

Uppföljning av Regionalt trafikförsörjningsprogram 2017-2021

Uppföljningen avser 2018

Handläggare: Christoffer Harnell

Datum: 2019-04-12

Diarienummer: KTN/190156

Sammanfattning

Regionalt trafikförsörjningsprogram 2017 - 2021 utgör strategisk inriktning för den regionala kollektivtrafiken i Värmland och anger fyra övergripande målområden.

Målsättningen med rapporten är att presentera sammanlagd måluppfyllelse för den kollektivtrafik som bedrivits enligt allmän trafikplikt i Värmland under 2018. I vissa fall särredovisas trafikslagen tätortstrafik, regional busstrafik och regional tågtrafik.

Skillnaden i genomförd trafik mellan 2017 och 2018 är låg, vilket är nödvändigt att känna till vid jämförelse mellan de båda åren.

Tillgänglighet för regional tillväxt

Restidskvot

För en majoritet av kommunhuvudorterna i Värmland uppnåddes målen för restidskvot till och från Karlstad under 2018 med antingen tåg eller buss.

Som bebyggelsestrukturen ser ut i Karlstad, Alster och Skåre tätorter är det drygt en tredjedel av områdena i Karlstad där målet för restidskvoter inte är uppnått. Under 2018 har arbetet med Karlstadsstråket slutförts och stråket invigdes den 8 december. Arbetet innebär förbättrad restidskvot genom centrala Karlstad.

Dagliga resmöjligheter över länsgräns

För samtliga resmål bedöms restiderna ligga nära målet 2021. Under perioden fram till och efter 2021 sker stora reinvesteringar i infrastruktur på banorna i Värmland, varför restiderna kan komma att variera under denna period.

Resandeutveckling

Mellan 2017 och 2018 ökade resandet med drygt 1 procent (150 000 resor) och det totala antalet resor stannade på 12,9 miljoner, vilket innebär en bra bit ifrån målet på 14,5 miljoner resor per år.

Attraktivitet och tillgänglighet

Marknadsandel

Kollektivtrafikens marknadsandel i Värmland följer den nationella utvecklingen. Jämfört med basåret 2009 har det över tid skett en ökning av marknadsandelen och ligger i dagsläget på 14 %. Strax under målet på 15 %.

Nöjdhet

Kollektivtrafiken i Värmland ligger högt i jämförelse med övriga delar av Sverige vad gäller index för både kund- och medborgarnöjdhet. Sett över tid har både kundernas och medborgarnas nöjdhet med kollektivtrafiken i Värmland varit stabilt hög. Trenden går åt rätt håll.

Funktionsanpassning

Från och med december 2015 är samtliga fordon i allmän kollektivtrafik anpassade för personer med funktionsnedsättning avseende rörelse, hörsel och syn. Anpassning av hållplatser och bytespunkter pågår kontinuerligt. 2018 var 66 procent av utpekade hållplatser anpassade vilket är en ökning med fyra procentenheter sedan 2017.

Miljö

Under 2018 har utsläpp av koldioxid och partiklar från kollektivtrafikens fordon minskat, vilket ytterligare minskar kollektivtrafikens miljöpåverkan.

Tätortstrafiken i Karlstad körs med gas- och elbussar. Från trafikstart december 2015 körs den regionala busstrafiken med nya bussar med högre miljökrav vilket innebär ytterligare minskning av trafikens negativa miljöpåverkan. Andelen fossilfritt bränsle i den regionala busstrafiken ökar årligen.

Resurseffektivitet**Beläggingsgraden**

Beläggingsgraden ökade för busstrafiken men för tågtrafiken minskade beläggingsgraden under 2018.

Påstigande/resande per utbudskilometer

Påstigande/resande per utbudskilometer är med som mål och indikator i trafikförsörjningsprogrammet 2017 - 2021. För 2018 var det 0,59 påstigande per utbudskilometer. Samma värde som 2017.

Innehållsförteckning

Sammanfattning	2
Tillgänglighet för regional tillväxt	2
Attraktivitet och tillgänglighet.....	2
Miljö	3
Resurseffektivitet	3
Bakgrund	5
Regionalt trafikförsörjningsprogram 2017 - 2021	5
Vision och mål.....	5
Modell för uppföljning	7
Genomförd trafik enligt allmän trafikplikt	8
Lista över valda operatörer	8
Redovisning av trafikpliktsbeslut	8
Genomförd trafik 2018	8
Nuläge trafik 2018	9
Regional trafik.....	9
Tätortstrafik.....	11
Måluppfyllelse	12
Målområde 1 - Tillgänglighet för regional tillväxt.....	12
Målområde 2 - Attraktivitet och tillgänglighet	14
Målområde 3 - Miljö	16
Målområde 4 - Resurseffektivitet.....	17
Resultaträkning	19
Värmlandstrafik AB	19
Karlstads kommun/Karlstadsbuss	20
Självfinansieringsgrad	21

Bakgrund

Regionalt trafikförsörjningsprogram 2017 - 2021

Varje kollektivtrafikmyndighet skall ta fram ett regionalt trafikförsörjningsprogram och programmet utgör den primära strategin för att utveckla kollektivtrafiken.

