

Målbild för kollektivtrafiken i Värmland 2040

och

Regionalt trafikförsörjningsprogram Värmland 2022-2026



Region
Värmland



Utgiven av Region Värmland.

Fastställt av Regionfullmäktige 2021-10-27

Målbild för kollektivtrafiken i Värmland 2040 är framtagen för att beskriva hur kollektivtrafiken ska utvecklas med sikte på 2040.

Regionalt trafikförsörjningsprogram Värmland 2022–2026 är framtagen av Region Värmland i enlighet med lagen (2010:1065) om kollektivtrafik.

Foto: Øyvind Lund och Linn Malmén

Produktion: Region Värmland Kollektivtrafik i juni 2021.

Innehåll

Begrepp och definitioner	4
Smart resande i Värmland	7
Målbild för kollektivtrafiken i Värmland 2040	13
Ett verktyg för regional utveckling	15
Visionen Smart resande i Värmland	17
Vägen till 2040	19
Förutsättningar	19
Utvecklingsområden	20
Ta ansvar för helheten	20
Påverka förutsättningarna	20
Påverka beteendet	20
Beskrivning av utvecklingen till 2040	21
Flexibel Mobilitet	21
Beskrivning av trafiken 2040	23
Universell utformning	23
Starka stråk	23
Förutsättningar och utmaningar	26
Trender	26
Värmland	26
Befolkningsutveckling	26
Teknikutveckling och dess konsekvenser	28
Kopplingen Oslo-Stockholm	28
Konsekvensbeskrivning	29
Ekonomi	30
Kollektivtrafikens samhällsnytta	30
Kollektivtrafikens roll i samband med kriser	33
Uppföljning	33
Regionalt trafikförsörjningsprogram Värmland 2022-2026	35
Sammanfattning	37
Kollektivtrafikens utveckling i regionen	38
Varför ett regionalt trafikförsörjningsprogram?	38
Vision för kollektivtrafiken 2040	39
Framtagande	39
Mål	40
Region Värmlands utvecklingsområden	40
Marknadsandel hållbart resande	40
Nöjdhet	42
Enkelt att resa	42
Förnybart drivmedel	42
Tillgänglighet	44
Antal resor i den allmänna kollektivtrafiken	45
Särskilda persontransporter	45

Fokusprocesser	47
Digitalisering	47
Framtidens affärs- och kundmodeller	47
Utveckling av mobilitet och tjänster	49
Framtidens trafiksystem	49
Samverkan	49
Kollektivtrafikens prioriteringsinriktning	50
Hela Värmland	50
Hållbart resande	50
Arbets- och studiependling inom länet	53
Arbets- och studiependling till angränsande län och Norge	53
Fritidsresor samt turism- och besöksnäring	53
Dagens kollektivtrafik och resande	54
Allmän kollektivtrafik	54
Resande och marknadsandel	55
Särskilda persontransporter	58
Kommersiell trafik	59
Länets behov	62
Invånare och resbehov	62
Resande de kommande åren	67
Framtidens mobilitet	67
Samordning mellan trafikslag	67
Samåkningstjänster	67
Bilpool	67
Tjänster som underlättar	67
Delade arbetsplatser/ arbetsplats hotell	67
Dynamisk kollektivtrafik	67
Förutsättningar och ramverk	73
Ansvar och roller	73
Allmän trafikplikt	73
Kommersiell trafik	75
Ekonomi och finansiering	77
Uppföljning och implementering	79
Uppföljning	79
Implementering och måluppfyllelse	79
Referenser	81
Bilaga 1: Tillgänglighetsanpassning av hållplatser och bytespunkter 2022-2026	82
Bilaga 2: Bytespunkter, linjer och tillgänglighetsanpassning	84

Begrepp och definitioner

Allmän kollektivtrafik: Linjelagd och anropsstyrd kollektivtrafik som är tillgänglig för allmänheten.

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.

Fryksdalsbanan: Järnvägssträckan mellan Kil och Torsby.

Hållbar utveckling: Begreppet hållbar utveckling innebär att hus- hålla med jordens resurser och tillgodose våra behov idag utan att försämra möjligheterna för kommande generationer att tillgodose sina behov. Hållbar utveckling delas in i miljömässig, ekonomisk och social hållbarhet.

Karlstadsstråket: Karlstadsstråket är ett så kallat kapacitetss- tarkt stråk som byggs i Karlstad tätort, vilket innebär att bussarna som trafikerar linjen har ett fåtal stopp, prioriterad framkomlighet i trafiken och gen linjesträckning för att minska restiden.

Kommersiell trafik: Med kommersiell trafik avses trafik som inte regleras genom avtal med den regionala kollektivtrafikmyndig- heten eller länstrafikbolag. Ett mål med kollektivtrafiklagen är att uppmuntra privata aktörer att bedriva kollektivtrafik i privat regi.

MaaS – Mobility as a Service: Mobility as a Service, eller mobili- tet som tjänst, är en integrerad mix av olika mobilitetstjänster vilka arrangeras till kunden i form av skräddarsydda mobilitetspaket.

Mobilitet: Mobilitet handlar om människors möjlighet att transportera sig själva och gods till de platser de vill nå.

Mobilitetssystem: Det system inom vilket det är möjligt för en individ att transportera sig utifrån dennes behov. Resande kan ske utifrån en kombination av exempelvis traditionell kollektivtrafik, cykel, bil, bilpool, taxi och taxiliknande tjänster, delad bil och sam- åkning. Systemutformningen för transporttjänster kan innefatta att informations-, boknings- och betalssystem kopplas samman sömlöst.

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

Regional kollektivtrafikmyndighet: I varje län ska det finnas en regional kollektivtrafikmyndighet som ansvarar för strategisk pla- nering av kollektivtrafik. I Värmland är Region Värmland regional kollektivtrafikmyndighet.

Regionbusstrafik: Regional busstrafik som Region Värmland ansvarar för.

Regiontrafik: Den regionala buss- och tågtrafik som Region Värmland ansvarar för.

Regiontåg: Regional tågtrafik som Region Värmland ansvarar för.

Servicelinjer: Servicelinjerna trafikerar enligt tidtabell mellan sjuk- husen och vissa vårdcentraler i Värmland, samt med specialan- passade fordon bemannad med sjukvårdspersonal från Central- sjukhuset Karlstad till sjukhusen i Uppsala och Örebro.

Servicetrafik: Servicetrafiken är samlingsnamnet för färdtjänst, riksfärdtjänst och sjukresor. Region Värmland svarar på kom- munernas uppdrag för färdtjänsten i länet och ansvarar för att planera, upphandla, organisera och administrera beställningscen- tral och trafik.

Sjukresa: En sjukresa är en resa till och från sjukvården samt tandvården, där resenären betalar en egenavgift beroende på färd sätt.

Särskilda persontransporter: Särskilda persontransporter är de som inte betraktas som allmänna, det vill säga att det är särskilda regelverk som reglerar vilka resenärer som får resa med denna trafik. Till särskilda persontransporter räknas servicetrafiken samt skoltrafiken.

Tillgänglighet: Kollektivtrafikens tillgänglighet kan övergripande delas in i tre delar; grundläggande tillgänglighet till resande och kollektivtrafiksystemet som helhet, geografisk tillgänglighet och tillgänglighet för personer med funktionsnedsättning. Geogra- fisk tillgänglighet kan innefatta avstånd till hållplats eller station, turtäthet och linjesträckning. Tillgängligheten till och i kollektiv- trafiksystemet utgår från principen om universell utformning. En funktionsnedsättning är en nedsättning av fysisk, psykisk, kognitiv eller intellektuell funktionsförmåga. En funktionsnedsättning kan uppstå till följd av sjukdom eller annat tillstånd eller till följd av en medfödd eller förvärvad skada. Sådana sjukdomar, tillstånd eller skador kan vara av bestående eller av övergående natur.

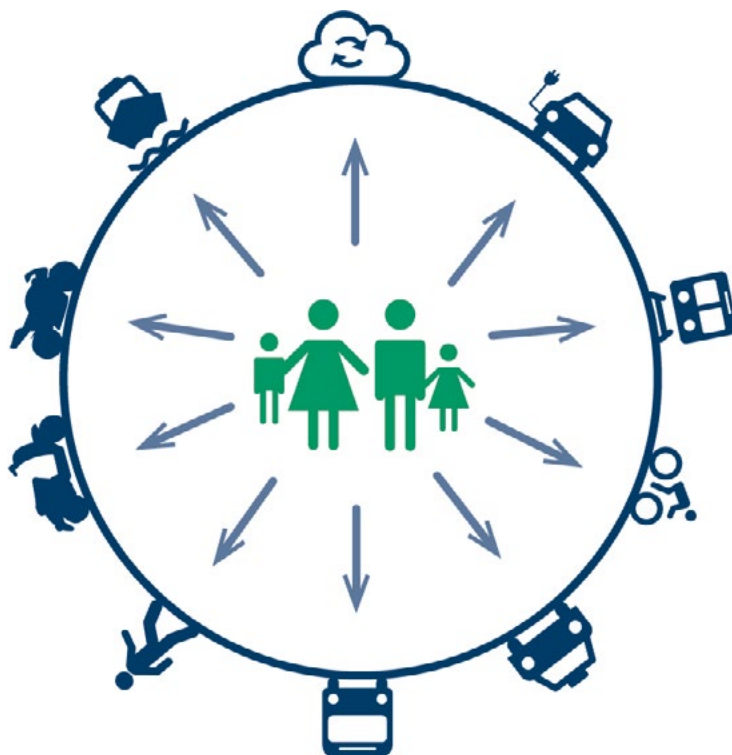
Tätortstrafik: Den busstrafik som körs i Karlstad under varumär- ket Karlstadsbuss samt den busstrafik som kör i tätorterna Säffle, Kristinehamn och Arvika under varumärket Värmlandstrafik.

Vänerbanan: Järnvägssträckan mellan Kil och Göteborg.

Värmlandsbanan: Järnvägssträckan mellan Laxå och gränspassagen mot Norge vid Charlottenberg.







Smart resande i Värmland

En gemensam vision för kollektivtrafiken i Värmlands utveckling är **Smart resande i Värmland**. Detta innebär att Region Värmland ska skapa förutsättningar för smart resande och bidra till en levande region. Smart står för: *bekvämt, resurseffektivt, attraktivt, hållbart, enkelt, tillförlitligt och tillgängligt*. Utvecklingen av mobilitet ska alltid ske utifrån invånarnas förutsättningar, behov, beteenden och förväntningar. Smart innebär också att Region Värmland ska vara kreativt samt utmana för att hitta nya tjänster och lösningar för att möta invånarnas transportbehov.

Kollektivtrafik är en viktig del av en hållbar regional utveckling. Ambitionen i *Regionalt trafikförsörjningsprogram Värmland 2022–2026* och *Målbild för kollektivtrafiken i Värmland 2040* är därför framtagna utifrån mål och vision i *Värmlandsstrategin 2040*.

Kollektivtrafikens dokument är handlingsplaner till den regionala utvecklingsstrategin och beskriver hur kollektivtrafiken bidrar till att nå de regionala målen.

Framtagandet av kollektivtrafikens vision, mål och fokusområden har delvis ägt rum under covid-19-pandemin. Detta ger att pandemins långsiktiga påverkan på resandet och kollektivtrafiken ännu ej har visat sig, och utifrån vad som händer de närmsta åren kan en omprioritering möjligen behövas. Utgångspunkten har varit

att åren 2020 och 2021 blir undantagsår och att det kollektiva resandet därefter ökar, men det är svårt att prognostisera gällande hur snabbt det kommer att gå.

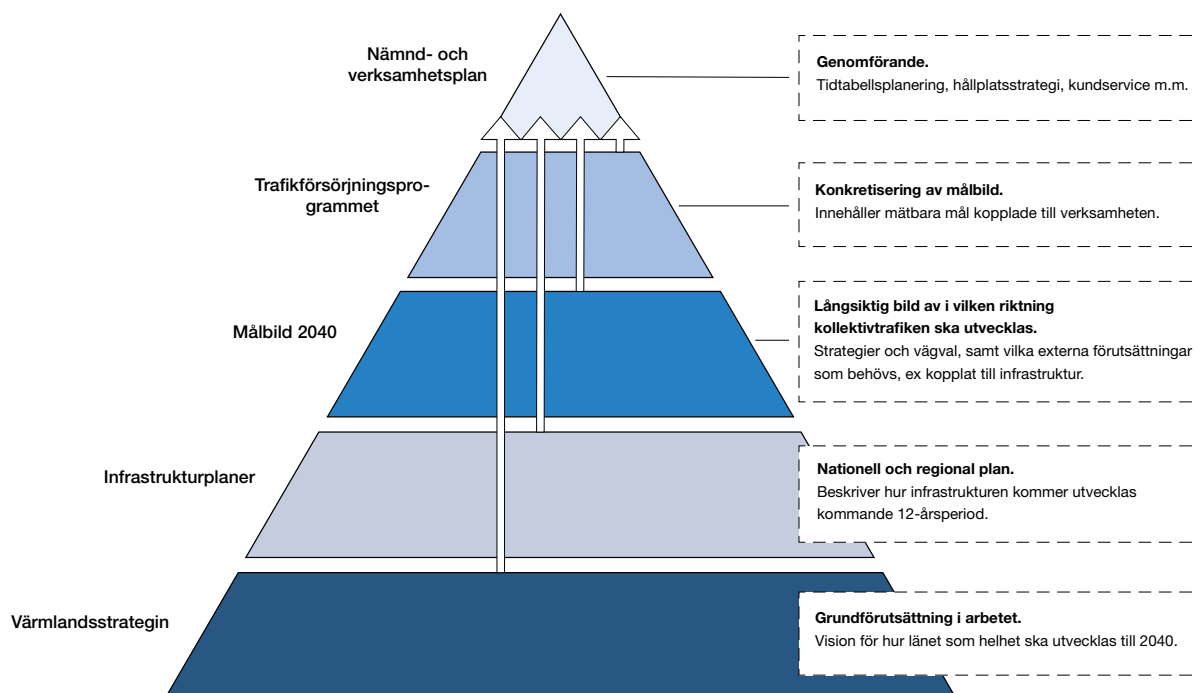
Syftet med trafikförsörjningsprogrammet och målbildsdokumentet är att fastställa en övergripande strategisk inriktning för kollektivtrafiken i Värmland, samt hur det hållbara resandet kan öka i länet utifrån de resandebehov som finns.

1+1 blir 1

Regionalt trafikförsörjningsprogram Värmland 2022–2026 och *Målbild för kollektivtrafiken i Värmland 2040* är två separata dokument som bör läsas tillsammans men kan läsas var och ett för sig. Dokumenten har tagits fram tillsammans och bildar gemensamt en helhetsbild av hur Region Värmland ser på den långsiktiga utvecklingen av kollektivtrafiken i regionen.

Grunden är att den långsiktigt politiskt förankrade ambitionen för kollektivtrafikens utveckling beskrivs i *Målbild för kollektivtrafiken i Värmland 2040*. I trafikförsörjningsprogrammet konkretiseras vad som behöver göras under den kommande femårsperioden.

Dokumentet utgår från ett arbete som gjordes under hösten 2019 om framtidens mobilitet samt en bred dialogprocess under



Koppling till andra strategiska regionala dokument och mål.

2020 där Region Värmland träffade representanter från bland annat länets kommuner, näringsliv, branschoperatörer, statliga myndigheter och angränsande län.

Koppling till andra strategiska dokument och mål

Målbildsdokumentet och trafikförsörjningsprogrammet utgår från mål och vision i Värmlandsstrategin och är svar på hur kollektivtrafiken bidrar till att nå den utveckling som Värmlandsstrategin beskriver.

Nationell och regional plan för transportinfrastrukturen utgör den fysiska förutsättningen för utvecklingen av hållbart resande i Värmland. På lång sikt kan målbildens ambitioner också påverka nationell och regional plan för transportinfrastrukturen.

Utifrån de förutsättningarna beskriver *Målbild för kollektivtrafiken i Värmland 2040* en långsiktig ambition för kollektivtrafikens utveckling och ett skifte till ett helhetsperspektiv med fokus på hållbart resande, där kollektivtrafiken är en viktig del men behöver verka i en helhet. Trafikförsörjningsprogrammet innehåller mål och fokusprocesser i ett medellångt perspektiv, vilka ligger till grund för kollektivtrafikens utveckling på kort sikt.

Mer detaljerade mål antas årligen i kollektivtrafiknämndens nämndplan och det årliga genomförandet beskrivs i förvaltningens verksamhetsplan.

Större händelser inom kollektivtrafiken i Värmland

Kollektivtrafikplanering sker utifrån långa tidsperspektiv och cykler, exempelvis ingås trafikavtal vanligen för en period om tio år och utbyggnad av transportinfrastruktur planeras i ännu längre perspektiv. För kollektivtrafiken i Värmland är det dessa händelser som är av större, övergripande karaktär och styr mycket av verksamhetens planering.

Under perioden finns också spårbyten planerade på Värmlandsbanan och Fryksdalsbanan. På Värmlandsbanan planeras spårbyte ske i början av perioden medan spårbyte på Fryksdalsbanan planeras i slutet av perioden.

Regionalt trafikförsörjningsprogram Värmland 2022–2026

Trafikförsörjningsprogrammet är ett strategiskt dokument och ett underlag när strategiska beslut ska fattas. Programmet ska vara vägledande för kommersiella aktörer och för att invånarna i Värmland ska få information om vilken kollektivtrafik som planeras och bedrivs med offentliga medel, samt framtida ambitioner och områden för utveckling.

Det övergripande målet för den allmänna kollektivtrafiken i Värmland är att det hållbara resandet ska få en ökande marknadsandel av de regionala persontransporterna. Mål inom nöjdhet,



Här redovisas större händelser inom kollektivtrafiken år 2022 till 2030.

trygghet, enkelhet att resa, förnybart drivmedel och tillgänglighet bidrar till måluppfyllelsen för ett ökat hållbart resande. Region Värmland behöver ta en ny roll och ta ansvar för helheten i det framväxande mobilitetssystemet.

Målbild för kollektivtrafiken i Värmland 2040

I *Målbild för kollektivtrafiken i Värmland 2040* beskrivs hur kollektivtrafiken ska utvecklas, med sikte på 2040. Visionen siktar på att kollektivtrafiken ska vara ett verktyg för att bygga ett attraktivt och konkurrenskraftigt samhälle som är långsiktigt hållbart. För att nå dit behöver kollektivtrafiken vara en del i att göra det enkelt att på ett hållbart sätt förflytta sig inom länet och över länsgräns.

I målbilds dokumentet beskrivs en ambition att arbeta med hållbart resande utifrån ett helhetsperspektiv. Kollektivtrafiken är en central del i att möjliggöra hållbart resande, men behöver fungera tillsammans med andra hållbara transportslag och samhällets utveckling.

Ambitionen är att den linjelagda kollektivtrafiken koncentreras till de stråk där det finns ett stort resandeunderlag och goda förutsättningar att konkurrera med bilen. I området runt Karlstad har trafiken utökats mer än i övriga länet till följd av att det är i det området som antalet invånare och resor ökat mest. I de starka stråken finns det en tät trafik över större delen av dygnet. Regio-

nal trafik i starka stråk kombineras med flexibla lösningar utanför de starka stråken som ger en god tillgänglighet i hela länet och på landsbygden.

Globala, nationella och regionala mål

Regionalt trafikförsörjningsprogram Värmland 2022–2026 och *Målbild för kollektivtrafiken i Värmland 2040* bidrar till måluppfyllelse för ett antal globala, nationella och regionala mål.

På internationell och nationell nivå är det mest aktuellt att arbeta med de globala hållbarhetsmålen i Agenda 2030, de nationella transportpolitiska målen, samt klimatmål för transportsektorn gällande minskade utsläpp av växthusgaser från inrikes transporter. Den huvudsakliga regionala strategin som trafikförsörjningsprogrammet och målbildsdocumentet utgår ifrån och bidrar till målen i är den regionala utvecklingsstrategin – *Värmlandsstrategin 2040*.

De globala hållbarhetsmålen

Flera av de sjutton globala hållbarhetsmålen i Agenda 2030 är relevanta för planering och genomförande av kollektivtrafiken i Värmland. Främst bidrar kollektivtrafiken i Värmland till delmål 11.2 – att senast 2030 tillhandahålla tillgång till säkra, ekonomiskt överkomliga, tillgängliga och hållbara transportsystem för alla.



Marknadsandel hållbart resande (kollektivtrafik, cykel, gång)

Mål 2026

- I Värmland ska andelen hållbara resor vara minst 30 %.

Mål 2030

- I Värmland ska andelen hållbara resor vara minst 34 %.

Mål 2040

- I Värmland ska andelen hållbara resor vara minst 40 %.



Resenärsupplevelse

- Andelen invånare och resenärer som är nöjda med kollektivtrafiken.
- Andelen invånare och resenärer som tycker att det känns tryggt att resa med kollektivtrafiken.
- Andelen invånare och resenärer som tycker att det är enkelt att resa med kollektivtrafiken.



Miljö

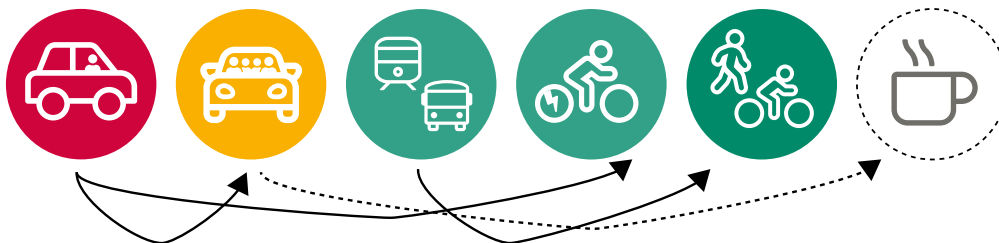
- Andelen förnybart drivmedel för regionbuss, tätortstrafik (ej båtbus), regiontåg och servicelinjer.



Tillgänglighet

- Kollektivtrafiken i Värmland utvecklas utifrån principen om universell utformning.
- Andel invånare och resenärer som upplever en geografisk tillgänglighet till kollektivtrafiken.

Illustration över identifierade utvecklings- och arbetsområden som ska öka marknadsandelen inom hållbart resande i Värmland, se även tabell *Marknadsandel hållbart resande* på sidan 43.



Bilden visar en förflyttning från att resa ensam i bil till en mer hållbar resa, eller en resa som uteblir. En resa som går från att köra ensam i sin bil till att samåka med andra, att kombinera bilresan med en delsträcka på cykel för att nå sin målpunkt, eller att kanske inse att den planerade resan inte behöver genomföras alls (kaffekoppen) eftersom mötet eller liknande som var orsaken till resan, kan genomföras med digitala verktyg istället.

Nationella mål

Kollektivtrafiken i Värmlands mål utgår ifrån de nationella transportpolitiska målen och tar även hänsyn till andra nationella mål. I de nationella transportpolitiska målen är det övergripande målet att *Säkerställa en samhällsekonomiskt effektiv och långsiktig hållbar transportförsörjning för medborgarna och näringslivet i hela landet*. Det övergripande målet är uppdelat i ett funktionsmål och ett hänsynsmål.

Riksdagen har fattat beslut om ett klimatmål för transportsektorn, med målet att senast 2030 ska växthusgasutsläppen från inrikes transporter minska med minst 70 procent, jämfört med 2010. Generationsmålet är ett övergripande mål för den nationella miljöpolitiken och innebär att till nästa generation lämna över ett samhälle där de stora miljöproblemen är lösta, utan att orsaka ökade miljö- och hälsoproblem utanför Sveriges gränser.

Det finns sexton miljö kvalitetsmål, som tillsammans med generationsmålet utgör grunden för den nationella miljöpolitiken.

Regionala strategier och mål

Kollektivtrafiken i regionen bidrar till att uppnå mål inom andra samhällsområden, till exempel tillgänglighet, miljö, jämställdhet, jämlikhet och resursdelning, vilket innebär att utvecklingen av kollektivtrafiken måste ses i ett helhetsperspektiv och i samverkan med den regionala utvecklingen. Trafikförsörjningsprogrammet och målbildsdocumentet utgår i huvudsak från den regionala utvecklingsstrategin, Värmlandsstrategin.

Utifrån Värmlandsstrategins vision *Ett hållbart Värmland som förändrar världen* har fyra insatsområden identifierats där ambitioner och målsättningar för Värmland beskrivs. En kollektivtrafik som relaterar och tar hänsyn till insatsområdena kan bidra till och driva mot den önskade utvecklingen av Värmland. Strategin anger att de planer och program som utgår ifrån Värmlandsstrategin behöver genomsyras av dess nycklar och perspektiv samt vara jäm-

ställdhetsintegrerade för att lyckas. Förändringsnycklarna är lika aktuella för kollektivtrafiken och lyder; *Vi samverkar på nya sätt, Vi utforskar proaktivt och Vi leder modigt*. I Värmlandsstrategin finns även fem perspektiv, som ska påminna om vad som är viktigt på riktigt och vägleda i genomförandet av strategin. Perspektiven är; *Barn och unga, Landsbygd och stad, Jämställdhet, Jämlikhet och inkludering samt Klimat- och miljöfrågor*.

