REGIONALT TRAFIKFÖRSÖRJNINGS-PROGRAM FÖR VÄRMLAND 2017–2021

VERSION 0.7.3



REGION VÄRMLAND
ENHETEN FÖR KOLLEKTIVTRAFIK
2015

SAMMANFATTNING

Kollektivtrafik för Värmlands utveckling

Kollektivtrafiken är ett viktigt verktyg för hållbar utveckling och ökad tillväxt i Värmland. Den kan också bidra till minskad negativ miljöpåverkan och ökad tillgänglighet till lokala och regionala arbetsmarknader. Därför är det viktigt att arbeta för ökad kollektivtrafik i Värmland, så att fler har möjlighet att välja bort bilen. Kollektivtrafiken behöver bli ännu mer attraktiv och anpassad efter resenärernas behov.

Kollektivtrafiken i Värmland ligger redan nu i topp i landet när det gäller nöjda kunder. I Kollektivtrafikbarometern 2015 uppgav 76 procent av resenärerna att de var nöjda eller mycket nöjda. Positivt är också att resandet med kollektivtrafik i Värmland har ökat stadigt de senaste åren. Sedan 2005 har ökningen varit cirka 45 procent.

Vad är ett trafikförsörjningsprogram?

Det är ett långsiktigt, strategiskt dokument för kollektivtrafiken i Värmland. Programmet gäller mellan 2017 och 2021 och kommer att följas upp varje år.

Det är ett politiskt beslutat dokument som tas fram av Region Värmland. Programmet fastställs i sista hand av regionfullmäktige.

Det här är en uppdatering av det tidigare trafikförsörjningsprogrammet. Uppdateringen har kommit till efter en lång samrådsprocess, där bland andra alla kommuner i Värmland har kunnat lämna åsikter.

Vision för kollektivtrafiken

Kollektivtrafiken bidrar till regional utveckling och tillväxt i Värmland genom att vara ett sammanhållet, smidigt och effektivt transportsystem för hela länet, samt till och från länet. Den utgör en del i ett samlat regionalt tillväxtarbete och är resenärens bästa alternativ för dagliga resor. Kollektivtrafiken bidrar till:

- En långsiktigt hållbar utveckling och ökad tillväxt
- Minskad negativ miljöpåverkan
- Ökad tillgänglighet till lokala och regionala arbetsmarknader samt till och från storstadsregionerna Stockholm, Oslo och Göteborg.
- Ökad jämlikhet och jämställdhet

Mål

I programmet finns fyra mål. Till varje mål finns mätbara delmål och indikatorer, som kommer att följas upp varje år.

TILLGÄNGLIGHET FÖR REGIONAL TILLVÄXT

Kollektivtrafiken ska stärka regionens tillgänglighet och utveckling genom ett sammanhållet system av regional trafik och tätortstrafik, förbindelser över länsgräns mot angränsande län och landsgräns mot Norge samt kopplingar mot storstadsområdena Stockholm, Göteborg och Oslo.

Delmålen/indikatorerna är till exempel ökat resande och kortare restider mellan kommunernas huvudorter och Karlstad. Alla delmål och indikatorer inom det här målområdet hittar du på sidorna 24-25.

ATTRAKTIVITET OCH ANVÄNDBARHET

Kollektivtrafiken ska upplevas som ett attraktivt och användbart alternativ med enhetliga, gemensamma och lättillgängliga system.

2021 ska till exempel 80 procent av resenärerna vara nöjda med kollektivtrafiken i länet. Mer om delmålen och indikatorerna på det här området hittar du på sidorna 26-27.

MILJÖ

Kollektivtrafiken ska bidra till att öka energieffektiviteten och att minska trafiksystemets negativa miljöpåverkan.

Ett delmål är till exempel att fordonens utsläpp av fossil koldioxid ska ha minskat med 60 procent år 2021 jämfört med 2008, vilket innebär max 419 g/fordonskilometer. Alla delmål och indikatorer inom miljöområdet finns på sidan 28.

RESURSEFFEKTIVITET

Kollektivtrafiken ska planeras och genomföras för ökad resurseffektivitet.

Delmålen/indikatorerna på det här området handlar om att öka antalet resenärer i fordonen.

Till exempel ska det vara 16 påstigande per enkeltur i regional busstrafik, på stomlinjerna (se ordlistan). Fler delmål och indikatorer hittar du på sidan 29.

Strategier för kollektivtrafikens utveckling

För att uppnå målen och visionen har Region Värmland valt de här strategierna för genomförandet, fram till år 2021:

- Utforma hela trafiksystemet baserat på resenärsperspektivet och hela resan
- Utforma den regionala tåg- och busstrafiken för att möjliggöra arbets- och studiependling mellan samtliga kommunhuvudorter och Karlstad samt inom lokala arbetsmarknader eller andra områden med betydande arbets- och studiependling
- Vidmakthåll matarlinjer på lokal nivå med anslutning till stomlinjer för arbets- och studiependling
- Utforma trafiken för att tillvarata det stora behovet av arbets- och studiependling i Karlstad och närliggande kommuner
- Förbättra möjligheterna till dagsresor till storstadsområdena Stockholm, Göteborg och Oslo
- Tillvarata möjligheterna till samordning av samhällsbetalda persontransporter
- Verka för att förbättra framkomligheten för kollektivtrafikens fordon i väg- och järnvägsnätet
- Arbeta aktivt med att följa den tekniska utvecklingen samt utveckling och implementering av nya tekniklösningar
- Öka kollektivtrafikens tillgänglighet och användbarhet för personer med funktionsnedsättning
- Tillvarata kollektivtrafikens potential för att förbättra jämlikhet och jämställdhet i länet

Genomförande av trafikförsörjningsprogrammet

PRIORITERINGAR

Inledningsvis sker en satsning på tågtrafiken mot Oslo och Örebro samt på Fryksdalsbanan. Utveckling av busstrafiken sker senare under programperioden.

ROLLFÖRDELNING

För att nå målen i programmet är det viktigt att alla berörda aktörer samverkar. I stora drag är arbetsfördelningen att Region Värmland beslutar om långsiktiga mål och uppdrag. Dessa genomförs sedan av Värmlandstrafik och Karlstadsbuss, som driver trafiken på delegation från Region Värmland.

Det är också viktigt att kommunerna är aktiva i arbetet, genom att i sin stadsplanering och planeringen av infrastrukturen, ge förutsättningar för en bra kollektivtrafik för resenärerna. Även Trafikverket är en viktig aktör i genomförandet.

Uppföljning av målen och indikatorerna i programmet görs årligen av Region Värmland.



ORDFÖRKLARINGAR

ALLMÄN TRAFIKPLIKT
Beslut om allmän trafikplikt innebär att den regionala kollektivtrafikmyndigheten fastställer vilken regional kollektivtrafik som ska finansieras med offentliga medel. Kollektivtrafikmyndigheten fattar beslut om allmän trafikplikt med utgångspunkt i de mål som beskrivs i trafikförsörjningsprogrammet.

BRT - BUS RAPID TRANSIT
En högkvalitativ och kundorienterad transportlösning med bussar som ger snabba, bekväma och kostnadseffektiva förflyttningar i stadsmiljö.

BYTESPUNKT
En trafikanläggning där det är möjligt för resenären att byta mellan olika trafikslag och linjer.

FRIDA
Ett nationellt system inom kollektivtrafiken för uppföljning inom områdena kvalitet, miljö, tillgänglighet och säkerhet.

FRYKSDALSBANAN
Järnvägssträckan mellan Kil och Torsby.

GENHET
Genhet handlar om hur rak en sträckning kan göras. Ju rakare (mer lik fågelvägen) desto genare. Används för både kollektivtrafiksträckningar och förbindelse till och från hållplats.

GEOGRAFISK TILLGÄNGLIGHET
Inom kollektivtrafikområdet används begreppet tillgänglighet även för geografisk tillgänglighet. I trafikförsörjningsprogrammet avses geografisk tillgång till kollektivtrafiken.

HÅLLPLATS
En anvisad plats där det är möjligt att stiga på och av kollektivtrafik i linjetrafik.

JÄMLIKHET
Alla människor har ett lika värde och samma rättigheter oavsett till exempel funktionsnedsättning, kön, trosuppfattning, kultur och sexuell läggning.

JÄMSTÄLLDHET
Innebär att kvinnor och män har samma rättigheter, skyldigheter och möjligheter i livet. Jämställdhet handlar endast om förhållandet mellan kvinnor och män.

KARLSTADSSTRÅKET
En BRT-inspirerad trafiklösning för Karlstads tätort med högkvalitativ busslinje som planeras binda ihop tätorten.

KOMMERSIELL TRAFIK
Ett mål med lagstiftningen är att uppmuntra privata aktörer att bedriva kollektivtrafik i privat regi. Den trafik som inte finansieras med offentliga medel benämns som kommersiell trafik.

LINJETRAFIK
Linjetrafik (även kallad allmän linjetrafik) är benämningen på den ordinarie tidtabellslagda kollektivtrafiken.

LOKALT ARBETSMARKNADSOMRÅDE
Ett mått som beskriver geografiska områden som är relativt oberoende av omvärlden vad gäller utbud och efterfrågan av arbetskraft. Tillhandahålls av SCB och baseras på de största pendlingsströmmarna för respektive kommun.

MARKNADSANDEL
Kollektivtrafikens andel av de motoriserade persontransporterna enligt Kollektivtrafikbarometern.

MATARLINJE
Linje för matning till kommunhuvudorter och stomlinjer med tåg eller buss, eller till närmaste tätort.

PENDLARPARKERING
En parkeringsplats för bil, cykel och moped i anslutning till en hållplats för kollektivtrafiken. Syftet med en pendlarparkering är att erbjuda medborgarna en möjlighet att ta sig med eget fordon till hållplatsen för att sedan fortsätta med kollektivtrafiken.

REGIONAL KOLLEKTIVTRAFIK
Regional kollektivtrafik är trafik som till sin karaktär och faktiskt nyttjande tillgodoser medborgarnas behov av arbetspendling och övrigt vardagsresande, både inom länet och över länsgräns, samt tätortstrafik.

REGIONFÖRSTORING
Tidigare separata lokala arbetsmarknader knyts ihop i större områden.

RESTIDSKVOT
Bussens eller tågets restid i förhållande till bil. Samma restid ger kvoten 1. Är kvoten större än 1 tar bussen/tåget längre tid.

SERVICETRAFIK
Samlingsnamn för olika former av särskild kollektivtrafik, exempelvis färdtjänst och vissa typer av anropsstyrd kollektivtrafik.

STOMLINJE
Huvudlinje för arbets- och studiependling i linjesystem. Kan vara antingen buss- eller tågtrafik. Tågtrafik är alltid stomlinje.

STUDIEPENDLING
Begreppet omfattar pendling till och från studier på bland annat gymnasium, folkhögskolor, högskola och komvux.

TILLGÄNGLIGHET
I trafikförsörjningsprogrammet avses tillgänglighet för personer med funktionsnedsättning. Programmet innehåller mål och strategier för hur tillgängligheten för personer med funktionsnedsättning ska förbättras.

TRAFIKANLÄGGNING
Samlat begrepp för resecentrum, buss- och tågstation, bytespunkt och hållplatser.

TRAFIKENTREPRENÖR
Den entreprenör som på uppdrag av en trafikorganisatör bedriver kollektivtrafik.

TRAFIKORGANISATÖR
Värmlandstrafik och Karlstadsbuss är trafikorganisatörer. De har på delegation av kollektivtrafikmyndigheten i uppdrag att upphandla och bedriva kollektivtrafik enligt allmän trafikplikt.

VÄNERBANAN
Järnvägssträckan mellan Kil och Göteborg.

VÄRMLANDSBANAN
Järnvägssträckan mellan Laxå och gränspassagen mot Norge vid Charlottenberg.

INNEHÅLL

1 Bakgrund 8
- Trafikförsörjningsprogram – Ett strategiskt dokument 8
- Kollektivtrafik - ett viktigt verktyg för hållbar utveckling och regional tillväxt 8
- Kollektivtrafiklagen 8
- Beslut om allmän trafikplkt 8
- Ansvar och roller för regional kollektivtrafik 8
- Samråd 9
- Samhällsplanering och infrastruktur 9
- Omvärldsanalys 9

2 Nuläge 10
- Kollektivtrafiksystemet i Värmland 10
- Resandeutveckling 10
- Marknadsandel 10
- Tillgänglighet 10
- Nöjdhet 11
- Miljö 11
- Kommersiell kollektivtrafik 11
- Resbehov och resvanor 11

3 Vision 20
- Vision för den regionala utvecklingen i Värmland 20
- Vision för kollektivtrafiken i Värmland 20

4 Mål 21
- Nationella transportpolitiska mål 21
- Regionala mål i Värmlandsstrategin 21
- Länsstyrelsen i Värmlands klimat- och energistrategi 22
- Övergripande mål för kollektivtrafiken i Värmland 22

5 Mål för kollektivtrafiken 24
- Målområde: Tillgänglighet för regional tillväxt 24
- Målområde: Attraktivitet och användbarhet 26
- Målområde: Miljö 28
- Målområde: Resurseffektivitet 29

6 Kollektivtrafikstrategi 30

7 Kollektivtrafikens utveckling 33
- Riktlinjer för trafikutbud allmän kollektivtrafik 2017-2021 34
- Servicetrafik 35
- Separat skoltrafik 36
- Utbud kommersiell kollektivtrafik våren 2016 36
- Planerad utveckling av infrastruktur 36

8 Ekonomiska förutsättningar och finansiering 37
- Utveckling av kollektivtrafiken 2005-2015 37
- Kollektivtrafikens finansiering 41
- Självfinansieringsgrad 41

9 Färdtjänst 42
- Färdtjänstens kvalitet 42
- Färdtjänstens omfattning 42
- Grunder för prissättning 42
- Resande med färdtjänst och riksfärdtjänst 2014 42

10 Kommersiell kollektivtrafik 43
- Förutsättningar för kommersiell kollektivtrafik 43
- Marknadsanalys och samråd 43
- Konkurrensneutralitet 43
- Anmälan till regionala kollektivtrafikmyndigheten 43

11 Uppföljning av trafikförsörjningsprogrammet 44
Nyckeltal för uppföljning 44
Uppdragsstyrning 44
Bilaga 1. Tillgänglighet vid bytespunkter, hållplatser och pendlarparkeringar 45
Bilaga 2. Översiktlig trafikutveckling 2017-2021 48
Bilaga 3. Planerad utveckling av infrastruktur 49

Övrigt bakgrundsmaterial som finns på Region Värmlands webbplats:

- Avtal om ansvar för kollektivtrafiken i Värmland
- Beskrivning av roller och ansvar
- Resultat av genomförda samråd
- Sammanställning av remissyttranden
- Utredning om Närtrafik
- Handlingsplan Bana väg för Framtiden ver 2.0
- Förslag till utvecklad tågtrafik
- Karlstadsstråket fas 2
- PM - Resbehov i Värmland
- PM - Omvärld och trender i samhället och i transportsektorn
- Årlig uppföljning av Regionalt trafikförsörjningsprogram 2014-2018, 2015 (innehåller nuläge 2015 för flertal av indikatorerna för uppföljning av målen)

Allt material finns att ladda ned på:
www.regionvarmland.se/kollektivtrafik/trafikforsorjningsprogram



1. BAKGRUND

Trafikförsörjningsprogram – Ett strategiskt dokument

Trafikförsörjningsprogrammet är det långsiktiga strategiska dokumentet för kollektivtrafik i Värmlands län. Programmet ger en bild av den planerade utvecklingen av kollektivtrafiken under perioden 2017-2021. Med utgångspunkt i programmet formuleras detaljerade planer för trafiken.

Trafikförsörjningsprogrammet gäller för all regional kollektivtrafik inom Värmlands län och utgör grunden för beslut om allmän trafikplikt, det vill säga den trafik som samhället står för. Oavsett beslut om allmän trafikplikt kan kommersiella företag, genom anmälan till myndigheten, etablera kommersiell trafik.

Trafikförsörjningsprogrammet konkretiserar ambitionen för kollektivtrafikens utveckling med utgångspunkt i den infrastrukturutbyggnad som planeras i regional och nationell plan.

Kollektivtrafik - ett viktigt verktyg för hållbar utveckling och regional tillväxt

Kollektivtrafiken har stor betydelse för att bidra till en hållbar utveckling samt förbättrad jämställdhet och jämlikhet. Detta är väl dokumenterat när det gäller att minska klimatpåverkan och öka möjligheten att transportera sig på liknande villkor. Kollektivtrafiken är även ett viktigt verktyg för att förbättra stadsmiljön och andra områden där biltrafikens omfattning behöver minskas.

Kollektivtrafiken medverkar till regionförstoring som är den enskilt viktigaste tillväxtbefrämjande faktorn under de senaste decennierna. Genom regionförstoring utökas möjligheterna till specialisering och diversifiering i de lokala arbetsmarknaderna. Kompetensförsörjning för företagen underlättas och utvecklingsmöjligheterna för individen förbättras då fler arbetstagare och arbetsgivare agerar på samma marknad.

Kollektivtrafiklagen

Enligt lag 2010:1065 om kollektivtrafik ska det i varje län finnas en regional kollektivtrafikmyndighet med det övergripande ansvaret för den regionala kollektivtrafiken. Ett av syftena med lagstiftningen är att tydliggöra det politiska ansvaret för kollektivtrafiken. I lagstiftningen uttrycks en önskan om att öka samverkan mellan kollektivtrafik och övrig samhällsplanering samt att underlätta för kommersiella aktörer. Det finns även en ambition att tydliggöra rollfördelningen mellan de olika aktörerna och ge kollektivtrafiken en tydligare roll i den regionala utvecklingen.

Den regionala kollektivtrafikmyndigheten har i uppdrag att i samråd med berörda aktörer ta fram ett trafikförsörjningsprogram som beskriver målen med kollektivtrafiken inom länet och över länsgränserna. Därutöver har myndigheten i uppdrag att fatta beslut om allmän trafikplikt samt att årligen sammanställa en rapport över den trafik som bedrivs enligt allmän trafikplikt. I myndighetens uppdrag ingår även att verka för att samordna den kollektivtrafik som bedrivs inom länet.

Beslut om allmän trafikplikt

I egenskap av regional kollektivtrafikmyndighet kan Region Värmland besluta om allmän trafikplikt, för att därigenom säkerställa sådan trafik som anses nödvändig och som inte bedöms komma till stånd i önskvärd omfattning utan att trafiken upphandlas. En förutsättning för att belägga en sträcka med allmän trafikplikt är att den tillgodoser medborgarnas behov av arbetspendling eller annat vardagsresande, samt att detta behov inte bedöms kunna tillgodoses av kommersiella aktörer.

Beslut om allmän trafikplikt ska baseras på de mål som presenteras i trafikförsörjningsprogrammet. Värmlandstrafik och Karlstadsbuss ansvarar för att förse myndigheten med underlag om vilken trafik som bör beläggas med allmän trafikplikt.

Inför varje ny upphandling ska en prövning ske av marknadens intresse/möjlighet att utföra trafiken på kommersiella grunder. I de fall det finns sådant intresse kan Region Värmland avstå från att besluta om allmän trafikplikt. Som underlag för beslut om allmän trafikplikt görs en samlad bedömning av det kommersiella alternativet.

Ansvar och roller för regional kollektivtrafik

Avtal om ansvar för den regionala kollektivtrafiken i Värmlands län reglerar kollektivtrafikmyndighetens organisation. Avtalet innehåller delegation till Värmlandstrafik AB respektive Karlstads kommun (trafikorganisatörerna). Det beskriver även rollfördelningen mellan de olika aktörerna, trafikförsörjningsprogram, allmän trafikplikt, finansiering samt gemensamma utgångspunkter för kollektivtrafikens utveckling. Avtalet och beskrivning av ansvar och roller finns på hemsidan.