Regionalt trafikförsörjningsprogram 2017 - 2021 togs fram under 2015 - 2016 och beslutades av regionfullmäktige i december 2016. I programmet beskrivs kollektivtrafikens strategiska inriktning och mål för den offentligt finansierade kollektivtrafiken i länet.

Uppföljning av hur trafiken utvecklas i förhållande till målen i programmet sker en gång per år. Därutöver bör det genomföras en större utvärdering och översyn av programmet en gång per mandatperiod.

Kollektivtrafikens övergripande syfte är att vara ett verktyg för att uppnå långsiktig hållbar regional tillväxt. Detta sker genom ökad användbarhet för alla resenärer och ökad tillgänglighet till lokala och regionala arbetsmarknader, samt storstadsregionerna Stockholm, Göteborg och Oslo.

Det övergripande syftet är nedbrutet på fyra målområden med tillhörande indikatorer och en övergripande kollektivtrafikstrategi.

Vision och mål

Målen i trafikförsörjningsprogrammet utgår från den övergripande visionen för kollektivtrafiken i Värmland:

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 långsiktig hållbar utveckling och ökad tillväxt

Minskad negativ miljöpåverkan

Ökad tillgänglighet till lokala och regionala arbetsmarknader samt till och från storstadsregionerna Stockholm, Göteborg och Oslo

Ökad jämlikhet och jämställdhet

Visionen har konkretiserats i fyra målområden med verbalt formulerade 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.
- **Attraktivitet och användbarhet**
Kollektivtrafiken ska upplevas som ett attraktivt och användbart alternativ med enhetliga, gemensamma och lättillgängliga system.
- **Miljö**
Kollektivtrafiken ska bidra till att öka energieffektiviteten och minska trafiksystemets negativa miljöpåverkan.
- **Resurseffektivitet**
Kollektivtrafiken ska planeras och genomföras för en ökad resurseffektivitet.

Övergripande kollektivtrafikstrategi

Trafiksystemets utformning ska baseras på resenärsperspektivet och hela resan. Den regionala tåg- och busstrafiken ska utformas så att den möjliggör arbets- och studiependling mellan samtliga kommunhuvudorter och Karlstad samt inom lokala arbetsmarknader eller andra områden med betydande arbets- och studiependling. Matarlinjer på lokal nivå för anslutning till stomlinjer för arbets- och studiependling ska vidmakthållas. Trafiken i Karlstad och närliggande kommuner ska utformas för att tillvarata det stora behovet av arbets- och studiependling. Inriktningen är att möjligheterna till arbets- och studiependling ska förbättras. Även möjligheterna för dagsresor till storstadsområdena Stockholm, Göteborg och Oslo ska förbättras under perioden fram till 2021. Möjligheten att arbetspendla över länsgränserna och riksgränsen mot Norge ska utvecklas för att stimulera rörligheten.

Utbyggnad av trafik ska ske där det finns resandepotential, vilket innebär en prioritering av utveckling i områden med omfattande pendling. Här kan kollektivtrafiken vara ett förstahandsval och bidra till förstärkning och förstoring av de lokala arbetsmarknadsregionerna. Trafikutvecklingen ska bidra till en god tillgänglighet i enlighet med de övergripande målen i programmet och erbjuda ett grundutbud i områden med begränsade förutsättningar för linjelagd kollektivtrafik.

Ur ett resenärsperspektiv är helheten i resan avgörande för attraktivitet och användbarhet, vilket styr valet av färdmedel. Kollektivtrafikens fortsatta utveckling ska baseras på en helhetssyn som beaktar och tillvaratar möjligheterna att underlätta individens val. Detta innebär även samordning

med kommersiell kollektivtrafik. Trafiksystemet som helhet ska vara attraktivt och användbart ur ett resenärsperspektiv och visa på ett effektivt resursutnyttjande ur ett medborgarperspektiv. Förutsättningen för att klara detta är ett fortlöpande samråd mellan Region Värmland, kommunerna och trafikorganisatörerna.