Inom de fyra insatsområdena är kollektivtrafiken delaktig till måluppfyllelse. Kollektivtrafiken bidrar till att alla regionens invånare har tillgång till god och jämlik vård, detta genom att möjliggöra resande till och från vården utifrån vårdtagarens behov. Genom att kollektivtrafiken sätter ett mål om hundra procent förnybart drivmedel för de fordon som körs i den linjelagda buss-trafiken bidrar det till en utbyggnad av tillgången till förnybara tankställen i regionen. Även inom besöksnäring, näringslivssatsningar och landsbygdsutvecklingen är kollektivtrafiken och det hållbara resandet en viktig del i utvecklingen.

Det insatsområde där kollektivtrafiken tydligast är en del i regionens utvecklingsarbete är insatsområdet *Utveckla attraktiva platser*. Genom att skapa förutsättningar för ett hållbart resande i hela Värmland skapas samtidigt förutsättningar för att kunna leva och verka i hela länet. Kollektivtrafiken bidrar med geografisk tillgänglighet, tillgång till arbete, skola, kultur och natur, och tillgänglighet för personer med funktionsnedsättning. Byggnandet av ett hållbart mobilitetssystem utgår ifrån de olika behov och förutsättningar som finns inom regionen, där olika lokala lösningar bidrar till en helhetslösning som utformas med hjälp av lokala samarbeten.

Region Värmland Kollektivtrafik kommer främst att bidra med data för uppföljning av målet *Tillgänglig region* och de två indikatorerna; *Hållbart resande och transport inom regionen såväl som in till/ut ur regionen samt Möjligheter att bo och arbeta i hela Värmland – inklusive mellan kommunhuvudorter*.



Målbild för kollektivtrafiken i Värmland 2040



Region
Värmland



Utgiven av Region Värmland.

Fastställd av Regionfullmäktige 2021-10-27

Målbild för kollektivtrafiken i Värmland 2040 är framtagen för att beskriva hur kollektivtrafiken ska utvecklas med sikte på 2040.

Foto: Øyvind Lund och Linn Malmén

Produktion: Region Värmland Kollektivtrafik i juni 2021.



Ett verktyg för regional utveckling

Syftet med målbilden är att beskriva hur kollektivtrafiken ska utvecklas med sikte på 2040 utifrån bland annat målen i Värmlandsstrategin.

Kollektivtrafiken är ett verktyg för att bygga ett attraktivt och konkurrenskraftigt samhälle som är långsiktigt hållbart. För att nå dit måste kollektivtrafiken planeras och integreras med annan samhällsplanering och viktiga samhällsfunktioner. Mycket i dagens trafiksystem fungerar bra vilket är en god grund för en fortsatt

utveckling. Samtidigt behöver systemet hela tiden utvecklas för att hitta nya lösningar så att det kan uppfylla både individens och samhällets behov.

Det är därför viktigt att utgå från hela Värmland och invånarnas olika behov. Den regionala planeringen behöver verka för att göra det enkelt att på ett hållbart sätt förflytta sig inom länet och över länsgräns. På så sätt kan kollektivtrafiken vara ett verktyg för att bidra till en långsiktigt hållbar regional utveckling.

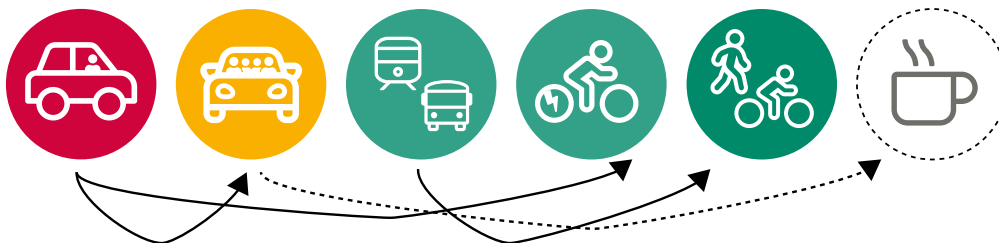
11-35 Karlstad

5 Utlag

Information

Aktuell trafikinformation finns även på
trafikverket.se





Figur 1. Bilden visar en förflyttning från att resa ensam i bil till en mer hållbar resa, eller en resa som uteblir. En resa som går från att köra ensam i sin bil till att samåka med andra, att kombinera bilresan med en delsträcka på cykel för att nå sin målpunkt, eller att kanske inse att den planerade resan inte behöver genomföras alls (kaffekoppen) eftersom mötet eller liknande som var orsaken till resan, kan genomföras med digitala verktyg istället.

Visionen Smart resande i Värmland

Visionen är att Region Värmland ska verka för ett *Smart resande i Värmland*. Det innebär att kollektivtrafiken ska vara ett verktyg för att bygga ett attraktivt och konkurrenskraftigt samhälle som är långsiktigt hållbart. För att nå dit behöver Region Värmland ta ett brett ansvar och vara en del i att göra det enkelt att på ett hållbart sätt förflytta sig inom länet och över länsgräns.

Smart står för: *bekvämt, resurseffektivt, attraktivt, hållbart, enkelt, tillförlitligt och tillgängligt*. Utvecklingen av mobilitet ska alltid ske utifrån invånarnas förutsättningar, behov, beteenden och förväntningar. Smart innebär också att Region Värmland ska arbeta kreativt och utmanande för att hitta nya tjänster och lösningar för att möta invånarnas transportbehov.

Från kollektivtrafik till hållbart resande

Region Värmland har som regional aktör ett stort ansvar att få samhället att fungera samtidigt som man underlättar för invånarna att göra mer klimatsmarta val. De utmaningar regionen står inför kan inte enbart lösas med bättre kollektivtrafik, utan ett större grepp om helheten måste tas vilket innebär stora satsningar och mod att våga prova nytt. Regionen måste driva utvecklingen och samarbeta kring hållbar mobilitet med en rad andra aktörer. Det är ett samarbete som till vissa delar finns redan idag men som måste fortsätta att utvecklas och drivas.

Region Värmlands uppdrag skiftar således från att bedriva traditionell kollektivtrafik till att arbeta med hållbart resande i ett sammanhållet system anpassat till invånarnas liv i hela länet. Kollektivtrafiken är fortfarande en central del, men med det skiftade uppdraget blir samordningen med andra hållbara transportslag

såsom cykel, gång, samnyttjande av bil och bil till kollektivtrafiken viktiga områden att arbeta med. Det innebär alltså att inkludera all annan hållbar persontransport och även att inkludera de resor som egentligen inte behöver genomföras och på så sätt inte blir av.

En visualisering av detta finns i Figur 1. För att nå hit är det avgörande att samarbeta med många olika aktörer, både kommersiella och offentliga, och på så sätt möjliggöra för ett mer hållbart resande. Detta görs genom att främja nytänkande, integrera det gamla med det nya, våga investera och erbjuda kunskap och resurser. Det innebär att Region Värmland identifierar de behov som finns och erbjuder lösningar i egen regi eller via andra aktörer och samarbeten. En viktig del blir att samarbeta i utvecklingen av bredband och digitala tjänster för att kunna erbjuda möjligheter till att avstå icke nödvändiga resor och erbjuda service i annan form.

Digitaliseringen är ett centralt verktyg i arbetet med utvecklingen av det hållbara resandet framöver. Region Värmland behöver gå från ett standarderbjudande för alla till att anpassa hållbart resande utifrån individers och länets olika förutsättningar. Därför måste resenärer och invånare inkluderas i arbetet med att utveckla det hållbara resandet i hela länet.

Konkret innebär det att Region Värmland tar ett helhetsansvar för att det ska vara möjligt att resa hållbart i Värmland samt över länsgräns. Region Värmland har inte rådighet över samtliga förutsättningar, men inriktningen ger ett stöd för att aktivt delta tidigt i de processer som behövs för att få en bra helhet i samhällsplaneringen. Det innebär också ett behov av att arbeta nära andra delar av regionen, bland annat inom infrastruktur.



Vägen till 2040

Det är svårt att se in i framtiden och det enda som kanske kan sägas säkert är att det inte kommer bli som planerat. Värde med den här typen av dokument är att peka ut en riktning samt att ge en gemensam grund att stå på.

Utmaningarna är många men en av de viktigaste utgångspunkterna för Region Värmland är att utgå från invånarnas olika behov och förutsättningar. Invånarnas preferenser kring exempelvis resande och kollektivtrafik är långt ifrån statiska och därmed är det viktigt att inte låsa fast sig i en specifik lösning. Förutsättningarna ser också väldigt olika ut i olika delar av länet. Det blir viktigt att erbjuda en palett av olika lösningar som på olika sätt löser behovet av att förflytta sig oavsett vem man är eller vart man bor. För att göra detta måste Region Värmland ta ansvar för de höga ambitioner som finns och se till att vara med och driva utvecklingen i hela Värmland.

I Värmlandsstrategin identifieras så kallade förändringsnycklar att arbeta utifrån och dessa är en grund för kollektivtrafikens arbete framöver.

De identifierade nycklarna i Värmlandsstrategin är:

- **Vi samverkar på nya sätt**
Vi måste arbeta tillsammans med andra för att utveckla Värmland och lyckas med genomförande av strategin. En viktig del är samverkansformer kring specifika frågor och åtaganden. För kollektivtrafiken är kommunerna, Trafikverket, trafikföretagen och Karlstads Universitet exempel på viktiga samarbetspartners, i synnerhet om vi ska lyckas med att arbeta för ett helhetsperspektiv vad gäller hållbart resande. En annan viktig del för att lyckas med samverkan och helhetsperspektiv är att inkludera och ta tillvara på insikter och önskemål från invånare och resenärer.
- **Vi utforskar proaktivt**
Vi måste tänka på nya sätt för att hitta nya lösningar i en omvärld som förändras snabbt. Ett utforskande arbetssätt med nära koppling till innovation och forskning samt en öppenhet att testa nya idéer är en viktig förutsättning.

- **Vi leder modigt**

För att genomföra de förändringar som vi står inför krävs mod att besluta om nya typer av åtgärder och insatser samt mod att lägga gamla lösningar åt sidan. I det ligger att våga misslyckas och att lära sig av de misstagen för att möjliggöra fortsatt utveckling. Det handlar också om att vara en samlande kraft för att få flera aktörer att gå i samma riktning, komma till beslut och genomföra långsiktiga satsningar.

Sammantaget handlar det om att regionen behöver samarbeta med en bred palett av olika aktörer, och vara öppna för att ta in nya idéer och våga testa nya lösningar. Regionen måste våga fatta nödvändiga beslut som i stunden är obekväma och misslyckanden måste ses som en del av lärandet.

Förutsättningar

I listan nedan konkretiseras förutsättningar och förhållningssätt för att nå ambitionen i målbilden:

- Nära samverkan och dialog med kommunerna och Trafikverket om behov och förutsättningar, vilket ska ske tidigt i planeringen.
- Samordning internt med andra funktioner i Region Värmland, bland annat infrastruktur och folkhälsa. Det blir även viktigt att vara med och driva digitalisering i regionen.
- Öppenhet och en vilja att testa nya lösningar, trafikslag och samarbeten är ett måste för att nå visionen. Gärna i pilotprojekt och andra typer av projekt internt och tillsammans med andra aktörer för att lära sig mer och utvecklas proaktivt.
- Förbättra vår kunskap om resenären och invånaren och vilka behov som behöver lösas för att möta resenärernas olika förutsättningar och behov. Detta görs främst genom en bred dialog samt arbete med olika typer av tillförlitliga data för att kunna göra analyser och prognoser, både kvalitativt underlag och kvantitativt GIS-underlag.

Utvecklingsområden

Utifrån de förändringsnycklar som beskrevs i föregående kapitel har tre utvecklingsområden identifierats för att säkerställa att Region Värmland jobbar för att nå visionen *Smart resande i Värmland*:

- Ta ansvar för helheten
- Påverka förutsättningarna
- Påverka beteendet

Utifrån de områdena har det formuleras åtgärder för att påverka och förbättra förutsättningarna för ett smart resande i Värmland.

Åtgärder för att påverka beteendet är ett verktyg för att få ut större effekt av de åtgärder som genomförs i trafiken. Naturligtvis sker en växelverkan mellan förutsättningar och åtgärder för att påverka beteendet där de stödjer varandra och det är så som man totalt sett får ut mest effekt av olika åtgärder. Nedan beskrivs utvecklingsområdena översiktligt.

Mer detaljerad information finns i rapporten *Framtidens mobilitet*, se <https://www.regionvarmland.se/kollektivtrafik>

Ta ansvar för helheten

Detta utvecklingsområde fokuserar på Region Värmlands roll för att öka det hållbara resandet i Värmland och över länsgräns.

Regionen behöver ta en ny roll och ansvar för helheten i det framväxande mobilitetssystemet. Det innebär ett ansvar för att de olika delarna och aktörerna i systemet ska fungera tillsammans och därmed skapa en bra helhetsupplevelse för invånarna.

Mobilitetssystemet innefattar olika transportmedel (även de utanför kollektivtrafiken) och alla typer av resande inom samt till och från regionen. Det innefattar även att verka för att det ska finnas goda alternativ till att resa, exempelvis genom digitala lösningar. I framtiden kommer även andra alternativ, som självkörande fordon, vara en naturlig del i transportsystemet. För att kunna nyttja tillgängliga transportmedel finns också tjänster i systemet för att skapa överblick samt kunna planera och genomföra sin resa.

Region Värmland ska samordna och samarbeta med olika aktörer i mobilitetssystemet för att systemet ska fungera smidigt och sammanhållet. Nya affärsmodeller kommer behöva testas och utvecklas för att hålla samman erbjudandet mot invånarna. Det innebär att Region Värmlands roll blir att identifiera vilka behov som finns för att sedan erbjuda lösningar i egen regi, genom kommersiella aktörer eller genom samarbeten med andra offentliga verksamheter.

Påverka förutsättningarna

Detta utvecklingsområde fokuserar på hur Region Värmland kan arbeta för att förbättra kollektivtrafikens attraktivitet och koppling till andra hållbara trafikslag.

Region Värmland ska underlätta för invånarna att resa mer hållbart genom att verka för fler klimatsmarta resealternativ. Regionen behöver arbeta med att skapa förutsättningar för ett mer hållbart resande, såsom ny infrastruktur, nya tjänster och nya resealternativ för invånarna. Till stor del handlar det om att utveckla de faktiska förutsättningarna att resa hållbart, exempelvis genom utveckling av trafiksystem och infrastruktur, även digitala lösningar. Det handlar mycket om att bygga vidare på det som redan finns, men även om att utveckla nya resmöjligheter. Detta kan ske antingen i egen regi, genom samarbeten eller genom att uppmuntra och underlätta för andra aktörer att skapa lösningar som möjliggör ett mer hållbart resande.

Målet är inte att utesluta icke hållbara resor utan jobba för att successivt minimera dem genom att skapa bättre förutsättningar för attraktiva mer hållbara alternativ. I framtiden kommer givetvis andra transportsätt och möjligheter att finnas, här behöver det finnas en öppenhet att dra nytta av framtida möjligheter. Mobilitetserbjudandet behöver framöver anpassas till områdets befolkningstäthet och närhet till hållbara transportalternativ. Detta för att hitta smarta lokalt anpassade lösningar för möjligheten att flytta sig i olika delar av länet. Det är viktigt för att invånarnas individuella behov/situation ska inkluderas och för att förstå vilket underlag som finns för att på så sätt erbjuda olika typer av tjänsteutbud.

Påverka beteendet

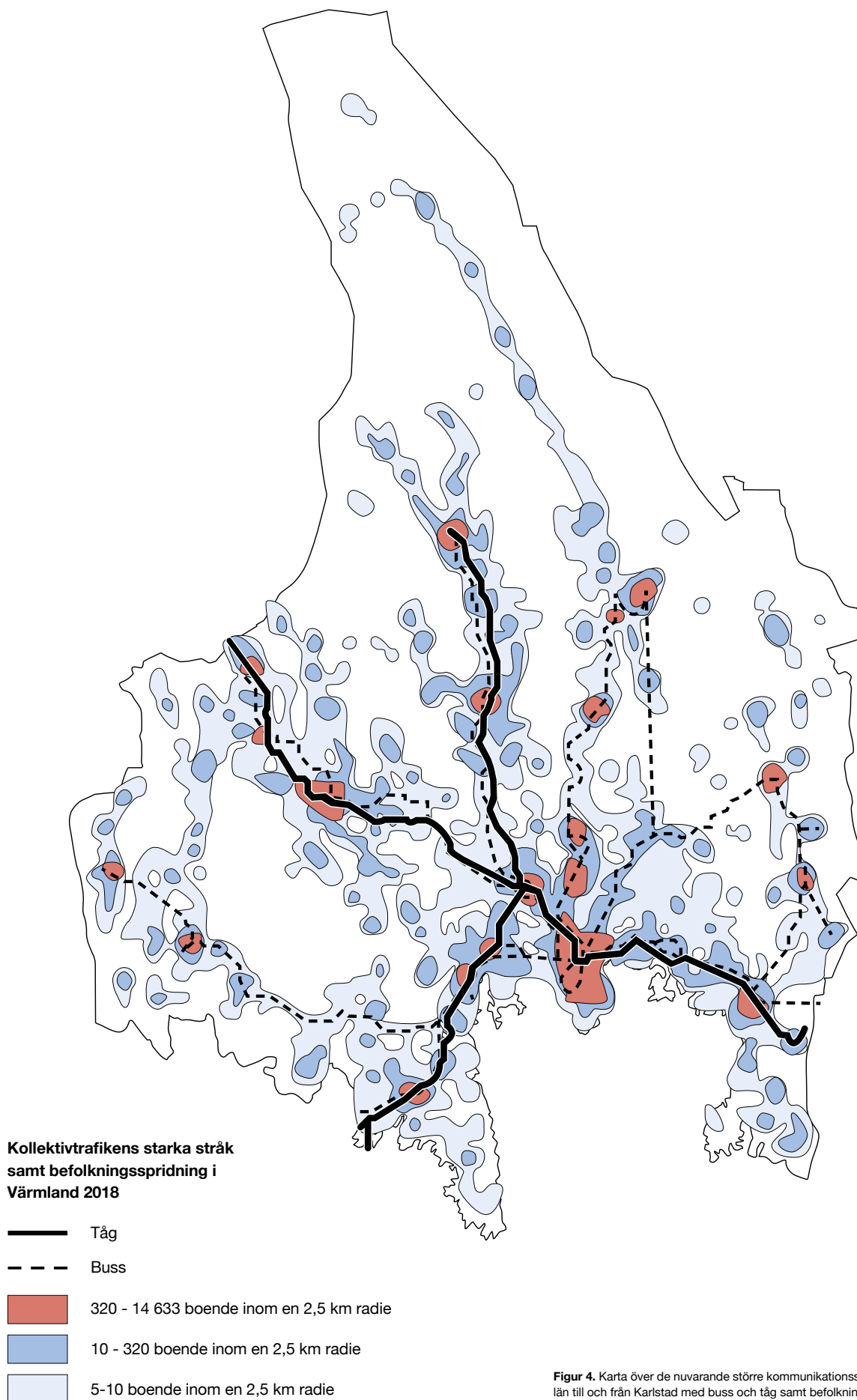
Detta utvecklingsområde fokuserar på påverkansåtgärder för att få invånarna att välja mer hållbara transportslag. Inriktningen är att varje rörelse åt ett mer hållbart resande är positivt.

Region Värmland ska underlätta för invånarna att vilja välja mer hållbart genom att utgå ifrån deras drivkrafter för förändring. Många värmlänningar anser att hållbarhet är viktigt, men har svårt att hitta motivationen till att förändra sina vanor¹. Många invånare söker stöd för att kunna göra mer hållbara val. Att förändra beteenden tar tid och att motivera invånarna till mer hållbara resvanor kommer vara en långsiktig process.

Enligt kollektivtrafikbarometern 2020 är den största gruppen av resenärer växlare, det innebär att de växlar mellan att åka bil och kollektivt. I den gruppen finns goda möjligheter att uppmuntra en rörelse åt ett mer hållbart resande då de redan har en kännedom om mobilitetssystemet. För att ändra resvanor till mer hållbara alternativ behöver Region Värmland nyttja invånarnas faktiska drivkrafter och därigenom få de mer klimatsmarta alternativen att upplevas som mer attraktiva i relation till de mindre hållbara alternativen.

Region Värmland ska stötta invånare att successivt välja mer hållbart resande. För att nya vanor ska tillämpas, anpassas och införlivas i invånarens vardag så måste förändringen göras stegvis och över tid. Det handlar inte om att helt och hållet ersätta privat transport med kollektivtrafik utan istället att få invånare att steg för steg välja mer hållbart.

¹Rapport Framtidens mobilitet



Figur 4. Karta över de nuvarande större kommunikationsstråken i Värmlands län till och från Karlstad med buss och tåg samt befolkningsspridning.

exempelvis arbete och erbjuda andra bekvämligheter. En annan prioriterad utgångspunkt är utveckling av gång och cykeltrafik i tätorter och runt om i regionen. Cykelinsatser och infrastruktur måste planeras och utvecklas tillsammans med kollektivtrafiken.

Det är också viktigt att fortsätta utvecklingen av infrastruktur för el-bilar och underlätta för övergången till en mer elektrifierad fordonsflotta. Flexibel mobilitet inkluderar kanske i framtiden även den hållbara bilen, då våra diesel- och bensinbilar med största sannolikhet kommer fasas ut och ersättas av bilar med förnyelsebara drivmedel som på så sätt inkluderas i det hållbara resandet. För att kunna lösa problem som trängsel och resurseffektivitet behöver dessa bilar i så stor grad som möjligt dessutom samnyttas i systemet.

Flexibiliteten märks även i att kollektivtrafiken tillsammans med andra aktörer erbjuder ett utbud av tjänster för att underlätta vardagen och resekedjan för de som reser med kollektivtrafiken. I detta arbete är det viktigt att hela tiden inkludera invånarna för att kunna tillgodose och möta deras behov. Exempel på möjliga tjänster är boxar vid de större knutpunkterna där man kan hämta upp färdiga matkassar eller paket från posten som sista etapp på sin resa. Andra exempel kan vara system som erbjuder koordinerad skjuts av barn till träning och andra fritidsaktiviteter vilket frigör tid för föräldrarna och bidrar till att resor i bil där föräldrar skjutsar sina barn kan undvikas.

Samordning av leveranser av varor med busstrafik samt flexibla lösningar för vidare resor i kollektivtrafiksystemet på platser utanför tätort är ytterligare exempel. Flexibel och dynamisk mobilitet kommer också vara en viktig pusselbit för att erbjuda hållbara transporter till vissa turistmål under perioder av året, exempelvis trafik till friluftsområden och andra turistmål som idag enbart går att nå via bil eller till fots.

Utgångspunkten i området flexibel mobilitet är att hitta kreativa lösningar som underlättar vardagen samtidigt som det möjliggör att behovet av att förflytta sig kan ske hållbart. Region Värmland behöver arbeta nära marknadsaktörerna för att tillhandahålla anpassade och effektiva lösningar. Det är betydelsefullt att kunna göra lokala anpassningar av systemet utifrån aktuella behov i olika områden. Utvecklingen av flexibel mobilitet i kombination med de starka stråken i regionen sker över tid och kan ses som en iterativ process där lokala anpassningar och nyanseringar blir mycket viktigt. Att ständigt involvera invånare och föra dialog för att se till deras olika behov är en viktig utgångspunkt i utvecklingsarbetet.

Beskrivning av trafiken 2040

2040 har trafiken utvecklats mycket med utgångspunkt i flexibel mobilitet. Den linjelagda kollektivtrafiken är fortsatt koncentrerad till de stråk där det finns ett stort resandeunderlag och goda förutsättningar att konkurrera med bilen. I området runt Karlstad har trafiken utökats mer än i övriga länet till följd av att det är i det området som befolkningstätheten är som störst och det hittills är där som befolkningen ökar snabbast. En utveckling av starka stråk och områden med högt resande måste dock balanseras med att bibehålla en struktur som håller ihop länet.

Samtidigt är det viktigt att följa utvecklingen för att se ifall det sker någon förändring. I de starka stråken finns det en tät trafik över större delen av dygnet, och goda möjligheter att kliva på och av mellan ändpunkterna. Regional trafik i starka stråk kombineras med flexibla lösningar utanför de starka stråken som ger en god tillgänglighet i hela länet och landsbygden. Det finns även goda kopplingar över länsgränsen till målpunkter i andra län.

Huvudfokus är att möjliggöra arbets- och studiependling men

kollektivtrafiken ska även fungera för resande på fritiden. Då arbetstiderna sannolikt har större spridning än idag innebär det trafik under en stor del av dygnets timmar.

I nuvarande struktur har flyget inte en roll i den regionala kollektivtrafiken, dock är det viktigt att följa flygets utveckling. Dels sker en utveckling med elflyg på korta distanser, dels är det viktigt att följa ifall det uppstår behov av att stärka kollektivtrafiken till någon av länets flygplatser.

