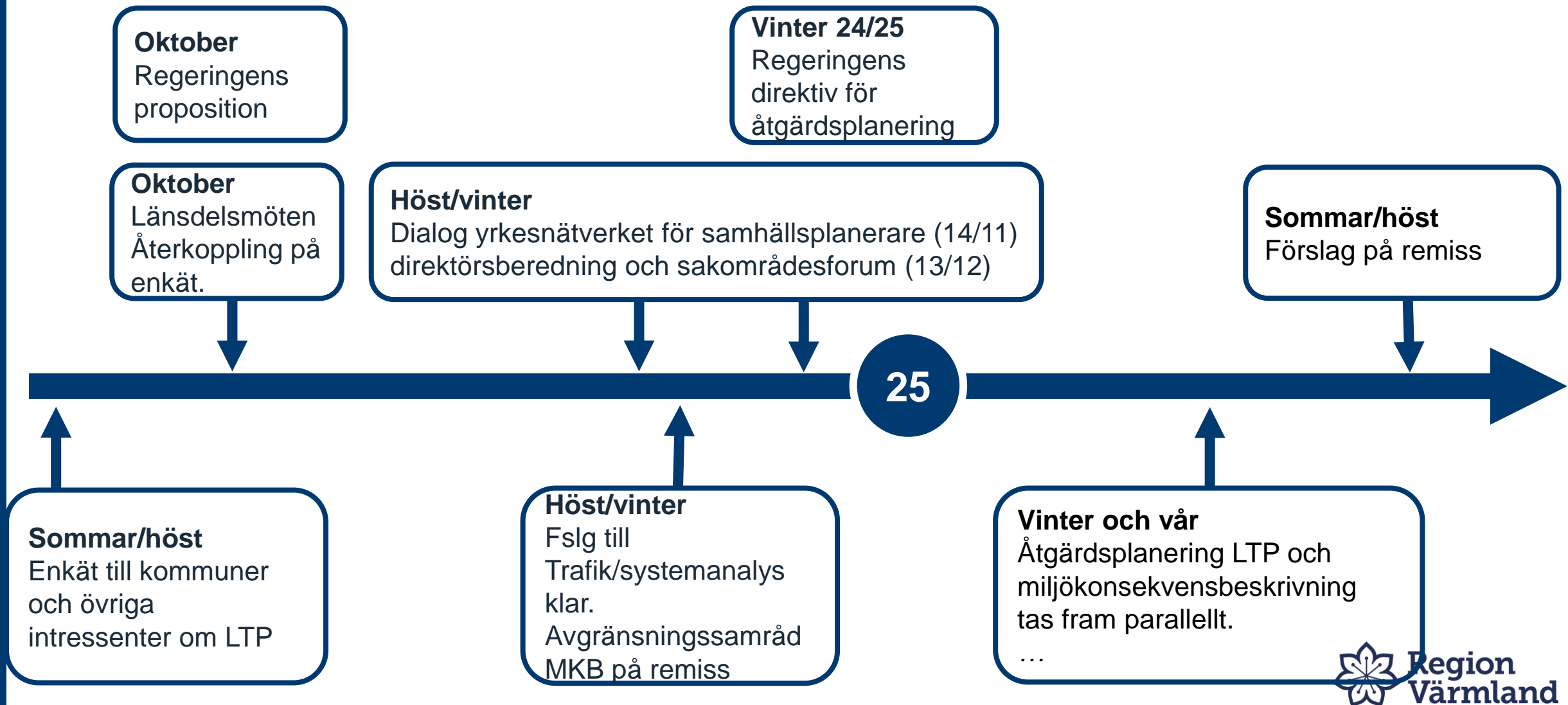
Väg	Antal olyckor 2014-2023
18	101
45	72
<b>Delsumma</b>	<b>173</b>
61	53
62	54
63	24
<b>Delsumma</b>	<b>131</b>
26	35
236	27
240	18
172	18
175	18
<b>Delsumma</b>	<b>116</b>
<b>Övriga vägar</b>	<b>413</b>
<b>Totalt</b>	<b>833</b>



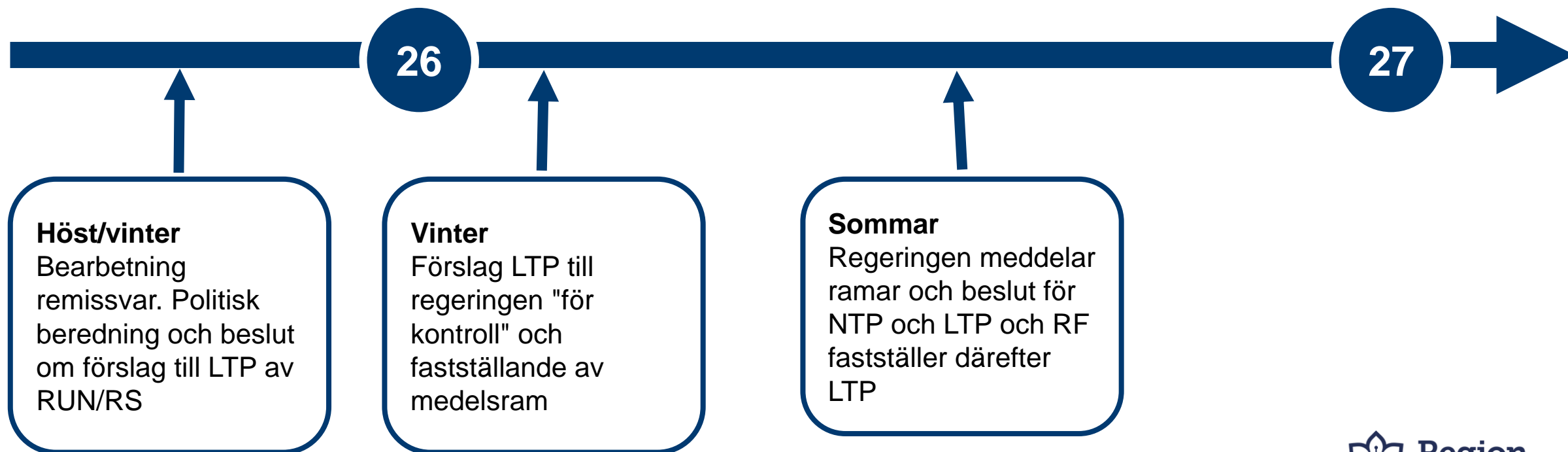
# Revidering av länstransportplanen 2026-2037

