

"[Kopia till]"

## Sammanställning remissvar på förslag till länstransportplan 2018-2029

Totalt har 26 svar inkommit.

Karlstads universitet har svarat att de inte avser svara på remissen.

Sammantaget är svaren positiva till förslaget.

Nedan sammanfattas de förslag som inkommit enligt den kapitelindelning som finns i förslaget. Samtliga synpunkter har kommenterats.

### Allmänna synpunkter

**Eda kommun** anser att det är ett bra underlag, men att det finns för lite resurser och att många åtgärder borde genomföras tidigare

**Hagfors kommun** ser positivt på planens innehåll och struktur. **Karlstads kommun** och **Länsstyren i Värmland** anser att planen har en tydlig disposition och tydligt prioriteringsfokus.

**Hagfors** och **Grums kommuner** samt **Handelskammaren i Värmland** stödjer den prioritering av stråk som anges i Värmlandsstrategin och som remissförslaget utgår från. **Region Örebro län** svarar att förslaget stämmer väl överens med deras eget förslag till länstransportplan för Örebro län.

**Forshaga** och **Säffle kommuner** samt **Försvarsmakten** har inga synpunkter på förslaget.

**Filipstads** och **Storfors kommuner** kommenterar att förslaget är likt den nuvarande planen, då flera av åtgärderna i den ännu inte genomförts. Storfors kommun kommenterar även att förslaget visar att kopplingar mot Östra Värmland inte prioriteras.

### Kommentar

Det stämmer och är enligt inriktningen för revideringen att planförslaget bygger på de planerade åtgärder som ännu inte genomförts.

*Ingen justering föreslås*

## Bakgrund

Inga synpunkter på detta kapitel

## Mål

**Torsby kommun** efterfrågar ett mål för jämlikhet utifrån ett bredare perspektiv än vad som tas upp i planförslaget.

### Kommentar

Planförslaget innehåller inget mål för jämlikhet, däremot har åtgärderna kommenterats utifrån hur de står sig mot de transportpolitiska målen där jämlikhet är ett av dessa mål. *Ingen justering föreslås*

**ILCO** framhåller att funktionsnedsättningar är betydligt bredare än syn, rörelse och hörsel och ställer sig frågande till det fokus som finns på dessa tre områden.

### Kommentar

I systemanalysen beskrivs ett nuläge utifrån dagens situation. I länstransportplanen definieras inte vilka funktionsnedsättningar som medlen kan användas för att underlätta för. *Ingen justering föreslås*

**Grums kommun** anser att det är angeläget att satsa merparten av resurserna där det största resandeunderlaget finns och stödjer prioriteringarna i planen. **Karlstads kommun** anser att planförslaget bidrar till att nå delar av kommunens mål och att kommunen därför delar de mål som sätts upp.

**Länsstyrelsen i Värmland** föreslår kompletteringar i beskrivningen av miljömål, bland annat kopplat till klimat och energistrategin samt utsläppsmål 2045 och 2030. Länsstyrelsen efterfrågar även en tydligare koppling till nationella målen för friluftslivet.

### Kommentar

Ser över skrivningar i planen enligt synpunkterna.

**Länsstyrelsen i Värmland** och **Karlstads kommun** har med förslag till skrivningar och innehåll gällande text om effekter på bostadsbyggandet.

### Kommentar

Delar av texten används som underlag till kapitlet om effekter på bostadsbyggandet.

## Nuläge och trender

**Eda kommun** pekar på att behovet av godstransporter på Värmlandsbanan är större än vad som framgår av texten.

### Kommentar

I delrapport 1 i den pågående ÅVSen om stråket Stockholm-Oslo konstateras att antalet godståg ökat med 90% på Värmlandsbanan under perioden 2003-2015, vilket vi hänvisar till på sid 15 i LTP:n. *Ingen justering föreslås*

**Värmlandstrafik** pekar på att planen i stort sett bygger på Trafikverkets prognoser och därmed riskerar att missa förändringar som inte förstärker den bilden. I svaret efterfrågar värmlandstrafik en vision för Värmland 2030.