Möjligheterna till samordning av samhällsbetalda transporter ska tillvaratas och kollektivtrafikens tillgänglighet och användbarhet för personer med funktionsnedsättning ska öka. Vidare ska kollektivtrafikens potential för att förbättra jämlikhet och jämställdhet i länet tillvaratas.

Modell för uppföljning

Uppföljningen sker utifrån det regionala trafikförsörjningsprogrammets vision och målområden. Syftet med uppföljningen är att redogöra för kollektivtrafikens utveckling i förhållande till beslutade mål. Till varje målområde finns en eller flera mätbara indikatorer.




Syftet med indikatorerna är att ge en bild av hur väl målet under respektive målområde uppfylls. De ger en förenklad bild av verkligheten och måste hanteras utifrån den förutsättningen.

Detta är den andra uppföljningen av gällande trafikförsörjningsprogram i Värmland, och måluppfyllelsen 2018 kan jämföras med tidigare år.

Redovisning av resultat

Resultatet redovisas i en färgkodad tabell. Den kvantitativa måluppfyllelsen jämförs med målen i trafikförsörjningsprogrammet och i vissa fall diskuteras tänkbara orsaker till resultaten.

Nedan visas vilka färger som används för att redovisa måluppfyllelse och vad de betyder:

Mål uppnått	
Mål ej uppnått, men utvecklas i rätt riktning	
Mål ej uppnått och kommer sannolikt inte nås	

Källor för nyckeltal i resultatredovisning är enligt definition i trafikförsörjningsprogram 2017 - 2021 om inte annat anges.

Genomförd trafik enligt allmän trafikplikt

Lista över valda operatörer

Regional kollektivtrafik med buss

- Nobina Sverige AB

Regional kollektivtrafik med tåg

- Svenska Tågkompaniet AB
- SJ AB (Värmlands andel av Vänertåg)

Tätortstrafik

- Keolis Sverige AB
- Nobina Sverige AB

Båttrafik

- Karlstad Sjötrafik

Redovisning av trafikpliktsbeslut

Enligt lag 2010:1065 om kollektivtrafik kan kollektivtrafikmyndigheten belägga sträckor och/eller områden med allmän trafikplikt om de bedöms ha större behov av kollektivtrafik än vad som tillgodoses på kommersiella villkor.

Under 2018 har inga beslut om allmän trafikplikt tagits.

Genomförd trafik 2018

Trafikslag	Antal fordon ¹	Utbuds-kilometer ²	Utbuds-timmar ²	Summa kostnader (tkr) ³
Tågtrafik	13 ⁴	2 013 840	27 408	68 629
Busstrafik	222	19 978 311	537 110	543 758
Varav Tätortstrafik	71	5 357 709	231 344	182 609
Båttrafik	7	47 303	4 409	6 040

Summan av utbudskilometer 2018 är 22 039 454 km och 2017 bestod genomförd trafik av 21 806 056 kilometer.

¹ Fordon för anropsstyrd trafik ingår ej då dessa huvudsakligen är personbilsregistrerade fordon som även används i kommersiella syften. Kostnaden beror således inte på antal fordon.

² Anropsstyrd linjetrafik ingår i uppgifterna (genomförd trafik).

Även andras produktion i länet ingår, som utförs enligt avtal med VTAB.

³ Kostnad för tågfordon ingår ej. Kostnad för anropsstyrd trafik ingår. Ersättning för länsöverskridande trafik från angränsande län ingår ej.

⁴ Inklusivt 1 fordon i samarbetet med Vänertåg.

Nuläge trafik 2018

Regional trafik

Den regionala trafiken i Värmland består av ett system med stomlinjer och matarlinjer. Stomlinjerna trafikeras av buss eller tåg och sträcker sig mellan Karlstad och länets kommunhuvudorter. Matarlinjerna matar från områden utanför stomlinjenätet till bytespunkter där resenärerna kan fortsätta resan på stomlinje.

För att öka resandet och kollektivtrafikens marknadsandel ska enligt trafikförsörjningsprogrammet utbyggnad av trafik ske där det finns störst resandepotential. Det innebär att trafikutbyggnaden har prioriterats till områden med omfattande pendling. Här kan kollektivtrafiken vara ett förstahandsval och bidra till förstärkning och förstoring av de lokala arbetsmarknadsregionerna.

I regionalt trafikförsörjningsprogram 2017–2021 beskrivs en kollektivtrafik med mellan 13 och 18 dubbelturer upp till 18 timmar per dygn, måndag-fredag, mellan länets kommunhuvudorter och Karlstad. I tabellen nedan redovisas en lägesrapport för trafikutbudet under vardagar till och från Karlstad tidtabell 2018. Förändringar kan ha skett i tidtabell under året vilket kan ha inneburit justeringar i trafikutbudet.