Samråd

I Kollektivtrafiklagen betonas vikten av samråd när trafikförsörjningsprogrammet tas fram. Samråd ska ske med motsvarande myndigheter i angränsande län, övriga berörda myndigheter, organisationer, kollektivtrafikföretag, samt företrädare för näringsliv och resenärer.

Samråd har skett i tre steg. Det första genomfördes under våren 2015 och genomfördes på generell nivå med fokus på kollektivtrafikens roll, förutsättningar och strategiska val. Steg två, som genomfördes hösten 2015 var dialogmöten kring förslag om reviderat trafikförsörjningsprogram. Steg tre genomfördes under remissperioden, då remissinstanserna gavs möjlighet att föra fram synpunkter och ställa frågor om remissen.

På regionvarmland.se finns sammanställning av genomförda samråd och sammanfattning av inkomna remissvar.

Samhällsplanering och infrastruktur

SAMHÄLLSPLANERING

För att öka kollektivtrafikens effektivitet och tillgänglighet är det viktigt att kollektivtrafiken blir en naturlig del i den övriga samhällsplaneringen. Vid planeringen är det betydelsefullt att ta hänsyn till kollektivtrafikens särskilda behov.

För att utvecklingen av kollektivtrafiken ska få bästa effekt är det väsentligt att mål för kollektivtrafikens utveckling även inkluderas i den kommunala planeringen.

INFRASTRUKTUR

En väl fungerande infrastruktur vad gäller både väg, järnväg och trafikanläggningar är en förutsättning för en attraktiv och effektiv kollektivtrafik. För att nå programmets mål för trafikutvecklingen, förutsätts även viktiga åtgärder i infrastrukturen som förbättrar trafikens kapacitet, framkomlighet, tillgänglighet, användbarhet, samt servicenivå vid resecentrum/busstationer/tågstationer och bytespunkter.

I bilaga 3 redovisas planerad utveckling av infrastrukturen i länet.

Omvärldsanalys

I omvärldsanalysen konstateras att flera trender och pågående utveckling när det gäller samhälle, livsstilar och teknik har direkt påverkan på regional kollektivtrafik. Det gäller bland annat förändrade resmönster och värderingsförskjutningar, till exempel bilens minskande betydelse för yngre människor. Nya ideal för stadsutveckling med ökad medvetenhet om behovet att utveckla de hållbara, yteffektiva transportslagen får sannolikt stor påverkan på kollektivtrafikens förutsättningar i framtiden.

Kollektivtrafiken skapar genom sin yteffektivitet möjligheter att utveckla en tät innerstad som är en central komponent i de expanderande europeiska innerstäderna. Också strukturförändringar inom näringslivet, med tjänstesektorns ökande betydelse för sysselsättningen, ställer nya krav på en utvecklad kollektivtrafik. Tillväxten kommer i stor utsträckning från servicetjänster som till exempel handel, restauranger och caféer. Eftersom produktionen av dessa tjänster förutsätter en fysisk koncentration och tillgänglighet har kollektivtrafiken en nyckelroll i utvecklingen.

VÄRMLAND

Ur ett värmländskt perspektiv är trängsel i stadsmiljön ett betydligt mindre problem än i många större europeiska städer. Dock framgår det tydligt att Värmland berörs av de strukturförändringar som sker inom näringslivet och befolkningens sammansättning. Förändrade arbetstider och ett ökat antal äldre innebär att resbehovet troligtvis kommer spridas ut jämnare över dygnet än vad som sker idag. En viktig utmaning för kollektivtrafiken i Värmland är att möta ett allt mer individualiserat behov av resande.

För närvarande pågår även en demografisk omställning genom att vi blir allt äldre, samt genom den inflyttning till Sverige som sker från länder utanför EU. Här är det viktigt att följa utvecklingen för att möta upp eventuella förändringar av resbehov.

Som i övriga Sverige pågår en urbaniseringsprocess i Värmland där allt fler flyttar in till tätorterna. Generellt är trenden i Värmland att Karlstad och kommunerna nära Karlstad ökar i antal invånare medan befolkningen i övriga kommuner minskar. Totalt har befolkningen i Värmland ökat med 0,9 procent mellan 2004 och 2015.

Inom teknikområdet sker en snabb utveckling som innebär nya möjligheter att möta resenärernas ökade krav på personlig service och information. Digitaliseringen ger förutsättningar för automatisering av olika tjänster, bland annat informations- och betalsystem. När allt fler har tillgång till mobil kommunikation ökar kraven på snabba uppdateringar och aktuell information. Frågan om integritet kan förväntas bli allt viktigare för människor och företag.

Inom miljöområdet har i stort sett samtliga kommuner i Värmland antagit ambitiösa mål inom klimat- och miljöområdet. Flera kommuner uttrycker också en ambition att öka resandet med de hållbara transportslagen: gång-, cykel- och kollektivtrafik.

Omvärldsanalysen finns att ta del av i sin helhet på www.regionvarmland.se

2. NULÄGE

Kollektivtrafiksystemet i Värmland

Det regionala kollektivtrafiksystemet baseras på ett stomlinjenät för buss- och tågtrafik. Nätet följer de viktigaste pendlingsstråken och förbinder kommunhuvudorterna i länet med Karlstad, angränsande län och Norge. Den regionala trafiken koordineras med fjärrtrafik mot storstadsområdena Stockholm, Göteborg och Oslo. En utbyggnad har genomförts för såväl buss- som tågtrafiken under det senaste decenniet. Stomlinjerna följer i stort pendlingsmönstren.

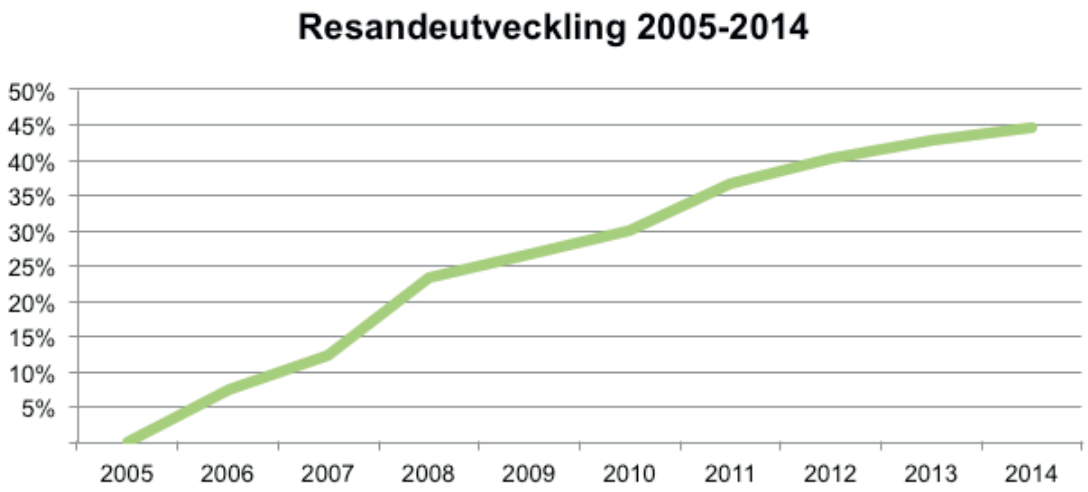
Stomlinjenätet kompletteras med matarlinjer. Matarlinjerna ansluter till stomlinjenätet samt tillgodoser behovet av trafik till lokala resmål. Omfattning och trafikfrekvens för matarlinjer baseras på behov och resandeunderlag.

Busstrafiken i Karlstad, Skåre och Alster tätorter baseras på ett nät av baslinjer och centrumlinjer. Nätet binder ihop stadsdelarna i Karlstad, Skåre och Alster och koordineras med den regionala kollektivtrafiken. Baslinjerna kompletteras med centrumlinjer och speciallinjer som ska ansluta till baslinjenätet samt tillgodose behovet av trafik till lokala resmål. Sommartid bedrivs även båttrafik i Karlstad, samt mot Hammarö och Kristinehamn. Omfattning och trafikfrekvens baseras på behov och resandeunderlag. Även i Karlstad har en utbyggnad av trafiken genomförts under det senaste decenniet.

Tätortstrafik bedrivs även i Arvika, Kristinehamn och Säffle. Tätortstrafiken kompletterar och förstärker det regionala trafiksystemet och erbjuder resmöjligheter för servicebehov inom tätorten.

Resandeutveckling

Resandet med kollektivtrafik i Värmland har de senaste åren ökat stadigt. Under 2015 genomfördes 12,4 miljoner resor med den allmänna kollektivtrafiken. Sedan 2005 har det sammanlagda resandet med allmän kollektivtrafik i länet ökat med cirka 45 procent. I tabellen nedan redovisas resandeutveckling i Värmland i procent sedan 2005.



Källa: Värmlandstrafik och Karlstadsbuss

Marknadsandel

Kollektivtrafikens marknadsandel ökar när resandet med kollektivtrafik ökar på bekostnad av biltrafiken. Detta bidrar till en minskning av personresandets negativa miljö- och klimatpåverkan. För att uppnå en ökad marknadsandel är det viktigt att Region Värmland och trafikorganisatörerna tillsammans med kommunerna arbetar med olika marknadsåtgärder för att påverka invånarnas val av färdmedel till förmån för kollektivtrafik.

Över tid har marknadsandelen ökat. Under 2015 låg marknadsandelen på 11 procent.

Tillgänglighet

TILLGÄNGLIGHET FÖR PERSONER MED FUNKTIONSNEDSÄTTNING

Samtliga fordon i linjetrafik är anpassade för personer med funktionsnedsättning avseende syn, hörsel och rörlighet. För att dra nytta av fordonens tillgänglighet pågår även ett arbete med funktionsanpassning av bytespunkter, pendlarparkeringar och hållplatser. I bilaga 1 redovisas vilka hållplatser och bytespunkter som är funktionsanpassade samt vilka som planeras anpassas under programperioden.

I takt med förbättrad tillgänglighet och användbarhet av fordon, informationssystem och fysisk miljö runt hållplatser och bytespunkter ökar antalet personer som har möjlighet att resa med ordinarie linjetrafik. Detta minskar behovet av specialtransporter och förbättrar jämlikhet och integration i samhället, då allt fler får möjlighet att resa på liknande villkor.

GEOGRAFISK TILLGÄNGLIGHET

Huvuddelen av Värmlands befolkning bor i Karlstads kommun och de kommuner som gränsar till Karlstad. 71 procent av befolkningen i det området bor i någon av kommunhuvudorterna och 11 procent bor i någon av de mindre tätorterna, jämfört med övriga kommuner där 46 procent bor i kommunhuvudort och 8 procent i någon av de mindre tätorterna. I länet som helhet bor 60 procent av Värmlands befolkning i någon av kommunhuvudorterna och 9 procent i någon av de mindre tätorterna i länet. Resterade 30 procent bor helt utanför tätort. Andelen kommuninvånare som bor utanför tätort varierar stort i länet. I de kommuner som ligger längst från Karlstad är andelen högst.

2013 bodde nästan 80 procent av Värmlands befolkning inom 1,5 kilometers radie från hållplats med minst tre dubbelturer på vardagar.

Nöjdhet

Enligt kollektivtrafikbarometern ligger den värmländska kollektivtrafiken i den nationella toppen vad gäller medborgar- och kundnöjdhet. 77 procent av resenärerna (kunderna) och 57 procent av medborgarna angav 2015 att de var nöjda eller mycket nöjda med kollektivtrafiken i Värmland.

Resultat från Kollektivtrafikbarometern används i kombination med egna kundundersökningar som en del i det kontinuerliga arbetet med att förbättra trafiken utifrån kundernas behov.

Miljö

Att byta från bil till kollektivtrafik leder generellt sett till minskad negativ klimat- och miljöpåverkan. Kollektivtrafikens klimat- och miljöpåverkan beror dock på vilket drivmedel som används och hur effektivt resan genomförs.

I den regionala busstrafiken var andelen förnybart bränsle 2015 drygt 68,5 procent, sett till energianvändning. Planen är att användningen av fossilt bränsle ska minska. Tätortstrafiken i Karlstad körs med biogasbussar och tre elbussar.

El till regional tågtrafik är märkt med Bra miljöval precis som övrig tågtrafik i landet.

Kommersiell kollektivtrafik

I Värmlands län utgörs den kommersiella trafiken av interregional tåg- och busstrafik. Den kommersiella tågtrafiken består av genomgående trafik Stockholm-Oslo, trafik Karlstad-Göteborg och Karlstad-Stockholm. Busstrafiken består även den av genomgående trafik mellan Stockholm och Oslo, men även andra förbindelser, exempelvis Karlstad-Jönköping. Det kommersiella trafikutbudet beskrivs närmare i kapitel 7.

En stor del av taxinäringen är idag koncentrerad till Karlstad medan framförallt norra Värmland har en betydligt glesare taxiförsörjning.

Sedan nuvarande kollektivtrafiklag infördes har det enbart skett en marginell ökning av den kommersiella kollektivtrafiken.

Resbehov och resvanor

ARBETSPENDLING

Den sammanlagda volymen arbetspendlare över kommungräns i Värmland uppgick 2014 till drygt 26 400 personer vilket motsvarar 23 procent av de som arbetar i länet. Antalet pendlare över kommungränserna har under perioden 2004-2014 ökat med drygt 3 600, vilket innebär en ökning med 14 procent. Huvuddelen av arbetspendlingen i länet sker inom kommungräns.

Utpendlingen från Karlstad, som för närvarande uppgick 2014 till cirka 6 700 personer, har under samma period ökat med 23 procent. Utpendlingen har procentuellt ökat dubbelt så mycket som inpendlingen. Ökningen i såväl in- som utpendling är procentuellt större till kommunerna bortanför kommunerna närmast Karlstad, ett tecken på den förstoring som pågår av den lokala arbetsmarknaden med Karlstad som centralort.

Befolkningen i Värmland är i stor utsträckning koncentrerad till området kring Vänerbäckenet med Karlstad som centrum. De lokala arbetsmarknaderna domineras enligt SCBs definition av Karlstads lokala arbetsmarknad, vilken omfattar åtta kommuner i Värmland samt Åmåls kommun i Västra Götalandsregionen. De värmlandskommuner som inte ingår i Karlstads arbetsmarknad är Arvika, Eda, Årjäng, Sunne, Torsby, Hagfors, Filipstad och Storfors. Från och med 2014 ingår Storfors i Örebros arbetsmarknadsområde.

LOKALA ARBETSMARKNADSOMRÅDEN 2014 ENLIGT SCB

LA-område	Kommun	Anknytning till	Befolkning 2013
Torsby	Torsby	Sunne	11 992
Torsby	Sunne	Torsby	13 099
			25 091
Årjäng	Årjäng	Karlstad	9 804
			9 804
Karlstad	Karlstad	Hammarö	88 350
Karlstad	Kristinehamn	Karlstad	24 114
Karlstad	Säffle	Karlstad	15 334
Karlstad	Hammarö	Karlstad	15 256
Karlstad	Munkfors	Karlstad	3 656
Karlstad	Forshaga	Karlstad	11 379
Karlstad	Grums	Karlstad	8 958
Karlstad	Kil	Karlstad	11 885
Karlstad	Åmål	Säffle	12 326
			187 602
Filipstad	Filipstad	Karlstad	11 379
			11 379
Hagfors	Hagfors	Munkfors	11 921
			11 921
Arvika	Arvika	Eda	25 771
Arvika	Eda	Arvika	8 453
			34 224
Örebro	Storfors	Karlskoga	4 106
Örebro	Lekeberg	Örebro	7 363
Örebro	Laxå	Örebro	5 664
Örebro	Hallsberg	Örebro	15 315
Örebro	Degerfors	Karlskoga	9 531
Örebro	Örebro	Kumla	142 618
Örebro	Kumla	Örebro	5 664
Örebro	Askersund	Örebro	11 119
Örebro	Karlskoga	Örebro	30 054
Örebro	Nora	Örebro	10 352
Örebro	Lindesberg	Örebro	23 269
			265 055

Pendlingsvolymen är störst till Karlstad från Grums, Kil, Forshaga, Hammarö och Kristinehamn. Från de kommunerna uppgick antalet pendlare 2014 till drygt 11 000 personer, vilket motsvarar 41 procent av den sammanlagda mellankommunala pendlingsvolymen i länet det året. Den största pendlingsströmmen går från Hammarö till Karlstad med drygt 4 350 personer år 2014.



Foto: Karlstads kommun

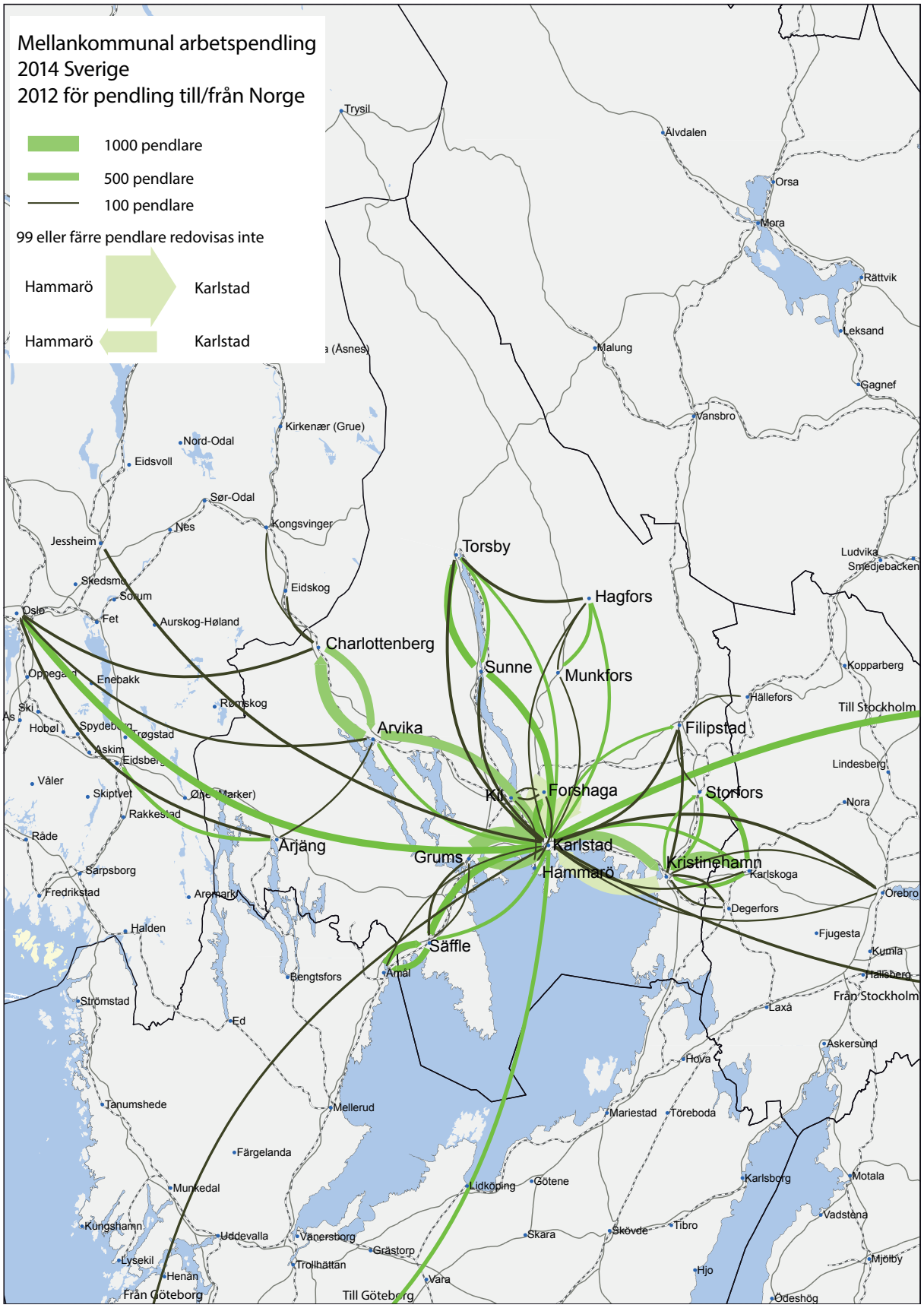
Utpendlingen från Karlstad uppgick 2014 till drygt 6 700 personer och är den typ av pendling som relativt sett ökar snabbast. Totalt arbetspendlar nästan 16 000 personer i Karlstadsområdet över kommungräns

Arbetspendlingen över länsgränsen mot Västra Götaland är betydande mellan Säffle och Åmåls kommuner, men mindre omfattande mellan Kristinehamn och Gullspång samt Mariestad.