### Kommentar

Planen bygger på de transportpolitiska målen samt regionala mål i bland annat Värmlandsstrategin. Empiriskt underlag kommer bland annat från STRADA som visar var det finns olycksdrabbade vägsträckor med behov av åtgärder. *Ingen justering föreslås*

## Åtgärdsplanering

**Handelskammaren i Värmland** saknar en tydlig strategi om hur Region Värmland ska verka för att främja näringslivets godstransporter och därmed stärka och utveckla det regionala näringslivet. **Länsstyrelsen i Värmland** efterfrågar en tydligare konsekvensbeskrivning av hur planen påverkar näringslivet och godstransporterna. **Karlstads kommun** är positiva till föreslagen ÅVS om gods i Värmland och kommer delta aktivt i arbetet.

### Kommentar

De förbättringar som planeras på väg- och järnvägsnätet i Värmland är positiva för godstransporterna då bärighet och kapacitet förbättras. Under 2018 planerar Trafikverket att tillsammans med Region Värmland och övriga berörda parter i länet genomföra en ÅVS som syftar till att belysa just godstransporter inom samt till och från Värmland utifrån ett regionalt perspektiv. *Förtydliga kopplingarna till gods i planen.*

**Handelskammaren i Värmland** ser positivt på det utrymme för flexibilitet som pottorna skapar, men efterlyser möjlighet att i större utsträckning skapa utrymme för framtidens transportlösningar.

### Kommentar

Planen revideras var fjärde år för att möjliggöra anpassningar utifrån hur transportbehoven förändras och ny teknik introduceras. Till viss del kan detta även tillgodoses med medel ur pottorna. Dock är tillgängliga medel i länstransportplanen så pass små att de inte är tillräckliga för att anpassa till ny teknik. Sådana anpassningar behöver därför ske i nära samverkan med bransch, kommun och statliga aktörer. *Ingen justering föreslås*

**Landstinget i Värmland** framhåller sambandet mellan folkhälsa och samhällsplanering och menar att de åtgärder som föreslås i planförslaget stödjer den inriktningen.

**Värmlandstrafik** anser att det är positivt att en högre andel i förslaget går till hållbara transportslag, samtidigt påpekar Värmlandstrafik att mindre än 50 procent av planens medel avsätts till hållbara transportslag.

**kommentar**

I stora delar av Värmlands län är bil/lastbil det enda alternativet för transport. Därför är det ofrånkomligt att en stor andel går till den typen av åtgärder. Dock har vägåtgärderna positiva effekter även för busstrafiken, vilket kommer tydliggöras i slutgiltig plan. *Ingen justering föreslås*

**Filipstads** och **Årjängs kommuner** kommenterar att Trafikverket planerar sänka hastigheterna på flera av vägarna i länet, bland annat E18 och väg 63 och 26.

**Kommentar**

Hastighet på vägarna är inget som hanteras i länsplanen, bortsett från att planerade standardhöjningar möjliggör en höjning av hastighet på åtgärdad sträcka. *Ingen justering föreslås*

Utpekade vägobjekt

**Karlstads kommun** anser att förslaget att fortsatt tilldela medel till väg 61, 62 och 63 är bra och att det skapar möjligheter för utveckling av person- och godstransporter till och från Karlstad. **Arvika** och **Eda kommuner** samt **Hedmark Fylkeskommune** är positiva till de satsningar som föreslås på väg 61, men menar att de bör genomföras tidigare. Arvika kommun lyfter även betydelsen av att genomföra ytterligare åtgärder på väg 61 under planperioden.

**Kommentar**

Vid framtagande av planförslaget finns en begränsad budget och det krävs därför hårda prioriteringar. I remissförslaget ligger flera vägobjekt tidigt i planen. *Ingen justering föreslås*

**Hagfors** och **Munkfors kommuner** hänvisar till att man under samrådet gått med på att vägobjektet Deje-Älvkullen i planförslaget 2028-2029 ersättas med vägobjektet norra infarten Forshaga-Deje. Dock är kommunerna måna om att det in planförslaget tydligt framgår att Deje-Älvkullen är framflyttat till nästa planperiod.