Utbud helgfri vardag T 2017 ⁵	Linje			Antal dubbelturer			Utbudstimm ar per dygn	Frekvens Buss
	Buss		Tåg	Buss		Tåg		
	Stomli nje	Matarli nje		Sto mlin je	Matarlinje ⁶			
Arvika	100	-	70	3		13	17:00	Låg frekvens
Eda	100	-	70	-		12	17:00	Låg frekvens
Filipstad	400	-	-	15			19:00	Timmestrafik
Forshaga	600	601,6 02	-	13	56		22:00	Timmestrafik ⁷
Grums	700	801	71	13	25	8	21:00	⁸
	800 ⁹			15				
Hagfors	300	-	-	9			20:00	Timmestrafik ¹⁰
	600 ¹¹			12				
Hammarö	900	901,9 02, 904		30	103		22:00	Halvtimmestrafik ¹²
Kil		201	70, 71 74		17	34	19:00	¹³
	200			3				
Kristinehamn	500	-	70	27		14	21:00	Timmestrafik
Munkfors	600	-	-	13			19:00	Timmestrafik ¹⁴
Storfors	400	-	-	11			17:00	Låg frekvens
Sunne	200	-	74	3		13	19:00	Låg frekvens
Säffle	800	-	71	16		8	19:00	Timmestrafik
Torsby	200	-	74	2		12	20:00	Låg frekvens
Årjäng	700	-	-	13			18:00	Timmestrafik

⁵ Räknat från busstation/järnvägsstation i respektive kommunhuvudort till busstation/järnvägsstation i Karlstad.

⁶ Matarlinje avser linjer som via kommunhuvudort går till Karlstad.

⁷ Med matarlinje uppnås 20 min trafik.

⁸ Matarlinje 801 har timmestrafik eller tätare.

⁹ Linje 800 har hållplats vid Gruvön.

¹⁰ Timmestrafik under högtrafik annars varannan timmestrafik.

¹¹ Linje 600 går via Sjögränd och Munkfors.

¹² Med matarlinjer uppnås i snitt 8-minutertrafik under högtrafik.

¹³ Mellan Kil och Karlstad går linje 201 med timmestrafik under huvuddelen av tiden.

¹⁴ Timmestrafik under högtrafik annars varannan timmestrafik.

Tätortstrafik

I Värmland bedrivs tätortstrafik i Arvika, Karlstad, Kristinehamn, Säffle. Under 2018 bedrevs även tätortstrafik i Torsby, men upphörde december 2018. Huvudsyftet med tätortstrafiken är matning till och från regional trafik, samt resor inom tätorten.

Tätortstrafiken i Karlstad skiljer sig från de andra orterna genom att vara betydligt mer omfattande, att en stor del av resorna är för arbets- och studiependling, samt att en stor andel av resorna görs av inpendlare från andra kommuner¹⁵. Trafiken består av ett system med åtta baslinjer med hög turtäthet och tre centrumlinjer som har ett mer serviceinriktat syfte. Därutöver finns sju speciallinjer som inbegriper främst skoltrafik och fyra hockeylinjer som går vid tider och sträckningar där det finns särskilda behov i anslutning till Färjestad BKs hemmamatcher. Baslinjernas frekvens varierar från 10-minuterstrafik till 20-minuters trafik dagtid, med lägre turtäthet kvällar och helger.

I Karlstad bedrivs även båtbusstrafik under sommarhalvåret i älven, samt mot angränsande kommuner. Linje 90-94 är älvtrafik, linje 95 och 96 går till och inom Kristinehamn, samt linje 97 till Grums-Borgvik. Utbudet varierar mellan 1 till 16 turer per dag, dessutom utförs dagligen en guidad tur i Karlstad med linje 92 under juli månad

Linje	Utbudstimmar per dygn (helgfri vardag)	Frekvens buss dagtid
1	20	10 minuterstrafik
2	20	10 minuterstrafik
3	20	10 minuterstrafik
4	20	20 minuterstrafik
5	20	20 minuterstrafik
6	20	20 minuterstrafik
7	20	20 minuterstrafik
8	20	20 minuterstrafik
11	11	45 minuterstrafik
12	11	45 minuterstrafik
13	11	45 minuterstrafik

¹⁵ 22 procent av resorna med Karlstadsbuss 2018 gjordes med Värmlandstrafiks periodkort.

Måluppfyllelse

Målområde 1 - Tillgänglighet för regional tillväxt

Mål:

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

Målområdet följs upp genom indikatorer för restidskvot, resmöjligheter över länsgräns och resandeutveckling.