Arbetspendlingen mellan Värmlands och Dalarnas län är liten. Över riksgränsen mot Norge är pendlingen omfattande från Årjäng mot Oslo, Marker och Eidsbergs kommuner samt från Eda kommun mot Kongsvinger och Oslo. Även från Torsby är pendlingen till Norge betydande. Pendlingsströmmarna i motsatt riktning är obetydliga.

Arbetspendlingen mellan Värmlands- och Örebro län är betydande, främst från Kristinehamn och Storfors till Karlskoga, Degerfors och Örebro.

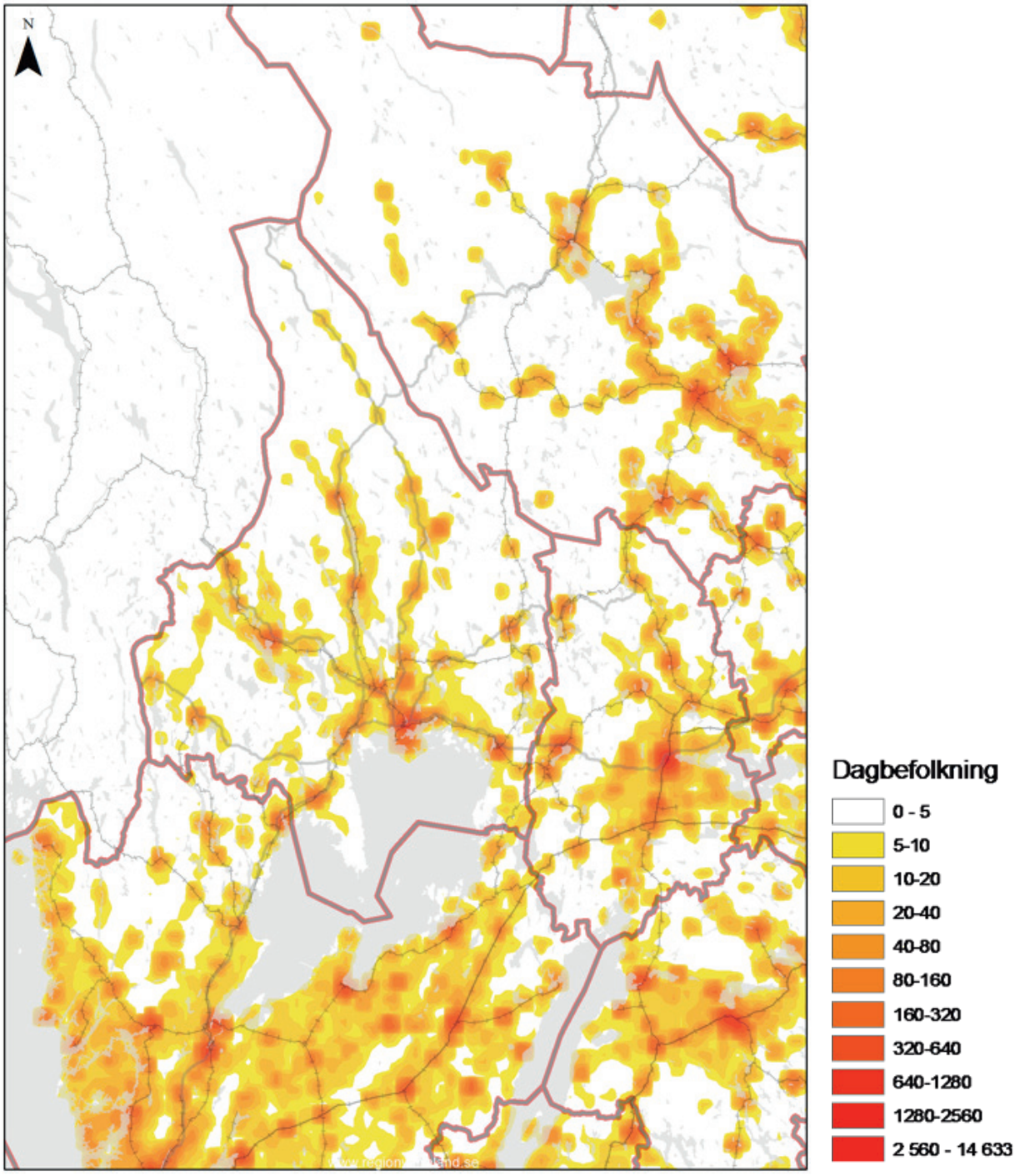
I kartunderlaget nedan redovisas aktuell arbetspendling över kommungräns, inklusive läns- och riksgräns. Efterföljande kartbild redovisar var i länet som folk bor.



Källa: Statistiska centralbyrån (SCB)

BEFOLKNINGSTÄTHET ÅR 2012

Bilden nedan visar var människor huvudsakligen bor i Värmland med omnejd. Som framgår av bilden nedan följer boendestrukturen de huvudsakliga kommunikationslederna i länet vilket även stämmer väl med kollektivtrafikens stomlinjer.



Källa: Statistiska centralbyrån (SCB)



STUDIEPENDLING

Studiependlingen för gymnasieelever sker huvudsakligen mellan kommunhuvudorterna och Karlstad. På så vis följer studiependlingen samma mönster som arbetspendlingen.

Bostadskommun	Totalt antal elever*	Andel utpendling	Störst utpendling till	Störst Inpendling från	Antal som pendlar till Karlstad	Andel pendling till Karlstad
Hammarö	520	100%	Karlstad	-	502	97%
Eda	430	82%	Arvika	Arvika	80	19%
Arvika	860	27%	Karlstad	Eda	113	13%
Årjäng	360	78%	Karlstad	-	129	36%
Säffle	540	61%	Åmål	Åmål	125	23%
Grums	290	100%	Karlstad	-	240	83%
Torsby	420	33%	Karlstad	Sunne	83	20%
Sunne	480	60%	Karlstad	Arvika	183	38%
Hagfors	430	26%	Karlstad	Munkfors	60	14%
Storfors	170	82%	Kristinehamn	-	17	10%
Kristinehamn	850	36%	Karlstad	Storfors	235	28%
Kil	450	100%	Karlstad	Karlstad	392	87%
Forshaga	430	95%	Karlstad	-	378	88%
Munkfors	105	100%	Karlstad		105	100%
Karlstad	3 110	15%	Forshaga	Hammarö	-	-
Filipstad	420	28%	Karlstad	Storfors	67	16%
Totalt	9 865	46%			2642	47%
*Folkbokförda i kommunen						

Källa: Skolverket 2014

Av campusstudenterna som läser minst halvfart vid Karlstads universitet bor ungefär 70 procent i Karlstads kommun[1]. Näst därefter är Kristinehamn och Arvika med fyra procent var. Som framgår av tabellen sker det en viss studiependling till Karlstads universitet över länsgräns. Tabellen visar de 15 orter som har störst antal studenter vid Karlstads universitet.

Postort	Andel av studenterna	Antal individer
Karlstad	69%	3 881
Kristinehamn	4%	239
Arvika	4%	229
Skoghall	2%	110
Karlskoga	2%	110
Kil	2%	101
Säffle	1%	77
Sunne	1%	67
Forshaga	1%	67
Hammarö	1%	67
Åmål	1%	54
Örebro	1%	52
Grums	1%	44
Molkom	1%	35
Torsby	1%	34
Totalt i Urvalet[2]		**5 609**
Totalt studerande		**11 383**

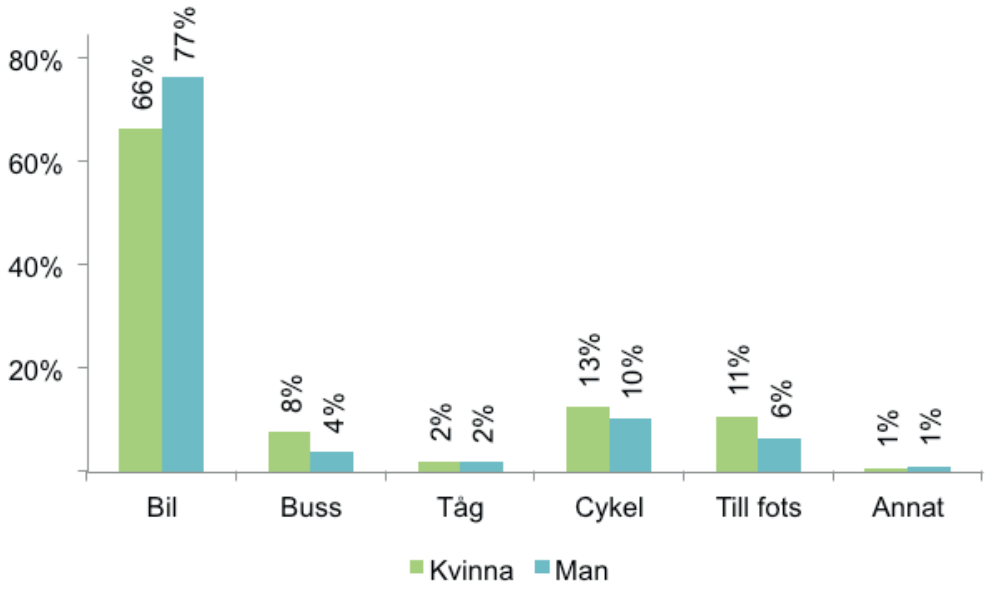
Källa: Karlstads universitet, HT 2015

1 Värdet baseras på antalet studenter vid Karlstads universitet som är skrivna i Värmlands län eller i närliggande kommuner i Västra Götaland eller Region Örebro län.

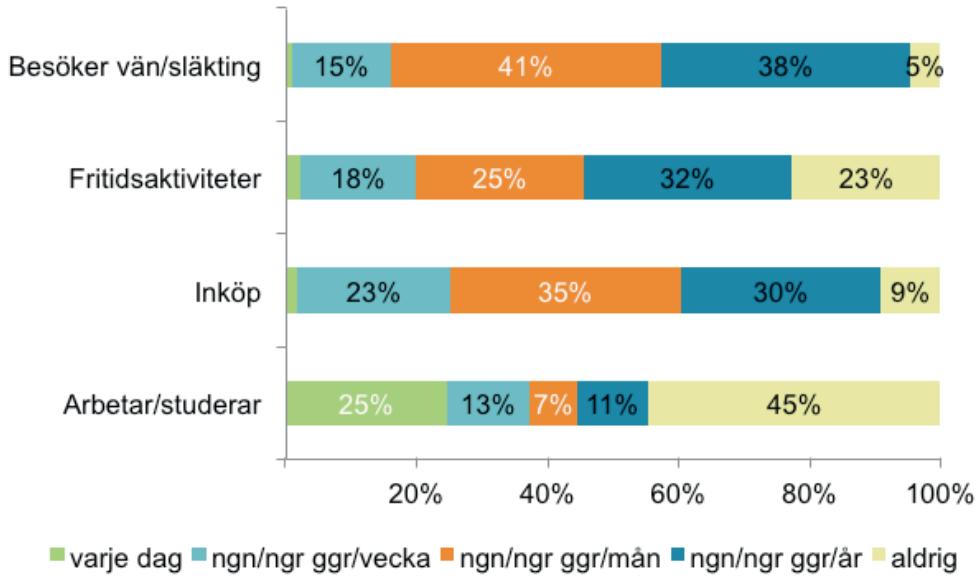
2 Campusstudenter vid Karlstads universitet som läser minst 50 procent och är skrivna i Värmlands län, samt närliggande kommuner i Region Örebro län och Västra Götaland.

RESVANOR

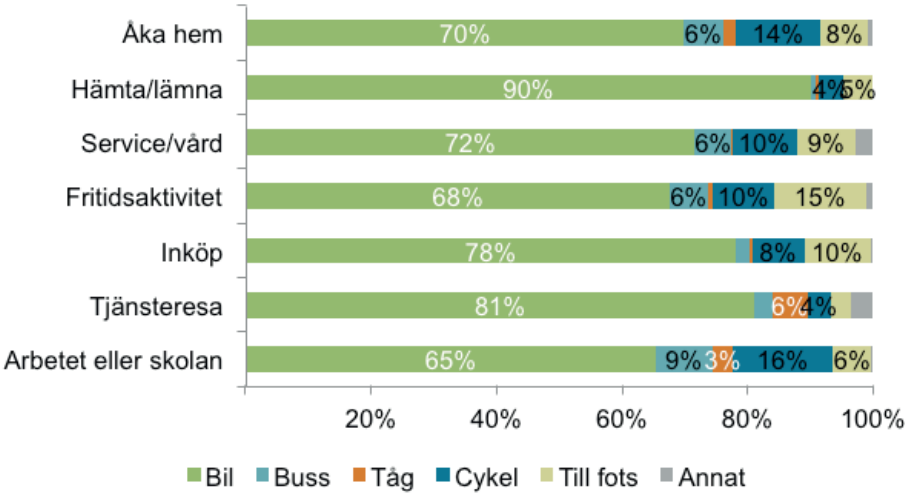
Enligt den resvaneundersökning som genomfördes hösten 2014 sker 77 procent av resorna i Värmland med bil, 8 procent med kollektivtrafik och 20 procent med gång och cykel. Som framgår i diagrammet nedan reser män mer med bil än kvinnor, medan kvinnor i högre grad reser kollektivt eller går och cyklar. Skillnaden är dock något lägre än i övriga Sverige.



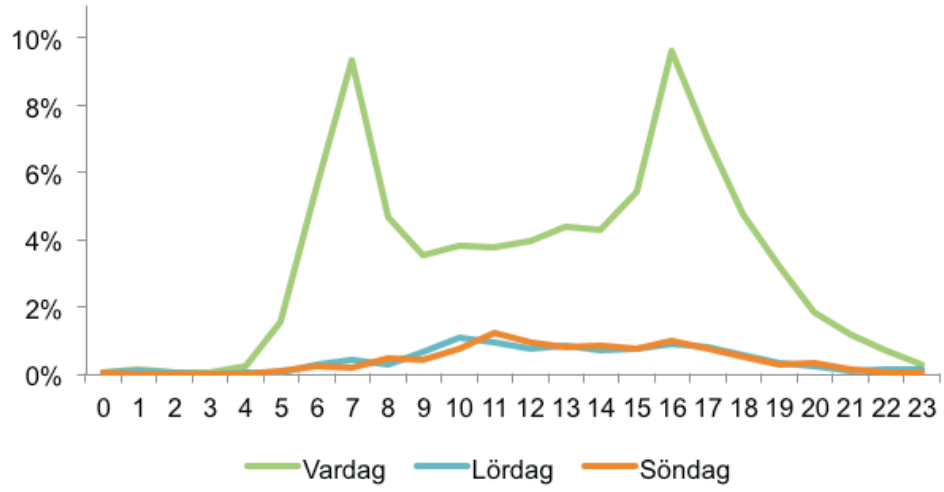
Värmland har även en andel som pendlar över kommungräns till och från arbete och studier. Över hälften arbetar dock i samma kommun som de bor.



Som framgår av tabellen nedan är kollektivtrafikens andel högst för arbets- och studieresor. Där finns även störst potential att öka kollektivtrafikresandet.



Som i övriga landet genomförs de flesta resor i Värmland under en kort period på morgonen och eftermiddagen. Dock visar omvärldsanalysen på att det mönstret sakta är i förändring.



PM om resbehov i Värmland finns att ta del av i sin helhet på www.regionvarmland.se

3. VISION

Vision för den regionala utvecklingen i Värmland

I Värmlandstrategin, den regionala utvecklingsstrategin för länet, uttrycks en övergripande vision för Värmland:

VÄRMLAND – ETT SKÖNARE LIV

”I en grön och öppen region skapar vi företag och jobb genom bra utbildning för alla, från förskola till universitet. Barnens framtid och bästa står alltid i fokus.

Med vår uppfinningsrikedom och skogsnäringen som bas utvecklar vi nya produkter och branscher i världsklass.

Det är lätt att resa till och inom Värmland och vi är Sveriges länk till Oslo. Landsbygden kännetecknas av driftighet och evenemangsstaden Karlstad bidrar till att hela Värmland utvecklas.

Värmland välkomnar och vågar. Vi är stolta över och njuter av Vänern, skogen, Klarälven och vårt rika kulturutbud som lockar besökare från hela världen. Här finns goda möjligheter till en aktiv fritid med ett stort utbud av idrott och friluftsliv. Här finns rum för olikhet. Här finns ett skönare liv.”

I Värmlandsstrategin definieras fyra prioriterade målområden för att visionen ska bli verklighet:

- Livskvalitet för alla
- Fler och starkare företag
- Höjd kompetens på alla nivåer
- Bättre kommunikationer

Vision för kollektivtrafiken i Värmland

Vision

”*Kollektivtrafiken bidrar till regional utveckling och tillväxt i Värmland* genom att vara ett sammanhållet, smidigt och effektivt transportsystem för hela länet samt till och från länet, utgöra en del i ett samlat regionalt tillväxtarbete och som är resenärens bästa alternativ för dagliga resor och bidrar till

- En långsiktigt hållbar utveckling och ökad tillväxt
- Minskad negativ miljöpåverkan
- Ökad tillgänglighet till lokala och regionala arbetsmarknader samt till och från storstadsregionerna Stockholm, Oslo och Göteborg.
- Ökad jämlikhet och jämställdhet”

4. MÅL

Nationella transportpolitiska mål

Riksdagen har beslutat att det övergripande målet för svensk transportpolitik är ”att säkerställa en samhällsekonomiskt effektiv och långsiktigt hållbar transportförsörjning för medborgare och näringsliv i hela landet.” Det transportpolitiska målet är styrande för de regionala målen. Målet har delats upp i funktionsmål och hänsynsmål.

Funktionsmålet handlar om tillgänglighet. Transportsystemet ska vara användbart för alla medborgare och ska bidra till att främja den regionala utvecklingen genom att möjliggöra välfungerande och snabba transporter. Arbetsformer, genomförande och resultat av transportpolitiken ska även medverka till ett mer jämlikt och jämställt samhälle. Hänsynsmålen tar upp områdena säkerhet, miljö och hälsa. Målet är att ingen ska dödas eller skadas allvarligt i trafiken samt att transportsystemet ska utformas för ökad hälsa hos medborgarna, samt att Sverige år 2030 ska vara oberoende av fossila bränslen. Hänsynsmålen svarar väl mot Europeiska unionens 2020-mål om minskade utsläpp och ökad andel förnybar energianvändning.