**Kommentar**

Frågan om att omprioritera objekten diskuterades vid ett möte 11 april. Vid mötet diskuterades att genomföra sträckan Norra infarten Forshaga-Deje före Deje-Älvkullen, som då hamnar efter 2029. Då planen löper fram till 2029 är det inte lämpligt att i denna plan slå fast vad som ska ske efter att den genomförts. Utifrån den strategi som anges i Värmlandsstrategin att satsa på de regionala vägarna 61, 62 och 63 samt den strategi att (allt annat lika) arbeta norrut från Karlstad som förankrades under länsdelsmötena 2016 är vägobjektet Deje-Älvkullen nästa etapp på väg 62. Under förutsättning att det inte sker något oförutsett som innebär att nuvarande prioriteringar måste ses över.

Direkt efter mötet 11 april skickades ett mail till kommunchefer i Munkfors, Forshaga och Hagfors kommuner som kort sammanfattade vad som sagts vid mötet, samt bad dem återkomma med synpunkter om det var något som skulle kompletteras. Svaren bekräftade det som sammanfattades i mailet. *Ingen justering föreslås*

**Årjängs kommun** saknar prioritering av bärigheten på lv172.

**Kommentar**

Bärighetsmedel finns i nationell plan och hanteras inte i länsplanen.  
*Ingen justering föreslås*

**Sunne kommun** anser att E45 är viktig som livsnerv och tillväxt faktor och att den därför ska samfinansieras ur LTP. **Torsby kommun** anser att det är viktigt att E16 prioriteras högre.

**Kommentar**

E16 och E45 är en del i det nationella vägnätet och åtgärder på de vägarna finansieras därmed i första hand via nationell plan. Gällande samfinansiering via länsplanen har kommunerna uttryckt vikten av att vara restriktiv då medlen i länsplanen i första hand ska gå till regional infrastruktur. Därför har Region Värmland valt att enbart samfinansiera två objekt i nationell plan, dessa objekt har en majoritet av kommunerna lyft fram som betydelsefulla för hela Värmlands utveckling.  
*Ingen justering föreslås*

**Sunne kommun** menar att norra bron är viktig för Sunne kommuns utveckling och att den därför ska ingå i LTP.

**Kommentar**

Den regionala nyttan med Norra bron har inte bedömts vara så stor att den kan prioriteras framför åtgärder på väg 61, 62 och 63 som i Värmlandsstrategin utpekats som viktiga stråk. *Ingen justering föreslås*

**Storfors kommun** efterfrågar en högre prioritering av åtgärder på väg 26 och 237 då dessa är viktiga för östra Värmland.

**Kommentar**

Vid kommundialogerna i samband med länsdelsmötena 2016 framgick det tydligt att de regionala vägar som prioriteras högst av länets kommuner är väg 61, 62 och 63. Eftersom tillgängliga medel i LTP inte är tillräckliga för att åtgärda dessa vägar är det svårt att få med åtgärder även på väg 26 och 237. *Ingen justering föreslås*

**Trafikverket** påpekar att den princip som gällt hittills där bärighetspotten kunnat användas för att samfinansiera mötesseparering inte längre är möjlig för nya objekt i förslag till LTP. Dock pekar man på den möjlighet till samfinansiering av trafiksäkerhetsåtgärder som förslag till NTP möjliggör.

**Kommentar**

De förändrade principerna för hantering av bärighetsmedlen meddelades först i september 2017. Förslag till LTP kommer kompletteras med hänvisning till öppningen om samfinansiering av trafiksäkerhetsåtgärder.

**Lantbrukarnas riksförbund** menar att planen har ett alltför stort fokus på Karlstad och att det är betydelsefullt att stödja en utveckling i hela landet.

**Kommentar**

Region Värmland instämmer i att det är viktigt att stödja en utveckling i hela landet och har avsatt medel för enskilda vägar samt i pottor som ska kunna användas i hela länet. Dock behöver det ske en prioritering enligt var pengarna för mest nytta för flest personer och det är på de större vägarna. I direktiv för framtagande av länstransportplanen finns även krav på samhällsekonomiska bedömningar.

*Ingen justering föreslås*

Utpekade objekt för trimning och trafiksäkerhet

**Arvika, Karlstad och Kils kommuner** samt **Värmlandstrafik** menar att de åtgärder som planeras på 61/62 Bergvik-Ilanda. Arvika framhåller även att åtgärderna i Charlottenberg och Eda glasbruk är glädjande. Värmlandstrafik pekar på behovet av en bra bytespunkt även vid Bergviks köpcenter.