Länsdelsmöten 2024

# Länsplaneprocessen



# Länsplaneprocessen



## Länsplan

### Väg 61/62 (2025-26)

1a. Bergvik-Ilanda trimning

### Väg 61

1a. Gränings-Speked 2+1

2b. Eda Glasbruk TS och korsning

2c. Framnäs-Högboda 2+1

(halva objektet)

### Väg 62 (2022-2026)

3a. Norra Sanna-Dyvelsten 2+1

3b. Dyvelsten-Norra infarten

Forshaga 2+1

3c. Norra infarten Forshaga-Deje  
2+1

### Väg 63

4a. Mossgatan-

Edsgatan 2+1

4b. Edsgatan-Vallargärdet 2+1

4c. Brattförsheden

TS/korsning/kurvrättning (2023-)

### Väg 236

5a. Karlstad-Hammarö

Trimning/cirkulationsplats

### Nationell plan väg och järnväg

6a. Mötesstationer och Karlstad C  
resecentrum (2018-26)

6b. Spårbyte Fryksdalsbanan,  
fjärrstyrning, 2026-

6c. Spårbyte Värmlandsbanan,  
Laxå-Kil

### Väg-E45 och E18

7a. Säffle-Valnäs 2+1 (2025-)

7 b Töcksfors –Bäckevarv 2+1  
(2029-) delvis finansierad

### Väg 61/62

1a Bergvik-Ilanda

### Väg 61

2a Gränings-Speked

2b Charlottenberg-Riksgränsen

2c Framnäs-Högboda

### Väg 62

3a Norra Sanna-Dyvelsten

3b Dyvelsten-Norra infarten Forshaga

3c Norra infarten Forshaga-Deje

### Väg 63

4a Karlstad/Mossgatan-Edsgatan

4b Edsgatan-Vallargärdet

4c Brattförsheden

### Väg 236

5a Karlstad-Hammarö

### Järnväg

6a Karlstad C

6b Fryksdalsbanan

6c Värmlandsbanan, Laxå-Kil

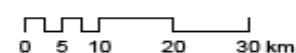
### E45

7a Säffle-Valnäs

### PLANERADE STÖRRE ÅTGÄRDER

#### Åtgärdsgrupp

- ⊗ Trimning, trafiksäkerhet och miljö
- ⊗ Utpekade vägobjekt
- ⊗ Samfinansiering nationell infrastruktur
- ⊗ Åtgärder i Nationell plan



© Lantmäteriet, geodatasamverkan



Grönt = färdigställt 2018-2023



# Övergripande analys och slutsatser

- Tillgänglighet till och från Karlstad är viktigt för länet som helhet
- De viktigaste nationella stråken för Värmland är E18, E45 Värmlandsbanan och Norge-Vänerbanan. De viktigaste regionala stråken är väg 61-63 och Fryksdalsbanan.
- Tillgång till havsgående sjöfart är en styrka jmf med andra inlandslän. Avgiftsstrukturen är hämmande för utvecklingen. Investeringar i hamnar en utmaning.
- Ingen reguljär flygtrafik till Karlstad flygplats 2020-2024. Privat initiativ om flyglinjer till Arlanda och Kastrup from våren 2025 – mycket positivt för Värmland. Ökat statligt stöd till regionala flygplatser bedöms ändå vara nödvändigt

# Övergripande analys och slutsatser

- Ökade kostnader för vägobjekt kan innebära att vi behöver tänka om. Kan vi använda medlen bättre på annat? Kan Trv bygga mer kostnadseffektivt?
- Mer medel till regionala cykelvägar är ett allmänt önskemål från kommuner. Regionala cykelplanen utgör bra underlag.
- Regionala cykelvägar är dock dyra. God samordning och finansiering med kommuner viktigt.

# Övergripande analys och slutsatser

Om vi ska bygga fler 2+1-sträckor på väg 61-63 bör följande beaktas:

- Från Karlstad och utåt för en sammanhängande standard och för att KD är främsta start- och måldestination.
- Arbetsmarknadsregioner och pendlingsrelationer
- På vägavsnitt med mest olyckor, trafik och hög andel lastbilstrafik.
- Samhällsekonomisk lönsamhet (SEB)
- Goda förutsättningar för framdrift

# Åtgärdsplanering nästa steg

- Utgår från:
  - Regeringens direktiv. Kommer troligen i januari 2025. Planeringsram och fokusområden
  - Nationella och regionala mål
  - Systemanalysen och MKB
  - Dialog med intressenter
- Andra aspekter:
  - Planmässig utförbarhet för god framdrift -> använda de medel vi får
  - Samhällsekonomisk nytta
  - Regional före lokal nytta

# Frågor och eventuella inspel?