Regionala mål i Värmlandsstrategin

I Värmlandsstrategin har 33 mål valts ut som viktiga för Värmlands regionala utveckling. Dessa mål är uppdelade i fyra prioriterade områden. Nedan listas de mål i Värmlandsstrategin som har särskild bäring på kollektivtrafikens utveckling, uppdelat per prioriterat målområde:

Livskvalitet för alla	
2. Karlstads lokala arbetsmarknad ska befolkningsmässigt bli Sveriges sjunde största.	*Kollektivtrafikens bidrag till att nå målet handlar om att förbättra möjligheten att arbetspendla inom länet.*
Fler och starkare företag	
14. Andelen förvärvsarbetande (förvärvsfrekvens) ska vara högre än riksgenomsnittet. 15. Antalet förvärvsarbetande 16 år och äldre i Värmland ska öka med 5000.	*Kollektivtrafikens bidrag till mål 14 och 15 handlar främst om förbättrade möjligheter till arbetspendling, vilket ger medborgarna en större arbetsmarknad att söka jobb inom. Detta är särskilt betydelsefullt för de grupper som inte har tillgång till bil.*
17. Utsläppen av växthusgaser ska minska mer i Värmland än i riket som helhet. 18. Energieffektiviseringen i Värmland ska vara högre än för riket. 19. Andelen förnybar energianvändning i Värmland ska öka.	*Kollektivtrafikens bidrag till mål 17 till 19 handlar dels om att utsläpp och energianvändning per kollektivtrafikresenär är normalt lägre än om motsvarande resa görs i egen bil, samt om minskad energianvändning och användning av fossila bränslen i de fordon som används.*
Höjd kompetens på alla nivåer	
23. Öka matchningen på arbetsmarknaden så att lediga arbeten i relation till arbetslösheten minskar. 24. Den öppna arbetslösheten ska minska och fortsatt ligga under riksgenomsnittet. 25. Ungdomsarbetslösheten ska minska och närma sig riksgenomsnittet.	*Kollektivtrafikens bidrag till mål 23 till 25 handlar främst om förbättrade möjligheter till arbets- och studiependling, vilket förbättrar möjligheterna till matchning på arbetsmarknaden. Detta är särskilt betydelsefullt för de grupper som inte har tillgång till bil.*

Bättre kommunikationer	
27. Ökade möjligheter att bo och arbeta i hela Värmland	*Kollektivtrafikens bidrag till mål 27 handlar om att kollektivtrafiken ska erbjuda attraktiva och effektiva resmöjligheter inom länet och över länsgräns.*
28. Gång-, cykel- och kollektivtrafik ska öka sina andelar av persontransporterna.	*Trafikförsörjningsprogrammet innehåller tidsatta mål om ökad andel av persontransporterna. Förutom att öka kollektivtrafikens andel utgör kollektivtrafiken en viktig länk i den hållbara resekedjan.*
29. Restiderna med tåg och buss till Oslo, Stockholm och Göteborg (gällande morgon och eftermiddag) ska minska.	*Trafikförsörjningsprogrammet innehåller tidsatta mål om restidsförbättringar.*

Länsstyrelsen i Värmlands klimat- och energistrategi

Länsstyrelsen i Värmland har, kopplat till klimatuppropet 2009, antagit en klimat och energistrategi som syftar till att minska Värmlands klimatbelastning. Till strategin finns en regional handlingsplan som pekar ut fyra insatsområden inom transportsektorn, varav de tre nedanstående har en tydlig koppling till kollektivtrafiken.

- **Samhällsplanering som verktyg för minskat bilberoende**
  Skapa förutsättningar för ökad användning av kollektivtrafik och cykel. Redan i planeringsfasen bör hänsyn tas till kollektivtrafikstråk och möjligheten att gå och cykla.
- **Arbetspendling och tjänsteresor med kollektivtrafik och cykel**
  Åtgärder som gör kollektivtrafiken mer attraktiv och som uppmuntrar individen att välja hållbara färdmedel. Framförallt restider, enkelhet och olika former av påverkansarbete.
- **Bränslesnåla och fossiloberoende fordon i stora fordonsflottor**
  Insatsområdet är uppdelat i bränsleförbrukning och användning av fossila bränslen. De utgör två parallella processer som behöver samverka för att öka fordonens energieffektivitet och minska deras klimatpåverkan.

Övergripande mål för kollektivtrafiken i Värmland

Trafikförsörjningsprogrammet behandlar kollektivtrafiken på en övergripande nivå och fokuserar därmed mer på vad som ska åstadkommas än hur det ska göras. Därav är målen av övergripande karaktär.

Fyra övergripande målområden har arbetats fram som tillsammans syftar till att nå visionen för kollektivtrafiken. De tar sin utgångspunkt i samrådsprocessen, de nationella transportpolitiska målen och den regionala utvecklingsstrategin. Målen i programmet gäller för den samlade kollektivtrafiken inklusive kommersiell kollektivtrafik inom länet, samt över läns- och riksgräns.

Till varje målområde finns ett övergripande mål:

- **Tillgänglighet för regional tillväxt**
  Kollektivtrafiken ska stärka regionens tillgänglighet och utveckling genom ett sammanhållet system av regional trafik och tätortstrafik, förbindelser över länsgräns mot angränsande län och landsgräns mot Norge samt kopplingar mot storstadsområdena Stockholm, Göteborg och Oslo.

  Målet ansluter till det nationella funktionsmålet om att bidra till den regionala utvecklingen genom att öka persontransportsystemets tillgänglighet. Det tar sikte på kollektivtrafikens förutsättningar för arbetspendling och bidrag till förstorade arbetsmarknadsområden. Har framförallt bäring på Värmlandsstrategins prioriterade områden *Livskvalitet för alla, Bättre kommunikationer och Höjd kompetens på alla nivåer.* Målet kopplar även till Klimat- och energistrategins inriktning om *Samhällsplanering som verktyg för minskat bilberoende och Ökad andel pendling med kollektivtrafik.*

- **Attraktivitet och användbarhet**
  Kollektivtrafiken ska upplevas som ett attraktivt och användbart alternativ med enhetliga, gemensamma och lättillgängliga system.

  Målet knyter an till det nationella funktionsmålet om att förbättra medborgarnas resor genom ökad tillförlitlighet, trygghet och bekvämlighet samt det nationella hänsynsmålet om funktionsanpassning. Det har bäring på Värmlandsstrategins prioriterade område *Bättre kommunikationer*. Målet kopplar även till Klimat- och energistrategins inriktning om *Samhällsplanering som verktyg för minskat bilberoende och Ökad andel pendling med kollektivtrafik*.

- **Miljö**
  Kollektivtrafiken ska bidra till att öka energieffektiviteten och att minska trafiksystemets negativa miljöpåverkan.

  Målet anknyter till det nationella hänsynsmålet om minskad miljöpåverkan. Framförallt fokuserar målområdet på de fordon som används i kollektivtrafiken. Kopplar väl till Värmlandsstrategins prioriterade område *Fler och starkare företag*. Målet kopplar även till Klimat- och energistrategins inriktning om *bränslesnåla och fossiloberoende fordon i stora fordonsflottor.*

- **Resurseffektivitet**
  Kollektivtrafiken ska planeras och genomföras för ökad resurseffektivitet.

  Målet ansluter till det övergripande nationella målet om ett samhällsekonomiskt effektivt transportsystem. Det tar framförallt sikte på att kollektivtrafiken ska planeras och utföras på ett sätt som använder skattemedlen effektivt.

5. MÅL FÖR KOLLEKTIVTRAFIKEN

Målområde: Tillgänglighet för regional tillväxt

Kollektivtrafikens betydelse för regional tillväxt består i att öka tillgängligheten genom att erbjuda invånarna i Värmland välfungerande förbindelser inom länet och över länsgränsen, samt över riksgränsen mot Norge. Det ger förutsättningar för binda samman länet och skapa en gemensam arbetsmarknad. Det ökar även möjligheterna för näringslivet att upprätthålla goda kontakter med omvärlden.

FÖRSTORA OCH KNYTA SAMMAN LOKALA ARBETSMARKNADER

Möjligheterna till arbetspendling och studiependling är en avgörande förutsättning för en positiv regional utveckling. Detta innebär att arbets- och studiependling är basen för kollektivtrafikens utveckling. Därför är det viktigt att identifiera och lösa anslutningar till de största arbets- och utbildningsplatserna.

Utvecklingen mot såväl en förändrad verksamhetsstruktur som en ändrad geografisk struktur samt befolkningsfördelning ställer stora krav på att rörligheten på arbetsmarknaden ökar. Rörligheten är en förutsättning för att klara en anpassning där arbetstagare i allt större utsträckning rör sig mellan verksamheter.

Inriktningen är att förstora och knyta samman Värmlands lokala arbetsmarknader för att på sikt uppnå en gemensam arbetsmarknad. Resmöjligheter och restider ska utvecklas så att arbetspendling möjliggörs mellan samtliga kommunhuvudorter och Karlstad samt inom lokala arbetsmarknader med betydande arbetspendling. En effektiv och attraktiv kollektivtrafik med korta restider, hög tillgänglighet och komfort kan tillsammans med nödvändiga förbättringar av kollektivtrafikens infrastruktur möjliggöra detta.

TRAFIK ÖVER LÄNSGRÄNSER OCH RIKSGRÄNSEN MOT NORGE

Att utveckla kollektivtrafiken till omkringliggande regioner blir allt viktigare. Det värmländska näringslivet och offentliga myndigheter har behov av bra förbindelser över länsgränsen mot angränsande regioner och storstadsområden, framförallt mot Stockholm, Göteborg och Oslo. Möjligheterna att arbetspendla över länsgränserna och riksgränsen mot Norge ska utvecklas i samverkan med angränsande regioner för att stimulera rörligheten och tillvarata den befintliga resandepotentialen. Detta är en central komponent i att kunna förstora de lokala arbetsmarknaderna.

BESÖKSNÄRINGEN

Turism- och besöksnäringen är ett viktigt område för den regionala utvecklingen i Värmland. Kollektivtrafikens roll är framförallt att göra det möjligt för personal att ta sig till och från sitt arbete, men en välfungerande kollektivtrafik kan även bidra till ett ökat besöksrelaterat resande.

UTVECKLING AV INFRASTRUKTUR

En viktig förutsättning för en utvecklad kollektivtrafik är ökad kapacitet och effektivitet i transportsystemet. I Värmland är det främst kapacitetsbrister på Värmlandsbanan som hämmar tågtrafikens utveckling. Brister finns även på Fryksdalsbanan och Vänerbanan.

Trafikverket, Region Värmland och Karlstad kommun genomför tillsammans projektet Tåg i Tid med fokus på kapacitet och utveckling av Värmlandsbanan inklusive Karlstad C. Det är mycket angeläget att åtgärderna inom ramen för projektet genomförs i närtid för att förbättra kapaciteten och framkomligheten på Värmlandsbanan.

På Fryksdalsbanan har åtgärder genomförts och ytterligare åtgärder planeras de kommande åren för att höja banans kapacitet och framkomlighet. Målet är att på sikt nå en timmes restid mellan Torsby och Karlstad.

På vägar är det framförallt framkomligheten i Karlstad tätort som påverkar busstrafiken negativt. Med en utbyggd kapacitet på järnvägen och satsningar på kollektivtrafikens framkomlighet i Karlstad tätort finns stora möjligheter att kollektivtrafikens konkurrensfördelar ökar vilket leder till ett ökat resande.

Planerad utveckling av infrastrukturen beskrivs i bilaga 3.

Mål:

Kollektivtrafiken ska stärka regionens tillgänglighet och utveckling genom ett sammanhållet system av regional trafik och tätortstrafik, förbindelser över länsgräns, mot angränsande län och landsgräns mot Norge samt kopplingar mot storstadsområdena Stockholm, Göteborg och Oslo.

DELMÅL OCH INDIKATORER FÖR UPPFÖLJNING:

Resmöjligheter

(Restidskvot beräknat som förhållandet mellan bil och kollektivtrafik mellan resecentra eller motsvarande.)

- 2021 ska restidkvot med regional busstrafik mellan kommunhuvudorter och Karlstad vara mindre än 1,3. [3]
  Källa: Resrobot.se
- 2021 ska restidskvot för regional tågtrafik mellan kommunhuvudorter och Karlstad vara mindre än 0,8.
  Källa: Resrobot.se
- 2021 ska 90 procent av invånare i Karlstads och Skåre ha restidskvot inom tätorten som är mindre än 2.
  Källa: Karlstadsbuss

Resandeutveckling

- 2021 ska antal resor med kollektivtrafik i Värmland ökat till 14,8 miljoner per år. (3 % per år utifrån 12,4 miljoner resor 2015)
  Källa: Värmlandstrafik och Karlstadsbuss

Resmöjligheter över länsgräns

(Resmöjligheter över länsgräns tillgodoses genom en kombination av kommersiell och upphandlad trafik)

- 2021 ska det finnas dagliga resmöjligheter med interregional tågtrafik från Karlstad till Örebro och Kongsvinger med max 1,5 timmars restid.
- 2021 ska det finnas dagliga resmöjligheter med interregional tågtrafik från Karlstad till Skövde med maximalt 2 timmars restid.
- 2021 ska det finnas dagliga resmöjligheter till och från med interregional kollektivtrafik mellan Karlstad och storstadsregionerna Stockholm, Göteborg och Oslo med fungerande anslutningar till/från länets kommunhuvudorter morgon och eftermiddag.
  Mål för restid till/från Karlstad mot:
  - Stockholm med max 2 timmar och 10 minuters restid
  - Göteborg med max 2 timmar och 20 minuters restid
  - Oslo med max 2 timmar och 30 minuters restid.

  Källa Resrobot.se

Nuläge 2015 redovisas i årlig rapport 2015

3 Gäller ej förbindelser där tåg utgör stomlinje (linje 100 och 200).

Målområde: Attraktivitet och användbarhet

Ur ett resenärsperspektiv är helheten avgörande för attraktivitet och användbarhet. Hur hela resan från start till mål fungerar avgör valet av färdmedel. Kollektivtrafikens fortsatta utveckling ska baseras på en helhetssyn som beaktar och tillvaratar möjligheterna att underlätta individens val.

Tydliga gemensamma informations- och betalsystem är avgörande för resenärernas benägenhet att välja åka kollektivt. Kollektivtrafiken ska präglas av enkelhet, exempelvis att informationssystemen ska vara lättillgängliga och att det ska vara enkelt att köpa en biljett som passar resenärens resbehov. Trafikorganisatörerna i länet ska erbjuda gemensam information och ha samordnade betalsystem med enkla övergångsregler.

Resmöjligheter och restider ska motsvara behovet hos resenärerna. Ett samordnat trafikutbud för interregional trafik, regional trafik och tätortstrafik med smidiga byten mellan trafikslag och korta väntetider är viktiga faktorer för att öka attraktiviteten. Att tryggt och enkelt kunna ta sig till/från bytespunkter och hållplatser, samt att ha tillgång till bil- och cykelparkeringar och gångstråk, ökar attraktiviteten. Kollektivtrafikens attraktivitet ökar också om genheten för gång- och cykelvägar till och från hållplatser prioriteras i den fysiska planeringen.

OMRÅDEN OCH STRÅK MED HÖG RESANDEPOTENTIAL

Omfattningen av arbets- och studiependling är störst i Karlstad och närliggande kommuner. De stora resbehoven inom Karlstad och till/från Karlstad är centrala när det gäller utveckling av kollektivtrafiken i länet. För att öka kollektivtrafikens marknadsandel behöver dessa resbehov fångas upp och denna resandepotential tillvaratas. Viktiga frågor i detta sammanhang är restider, restidskvoter och turtäthet i den regionala trafiken och tätortstrafiken samt väl fungerande kopplingar mellan regional trafik och tätortstrafik.

Utveckling av kollektivtrafik i närtid innebär en satsning på ett bygga ut tågtrafiken, då den har goda möjligheter att med korta restider knyta samman länet och förbättra kommunikationerna över läns- och riksgräns. En fortsatt utveckling av busstrafiken kommer att övervägas senare under programperioden. En väsentlig utvecklingsfråga i sammanhanget är på vilket sätt kommunernas samhällsplanering kan samordnas med kollektivtrafikmyndighetens och trafikorganisatörernas processer för att tillvarata potentialen för ökad marknadsandel. För att öka kollektivtrafikens marknadsandel är det även betydelsefullt att säkerställa möjligheten att kombinera cykel och gång med kollektivtrafik.

TÄTORTSTRAFIK I KARLSTAD

Trots en god resandeutveckling för tätortstrafiken bedöms det finnas en utvecklingspotential för ökat resande och ökad marknadsandel i Karlstad. Åtgärder för att öka resandet omfattar inte bara förbättringar i trafikutbudet utan minst lika viktigt är att kollektivtrafiken ges rätt förutsättningar i staden när det gäller framkomlighet och prioritering av busstrafiken.

På kort sikt är det viktigt att fortsätta arbetet för effektiva byten mellan den regionala trafiken och tätortstrafiken. På längre sikt innebär utvecklingen av Karlstadsstråket och ett nytt resecentrum en förbättring av förutsättningarna för resor med kollektivtrafiken i Karlstad tätort.

GRUNDUTBUD AV KOLLEKTIVTRAFIK

Det är betydelsefullt att det även finns ett grundutbud av kollektivtrafik i områden med begränsade förutsättningar för linjelagd kollektivtrafik. Behovet av resmöjligheter för att tillgodose grundläggande servicebehov såsom inköp och myndighetskontakter för boende utanför linjestrukturens stom- och matarlinjer samt tätortstrafik är också en viktig uppgift för kollektivtrafiken. Förutsättningar och möjligheter för att införa ett grundutbud som tillgodoser grundläggande servicebehov kommer övervägas under programperioden.

TILLGÄNGLIGHET FÖR PERSONER MED FUNKTIONSNEDSÄTTNING

Den regionala kollektivtrafiken ska kunna erbjuda användbara resealternativ för personer med funktionsnedsättning. Så många som möjligt ska kunna använda den allmänna kollektivtrafiken. Färdtjänst och servicelinjer utgör komplement till linjetrafik med tåg- och buss.

Förbättring av kollektivtrafikens tillgänglighet och användbarhet ska ske genom skäliga tillgänglighetsåtgärder i en kontinuerlig utveckling av trafiksystemet. Utgångspunkten är att kontinuerliga förbättringar av fordon, informationssystem och den fysiska miljön runt resecentrum, tåg- och busstationer, bytespunkter och hållplatser ska göra kollektivtrafiken mer användbar för fler resenärer.

KOMFORT OCH TRYGGHET

För att kollektivtrafiken ska upplevas som attraktiv bör den upplevas som trygg och tillförlitlig. Det innebär att den ska vara tillräckligt robust för att i största möjliga mån kunna undvika trafikstörningar och att trafikens grundstruktur ska präglas av kontinuitet. Vad gäller trygghet handlar det om att kollektivtrafiken ska vara ett trafiksäkert alternativ, både vad gäller fordon, körsätt och trafikanläggningarnas utformning. Vid utformning av resecentrum, tåg- och busstationer,

bytespunkter och hållplatser är det viktigt att planera utifrån upplevd trygghet för de som väntar på bussen eller tåget. Det är även viktigt att vägen till och från kollektivtrafikens anläggningar upplevs som säker.

Mål:

Kollektivtrafiken ska upplevas som ett attraktivt och användbart alternativ med enhetliga, gemensamma och lättillgängliga system.

DELMÅL OCH INDIKATORER FÖR UPPFÖLJNING:

Marknadsandel

- Marknadsandelen ska öka till 15 procent år 2021.
  Källa: Kollektivtrafikbarometern

Medborgar- och kundnöjdhet

- Kundnöjdheten ska öka till 80 procent år 2021.
- Medborgarnöjdheten ska öka till 65 procent år 2021.
  Källa: Kollektivtrafikbarometern

Tillgänglighet för personer med funktionsnedsättning

- Andelen bytespunkter, hållplatser och pendlarparkeringar användbara för resenärer med funktionsnedsättning inom rörlighet, syn och hörsel ska 2021 vara minst 75 procent av utpekade objekt i bilaga 1.
  Källa Trafikorganisatörerna
- Andelen fordon i allmän kollektivtrafik användbara för resenärer med funktionsnedsättning inom rörlighet, syn och hörsel ska 2021 vara 100 procent.
  Källa FRIDA

Punktlighet

- Andelen regionala tåg som ankommer till slutstationer och viktiga bytespunkter senast fem minuter efter ordinarie tid ska 2021 vara minst 95 procent.