Universell utformning

2040 är kollektivtrafiksystemet utformat med en god tillgänglighet för olika grupper i samhället, bland annat gällande funktionsnedsättning, ålder, språk och socialt utanförskap. Sedan januari 2020 är Barnkonventionen svensk lag vilket innebär att barnperspektivet alltid ska tas i beaktande när planering eller förändring som berör barn sker. Detta gäller således kollektivtrafiksystemet. Det finns olika typer av funktionsnedsättningar som kan vara ett hinder till kollektivtrafiken, så som fysisk nedsättning, sensorisk nedsättning och kognitiv/psykisk nedsättning. Andra hinder till kollektivtrafiken kan vara socialt utanförskap, så som exempelvis åldersgrupp och socioekonomisk grupptillhörighet. Kollektivtrafiksystemet ska även inkludera och underlätta för grupper som turism och fritidsresande.

Alla resenärer med kollektivtrafiken i Region Värmland ska kunna planera resan, köpa och använda biljett, ta sig till och från samt vistas i och orientera sig på hållplats eller station, ta del av information, genomföra resan, samt kliva på och av fordonet och hitta en sittplats, oavsett vilken samhällsgrupp man tillhör eller vilken funktionsnedsättning man har. En tillgänglig kollektivtrafik uppnås inte genom enskilda åtgärder för särskilda behov, utan är en kvalitetsfråga som tillför mervärden i kollektivtrafiken i sin helhet. Region Värmland utgår från principen om universell utformning i sitt arbete, vilket innebär att produkter, miljöer, program och tjänster ska kunna användas av alla i största möjliga utsträckning utan behov av anpassning eller specialutformning.

Starka stråk

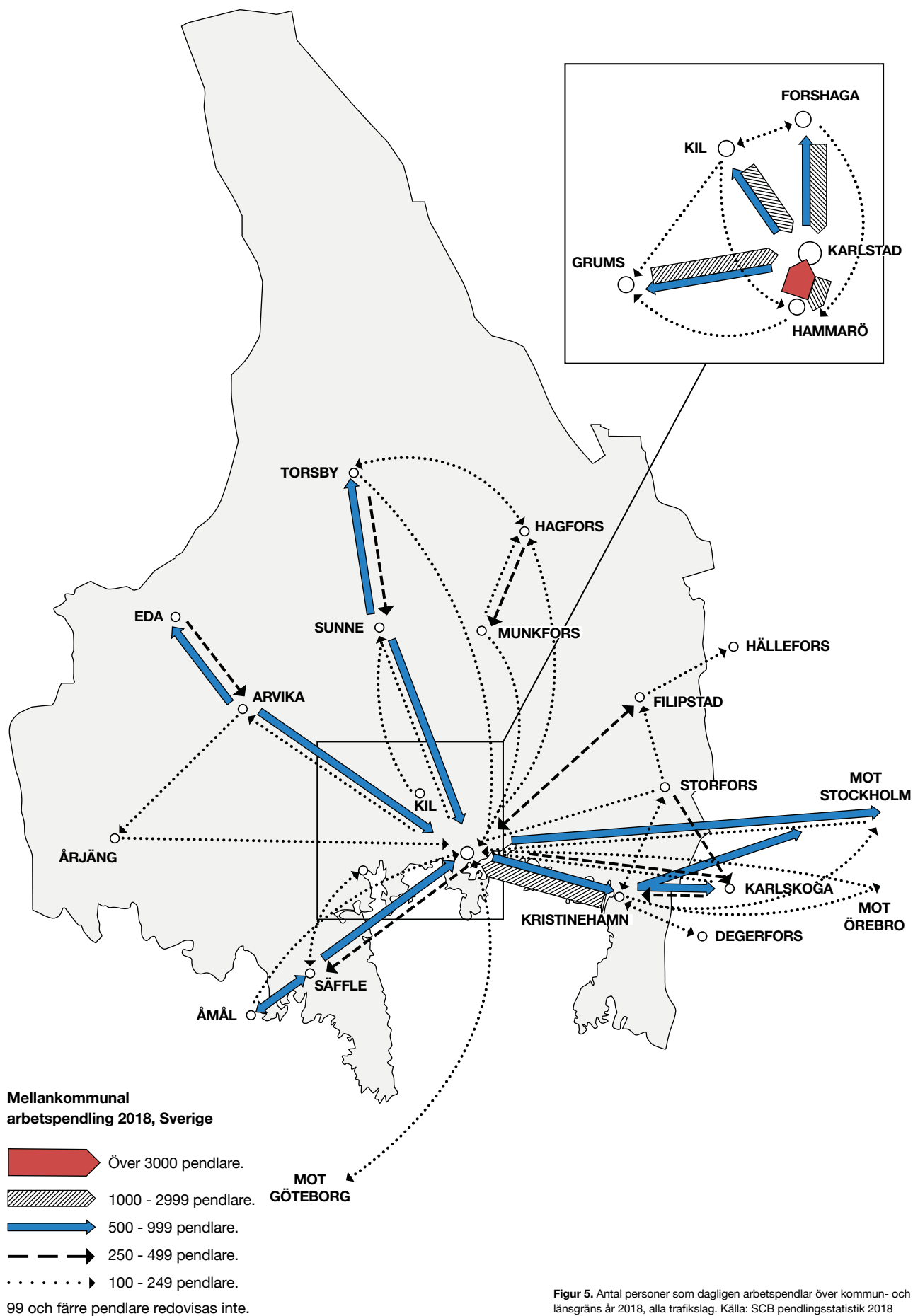
Som framgår av kartan i Figur 4 går de större kommunikationsstråken idag i Värmland till och från Karlstad, längs de områden där befolkningen är tätast. De stråken består idag av busslinjenätets stomlinjer och de tre järnvägsbanorna.

I figur 5 framgår att arbetspendlingen i stort sker i de kommunikationsstråk som visas i figur 4 samt över länsgräns. I kartan redovisas mellankommunal pendling, i trafikförsörjningsprogrammets figur 17 redovisas pendlingen mellan tätorter. Framförallt sker pendling över länsgräns i förbindelsen Säffle-Åmål samt Kristinehamn-Karlskoga, men även mot Degerfors, Hällefors och Örebro.

2040 utgörs stommen i den regionala trafiken fortsatt av tåg- och busstrafik i dessa starka stråk. Planeringsmässigt hanteras tåg- och busstrafik som en helhet, vilket innebär att de på vissa sträckor utesluter varandra och på andra kompletterar varandra.

I relationer där de kompletterar varandra är ambitionen att köra så mycket tågtrafik som möjligt utifrån kapacitet, fordonstillgång och ekonomi. Utifrån resbehovet kan det i vissa sträckor ändå av kapacitetsskäl finnas behov av en tät busstrafik mellan orterna och för att möjliggöra resande för de som inte bor vid en tågstation.

Såväl buss- som tågtrafik planeras för snabba transporter mellan de större orterna i länet samt mindre orter längs vägen mellan dem. På en del sträckor kan det finnas både trafik med tätare stoppfrekvens och snabbare trafik med färre stopp. I de starka stråken finns en ambition om att utöka trafiken, både vad gäller





frekvens och fördelning över dygnets timmar. Ett utvecklingsområde är trafik på kvällar och helger för att öka attraktiviteten att bo kvar i orter med mindre nöjes- och kulturutbud.

Förbindelsen mellan länets större orter och Karlstad är fortsatt prioriterad, då en majoritet av resandet sker i de förbindelserna. Ett utvecklingsområde för den regionala busstrafiken med flexibel mobilitet som bas är att förbättra möjligheten till kollektivt resande "på tvären" i länet mellan orter där det finns ett utvecklat resande, exempelvis mellan Årjäng och Arvika. För att få ett sammanhållet system längs de starka stråken finns pendlarparkeringar och bytespunkter dit man kan ta sig med exempelvis bil eller cykel för att sedan fortsätta med kollektivtrafik.

Trafiken ska möta behoven för daglig arbets- och studiependling inom länet samt över länsgräns. Den ska även fungera för fritidsresande och besöksnäringen vad gäller resor i de starka stråken med komplettering av flexibel mobilitet och dynamiska anropsstyrda lösningar. Regional trafik i starka stråk kombineras med flexibla lösningar utanför de starka stråken som ger en god tillgänglighet i hela länet och för landsbygden. I de starka stråken går trafiken snabbt och har restider som är konkurrenskraftiga i förhållande till bil. Kollektivtrafiken ska också bidra till förbättrade möjligheter att arbetspendla i Värmland, därför finns även ett mål om att det ska ta max en timme att resa mellan Karlstad och övriga kommunhuvudorter i länet.

Området runt Karlstad är den del av länet som har högst befolkningstäthet, vilket bland annat märks av ett stort resande samt arbets- och studiependling. Exempelvis är pendlingsrelationen

Karlstad-Hammarö den relation där flest värmilänningar pendlar över kommungräns. I det området behöver trafiken utvecklas för att möta de resandebehoven, på liknande sätt som för starka stråk. För resor med tåg över länsgräns är målet år 2040 en restid från Karlstad på 30 minuter till Örebro, 60 minuter till Oslo och 2 timmar till Stockholm. Detta bygger på arbetet inom ramen för Oslo-Stockholm 2.55. Det ska även finnas goda reserelationer till Göteborg. Utvecklingen i de starka stråken bygger på lokala anpassningar för att utveckla trafiken så effektivt som möjligt. Detta görs genom en kontinuerlig process och dialog med involvering av invånarna.

Tätortstrafik

I de större tätorterna utvecklas trafiken i en kombination av starka stråk med snabb busstrafik och flexibla lösningar enligt samma princip som ute i länet. I de mindre orterna kör anropsstyrd kollektivtrafik där behov finns. Orterna omfattas även av den regiongemensamma trafiken.

Målbilden är att den linjelagda kollektivtrafiken i tätort ska ha en hög turtäthet en stor del av dygnet som möjliggör både arbets- och studiependling samt övrigt resande på fritiden. Detta kombineras med nya lösningar som dynamisk trafik där delar av den linjelagda trafiken ersätts eller kombineras med flexibla avgångstider och turer och samordnas med den regionala trafiken. Detta ger ett mer effektivt och dynamiskt system i och runt tätorterna som anpassats till individens behov. Tätortstrafiken kompletteras även med väl utbyggd infrastruktur för gång och cykel där hållbara kombinationsresor är det självklara förstahandsvalet för invånarna.

Förutsättningar och utmaningar

För att förstå hur kollektivtrafiken kan utvecklas behövs en kunskapsgrund inom många olika områden som exempelvis befolkningsutveckling, infrastruktur, samhällstrender med mera. I detta kapitel beskrivs den troliga befolkningsutvecklingen i regionen till 2040 samt de större infrastruktursatsningar som planeras i tågtrafiken. Vidare beskrivs trender inom resandemönster och stadsutveckling samt den snabba teknikutveckling som sker och hur regionen behöver förhålla sig till den. Kollektivtrafikens höga ambitioner inom en rad områden som beskrivits i föregående kapitel innebär också konsekvenser eller snarare ökande behov inom en rad områden som planering, infrastruktur, ekonomi, digitalisering och krishantering. Detta beskrivs sist i detta kapitel.

Trender

För närvarande pågår en förändring av resmönster och värderingsförskjutningar i många delar av samhället. Exempelvis minskar bilens betydelse för yngre människor och det finns fler möjligheter att jobba hemifrån eller från annan ort. Nya ideal för stadsutveckling med ökad medvetenhet om behovet av 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. Även 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.

Våren 2020 har den generella inställningen till att vara nära varandra, inklusive att resa kollektivt, förändrats på grund av covid-19. Enligt en pågående studie på Karlstads Universitet går det att se en tydlig attitydförändring hos värmlänningen. Det är dock fortfarande osäkert i vilken grad den attitydförändringen är bestående och det är därmed något som kommer behöva följas upp under kommande år.

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 i form av att länets invånare blir allt äldre. 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. Det är dock vik-

tigt att fortsätta utveckla och erbjuda hållbart resande och annan service utanför tätorterna för att göra det attraktivt att bo även utanför tätorterna. Totalt har befolkningen i Värmland ökat med cirka 2,5 procent de senaste tio åren.

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. Digitaliseringen kan också leda till att invånarna i än högre grad kan jobba hemifrån vilket på sikt kan leda till mindre arbetspendling eller förändrade resmönster till och från arbetsplatsen. Det möjliggör för att bosätta sig på andra orter runt om i länet vilket påverkar befolkningsutvecklingen.

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

Kollektivtrafikens roll att bidra till den regionala utvecklingen genom en ökad tillgänglighet väntas förstärkas under kommande år. Dels utifrån att även områden i Värmland nu närmar sig en trängselproblematik där det blir nödvändigt att ställa om till mer yteffektiva transportslag för att möjliggöra en fortsatt utveckling av attraktiva stadsmiljöer, dels utifrån en ökad medvetenhet kring miljöfrågan där vissa grupper aktivt väljer bort att resa med bil. Bilen i sig kommer troligtvis kunna bidra till mer hållbart resande utifrån bränsletyp och i hur stor grad samåkning sker.

Befolkningsutveckling

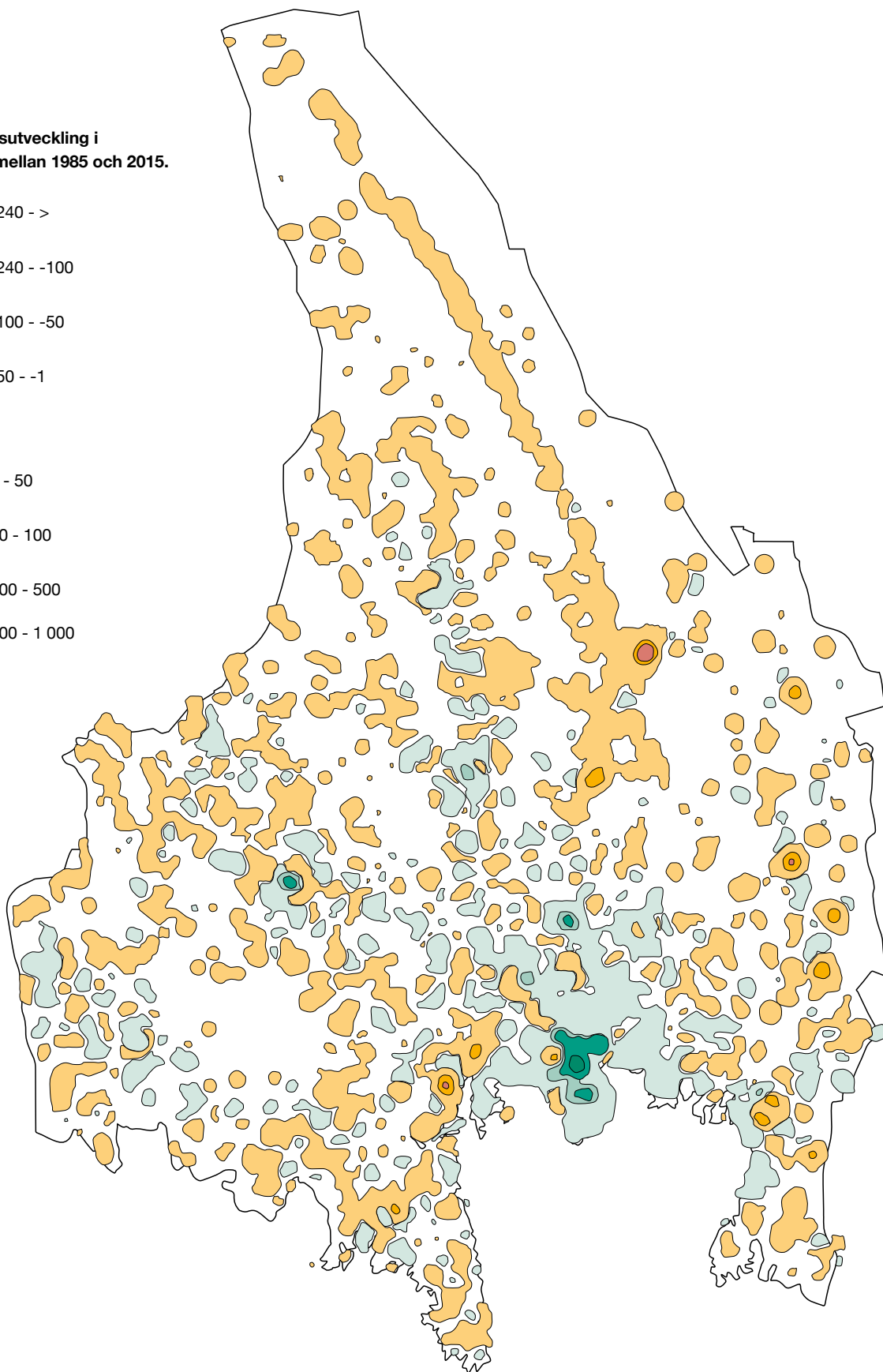
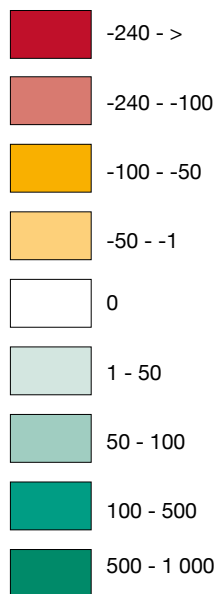
Generellt har det skett en befolkningsutveckling i Sverige där invånare flyttar från landsbygd till mindre orter och från mindre orter till större orter och storstäder. På nationell nivå har den utvecklingen avstannat under pandemin, berör det framförallt Stockholm vilket till viss del varit gynnsamt för Värmland. Det är dock för tidigt att dra några slutsatser om ifall den utvecklingen kommer hålla i sig. Under lång tid har samma utveckling skett i Värmland vilket innebär en allt större befolkningskoncentration runt Karlstad och idag bor ungefär hälften av Värmlands befolkning i Karlstads kommun eller i området runt Karlstads kommun.

Det finns dock en positiv befolkningsutveckling i andra delar av länet, framförallt längs tre av de större kommunikationsstråken i länet, E18, E45/Fryksdalsbanan och väg 61/Värmlandsbanan samt orter som ligger relativt nära Karlstad och har goda pendlingsmöjligheter, se Figur 6. Prognoser för befolkningsutvecklingen fram till 2060 som gjorts av SCB på beställning av Region Värmland visar på att den utvecklingen sannolikt fortsätter².

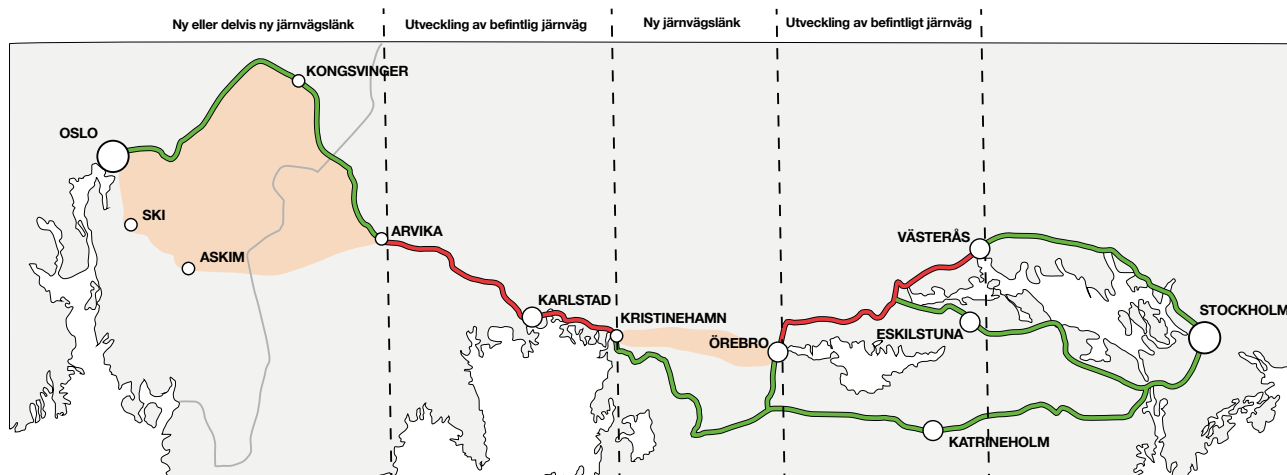
Det är dock viktigt att fortsätta utveckla och erbjuda hållbart resande och annan service utanför tätorterna för att göra det attraktivt att bo även utanför tätorterna. Kollektivtrafiken jobbar för hela Värmland.

²<https://varmland2060.se>

**Befolkningsutveckling i
Värmland mellan 1985 och 2015.**



Figur 6. Befolkningsutveckling i länet mellan 1985 och 2015
© Lantmäteriets bakgrundskarta i2009/00858. Karta: Sweco Position AB



Figur 7. Utbyggnader av järnvägen i stråket Stockholm – Oslo. De röda strecken markerar befintlig infrastruktur som bör utvecklas för att möta både den kortsiktiga och långsiktiga målbilden. De röda fälten markerar var nya järnvägslinkar bör byggas för att möta den långsiktiga visionen.
Karta: Trafikverket, ÅVS Stockholm – Oslo, 2017

Teknikutveckling och dess konsekvenser

Det pågår just nu en snabb teknikutveckling, både inom digitala tjänster och fordon, en utveckling som i stora delar sker parallellt. Exempel på utveckling som är intressant för kollektivtrafiken är AI-tjänster som stöd för planering av fordon och trafik (i synnerhet vad gäller dynamisk trafik), tjänster för att knyta ihop och åskådliggöra olika sätt att resa samt självkörande fordon. Detta hänger även ihop med en generell samhällsutveckling där man i allt högre grad säljer tjänster istället för produkter. Här behöver kollektivtrafiken vara en del i utvecklingen och driva på för att hitta smarta sätt att utnyttja ny teknik för att förbättra sina tjänster och möjligheten att resa hållbart.

Den digitala utvecklingen i kombination med samhällssituationen år 2020 och 2021 med restriktioner på grund av covid-19 har inneburit en snabb ökning i användandet av digitala tjänster. Allt från att arbeta hemma till att umgås digitalt och att i ännu högre grad handla digitalt, även av fysiska butiker i en relativ närhet. Hur de långsiktiga konsekvenserna blir är svårt att förutse, dock är det lätt att tänka sig en framtid där delar av beteendet 2020 även fortsatt blir en naturlig del av vardagen.

Sannolikt innebär det ett förändrat resmönster där färre reser till jobbet varje dag, vilket innebär delvis nya förutsättningar för planering av trafiken. I bästa fall ger det förutsättningar att förbättra erbjudandet utanför traditionell arbets- och studiependling, i sämsta fall innebär det att samma trafiknivå behöver upprätthållas men med färre resenärer.

Kopplingen Oslo-Stockholm

Oslo-Stockholm 2.55 AB, och målet är att det ska ta mindre än tre timmar att resa mellan de två huvudstäderna, med stopp i Karlstad, Örebro och Västerås. Som framgår av kartan i Figur 7 är tanken att restiden uppnås genom en kombination av att rusta

upp befintlig järnväg och att bygga två nya järnvägslinkar. De nya länkarna är mellan Kristinehamn och Örebro samt mellan Arvika och Oslo.

En förbindelse mellan Oslo och Stockholm på under tre timmar och som passerar genom länet innebär att stationsorterna, framför allt Karlstad, får goda förbindelser med tåg till båda huvudstäderna, men även till andra orter i stråket. Exempelvis kan restiden mellan Örebro och Karlstad kortas till drygt 30 minuter och restiden från Karlstad till Västerås kortas till 60 minuter, vilket innebär att arbetsmarknaderna kan kopplas samman. I länet kommer fjärrtågen sannolikt enbart stanna i Karlstad. För att hela Värmland ska kunna dra nytta av investeringen är det därför avgörande att det finns goda kommunikationer med kollektivtrafik från övriga delar av länet till och från stationsorter i stråket, framför allt till och från Karlstad.

Sannolikt kommer den regionala tågtrafiken förändras jämfört med idag för att förstärka den regionala nyttan av stråket. Dels kommer den regionala kollektivtrafiken att ännu tydligare behöva mata till de stationsorter där fjärrtågen stannar, dels kan den regionala tågtrafiken utvecklas till att få en större interregional betydelse. Bland annat kan det innebära genomgående interregional regional tågstrafik i stråket som täcker upp på stationer där snabbtågen inte stannar.

Redan idag finns en struktur där de starka kollektivtrafikstråken i länet går till och från Karlstad. Om byggnation av stråket Oslo-Stockholm blir av kommer det innebära ett ytterligare större behov av att bygga ut trafiken mellan Karlstad och de större orterna i länet. För ytterligare investeringar i infrastrukturen ökar då betydelsen av bland annat kapacitet och hastighet på Fryksdalsbanan samt regionala bytespunkter för busstrafiken. Resecentrum i Karlstad blir sannolikt en nyckel för att koppla ihop den regionala trafiken med trafiken i stråket Oslo-Stockholm.

För att nå hela vägen fram är det viktigt att den regionala kollektivtrafiken utvecklas i takt med utbyggnad av bättre järnväg mellan Stockholm och Oslo samt att det sker en samordning med kommunal planering och fastighetsutveckling runt stationsområden i stationsorterna.

