TRAFIKVERKET

Konfidentialitetsnivå 1

TRAFIKVERKET

Fryksdalsbanan
Åtgärdsvalsstudie – Strategi

2026-04-17

Yvonne Thorén
Senior Utredningsledare
Trafikverket Mellersta Regionen

TRAFIKVERKET

Varför gör vi det här?

- **Långsiktig strategi med gemensam målbild:**
  - Vad är önskat läge för Fryksdalsbanan år 2045?
  - Vad behövs för att nå dit? Etapper – när – var – hur – vem
  - Till nytta för både gods & persontrafik
- **Hela stråket (Karlstad) – Kil – Sunne – Torsby**
- **Vilka funktioner ska banan ha?**
- **Konsekvenser / effekter om Fryksdalsbanan inte är ett alternativ?**

TRAFIKVERKET

Problembild

- Banstandard – restid och transporttid
- Trafiksäkerhet plankorsningar
- Trafikstyrningssytem – manuell tågklarering, ingen automatisk fordonsövervakning
- Oelektrifierad drift
- Trafikering – olika typer av tåg

TRAFIKVERKET

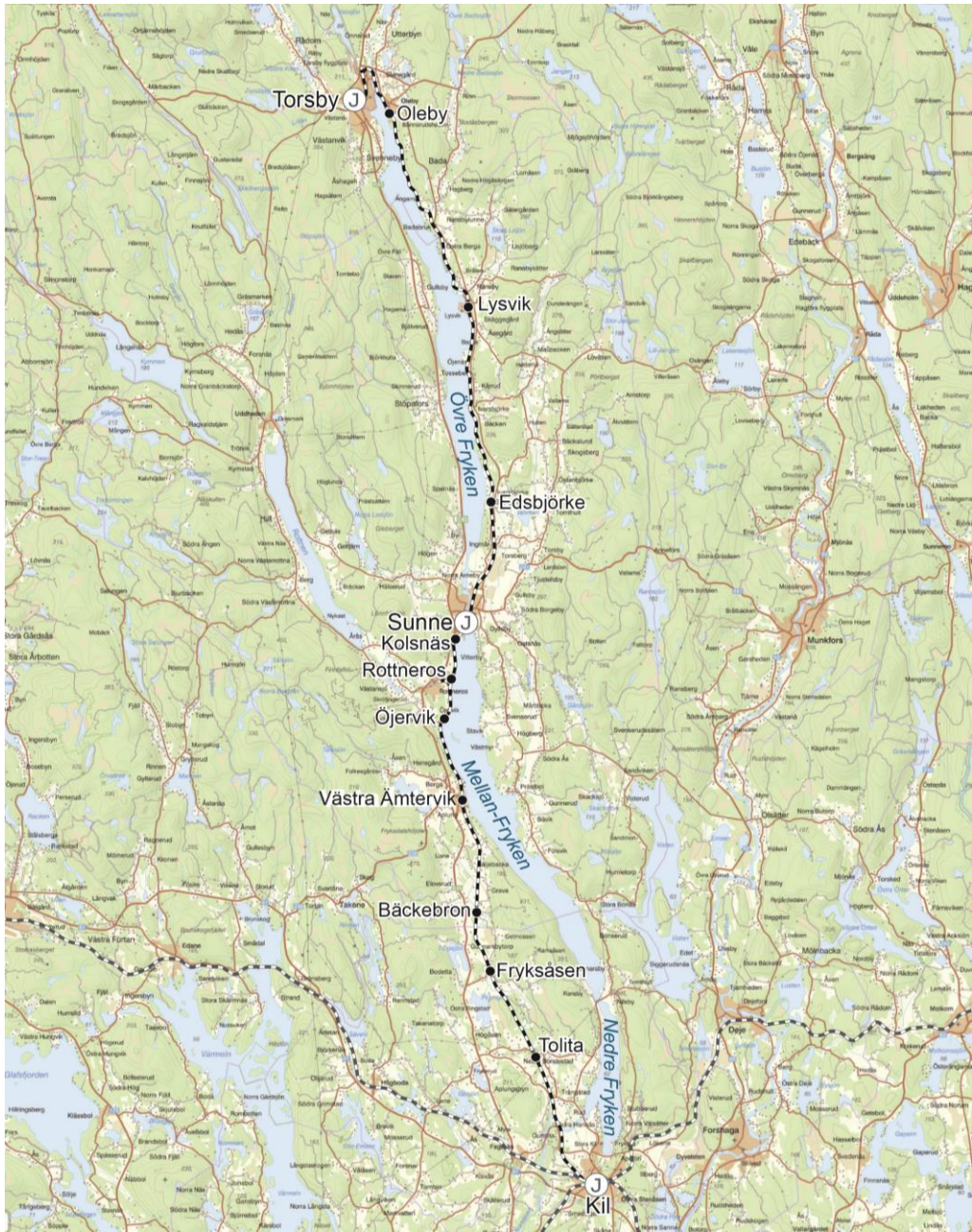
Syfte

- En ***långsiktig strategi*** med gemensam målbild 2035 resp. 2045/50 – Trafikverket – Region Värmland – kommuner – näringsliv/operatörer
- Med spårbyte, signalåtgärder på delar av banan (Kil-Bäckebron) och plankorsningsåtgärder, under 2025-2028, utreda vilka åtgärder som kan behöva genomföras på kortare som längre sikt för att ***få ut högre effekt***, ***öka kapaciteten*** och ***säkerheten*** efter hela banan.
- Ta fram ***genomförbara*** och ***kostnadseffektiva*** åtgärdsförslag som kan genomföras på kort som lång sikt – en aktivitetsplan, etapper
- Ansvarsfördelning – finansiering