Restidskvoter

Indikator	Läge 2017	Läge 2018	Måluppfyllelse	Mål 2021
Restidskvot regional busstrafik	6 av 7 kommuner har restidskvot <1,3 mot Karlstad	6 av 7 kommuner har restidskvot <1,3 mot Karlstad		Restidskvot under 1,3 mot Karlstad
Restidskvot regional tågtrafik	4 av 8 kommuner har restidskvot <0,8 mot Karlstad	4 av 8 kommuner har restidskvot <0,8 mot Karlstad		Restidskvot under 0,8 mot Karlstad
Restidskvot tätortstrafik Karlstad	Restidskvot <2 nås för 57 % av invånarna	Restidskvot <2 nås för 57 % av invånarna		Restidskvot under 2 för 90 % av invånarna inom Karlstad

Restidskvoten mäts genom att restiden med kollektivtrafik divideras med restiden för bil samma sträcka, enligt resrobot.se. Ovan redovisas andel av förbindelserna där restidskvoten uppnås.

I orter med tågtrafik fokuseras ansträngningarna på tågtrafiken, då den har bäst förutsättningar att nå snabba restider. För de orterna har busstrafiken ett kompletterande syfte. För restidskvot busstrafik redovisas de orter som enbart har busstrafik.

Storfors är den ort där busstrafiken ännu inte når en restidskvot under 1,3. I Sunne, Torsby, Grums och Säffle når tågtrafiken ännu inte en restidskvot under 0,8. I Säffle och Grums når dock busstrafiken en restidskvot under 1,3.

I Karlstad, Skåre och Alster tätorter är målet att 90 procent av invånarna ska ha tillgång till en kollektivtrafik med restidskvot lägre än 2 jämfört med bil. Under 2018 nåddes målet i 11 av 28 stadsdelar, vilket motsvarar 57 procent av befolkningen. Mätningen avser restid från stadsdelarna inom Karlstad till och från Stora torget.

Resmöjligheter över länsgräns

I trafikförsörjningsprogrammet 2017 - 2021 anges följande mål för restid mellan Karlstad och närliggande storstadsområden 2021.

Stockholm	Göteborg	Oslo	Örebro
<2 h 10 min	<2 h 20 min	<2 h 30 min	<1 h 30 min

Måluppfyllelsen under 2018 framgår av tabellen nedan.

Dagliga resmöjligheter till: ¹⁶	Tåg (högst 1 byte)			Buss (högst 1 byte)		
	Morgon från Karlstad	Eftermiddag till Karlstad	Tot. Antal förbindelser	Morgon från Karlstad	Eftermiddag till Karlstad	Tot. Antal förbindelser
Stockholm Kortaste restid	4 st 2:17h	3 st 2:26 h	13 st mot Sthlm, 12 st mot Karlstad	2 st 4:20h	3 st 4:15 h	9 st mot Sthlm, 7 st mot Karlstad
Göteborg Kortaste restid	2 st 2:23h	4 st 2:31 h	13 st mot GBG 10 st mot Karlstad	0 st -:-h	0 st -:- h	0 st mot GBG 0 st mot Karlstad
Oslo Kortaste restid	0 st -:-h	1 st 2:39h	2 st mot Oslo 2 st mot Karlstad	2 st 3:20 h	3 st 3:25 h	11 st mot Oslo 12 st mot Karlstad
Örebro Kortaste restid	4 st 1:36h	4 st 1:36h	13 st mot Örebro 11 st mot Karlstad	8 st 1:25 h	6 st 1:25 h	30 st mot Örebro 33 st mot Karlstad

Morgon = Avgång vardagar mellan 05.00-09.00

Eftermiddag = Avgång vardagar mellan 15.00-18.00

Redovisar förbindelser med max ett byte

Samtliga förbindelser över länsgräns ligger inom eller precis över målen i trafikförsörjningsprogrammet. De längre restiderna för tåg mot Örebro kompenseras av den kommersiella busstrafikens kortare restider på sträckan, gällande resor med tåg mot Stockholm har dessa restider försämrats något men bedöms ändå vara inom ramen för målbild 2021. På Värmlandsbanan har ökade tidsmarginaler lett till en kapacitetsminskning, detta har istället ökat punktligheten för tågen som trafikerar banan, sammantaget har restiden

¹⁶ Tidtabell hösten 2018. Uppgifterna är hämtade från resrobot.se 6 december 2018.

ökat något på vissa sträckor. Detta leder till osäkerheter gällande bedömningen för måluppfyllelse 2021.