**Filipstads kommun** betonar vikten av den planerade kurvrätningen på Brattforsheden och menar att det objektet är så betydelsefullt att det bör prioriteras.

**Kommentar**

Sedan våren 2017 pågår planering inför nämnd kurvrätning.

*Ingen justering föreslås*

**Hammarö kommun** är positiva till förslaget i stort och framhåller särskilt att medel till väg 236 finns med i förslaget. **Värmlandstrafik** fyller i att stråket Hammarö-Karlstad har stor potential för hållbara transporter och pekar på vikten av åtgärder för att förbättra kollektivtrafikens framkomlighet. Däremot anser man att det är olyckligt att medlen ligger sent i planperioden.

**Karlstads kommun** är positiva till satsningen, men anser att det är olyckligt att medlen ligger sent i perioden. Vidare anser Karlstads kommun att stråket Karlstad-Hammarö är betydelsefullt och bör prioriteras i nästa plan.

**kommentar**

Under 2018 kommer det genomföras en studie för att komma fram till vilka åtgärder som ska genomföras i stråket kopplat till den nya förbindelse som Karlstads kommun planerar. Det pågår även diskussioner med Karlstads kommun om förskottering av åtgärder på 236. Prioriteringar i nästkommande plan är en fråga för nästa åtgärdsplanering. *Ingen justering föreslås*

Karlstad C

**Arvika, Karlstads och Kristinehamns kommuner, Värmlandstrafik** samt **Handelskammaren i Värmland** stödjer de åtgärder som planeras på Karlstad C och menar att de är angelägna för hela Värmland. Kristinehamns kommun efterfrågar ytterligare satsningar på Värmlandsbanan.

Värmlandstrafik framhåller att ett resecentrum med resenären i centrum är viktigt för kollektivtrafikens attraktivitet, de framhåller också vikten av att åtgärderna som LTP delfinansierar bör stödja kollektivtrafikens resenärer.

**Trafikverket** konstaterar att det finns en tidsmässig synkronisering mellan när åtgärder planeras i NTP respektive LTP och att en synkronisering därför kommer behöva göras. Trafikverket efterfrågar även att text om hur medlen som avsatts till Karlstad C ska användas uppdateras enligt höstens diskussioner.

#### **Kommentar**

Tidsmässig synkronisering ses över. Så snart beslut är taget om hur medlen ska fördelas kommer texten uppdateras.

**Kils kommun** ställer sig frågande till prioriteringarna av åtgärder på Värmlandsbanan och framhåller att sträckan Kil-Karlstad bör vara prioriterad utifrån att den sträckan sedan länge är överbelastad.

#### **Kommentar**

Järnväg är nationell infrastruktur och finansieras av nationell plan och de flesta av länets kommuner har framhållit att vi ska vara restriktiva vid samfinansiering av åtgärder i nationell plan. I förslaget till länstransportplan avsätts medel åtgärder på Karlstads C då ett välfungerande resecentrum i Karlstad med smidiga byten mellan transportslag bedöms vara av stor betydelse för hela länet. Inom ramen för ÅVS Stockholm-Oslo och Bolaget Oslo-Stockholm 2.55 arbetar Region Värmland bland annat för att standarden på hela Värmlandsbanan måste förbättras utifrån att få snabba transporter mellan de två huvudstäderna i kombination med en välfungerande regional trafik. *Ingen justering föreslås*

#### Fryksdalsbanan

**Karlstad, Sunne och Torsby kommuner** betonar vikten av att satsa medel på Fryksdalsbanan. Torsby kommun menar även till att det på sikt krävs en elektrifiering av hela banan. **Lantbrukarnas riksförbund** är positiva till att det avsätts medel till Fryksdalsbanan.