Konsekvensbeskrivning

För att nå ambitionen som uttrycks i målbilden krävs åtgärder i kommunal och statlig infrastruktur, vilket även innebär ett ökat ekonomiskt åtagande för Region Värmland att finansiera den ökade trafiken. Samtidigt innebär det stor samhällsekonomisk nytta om den ökade ambitionsnivån nås.

Infrastrukturutveckling

Utvecklingen av kollektivtrafikens infrastruktur är en viktig del av trafikutvecklingen i länet och över länsgräns. Att hållplatser, bytespunkter och stationer har bra väntytter, väderskydd, belysning samt är väl underhållna är avgörande för att kollektivtrafiken ska uppfattas som attraktiv och ett alternativ till bilen. Välsköta och trygga hållplatser marknadsför kollektivtrafiken på ett positivt sätt och stärker varumärket för nya potentiella resenärer. Det är av stor vikt att ha med "hela resan"-perspektivet i planeringen och att underlätta för resenärer att ta sig till hållplatserna oavsett om det sker med bil, cykel eller gång. Vid ny- och ombyggnation av hållplatser och bytespunkter ska man utgå från universell utformning.

För att stärka kollektivtrafikens konkurrenskraft gentemot bilen är det viktigt att framkomligheten för kollektivtrafiken är god. Om kollektivtrafiken genom till exempel eget körfält eller signaljusprioritet får bättre framkomlighet än biltrafik, ökar konkurrenskraften och benägenheten att välja kollektivtrafiken ökar.

Med förbättrad kapacitet på järnvägen, exempelvis i form av mötesspår och dubbelspår finns det plats att köra fler tåg och om det kombineras med andra standardhöjande åtgärder som kurvvrätningar kan även hastigheten höjas vilket sänker restiden. På så sätt kan infrastrukturen bidra till en mer attraktiv kollektivtrafik. I Värmland är järnvägen högt belastad, vilket innebär en tydlig begränsning i hur planeringen för tågtrafikens utveckling kan genomföras.

För vägtrafiken finns det en målkonflikt i hur vägens sträckning går. Genom att dra en genare sträckning förbättras restiden mellan ändpunkterna samtidigt som problem med exempelvis buller och trafiksäkerhet i tätorterna kan minskas om trafiken går utanför tätorten. Dock innebär den typen av sträckning att kollektivtrafik på väg minskar i attraktivitet då det fortfarande behöver säkerställas att det finns resmöjligheter med kollektivtrafiken. Den relativa restidsskillnaden mellan bil och buss blir då större och bilens attraktivitet ökar.

I de större tätorterna, framförallt i Karlstad, finns det ofta en problematik med att många olika funktioner ska samsas på en liten yta. Ofta hamnar kollektivtrafikens fordon i samma köer som bilarna. Genom att identifiera och åtgärda de punkter där det är som trängst för kollektivtrafiken kan framkomligheten och därmed restiderna förbättras betydligt, vilket förbättrar kollektivtrafikens attraktivitet. I tätorterna finns också ofta en potential i att förbättra kopplingen mellan kollektivtrafik och cykel och gång. Genom en medveten satsning på gång och cykelbanor till kollektivtrafikens hållplatser och bytespunkter ökar tillgängligheten.

Ansvaret för kollektivtrafikens infrastruktur är en gemensam angelägenhet för staten genom Trafikverket, Region Värmland och kommunerna. Samfinansiering och medfinansiering mellan flera berörda parter är vanligt förekommande och framtida investeringar i infrastruktur kommer mest troligt i allt större utsträckning ske genom olika typer av samfinansieringsmodeller. Region Värmland

behöver vara pådrivande även till den kommunala infrastrukturplaneringen för att bidra till bättre förutsättningar för kollektivtrafiken och dess kopplingar till andra hållbara trafikslag.

Järnväg

Kollektivtrafiken är i behov av utbyggd järnvägsinfrastruktur, vilket fastslås i ett flertal utredningar hos Trafikverket. För Region Värmland blir rollen att driva på för att de angelägna investeringar som identifierats ska kunna genomföras så snart som möjligt, något som är en förutsättning för att långsiktigt kunna bygga ut den regionala tågtrafiken i länet och över länsgräns. Nedan berörs viktiga åtgärder i ett 2040-perspektiv.

Värmlandsbanan, som går mellan Laxå och Riksgränsen samt vidare in i Norge, är den järnväg i Värmland där det idag går mest trafik. Banan binder samman flera av de största orterna i länet och är en del i stråket mellan Stockholm och Oslo. Region Värmland har sedan länge arbetat för en upprustning av Värmlandsbanan som en del i arbetet med att korta restiden till Stockholm och Oslo, men även för att det innebär bättre pendlingsmöjligheter med tåg inom länet samt över länsgräns mot bland annat Örebro.

På kort sikt är det prioriterat med dubbelspår på Värmlandsbanan mellan Kil och Kristinehamn, vilken är den mest belastade järnvägssträckan i länet. Därefter följer fortsatt dubbelspår till Arvika samt standardhöjning för att möjliggöra ökad hastighet för upp till 250 km/h. För en förkortad restid till Örebro och vidare mot Västerås och Stockholm är en ny järnväg mellan Kristinehamn och Örebro viktigt.

Fryksdalsbanan, som går mellan Kil och Torsby, har de senaste tio åren fått en rejäl upprustning och inom de närmaste åren planeras spårbyte på hela banan som kommer innebära en betydande förbättring. För att nå målet om en timmes restid mellan Karlstad och Torsby är det viktigt att fortsätta arbeta för en högre hastighet och robusthet på banan. Då banan fortfarande inte är elektrifierad är även det en viktig fråga att arbeta med, både utifrån miljöperspektivet och en robusthet i fordonsförsörjningen. Detta eftersom en elektrifierad Fryksdalsbana innebär att användningen av tågen kan ske mer flexibelt.

På *Norge/Vänerbanan*, som går mellan Kil och Göteborg, finns behov av åtgärder för att höja hastigheten samt mötesstationer för en ökad kapacitet på banan. I ett långsiktigt perspektiv kan det även för Norge/Vänerbanan vara av värde att analysera förutsättningarna för ny järnväg mellan Karlstad och Norge/Vänerbanan. Den ligger dock efter slutförande av Oslo-Stockholm och därmed sannolikt efter år 2040.

Regional busstrafik

Framkomlighet och prioritet för busstrafiken är en identifierad framgångsfaktor för att stärka busstrafikens konkurrenskraft. Med framkomlighetsåtgärder kan punktligheten förbättras och restiden förkortas.

Särskilda busskörfält kan öka framkomligheten på gator och trafikleder där belastningen är stor, såsom i Karlstad/Hammarö-området. Raka körvägar och kort restid innebär i många fall att kollektivtrafiken behöver ges prioritet framför bilen och på vissa gator även framför cykeln. Hastighetsdämpande åtgärder som hindrar busstrafiken, där flödena av kollektivtrafik är stora, ska undvikas. Generellt bör både buss och cykel ha en tydlig prioritering och dessa färdmedel bör inte hamna i konflikt med varandra utan ska ses som komplement till varandra. Om fler boende i orterna utanför centralorten väljer att åka kollektivt in till staden kan antalet bilar minska, och därmed också trängseln. För Regionbusstrafiken finns fortsatt ett behov av att fortsätta arbetet med bytespunkter och busstationer/resecentrum i länet.

Tätortstrafik

Vad gäller tätortstrafiken är framkomlighetsåtgärder som signalprioritering och bussfiler betydelsefullt, framförallt i Karlstad tätort för att bygga ut Karlstadsstråket, se Figur 8. Betydelsefulla delar i arbetet omfattar bland annat en ny kartbergsbro, busskörfält samt förbättrade hållplatser och bytespunkter. För att nå dit är det viktigt att arbetet sker i nära samarbete med kommunen.

För de övriga orterna med tätortstrafik gäller samma princip att arbeta med framkomlighetsåtgärder för att stärka kollektivtrafikens attraktivitet. Dock anpassat efter de lokala förutsättningarna.

Cykel

För att fortsätta utveckla det hållbara resandet i regionen krävs satsningar på infrastruktur för cykel samt att fortsätta uppmuntra och driva på för ett ökat cyklande i regionen. Åtgärder behövs för att underlätta för hela eller delar av sin resa med cykel. För målpunkter närmare än några kilometer bör förstahandsvalet för resenären vara cykel.

För längre resor bör cykel kunna användas för delar av resan för att till exempel ta sig till en kollektivtrafikknutpunkt där vidare resa i kollektivtrafiksystemet kan göras. För att möjliggöra detta behöver infrastrukturen för cykel utvecklas med till exempel nya cykelstråk och trygg förvaring vid målpunkterna där det är möjligt att låsa fast sin cykel. Även här blir det viktigt för Region Värmland att vara med och driva på. Dels genom att göra det möjligt att ta med cykeln på buss och tåg, dels genom att bidra med kunskap till den kommunala infrastrukturplaneringen. I det arbetet ingår bland annat den regionala cykelplanen, som utgör grunden för hur regionala medel till cykelåtgärder prioriteras.

Digitalisering

Flera av de tjänster som kommer vara betydelsefulla för att öka kollektivtrafikens attraktivitet och koppling till andra transportslag kommer sannolikt vara beroende av en stabil uppkoppling till internet och en utbyggnad av mobilt bredbandsnät. Detta krävs för att resenären ska kunna använda kollektivtrafikens digitala tjänster i större utsträckning, i synnerhet i områden där information inte kan fås på annat vis då kollektivtrafiken inte har lokala kontor eller personal på plats (till exempel på landsbygden). Den del av trafiken som består av mer dynamisk trafik utan fasta linjer ställer också högre krav på att det finns trådlös uppkoppling inte bara längs de större vägarna.

Att säkerställa mobil uppkoppling till internet är därmed en viktig fråga för kollektivtrafiken. Här kommer det vara betydelsefullt att arbeta nära de som arbetar med bredbandsutveckling och digitalisering. För att invånarna ska ta till sig utvecklingen och de nya lösningarna kommer det även krävas en digital mognad i samhället. Denna kommer mest troligt se olika ut i olika grupper och delar av samhället vilket är viktigt att ta i beaktande i regionens utvecklingsarbete. Här har kollektivtrafikens aktörer ett ansvar för att hjälpa invånarna att nå ökad digital mognad rörande våra digitala tjänster.

Behov av kommunal placering

Kollektivtrafikens förmåga att lösa behovet av att förflytta sig är i hög grad beroende av samhällsplaneringen. En nära dialog med kommunerna i frågor som rör både långsiktig planering och konkreta åtgärder i närtid är därför avgörande. I synnerhet om det ska tas ett helhetsgrepp för att få de hållbara trafikslagen att fungera tillsammans och stödja varandra. Exempel på frågor där en dialog behövs är vid planering av nya områden så att de från början planeras utifrån att det ska vara möjligt att ta sig dit på ett enkelt och hållbart sätt. Det behövs även en samverkan i utvecklingen av gång- och cykelbanor för att ge goda möjligheter att gå och cykla

till och från kollektivtrafikens hållplatser.

Det kan också handla om att tillsammans ta ett större grepp kring utveckling av stationsorter där det finns en långsiktig ambition att stanna med regionalåtgärder samt större åtgärder för förbättrad kapacitet för kollektivtrafiken. En ort med tågstation har en bra utgångspunkt för utveckling genom att attrahera inflyttare och företagsetableringar. Det är dock inte stationen i sig som avgör attraktiviteten i en ort. Faktorer som påverkar utvecklingen i en stationsort är bland annat ortens service- och bostadsutbud, pendlingsavstånd till större arbetsmarknader, turutbudet i tågssystemet samt restiden i förhållande till bil.

Ekonomi

Kostnaderna för kollektivtrafiken ökar årligen i Sverige vilket främst beror på ökade kostnader för den befintliga trafiken, investeringar i nya fordon samt satsningar på utvecklad eller ny trafik. Ökade kostnader för befintlig trafik består dels av en indexuppräkning i befintliga avtal för bland annat bränsle och löneutveckling, dels av att det ofta blir en ökad kostnad i samband med nya upphandlingar. Även en oförändrad trafik innebär alltså att kostnaden ökar och det sker därför en ständig översyn av trafiken för att se vad som kan effektiviseras.

En fortsatt utveckling av kollektivtrafiken i Värmland kommer innebära ytterligare kostnader för regionen då ett ökat resande i sig inte kommer täcka kostnaderna. I och med kollektivtrafikens samhällsnyttor, så som att skapa bättre tillgänglighet, vidgade arbetsmarknader och minskad klimatpåverkan, ska kollektivtrafiken dock inte enbart ses som en kostnad utan som en viktig investering i samhällsnyttor. Det är viktigt att se till helheten och vilka samhällsbehov som finns. För att säkerställa kollektivtrafikens möjlighet att bidra till en hållbar regional utveckling är det därför viktigt att det tillförs medel både för att upprätthålla relevant befintlig trafik och för att kunna genomföra nya satsningar. Det ekonomiska perspektivet finns med kontinuerligt i Region Värmlands arbete med utvecklingen av kollektivtrafiken och kommer inte beskrivas mer i detalj i detta dokument.

Kollektivtrafikens samhällsnytta

Kollektivtrafiken bidrar på flera sätt till att skapa välfärd och har en viktig uppgift i att skapa en grundläggande tillgänglighet för alla. Det gäller möjligheter att ta sig till arbete, utbildning, service, vård, kultur och fritidsaktiviteter. Genom att skapa tillgänglighet bidrar den även till att vidga de regionala arbetsmarknadsområdena. Då kollektivtrafiken är yteffektiv och i hög grad drivs med fossilfri energi bidrar den även till minskad trängsel och minskade utsläpp. För att arbeta och planera för ett mer hållbart resande i regionen är det viktigt att förstå kollektivtrafikens roll i att skapa samhällsnytta och sätta den i ett större sammanhang.

Här beskrivs delar av kollektivtrafikens samhällsnytta:

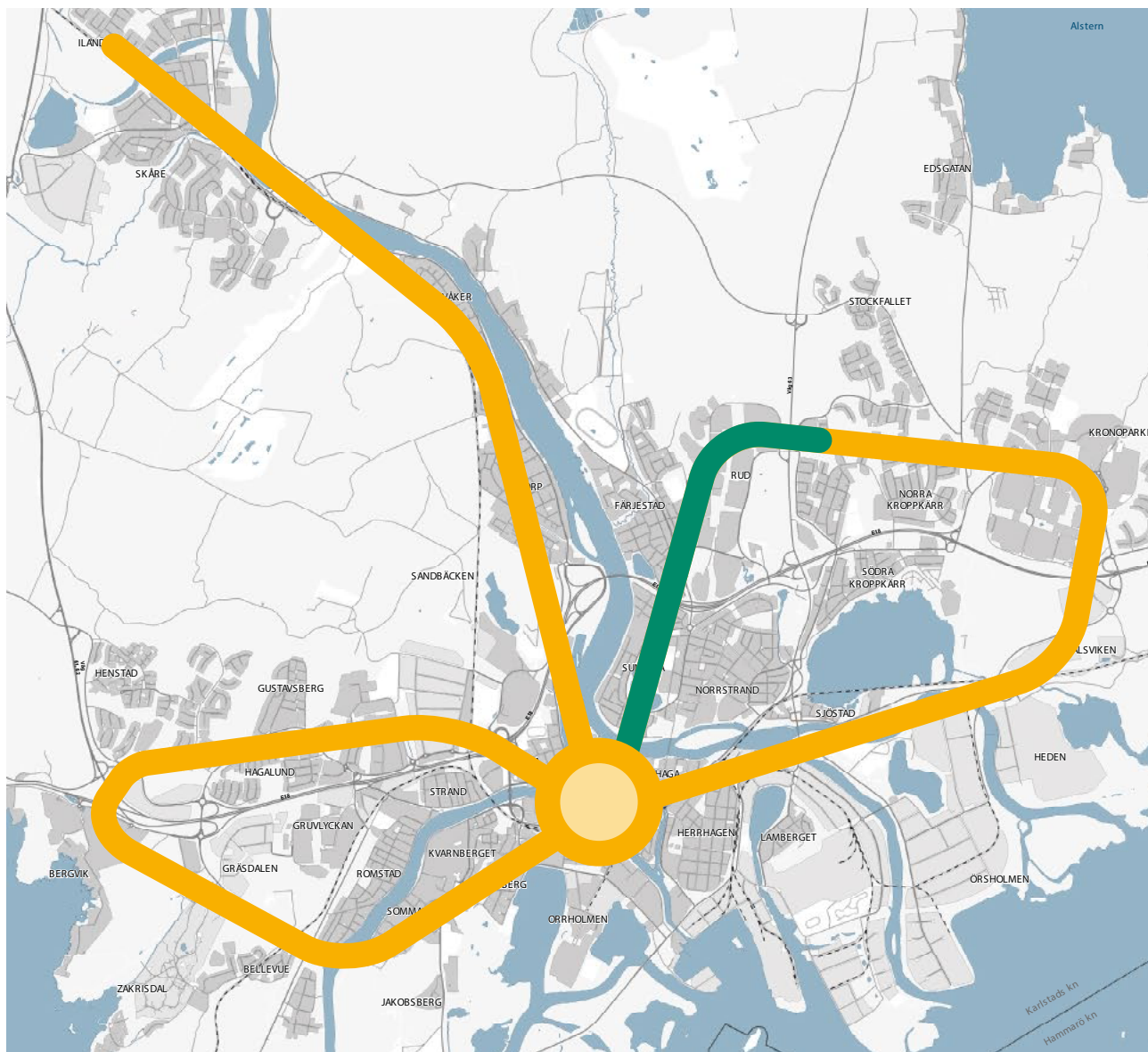
- **Minskade klimatutsläpp**

Resor och transporter står för nästan hälften av koldioxidutsläppen i Värmland. Kollektivtrafiken bidrar på två sätt till att minska de skadliga utsläppen. Dels drivs fordonen i kollektivtrafiken nästan uteslutande på fossilfri energi, dels erbjuder kollektivtrafiken ett mer energieffektivt sätt att resa. I synnerhet i kombination med gång och cykel som anslutningsresa och vid kortare resor.

- **Regionförstoring**

Genom att skapa en tillgänglighet förbättras möjligheten att resa till arbete och studier. Det innebär både tillgång till fler





Figur 8. Översiktlig målbild för Karlstadsstråket. Grön sträcka är Centrum-Ruds bytestpunkt som färdigställdes 2018.

och bättre jobb för individen och en bredare bas för rekrytering för företagen. Forskning pekar på att den matchningseffekten bidrar till att arbetsplatser blir mer produktiva och att genomsnittslönen ökar jämfört med om invånarna haft en mindre arbetsmarknadsregion att söka jobb i. Kollektivtrafikens ökade tillgänglighet är särskilt märkbar för grupper som är svaga på arbetsmarknaden, då den relativa skillnaden i tillgänglighet är störst i den gruppen. På så sätt bidrar kollektivtrafiken till en minskad arbetslöshet. I det perspektivet är kollektivtrafikens anpassning till personer med funktionsnedsättning betydelsefull.

- **Ökad jämlikhet och jämställdhet**

Kollektivtrafiken skapar möjlighet att röra sig i samhället för alla grupper. Även här är den relativa skillnaden störst för de svagare grupperna i samhället som inte har så många alternativ. På

så sätt bidrar kollektivtrafiken till att bryta utanförskap, minska barriärer och förbättra integrationen mellan olika stadsdelar genom att öka kontakterna. Då fler kvinnor än män reser kollektivt ger förbättringar i kollektivtrafiken traditionellt större effekt för kvinnors tillgänglighet. Det kan delvis höra ihop med att det generellt är svårare att resa kollektivt till traditionellt manligt dominerade arbetsplatser och kan därmed också riskera att cementera befintliga strukturer. Genom att förstärka kollektivtrafiken även till traditionellt manligt dominerade arbetsplatser erbjuds en mer jämställd möjlighet att pendla till sitt arbete. I annat fall kan kollektivtrafiken bidra till att bevara befintliga strukturer.

- **Attraktiva städer**

Planering för hållbart resande i tätortsmiljö skapar förutsättning för attraktiva stadsmiljöer. Dels uppstår liv och rörelse

vid större hållplatser vilket skapar kundunderlag för butiker, caféer, restauranger och annan service som skapar en attraktiv stadsmiljö. Forskning visar att kapacitetsstark kollektivtrafik är strukturbildande och att invånare anpassar sin vardag utifrån hur den fungerar. Det leder till bland annat höjda markvärden och att fler verksamheter flyttar till områden med bra kollektivtrafik. Genom att ersätta bilresor i tätort med kollektivtrafik, cykel och gång blir det också möjligt att bygga en tätare stad då de transportslagen inte behöver lika mycket yta. På så sätt minskas bilköer vilket förbättrar för de som inte har möjlighet att resa på annat sätt än med bil, det gynnar också godstransporter genom att de får det lättare att ta sig fram.

- **Bättre hälsa**

Kollektivtrafikresenärer rör sig i allmänhet mer i vardagen än de som åker bil, i synnerhet om det finns goda kopplingar mellan cykel, gång och kollektivtrafik. Genom en ökad vardagsmotion minskar risken för övervikt, diabetes, högt blodtryck, hjärt- och kärlsjukdomar, vissa cancersjukdomar och ledbesvär. I Sverige cyklar kollektivtrafikresenärer dubbelt så mycket, och går tre gånger så mycket som bilister.

- **Ökad trafiksäkerhet**

Risken att råka ut för en olycka är betydligt lägre för den som reser med kollektivtrafik jämfört med bil. Dessutom bidrar kollektivtrafikresenären till en ökad trafiksäkerhet genom att antalet fordon på vägarna minskar.

Kollektivtrafikens roll i samband med kriser

Vid hantering av kriser i Sverige är det en rad myndigheter och organisationer som samarbetar. Arbetet utgår från tre principer; ansvarsprincipen, närhetsprincipen och likhetsprincipen som bygger på att den som normalt sett har ansvar för verksamheten som berörs har ansvaret även under krisen.

En kris ska hanteras där den inträffar och verksamheten ska fungera på liknande sätt som vid normala förhållanden så långt det är möjligt. Vilken myndighet som är ansvarig beror på det geografiska områdesansvaret som utgår från hur stor krisen är: lokal nivå (kommun), regional nivå (regionerna, länsstyrelsen) och nationell nivå (riksdag, regering, myndigheter). Generellt har länsstyrelsen den samordnande rollen.

Kollektivtrafiken är ett verktyg för regional utveckling och en viktig grund för att hålla ihop samhället. Genom att kollektivtrafiken ingår i Region Värmlands gemensamma organisation är kollektivtrafiken också en del i Region Värmlands roll i att säkerställa att samhällsviktiga funktioner fungerar även vid kriser.

Kollektivtrafik i sin helhet är en samhällsviktig verksamhet baserat på att den upprätthåller eller säkerställer samhällsfunktioner som är nödvändiga för samhällets grundläggande behov, värden och säkerhet. Detta gör att kollektivtrafiken har ett ansvar att arbeta förebyggande inför en eventuell kris och under tiden som en kris pågår, till exempel genom att bistå kommuner och länsstyrelsen utifrån krisens karaktär. Sedan regeringens beslut 2015 om att återuppta totalförsvarsplaneringen ingår även att planera för en höjd beredskap.

Viktiga parametrar för att detta ska fungera är välfungerande dialog inom organisationen och med andra myndigheter både förebyggande och under en eventuell kris. Förebyggande bör man jobba fram rutiner genom att kartlägga kritiska beroenden, risker, viktiga beröringspunkter med exempelvis kommunerna.

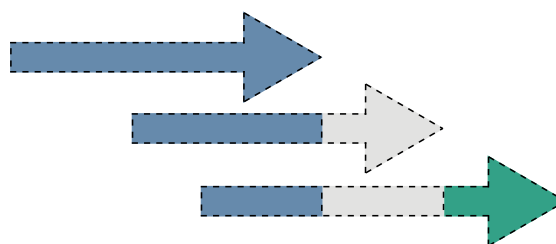
Det är även viktigt att det finns en plan för hur arbetet ska se ut tillsammans med upphandlade operatörer när en eventuell kris



uppstår. Hur det ska gå till finns beskrivet i beslutade dokument för regionen, bland annat i krishanteringsplan.

Uppföljning

Uppföljning av målbilden sker genom den årliga uppföljningen av trafikförsörjningsprogrammet. Då de båda dokumenten har samma inriktning finns det ingen anledning att göra en separat uppföljning av målbilden. I samband med revidering av regionalt trafikförsörjningsprogram är det dock lämpligt att göra en noggrannare uppföljning av båda dokumenten och ta ställning till ifall den ambition som beskrivs i målbilden är fortsatt relevant eller om målbilden behöver justeras. På så sätt finns möjlighet att regelbundet utvärdera och justera målbilden samtidigt som det finns en långsiktig stabilitet. Pilarna i Figur 9 visar hur planperioderna för de olika programmen går i varandra. Den blå pilen visar period 1, grå pil visar period 2 och grön visar period 3. Vid beslut om period 2 bygger det till stora delar på period 1. Beslut om period 3 bygger på period 1 och 2. Vid varje revidering ser man över återstående del av tidigare period samt lägger till kommande år på slutet.