Nuläge 2015 redovisas i årlig rapport 2015

Målområde: Miljö

Ett ökat kollektivt resande innebär en minskning av trafikens negativa klimat- och miljöpåverkan, eftersom kollektivtrafiken då ger mindre utsläpp per resenär än bilåkande. Kollektivtrafik är mer utrymmeseffektiv än biltrafik. Ett ökat kollektivt resande innebär därmed minskad trängsel i tätorterna, både på gator och parkeringsplatser. Kollektivtrafikens omedelbara påverkan i form av buller kan dock påverka livskvaliteten för dem som bor i direkt närhet till de stråk som trafikeras med kollektivtrafik.

ENERGIEFFEKTIVITET OCH FÖRNYBARA DRIVMEDEL

Att enbart öka kollektivtrafikens marknadsandel är dock inte tillräckligt för att minska transportsektorns negativa klimat- och miljöpåverkan. Fordonen som används i kollektivtrafiken behöver utvecklas mot minskad energiförbrukning per resenär och ökad andel förnybara drivmedel. Ett ökat nyttjande av förnybara drivmedel kan även bidra till att skapa en lokal marknad för förnybara drivmedel i länet.

För att kollektivtrafiken ska bidra till att minska trafiksystemets negativa klimat- och miljöpåverkan är det viktigt med många resenärer i fordonen. Om fordonen i kollektivtrafiken inte transporterar fler personer än vad som får plats i en bil kan kollektivtrafiken innebära en direkt negativ effekt jämfört med biltrafiken. Av den anledningen är det viktigt att arbeta med att öka antalet resenärer i kollektivtrafiken för att uppnå positiva klimat- och miljöeffekter.

Mål:

Kollektivtrafiken ska bidra till att öka energieffektiviteten och att minska trafiksystemets negativa miljöpåverkan.

DELMÅL OCH INDIKATORER FÖR UPPFÖLJNING:

Klimatpåverkande gaser och energianvändning

- Fordonens utsläpp av fossil koldioxid ska 2021 ha minskat med 60 procent jämfört med 2008, vilket innebär max 419 g/fordonskilometer.
  Källa FRIDA
- Andel förnybart drivmedel i kollektivtrafiken ska vid utgången av 2021 vara 70 procent (och 95 procent 2025).
  Källa FRIDA
- Kollektivtrafikens energianvändning per fordonskilometer ska minska jämfört med 2015 (Läge 2015: 3,89 kWh/fordonskilometer).
  Källa FRIDA

Luftkvalitet

- Fordonens utsläpp av kväveoxider och partiklar ska 2021 inte överstiga 2 g/kWh respektive 0,015 g/kWh.
  Källa FRIDA

Nuläge 2015 redovisas i årlig rapport 2015

Målområde: Resurseffektivitet

Eftersom kollektivtrafiken till stor del finansieras med skattepengar är det betydelsefullt att hela tiden verka för att resurserna utnyttjas effektivt och att verksamheten genomsyras av ett effektivt resursutnyttjande. Kollektivtrafiken innebär även en positiv samhällsekonomisk effekt eftersom den per definition är mer resurseffektiv än om motsvarande resande skett med bil. För att uppnå detta är det betydelsefullt att verka för en hög beläggning i fordonen.

KOORDINATION AV TRAFIKSYSTEM

Det är viktigt att samordna trafiken med välfungerande bytespunkter och smidiga byten mellan de olika trafiksystemen. Karlstad har stor betydelse som regional knutpunkt. Många av bytena mellan trafiksystem sker i Karlstad. Samordningen mellan regionaltrafik och tätortstrafik ska ske på det mest resenärsvänliga och resurseffektiva sättet.

Region Värmland ska ta initiativ och förutsätter att alla parter medverkar i ett gemensamt arbete för koordination och samordning mellan trafiksystem och olika uppdrag inom området samhällsbetalda persontransporter. En samordning av kollektivtrafikens olika trafiksystem, där så är möjligt, skapar förutsättningar för förbättrad resurseffektivitet.

ANPASSA UTBUDET EFTER RESANDEPOTENTIAL

En viktig del i att uppnå hög effektivitet är att anpassa utbudet efter behov och resandepotential. Därför är det viktigt att både se över nyttjandet av den befintliga trafiken och var det kan finnas behov av att utöka utbudet eller erbjuda nya linjesträckningar. Attitydpåverkande åtgärder (Mobility Management) är ett betydelsefullt verktyg för att öka effekten av genomförda satsningar.

Mål:

Kollektivtrafiken ska planeras och genomföras för ökad resurseffektivitet.

DELMÅL OCH INDIKATORER FÖR UPPFÖLJNING:

Indikatorerna nedan kan på kort sikt, beroende på satsningar i trafikutveckling, initialt försämras. På längre sikt förväntas målvärdena kunna uppnås när gjorda satsningar får full effekt i form av förväntat ökat resande. Målvärdena är intressanta att följa över tid för att se trender i utvecklingen.

Beläggning i upphandlad trafik totalt och i stråk

- 12 påstigande/enkeltur i regional busstrafik, hela systemet.
  (Läge 2015 9,5 påstigande per enkeltur)
  Källa: Värmlandstrafik
- 16 påstigande/enkeltur i regional busstrafik, stomlinjerna.
  (Läge 2015 13,8 påstigande per enkeltur)
  Källa: Värmlandstrafik
- 60 påstigande/enkeltur i regional tågtrafik
  (Läge 2015 57,7 påstigande per enkeltur)
  Källa: Värmlandstrafik
- 18 påstigande/enkeltur i tätortstrafik Karlstad.
  (Läge 2015 17,6 påstigande per enkeltur)
  Källa: Karlstadsbuss

Påstigande per utbudskilometer i upphandlad trafik

- 0,62 påstigande/utbudskilometer totalt i länet
  (Läge 2015 0,58 resor/utbudskilometer)
  Källa: Värmlandstrafik och Karlstadsbuss enligt Trafikanalys definition

6. KOLLEKTIVTRAFIKSTRATEGI

Region Värmland arbetar för att stärka den regionala utvecklingen och tillväxten. En viktig del i det arbetet är att verka för en fortsatt utveckling av en attraktiv kollektivtrafik i Värmland, till angränsande län och över landsgränsen till Norge. Arbetet ska ske i samarbete med bland annat kommuner, grannlän både i Sverige och Norge, trafikföretag, samt svenska och norska staten.

RESENÄRSPERSPEKTIV

Kollektivtrafikens långsiktiga framgång i Värmland beror på dess förmåga att skapa värde för kunderna. Kundernas uttalade och underförstådda behov, krav, önskemål och förväntningar ska vara vägledande för myndigheten, trafikorganisatörerna, dess medarbetare och verksamhet. I planeringen behöver vi därför arbeta utifrån ett hela-resan-perspektiv.

Utvecklingen av kollektivtrafiksystemet ska ske utifrån ett resenärsperspektiv för att ständigt bli bättre på att tillgodose resenärens resebehov. Detta innebär bland annat att arbeta med kundundersökningar och attitydundersökningar bland allmänheten. Kollektivtrafiksystemet ska beakta barnperspektivet för att förbättra barns möjligheter att tryggt och säkert nyttja kollektivtrafiken och vistas i kollektivtrafikens trafikmiljöer.

Ett resenärsperspektiv innebär även att regelbundet ompröva trafiksystemet efter hur resbehovet förändras över tid. Exempel på sådana förändringar i resbehoven är den gradvisa demografiska omställningen i form av en ökad andel äldre samt snabba förändringar i bosättningsmönster och inom arbetsmarknaden. I omvärldsanalysen konstateras även att resandebehovet gradvis blir mer utspritt över dygnet. Det är viktigt att anpassa kollektivtrafiken till nya behov och resmönster.

En tydlig och öppen samrådsprocess ger goda förutsättningar för att finna de bästa lösningarna och ger resenärer och andra berörda framförhållning. För att förbättra tydligheten och öppenheten i den gemensamma planeringen ska skriftliga samråd i tidiga skeden genomföras mellan trafikorganisatörerna, kommunerna, landstinget och övriga berörda parter.

Genom att ha levande målvärden som anpassas och utvecklas i takt med kundernas behov sätts resenärerna i fokus.

ÖKA RESANDET OCH MARKNADSANDELEN

Resandet med kollektivtrafiken ska öka. Detta ger bättre miljö och effektivare resursanvändning. Samtidigt skapas förutsättningar för regional tillväxt genom att de lokala arbetsmarknaderna förstoras och knyts samman.

Det bör finnas en potential att öka andelen resor i kollektivtrafiken, jämfört med bilresande, genom beteendepåverkande åtgärder i nära samverkan mellan kommunerna, regionala kollektivtrafikmyndigheten och trafikorganisatörerna. På så sätt kan den samhällsekonomiska effekten av kollektivtrafiken ökas och bidra till en fortsatt utveckling och tillväxt i Värmland.

Utvecklingspotentialen för ökat resande och ökad marknadsandel i Karlstad ska tillvaratas. Avgörande på kort sikt för detta är att kollektivtrafiken ges rimliga förutsättningar i staden när det gäller framkomlighet och prioritering för busstrafiken. På längre sikt innebär utvecklingen av Karlstadsstråket och ett nytt resecentrum en förbättring av förutsättningarna för resor med kollektivtrafiken i Karlstad tätort.

Senaste resvaneundersökningen visar generellt att andelen resor i Värmland med bil är större och andelen resor till fots, cykel och kollektivtrafiken är lägre jämfört med rikssnittet. I vissa områden är dessutom kollektivtrafikens marknadsandel låg trots relativt goda kollektivtrafikmöjligheter med tåg och buss. Det bör genomföras en närmare analys för att utreda förutsättningar att öka resandet i den befintliga kollektivtrafiken. Bland annat genom trimningsåtgärder i trafiksystemet och beteendepåverkande åtgärder.

UTVECKLA LOKALA ARBETSMARKNADSOMRÅDEN

Kollektivtrafiken ska bidra till att utveckla länets lokala arbetsmarknadsområden och genom förbättrade resmöjligheter bidra till att minska antalet arbetsmarknadsområden i länet. Detta sker genom snabba förbindelser mellan länets kommunhuvudorter och Karlstad samt andra förbindelser med betydande arbets- och studiependling.

RESANDEPOTENTIAL OCH GEOGRAFISK TILLGÄNGLIGHET

Utveckling av trafiken ska ske baserat på analys av det potentiella resandeunderlaget samt uppföljning och utvärdering av det faktiska resandet.

Detta innebär en prioritering av utveckling i områden med omfattande arbets- och studiependling.

Kollektivtrafiken ska kunna erbjuda möjligheter till resor för olika ändamål i hela länet. Trafiken ska vara tillgänglig och bidra till balans geografiskt i länet. Kollektivtrafiken bör därmed kunna erbjuda ett grundutbud av resmöjligheter även

i områden med begränsade förutsättningar för linjelagd kollektivtrafik. Förutsättningar och möjligheter för att kunna erbjuda ett grundutbud av resmöjligheter kommer övervägas under programperioden.

Målet om ökat resande står delvis mot målet om god/förbättrad geografisk tillgänglighet. Det går inte att renodla det ena utan att i viss mån ge avkall på det andra. Utvecklingen måste därför bygga på en avvägning mellan marknadsorientering och geografisk tillgänglighet, samt de villkor som trafiken bedrivs under, bland annat ekonomiska, tekniska, marknadsmässiga villkor.

UTVECKLING AV TÅGTRAFIK

Den regionala tågtrafiken i Värmland har hög kapacitet och konkurrenskraftiga restider över längre sträckor. Därför har den en betydelsefull roll i utvecklingen att förstora och knyta samman länets lokala arbetsmarknader.

Genom förbättrade resmöjligheter och kortare restider för arbets- och studiependling över större avstånd bidrar tågtrafiken till regionförstoring. Det är därför viktigt att utvecklingen av tågtrafiken både inom länet, interregionalt och internationellt kan fortsätta.

Genom förbättrade resmöjligheter och restider för arbets- och studiependling över större avstånd bidrar tågtrafiken till regionförstoring. Stationsstrukturen fyller en viktig funktion för den geografiska tillgängligheten till kollektivtrafiken. Möjligheten att förbättra tillgänglighet och resmöjligheter genom etablering av nya stationslägen bör undersökas.

Vid utveckling/förändring av utbudet av stationer och hållplatser i tågtrafiken ska följande faktorer redovisas och beaktas:

- Förväntade förändringar i resandet
- Tidsåtgången för att stanna och effekten på total restid i olika reserelationer
- Möjligheten att ha skilda stoppmönster för olika turer
- Tillgången till alternativ kollektivtrafikförsörjning på orten
- Tågtrafikens och infrastrukturens kostnadseffektivitet
- Geografisk tillgänglighet på den aktuella banan/linjen

FRAMKOMLIGHET

Framkomlighet och kapacitet är två nyckelfrågor för kollektivtrafikens fortsatta utveckling både när det gäller väg och järnväg. För att göra kollektivtrafiken attraktiv är det viktigt att redan i tidiga skeden i planeringen ta hänsyn till kollektivtrafikens förutsättningar. Förbättrad framkomlighet bör dock inte begränsas till planering i tidiga skeden. Förändringar i befintlig trafik och prioriteringar mellan trafikslag behöver ske för att öka kollektivtrafikens framkomlighet i förhållande i till bilen och därmed öka kollektivtrafikens attraktivitet.

Inriktningen är att förbättra kollektivtrafikens framkomlighet och kapacitet på både väg och på järnväg. Särskilt betydelsefullt är att förbättra framkomligheten genom Karlstad tätort, samt på järnväg. Förbättringar för kollektivtrafiken sker med fördel på bekostnad av biltrafikens förutsättningar.

NYA TEKNIKLÖSNINGAR

Den tekniska utvecklingen sker snabbt och nya möjligheter utvecklas ständigt. Därför är det viktigt att aktivt följa den tekniska utvecklingen samt utvecklingen av system för att bygga ett så användarvänligt system som möjligt.

Användning av ny teknik kan även vara ett sätt att hantera den ökande individualiseringen, genom att lättare kunna erbjuda anpassade lösningar

KOORDINATION AV TRAFIKSYSTEM

Det är viktigt att den regionala trafiken, tätortstrafiken och anslutningar till/från fjärrtrafiken koordineras. Detta innefattar även den kommersiella trafiken. Samordningen mellan regionaltrafik och tätortstrafik ska ske på det mest resenärsvänliga och resurseffektiva sättet.

Koordination och samordning av samhällsfinansierade persontransporter är betydelsefullt för att förbättra resurseffektiviteten ur ett helhetsperspektiv.

JÄMSTÄLLDHET OCH JÄMLIKHET

Kollektivtrafiken har en viktig roll för ökad jämlikhet och jämställdhet.

Jämställdhet i trafikplaneringen handlar om att se till kvinnors och mäns erfarenheter, prioriteringar och behov. Kvinnor och män skall ha samma möjligheter att påverka trafikens utformning och drift. Kvinnors och mäns värderingar skall tillmätas samma vikt. Kollektivtrafiken skall vara ett attraktivt och användbart resealternativ i lika hög grad för kvinnor och män. En del i att förbättra jämställdheten är att bedöma planerade förändringar utifrån vilka konsekvenser de innebär för jämställdheten. SKL har tagit fram en metod för hur detta kan göras för kollektivtrafikåtgärder.

Jämlikhet i trafikplaneringen handlar om att se till olika gruppers behov, erfarenheter och prioriteringar. För att ta till-

vara på kollektivtrafikens roll för ökad jämlikhet är det viktigt att olika gruppers förutsättningar, behov och värderingar tas tillvara samt att det sker ett kontinuerligt arbete för att fler ska kunna nyttja trafiken.

STRATEGIER FÖR KOLLEKTIVTRAFIKENS UTVECKLING:

- Utforma hela trafiksystemet baserat på resenärsperspektivet och hela resan
- Utforma den regionala tåg- och busstrafiken för att möjliggöra arbets- och studiependling mellan samtliga kommunhuvudorter och Karlstad samt inom lokala arbetsmarknader eller andra områden med betydande arbets- och studiependling
- Vidmakthålla matarlinjer på lokal nivå med anslutning till stomlinjer för arbets- och studiependling
- Utforma trafiken för att tillvarata det stora behovet av arbets- och studiependling i Karlstad och närliggande kommuner
- Förbättra möjligheterna till dagsresor till storstadsområdena Stockholm, Göteborg och Oslo
- Tillvarata möjligheterna till samordning av samhällsbetalda persontransporter
- Verka för att förbättra framkomligheten för kollektivtrafikens fordon i väg- och järnvägsnätet
- Arbeta aktivt med att följa den tekniska utvecklingen samt utveckling och implementering av nya tekniklösningar
- Öka kollektivtrafikens tillgänglighet och användbarhet för personer med funktionsnedsättning
- Tillvarata kollektivtrafikens potential för att förbättra jämlikhet och jämställdhet i länet



7. KOLLEKTIVTRAFIKENS UTVECKLING

Region Värmland har delegerat till Värmlandstrafik AB och Karlstads kommun/Karlstadsbuss att planera och upphandla och teckna avtal om trafiken. Trafiken utförs av entreprenörer som upphandlas i konkurrens. Den samhällsfinansierade trafiken bedrivs under varumärkena Värmlandstrafik AB och Karlstadsbuss.

För att långsiktigt använda resurserna effektivt och hålla nere kostnaderna måste konkurrensen mellan entreprenörerna vårdas. Samtidigt ska entreprenörerna göras delaktiga i den gemensamma affären genom medverkan i planering och genom incitament till ökat resande och hög kvalitet. Det kräver ett nära samarbete med trafikföretagen.

ÖVERSIKTLIG TRAFIKUTVECKLING 2017-2021

Trafikutvecklingen utgår från planerat läge i trafikutbyggnaden 2016 och innebär att planerad trafikvolym och utbud för busstrafiken år 2016 i stort vidmakthålls under perioden fram till 2021. Detta innebär ingen ytterligare trafikutveckling för busstrafiken under perioden. Viss omprioritering av utbud, frekvens och trafikdygn kan ske inom trafikvolymen på grund av nya eller förändrade behov. Tågtrafiken utvecklas från och med 2017 med ny tågtrafik till Oslo som samtidigt innebär tätare turer till Arvika och Charlottenberg, förbättrad tågtrafik till Örebro och tätare tågtrafik på Fryksdalsbanan.

Översiktlig trafikutveckling för perioden 2017-2021 redovisas i bilaga 2. Den översiktliga redovisningen av trafikutvecklingen fram till 2021 utgår från kända förutsättningar för kollektivtrafikens utveckling. Redovisningen innehåller naturligen osäkerheter om hur förutsättningarna kommer att förändras under perioden och trafikutbudet kan komma att förändras med nya eller förändrade förutsättningar.

Ekonomin för trafikutvecklingen 2017-2021 beskrivs i nivå på ägarbidrag till Värmlandstrafik. Nivån på ägarbidraget år 2021 beräknas uppgå till cirka 509 miljoner kronor (i löpande prisläge).

Ägarbidrag till Värmlandstrafik

	2016	2017	2018	2019	2020	2021
Ägarbidrag (mkr)	411	452	466	480	494	509

Beräkningarna av kollektivtrafikens kostnader baseras på schablonuppräkningar av marknadsintäkter med 5 procent, trafikkostnader 2 procent och övriga kostnader 3 procent. Samtliga bedömningar innehåller osäkerheter.

