

**KARLSTADS KOMMUN****KOMMUNSTYRELSEN****Remissvar** 2024-04-15**Remissvar – Trafikverkets inriktningsunderlag
inför infrastrukturplaneringen för 2026-2037**

Dnr KS/2024:45 Dpl 1.1.4.4

Karlstads kommun vill inleda med att tacka för möjligheten att inkomma med eget remissvar på Trafikverkets inriktningsunderlag för infrastrukturplaneringen för perioden 2026-2037.

Karlstads kommun har under arbetet tagit del av remissvaren från SKR, Region Värmland, bolaget Oslo-Stockholm AB, Infram samt Vänersamarbetet och instämmer i dessa organisationers principiella synpunkter.

Sammanfattning

- Karlstads kommun anser att staten bör öka de ekonomiska ramarna med minst den högsta angivna ramnivån i inriktningsunderlaget vilket innebär minst 20 procents ökning för att klara av konstaterat underhåll samt grundläggande investeringar i nya objekt.
- Karlstads kommun anser att staten bör utveckla sin infrastrukturplanering till en pålitligare modell för att undvika att tidigare namngivna satsningar som kommuner och regioner anpassat sin långsiktiga planering efter riskerar lyftas ut.
- Karlstads kommun anser att ansvaret åligger staten att skapa rätt förutsättningar för att, i den statliga infrastrukturen, genomföra den gröna omställningen och sträva mot fossilfria transporter fram till 2045.
- Karlstads kommun anser att frågor om totalförsvaret behöver sättas i ett annat ljus i och med Sveriges inträde i NATO och med tanke på det säkerhetspolitiskt oroliga läget gällande finansiering och planering av robusta infrastrukturstråk för väg, järnväg, sjöfart och luftfart.
- Karlstads kommun vill att det samhällsekonomiskt lönsamma och, för den gränsöverskridande infrastrukturen viktiga, järnvägsstråket i öst-västlig riktning mellan Stockholm och Oslo lyfts fram mer i

Karlstads kommun	Webbplats	E-post	Organisationsnr
Postadress	karlstad.se	karlstadskommun@karlstad.se	212000-1850
Karlstads kommun	Besöksadress	Telefon	Bankgiro
651 84 Karlstad	Kontaktcenter	054-540 00 00	405-2213
	Västra Torggatan 26		

inriktningsunderlaget och i kommande åtgärdsplanering inför nationell plan för transportinfrastrukturen 2026-2037.

- Karlstads kommun anser att staten behöver överväga alternativa finansieringsmöjligheter för att möta framtidens behov av gröna omställningen och för den gränsöverskridande infrastrukturen.
- Karlstads kommun anser att staten behöver ta ett större ansvar för infrastrukturen till och från hamnar, se över avgiftsformerna samt genomföra de planerade investeringar som tex slussarna i Trollhättan för att stärka sjöfartens konkurrenskraft gentemot övriga transportslag.
- Skrivningen om att Karlstad Airport kan komma att behöva hållas stängd mellan klockan 22 och 06, vilket skulle få konsekvenser för flygplatsens status som beredskapsflygplats, är en missstolkning av Miljötillståndet (villkor 9 strecksats 2) och bör lyftas ur underlaget.

Karlstads kommuns synpunkter

Karlstads kommun anser att Trafikverket tagit fram ett gediget och välformulerat inriktningsunderlag. Kommunen vill understryka att det är av största vikt att den statliga infrastrukturen fortsatt ges möjlighet att utvecklas, förbättras och anpassas efter ny teknik och framtida utmaningar såsom klimatneutralitet och transporteffektivitet.

Behov av ökade anslag för underhåll och infrastrukturåtgärder

Karlstads kommun delar Trafikverkets syn att det är av stor vikt att satsningar görs på drift och underhåll i det svenska transportnätet framöver och att underhållsskulden bör minskas. Elektrifiering av transportslagen är viktiga incitament i den gröna omställningen. Väg- och järnvägsinfrastruktur behöver rustas upp, trafiksäkras samt utvecklas för att skapa förutsättningar till ett ökat hållbart och tryggt resande inför framtiden.