Resandeutveckling

Indikator	Läge 2017	Läge 2018	Måluppfyllelse	Mål 2021
Antal resor	12,8 Milj ¹⁷	12,9 Milj ¹⁸		14,5 Milj

Totalt genomfördes drygt 150 000 fler resor under 2018 än föregående år, vilket innebär en resandeökning på runt en procent och är lägre än tidigare års resandeökning. Även nationellt har resandeutvecklingen i procent planat ut de senaste åren. I Värmland bidrog bland annat problem med tågtrafiken på Fryksdalsbanan till en låg resandeutveckling samt ett minskade elevunderlag med gymnasie- och skolkort. Sannolikt finns även ett samband med långvarigt fint sommarväder som uppmuntrar till att gå eller cykla vid korta resor.

Resandeutvecklingen är lägre än målet tre procent per år i trafikförsörjningsprogrammet, mot denna bakgrund justerades 2017 målet för resandeutveckling till 14,5 miljoner resor 2021. Med nuvarande resandeutveckling bedöms inte heller det reviderade målet kunna nås.

Målområde 2 - Attraktivitet och tillgänglighet

Mål:

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

Målområdet följs upp genom indikatorer för marknadsandel, nöjdhet och funktionsanpassning.

Marknadsandel

Indikator	Läge 2017	Läge 2018	Måluppfyllelse	Mål 2021
Marknadsandel enl. Kollektivtrafikbarometern	13 %	14 %		15 %

Kollektivtrafikbarometern beräknar marknadsandel genom att antalet resor med kollektivtrafik (linjelagd buss, tunnelbana, pendeltåg, tåg, båt och taxi) divideras med det totala antalet motoriserade resor (linjelagd buss, tunnelbana, pendeltåg, tåg, båt, taxi, moped/mc och personbil). Underlaget kommer från kollektivtrafikbarometerns intervjuer och webenkäter med invånare och resenärer i Värmland.

¹⁷ Inkl. 137 000 resor med Värmlandstrafiks periodkort i SJs och Tågabs trafik och 415 000 resor med Vänertåg som påbörjats eller avslutats i Värmland.

¹⁸ Inkl. 120 000 resor med Värmlandstrafiks periodkort i SJs och Tågabs trafik och 396 000 resor med Vänertåg som påbörjats eller avslutats i Värmland.

Kollektivtrafikens marknadsandel ökar när bilister väljer att resa med kollektivtrafiken istället. Jämfört med basåret 2009 då marknadsandelen låg på 9 procent har marknadsandelen tydligt ökat.

Under en period såg det ut som att personresor med bil planade ut något, under 2017 kördes dock fler mil med personbil i Sverige än någonsin. Eftersom kollektivtrafikens andel är betydligt lägre än bilens andel krävs det att resandet med kollektivtrafik ökar snabbare än bilen för att det ska ge synliga avtryck i marknadsandelen. Under 2018 var resandeutvecklingen för kollektivtrafiken i länet svag men utveckling går åt rätt håll.

Nöjdhet

Indikator	Läge 2017	Läge 2018	Måluppfyllelse	Mål 2021
Medborgarnöjdhet	57 %	61 %		65 %
Kundnöjdhet	70 %	73 %		80 %

Verksamhetens upplevda kvalitet mäts genom kollektivtrafikbarometern, en nationell studie som baseras på intervjuer och webenkäter med invånare och resenärer i Värmland. I rapporten redovisas värde för kollektivtrafikens sammanfattande nöjdhet för medborgare och kunder.

För att nå målet om ökat resande är det väsentligt att kollektivtrafiken upplevs som attraktiv och användbar. Målet om 65 procents medborgarnöjdhet är högt ur ett nationellt perspektiv. Tendensen är att utvecklingen går åt rätt håll över tid och om nuvarande utveckling håller i sig är det möjligt att nå 65 procent till 2021. För kundnöjdheten var det en tillfällig nedgång under 2017 som hämtades tillbaka under 2018. Där är trenden därför för tillfället mer osäker.

Funktionsanpassning

Indikator	Läge 2017	Läge 2018	Måluppfyllelse	Mål 2021
Regional busstrafik	100 %	100 %		100 %
Regional tågtrafik	100 %	100 %		100 %
Tätortstrafik	100 %	100 %		100 %
Utpekade hållplatser ¹⁹	62 %	66 %		75 %

Från trafikstart december 2015 är samtliga fordon i allmän kollektivtrafik anpassade för funktionsnedsättning avseende rörlighet, hörsel och syn.

I trafikförsörjningsprogrammet anges vilka trafikaneläggningar i länet som är prioriterade för funktionsanpassning. Arbetet med anpassning av dessa sker i dialog mellan Region Värmland, Trafikverket och berörda kommuner.