I kalkylen höjs biljettpriserna i samma takt som kollektivtrafikens index. Beräkningarna utgår från att satsningar ger motsvarande resandeökning, ungefär 3 procent per år.

Riktlinjer för trafikutbud allmän kollektivtrafik 2017-2021

Det tydliga trafikutbudet i stom- och matarlinjer ska vidmakthållas. Stom- och matarlinjer kompletteras av olika former av servicetrafik som anropsstyrda linjer, färdtjänst och sjukresor, som tillsammans kan erbjuda resmöjligheter för olika ändamål med god geografisk yttäckning.

Riktlinjerna anger det utbud i trafiken som bör eftersträvas under 2017-2021. Trafiken kan behöva justeras utifrån de marknadsförutsättningar som finns i respektive stråk eller område, exempelvis genom analys av det potentiella resandeunderlaget samt uppföljning av det faktiska resandet. Inför trafikstart genomförs årligen en översyn av resandeunderlag och utbud i parallell buss- och tågtrafik som underlag för en eventuell anpassning av trafikutbudet.

Angivna värden är vägledande och kan behöva anpassas efter efterfrågan och förändrade förutsättningar.

STOMLINJE – REGIONAL TRAFIK MED TÅG OCH BUSS

Stomlinjerna utgör grunden i kollektivtrafiksystemet och syftar till att erbjuda snabba förbindelser mellan länets kommunhuvudorter och Karlstad samt andra sträckor med betydande arbets- och studiependling. För att uppnå geografisk tillgänglighet utanför stomlinjenätet kompletteras stomlinjerna med matarlinjer.

På sträckorna Karlstad-Arvika-Charlottenberg och Karlstad-Sunne-Torsby utgör tåg stomlinje medan busstrafiken huvudsakligen har funktionen som matartrafik. Stomlinje 500 och 800 utgör även interregional busstrafik på sträckorna Karlstad-Karlskoga och Karlstad-Åmål.

Riktlinjer utbud:

- Grundutbud för stomlinje buss bör vara mellan 13 och 18 dubbelturer upp till 18 timmar per dygn måndag-fredag, utom för linjer med parallell tågtrafik eller tågtrafik till kommunhuvudorter. Antal turer anpassas till behov och resandeunderlag samt utbud i tågtrafiken. Detta avser i första hand linjerna 100 och 200 [4], men även i viss utsträckning linje 800 och 500.
- Förtätning av trafikutbudet med buss morgon och eftermiddag när behov och resandeunderlag finns.
- Grundutbud för stomlinje tåg:
- 16 dubbelturer Karlstad-Charlottenberg och Karlstad-Kristinehamn.
- 16 dubbelturer Kil-Sunne, varav 8 dubbelturer Karlstad-Torsby.
- 9 dubbelturer Karlstad-Säffle.
- Reducerat antal turer av grundutbudet lördag och söndag samt sommartid.
- Buss och tåg parallellt där underlag finns. Antal turer anpassas till behov och resandeunderlag samt utbud i parallell busstrafik.

MATARLINJE – REGIONAL TRAFIK MED BUSS

Matarlinjerna matar antingen till stomlinjer med tåg och buss, eller till närmaste tätort/lokala resmål. Huvudsyftet är arbets- och studiependling. Tidtabeller och linjenät anpassas efter stomlinjesystemet.

Riktlinjer utbud:

- Utbudet kan variera vad avser antal turer per trafikdygn beroende på behov och resandeunderlag.
- Reducerat antal turer lördag och söndag samt sommartid.

REGIONAL TRAFIK MED BUSS I NÄROMRÅDET KRING KARLSTAD

Riktlinjer utbud:

- Grundutbud bör vara 18 dubbelturer upp till 18 timmar per dygn måndag-fredag.
- Förtätning av trafiken när behov och resandeunderlag finns.
- Reducerat utbud lördag och söndag samt sommartid.
- Buss och tåg parallellt där underlag finns. Antal turer anpassas till behov och resandeunderlag samt utbud i parallell tågtrafik.

TÄTORTSTRAFIK I KARLSTAD, SKÅRE OCH ALSTER TÄTORTER

I Värmland har tätortstrafiken i Karlstad en särställning. Karlstad är den största orten i Värmland vilket medför störst resandeunderlag och därmed mest omfattande tätortstrafik. Trafiken syftar huvudsakligen till att tillgodose resbehov inom Karlstads- och Skåre tätorter. Det sker även en stor pendling till och från Karlstad vilket innebär att Karlstads tätortstrafik har betydelse för betydligt fler än de som bor i Karlstads- och Skåre tätorter.

4 Linje 100 och 200 har huvudsakligen funktion som matarlinje då tåget utgör stomlinje på sträckan Karlstad-Arvika-Charlottenberg samt Karlstad-Sunne-Torsby.

På motsvarande sätt som i den regionala kollektivtrafiken utgörs grunden i Karlstads tätortstrafik av baslinjer som med hög frekvens möjliggör smidiga resor inom Karlstads och Skåre tätorter.

Riktlinjer för tätortstrafik i Karlstad, Skåre och Alster tätorter:

- Grundutbud av baslinjer med en frekvens på 20 minuter upp till 18 timmar per dygn måndag-fredag. Utbud kan variera beroende på behov och resandeunderlag.
- Förtätning till 10-minutersfrekvens under högtrafik, morgon och eftermiddag, när behov finns.
- Reducerad frekvens av grundutbudet lördag och söndag samt sommartid.

TÄTORTSTRAFIK I ARVIKA, KRISTINEHAMN OCH SÄFFLE

Tätortstrafik bedrivs idag av Värmlandstrafik i Arvika, Kristinehamn och Säffle tätorter. Syftet med tätortstrafiken är att genom matning till och från den regionala trafiken och/eller service inom tätorten skapa hållbara stadsmiljöer som inte bidrar till ökad efterfrågan på biltrafik. Tätortstrafiken ska komplettera och förstärka det regionala trafiksystemet och skapa god framkomlighet inom tätorten.

Riktlinjer utbud:

- Grundutbudet varierar både vad avser frekvens som trafikdygn beroende på behov och resandeunderlag.

BÅTTRAFIK

Inom Karlstads kommun, samt till och från närliggande kommuner bedrivs båttrafik sommartid. Inriktningen är att utveckla systemet efter bedömd efterfrågan.

INTERREGIONAL KOLLEKTIVTRAFIK

Interregional kollektivtrafik syftar till ökad tillgänglighet till angränsande lokala arbetsmarknader samt ökad tillgänglighet till storstadsområdena Oslo, Göteborg och Stockholm. Den interregionala kollektivtrafiken utgörs av tågtrafik samt förlängning av den regionala busstrafikens stomlinjer och enstaka matarlinjer.

Riktlinjer utbud interregional tågtrafik:

8 dubbelturer mellan Karlstad och Göteborg (Dalsland och Tvåstad)
8 dubbelturer mellan Karlstad och Örebro
8 dubbelturer mellan Karlstad och Oslo (Hedmark)
Reducerat utbud lördag och söndag samt sommartid.

Servicetrafik

Det finns flera typer av kollektivtrafik som innebär en utökad service till olika grupper i samhället och som planeras och trafikeras med utgångspunkt i beställning och behov.

Servicetrafiken består av olika delar; färdtjänst, sjukresor, anropsstyrd linjetrafik och närtrafik. Trafiken bedrivs med personbilsregistrerade fordon.

Servicetrafik i Värmland har som samlat syfte att öka servicegraden samt att säkerställa att färdtjänst och sjukresor som regleras i lagar fungerar väl och organiseras på ett effektivt sätt. Målgrupperna för färdtjänst och sjukresor är tydliga och särskilt beslut för sådana resor krävs.

FÄRDTJÄNST

För de som av medicinska skäl inte kan utnyttja den ordinarie kollektivtrafiken finns möjlighet att ansöka om färdtjänst. 15 av länets 16 kommuner har anslutit sig till ett gemensamt system. Karlstads kommun har valt att själva lösa frågan om färdtjänst.

Mer information om färdtjänst finns under kapitel 9 *Färdtjänst.*

SJUKRESOR

Sjukresor avser resor till och från en vårdinrättning. Alla sjukresor grundar sig på en medicinsk bedömning. Det är landstinget som beslutar vilka som är berättigade till sjukresa och det är det medicinska tillståndet och behovet som avgör. Reskostnadsersättning för sjukresor regleras i en särskild lag.

Landstinget har överlåtit ansvaret för sjukresor i Värmland på Region Värmland, som uppdragit till Värmlandstrafik att planera, upphandla, organisera och administrera trafiken, samt tillhandahålla beställningscentral. Landstinget beslutar självt om regelverk och prissättning mot kund (egenavgift) för sjukresor.

Som komplement inom servicetrafiken bibehålls nuvarande servicelinjer för sjukresor tillsvidare.

ANROPSSTYRD LINJETRAFIK

Linjetrafik organiseras successivt som anropsstyrd linjetrafik där efterfrågan är svag. Den anropsstyrda linjetrafiken är bunden till en linje och ankommer till hållplatser med fasta tider. Resan förbokas hos Värmlandstrafik som säkerställer att transporten sker med lämpligt fordon för de turer, eller del av turer, där det finns ett resandebehov.

Separat skoltrafik

Separat skoltrafik bedrivs inom ramen för en särskild lagstiftning och är, enligt denna lag en primärkommunal angelägenhet.

Genomförandet av trafiken i form av bland annat upphandling, planering och administration samordnas och har delegerats till Värmlandstrafik i 15 av 16 kommuner i Värmland, inom ramen för Samverkansavtalet om kollektivtrafik. Formellt sett har kommunerna överlåtit till Region Värmland att ansvara för uppgiften och Region Värmland har gett i uppdrag till Värmlandstrafik AB att genomföra verksamheten.

Den separata skoltrafiken planeras för att så många elever som möjligt ska kunna åka med ordinarie linjetrafik. Därefter planeras och upphandlas separat trafik för resterande elever, i den mån de är berättigade till skolskjuts, enligt de reglementen som respektive kommun fastställer.

Utbud kommersiell kollektivtrafik våren 2016

Under våren 2016 bestod det kommersiella utbudet av kollektivtrafik av:

- **Swebus linje 888, Stockholm-Örebro-Karlstad-Oslo**
  4-5 dagliga turer
  Stopp i Värmland: Kristinehamn, Karlstad, Grums, Knöstad, Årjäng, Töcksfors.
- **Nettbuss linje 800/850/900, Oslo-Karlstad-Stockholm**
  4-5 dagliga turer
  Stopp i Värmland: Karlstad, Kristinehamn.
- **Tågab linje 75, Falun-Hällefors-Kristinehamn-Göteborg**
  3-4 dagliga turer
  Stopp i Värmland: Nykroppa, Storfors, Kristinehamn, Karlstad, Kil, Grums, Säffle.
- **Tågab linje 78, Karlstad-Kristinehamn-Laxå-Skövde-Göteborg**
  3-5 dagliga turer
  Stopp i Värmland: Karlstad, Kristinehamn.
- **SJ, Karlstad-Oslo**
  2-3 dagliga turer.
  Stopp i Värmland: Karlstad, Arvika
- **SJ, Karlstad-Stockholm**
  4-7 dagliga turer med direkttåg.
  Stopp i Värmland: Karlstad, Kristinehamn

Därutöver finns omfattande busstrafik mellan Kongsvinger och Charlottenberg som organiseras av Hedmark Fylkeskommune.

Planerad utveckling av infrastruktur

Utveckling av infrastrukturen anger förutsättningarna för kollektivtrafikens utveckling. I Länsplan för regional transportinfrastruktur i Värmland 2014-2025, samt Nationell plan för transportsystemet 2014-2025 beskrivs de större åtgärder som planeras att genomföras i regional och statlig infrastruktur i länet under programperioden.

Mer information om utvecklingen av infrastruktur finns i bilaga 3.



8. EKONOMISKA FÖRUTSÄTTNINGAR OCH FINANSIERING

Kollektivtrafikens betydelse som verktyg för det regionala tillväxtarbetet och för en hållbar samhällsutveckling har i de inledande samråden lyfts fram av alla aktörer som en huvudpunkt i det kommande programarbetet. På nationell nivå har bland annat skatteutjämningskommittén i sitt betänkande SOU 2011:39 yttrat:

”Regionförstoring är den enskilt viktigaste faktorn för att åstadkomma tillväxt samtidigt som en väl utbyggd kollektivtrafik är den enskilt viktigaste faktorn för att åstadkomma regionförstoring.”

I en översikt över tillgänglig forskning på området genomförd av VTI Linköping på uppdrag av landstinget i Östergötland konstateras att kollektivtrafiken anses ha stor betydelse som verktyg för regional tillväxt, men att den vetenskapliga bevisföringen är komplicerad med tanke på den mångfald faktorer som påverkar dessa skeenden. Samtidigt konstateras att forskningen på området behöver utvecklas.

De samhällsekonomiska effekterna är positiva men svåra att beräkna. Här inverkar också tidsperspektivet. De flesta kommunalekonomiska planer sträcker sig i nuläget fram till och med år 2018, medan trafikförsörjningsprogrammet avser perioden 2017-2021.

Arbetspendlingen över kommungränser i Värmland har under perioden 2004- 2015 ökat med drygt 3600 personer. Ökningen är ett mått på länets förmåga att bibehålla och utveckla sysselsättningen genom en ökad rörlighet hos den tillgängliga arbetskraften. En betydande del av ökningen kan med stor sannolikhet tillskrivas förbättrad kollektivtrafik, såväl regional tåg- och busstrafik som tätortstrafik. Alternativet är att personer som pendlar drabbas av arbetslöshet eller att personerna och jobben flyttar ut ur länet.

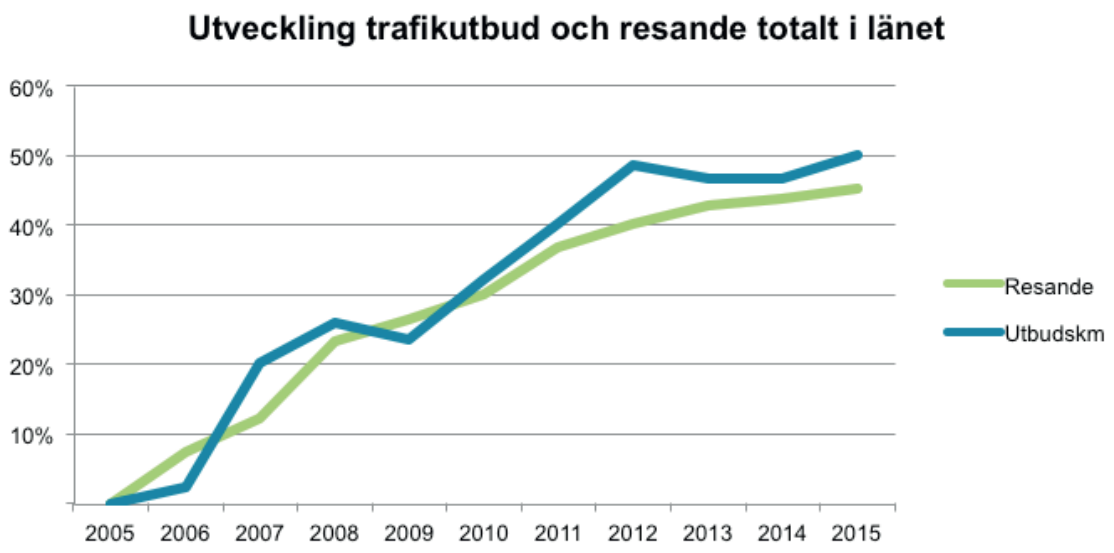
Utveckling av kollektivtrafiken 2005-2015

Kollektivtrafiken i Värmland har under den senaste tioårsperioden byggts ut genom en satsning som omfattar såväl regional tåg- och busstrafik som tätortstrafik i Karlstad.

Under perioden 2005-2015 har trafikutbudet i länet ökat med 50 procent från 14,2 miljoner utbudskilometer 2005 till 21,3 miljoner utbudskilometer 2015.

Antalet resor under perioden 2005 till 2015 har ökat med cirka 45 procent till 12,4 miljoner. Under 2013 infördes ett nytt biljettsystem. Underlaget för resandestatistik före 2013 är därför osäkert. Som framgår av diagram nedan har förändringen av utbud och resande följts åt under perioden.

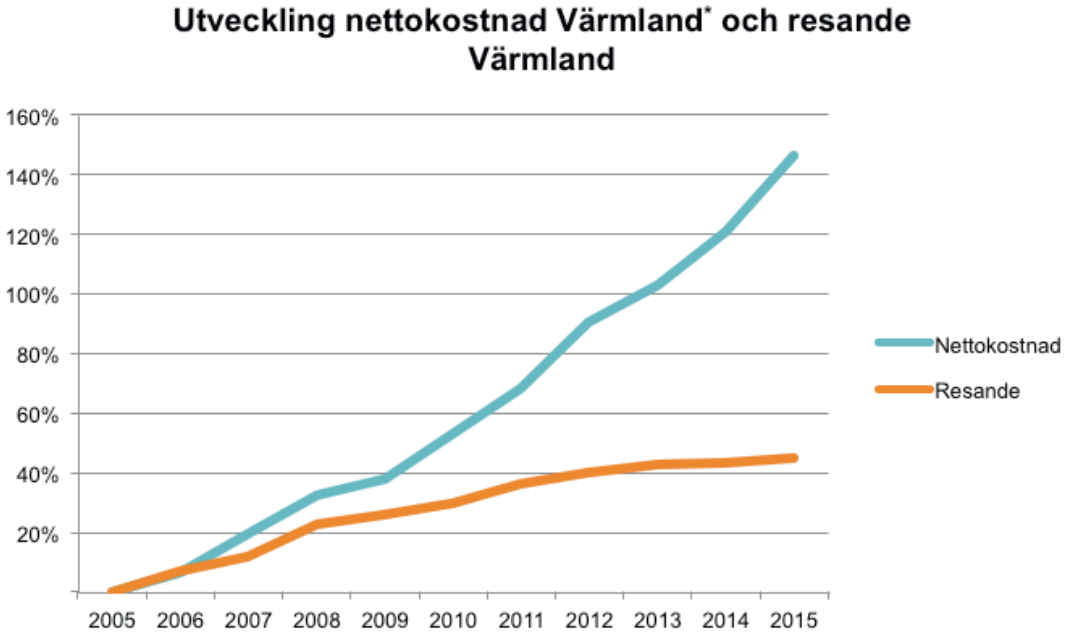
Antalet resor och kollektivtrafikens marknadsandel har ökat. I diagrammet nedan redovisas förändring i procent utifrån läget 2005 vad avser trafikutbud och resande.



Källa: Värmlandstrafik och Karlstadsbuss

Självfinansieringsgraden har minskat under perioden och ligger nu på cirka 40 procent från att under 00-talets inledande år ha legat på cirka 60 procent.

I tabellen nedan redovisas förändring i procent utifrån läget 2005 vad avser nettokostnad och resande i Värmland.