Trafikverket presenterar fem olika budgetnivåer för den kommande tolvårsperioden: -20%, -10%, 0, +10% samt +20% jämfört med nuvarande ram. Budgetnivåerna innebär i stort att på minus och 0-nivå skapas inget utrymme för att lyfta in nya objekt. Trafikverkets inriktningsunderlag lägger stort fokus på att reducera underhållsskulden inom infrastrukturen samt hänvisar till att medlen inte räcker till nya objekt på grund av kostnadsökningar i redan utlovade eller påbörjade projekt. Samtidigt behöver medel avsättas för utveckling inom sjöfart och luftfart för att få med hela transportkedjan. Karlstads kommun finner det positivt att Trafikverket vill minska underhållsskulden, men anser att kapacitetsskulden på samtliga transportslag behöver ges möjlighet att utvecklas och stärkas för att klara morgondagens utmaningar och mål om klimatneutralt resande. De ekonomiska förutsättningarna för att minska såväl underhållsskulden som kapacitetsskulden är helt enkelt alldeles för små.

Karlstads kommun anser att det är bekymmersamt att tidigare namngivna objekt eller nya icke namngivna objekt riskerar att exkluderas inför

revidering av den nationella planen 2026-2037 för att staten byter riktning i sin planering. Karlstads kommun instämmer med SKR att detta skapar planeringsmässiga bekymmer för kommuner och regioner som tidigare innefatta beslutade investeringar i sin långsiktiga planering.

Slutsats: Karlstads kommun anser att utrymme behöver skapas för nya icke namngivna och icke påbörjade objekt till kommande planperiod för att motverka den stigande kapacitetsskuld som finns på den nationella infrastrukturen och lyfter därför fram att ramnivåerna behöver höjas med minst +20 procent.

Måluppfyllelse och hållbara transporter

Sveriges klimatmål har satts med ambitionen att vara ledande i den globala klimatomställningen. Inriktningsunderlaget svarar dock inte upp mot de högt ställda målen och förväntningarna.

För att kommuner, näringslivet och andra aktörer ska kunna verka för att nå de nationella uppsatta målen om fossilfria transporter till 2045 måste staten fortsatt investera och möjliggöra för att planerade och icke namngivna objekt kan lyftas fram. De nationella målen om överflyttning av gods från vägburen trafik till transporter på järnväg och sjöfart måste ges förutsättningar för att kunna genomföras. Staten behöver ta ett större ansvar i hela transportsystemet där transportslagen samverkar och drar nytta av varandra genom intermodalitet. Detta för att undvika att transportslagen ställs emot varandra där hållbara och transporteffektiva alternativ, som till exempel sjöfarten, missgynnas. Lastbilstransporter kommer fortsatt vara det viktigaste transportslaget för kortare transporter och principen bör vara att ”rätt transportslag används på rätt sträcka”.

Det hållbara kollektiva resandet behöver göras konkurrenskraftigt och tillgängligt för att vara ett attraktivt alternativ till resandet med bil. För det krävs planering och förutsättningar för att skapa ett effektivt transportsystem där stor vikt ligger vid turtäthet, tillfredsställande restid samt pålitlighet i systemet. Otrygghet vid stationsmiljöer och dålig tillgänglighet på landsbygden är andra aspekter som är viktiga att ta hänsyn till i planeringen av det kollektiva resandet. Karlstads kommun instämmer i samarbetsorganisationen Inframs åsikt att transportinfrastrukturen är en del i ett större samhällsutvecklingsperspektiv där möjligheter för att man måste kunna leva och verka i hela landet ska finnas.

Slutsats: Karlstads kommun menar att staten bör ta ett större ekonomiskt ansvar gällande den gröna omställningen för det hållbara resandet och vid transportnoder av stor regional nytta för gods- och persontransporter.