¹⁹ Se bilaga 1 i det regionala trafikförsörjningsprogrammet 2017 - 2021

Under 2018 har 4 hållplatser i förteckningen anpassats, vilket innebär att antalet anpassade hållplatser långsamt utökas.

Den förteckning över trafikaneläggningar, som ska anpassas, redovisas som bilaga till trafikförsörjningsprogrammet är statisk och tar inte hänsyn till utveckling i övrigt av trafiksystemet. Anpassningar sker dynamisk utifrån behov och utveckling i trafiksystemet vilket betyder att utvecklingen varierar och speglas inte fullständigt i uppföljning av utpekade hållplatser som har funktionsanpassats. Även hållplatser som inte är utpekade i trafikförsörjningsprogrammet anpassas vid till exempel om- och nybyggnationer.

Punktlighet

	Läge 2017	Läge 2018	Måluppfyllelse	Mål 2021
Regional tågtrafik	91,8 %	87 %		95 %

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

På Värmlandsbanan har ökade tidsmarginaler under 2017 lett till kapacitetsminskning, detta har istället ökat punktligheten för tågen som trafikerar banan, något som blev tydligt under 2017.

Under 2018 har dock punktligheten åter gått ner. Detta beror framförallt på en hög belastning på banan samt att förseningar utanför länet påverkar den regionala trafiken. Under sommaren var även situationen på Fryksdalsbanan problematisk med kraftiga förseningar och inställda tåg.

Målområde 3 - Miljö

Mål:

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

Målområdet följs upp genom indikatorer för andel fossila bränslen och utsläpp.

Andel fossila bränslen och utsläpp

Indikator ²⁰	Läge 2017	Läge 2018	Måluppfyllelse	Mål 2021
Fordonens utsläppsvärde av kvävedioxid	1,07 g/kWh	1,05 g/kWh		<2 g/kWh
Fordonens utsläppsvärde av partiklar	0,01 g/kWh	0,01 g/kWh		<0,015 g/kWh
Fordonens utsläpp av koldioxid	179,2 g/km	174,7 g/km		< 419 g/km

²⁰ Indikatorerna gäller busstrafik. Relevant mätmetod för tåg är under framtagande.

Andel förnybart drivmedel	91,7 %	92,8 %		> 70 %
Energiförbrukning per fordonskilometer	3,61 kWh/km	3,74 kWh/km		< 3,14 kWh/km

Att byta färsätt från bil till kollektivtrafik leder generellt sett till minskad miljöpåverkan. Kollektivtrafikens miljöpåverkan beror dock på vilket drivmedel som används och hur effektivt resan genomförs. Med höga miljökrav har kollektivtrafiken goda förutsättningar att minska persontransportsektorns negativa miljöpåverkan.

Sedan 2015 har metod för beräkning av andel förnybart drivmedel justerats med anledning av att det används olika bränslen i busstrafiken. Indikatorn baseras därför på energianvändningen. Under 2018 kom 92,8 procent av energin som användes i busstrafiken från förnybara drivmedel.

Redan 2017 uppfyllde både regional busstrafik och tätortstrafiken målen för utsläpp och andel fossila bränslen. Energiförbrukningen ligger i dagsläget över målet till 2021.

De nya elbussarna som började trafikera snabbstråket i Karlstad i december 2018 bedöms minska energiförbrukningen per fordonskilometer.

Målområde 4 - Resurseffektivitet

Mål:

Kollektivtrafiken ska planeras och genomföras för en ökad resurseffektivitet.

Målområdet följs upp genom indikatorer för beläggningsgrad och påstigande per utbudskilometer.

Beläggning

Indikator	Läge 2017	Läge 2018	Måluppfyllelse	Mål 2021
Regional busstrafik (system)	10,2 st	11,25		12 st
Regional busstrafik (stomlinjer)	14,4 st	15,6		16 st
Regional tågtrafik	57 st	46,9 st		60 st
Tätortstrafik Karlstad	18,5 st	18,4 st		18 st

Beläggningsgraden som redovisas ovan är antal påstigande per enkeltur.

Trenden över tid är att antalet påstigande per tur ökar. Dock är det enbart tätortstrafiken i Karlstad som än så länge når målet till 2021. För tågtrafiken är det en utmaning att behålla resandet med de störningar som varit och som kommer vara i samband med planerad upprustning av systemet.

Stor ökning av beläggning skedde inom den regionala busstrafiken. Sannolikt finns det ett samband med gratis kollektivtrafik för ungdomar under sommaren 2018.

Värden i tabellen avser utförda turer i den upphandlade kollektivtrafiken 2017 till 2018.