Figur 9. Beskrivning av hur planperioderna går in i varandra.



Regionalt trafikförsörjningsprogram Värmland 2022-2026



Region
Värmland



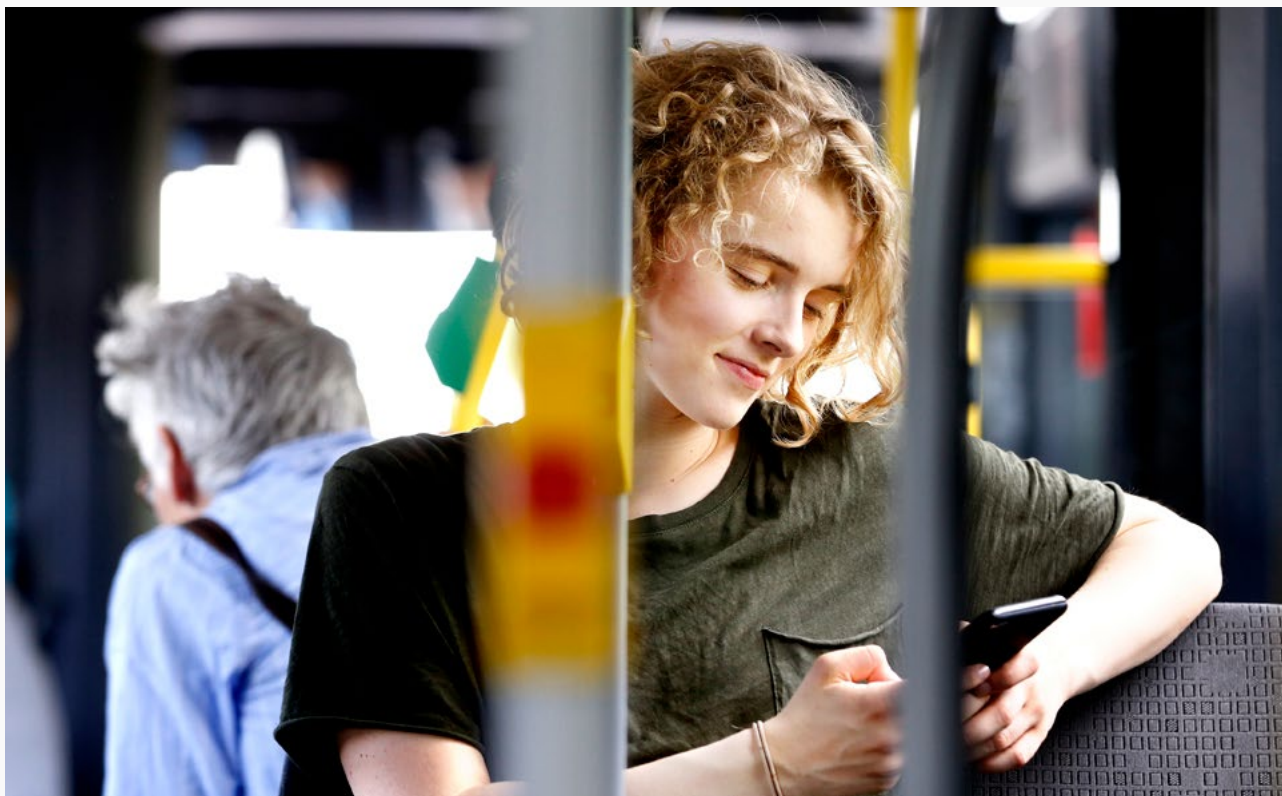
Utgiven av Region Värmland.

Fastställd av Regionfullmäktige 2021-10-27

Regionalt trafikförsörjningsprogram
Värmland 2022–2026 är framtagen av
Region Värmland i enlighet med lagen (2010:1065)
om kollektivtrafik.

Foto: Øjvind Lund och Linn Malmén

Produktion: Region Värmland Kollektivtrafik i juni 2021.



Sammanfattning

Enligt lagen (2010:1065) om kollektivtrafik ska varje regional kollektivtrafikmyndighet ansvara för att regelbundet fastställa mål för den regionala kollektivtrafiken och redovisa dessa i ett trafikförsörjningsprogram. Trafikförsörjningsprogrammet är ett strategiskt dokument och ett underlag när strategiska beslut ska fattas. Programmet ska vara vägledande för kommersiella aktörer och för att invånarna i Värmland ska få information om vilken kollektivtrafik som planeras och bedrivs med offentliga medel samt framtida ambitioner och områden för utveckling.

Den regionala utvecklingsstrategin, *Värmlandsstrategin 2040*, beskriver hur länet som helhet ska utvecklas till 2040 och ligger till grund för inriktningen i kollektivtrafikens målbild. I det regionala trafikförsörjningsprogrammet konkretiseras de långsiktiga visionerna i mål och fokusprocesser gällande vad som behöver genomföras de kommande fem åren för att nå ambitionen i målbilden.

Kollektivtrafiken i regionen är ett viktigt verktyg för att uppnå mål inom andra samhällsområden, till exempel tillgänglighet, miljö, jämlikhet, jämställdhet och resursdelning. Detta innebär att kollektivtrafikens utveckling bör ses ur ett helhetsperspektiv där regionens övergripande utvecklingsmål samverkar med planeringen av kollektivtrafiken.

Det övergripande målet för den allmänna kollektivtrafiken i Värmland är att det hållbara resandet ska få en ökande marknadsandel av de regionala persontransporterna. Mål inom nöjdhet, trygghet, enkelhet att resa, förnybart drivmedel och tillgänglighet bidrar till måluppfyllelsen för ett ökat hållbart resande. Region

Värmland har en viktig roll i att verka för att invånarna kan och gör hållbara val. Detta då regionen kan påverka förutsättningar i ett tidigt skede genom samhälls- och infrastrukturplanering samt medverka och motivera till beteendeförändring. Genom ett tillgängligt kollektivtrafiksystem får fler möjlighet att resa hållbart, där grunden i regionens arbete utgår ifrån principen om universell utformning. Region Värmland behöver ta en ny roll och ta ansvar för helheten i det framväxande mobilitetssystemet.

Fem viktiga processer som Region Värmland behöver arbeta med och fokusera på inom programperioden för trafikförsörjningsprogrammet har identifierats; digitalisering, framtidens affärs- och kundmodeller, utveckling av mobilitet och tjänster, framtidens trafiksystem samt samverkan. Fokusprocesserna är strategiskt viktiga för att kollektivtrafiken i Värmland ska utvecklas i riktning mot målbildens utvecklingsområden och för att locka resenärer att resa kollektivt och hållbart. De fem fokusprocesser berör varandra samt samhällsutveckling i stort.

Utifrån den förväntade utvecklingen av resandebehoven och de uppsatta målen för den allmänna kollektivtrafiken har en planeringsprioritering för kollektivtrafiken i Värmland tagits fram. Grunden är att Region Värmland ska arbeta för ett hållbart resande i hela länet. I prioriteringen mellan olika resebehov är det primära målet att erbjuda möjlighet till god arbets- och studiependling inom regionen, följt av resande för arbete och studier till angränsande län och Norge. För att kollektivtrafiken ska vara ett attraktivt alternativ för alla typer av resor ska fritidsresor samt turism- och besöksnäring vara en del av prioriteringen.



Kollektivtrafikens utveckling i regionen

Vi ska bli smartare i Värmland. På att resa. Region Värmlands trafikförsörjningsprogram för perioden 2022–2026 fokuserar på att göra resandet i Värmland smartare, vilket innebär att resorna ska vara bekväma, resurseffektiva, attraktiva, hållbara, enkla, tillförlitliga och tillgängliga.

Region Värmland bildades år 2019 genom att de fyra organisationerna Landstinget i Värmland, kommunalförbundet Region Värmland, Värmlandstrafik och Karlstadsbuss gick samman. Detta är regionkommunen Region Värmlands första trafikförsörjningsprogram.

I trafikförsörjningsprogrammet redovisas all regional kollektivtrafik i länet, vilken trafik som bedrivs idag samt behov och mål för de kommande fem åren. I programmet redovisas även åtgärder för att skydda miljön, mål och åtgärder för tillgänglighetsanpassning av kollektivtrafiken med hänsyn till behov hos personer med funktionsnedsättning, samt de bytespunkter och linjer som ska vara tillgängliga för alla. Vidare redovisas omfattning av samt grunderna för prissättning för färdtjänst och riksfärdtjänst.

Framtagandet av trafikförsörjningsprogrammet har gjorts med utgångspunkt i trendrapporter, utredningar, statistik och intervjuer med invånare i Värmland. Programmet ligger även i linje med

målen i *Värmlandsstrategin 2040*, de nationella transportpolitiska målen, de globala hållbarhetsmålen i Agenda 2030 och *Målbild för kollektivtrafiken i Värmland 2040*.

Varför ett regionalt trafikförsörjningsprogram?

I varje län ska det finnas en regional kollektivtrafikmyndighet som ansvarar för den regionala kollektivtrafiken. I Värmlands län är Region Värmland regional kollektivtrafikmyndighet och kollektivtrafiknämnden är den nämnd som ansvarar för uppdraget att bedriva kollektivtrafiken i länet. Enligt lagen (2010:1065) om kollektivtrafik ska varje regional kollektivtrafikmyndighet ansvara för att regelbundet fastställa mål för den regionala kollektivtrafiken och redovisa dessa i ett trafikförsörjningsprogram. Programmet gäller under en femårsperiod men kan vid behov uppdateras. Trafikförsörjningsprogrammet är ett strategiskt dokument och ett underlag när strategiska beslut ska fattas. Programmet ska vara vägledande för kommersiella aktörer och för att invånarna i Värmland ska få information om vilken kollektivtrafik som planeras och bedrivs med offentliga medel samt framtida ambitioner och områden för utveckling.



Kollektivtrafiken i regionen bidrar till att uppnå mål inom andra samhällsområden, till exempel tillgänglighet, miljö, jämställdhet, jämlikhet och resursdelning, vilket innebär att utvecklingen av kollektivtrafiken måste ses i ett helhetsperspektiv och i samverkan med den regionala utvecklingen. De mål och fokusområden som presenteras i trafikförsörjningsprogrammet är på en övergripande nivå. Mer detaljerade mål antas årligen i regionplanen samt kollektivtrafiknämndens nämndplan och mätplan.

Den regionala utvecklingsstrategin, *Värmlandsstrategin 2040*, beskriver hur länet som helhet ska utvecklas till 2040 och ligger till grund för inriktningen i kollektivtrafikens målbild.

Regionalt trafikförsörjningsprogram Värmland 2022–2026 och *Målbild för kollektivtrafiken i Värmland 2040* bildar gemensamt en helhetsbild av hur Region Värmland ser på den långsiktiga utvecklingen av kollektivtrafiken i regionen.

Målbild för kollektivtrafiken i Värmland 2040 beskriver kollektivtrafikens vision och strategiska utveckling utifrån en övergripande behovsanalys, vilket ska ge en bild av kollektivtrafikens utveckling på längre sikt. I det regionala trafikförsörjningsprogrammet konkretiseras de långsiktiga visionerna i mål och fokusprocesser gällande vad som behöver genomföras de kommande fem åren för att nå målbilden.

Vision för kollektivtrafiken 2040

Visionen är att Region Värmland ska verka för ett *Smart resande i Värmland*. Detta innebär att Region Värmland ska skapa förutsättningar för smart resande och bidra till en levande region. Smart står för: bekvämt, resurseffektivt, attraktivt, hållbart, enkelt, tillförlitligt och tillgängligt. Utvecklingen av mobilitet ska alltid ske utifrån invånarnas förutsättningar, behov, beteenden och förväntningar. Smart innebär också att Region Värmland ska arbeta kreativt och utmanande för att hitta nya tjänster och lösningar för

att möta invånarnas transportbehov.

I *Målbild för kollektivtrafiken i Värmland 2040* beskrivs hur framtidens kollektivtrafik ska se ut, där fokus ligger på flexibel mobilitet, starka stråk och en väl utvecklad tätortstrafik. Grunden för trafikutvecklingen i regionen är flexibel mobilitet med huvudsakligen dynamisk och lokalt anpassad trafik. Utanför tätorterna bidrar den flexibla mobiliteten till att det är enkelt att resa till de starka stråken och vidare i kollektivtrafiksystemet och i tätorterna möjliggörs för en högre andel hållbara resor.

Målbild för kollektivtrafiken i Värmland 2040 beskriver den långsiktiga planeringen av kollektivtrafiken i Värmland som ett verktyg för att bygga ett attraktivt och konkurrenskraftigt samhälle som är långsiktigt hållbart, detta utifrån utpekade utvecklingsområden, förutsättningar och utmaningar.

Framtagande

Framtagandet av detta trafikförsörjningsprogram har skett genom dialog, workshops, samråd, samtal och intervjuer med länets invånare, kommunerna i Värmland, förtroendevalda, kommersiella aktörer, angränsande regioner och medarbetare inom Region Värmland. Det material som har skapats under processen är grunden till de mål och fokusprocesser som presenteras i programmet.

Detta är Värmlands tredje trafikförsörjningsprogram och gäller för åren 2022–2026. Kollektivtrafiknämndens slutgiltiga förslag till trafikförsörjningsprogram beslutades den 7 september 2021 och regionfullmäktige fastställde programmet den 27 oktober 2021. Vid behov kan programmet revideras under programperioden.

Innan trafikförsörjningsprogrammet fastställdes i regionfullmäktige skickades programmet ut på remiss, under perioden 2 februari - 30 april 2021, till de aktörer som deltagit under framtagandearbetet, övriga intressenter inom länet och till angränsade regionala kollektivtrafikmyndigheter.

Mål

Trafikförsörjningsprogrammet bidrar till måluppfyllelse för de globala hållbarhetsmålen, de nationella transportpolitiska målen, samt klimatmål för transportsektorn gällande minskade utsläpp av växthusgaser från inrikestransporter. Den huvudsakliga regionala strategin som trafikförsörjningsprogrammet utgår ifrån och bidrar till är målen i den regionala utvecklingsstrategin – *Värmlandsstrategin 2040* – samt kollektivtrafiken i Värmlands strategiska dokument *Målbild för kollektivtrafiken i Värmland 2040*.

En mer utförlig beskrivning gällande vilka mål och strategier som programmet bidrar till finns i inledningen. I *Målbild för kollektivtrafiken i Värmland 2040* är vision, trender och strategier för kollektivtrafiken i Värmland mer utförligt beskrivna med sikte på år 2040. Trafikförsörjningsprogrammet anger vilka mål som behöver nås till 2026 för att uppnå den utveckling som anges i *Målbild för kollektivtrafiken i Värmland 2040*.

Kollektivtrafiken i regionen är ett viktigt verktyg för att uppnå mål inom andra samhällsområden, till exempel tillgänglighet, miljö, jämlikhet, jämställdhet och resursdelning. Detta innebär att kollektivtrafikens utveckling bör ses ur ett helhetsperspektiv där regionens övergripande utvecklingsmål samverkar med planeringen av kollektivtrafiken. I målbildsdocumentet beskrivs övergripande den samhällsnytta som kollektivtrafiken bidrar till.

Det övergripande målet för den allmänna kollektivtrafiken i Värmland är att det hållbara resandet ska få en ökad marknadsandel av de regionala persontransporterna. Mål inom nöjdhet, trygghet, enkelhet att resa, förnybart drivmedel och tillgänglighet bidrar till måluppfyllelsen för ett ökat hållbart resande. Antal resor med den allmänna kollektivtrafiken i Värmland kommer att följas upp som en indikator utan att målsättas, detta för att följa resandeutvecklingen.

Region Värmland har en viktig roll i att verka för att invånarna kan och gör hållbara val. Detta då regionen kan påverka förutsättningar i ett tidigt skede genom samhälls- och infrastrukturplanering samt medverka och motivera till beteendeförändring. Region Värmland behöver ta en ny roll och ta ansvar för helheten i det framväxande mobilitetssystemet.

Region Värmlands utvecklingsområden

Region Värmland ska vara en aktör som verkar för att människor ska göra hållbara val. I detta ingår resande. Regionen behöver ta en ny roll och ta ansvar för helheten i det framväxande mobilitetssystemet. Det innebär ett ansvar för att de olika delarna och aktörerna i systemet ska fungera smidigt och sammanhållet och därmed skapa en bra helhetsupplevelse för invånarna. Mobilitetssystemet innefattar olika transportmedel (även de utanför kollektivtrafiken) och alla typer av resande inom samt till och från regionen. I rollen ingår att identifiera vilka behov som finns för att sedan erbjuda lösningar i egen regi, genom kommersiella aktörer eller genom samarbeten med andra offentliga verksamheter. Nya affärsm modeller kommer behöva testas och utvecklas för att hålla samman erbjudandet mot invånarna.

Region Värmland behöver arbeta med att skapa förutsättningar för ett mer hållbart resande, såsom ny infrastruktur, nya tjänster och nya resealternativ för invånarna. Till stor del handlar det om att utveckla de faktiska förutsättningarna att resa hållbart, exempelvis genom utveckling av trafiksystem och infrastruktur, även den digitala, samt att utveckla nya resmöjligheter. Kollektivtrafiken

är en viktig del i samhällsutvecklingen och det är därför viktigt att ha ett nära samarbete med de aktörer i länet som arbetar med samhällsutveckling.

Genom att samverka med länets kommuner kan den lokala kunskapen nyttjas för utvecklingen av det hållbara resandet både i tätort och på landsbygden. Region Värmland ska i den mån det går anpassa trafikutbud och produkter utifrån de behov som finns. Detta kan ske antingen i egen regi, genom samarbeten eller genom att uppmuntra och underlätta för andra aktörer att skapa lösningar. Strävan att utveckla, förändra, förnya och prova nya tjänster och erbjudanden ska alltid vara en drivkraft.

Region Värmland ska skapa motivation till förändring för ett ökat hållbart resande. För att ändra invånarnas resvanor behöver Region Värmland nyttja invånarnas faktiska drivkrafter och därigenom få de mer klimatsmarta alternativen att upplevas som mer attraktiva i relation till de mindre hållbara alternativen. För att nya vanor ska tillämpas, anpassas och införlivas i invånares vardag så måste förändringen göras stegvis och över tid. Det handlar inte om att helt och hållet ersätta privat transport med kollektivtrafik utan i stället att få invånare att steg för steg välja mer hållbart.

Hur Region Värmland arbetar med att ta ansvar för helheten, påverka förutsättningarna och påverka beteendet redovisas i den årliga uppföljningen av trafikförsörjningsprogrammet genom en aktivitetsredovisning.

Marknadsandel hållbart resande

Marknadsandel för hållbart resande definieras som hur stor andel av resorna inom Värmland som genomförs med kollektivtrafik (inklusive taxi), cykel eller gång jämfört med motorburna fordon som bil, moped eller motorcykel (både som förare och passagerare).

Region Värmland ansvarar för den regionala allmänna kollektivtrafiken och det är i dagsläget inom det området som verksamheten huvudsakligen har störst möjlighet att påverka.

Syftet med att anta ett mål om ett ökat hållbart resande är att minska andelen privatbilstister som reser ensamma och att kollektivtrafikens marknadsandel inte ska öka på bekostnad av en minskad andel cykel och gång. Region Värmlands huvudfokus kommer fortsatt vara på att öka det kollektiva resandet, som en del i det sammanhållna mobilitetssystemet.

Genom att sätta mål för resande ur ett bredare perspektiv än bara kollektivtrafik kan Region Värmland vara med och bidra till och verka för ett sammanhållet mobilitetssystem. En del i att öka det hållbara resandet är att möjligheterna för att cykla och promenera förbättras och utvecklas, till och från kollektivtrafiken samt generellt.

Invånarna i Värmland antas i en fortsatt ökande grad vara mer flexibla i sin mobilitet, både gällande val av trafikslag för dagen samt vilka tjänster som nyttjas för resande, se visualisering i Figur 1. Att anpassa kollektivtrafikens produktutbud för att uppmuntra till och underlätta för ett varierat resande under veckan och året bidrar även det till att öka det hållbara resandet.

Att sträva efter en hög andel hållbart resande är ett av de viktigaste redskapen för att bidra till Värmlands långsiktiga klimat- och miljömål. Region Värmland har en viktig roll och ett ansvar i att vara en aktör som påverkar förutsättningarna för ett hållbart resande både på kort och långt sikt, skapar samarbeten och stöttar regionens invånare till en successiv förändring. Marknadsandelen



Marknadsandel hållbart resande (kollektivtrafik, cykel, gång)

Mål 2026

- I Värmland ska andelen hållbara resor vara minst 30 %.

Mål 2030

- I Värmland ska andelen hållbara resor vara minst 34 %.

Mål 2040

- I Värmland ska andelen hållbara resor vara minst 40 %.



Resenärsupplevelse

- Andelen invånare och resenärer som är nöjda med kollektivtrafiken.
- Andelen invånare och resenärer som tycker att det känns tryggt att resa med kollektivtrafiken.
- Andelen invånare och resenärer som tycker att det är enkelt att resa med kollektivtrafiken.



Miljö

- Andelen förnybart drivmedel för regionbuss, tätortstrafik (ej båtbus), regiontåg och servicelinjer.



Tillgänglighet

- Kollektivtrafiken i Värmland utvecklas utifrån principen om universell utformning.
- Andel invånare och resenärer som upplever en geografisk tillgänglighet till kollektivtrafiken.



För att nå målen behöver Region Värmland arbeta med:

Ta ansvar för helheten

Region Värmland ska vara en aktör som verkar för att människor ska göra hållbara val. Regionen behöver ta ansvar för helheten i det framväxande mobilitetssystemet, vilket innebär samordning och samarbete med olika aktörer.

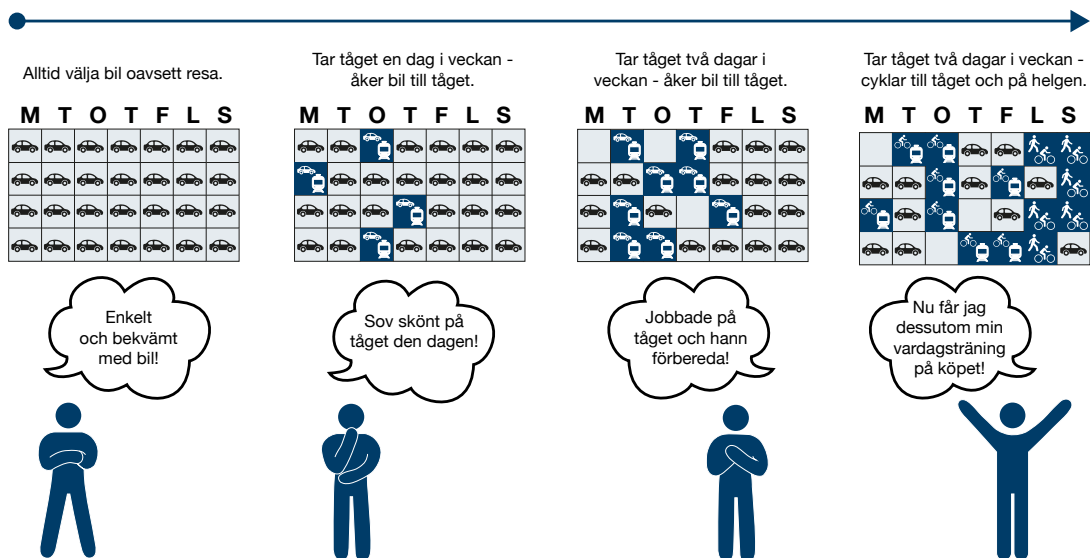
Påverka förutsättningarna

Region Värmland ska i den mån det går anpassa trafikutbud och produkter utifrån de behov som finns. Strävan att utveckla, förändra, förnya och prova nya tjänster och erbjudanden ska alltid vara en drivkraft.

Påverka beteendet

Region Värmland ska skapa motivation till förändring för ett ökat hållbart resande utifrån medborgarnas drivkrafter och påverka så att icke hållbara transporter upplevs som mindre attraktiva.

Illustration över identifierade utvecklings- och arbetsområden som ska öka marknadsandelen inom hållbart resande i Värmland, se även tabell *Marknadsandel hållbart resande* på sidan 43.



Figur 1. Visualisering av en förändring från att vara en bilburen resenär till en resenär som är flexibel i sin mobilitet. Ett utbud av resealternativ som är tillgängliga och flexibla underlättar för ett individanpassat sätt att resa.

för hållbart resande mäts genom den branschgemensamma undersökningen *Kollektivtrafikbarometern* (Svensk kollektivtrafik) och utgår ifrån frågan om huvudsakligt färdmedel för respondentens resa under gårdagen.