Stadsmiljöavtalen, som tidigare varit möjligt att söka för kommuner och regioner som vill främja hållbara stadsmiljöer, har för Karlstads kommuns del varit till stor nytta för att bygga ut en hållbar infrastruktur i stadsmiljö.

Inriktningsunderlaget medger att denna stödform tas bort efter 2027 för att skapa utrymme för andra investeringar. En statlig medfinansiering till kollektivtrafik kommer dock fortsatt möjliggöras via länsplanerna vilket Karlstads kommun anser är positivt även om länsplanernas finansieringsmöjligheter är begränsade.

Slutsats: Karlstads kommun anser att staten bör skapa utrymme i den nationella transportplanen för samfinansieringslösningar gällande hållbara stadsmiljöer.

Totalförsvaret

Karlstads kommun delar Region Värmlands åsikt att stråket i öst-västlig riktning är viktigt både ur ett internationellt, nationellt och regionalt perspektiv. Det ostabila geopolitiska säkerhetsläget, Sveriges inträde i NATO samt de viktiga försvarsfunktioner som finns utmed stråket, inte minst i Kristinehamn och Karlskoga, sätter totalförvarsfrågorna i ett annat ljus och innebär att det behöver avsättas ekonomiska resurser för att uppfylla krav såsom moderna flygplatser och hamnar samt redundans inom väg- och järnvägssystemen.

Utbyggnaden av stråket OS 2:55 behöver samtidigt harmoniera med andra banor som exempelvis Bergslagsbanan och Inlandsbanan när järnvägens roll i totalförsvarets transportsystem förväntas växa. Karlstads kommun anser att staten står inför en stor utmaning avseende investeringar inom totalförsvaret med en otydlighet i gällande investeringar och planering kopplat till civilt försvar och krisberedskap.

Slutsats: Karlstads kommun anser att staten i fortsatt infrastrukturplanering behöver se på transportsystemet som en helhet ur ett totalförsvarsperspektiv där stråket i öst-västlig riktning som lyfts fram som prioritet.

Gränsöverskridande infrastruktur

Den gränsöverskridande infrastrukturen är i rådande osäkra världsläge en allt viktigare fråga och behöver sättas i ett större ljus än vad inriktningsunderlaget gör. Karlstads kommun instämmer med bolaget Oslo-Stockholm 2:55 AB i sin skrivelse om att utpekandet av järnvägsstråket mellan Oslo och Stockholm som prioriterad transportkorridor i TEN-T skapar goda förutsättningar för att åstadkomma gränsöverskridande infrastruktur mellan Sverige och Norge. Det möjliggör alternativ finansiering via EU-medel, vilket är ett verktyg som bör användas i större utsträckning.

Samtidigt menar bolaget att betalningsviljan för en konkurrenskraftig tågtrafik är hög och jämför med Öresundsbron där ägarbolaget hittade helt andra finansieringslösningar än de vi vanligtvis använder i Sverige. Vidare menar bolaget att det finns ett stort intresse hos många externa aktörer att investera i infrastruktur.

Införandet av signalsystemet ERTMS, för att skapa ett gemensamt tågskyddssystem inom EU samt Norge och Schweiz, är en nödvändig men kostsam åtgärd för att bland annat underlätta för den gränsöverskridande trafiken. I rapporten för Utveckling av transportinfrastrukturen görs bedömningen att delar av järnvägens funktioner kan komma att upphöra om systemet inte färdigställs innan början av 2040-talet. Trafikverket ser därmed över möjligheterna till alternativ finansiering via EU, så kallade CEF-medel, vilket Karlstads kommun finner positivt.

Slutsats: Karlstads kommun anser att staten behöver se över möjligheterna till alternativ finansiering för att kunna genomföra större och betydande infrastrukturprojekt.