Påstigande/resande per utbudskilometer

Indikator	Läge 2017	Läge 2018	Måluppfyllelse	Mål 2021
Påstigande per utbudskilometer	0,59	0,59		0,62

Påstigande/resande per utbudskilometer redovisas genom att det totala antalet påstigande (incheckningar) i den allmänna linjetrafiken divideras med antalet utbudskilometer, detta enligt Trafikanalys definition.

Resultaträkning

Värmlandstrafik AB

Resultaträkning hämtad ur Värmlandstrafiks årsredovisning för räkenskapsåret 2018. För ytterligare detaljer hänvisas till Värmlandstrafiks årsredovisning.

	Resultat 2017	Resultat 2018
Rörelsens intäkter mm.		
Nettoomsättning	944 442	986 312
Summa intäkter mm.	944 442 ²¹	986 312 ²²
Rörelsens kostnader		
Trafikkostnader	-744 645	-834 448
Övriga externa kostnader	-70 314	-76 694
Personalkostnader	-53 308	-53 472
Av- och nedskrivningar av materiella och immateriella anläggningstillgångar	-65 651	-10 175
Övriga rörelsekostnader		-3
Summa Rörelsens kostnader	-933 918	-974 792
Rörelseresultat	10 524	11 520
Resultat från andelar i koncernföretag		
Resultat från övriga värdepapper och fordringar som är anläggningstillgångar		
Resultat från finansiella investeringar		
Övriga ränteintäkter och liknande resultatposter	7	75
Räntekostnader och liknande resultatposter	-12 593	Siffror ej tillgängliga ännu
Summa resultat från finansiella investeringar	-12 586	-1
Skatt	6 007	Siffror ej tillgängliga ännu
Resultat efter finansiella poster	3 945	11 519

²¹ Varav 782 031 tkr utgörs av ägarbidrag, samt övrig finansiering från kommunerna och landstinget för samhällsbetalda persontransporter

²² Varav 839 476 tkr utgörs av ägarbidrag, samt övrig finansiering från kommunerna och landstinget för samhällsbetalda persontransporter

Karlstads kommun/Karlstadsbuss

Ekonomisk redovisning för Karlstadsbuss för verksamhetsåren 2017 till 2018. Redovisningen avser kostnader och intäkter för tätortstrafik i Karlstads- och Skåre tätorter samt båtbusstrafik, inom ramen för delegation till Karlstads kommun i *Avtal om ansvar för den regionala kollektivtrafiken i Värmlands län*. För ytterligare detaljer hänvisas till årsredovisningen för stadsbyggnadsnämnden i Karlstads kommun.

	Utfall 2017 (tkr)	Utfall 2018 (tkr)
Intäkter		
Summa intäkter	72 004	81000
Kostnader		
Trafikkostnader	158 485	168 565
Personalkostnader ²³	6 777	7 246
Övriga kostnader	19 405	19 352
Summa kostnader	184 667	195 163
Summa netto-kostnad	-112 663	-114 001
Ramanslag	112 663	114 001

²³ Exklusive kostnad för färdtjänst.
Personalkostnad ingår ej i beräkning av självfinansieringsgrad.

Självfinansieringsgrad

Indikator	Läge 2017	Prognos 2018 ²⁴	Måluppfyllelse	Inriktning RTFP
Självfinansieringsgrad	39%	Prel. 39%		40 % (på sikt 50%)

Självfinansieringsgraden som redovisas ovan visar hur stor del av kollektivtrafikens kostnader som finansieras med biljettintäkter. Det långsiktiga målet är att självfinansieringsgraden på sikt ska vara 50 procent. Med ett långsiktigt mål kan hänsyn tas till kortsiktiga variationer som kan uppstå med anledning av olika satsningar på trafikutbyggnad. Självfinansieringsgraden påverkas också av hur vissa andra indikatorer utvecklas, exempelvis beläggningsgrad och antalet resenärer. Självfinansieringsgraden bör därför inte bedömas fristående utan ingå i en samlad bedömning med andra indikatorer.

Självfinansieringsgraden hämtas ur Trafikanalys rapport *Lokal och regional kollektivtrafik* som publiceras i juni. Enligt preliminära bedömningar låg den 2018 på runt 39 procent, vilket i stort är samma nivå som den legat på sedan 2013. Inriktningen för kommande period är att självfinansieringsgraden ska stabiliseras på nuvarande nivå (40 procent) för att på sikt öka i riktning mot 50 procent.

²⁴ Hämtas ur Trafikanalys rapport *Lokal och regional kollektivtrafik* som publiceras i juni.