#### **Kommentar**

Region Värmland instämmer i att Fryksdalsbanan har stor betydelse för Värmlands utveckling och har därför valt att avsätta medel för fortsatt utveckling av banan. I Trafikverkets förslag till nationell plan har de avsatt runt 500 Mkr för spårbyte på banan, med de medel som avsatts i länsplanen finns sannolikt möjlighet att exempelvis uppgradera signalsystemet. *Ingen justering föreslås*

**Kristinehamns kommun** ställer sig frågande till att det i förslaget avsätts medel för Fryksdalsbanan utan att uttala sig om behoven på Värmlandsbanan. Kommunen ställer sig även frågande till samhällsnyttan med att lägga medel på Fryksdalsbanan. **Karlstads kommun** anser att trimning och åtgärder för ökat kollektivtrafikresande är angeläget och bör kunna prioriteras på samma sätt som Fryksdalsbanan.

#### **Kommentar**

I LTP avsätts totalt 109 Mkr för samfinansiering av åtgärder på Värmlandsbanan i form av åtgärder på Karlstad C. Detta bör sättas i relation till att det avsätts 40 Mkr för åtgärder på Fryksdalsbanan som i Värmlandsstrategin pekas ut som betydelsefull för den regionala utvecklingen. Enligt SCBs statistik arbetspendlade 1983 personer på sträckan Torsby-Sunne-Kil-Karlstad (exkl Karlstad-Kil), därutöver fraktas drygt 1 Mton gods/år på Fryksdalsbanan. De flesta av länets kommuner har framhållit att vi ska vara restriktiva vid samfinansiering av åtgärder i nationell

plan. Därför har Region Värmland gjort en avvägning att det är mer sannolikt att investeringar kommer med på Värmlandsbanan än på Fryksdalsbanan, även om behovet är stort mellan Kristinehamn och Karlstad. *Ingen justering föreslås*

### **Potter för hållbart transportsystem**

**Karlstads kommun** anser att det är viktigt att medlen i pottorna kan användas för Mobility Management-åtgärder, samt att det är viktigt att ta ett helhetsgrepp för att öka de hållbara transportslagens marknadsandelar.

#### **Kommentar**

Skrivningarna i länsplanen är utformade för att möjliggöra finansiering av åtgärder som stödjer ett hållbart transportsystem. För att nå dit måste dock andra aktörer, bland annat kommunerna, söka medel för sådana åtgärder. Slutgiltigt beslut om beviljande av medel fattas av Trafikverket.

*Ingen justering föreslås*

Pott för Trimning, trafiksäkerhet och miljö och trimningsåtgärder

**Kristinehamns kommun** listar fem punkter i kommunen där man ser behov av trafiksäkerhetsförbättringar.

#### **Kommentar**

Trimningsåtgärder för förbättrad trafiksäkerhet hanteras genom Trafikverkets årliga verksamhetsplanering inom ramen för pottar i nationell och regional plan. *Ingen justering föreslås*

**Värmlandstrafik** anser att det är positivt att potten för trimning, trafiksäkerhet och miljö kan användas för att möta förändrad efterfrågan och hoppas medlen går att använda till helt nya lösningar som planerna normalt inte använts till. De är även positiva till att potten ska kunna användas för att möta nya transportbehov.

#### **Kommentar**

Medlen i potten fördelas årligen och ska kunna användas till att testa nya lösningar, inom ramen för vad förordningen tillåter. *Ingen justering föreslås*

**Karlstads kommun** kommenterar att potten för marknadsanpassning utgått och att dessa medel nu finns i trimningspotten. Kopplat till detta ställer kommunen frågan om det i realiteten innebär mer pengar till ett hållbart transportsystem.

#### **Kommentar**

Förändringen innebär att det finns mer flexibla medel för kommunerna att söka till den typen av åtgärder. Utfallet beror på vilka åtgärder som kommunerna söker medel till. *Ingen justering föreslås*



#### Pott för kollektivtrafik

**Kristinehamns kommun** uttrycker att "det finns ett starkt kommunalt önskemål om att återinföra hållplats för regional tågtrafik i Björneborg."  
**Karlstads kommun** anser att tågstopp i Skåre, Välsviken och Skattkärr är viktiga investeringar för att fortsatt utveckla dessa orter.

#### Kommentar

Frågan om tågstopp för regional tågtrafik hanteras inte i LTP. Önskemålet har skickats vidare till Kollektivtrafikstaben/Kollektivtrafikmyndigheten.