Nöjdhet

Hur nöjda regionens invånare är med kollektivtrafiken utgår ifrån ett antal olika faktorer, som skiljer sig åt utifrån bland annat typ av resa, resans längd och resenärens behov. För att kollektivtrafiken ska vara attraktiv ska den vara enkel samt prisvärd, resenären ska spara tid på att resa kollektivt, avgångstiderna ska passa resenärens behov och byten mellan fordon ska gå smidigt. Hur nöjda invånarna är med kollektivtrafiken innefattar även hur bra informationen upplevs vara, dels gällande resan och biljettköp, dels vid planerad och oplanerad trafikstörning. I grad av nöjdhet spelar det även in om resenären kan känna en säkerhet i att komma fram i tid.

Nöjdhet mäts med hjälp av *Kollektivtrafikbarometern* och redovisas dels utifrån hur kollektivtrafikens resenärer svarar, dels utifrån hur invånarna som helhet svarar. Utifrån undersökningens data går det även att ta fram så kallade drivkraftsmatriser som redogör för vilka frågor som är viktiga för invånarna och resenärerna för att de ska vara nöjda med kollektivtrafiken i Värmland. För att följa upp olika resenärers behov redovisas resultatet uppdelat på lämpliga bakgrundsdata, exempelvis kön och ålder.

Trygghet

I begreppet trygghet ingår hur tryggt eller otryggt regionens invånare upplever att det är att resa med kollektivtrafiken. En trygghet kan vara att påstigning på fordonet och att hinna hitta en sittplats kan utföras i resenärens tempo eller att resenären hinner med sitt byte. Att resan är förutsägbar skapar även det trygghet,

exempelvis att avgång och ankomst sker enligt tidtabell och att information om förändringar är tillgängligt. Det gäller även den allmänna tryggheten på hållplatsen eller stationen samt ombord på fordonet, där väl upplysta hållplatser samt rena fordon kan bidra till en ökad trygghet. Resenären ska även känna trygghet i att när hen ankommer till sin sluthållplats ska det vara enkelt att hitta fram till resans mål.

Trygghet mäts med hjälp av *Kollektivtrafikbarometern* och redovisas dels utifrån hur kollektivtrafikens resenärer svarar, dels utifrån hur invånarna som helhet svarar. För att följa upp olika resenärers behov redovisas resultatet uppdelat på lämpliga bakgrundsdata, exempelvis kön och ålder.

Enkelt att resa

I begreppet enkelhet ingår hur resenären upplever information, resan och biljettköp i samband med sin resa - alltså hur enkelt det är att resa med kollektivtrafiken i Värmland. Enkelhet att resa mäts med hjälp av *Kollektivtrafikbarometern* och redovisas dels utifrån hur kollektivtrafikens resenärer svarar, dels utifrån hur invånarna som helhet svarar. För att följa upp olika resenärers behov redovisas resultatet uppdelat på lämpliga bakgrundsdata, exempelvis kön och ålder.

Förnybart drivmedel

Förutsättningarna att använda förnybara drivmedel skiljer sig åt mellan kollektivtrafikens olika trafikslag. Det avgörs av tillgång på förnybart drivmedel för de olika trafikslagen och inom regionen, om det finns förnybart drivmedel framtaget för fordonstypen samt vilka fordon som används. Bussarna inom region- och tätortstrafiken och på servicelinjerna har målsättningen att drivas med 100 procent förnybart drivmedel år 2026. Regiontågen drivs på förnybar el alternativt diesel, med inblandning av biodiesel och Adblue (minskar koncentrationen kväveoxider i avgaserna från en

Marknadsandel hållbart resande

	Mål 2026	Mål 2030	Mål 2040	Indikationsnivå 2019	Källa
Marknadsandel hållbart resande	30%	34%	40%	25%	Kollektivtrafikbarometern

Mål nöjdhet kollektivtrafik

Indikator	Mål 2026	Indikationsnivå 2019	Källa
Nöjdhet - Resenärer	77%	70%	Kollektivtrafikbarometern
Nöjdhet - Invånare	65%	59%	Kollektivtrafikbarometern

Mål trygghet kollektivtrafik

Indikator	Mål 2026	Indikationsnivå 2019	Källa
Trygghet - Resenärer	90%	83%	Kollektivtrafikbarometern
Trygghet - Invånare	80%	74%	Kollektivtrafikbarometern

Mål enkelhet kollektivtrafik

Indikator	Mål 2026	Indikationsnivå 2019	Källa
Enkelt att resa - Resenärer	83%	80%	Kollektivtrafikbarometern
Enkelt att resa - Invånare	65%	58%	Kollektivtrafikbarometern

Mål andel förnybar drivmedel

Indikator	Mål 2026	Indikationsnivå 2019	Källa
Andel förnybart drivmedel - Regionbuss	100%	86% (regionbuss samt tätortstrafik Arvika, Kristinehamn, Säffle)	Fordonsdatabas
Andel förnybart drivmedel - Tätortstrafik (ej båtbus)	100%	100% (tätortstrafik Karlstad)	Fordonsdatabas
Andel förnybart drivmedel - Servicelinjer	100%	0%	Fordonsdatabas
Andel förnybart drivmedel - Regiontåg	70%	65%	Fordonsdatabas

dieselmotor) för att minska miljöpåverkan.

Målet till 2026 är att för regiontågen ska nyttja så hög andel förnybara drivmedel som är möjligt utifrån infrastrukturens begränsningar i och med att Fryksdalsbanan inte är elektrifierad. Uppföljning av andelen förnybart drivmedel utgår ifrån miljö- och fordonsdatabasen FRIDA, som lagrar, sammanställer, visar och följer upp information rörande fordon i kollektivtrafiken.

Tillgänglighet

Kollektivtrafikens tillgänglighet kan övergripande delas in i tre delar; grundläggande tillgänglighet till resande och kollektivtrafiksystemet som helhet, geografisk tillgänglighet och tillgänglighet för personer med funktionsnedsättning. De tre delarna beskrivs närmare i detta kapitel.

Det nationella transportpolitiska målet har ett funktionsmål - att transportsystemets utformning, funktion och användning ska medverka till att ge alla en grundläggande tillgänglighet med god kvalitet och användbarhet samt bidra till utvecklingskraft i hela landet. I arbetet med att göra kollektivtrafiken i Värmland mer tillgänglig ska hela resandeperspektivet vara vägledande.

Med kollektivtrafiken i Region Värmland ska det vara möjligt för alla resenärer att kunna planera sin resa, köpa och använda biljett. Det ska även vara möjligt att ta sig till och från, samt vistas i, samt orientera sig på hållplats eller station, ta del av information, samt kliva på och av fordonet, hitta en sittplats och genomföra resan. En tillgänglig kollektivtrafik uppnås inte genom enskilda åtgärder för särskilda behov, utan är en kvalitetsfråga som tillför mervärden till kollektivtrafiken i sin helhet.

Inom länet är tillgången till kollektivtrafik och möjlighet till hållbart resande en tillgänglighetsfråga. Geografisk tillgänglighet kan innefatta hur långt avstånd resenären har till närmsta hållplats eller station. I ett utbyggt mobilitetssystem kan det även innefatta avstånd till en MaaS-tjänst (Mobility as a Service eller mobilitet som tjänst). I den geografiska tillgängligheten kan även turtäthet samt linjesträckning ingå, vilket avgör om resenären kan ta sig till sin målpunkt vid en tidpunkt som passar. Resenärens upplevda tillgänglighet kan skilja sig ifrån en statistiskt uppmätt tillgänglighet, exempelvis om hen bor vid en vältrafikerad hållplats men inte når sin målpunkt i form av skola, arbetsplats eller affär. Kollektivtrafiken ska vara tillgänglig för alla invånare i regionen samt de som är här på besök, vilket bland annat innefattar att information före, under och efter resan behöver vara utformad så att så många som möjligt kan ta del av den.

FN:s konvention om rättigheter för personer med funktionsnedsättning¹ utgör en grund för Region Värmlands arbete. Konventionen syftar främst till att intensifiera arbetet med att undanröja hinder för personer med funktionsnedsättningar för full delaktighet och inkludering i samhället.

Region Värmland utgår från principen om universell utformning i sitt arbete, vilket innebär att produkter, miljöer, program och tjänster ska kunna användas av alla i största möjliga utsträckning utan behov av anpassning eller specialutformning. Vid behov nyttjas hjälpmedel för enskilda grupper av personer med funk-

tionsnedsättning. Det finns olika typer av funktionsnedsättningar vilka kan delas in i fysisk nedsättning (till exempel rörelseförmåga, kondition, hjärta och lungor), sensorisk nedsättning (till exempel syn, hörsel, balans och smärta) och kognitiv/psykisk nedsättning (till exempel utvecklingsstörning, demens, dyslexi och ångest). Trafikanalys rapport 2019:3² delar in de olika typerna av reshinder som en person med någon form av funktionsnedsättning kan uppleva i tre kategorier: fysiska och tekniska hinder, informationshinder samt organisatoriska och sociala hinder. Dessa reshinder delas sedan upp i resans tre delar – före resan, under resan och efter resan. Ett fysiskt och tekniskt hinder före resan kan vara avstånd till hållplats eller biljettsystemet. Ett informationshinder under resan kan vara anvisningar och kartor eller bristande utrop och skyltning. Ett organisatoriskt eller socialt hinder efter resan kan vara hjälp vid trafikstörning eller spontan ledsagning.

Fordonen inom Region Värmlands allmänna kollektivtrafik ska vara tillgängliga utifrån principen om universell utformning. Vid nya upphandlingar är detta ett av kraven. Enligt lag ska trafikförsörjningsprogrammet innehålla tidsbestämda mål och åtgärder för anpassning av kollektivtrafiken, inklusive bytespunkter och linjer, med hänsyn till behov hos personer med funktionsnedsättning. De linjer och hållplatser som prioriteras att tillgänglighetsanpassas under programperioden listas i Bilaga 1. Lista över de linjer och bytespunkter som är och ska vara tillgängliga för alla resenärer finns i Bilaga 2.

Som en del i att göra kollektivtrafiken mer tillgänglig ingår även arbetet med att digitalisera många av dess tjänster. Målsättning är att göra alla Region Värmlands väsentliga tjänster för resenärer och dess ombud digitalt tillgängliga till år 2026, där det är juridiskt och tekniskt möjligt. Detta arbete sker med utgång i de tjänster som nyttjas mest. Digitala tjänster ska vara tillgängliga och utgå ifrån universell utformning i utvecklandet.

Att följa upp tillgänglighetens alla aspekter är svårt då det saknas tydliga indikatorer att utgå ifrån. Uppföljning av tillgänglighet sker delvis genom målen om trygghet, nöjdhet och enkelhet att resa. Uppföljning av den upplevda tillgängligheten genomförs genom *Kollektivtrafikbarometern* utifrån påståenden om avgångstiderna passar personens behov samt frågor som fångar respondentens upplevda tillgänglighet utifrån metoden PAC (Perceived Accessibility Scale). Resultaten redovisas dels utifrån hur kollektivtrafikens resenärer svarar, dels utifrån hur invånarna som helhet svarar. För att följa upp olika resenärers behov redovisas resultatet uppdelat på lämpliga bakgrundsdata, exempelvis kön och ålder.

Utifrån data om position för hållplatser och stationer samt befolkningsstatistik upprättad av SCB beräknas hur stor andel av Värmlands invånare som har ett visst avstånd till närmsta hållplats. Denna uppföljning görs utifrån avstånd till närmsta hållplats i stomlinjenätet och avstånd till närmsta hållplats i kollektivtrafiksystemet som helhet, samt utgår ifrån olika avstånd för regiontrafik och tätortstrafik. Uppdelningen i olika nivåer av linjenätet ger möjlighet att mäta resenärens geografiska tillgänglighet utifrån kollektivtrafikens utbud, detta då det är högre turtäthet i stomlinjenätet jämfört med strategiska matarlinjer och övriga linjer.

Trafikanalys ansvarar för uppföljning av de transportpolitiska målen och har i det arbetet tagit fram indikatorn "Användbarhet för alla"³ som ska ge en lägesbild av transportsystemets tillgänglighet och användbarhet med fokus på personer med funktionsnedsättning. Uppföljning sker vart tredje år och då utifrån tre delmål, resandet vid tillgängliga noder, kvalitet på tillgänglighetsinformation och upplevd användbarhet. Region Värmland bistår med data i Trafikanalys arbete, samt tar del av den sammanställda uppföljningen som ett led i att förbättra tillgängligheten i länet.

¹Regeringskansliet, Konvention om rättigheter för personer med funktionsnedsättning

²Trafikanalys, Kollektivtrafikens barriärer – kartläggning av hinder i kollektivtrafikens tillgänglighet för personer med funktionsnedsättning.

³Trafikanalys, Kollektivtrafik för alla <https://www.trafa.se/kollektivtrafik/kollektivtrafik-for-alla-8657/>

Antal resor i den allmänna kollektivtrafiken

Antal resor i den allmänna kollektivtrafiken redovisas årligen. Det sätts inget mål gällande antal påstigningar per år utan indikatorn används för att visa om eventuella insatser, åtgärder eller händelser under året har haft någon påverkan på antalet resor (redovisas som antal resor, påstigningar, i den allmänna kollektivtrafiken).

Särskilda persontransporter

Den allmänna kollektivtrafiken ska i så stor omfattning som möjligt användas före de särskilda persontransporterna, detta sett ur kostnads- och hållbarhetsperspektiv. I de fall som den allmänna kollektivtrafiken inte är möjlig att nyttja anordnas service- och skoltrafik. De särskilda persontransporterna ska vara trygga, enkla att resa med, tillgängliga och ha nöjda resenärer. Färdtjänst och

riksfärdtjänst spelar en viktig roll i kollektivtrafiksystemet, och för vissa resenärer behövs helt eller delvis färdtjänst för att göra hela resan fullt tillgänglig. För att den regionala kollektivtrafiken ska bli tillgänglig för alla är det därför viktigt att färdtjänst och allmän kollektivtrafik ses som två delar av ett sammanhängande system.

Digitala lösningar är en del av utvecklingen för de särskilda persontransporterna, där exempelvis bokningssystemet för färdtjänsten ska bli mer digitalt tillgängligt för självservice. Det leder till att manuell service kan erbjudas i större utsträckning till de som har behov av att komma i kontakt med kollektivtrafiken utanför de digitala kanalerna. Inom både service- och skoltrafiken utvecklas lösningar för att optimera fordonsresurserna. Inom skoltrafiken kommer en digital skoltrafikapplikation nyttjas till att undersöka inom vilka stråk det finns möjlighet att göra skoltrafiken tillgänglig för resenärer inom den allmänna kollektivtrafiken.

Mål tillgänglighet

Indikator	Mål 2026	Indikationsnivå 2019	Källa
Upplevd tillgänglighet - Avgångstider - Resenärer	70%	65%	Kollektivtrafikbarometern
Upplevd tillgänglighet - Avgångstider - Invånare	50%	43%	Kollektivtrafikbarometern
Upplevd tillgänglighet - PAC (Perceived Accessibility Scale)	>2021 år nivå	Ingen data	Kollektivtrafikbarometern
Geografisk tillgänglighet: Avstånd till närmsta hållplats - Andel av länets invånare som har max 1500 meter till en hållplats i stomlinjenätet - Andel av länets invånare som har max 1500 meter till en hållplats i stomlinjenätet samt strategiska matarlinjer - Andel av länets invånare som har max 1500 meter till en hållplats i kollektivtrafiksystemet. - Andel av invånare i Arvika, Karlstad, Kristinehamn, och Säffle tätorter som har max 400 meter till en hållplats.	Inget mål	Indikatornivå 2021: 67 % av länets invånare har max 1500 meter till en hållplats i stomlinjenätet. 80 % av länets invånare har max 1500 meter till en hållplats i stomlinjenätet + strategiska matarlinjer. 91 % av länets invånare har max 1500 meter till en hållplats i kollektivtrafiksystemet.	Hållplatsdata + Befolkningsstatistik
Andel av utpekade linjer och hållplatser som ska vara tillgänglighetsanpassade för personer med funktions-nedsättning, se Bilaga 1	80%	-	Egen uppföljning



Fokusprocesser

Fem viktiga processer som Region Värmland behöver arbeta med och fokusera på inom programperioden för trafikförsörjningsprogrammet har identifierats. Fokusprocesserna är strategiskt viktiga för att kollektivtrafiken i Värmland ska utvecklas i riktning mot målbildens utvecklingsområden och för att locka resenärer att resa kollektivt och hållbart. De fem fokusprocesserna berör varandra samt samhällsutveckling i stort.

Digitalisering

Idag genomsyras det mesta av digitalisering och det är en möjlighet, men också en utmaning, att som regional kollektivtrafikmyndighet arbeta fram metoder och rutiner samt bygga relevanta tjänster. Kollektivtrafiken är en datadriven verksamhet och genom att hålla god kvalitet på den data som kollektivtrafiken genererar så kan den användas vid beslutsfattande och för att på bästa sätt kunna tillgodose resenärernas behov.

Data kan nyttjas för att bättre kunna skräddarsy lösningar för information, biljetter, produkter och trafik. Genom att bedriva trafik anpassad till invånarnas resebehov kan kollektivtrafiken få fler resenärer och effektivisera verksamheten.

Digitaliseringsprocessen innebär att Region Värmland Kollektivtrafik behöver ställa om från system och hårdvara till data. För detta krävs en annan infrastruktur i IT-lösningar än den som idag nyttjas samt även nya sätt att arbeta på. Region Värmland behöver ställa krav på data vid upphandlingar, gällande exem-

pelvis vilken data som ska samlas in, vem som äger den data som samlas in, hur data får användas och hur data ska levereras. Öppna data är viktig för innovation, och kollektivtrafiken behöver ta beslut gällande hur data ska delas för att bidra till och kunna ta del av nya tjänster inom mobilitet.

Kollektivtrafikens fordon utrustas med fler och fler sensorer och för att kunna nyttja den data som samlas in i realtid behövs ett väl utbyggt mobilt bredbandsnät. Detta gäller speciellt för den dynamiska trafiken, som framför allt körs utanför de starka infrastrukturstråken. Även internt kommer det att krävas systemutveckling inom många av kollektivtrafikens olika system.

För att möta resenärerna och invånarna i Värmland och kunna erbjuda relevanta tjänster för en attraktiv kollektivtrafik kommer den digitala utvecklingen att vara en av grundstenarna. Kollektivtrafiken är beroende av en ökad digitalisering av länet, där tillgång till bredband, digital mognad i samhället och användandet av digitala verktyg är del i utvecklingen.

Förväntat resultat: Effektivisering, färre avvikelser, ökad tillgänglighet, enklare service och information till resenärer, individuella lösningar gentemot resenärer, förenklat resande och ökat hållbart resande.

Framtidens affärs- och kundmodeller

Under programperioden kommer ett omfattande arbete genomföras för att se över kollektivtrafiken i Värmlands biljett- och



betalsystem. Det är särskilt aktuellt sedan Karlstadsbuss och Värmlandstrafik blev en del av Region Värmland, vilket innebär att två system behöver bli ett. Nuvarande biljettsystem börjar även bli föråldrade och kommer under programtiden att behöva förnyas. Genom att ta fram ett gemensamt system inom regionen förenklar det dessutom för resenären och effektiviserar interna processer.

I detta arbete ingår bland annat en översyn av produktutbudet, prissättningen samt hur resenären betalar för sin resa - detta för att invånarnas resebehov så enkelt som möjligt ska kunna tillgodoses på ett hållbart sätt. Arbetet är tätt sammankopplat med kollektivtrafikens affärsmodell då produktutbud och prissättning direkt styr storleken på de totala biljettintäkterna.

Biljett- och betalsystemets utformning har även påverkan på hur enkelt det upplevs att resa med kollektivtrafiken samt att det kan bidra till en effektiv påstigning och påverkar därmed restiderna. En ökad tillgänglighet till kollektivtrafiken, genom ett enklare system för köp av biljetter samt ett anpassat produktutbud, bidrar till ett ökat hållbart resande.

Förväntat resultat: Förenkling av resandet för resenären, översyn och utveckling av produktutbud samt affärs- och betalningsmodeller, ökad tillgänglighet, ökad nöjdhet och ökat hållbart resande.

Utveckling av mobilitet och tjänster

Grunden i utvecklingen av kollektivtrafiken i regionen utgår från flexibel mobilitet där flera olika trafikslag samt olika typer av service och digitala system samverkar för att underlätta och erbjuda ett mer flexibelt och hållbart resande. Detta kräver att den allmänna kollektivtrafiken är öppen för att testa nya lösningar och tjänster. Detta sker med fördel tillsammans med andra verksamheter och intressenter så som kommuner, kommersiella aktörer, invånare, kollektivtrafikresenärer, forskning och andra externa samarbetspartners.

Utveckling sker med målet att bidra till en ökad andel hållbara resor och att skapa ett värde för hela Värmland. Genom att samverka på nya sätt och utforska, där resultatet är svårt att förutse, kan lärdomar erhållas och nya idéer skapas. Detta görs genom att vara flexibel och att snabbt våga prova, men också genom att lämna utrymme för att reflektera, förändra och våga misslyckas.

Förväntat resultat: Nya lösningar för kollektivtrafiken, nya samarbeten, utveckling av mobilitetssystemet, innovationsmognad inom organisationen och ökat hållbart resande.

Framtidens trafiksystem

År 2025 löper nuvarande trafikavtal för region- och tätortstrafiken som utförs med buss ut. Upphandlingsförfarande för ny trafik kommer att starta ett par år innan 2025 och innan dess behöver en behovsanalys gällande vilken trafik och vilka typer av fordon som ska upphandlas vara klar. Fokus i kommande upphandling är att skapa synergier med samtliga trafikslag för en helhetslösning som även tar hänsyn till kommersiell trafik och nya mobilitetslösningar. Trafikupphandlingen har bland annat betydelse för resenärens tillgång till transport, möjligheter till olika typer av samarbeten och kostnader för trafiken.

Med hänsyn till trafikavtalens längd, ofta tio år, och med dess

stora investeringar i fordon och system är det viktigt att grundarbete och strategiska avvägningar är nogga värderade och ligger till grund för beslut. Samtidigt sker tekniska innovationer och förändringar i omvärlden allt snabbare vilket ökar behovet av flexibilitet i trafikavtalen.

Kollektivtrafiken kommer att bestå av olika typer av trafiksystem, exempelvis expressbussar och dynamisk, anropsstyrd kollektivtrafik. Framtidens trafiksystem ska präglas av hållbarhet utifrån att bidra till ett ökat hållbart resande, ökad tillgänglighet samt drivas med förnybara drivmedel. Trafiksystemet ska möta värmlänningarnas resebehov i sina dagliga resor men även stödja besöksnäringens behov och vara ett attraktivt alternativ för fritidsresor. I detta arbete är det även möjligt att inkludera hur kompetensförsörjningen inom kollektivtrafikbranschen ska kunna tillgodoses, i fördel i samarbete med branschens entreprenörer.

Som en del i framtidens trafiksystem pågår utveckling och utbyggnad av Karlstadsstråket, snabbusslinjen i Karlstads tätort. Linjen är ett så kallat kapacitetsstarkt stråk, vilket innebär att bussarna som trafikerar linjen har ett fåtal stopp, prioriterad framkomlighet i trafiken och gen linjesträckning för att minska restiden. År 2020 sträcker sig linjen från Ruds bytespunkt till Stora torget. Linjen byggs stegvis ut med målsättningen att den ska gå från Bergvik i väster till Välsviken i öster, via bland annat Central-sjukhuset i Karlstad, Stora torget och Karlstads universitet. Den färdigbyggda snabbusslinjen kommer att täcka en stor del av Karlstad tätort och bli ett attraktivt val för resenären.

Förväntat resultat: Ett flexibelt trafiksystem för att möta framtidens resebehov, nya trafiklösningar, ökad andel hållbart resande, ökad nöjdhet, ökad marknadsandel för kollektivtrafiken, minskad privatbilsism i Karlstads tätort med omnejd, uppnå uppsatta miljösmål, ökad tillgänglighet och regional utveckling.

Samverkan

För att uppnå målet om ett ökat hållbart resande samt för att erhålla ett sammanhängande mobilitetssystem är samverkan en av nycklarna. Region Värmlands roll som ansvarig för helheten i det framväxande mobilitetssystemet innebär ett ansvar för att de olika delarna och aktörerna i systemet ska fungera smidigt och sammanhållet och därmed skapa en bra helhetsupplevelse för invånarna.

För att skapa framgångsrik samverkan behöver plattformar och forum för olika aktörer identifieras, vilket kan utgå ifrån befintliga samarbeten eller vid behov starta nya. För att skapa en sammanhängande infrastruktur och ett hållbart mobilitetssystem behöver regionen samverka med aktörer inom samhällsplaneringen, exempelvis kommuner, andra regioner, Trafikverket och Länsstyrelsen. Kollektivtrafiken är en viktig del i samhällsutvecklingen och det är därför viktigt att ha ett nära samarbete med de aktörer i länet som arbetar med dessa frågor. Även i utveckling av tjänster och system är samverkan med andra aktörer och verksamheter en av framgångsfaktorerna, exempelvis trafikoperatörer, forskning, idéburen sektor och regionens invånare.

Förväntat resultat: Ökat hållbart resande, ett sammanhållet mobilitetssystem, ökad tillgänglighet, regional utveckling och förenkling av resandet för resenären.