- ***Region Värmland planerar byta fordonsflotta till mitten 2030-t***
  - Behöver ta beslut inom -27, från beslut till lev av fordon ca 7-8 år
  - Vision – korta restiden ca 12-15 minuter
  - Önskemål elektrifiering

TRAFIKVERKET

Geografisk avgränsning

- ***Trafikalt*** ingår hela stråket Fryksdalsbanan (Karlstad)-Kil-Sunne-Torsby
- För ***fysiska åtgärder*** avgränsas utredningen till Fryksdalsbanan Kil-Torsby exklusive Kils bangård



Parter

Torsby kommun	Sunne kommun	Kils kommun
Handelskammaren Värmland		Rottneros Bruk
Trätåg	Vy-Tåg	Tågab
Region Värmland	Trafikverket	Kreera

TRAFIKVERKET

Pågående och planerade åtgärder

- **Kil-Torsby, ca 800 mkr,**
  - Spår- & växelbyte
  - Ny generation järnväg som innebär helsvetsat spår
  - Reinvestering
  - Riskreducerande/översvämningsåtgärder
  - Hastighet beslutas i projekteringen – broars bärighet är avgörande
  - Pågår, klart 2027
- **Kil-Bäckebron ca 110 mkr**
  - Fjärrblockering ca 2 mil (styrning av banan)
  - 2 mellanblock, möjliggör hastighetshöjning
  - Samfinansiering Region Värmland
  - Trimning
  - Pågår klart 2027
- **Nytt ställverk Sunne, ca 40 mkr**
  - Reinvestering
  - Klart 2030
- **Plankorsningsåtgärder ca 70+80 mkr**
  - 50-tal plankorsningar har slopats/sanerats, ersättningsvägar har byggts
  - 10-tal återstår
  - Lantmäteriförrättning – tar lång tid
  - Broby grafiska, säkrare passage
  - Säkerhet
  - Pågår klart 2029
- **Trädsäkring**
- **Trummor & dikning**
- **Brobyte/renovering**