**Kristinehamns kommun** efterfrågar att fler objekt än Karlstad C pekas ut i länsplanen.

#### Kommentar

I Trafikförsörjningsprogrammet finns en förteckning över vilka hållplatser som är prioriterade för åtgärder under perioden 2017-2021. Prioriteringsordningen hanteras i dialog med Region Värmland.  
*Ingen justering föreslås*

**Karlstad, Kristinehamn och Storfors kommuner** efterfrågar en tydligare hantering av infartsfrågor och hänvisar till att detta hanteras på ett bra sätt i Region Örebro läns planförslag.

#### Kommentar

I Region Örebro Län hanteras infartsfrågor i samband med deras BRT-projekt, som delvis finansieras genom deras länstransportplan. I Värmland är motsvarande arbete inte lika långt gånget. Under 2018 kommer det genomföras en ÅVS för E18 genom Karlstad, där bland annat anslutningar till E18 från Karlstad tätort kommer hanteras. *Ingen justering föreslås*

#### Pott för cykel

**Trafikverket** efterfrågar tydligare skrivning om fördelning av medel till cykelåtgärder.

#### Kommentar

Texten ses över och förtydligas vid behov

**Karlstads kommun** föreslår att det vore lämpligt om den regionala cykelplanen uppdateras inför nästa planrevidering samt att det saknas bra former för samverkan kring byggande av GC-vägar längs statlig väg.

#### Kommentar

Se över möjligheten att uppdatera cykelplanen efter att länsplanen fastställts. Trafikverket nationellt har precis tagit fram ett underlag för arbete med GC-vägar längs statligt vägnät. *Ingen justering föreslås*

**Arvika kommun** menar att satsningen på förbättring av cykelnätet är angelägen och lyfter särskilt statlig medfinansiering av kommunala åtgärder samt längs mötteseparerade vägar. **Grums kommun** anser att cykel borde få ett större utrymme i LTP och att den borde redovisa cykelvägar som namngivna objekt.

#### Kommentar

Vid framtagande av LTP 2014-2025 fördubblades medlen för cykel jmf föregående plan. Medlen för cykel har inte upparbetats, varför det bedömts att det inte finns anledning att utöka medlen. I pottarna finns möjlighet att finansiera cykelväg längs statligt vägnät, detta ska dock vägas mot cykelåtgärder i tätort utifrån var medlen gör mest nytta.

## Enskilda vägar

**Riksförbundet Enskilda Vägar** anser att det är en brist att det inte avsatts medel till reparation av broar på enskilda vägar. Man nämner även BK4 och påpekar att det bör sättas av medel för att vägarna ska klara av detta.

### Kommentar

I LTP finns 2 Mkr avsatt för enskilda vägar, då behoven förändras över tid har vi valt att inte låsa hur de kan användas. Gällande behov av bärighetsmedel med anledning av BK4 hanteras detta med bärighetsmedel i nationell plan. *Ingen justering föreslås*

## Kopplingar till andra planer

**Kristinehamns kommun** påpekar att Värmlandsbanan och väg 204 saknas i beskrivningen av viktiga stråk mellan Värmland och Örebro län.

### Kommentar

I texten i LTP tas vägar som har betydelse ur ett regionalt perspektiv upp, I LTP gjordes bedömningen att väg 204 genom Värmland huvudsakligen fyller en lokal funktion. Vad gäller Värmlandsbanan är planen att den kommer tas upp under "koppling till nationell plan".

**Karlstad, Kristinehamn och Storfors kommuner** efterfrågar en bättre samordning mellan Region Värmland och Region Örebro län vid framtagande av planerna.

### Kommentar

Det har skett en samordning mellan Region Värmland och Region Örebro län (samt VGR och Dalarnas län) på tjänstemannanivå. Båda länen har valt att inte prioritera satsningar på E18 i länsplanen. *Ingen justering föreslås*

## Effektbedömning och måluppfyllelse

**Trafikverket** uppmärksammar att planförslaget innehåller objekt med en negativ NNK. De efterfrågar att planen kompletteras med motiv till att dessa åtgärder tagits med.

### Kommentar

Kompletteras

**Länsstyrelsen i Värmland** betonar betydelsen av buller och bättre luftkvalitet och efterfrågar en tydligare koppling till detta i MKB och huvuddokument. **Karlstads kommun** efterfrågar skrivning om ytvatten.