Kollektivtrafikens prioriteringsinriktning

Utifrån den förväntade utvecklingen av resandebehoven och de uppsatta målen för den allmänna kollektivtrafiken har en planeringsprioritering för kollektivtrafiken i Värmland tagits fram. De fem inriktningarna skapar tillsammans en helhet för resandet i regionen. I prioriteringen mellan olika resebehov är det primära målet att erbjuda möjlighet till god arbets- och studiependling inom regionen, följt av resande för arbete och studier till angränsande län och Norge.

För att kollektivtrafiken ska vara ett attraktivt alternativ för alla typer av resor behöver även fritidsresor samt turism- och besöksnäring vara en del av prioriteringen. Planeringsprioriteringen beskrivs närmare i detta kapitel.

Hela Värmland

Region Värmland ska arbeta för ett hållbart resande i hela länet med utgångspunkt i att behoven och förutsättningarna skiljer sig åt mellan olika delar av Värmland. En del i att möjliggöra ett hållbart resande för alla invånare i regionen är att utveckla och erbjuda olika typer av mobilitetslösningar som komplement till den linjelagda kollektivtrafiken.

Figur 2 visualiserar Värmlands demografi samt de regionala stråk i Värmland där störst andel av resandet sker, vilka benämns som starka stråk. De starka stråken går längs med E18, E45, riksvägarna 61, 62 och 63, riksväg 26 mellan Storfors och Kristinehamn, till viss del väg 237 mellan Storfors och Karlskoga samt på järnvägslinjerna Fryksdalsbanan, Värmlandsbanan och Norge-/Vänerbanan.

Området runt Karlstad, i synnerhet sträckan Karlstad-Hammarö, är ett område med mycket resande och räknas därför in bland de starka stråken. Stråken trafikeras av busslinjenätets stomlinjer samt tågtrafik, och kompletteras med olika typer av resealternativ för att resenären ska kunna ta sig till en knutpunkt i trafiksystemet, exempelvis linjelagd och dynamisk kollektivtrafik, cykel och bil. I regionens större tätorter planeras tätortstrafiken utifrån samma princip med starka stråk som kompletteras med olika typer av mobilitetslösningar.

Grunden för den linjelagda kollektivtrafiken är att se till att möjligheten för kollektivt resande är god i de starka stråken. För att komplettera trafiken i de starka stråken kommer trafikutvecklingen i hela regionen att utgå ifrån flexibel mobilitet, där samordning

mellan olika trafikslag och olika typer av mobilitetstjänster är en viktig grund i att skapa ett mobilitetssystem som kan fylla olika resenärers behov över tid. Det innebär att flera olika trafikslag, typer av tjänster och system samverkar för att erbjuda ett mer flexibelt och hållbart resande.

Utgångspunkten i flexibel mobilitet är att hitta kreativa lösningar som underlättar vardagen samtidigt som det möjliggör att behovet av att förflytta sig kan ske hållbart. Utanför de starka stråken finns exempelvis linjelagd kollektivtrafik och en dynamisk, anropsstyrd kollektivtrafik som kan bokas med kort framförhållning för resa till närmaste knutpunkt i trafiksystemet.

En flexibilitet i mobilitetssystemet kan utgå ifrån samordning av den allmänna kollektivtrafiken, den kommersiella kollektivtrafiken och de särskilda persontransporterna. Det är viktigt att kunna göra lokala anpassningar av mobilitetssystemet utifrån aktuella behov i olika delar av regionen eller en tätort.

Genom projekt och samverkan med andra aktörer, kommersiella som offentliga, kan det hållbara resandet utvecklas i hela Värmland utifrån de behov och möjligheter som finns.

Hållbart resande

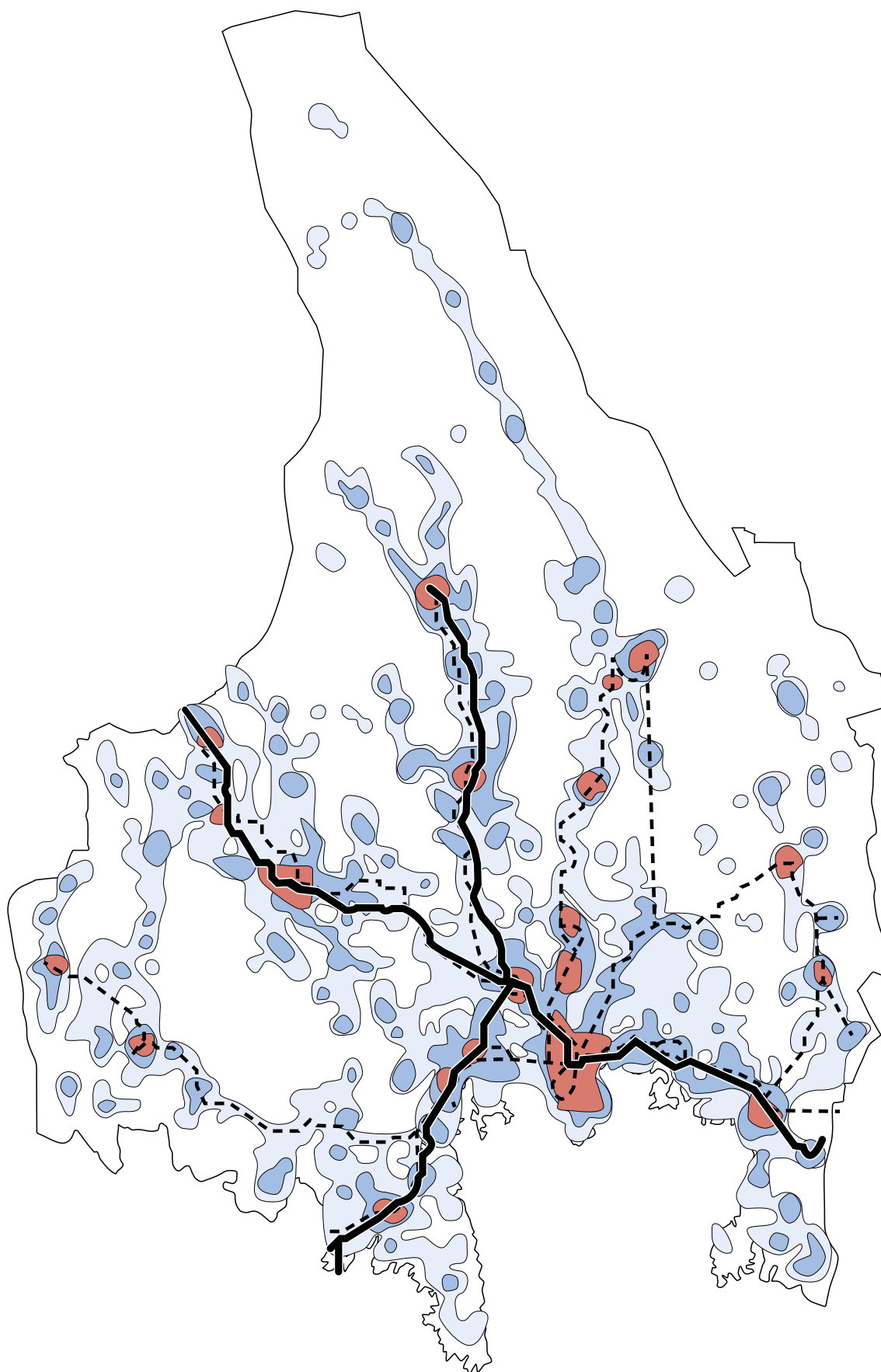
Det hållbara resandet ska genomsyra Region Värmlands ambitioner inom kollektivtrafiken och resandet i regionen. En hållbar resa är effektiv och bra för såväl ekonomi och samhällsutveckling som för hälsa och miljö. Genom att öka det hållbara resandet bidrar det till en ökad tillgänglighet, minskad trängsel och minskat buller, ökad säkerhet samt ett mer resurseffektivt transportsystem.

Med hållbart resande syftas det oftast på resande med färdssätt såsom gång, cykel och kollektivtrafik alternativt en resa som inte behöver genomföras. Men i det hållbara resandet kan det även ingå en effektivare bilanvändning, i form av exempelvis bilpool eller samåkning, vilket kan vara ett bra komplement till den linjelagda kollektivtrafiken. I viss mån kan också resor med fordon som drivs av förnybara drivmedel räknas som hållbart resande⁴.

Kollektivtrafiken är ett medel för att bidra till mer hållbara resor och en positiv utveckling för hela Värmland. Ett väl utvecklat kollektivt resande möjliggör för fler att bo och arbeta på olika platser i länet samt underlättar vardagen för resenären.

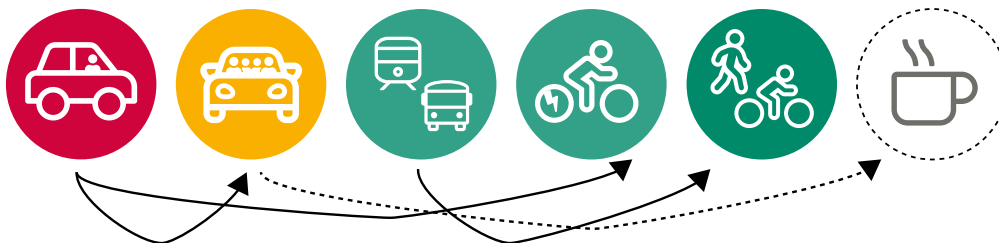
Kollektivtrafiken kan bland annat bidra till att lösa framkomlighetsproblem i trafiken, minimera infrastrukturslitage, effektivare nyttjande av resenärens restid och bidra till ett mer jämlikt och tillgängligt samhälle för alla. Social hållbarhet handlar bland annat om att skapa ett samhälle där alla oavsett behov och förutsätt-

⁴SKL och Trafikverket, Hållbart resande i praktiken



Figur 2. Visualisering av de starka stråken i Värmland, vilka till stor del binder ihop de mörkblå och röda områden som visar på befolkningsspridning i regionen.





Figur 3. Förflyttning från att resa ensam i bil till en mer hållbar resa, eller en resa som uteblir.

ningar ska ha lika möjlighet att utvecklas, tillgodogöra sig kunskap och ha förutsättningar för en god hälsa.

Ett ökat hållbart resande nås genom att infrastruktur och regelverk jämställer alla trafikslag samt genom beteende- och attitydförändringar gällande människors resvanor. Region Värmland behöver arbeta med att skapa förutsättningar för ett mer hållbart resande, såsom ny infrastruktur, nya tjänster och nya resealternativ för invånarna, och detta i en ökad utsträckning i samarbete med olika typer av aktörer. Genom att utgå ifrån invånarnas drivkrafter för förändring och stötta dem till att välja ett mer hållbart resande kan Region Värmland underlätta en beteendeförändring.

Förutsättningarna för att resa kollektivt samt promenera och cykla skiljer sig åt mellan olika delar av regionen. Positiva trender kan ses både i en ökning av gång och cykel som transportmedel samt utbyggd infrastruktur. Ett välfungerande gång- och cykelvägnät kan underlätta för människor att resa kollektivt, exempelvis genom att ansluta till kollektivtrafikens hållplatser och bytespunkter, samt genom tillgång till behovsanpassad cykelparkering.

Möjlighet att ta med cykel ombord på buss och tåg kan också vara ett sätt att förstärka denna utveckling.

Arbets- och studiependling inom länet

Att möjliggöra för invånarna i Värmland att utföra sina resor till och från arbete samt studier med hjälp av kollektivtrafiken är den främsta prioriteringen bland olika kollektiva resbehov.

Trafikplanering sker med utgång i resbehoven inom länet samt kända pendlingsstråk över länsgräns, vilka presenteras under Länets behov på sidan 62. I nuläget innebär det att erbjuda mest trafik på morgonen och på eftermiddagen då flest personer reser, men i och med den tekniska utvecklingen och beroende på vilka beteendeförändringar som covid-19-pandemin bidrar till så kan behoven ändras.

När arbetstider varierar mer över dygnet och inte alltid innebär genomförandet av en pendlingsresa så behöver kollektivtrafikut-

budet anpassas efter de resandebehov som finns. Kombinerat med att allt fler reser med olika trafikslag under veckan, exempelvis växlar mellan bil, kollektivtrafik och cykel, kommer kollektivtrafiken behöva vara en del i ett allt mer flexibelt resande, både gällande trafikplanering och biljettutbud.

Ett mer flexibelt resande kan leda till ett jämnare utbud av kollektivtrafik under trafikdygnet, vilket ger en ökad möjlighet till kollektivt resande för olika typer av pendlingsbehov samt att trafiken kan uppfylla behov för andra typer av resande, exempelvis fritidsresor.

Arbets- och studiependling till angränsande län och Norge

Kollektivtrafiken ska möjliggöra arbets- och studiependling i hela regionen samt även till angränsande län och till Norge. Värmlands närhet till Norge lyfts i *Värmlandsstrategin* som en fördel i form av närhet till arbetsgivare och kompetens samt en tillgång för handel, turism och investeringar. Detta bidrar till att reserelationen mot Norge är ett prioriterat område och resande sker främst via E18, väg 61 och Norge-/Värmlandsbanan.

Fritidsresor samt turism- och besöksnäring

För att kollektivtrafiken ska vara ett attraktivt alternativ för alla typer av resor behöver även fritidsresor samt turism- och besöksnäring vara del i prioriteringsinriktningen. Om resandet för arbete minskar blir fritidsresor viktigare vid val av boendeplats, detta för att ha tillgång till sociala sammanhang så som fritidsaktiviteter, kultur, sport och nöjen. Att även på kvällar och helger kunna resa mellan kommunhuvudorterna i regionen samt till turist- och besöksmål med hjälp av kollektivtrafiken bör betraktas som viktigt, både för värmlänningar och besökare.

För turism- och besöksnäringen kan olika typer av dynamiska, anropsstyrda trafiklösningar vara attraktiva för att besökare enkelt ska kunna ta del av allt som Värmland har att erbjuda.



Dagens kollektivtrafik och resande

De behov och mål som i detta program sätts upp för kollektivtrafiken i Värmland utgår från den utveckling av kollektivtrafikutbudet och resandet som skett i regionen under perioden 2014–2019. Nuläget redovisas uppdelat på den allmänna kollektivtrafiken, särskilda persontransporter och den kommersiella kollektivtrafiken som utförs i regionen samt den länsöverskridande.

Allmän kollektivtrafik

Inom Region Värmland bedrivs offentligt finansierad kollektivtrafik med buss, tåg och på sommaren även med båt. Regional kollektivtrafik bedrivs i hela länet grundat på beslut om allmän trafikplikt. Den allmänna kollektivtrafiken bedrivs i enlighet med målsättningen i *Regionalt trafikförsörjningsprogram för Värmland 2017–2021* att möjliggöra för invånarna i Värmland att resa kollektivt för huvudsakligen arbets- och studiependling men även för andra typer av resor.

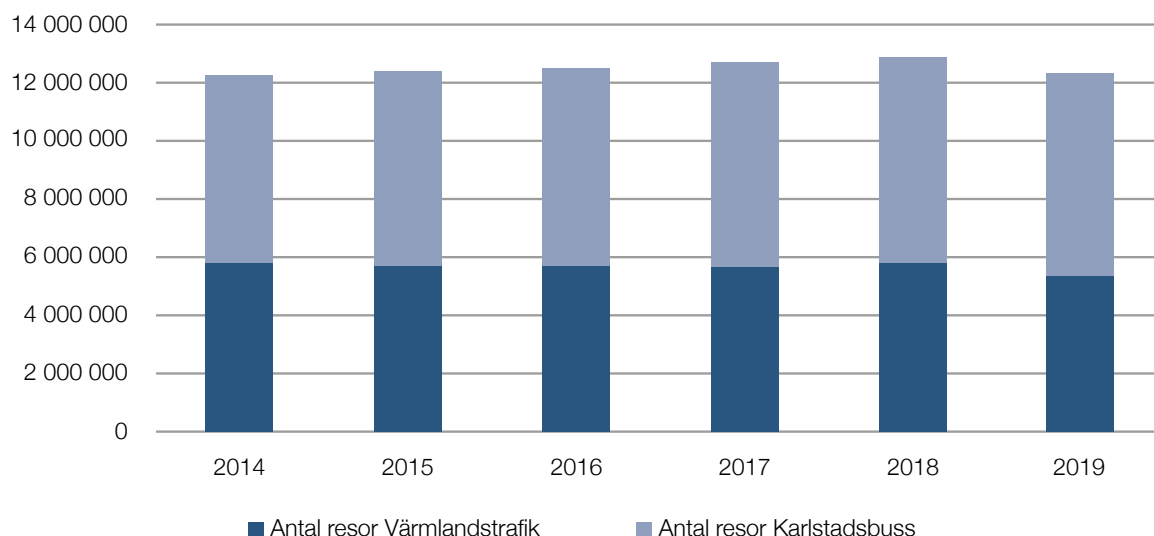
De prioriterade resandestråken går i huvudsak mellan Karlstad och regionens kommunhuvudorter. På tvären mellan större tätorter i Värmland är förbindelserna mindre frekventa, vilket beror på att i dessa relationer är infrastrukturen sämre samt att studie- och

arbetspendlingen är lägre jämfört med resandet mellan kommunhuvudort och Karlstad. Utmaningen är att utifrån olika resbehov och resenärsunderlag skapa bättre möjligheter att resa kollektivt i hela länet. Med den allmänna kollektivtrafiken går det att resa interregionalt till de angränsande länen.

Den regionala busstrafiken bedrivs år 2021 under varumärket Värmlandstrafik. Tätortstrafik med buss bedrivs år 2021 i Arvika, Säffle och Kristinehamn under varumärket Värmlandstrafik och i Karlstad under varumärket Karlstadsbuss. Regiontrafiken samt tätortstrafiken är upphandlade enligt beslut om allmän trafikplikt till och med år 2025. Samtliga bussar i den allmänna kollektivtrafiken är tillgänglighetsanpassade för personer med nedsatt rörelseförmåga, syn och hörsel.

I Värmland trafikerar regiontågen tre banor: Värmlandsbanan (Degerfors – Charlottenberg), Fryksdalsbanan (Karlstad – Torsby) och Vänerbanan (Karlstad – Göteborg). Trafikpliktsbeslut är taget på samtliga banor och trafik är upphandlad till och med 2028 på Vänerbanan samt till 2030 på Värmlands- och Fryksdalsbanan. På Vänerbanan, i samverkan med Västtrafik AB, bedrivs tågtrafik Karlstad – Göteborg och i samverkan med Region Örebro län,

Antal resor (påstigande) i kollektivtrafiken i Värmland



Figur 4. Antal resor (påstigande per enkeltur) i kollektivtrafiken i Värmland, uppdelat på resande med Värmlandstrafik och Karlstadsbuss, för perioden 2014–2019. År 2018 finns en tillfällig ökning som till största del beror på att alla skolelever fick gratis periodkort på sommarlovet.

Kristinehamns kommun och Degerfors kommun bedrivs tågtrafik på sträckan Kristinehamn – Degerfors.

Tågtrafiken bedrivs 2021 under varumärket Värmlandstrafik. Samtliga tåg i den allmänna kollektivtrafiken är tillgänglighetsanpassade för personer med nedsatt rörelseförmåga, syn och hörsel.

Den kollektiva båttrafiken tillkom 2008 och trafikerar Klarälven i Karlstads kommun samt skärgården i norra Vänerin inom Karlstad, Hammarö, Grums och Kristinehamns kommuner. Båttrafiken är framför allt för fritidsresande, men vissa sträckor går att nyttja för arbetspendling. Båttrafiken är ett tillköp av de ovan nämnda kommunerna och bedrivs 2021 under varumärket Karlstadsbuss.

Resande och marknadsandel

Det totala antalet resor i den allmänna kollektivtrafiken för perioden 2017–2019 ligger mellan 12,5–12,9 miljoner resor per år (påstigande per enkeltur), se Figur 4 för resandestatistik för perioden 2014–2019. Tätortstrafiken i Karlstad med buss står för cirka sju miljoner resor, den regionala busstrafiken för fem miljoner resor och den regionala tågtrafiken för runt en miljon resor per år.

Båttrafiken står för mellan 30 000–45 000 resor per år.

Kollektivtrafikens respektive det hållbara resandets marknadsandel jämfört med resande med motoriserat fordon (bil, motorcykel, moped) låg 2019 på 15 respektive 25 procent. Se Figur 5 för utvecklingen av kollektivtrafikens samt det hållbara resandets totala marknadsandel i Värmland.

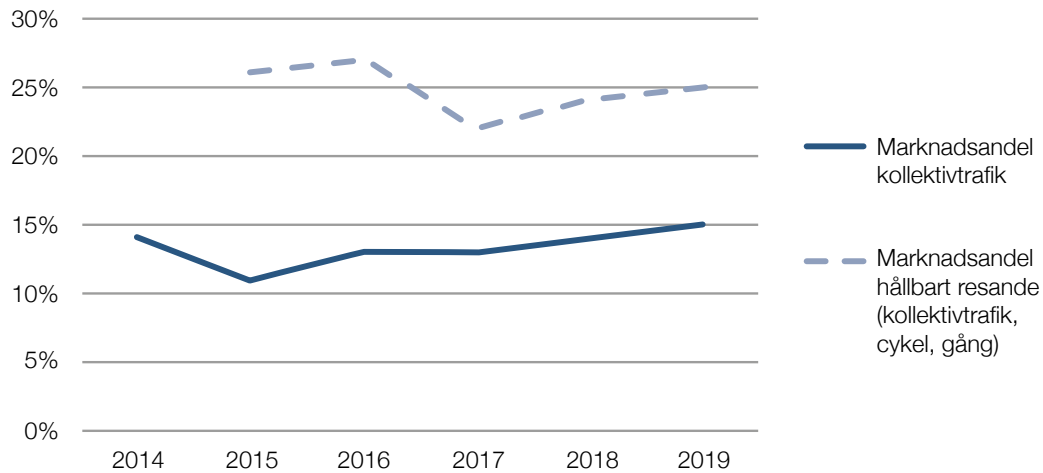
Resenärsupplevelse

Som en del i att utvärdera om regionens invånare har tillgång till en attraktiv kollektivtrafik mäts resenärernas och invånarnas nöjdhet med regionens kollektivtrafik. Uppföljning genomförs med hjälp av *Kollektivtrafikbarometern* genom frågan "Hur nöjd är du sammanfattningsvis med bolaget?" som ställs gällande Värmlandstrafik och Karlstadsbuss.

I Figur 6 redovisas en sammanlagd nöjdhet för varumärkena Värmlandstrafik och Karlstadsbuss, fördelat på invånarnas generella nöjdhet och resenärernas nöjdhet.

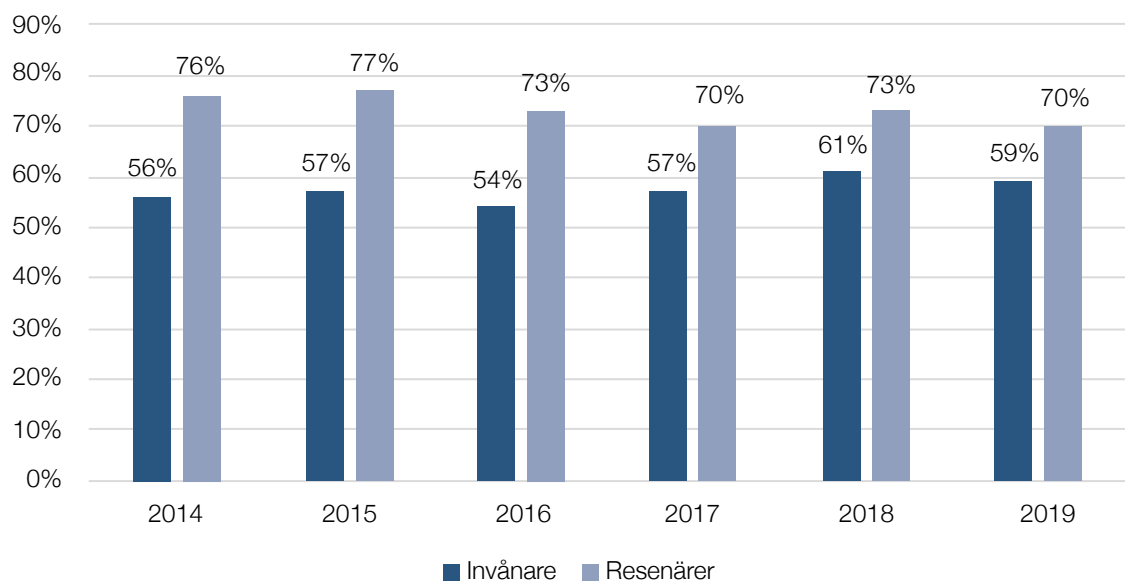
Hur regionens invånare samt kollektivtrafikens resenärer upplever kollektivtrafiken går även att mäta genom hur tryggt samt hur enkelt det är att resa. Uppföljning genomförs med hjälp av *Kollektivtrafikbarometern*.

Marknadsandel av resandet i Värmland



Figur 5. Kollektivtrafikens respektive det hållbara resandets marknadsandel i Värmland för perioden 2014–2019. Data saknas för marknadsandel hållbart resande för år 2014. Källa: Kollektivtrafikbarometern.