TRAFIKVERKET

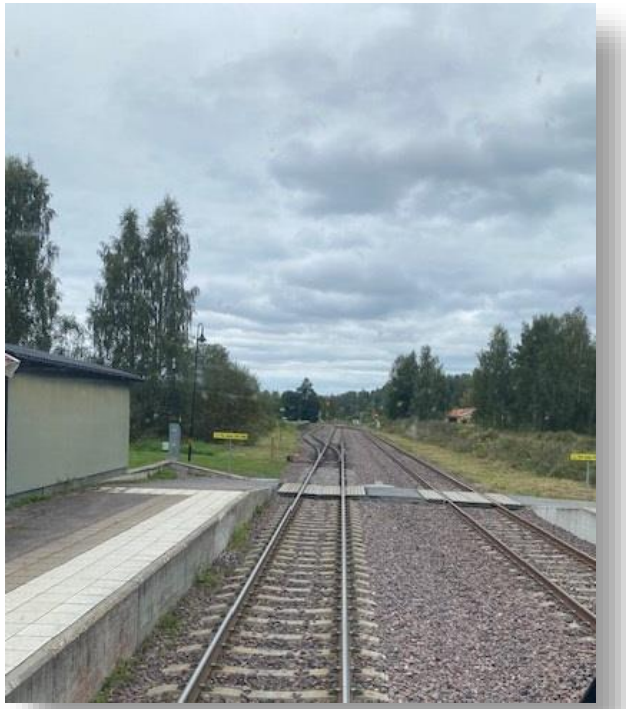
Nytt nuläge – Banstandard

- Med spårbyte och övriga åtgärder = förbättrad banstandarden, banan är fortsatt smal
- Robustare anläggning, återställande av hastigheter
- Oelektrifierad
- Manuell tågklarering och inget tågskyddssystem
- Hastighet idag
  - Kil – Rottneros/Kolsnäs STH 90
  - Rottneros/Kolsnäs – Torsby STH 80
  - Stationer & vissa nedsättningar STH 40
- Förväntad livslängd:
  - Nya standarden håller ca 20-40 år efter genomfört spårbyte
  - Avvattning är avgörande för att banan inte ska få nya tjälskador
  - Nya större åtgärder behövs igen

TRAFIKVERKET

Följande ingår i utredningen:

- ***Konsekvenser/effekter*** om Fryksdalsbanan inte är ett alternativ?
- Delar att utreda:
  - Elektrifiering? Partiell elektrifiering? Eldrift traditionell, eldrift batteri, innovativa alternativ för regional bana
  - Mötesmöjligheter, behov stickspår
  - För resandeutbyte, plattformar, säkerhet
  - Säkerhetshöjning, plankorsningar
  - Hastighetshöjning, signalåtgärder, ställverk
  - Riskreducerande åtgärder
  - Trafikeringsupplägg person & gods
  - Med mera!
- ***Kalkyler och nyttoanalyser***
- Förslag till namngivna objekt inför revidering av Nationell transportplan 2030 – 2041 och trimmande åtgärder – samma procedur som inför alla revideringar dvs. ***nytta och samhällsekonomi***
- ***Trimningsåtgärder under 150 mkr***
- ***Namngivna objekt över 150 mkr***



TRAFIKVERKET

Mål för Fryksdalsbanan

- Fryksdalsbanan ska fortsätta vara och stärkas som en **viktig regional transportled** av betydelse för regionens arbetsmarknad och kompetensförsörjning.
- Banans attraktionskraft ska ökas genom förbättrad **robusthet** och **tillförlitlighet** i anläggningen och trafiken.
- Fryksdalsbanan ska vara en bana för både **person- och godstrafik** med attraktiva restider, transporttider och god kapacitet.
- Förutsättningarna för att godstransporter på Fryksdalsbanan ska kunna öka och banans roll för godstrafik stärkas, ska tillämpas.
- **Trafiksäkerheten** längs och tvärs Fryksdalsbanan ska förbättras.
- **Restiderna** i stråket ska förkortas och medelhastigheten höjas.
- Trafiken på Fryksdalsbanan ska kunna bedrivas med mer **miljövänliga bränslen**.

TRAFIKVERKET

Finansiering

- Utredning – Trafikverket
- Ingen statlig finansiering från Trafikverket är avsatt för Fryksdalsbanan efter utredning (utöver pågående spårbyte 800 mkr + fjärrblockering 110 mkr + plankorsningsåtgärder m.fl.)
- Åtgärder – beroende av nytta, behov och önskemål
- Vid statlig finansiering, prioriteras enligt gängse processer inom Trafikverket
  - Åtgärder under 150 mkr = trimningsåtgärder
  - Åtgärder över 150 mkr = namngivet objekt