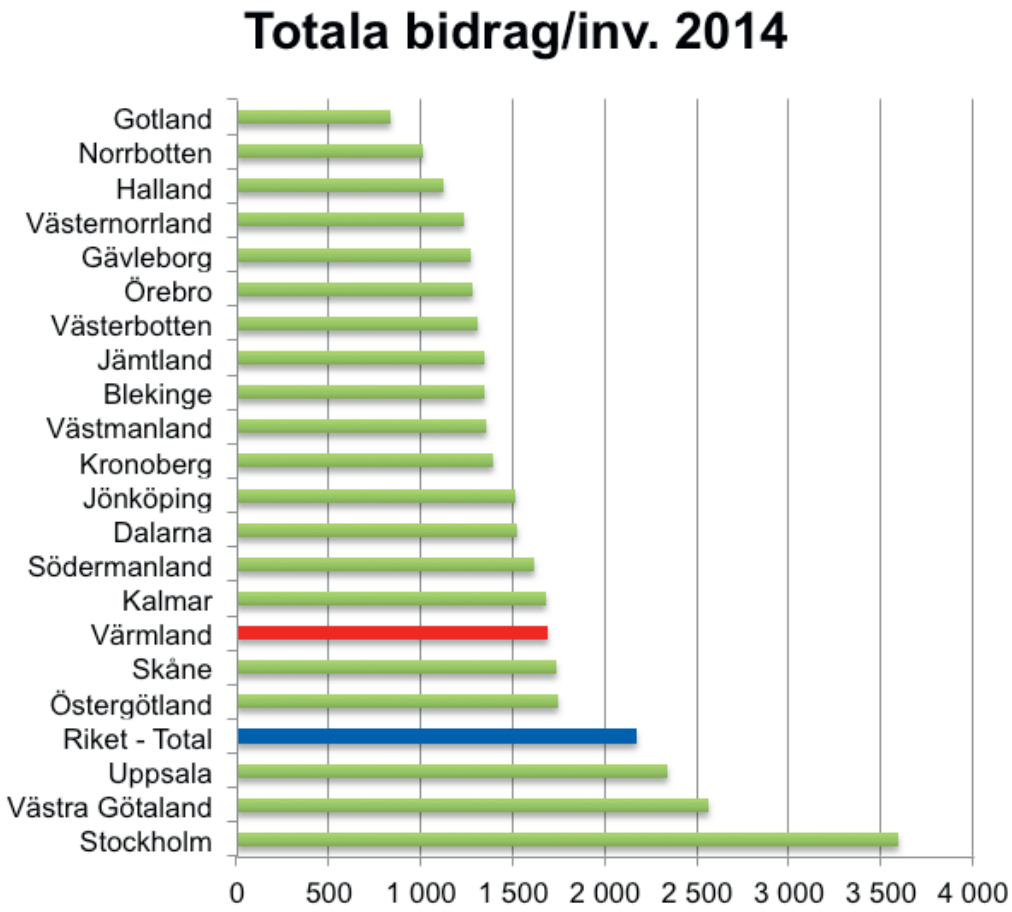


***Ägarbidrag Värmlandstrafik och nettokostnad Karlstadsbuss**

Källa: Värmlandstrafik och Karlstadsbuss

Utvecklingen av de totala bidragen till kollektivtrafiken i Värmland innebär en fortsatt ekonomisk utveckling som under den aktuella perioden överstiger den av SKL i oktober 2015 prognosticerade utvecklingen av skatteunderlaget. Detta innebär en markering av kollektivtrafikens betydelse och viljan att prioritera området, som för närvarande utgör cirka 1,5 procent av den totala skattefinansierade verksamheten inom kommuner och landsting i Värmland.

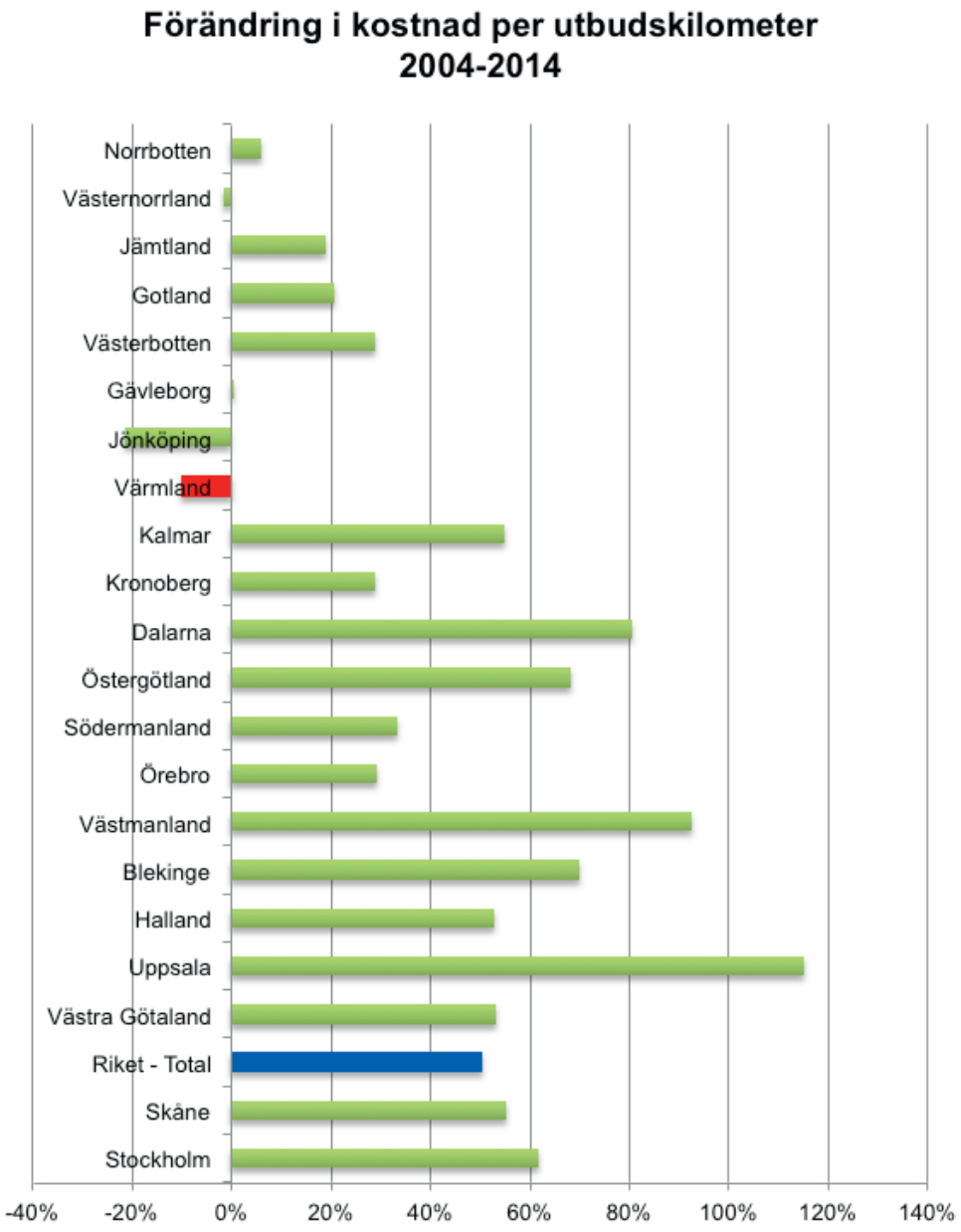
Utvecklingen i Värmland överensstämmer i stort med den nationella. Totalt bidrag per invånare 2014 i Värmland var 1687 kronor. Stockholm, Västra Götaland, Uppsala, Östergötland och Skåne har högre bidrag per invånare. Genomsnitt i riket 2014 var 2171 kronor per invånare.



Källa: Trafikanalys Lokal och regional kollektivtrafik

Finansiering av underskottet i den regionala kollektivtrafiken (ägarbidrag till Värmlandstrafik) sker enligt avtalad fördelningsmodell som framgår av avtal om ansvar för den regionala kollektivtrafiken i Värmlands län. Landstinget i Värmland står för 50 procent av underskottet och kommunerna för 50 procent. Grunden för underskottsfördelning mellan kommunerna är hur mycket trafik som körs och befolkningsmängd i respektive kommun.

Vad gäller kostnad per utbudskilometer har kostnaden sjunkit med 10 procent i Värmland mellan 2004 och 2014, vilket går tvärt emot utvecklingen i de flesta län. Nationellt har kostnad per utbudskilometer ökat med 51 procent under samma period. Diagrammet på nästa sida visar den procentuella utvecklingen av kostnad per utbudskilometer mellan 2004 och 2014.



Källa: Trafikanalys Lokal och regional kollektivtrafik

Kollektivtrafikens finansiering

Den långsiktiga ambitionen är att resandet med kollektivtrafiken ska öka. För att klara detta och övriga uppsatta mål krävs att bebyggelse och infrastrukturutvecklingen stödjer en sådan utveckling, samtidigt som det sker en successiv utbyggnad av kollektivtrafikens attraktivitet och kapacitet. Under 2015 uppgick kollektivtrafikens ägarbidrag till 384 miljoner kronor. Bedömningen är att ägarbidraget 2017-2021 öka med 98 miljoner kronor.

Utveckling sker ofta i form av trappsteg kopplat till olika satsningar i utvecklingen. Föreslagen utveckling av tågtrafiken medger en utökning av trafik som gör att trafikkostnaderna ökar i ett trappsteg mellan 2016 och 2017. Från och med 2017 utökas ägarbidraget med cirka 3 procent per år.

Ägarbidrag till Värmlandstrafik

	2016	2017	2018	2019	2020	2021
Ägarbidrag (mkr)	411	452	466	480	494	509

Beräkningarna av kollektivtrafikens kostnader baseras på schablonuppräkningar av marknadsintäkter med 5 procent, trafikkostnader 2 procent och övriga kostnader 3 procent. Samtliga bedömningar innehåller osäkerheter.

I kalkylen höjs biljettpriserna i samma takt som kollektivtrafikens index.

Beräkningarna utgår från att satsningar ger motsvarande resandeökning, ungefär 3 procent per år.

Självfinansieringsgrad

Självfinansieringsgraden visar hur stor del av kollektivtrafikens kostnader som finansieras med biljettintäkter. Volymen kostnader i kollektivtrafiken är högre än volymen intäkter. Detta innebär att självfinansieringsgraden sjunker även om intäkterna procentuellt ökar lika mycket som kostnaderna. För att självfinansieringsgraden ska vara oförändrad måste intäkterna procentuellt öka mer än kostnaderna. Hur mycket beror på skillnaden i storlek mellan kostnader och intäkter.

Självfinansieringsgraden påverkas även av hur vissa andra indikatorer utvecklas, exempelvis beläggningsgrad och resande. Självfinansieringsgraden bör därför inte bedömas fristående utan ingå i en samlad bedömning med andra indikatorer.

De senaste åren har det gjorts stora satsningar på att utveckla och förbättra kollektivtrafiken, vilket har lett till minskad självfinansieringsgrad. Inriktningen för kommande period är att självfinansieringsgraden ska stabiliseras på nuvarande nivå (40 procent) för att på sikt öka i riktning mot 50 procent. Detta ska uppnås genom ett ökat resande som åstadkommer tillräckliga intäkter för att nå det långsiktiga målet för självfinansieringsgrad. För att uppnå detta krävs ett aktivt arbete med kostnadseffektiva åtgärder genom till exempel smartare samordning av uppdrag inom samhällsfinansierade persontransporter, jämnare spridning av resandet över dygnet och ökad prioritering av kollektivtrafikens framkomlighet. Även intäktshöjande åtgärder som exempelvis företagsbearbetning och marknadsföring är angeläget.

Inriktningen för självfinansieringsgrad omfattar gemensamt Karlstadsbuss och Värmlandstrafik.

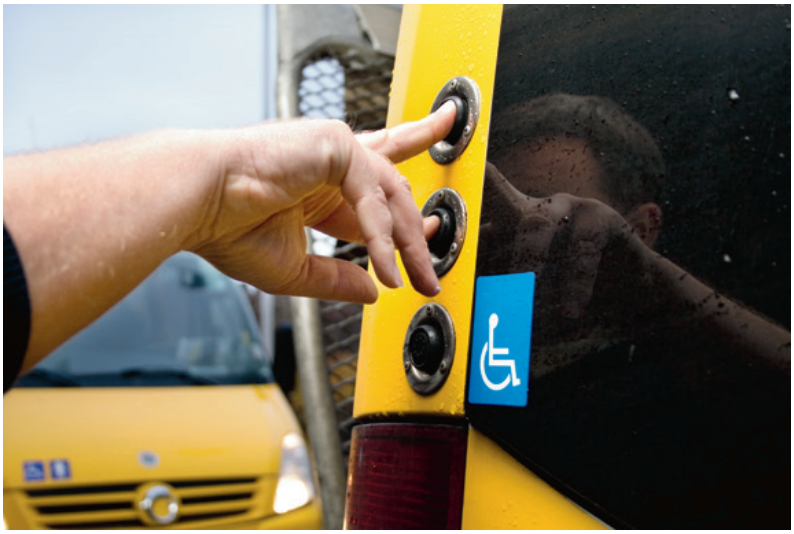
9. FÄRDTJÄNST

Kollektivtrafikmyndigheten svarar på uppdrag av 15 kommuner för färdtjänsten i länet. Region Värmland har uppdragit åt Värmlandstrafik att planera, upphandla, organisera och administrera beställningscentral och trafik. I uppdraget ingår även ett regionalt regelverk som reglerar finansiering och prissättning mot kund. Undantaget är Karlstads kommun som valt att själv lösa uppgiften.

Färdtjänsten är en särskilt anpassad del av kollektivtrafiken som är till för personer som på grund av funktionsnedsättning har väsentliga svårigheter att förflytta sig och inte har möjlighet att resa med ordinarie kollektivtrafik på egen hand. Avsaknad av kollektivtrafik är ingen grund för beviljande av färdtjänst. Färdtjänst regleras i lag om färdtjänst SFS 1997:736 och riksfärdtjänsten i lag om riksfärdtjänst SFS 1997:7.

Färdtjänstens kvalitet

Färdtjänstens kvalitet mäts genom regelbundna telefonintervjuer med de som reser med färdtjänst. Intervjuerna bygger på samma metod som kollektivtrafikbarometern och innehåller frågor om bland annat väntetid, bemötande, resan och restid, samt nöjdhet med erhållen tid vid bokning.



Betyget för färdtjänsten i de 15 kommuner som Region Värmland ansvarar för är högt. I sammanfattande betyg angav 94 procent av de tillfrågade 2014 att de är nöjda med resan vad gäller både beställning och genomförande. Detta är något högre än för riket som helhet där betyget samma period låg på 91 procent. Ambitionen är att bibehålla den höga nivån.

Färdtjänstens omfattning

Trafikområdet, för boende i de 15 kommuner som omfattas av systemet, omfattar hela Värmland och fortsätter upp till 30 kilometer in i angränsande län. Trafikdygnets öppettider för färdtjänst är 24 timmar per dygn alla dagar i veckan året runt.

Grunder för prissättning

Egenavgiften baseras på prissättning med ordinarie kollektivtrafik. Då kostnaden för att genomföra en färdtjänstresa är högre än för den allmänna kollektivtrafiken är dock priset högre än för allmän kollektivtrafik. Aktuell prislista finns på Värmlandstrafiks hemsida.

Grunder för prissättning av färdtjänsten framgår av reglemente för färdtjänst och i avtal med de kommuner som överlåtit uppgiften till myndigheten. Grunder för prissättning av riksfärdtjänst framgår av Lag (1997:735) om riksfärdtjänst.

Resande med färdtjänst och riksfärdtjänst

Under 2015 genomfördes 72 667 resor med färdtjänst i de 15 kommuner där Region Värmland ansvarar för färdtjänsten. Antal färdtjänsttillstånd var 5 078 stycken under 2015, vilket motsvarar 2,7 procent av befolkningen i de 15 kommuner som omfattas.

Under 2015 beslutade Region Värmland i 622 ärenden rörande riksfärdtjänst. Totalt genomfördes 985 enkelresor med riksfärdtjänst.

10. KOMMERSIELL KOLLEKTIVTRAFIK

Förutsättningar för kommersiell kollektivtrafik

Kollektivtrafiklagen innebär att trafikföretag har rätt att etablera kollektivtrafik på kommersiell grund. Kollektivtrafikmyndigheten ska besluta om vilken trafik som samhället behöver upphandla för att uppnå målen i trafikförsörjningsprogrammet. Om målen kan uppnås utan att trafiken behöver upphandlas bör kollektivtrafikmyndigheten avstå från att besluta om trafikplikt.

Region Värmland är regional kollektivtrafikmyndighet och myndighetens uppgifter sköts av kollektivtrafiknämnden.

Den regionala kollektivtrafikmyndigheten ska föra en dialog med aktörerna på den kommersiella marknaden om deras intresse för, och möjligheterna att, etablera kommersiella lösningar. Den ska också beakta resultatet av dialogen vid beslut om allmän trafikplikt.

Marknadsanalys och samråd

SAMRÅD VID FRAMTAGANDE AV TRAFIKFÖRSÖRJNINGSPROGRAM

Vid framtagande av trafikförsörjningsprogrammet genomfördes samråd med företrädare för branschen där de gavs möjlighet att komma med synpunkter på inriktningen i programmet. Vid mötena deltog representanter från privata bussbolag, tåg, taxi och trafikorganisatörerna. På Region Värmlands webbplats finns en sammanställning av genomförda samråd.

Med utgångspunkt i bland annat befolkningsstruktur, pendlingsmönster, nuvarande trafikstruktur och genomförda samråd har det gjorts en bedömning av var det finns behov av offentligt finansierad kollektivtrafik i Värmland.

SAMRÅD INFÖR UPPHANDLING

Inför en upphandling av kollektivtrafik förannonseras upphandlingen. Trafikföretag bjuds in till samråd inför upphandlingen (SIU). Vid samråd inför upphandling ges en beskrivning av trafiken och dess förutsättningar och marknadens aktörer ska ges tillfälle att ta ställning till om trafiken kan bli aktuell att bedrivas på kommersiella grunder.

MARKNADSANALYS FÖR KOMMERSIELL KOLLEKTIVTRAFIK

Marknadsanalys för kommersiell trafik görs i huvudsak av trafikföretagen i samband med samrådet inför upphandlingen, så att man utgår från aktuella förutsättningar. Värmlandstrafik ska då tillhandahålla en öppen redovisning av underlag, som exempelvis antal resande och intäkter för de avtal som löper ut. Trafikföretagen kan med detta och egen marknadsanalys som grund ta ställning till förutsättningarna för kommersiell trafik. Trafikförsörjningsprogrammet har därför endast ett övergripande resonemang kring förutsättningarna för kommersiell trafik.

Generellt sett bedöms den regionala kollektivtrafiken inte vara företagsekonomiskt lönsam. Linjer i områden med stora resandeunderlag och god konkurrenskraft jämfört med bilen har dock i regel bättre lönsamhet än trafik på landsbygden. Med utgångspunkt i den dialog som förts kring möjligheterna att etablera kommersiell trafik är vår bedömning att det är svårt för kommersiell linje att med hög turtäthet för vardagspendlande klara sig med biljettintäkter.

Konkurrensneutralitet

Konkurrensneutralt tillträde till bytespunkter och övrig infrastruktur är en viktig förutsättning för den kommersiella kollektivtrafiken. Villkoren för tillträde till bytespunkter och annan infrastruktur ska vara utformade så att tillträde sker på lika villkor. Vid utformande av riktlinjer för tillträde till offentlig infrastruktur är det viktigt att säkerställa att även kommersiella aktörer har tillgång till bytespunkter och depåer.

För att fullt ut dra nytta av eventuella kommersiella linjer är det betydelsefullt att förutsättningar skapas för utvecklat samarbete mellan de kommersiella aktörerna och den offentligt finansierade trafiken. I det arbetet bör myndigheten ha en aktiv roll.