Stråket Stockholm-Oslo

Flera utredningar konstaterar att stråket har stora samhällsekonomiska nyttor och vinster med prognoser om stor tillväxt av personresor i delsträckorna mellan Stockholm och Oslo. Åtgärder behöver prioriteras på såväl Mälardalen som Värmlandsbanan där Karlstads kommun anser att dubbelspår mellan Kristinehamn och Kil är av högsta prioritet. Sträckan är idag en av landets mest överbelastade järnvägssträckor. Samtidigt investerar Karlstads kommun tillsammans med bland andra Trafikverket och Region Värmland i att möjliggöra för ett resecentrum för persontrafik i centrala Karlstad som skapar stora regionala nyttor för hela stråket. Men färdigställandet av bangården för persontrafik kräver att den befintliga godshandlingen flyttas till annan plats såsom tidigare utlovats i den så kallade etapp 4 ”godsbangård Välsviken” vilket är en process som behöver påskyndas inför revideringen av den nationella transportplanen 2026-2037.

Karlstads kommun anser även att staten behöver skapa planeringsförutsättningar för en framtida Nobelbana som utgör en delsträcka i det strategiska och samhälls-ekonomiskt lönsamma järnvägsstråket mellan Stockholm och Oslo.

De regionala och nationella samhällsnyttorna inom stråket stärker även förutsättningarna för arbetspendling, kompetensförsörjning, totalförsvaret samt möjliggör en utökad arbetsmarknad. Karlstads kommun anser att det är viktigt att inte enbart bedöma samhällsnyttan av en specifik investering av en delsträcka utan också ha med sig helheten i samhällsnyttoanalysen.

Slutsats: Karlstads kommun anser att Trafikverket behöver lyfta in åtgärder på stråket Oslo-Stockholm i den kommande Nationella transportplanen 2026-2037.

Väginfrastrukturens roll i godstransportsystemet

Karlstads kommun välkomnar inriktningsunderlagets förordande satsningar på kapacitetshöjningar på vägnätet genom att verka för ökade intermodala

godstransporter genom att klassa fler vägar för tyngre (med BK4 klassning) och längre lastbilar (34,5 meter) på det kommunala vägnätet och i stråken som kopplas till olika transportnoder. Det kommunala vägnätssystemet står inför stora ekonomiska utmaningar som att stärka upp brokonstruktioner med BK4 och behöver även stöd för att verka för en elektrifiering inom hamnanläggningarna gällande laddinfrastruktur för tunga fordon samt sjöfart. Karlstads kommun instämmer med SKR i åsikten att staten bör överväga finansieringslösningar med inspiration av arbetsformen med näringslivspotten där exempelvis väghållare skulle kunna söka medfinansiering tillsammans med näringslivet och andra organisationer till mindre trimningsåtgärder och objekt.

Slutsats: Karlstads kommun anser att staten bör se över möjligheterna att bistå kommunerna i strävan efter att skapa ett effektivt och hållbart intermodalt transportnätverk med investeringar i laddinfrastruktur och bärighetsstärkande åtgärder till olika transportnoder.

Sjöfartens roll i transportsystemet

Karlstads kommun anser det vara anmärkningsvärt hur litet utrymme sjöfarten som transportslag får i inriktningsunderlaget. Transportslaget saknas i vissa jämförande delar av dokumentet och framhålls inte alls i avsnittet 3.2 *Tillgänglighet*. Sjöfarten är en viktig del i godstransportsystemet och i den gröna omställningen mot fossilfria transporter. Sjöfarten på Väneren kan även komma att spela en allt större roll i beredskapssyfte där hamnarna på Väneren är strategiskt utplacerade och med olika funktioner.

Såväl de privata som kommunalägda hamnarna i Väneren står inför stora investeringskrav och behov av upprustning för att bemöta morgondagens nya större båtar (Vänermax) som möjliggörs i och med de planerade investeringarna i nya slussar på Göta älv. Som reglementet ser ut idag så tvingas kommuner och privata aktörer finansiera och underhålla den infrastruktur som finns inom hamnens verksamhetsområde på egen hand. Detta innebär stora omkostnader och tryck på skattefinansierade investeringar för de kommuner som äger sina hamnar. Detta skapar en omöjlig situation för mindre och mellanstora kommuner som med små medel förväntas investera och förbereda sina anläggningar för den kapacitetshöjning som krävs för att nå överflyttningmål samt medverka i den gröna omställningen med exempelvis digitalisering och laddinfrastruktur. Karlstads kommun välkomnar att staten ser över möjligheterna till olika stödformer, som till exempel CEF-medel från EU, till kommunala hamnar samt medfinansieringsalternativ. Det finns samtidigt en fara i att allt större tryck fortfarande kommer ligga på kommunala skattefinansierade investeringar.