TRAFIKVERKET

Arbetssätt

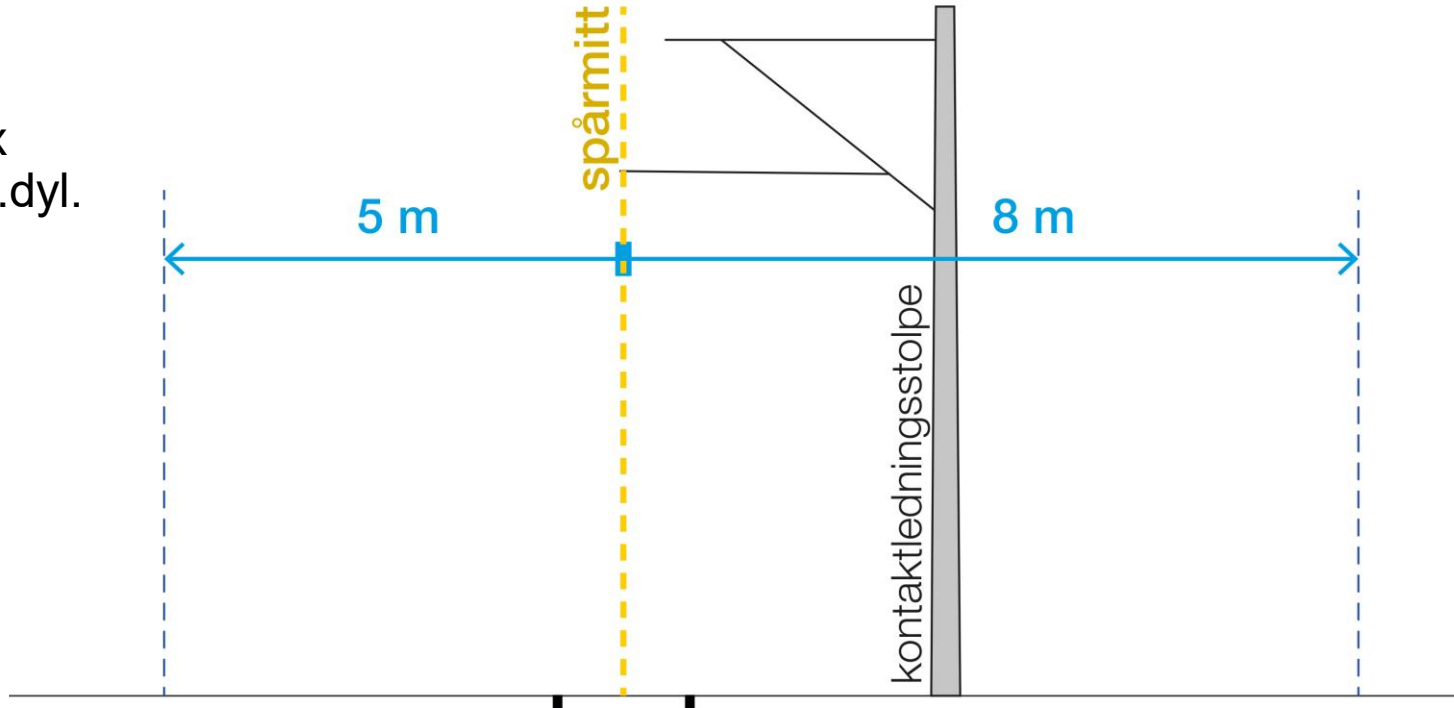
- Restider och trafikering utifrån ett antal trafikscenarion vilka leder till olika åtgärdsbehov
- Åtgärder utöver dessa genereras i mer klassisk ÅVS-form

- Inriktning blir att man väljer en trafikering, vilket då även ger vilka åtgärder som rekommenderas för att möjliggöra den

Kontaktledning och elsäkerhetsavstånd

- Elsäkerhetsavståndet är minst 5 m från spårmitt om kontaktledningsstolpen står på andra sidan spåret.
- Elsäkerhetsavståndet är minst 8 m från spårmitt om kontaktledningsstolpen står på samma sida av spåret.

- Inom elsäkerhetsavståndet får endast funktioner knutna till järnvägen finnas, ex plattform, teknikbyggnader, serviceväg o.dyl.
- Åtgärd bedöms utifrån vad som finns i elsäkerhetsområdet