### Kommentar

Ser över möjligheten att komplettera texten

**Karlstads kommun** saknar ett helhetsgrepp i planen om hur den kan bidra till målet om fossilfri fordonsflotta 2030.

### kommentar

Länsplanens bidrag till målet om fossilfri fordonsflotta är sannolikt litet, då medlen dels är styrda till investeringar i infrastruktur och dels inte tillräckligt stora för att åstadkomma några strukturförändrande åtgärder. I Ny

strategisk plan för fossilfri transportsektor (april 2017) listas tre strategiska ben som måste samspela; *Transporteffektivt samhälle*, *Energieffektivare och fossilfria fordon och transporter* och *Högre andel förnybara bränslen*. Länsplanen kan genom bland annat potterna för hållbart transportsystem bidra till ett mer transporteffektivt samhälle.

## Genomförande och uppföljning

**Karlstads kommun** anser att det genom regionala transportgruppen finns en bra struktur på plats för att hantera samordning, avvägning och prioritering av och mellan åtgärder.

## Övriga synpunkter

**ILCO** tar upp betydelsen av toaletter på bussar som trafikerar längre sträckor. I yttrande föreslås även att använda medel ur länstransportplanen för att installera toaletter på bussarna.

### Kommentar

Enligt de regler och direktiv som styr framtagande av länstransportplanen är det inte möjligt att använda medel ur länstransportplanen för att bygga om fordon. Svaret från ILCO har vidarebefordrats till kollektivtrafikstaben då flera av synpunkterna hanterar kollektivtrafikfrågor.

**Kristinehamns kommun** efterfrågar tydligare formulering kring hur potterna kan användas och beskrivningen av samfinansiering.

### Kommentar

Ser över formuleringen.

**Kristinehamn** och **Storfors kommuner** skriver om arbetet som pågår för att öka godsmängderna på Väneren och vilken konsekvens det kan ge för behov av järnvägssatsningar. Storfors nämner även kopplingen mellan Inlandsbanan och Värmlandsbanan. För att se över detta efterfrågas en ÅVS.

### Kommentar

Det pågår dialog med Trafikverket om ÅVS för gods i Värmland. I ett första läge bör man se ifall frågan kan hanteras i den ÅVSen.

**Trafikverket** påpekar att planen är överbudgeterad de första åren, vilket innebär krav på flexibilitet vid eventuella senareläggningar av åtgärder.

### Kommentar

Överbudgeteringen de första åren är enligt rekommendation från Trafikverket och följer deras planering. *Ingen justering föreslås*

**Lantbrukarnas Riksförbund** påpekar den barriäreffekt som mötesseparerade vägar innebär för långsamtgående fordon och framhåller betydelsen av alternativa vägar.

### Kommentar

Hanteras normalt i ett senare skede än i länsplanen, dvs i vägplanen. I områden med omfattande jordbrukstransporter kan flera "avkörningsfickor" för att släppa fram snabbare trafik vara relevant. *Se över möjlighet att framhålla betydelsen av detta i LTP*

**Kils kommun** efterfrågar att kartbild med planerade åtgärder även inkluderar åtgärder i nationell plan, samt nyligen genomförda åtgärder.

**Kommentar**

Att ta med åtgärder i NTP är en bra idé. Att även ta med nyligen genomförda åtgärder innebär att kartan riskerar att bli otydlig. Nuläge för infrastrukturen redovisas i systemanalysen.

**Bilagor**

Bilaga 1      Lista på organisationer som svarat

## Bilaga 1. Lista på organisationer som svarat

- Arvika kommun
- Eda kommun
- Filipstads kommun
- Forshaga kommun
- Försvarsmakten
- Grums kommun
- Hagfors kommun
- Hammarö kommun
- Handelskammaren i Värmland
- Hedmarks Fylkeskommune
- ILCO
- Karlstads kommun
- Kils kommun
- Kristinehamns kommun
- Landstinget i Värmland
- Lantbrukarnas Riksförbund
- Länsstyrelsen i Värmland
- Munkfors kommun
- Riksförbundet Enskilda vägar
- Storfors kommun
- Sunne kommun
- Säffle kommun
- Torsby kommun
- Trafikverket Region Väst
- Värmlandstrafik AB
- Årjängs kommun