Slutsats: Karlstads kommun anser att staten behöver ta sitt ansvar genom att utreda möjligheterna till och investera i infrastruktur som skapar

möjligheter för de kommunala och privata hamnarna som står inför krav om att öka kapaciteten för nya fartyg samt att verka för hållbara transporter.

Avgifter sjöfarten

Karlstads kommun instämmer med Trafikverket om att sjöfartens finansieringsmodell behöver revideras för att främja hållbara transporter på vatten och välkomnar att Sjöfartsverket gör en översyn av avgiftssystemet inför år 2028.

De statliga avgifter som belastar sjöfarten på Vänern har en betydande påverkan på Vänersjöfartens konkurrenskraft gentemot såväl andra transportslag som mot kusthamnar. I synnerhet är det lotsavgiften (inklusive dubbel lotsplikt) som blir oproportionerligt hög för Vänersjöfarten på grund av den långa inseglingen. Problematiken har på senare år förstärkts i och med att de statliga avgifterna successivt höjts vilket missgynnat Vänersjöfarten som fått allt större svårigheter att avlasta landinfrastrukturen. Avgifterna regleras av Sjöfartsverket som är en affärsdriven verksamhet och finansierar sin verksamhet via dessa avgifter. I underlagsrapporten *Sjöfart* konstateras att sjöfartsavgifterna utgör en relativt stor andel av kostnaderna för sjöfarten på Vänern, där en sänkning av dessa med stor sannolikhet skulle leda till en ökad sjöfart.

Karlstads kommun anser vidare att det är positivt att inriktningsunderlaget framhåller att det vore lämpligt att ha låga farledsavgifter på inrikes vattenvägar för att minimera undanträngningseffekter då bedömningen också är att transporter på inrikes vattenvägar är mer kostnadskänsliga än utrikes sjötransporter. Karlstads kommun delar Region Värmlands synpunkt att alternativ- och samhällsekonomiska kostnader i form av ökat slitage på väg och järnväg, ökade utsläpp, trängsel och kapacitetsbrister bör vägas in i avgiftskalkylen om gods på tåg eller lastbil inte flyttas över till sjöfart.

Slutsats: *Karlstads kommun anser att staten behöver se över avgiftssättningen på sjöfarten då Sjöfartsverket som affärsdrivande verk och ansvarig för avgiftssättningen utgör organisatoriskt hinder för kostnadskänsliga transporter, som till exempel Vänersjöfarten.*

Vänersjöfarten

Karlstads kommun finner det mycket oroväckande att objektet nya slussar i Trollhätte kanal riskerar att exkluderas i den Nationella transportplanen 2026-2037 som inriktningsunderlaget varnar för. Slussarna har funnits med som namngivet objekt i Nationell plan sedan 2018 och har varit en indikator för Vänersjöfarten där hamnar, näringsliv och kommuner planerat, satsat och påbörjat investeringar kopplat till hamnverksamheten på Vänern.

Att slussarnas tekniska livslängd utgår efter 2030 och måste bytas ut har konstaterats sedan långt tillbaka och är avgörande för Vänersjöfartens framtid. De privata och kommunala hamnarna på Vänern har inlett sin

planering och förbereder att stärka upp sina hamnar för att öka kapaciteten och förutsättningarna att ta emot nya Vänermax och mer sjögods. Hamnbolaget Vänerhamn driver flera hamnar runt om Vänern med uppsatta mål om fördubblad sjöfart i sina hamnar och verkar för en utveckling i samtliga hamnar. Det finns världsledande näringsliv som endast kan använda sig av sjöfarten som transportslag för sina produkter och verksamhet kopplad till Vänersjöfarten sysselsätter bara i Karlstadsregionen 1400 arbetsutövare. Rederierna har påbörjat investeringar i nya större fartyg som ska trafikera Vänern och kommuner åläggs planera och investera i den omkringliggande infrastrukturen för att säkerställa hållbara transporter.