Elektrifiering – begränsande faktorer

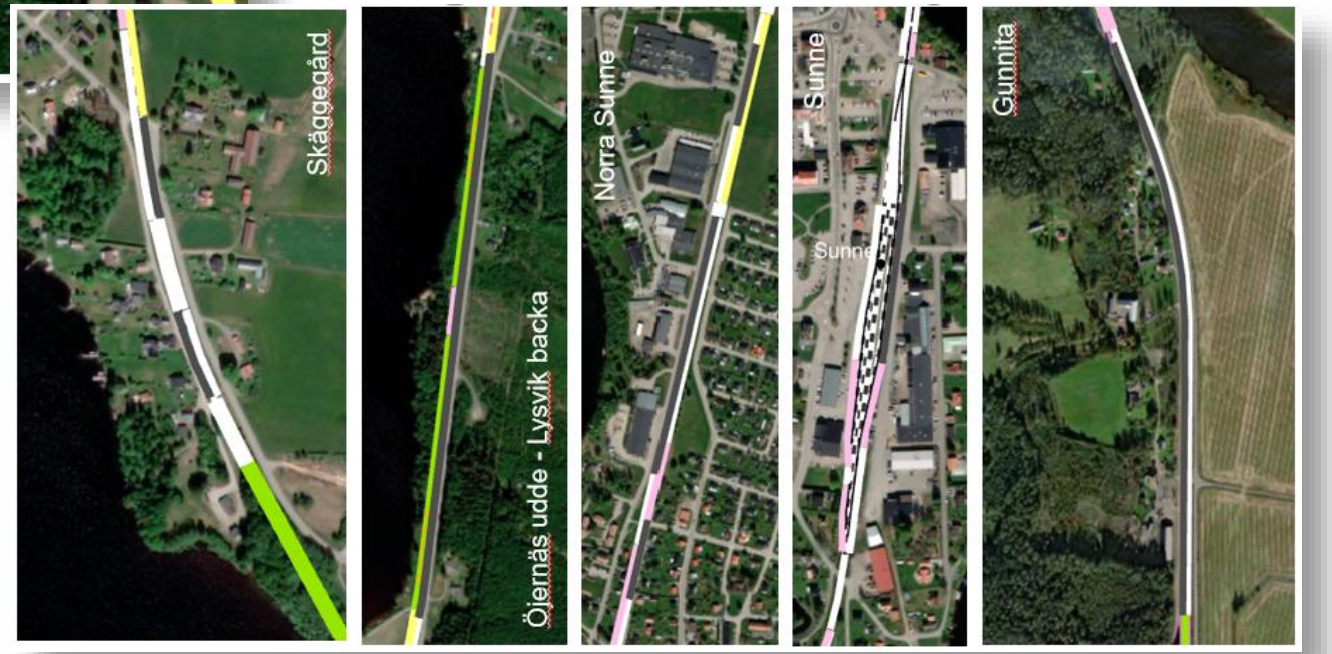
- Buffertzon 8 m från spårmitt
- Vad finns inom området som är begränsande:
  - Byggnader och tomter
  - Stationer
  - Väg, broar och plankorsningar
  - Slänt mot vatten, vatten, våtmark
  - Bergskärningar
  - Skog, jordbruk eller annan öppen yta
  - Stängsel

- Kan behöva inlösen av fastigheter, flytt/nybyggnation av vägar etc.

Elektrifiering - följdeffekter

- Uppstår främst då elsäkerhetsområdet ”äter upp” del av en funktion som behöver flyttas för att fortsätta fungera och som därmed innebär ett markanspråk utanför det 8 m breda området
  - tex väg, skärning eller slänt mot vatten
  - Stora ingrepp och höga kostnader om en väg behöver flyttas, ett hus eller tomt lösas in och rivas

Elektrifiering följdeffekter - exempel



Tidshorisont för kontaktledning – begränsande faktorer

- Kontaktledning längs hela banan föremål för ***namngivet objekt***, dvs. åtgärd över 150 mkr i Nationell plan för transportinfrastruktur (NTP) tidigast planperiod 2030-2041, troligen senare.
- Finns många pågående projekt för utbyte av befintliga kontakt-ledningar. Reinvesteringsprojekt, men ger låg tillgång på resurser för att bygga ny kontaktledning.
  - 8 pågående projekt á ca 115 mil till och med 2035
  - Ca 25 projekt som inte är tidsatta ännu ca 250 mil

- Därmed inte troligt att hela banan skulle kunna ha kontaktledning förrän tidigast 2045.
- Regionens bedömning är att Itino-tågen i bästa fall kan hålla till 2037.
- Kan inte ha kontaktledning längs hela Fryksdalsbanan färdig till dess att nya tåg börjar rulla.

Olika typer av elektrifiering = skillnad i kostnader

- Kontaktledning
- Delelektrifiering
- Matarkabel
- Kontaktledningsöar med annan spänning – Öresundsbron och Danmark

Laddningsbara tåg

- Laddning med strömavtagare (ex Danmark)
- Snabbladdare av lastbilstyp (behöver ej vara i Trafikverkets anläggning)
- Innovativt & intressant

Elektrifiering med kontaktledning – gradering svårighetsgrad för genomförande, skala 1-5

- Kil – Bäckebron 1
- Bäckebron – Sunne 3
- Sunne – Lysvik 4
- Lysvik – Torsby 5

TRAFIKVERKET

Tidplan för utredning 2025-04 – 2026-12

- Initiering
- 251022 Dialogmöte 1 (fysiskt)
- 251106 Dialogmöte 2 (digitalt)
- 260304 Dialogmöte 3 (fysiskt)
- 260506 Dialogmöte 4 (digitalt) kl. 9-11
- 260610 Dialogmöte 5 (fysiskt) inför remiss kl. 9-12
- 2607 – 2608 semester ☺
- 2606 – 260930 remiss
- 261110 Dialogmöte 6 (fysiskt) avslutande kl. 9-12
- 2610 – 2612 avslut av studie

kontinuerlig

dialog

förankring

TRAFIKVERKET

Tack!

Kontakt:

Yvonne Thorén, Trafikverket
yvonne.thoren@trafikverket.se