Anmälan till regionala kollektivtrafikmyndigheten

Kommersiell trafik ska anmälas till kollektivtrafikmyndigheten senast 21 dagar före trafikstart. Upphör trafiken ska motsvarande varseltid tillämpas före avvecklingen. Kollektivtrafikmyndigheten avser dock att fungera som dialogpartner för kommersiella aktörer i ett betydligt tidigare skede för att uppmuntra kommersiella aktörer att bedriva trafik och för att främja stabilitet och samordning för all kollektivtrafik inom länet. För att kommersiella aktörer ska kunna känna sig trygga med att kontakta myndigheten i ett tidigt skede garanteras de full integritet under diskussionerna.

11. UPPFÖLJNING AV TRAFIKFÖRSÖRJNINGSPROGRAMMET

Uppföljning av målen i trafikförsörjningsprogrammet sker årligen i enlighet med den regionala kollektivtrafikmyndighetens planerings- och uppföljningsprocess. Den löpande uppföljningen av verksamhetens resultat och måluppfyllelse gentemot de övergripande, strategiska mål som anges i programmet är en viktig del i ledning och styrning av kollektivtrafikens utveckling.

Kollektivtrafiknämnden ansvarar för att samla in och sammanställa information från uppföljningen i en samlad rapport till regionfullmäktiges vårsammanträde. Under hösten tar kollektivtrafiknämnden fram en rapport över trafiksystemets effektivitet, kvalitet och finansiering samt beslut om allmän trafikplikt och vilka som anlitats för att bedriva trafiken. Den rapporten skickas till Transportstyrelsen.

Minst en gång varje mandatperiod ska det genomföras en större revidering av trafikförsörjningsprogrammet. Därutöver kommer programmet revideras och uppdateras om förutsättningarna för programmet på ett väsentligt sätt förändrats.

Nyckeltal för uppföljning

Trafikförsörjningsprogrammets mål och indikatorer utgör grund för uppföljningen. I vissa fall finns dock behov av att följa upp ytterligare indikatorer för att få en bättre bild av den sammanlagda måluppfyllelsen.

Uppdragsstyrning

Trafikförsörjningsprogrammets mål konkretiseras i ett årligt verksamhetsuppdrag till Karlstads kommun/Karlstadsbuss och Värmlandstrafik AB. Verksamhetsuppdraget baseras på mål och indikatorer i trafikförsörjningsprogrammet, samt resultatet av uppföljningen och dialogen med respektive trafikorganisatör. I verksamhetsuppdraget fastställs årliga målvärden för indikatorerna som kommer användas i uppföljningen.

BILAGA 1. TILLGÄNGLIGHET VID HÅLLPLATSER, BYTESPUNKTER OCH PENDLARPARKERINGAR

Tabellen nedan innehåller en förteckning över trafikanläggningar, resecentrum, buss- och tågstationer, bytespunkter och större hållplatser som ska vara anpassade för personer med funktionsnedsättning. I målområde attraktivitet och tillgänglighet anges mål för arbetet med funktionsanpassning av hållplatser och bytespunkter.

Redovisad planering för anpassning av hållplatser och bytespunkter baseras på nuvarande förutsättningar och kan komma att behöva ändras om dessa förutsättningar förändras.

Funktionsanpassning av hållplatser och bytespunkter sker inom ramen för medfinansiering från länstransportplanen och egna medel från kommunerna, i dialog med Region Värmland och berörda kommuner. Processen för utveckling av kollektivtrafikens infrastruktur beskrivs närmare i bilaga 3.

PRIORITERADE HÅLLPLATSER, BYTESPUNKTER OCH PENDLARPARKERINGAR FÖR REGIONAL KOLLEKTIVTRAFIK

Resecentrum	Namn	Status 2015	Planeras åtgärdas 2017-2021
Karlstad	Karlstad C		
Kil		Tåg klart/buss återstår	X
Sunne		Anpassad	
Torsby		Tåg klart/buss återstår	
Kristinehamn		Tåg klart/buss återstår	
Storfors			X
Eda	Charlottenberg		X
Arvika jvstn		Anpassad för tåg	
Säffle			X
Grums			X
Busstationer	**Namn**	**Status 2015**	**Planeras åtgärdas 2017-2021**
Arvika			
Karlstad		Anpassad	
Hagfors		Anpassad	
Forshaga		Anpassad	
Munkfors			
Filipstad		Anpassad	
Årjäng			X
Hammarö	Skoghall C		X
Regionala bytespunkter	**Namn**	**Status 2015**	**Planeras åtgärdas 2017-2021**
Eda	Åmotsfors	Anpassad	
Arvika	Edane	Anpassad	
Kil	Högboda	Anpassad	
Kil	Fagerås	Anpassad	

Karlstad	Ilanda	Anpassad	
Säffle	Knöstad		
Karlstad	Molkom	Anpassad	
Karlstad	Väse, E18	Anpassad	
Torsby	Värnäs	Anpassad	
Forshaga	Tjärnheden	Anpassad	
Hagfors	Sjögränd		
Karlstad	Välsviken	Anpassad	
Karlstad	Väse jvstn		X
Sunne	Lysvik	Anpassad	
Sunne	Öjervik		
Sunne	Västra Ämtervik	Anpassad	
Sunne	Bäckebron	Anpassad	
Karlstad	Tolita	Anpassad	
Säffle	Värmlandsbro		
Karlstad	Rudsmotet		X
Hammarö	Jonsbol	Anpassad	
Grums	Segmon		X
Säffle	Rudsbyn	Anpassad	
Hagfors	Sunnemo		X
Årjäng	Töcksfors		X
Karlstad	Vålberg	Anpassad	
Hagfors	Ekshärad		X

Pendlarparkeringar	**Namn**	**Status 2015**	**Planeras åtgärdas 2017-2021**
Kristinehamn	Ölme	Anpassad	
Arvika	Kalleviken		
Forshaga	Olsäter	Anpassad	
Hagfors	Vågbacken		
Kristinehamn	Bäckhammar	Anpassad	
Årjäng	Skållerud		X
Arvika	Gunnarskog		
Torsby	Sysslebäck		
Kristinehamn	Nybble	Anpassad	
Årjäng	Rössbyn		X
Munkfors	Ransäter		
Storfors	Kyrksten		X

PRIORITERADE HÅLLPLATSER OCH BYTESPUNKTER I KARLSTADS- OCH SKÅRE TÄTORTER

Hållplats	Status 2015	Kommentar	Planeras åtgärdas 2017-2021
Bergvik Köpcenter	Anpassad		
Busstationen	Anpassad		
Campus		Ny hållplats med väderskydd planeras på nuvarande vändplats	
Centralsjukhuset	Anpassad		
Drottninggatan	Anpassad		
Fagottgatan		Ingår i det pågående BRT arbetet	
Klarinettgatan		Ingår i det pågående BRT arbetet	
Kronoparkens C		Ingår i det pågående BRT arbetet	
Kronoparkskyrkan		Ingår i det pågående BRT arbetet	
Kvarnberget	Anpassad		
Nobelplan		Ingår i det pågående BRT arbetet	
Plintgatan			X
Residenstorget	Delvis anpassad	Läge vid Karl IX ej klart	X
Ruds C	Anpassad		
Södra Kyrkogatan	Anpassad		
Stora Torget	Anpassad		
Sundsta/Älvkullen	Delvis anpassad	Behöver anpassas för ledbuss	
Universitetet	Anpassad		
Våxnäs bytespunkt	Anpassad		
Östra Torggatan	Anpassad		
Hantverkaregatan			X
Millénsgatan			X
Nygatan			X
VC Våxnäs			X
VC Gripen			X

BILAGA 2. ÖVERSIKTLIG TRAFIKUTVECKLING 2017–2021

Tabellen nedan redovisar befintligt läge i trafikutbyggnaden 2016 och möjlig trafikutbyggnad 2021. Värden i tabellen bygger på nu kända förutsättningar för trafiken. Redovisat trafikutbud innehåller således osäkerheter och kan komma att ändras med hänsyn till nya eller ändrade förutsättningar. Därutöver kan nya eller förändrade resbehov, förändringar i samspel mellan tåg och buss samt utveckling av infrastruktur innebära förändringar av utbudet.

I tabellen redovisas enbart den offentligt finansierade trafiken. Utbud med kommersiell kollektivtrafik våren 2016 redovisas i kapitel 7.

BEFINTLIGT OCH BESLUTAT TRAFIKUTBUD 2016, EXEMPEL MÖJLIG UTBYGGNAD 2021 | DT=DUBBELTUR MÅN-FRE

Stomlinjer tåg och buss	2016		2021	
Ort (linje)	**Antal DT buss**	**Antal DT tåg**	**Antal DT buss[3]**	**Antal DT tåg[3]**
Säffle (800+71)	15	9	15	9
Årjäng (700)	13		13	
Arvika (100+70)	2	13	2	16
Charlottenberg (100+70)	2	13	2	16
Sunne (200+74)	3	11	3	16
Torsby (200+74)	6	7	6	8
Munkfors (600)	13		13	
Hagfors (300+600)	9+9		9+9	
Filipstad (400)	15		15	
Storfors (400/500)	11		13	
Kristinehamn (500+70)	27	16	27	16
Hammarö (900)	31		31	
Grums (700+800+71)	13+15	9	13+15	9
Forshaga (600)	13		13	
Kil (70+71+74)		25		25
Område med förtätad trafik				
Kil, Fagerås (201)	17		17	
Hammarö (901,902,904)	78		78	
Grums, Vålberg (801)	25		25	
Forshaga (601,602)	54		54	
Deje (601)	36		36	
Skattkärr (501+511)	31+17		31+17	
Väse (501)	31		31	
Molkom (401)	17		17	
Interregional tågtrafik				
Oslo		0		8
Göteborg		8		8
Örebro		3		8
Skövde		0		0
Karlskoga (500)	24[1]		24[1]	
Åmål	9[2]	9	9[2]	9

1 Tillkommer 3 DT mellan Kristinehamn och Karlskoga
2 Tillkommer 5 DT mellan Säffle och Åmål

BILAGA 3. PLANERAD UTVECKLING AV INFRASTRUKTUR

Infrastrukturens utveckling anger förutsättningarna för kollektivtrafikens utveckling. I Länsplan för regional transportinfrastruktur i Värmland 2014-2015, samt Nationell plan för transportsystemet 2014-2025 beskrivs de större åtgärder som planeras i regional och statlig infrastruktur i länet under programperioden.

I planerna anges ett antal namngivna objekt som innebär större åtgärder. Därutöver finns bland annat namngivna potter som kan användas för åtgärder inom vissa trafikslag, samt medfinansiering av kommunala objekt. Dessa åtgärder beslutas årligen och kan därför inte redovisas här.

Genomförande av beslutade åtgärder i regional och nationell plan för transportinfrastruktur är beroende av årliga statsbudgetbeslut. Beroende på hur staten prioriterar åtgärder i infrastruktur i förhållande till andra viktiga samhällsfrågor kan finansieringen förändras från år till år. Bedömningar av när åtgärder kan genomföras bygger på att ingen förändring sker och är därför osäkra.

I Länsplan för regional transportinfrastruktur i Värmland 2014-2015 finns potter för medfinansiering av kommunala åtgärder. Medfinansiering från potterna kan sökas årligen av kommunerna. För åtgärder inom kollektivtrafikområdet tar Värmlandstrafik fram förslag till åtgärder som förankras i kommunerna och bereds i regionala transportgruppen.

Utveckling av järnvägens infrastruktur

Under programperioden planeras olika typer av standard- och kapacitetshöjande åtgärder på bland annat Värmlandsbanan och Fryksdalsbanan. Den fortsatta satsningen för att utveckla de regionala banorna innebär högre kapacitet och förbättrad tillförlitlighet samt kortare restider.

VÄRMLANDSBANAN

Under programperioden planeras flera betydande åtgärder som både medför kortad restid, ökad tillförlitlighet och bättre möjligheter till smidiga byten mellan trafikslag i Karlstad. Åtgärderna har tagits fram genom åtgärdsvalsstudien Tåg i Tid. De objekt som ingår i Trafikverkets planering är:

Laxå–Arvika, ökad kapacitet

Åtgärden omfattar nya mötesstationer i Välsviken, mellan Kil och Arvika samt ombyggnad av Karlstad C (nytt ställverk och nya plattformsspår).

Kopplat till ombyggnad av Karlstad C arbetar även Karlstads kommun med nytt resecentrum i Karlstad med möjlighet att byta mellan olika trafikslag.

Kil–Laxå, mötesstationer

Objektet omfattar ett paket med två mötesstationer mellan Kristinehamn och Karlstad C. (Väse och Pråmkanalen). Arbetet bedöms påbörjas inom detta trafikförsörjningsprograms period och slutförs efter programperioden. Under projektperioden bedöms framkomligheten genom Karlstad vara begränsad, framförallt på Hamngatan.

I närtidssatsningen ingår även en mötesstation mellan Skåre och Kil samt att förlänga stationen i Skåre. Utförandet är dock inte finansierat.

FRYKSDALSBANAN

Fryksdalsbanan går mellan Kil och Torsby. Under programperioden planeras kapacitets- och säkerhetshöjande åtgärder. Region Värmland, Trafikverket och kommunerna längs Fryksdalsbanan har gemensamt enats om att avsätta medel för att höja banans kapacitet och framkomlighet. I åtgärderna ingår bland annat korsningsåtgärder och översyn av hållplatser. Målet är att på sikt nå en timmes restid mellan Torsby och Karlstad. Att få ner restiden på Fryksdalsbanan har stor betydelse för den regionala utvecklingen och utveckling av möjligheterna till arbets- och studiependling i denna del av länet. Planerade åtgärder bedöms kunna genomföras inom detta trafikförsörjningsprograms period.

VÄNERBANAN

Förstärkt kraftförsörjning mellan Kil och Öxnered: Innebär en ökad tillförlitlighet på sträckan. Bedöms påbörjas inom detta trafikförsörjningsprograms period. Förbättring av bussangöring vid stationerna i Grums och Säffle: Arbetet bedöms påbörjas inom detta trafikförsörjningsprograms period.

Karlstad tätort

Förutom resecentrum Karlstad C, som bland annat innebär förbättrade förutsättningar för smidiga byten mellan olika trafikslag, pågår planeringen av Karlstadsstråket. Syftet är att skapa ett BRT-inspirerat busstråk som binder samman Karlstad tätort med snabba bussförbindelser, hög frekvens och goda möjligheter till byten med andra trafikslag.

Arbetet med Karlstadsstråket planeras vara påbörjat före detta trafikförsörjningsprograms period. Arbete med resecentrum Karlstad C planeras påbörjas i slutet av detta trafikförsörjningsprograms period.

Utveckling väginfrastruktur

Som framgår av redovisningen nedan kommer de åtgärder som genomförs i infrastrukturen för vägtrafik under planperioden inte innebära några betydande skillnader i restid.

RIKSVÄG 61

På riksväg 61 planeras breddning, mötesseparering och anpassning av busshållplatser på sträckorna:

- Klätten-Åmotfors
- Graninge Speke
- Åmotfors-Norra By

Åtgärderna bedöms kunna genomföras inför detta trafikförsörjningsprograms period och medför huvudsakligen förbättringar avseende kapacitet, trafiksäkerhet och robusthet.

RIKSVÄG 62

På Riksväg 62 planeras breddning och mötesseparering på sträckorna:

- Sanna-Dyvelsten, bedöms genomföras inom detta trafikförsörjningsprograms period
- Dyvelsten-Norra infarten Forshaga, bedöms kunna genomföras inom detta trafikförsörjningsprograms period
- Deje Älvkullen, bedöms genomföras efter detta trafikförsörjningsprograms period

Åtgärderna medför huvudsakligen förbättringar avseende kapacitet, trafiksäkerhet och robusthet..

RIKSVÄG 63

På riksväg 63 planeras breddning, mötesseparering, samt förbättring av tillgänglighet till busshållplatser och höjd säkerhet för oskyddade trafikanter på sträckorna:

- Karlstad/Mossgatan-Edsgatan, bedöms genomföras inom detta trafikförsörjningsprograms period. I åtgärden ingår även korsningsåtgärder där anslutning till E18 byggs om till cirkulationsplats, samt ombyggnad/flytt av busshållplatser och ny gång- och cykelväg.
- Edsgatan-Vallargärdet, bedöms genomföras inom detta trafikförsörjningsprograms period.

Åtgärderna medför huvudsakligen förbättringar avseende kapacitet, trafiksäkerhet och robusthet.

E18

Ny sträckning, samt mötesseparering på sträckan Björkås-Skutberget bedöms kunna genomföras inom detta trafikförsörjningsprograms period. I åtgärderna ingår även en sammanhängande gång- och cykelväg, samt att några busshållplatser tas bort. Åtgärderna medför huvudsakligen förbättringar avseende kapacitet, trafiksäkerhet och robusthet.

E45

Mötesseparering och trafiksäkerhetsåtgärder mellan Högvalta och Bonäs (knappt 3 km). Åtgärderna medför huvudsakligen förbättringar avseende kapacitet, trafiksäkerhet och robusthet..

Funktionellt prioriterat vägnät

Trafikverket beslutar om vilka vägar som är viktigast för nationell och regional tillgänglighet. Arbetet har skett i samråd med Region Värmland. Sedan tidigare fanns en mängd olika utpekanden av vägnät, exempelvis vägar för arbetspendling, godstransporter och för personer med funktionsnedsättning. Vägnätet är dessutom indelat i vägkategorier utifrån bland annat väghållaransvar och standard.

I dagsläget finns inga resurser kopplade till utveckling av väginfrastruktur utifrån att den är utpekad som del av funktionellt prioriterat vägnät. Det kommer dock utgöra en del av planeringsunderlaget vid kommande översyn av Länsplan för regional transportinfrastruktur, samt kommande åtgärdsplaneringar, regionala hastighetsanalyser och översyn av riksintressen.

De viktigaste vägarna delas in i olika huvudsakliga funktioner där tillgänglighet är prioriterat:

- Godstransporter
- Långväga personresor
- Dagliga personresor
- Kollektivtrafik

Funktionellt prioriterat vägnät för kollektivtrafik i Värmland baseras på de vägar som trafikeras av stomlinjenätet, samt väg 237 mellan Storfors och Karlskoga.



Karta över funktionellt prioriterat vägnät för kollektivtrafik i Värmland. Källa: Trafikverket





Långsiktig strategi och målbild för kollektivtrafikens utveckling

Sambanden mellan infrastrukturplanering och den strategiska planeringen av kollektivtrafiken är tydlig. Region Värmland ansvarar för både den regionala infrastrukturplaneringen och för planering och genomförande av kollektivtrafiken, varför förutsättningarna är goda för samordning.

Trafikförsörjningsprogrammets mål för kollektivtrafikens utveckling tar utgångspunkt i den planerade utvecklingen av infrastrukturen enligt gällande nationell och regional planering.

För att de investeringar som görs i infrastrukturen ska ge god effekt är det viktigt med långsiktighet. Utveckling av kollektivtrafik som kräver stora investeringar, som till exempel anskaffning av tågfordon och åtgärder i infrastruktur, har långa ledtider och kräver flerårig framförhållning. Därför är det angeläget att utvecklingen av kollektivtrafiken ses i ett långsiktigt perspektiv och ges stabila förutsättningar.

För att möta behovet av långsiktighet bör Region Värmland studera och formulera en långsiktig strategi och mål för kollektivtrafiken minst 15-20 år framåt i tiden. Det är väl bortom tidsperspektivet i trafikförsörjningsprogrammet och innebär ett separat uppdrag. Under programperioden kommer därför Region Värmland ta fram en långsiktig strategi och målbild för kollektivtrafikens utveckling, med koppling till infrastrukturens utveckling.

En sådan strategi kommer bland annat innehålla en kartläggning av vilka utvecklingsåtgärder som behövs. Strategin utgör sedan en styrning i arbetet med bland annat kommande trafikförsörjningsprogram, men även ett underlag för regional och nationell infrastrukturplanering.



Tel. 054-701 10 00 • www.regionvarmland.se