Sjöfarten som transportslag kämpar idag med höga konkurrensnackdelar i form av höga avgifter på farleder och lotsning som tillsammans med framför allt långa ledtider ger sjöfarten sämre förutsättningar gentemot andra transportslag. De nationella målen om överflytt av gods från väg till sjöfart (och järnväg) omöjliggörs utan investeringar i nya slussar och tillsammans med uteblivna investeringar i järnvägsinfrastruktur leder detta med stor sannolikhet till ökade lastbilstransporter. Utan investeringen i nya slussar på Göta älv kommer hamnar läggas ned, företag flytta och arbetstillfällen försvinna.

Slutsats: Karlstads kommun anser att staten måste ta sitt ansvar och genomföra de tidigare utlovade investeringar för att inte inbringa än större osäkerhet avseende Vänersjöfartens utveckling och fortlevnad.

Luffartens behov av långsiktig planering

Karlstads kommun instämmer med Region Värmland avseende att staten behöver fortsätta sitt engagemang i regionala flygplatser. Flygplatserna har ofta kommunalt och regionalt ägarskap och finansieras främst av skattemedel och behöver därför statligt stöd för att utvecklas och genomföra hållbara omställningsprocesser såsom till exempel fossilfria alternativ som elflyg och drönare. Drönarens funktion kan komma att göra stor nytta på gles- och landsbygden som idag har svikande tillgänglighet gällande transporter.

Kommunerna, som har planmonopol, kommer på sikt behöva planera för och bemöta luftrummet regleringar och integrering med traditionell flygtrafik i sin fysiska planering. Karlstads kommun menar att staten behöver ta ett större ansvar inom detta område för att bistå kommunerna i denna omställningsprocess.

Luffarten har även en viktig roll i totalförsvars syfte där flera flygplatser utgör beredskapsflygplatser. Karlstads Airport är Sveriges näst yngsta flygplats och ligger strategiskt i stråket mellan Oslo och Stockholm. Flygplatsen klarar idag alla kraven för civil och militär flygtrafik och utgör en viktig samhällsfunktion som beredskapsflygplats och reservflygplats. Flygplatsen har viss chartertrafik, men även ad hoc, brandspaningsflyg,

skolflygverksamhet (både civil och militär) samt omfattande trafik av sjuktransporter med både helikopter och flygplan. Svensk Luftambulans har sitt huvudsäte i Karlstad, inklusive deras tillståndsbaserade underhåll och skolverksamhet för övriga medlemmar i Sverige.

Flygplatsen är idag 95% fossilfri. Dock kommer investeringar behövas för att möta framtida fossilfria alternativ till flygoperatörer såsom elinfrastruktur, vätgas och SAF.

Slutsats: Karlstads kommun anser att staten behöver ta ett större ekonomiskt ansvar för att beredskapsflygplatser fortsatt ska kunna upprätthålla sin roll som viktig samhällsfunktion.

Karlstads kommun noterar liksom Region Värmland att inriktningsunderlaget innehåller ett faktafel gällande Karlstad Airport med en misstolkning av Miljötillståndets Villkor 9 strecksats 2 där inriktningsunderlaget konstaterar att flygplatsens status som beredskapsflygplats kan äventyras då flygplatsen kan behöva stängas mellan klockan 22 och 06 på grund av miljötillståndet. Detta menar Karlstad Airports VD vara en misstolkning av miljötillståndet och bör därför korrigeras i underlaget.

Slutsats: Karlstads kommun konstaterar att skrivningen om Karlstads flygplats på sidan 86 i inriktningsunderlaget bör lyftas bort då detta är ett faktafel och en feltolkning av miljötillståndet.

Linda Larsson
Kommunstyrelsens ordförande