Nöjdhet med bolaget



Figur 6. Andel av regionens invånare respektive kollektivtrafikens resenärer som är nöjda med kollektivtrafiken i Värmland, under perioden 2014–2019. Källa: Kollektivtrafikbarometern



tivtrafikbarometern genom påståendena "Det känns tryggt att resa med bolaget" respektive "Det är enkelt att resa med bolaget" som ställs gällande Värmlandstrafik och Karlstadsbuss.

I Figur 7 redovisas hur stor andel som tycker att det känns tryggt att resa med Värmlandstrafik och Karlstadsbuss, fördelat på invånares och resenärers svar. I Figur 8 redovisas hur stor andel som tycker att det är enkelt att resa med Värmlandstrafik och Karlstadsbuss, fördelat på invånares och resenärers svar.

Miljö

Under programperioden för *Regionalt trafikförsörjningsprogram för Värmland 2017–2021* fanns målsättningen att andelen förnybart drivmedel inom region- och tätortstrafiken med buss skulle vara minst 70 procent år 2021. Andelen förnybart drivmedel uppgick år 2019 till 92 procent. Se Figur 9 för utvecklingen av andelen förnybart drivmedel under perioden 2014–2019.

Regiontågen drivs på förnybar el alternativt diesel, beroende på om de trafikerar en bana som är elektrifierad eller ej. För 2019 var andelen förnybara drivmedel 65 procent för regiontågen. Fordonen som trafikerar servicelinjerna drevs 2019 på 0 procent förnybara drivmedel.

En del i att sänka växthusgasutsläppen i Värmland är att bygga ett mobilitetssystem som ger möjlighet och uppmuntrar till hållbart resande för alla regionens invånare. Kollektivtrafiken är en viktig pusselbit i arbetet med länets miljömässiga hållbarhet. År 2018 stod transporter i Värmland för 43 procent av utsläppen av växthusgaser, och inom transportområdet stod personbilar för 63 procent av utsläppen⁵.

Kollektivtrafiken pekas ofta ut som ryggraden i ett hållbart mobilitetssystem och för att lyckas med miljömålen om minskade

koldioxidutsläpp är en hållbar utveckling av mobilitetssystemet prioriterat.

Tillgänglighet

Fordonen inom Region Värmlands allmänna kollektivtrafik är tillgänglighetsanpassade utifrån att möjliggöra resande för personer med nedsatt syn, hörsel och rörelseförmåga. Kontinuerligt sker ombyggnation av hållplatser och stationer, dels utifrån framtagna prioriteringslista, dels när det sker annan ombyggnation av infrastruktur i området. Inom Region Värmland finns *Kollektivtrafikens utvecklingsgrupp* funktionsrätt som har ett samordningsansvar för området funktionsrätt, ansvar för att kvalitets- och förbättringsaspekter uppmärksammas, samt att de bidrar med kunskap.

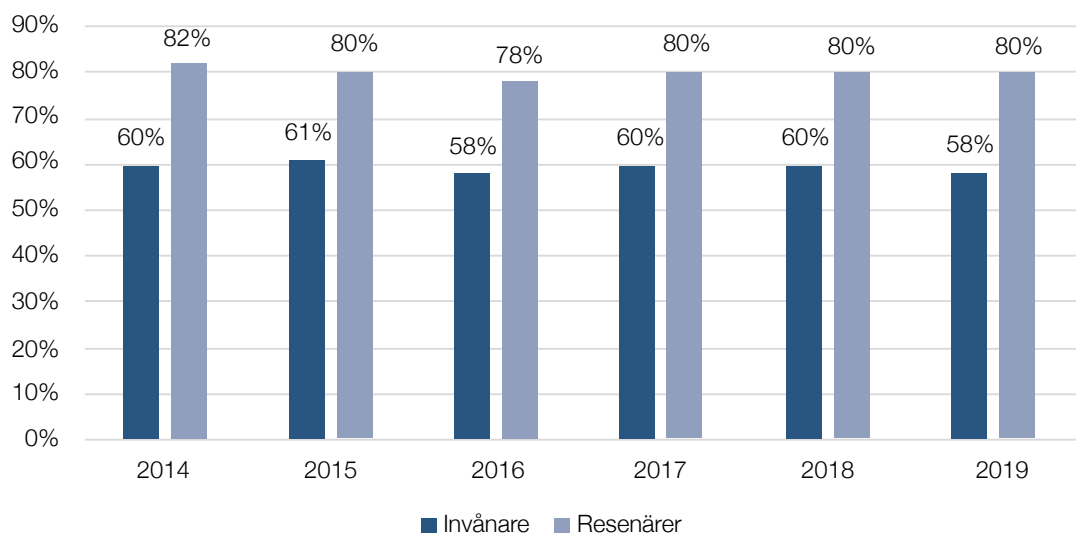
Det pågår ett arbete med att digitalisera vissa av kollektivtrafikens tjänster där utvecklingen av e-tjänsteportalen *Min sida* är ett av de större pågående projekten. Detta är en del i den digitalisering som har påbörjats inom Region Värmland och som kommer bidra till ökad tillgänglighet för länets invånare, då det exempelvis ger möjlighet att köpa biljett oavsett var man befinner sig eller att hålla koll på var bussen är.

Kollektivtrafikens upplevda tillgänglighet följs upp genom *Kollektivtrafikbarometern* utifrån påstående "Avgångstiderna passar mina behov". I Figur 10 redovisas hur stor andel som tycker att avgångstiderna passar, fördelat på invånares och resenärers svar.

För att följa upp den geografiska tillgängligheten nyttjas data om position för hållplatser och stationer samt befolkningsstatistik

⁵Nationella emissionsdatabasen, Växthusgaser totalt år 2018.

Det är enkelt att resa med bolaget



Figur 7. Andel av regionens invånare respektive kollektivtrafikens resenärer som instämmer i påståendet att det känns tryggt att resa med kollektivtrafiken i Värmland, under perioden 2014–2019. Källa: Kollektivtrafikbarometern.

upprättad av SCB, för att beräkna hur stor andel av invånarna som har ett visst avstånd till närmsta hållplats. Denna uppföljning görs utifrån avstånd till närmsta hållplats i stomlinjenätet och avstånd till närmsta hållplats i kollektivtrafiksystemet som helhet, samt utgår ifrån olika avstånd för regiontrafik och tätortstrafik. I Figur 11 och 12 redovisas 2021 års uppmätta geografiska tillgänglighet för länets kollektivtrafiksystem.

Särskilda persontransporter

Särskilda persontransporter är de som inte betraktas som allmänna, det vill säga att det är särskilda regelverk som reglerar vilka resenärer som får resa med denna trafik. Till särskilda persontransporter räknas servicetrafiken (som delas upp i sjukresor samt färdtjänst och riksferdtjänst) samt skoltrafiken. Region Värmland är utförare av de särskilda persontransporterna i länet (ej skoltrafik för Karlstads kommun). Beslutsfattare för skoltrafiken är kommunen. Finansiär för skoltrafiken, färdtjänst och riksferdtjänst är kommunen. I Figur 13 redovisas de olika rollerna inom särskilda persontransporter.

Servicetrafiken

Servicetrafiken är samlingsnamnet för färdtjänst, riksferdtjänst och sjukresor. Region Värmland svarar på kommunernas uppdrag för färdtjänsten i länet och ansvarar för att planera, upphandla, organisera och administrera beställningscentral och trafik. I uppdraget ingår även ett regionalt regelverk som reglerar finansiering och prissättning mot kund.

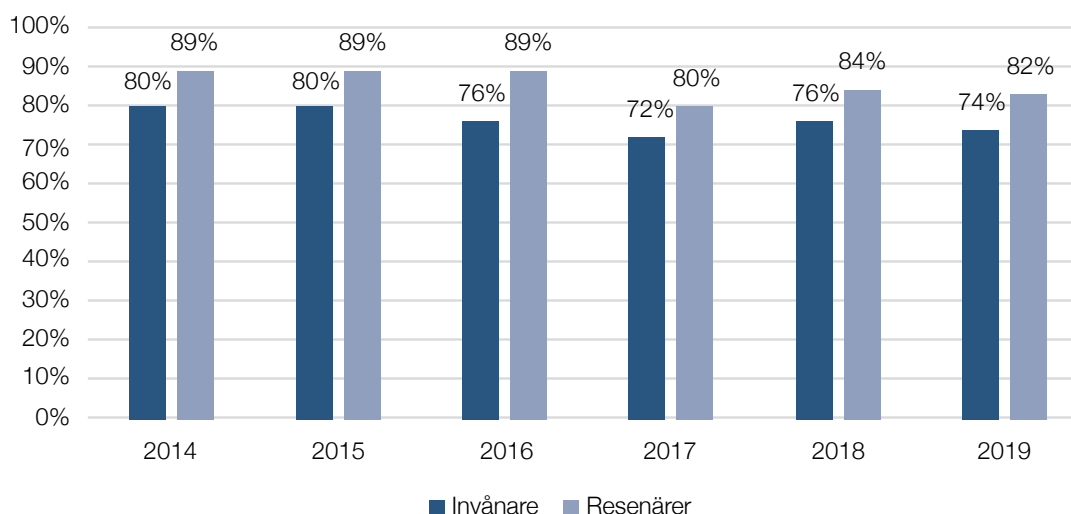
Färdtjänsten är en särskilt anpassad del av kollektivtrafiken riktad till personer som på grund av funktionsnedsättning inte har möjlighet att resa i den allmänna kollektivtrafiken på egen hand. Avsaknad av kollektivtrafik är ingen grund för beviljande av färdtjänst. Färdtjänst regleras i lagen (1997:736) om färdtjänst och riksferdtjänst i lagen (1997:735) om riksferdtjänst. Region Värmland svarar på uppdrag av länets alla kommuner för färdtjänsten i länet.

Trafikområdet för boende i 15 av länets kommuner (ej Karlstads kommun) omfattar hela Värmland, samt upp till 30 kilometer in i angränsande län. För boende i Karlstads kommun är trafikområdet inom Karlstads kommun samt upp till 30 kilometer från kommungräns. Trafikdygnets öppettider för färdtjänst är 24 timmar per dygn, alla dagar i veckan, året runt.

Egenavgiften baseras på prissättning i den allmänna kollektivtrafiken. 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 Region Värmlands webbsida <https://www.regionvarmland.se/kollektivtrafik>

Grunder för prissättning av färdtjänsten framgår av reglemente för färdtjänst och i avtal med de kommuner som överlåtit uppgiften till Region Värmland. Grunder för prissättning av riksferdtjänst framgår av lagen (1997:735) om riksferdtjänst. Reglemente för färdtjänst, riksferdtjänst och sjukresor samt egenavgifter genomgår under framtagandet av detta trafikförsörjningsprogram en översyn med målet att ha ett länstäckande regelverk på plats under 2023. En sjukresa är en resa till och från sjukvården samt

Det känns tryggt att resa ned bolaget



Figur 8. Andel av regionens invånare respektive kollektivtrafikens resenärer som instämmer i påståendet att det är enkelt att resa med kollektivtrafiken i Värmland, under perioden 2014–2019. Källa: Kollektivtrafikbarometern.

tandvården, där resenären betalar en egenavgift beroende på färdssätt. En resa till vården kan genomföras med specialanpassade fordon, servicelinjer, servicetrafik/taxi, privat bil, flyg eller buss och tåg i ordinarie linjetrafik. Val av färdssätt görs utifrån gällande reglemente.

Servicelinjerna trafikerar enligt tidtabell mellan sjukhusen och vissa vårdcentraler i Värmland, samt med specialanpassade fordon bemannad med sjukvårdspersonal från Centralsjukhuset Karlstad till sjukhusen i Uppsala och Örebro.

Skoltrafik

Skoltrafik utförs av Region Värmland på uppdrag av 15 av regionens kommuner (ej Karlstads kommun). Det är utifrån kommunernas egna regelverk som bedömning görs gällande vilka elever som är berättigade till skolskjuts.

Region Värmland upphandlar fordon och operatör för att köra skolskjutsar, samt planerar trafiken och samordnar med allmän kollektivtrafik. De elever som har möjlighet att resa med den allmänna kollektivtrafiken till och från skolan erhåller ett färdbevis i form av ett skolkort.

Kommersiell trafik

I Värmland bedrivs under våren 2021 ej upphandlad regional och interregional kollektivtrafik av sex kommersiella aktörer:

BT Buss trafikerar sträckan: Karlstad – Kristinehamn – Mariestad – Skövde – Mullsjö – Jönköping – Nässjö

Flixbus trafikerar sträckan: Oslo – Töcksfors – Årjäng – Knöstad – Grums – Karlstad – Kristinehamn – Karlskoga – Örebro – Västerås – Stockholm

SJ trafikerar sträckan: Oslo – Kongsvinger – Arvika – Karlstad – Kristinehamn – Degerfors – Hallsberg – Katrineholm – Södertälje – Stockholm

Tågab trafikerar följande fyra sträckor: Göteborg – Trollhättan – Säffle – Grums – Kil – Karlstad – Kristinehamn – Storfors – Nykroppa – Ludvika – Borlänge – Falun

Göteborg – Trollhättan – Säffle – Grums – Kil – Karlstad – Kristinehamn – Degerfors – Hallsberg – Katrineholm – Stockholm

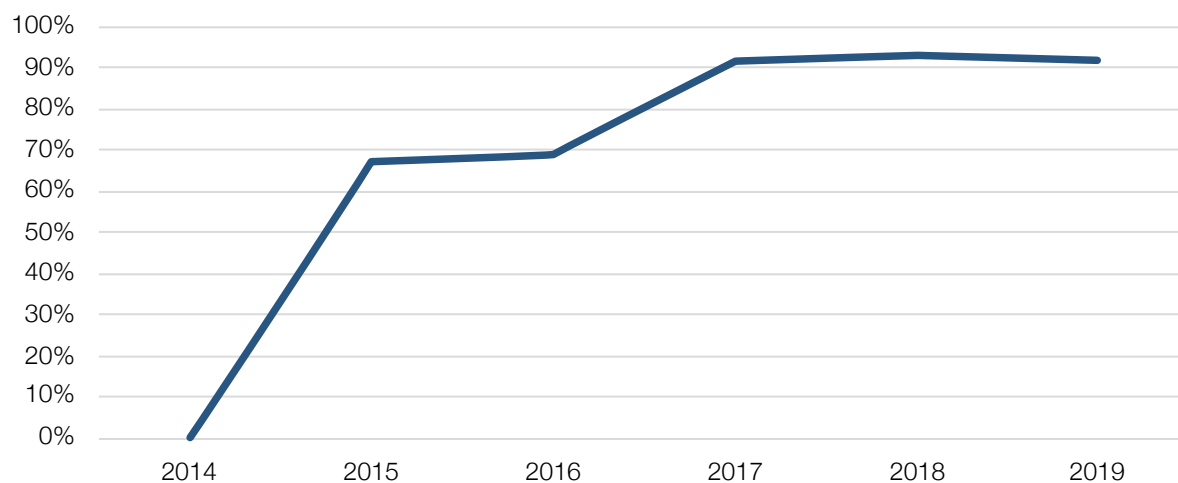
Karlstad – Kristinehamn – Degerfors – Laxå – Töreboda – Skövde – Herrljunga – Göteborg

Karlstad – Kristinehamn – Degerfors – Hallsberg – Motala – Mjölby – Nässjö – Alvesta

Vy Bus4You och Vy express trafikerar sträckan: Oslo – Årjäng – Karlstad – Kristinehamn – Karlskoga – Arboga – Örebro – Västerås – Arlanda flygplats (- Stockholm)

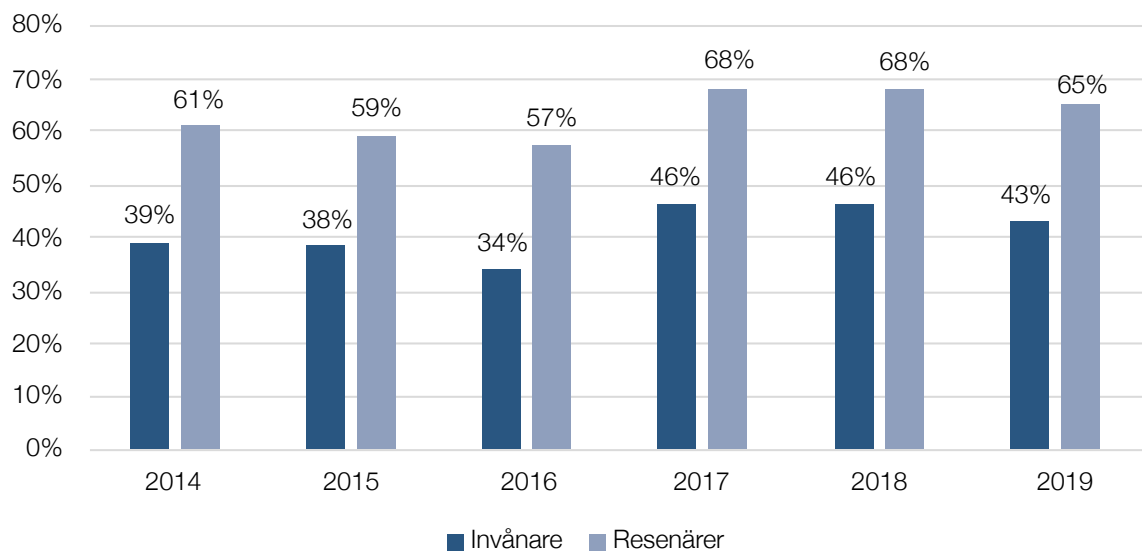
Vy Tåg trafikerar sträckan: Oslo – Kongsvinger – Charlottenberg – Arvika – Kil – Karlstad – Kristinehamn – Degerfors – Hallsberg

Andel förnybart drivmedel, regional busstrafik och tätortstrafik



Figur 9. Andel förnybart drivmedel i region- och tätortstrafiken med buss för perioden 2014–2019. Källa: FRIDA

Avgångstiderna passar mina behov



Figur 10. Andel av regionens invånare respektive kollektivtrafikens resenärer som instämmer i påståendet att avgångstiderna passar deras behov, under perioden 2014–2019. Källa: Kollektivtrafikbarometern.

Geografisk tillgänglighet - länet

Avstånd till närmsta hållplats	Antal invånare	Andel av länets invånare
Max 1500 meter till en hållplats i stomlinjenätet	186 426	67%
Max 1500 meter till en hållplats i stomlinjenätet samt strategiska matarlinjer	222 690	80%
Max 1500 meter till en hållplats	252 129	91%

Figur 11. Geografisk tillgänglighet – Andel av länets invånare som har max 1500 meter till en hållplats eller station, uppdelat på olika delar av kollektivtrafiksystemet. Beräknat på 2021 års tidtabell och befolkningsdata.

Geografisk tillgänglighet - tätort

Avstånd till närmsta hållplats	Antal invånare	Andel av tätortens invånare
Karlstad tätort - max 400 meter till en hållplats	72 494	97%
Arvika tätort - max 400 meter till en hållplats	14 136	98%
Kristinehamns tätort - max 400 meter till en hållplats	18 085	97%
Säffle tätort - max 400 meter till en hållplats	8 928	96%

Figur 12. Geografisk tillgänglighet – Andel av invånare i tätort som har tätortstrafik som har max 400 meter till en hållplats eller station, inkluderat både tätorts- och regiontrafik. Beräknat på 2021 års tidtabell och befolkningsdata.

De olika rollerna inom särskilda persontransporter

Typ av trafik/aktör	Kommunerna i Värmland	Region Värmland
Skoltrafik (ej Karlstads kommun)	Regelverk och beslutfattare. Betalningsansvariga	Ansvarar, upphandlar och organiserar trafiken.
Sjukresa och servicelinjer	-	Regelverk, upphandlar och utför trafiken. Betalningsansvariga.
Färdtjänst och riksfärdtjänst	Beslutanderätten överlåten till Region Värmland. Betalningsansvariga.	Upphandlar, beslutar om och organiserar trafiken.

Figur 13. Redovisning av de olika rollerna inom särskilda persontransporter.



Länets behov

I detta kapitel redovisas de behov som länet har gällande kollektivtrafik och resande. I *Målbild för kollektivtrafiken i Värmland 2040* presenteras mer utförligt de trender, prognoser och utvecklingsområden som har identifierats ha påverkan på resandebehoven på längre sikt. I målbilden finns även en beskrivning av kollektivtrafikens tänkta utveckling fram till år 2040.

Invånare och resbehov

En majoritet av befolkningen i Värmland bor i Karlstads kommun med omkringsliggande kommuner samt längs regionens större kommunikationsstråk i form av europavägar, riksvägar och järnvägsbanor. Cirka en fjärdedel av Värmlands invånare bor utanför en tätort. En stor andel av Värmlands befolkning är koncentrerad i och runt Karlstads kommun och ungefär hälften av regionens invånare bor i följande kommuner: Kil, Hammarö, Forshaga, Grums och Karlstad⁶. Många av kollektivtrafikens resenärer hösten 2020 bor inom Karlstads kommun och i de angränsande kommunerna till Karlstad. I de flesta av dessa kommuner är kollektivtrafikens utbud relativt hög med högre turtäthet än i övriga delar av Värmland.

Andelen av Sveriges invånare som har någon typ av funktionsnedsättning skattas i Trafikanalys rapport 2019:3⁷ till en dryg tredjedel av befolkningen. Detta innefattar funktionsnedsättningar av typen fysiska, sensoriska och kognitiva/psykiska nedsättningar. Det är en betydande del av befolkningen som lever med en eller flera nedsatta förmågor som påverkar deras vardag, vilket inkluderar resande. Andelen personer med funktionsnedsättningar

varierar mellan olika undersökningar, vilket beror på hur frågan är formulerad och hur gruppen definieras i respektive undersökning samt hur undersökningen genomförts. Trafikanalys rapport 2019:3 lyfter även att enligt den nationella folkhälsoenkäten genomförd av Folkhälsomyndigheten 2015 har drygt en av fem svenskar i åldern 18–64 år en eller flera funktionsnedsättningar och bland personer som är 65 år eller äldre är motsvarande siffra en av tre.

En regional resvaneundersökning genomfördes i Värmlands senast år 2014⁸. Undersökningen visar att det vanligaste transportsättet för värmlänningarna är bilen och cirka 70 procent av resorna i Värmland genomförs med bil. De kollektiva resorna (buss och tåg) står för åtta procent, cykel elva procent, gång nio procent och annat färdssätt är en procent av resorna.

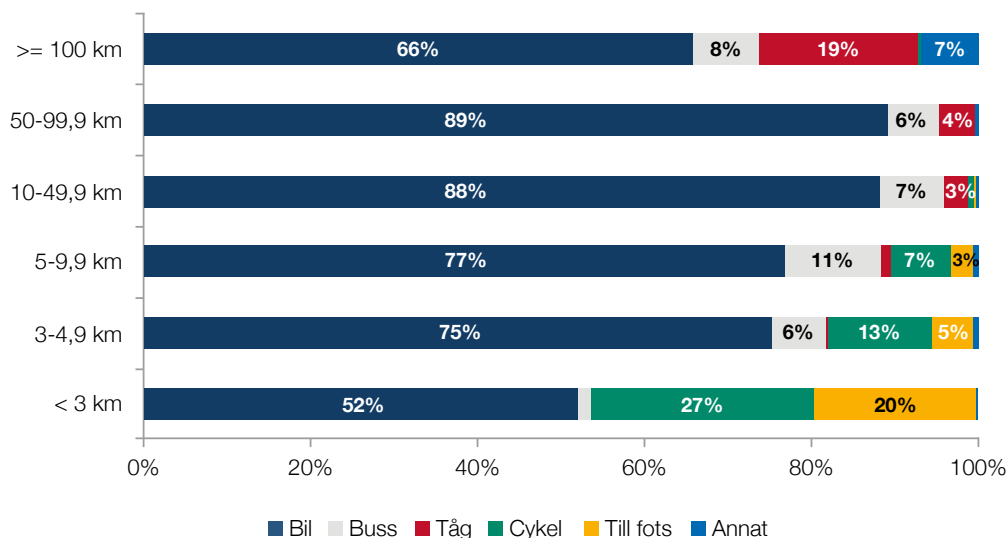
I Figur 14 redovisas typ av färdssätt utifrån resans längd där det går att utläsa bland annat att 52 procent av resorna som är kortare än tre kilometer sker med bil och att busstrafikens andel är störst på resor som är mellan fem och tio kilometer långa med elva procent. Detta visar att det finns en god utvecklingspotential för hållbart resande i regionen, samtidigt som bilen i vissa delar

⁶SCB pendlingsstatistik 2018

⁷Trafikanalys, Kollektivtrafikens barriärer – kartläggning av hinder i kollektivtrafikens tillgänglighet för personer med funktionsnedsättning.

⁸Region Värmland, Attityd- och resvaneundersökning i Värmland 2014

Resvanor i Värmland



Figur 14. Resvanor i Värmland, typ av färdssätt redovisat utifrån resans längd.
Antal svarande per reslängd n<3 km = 2 698, n3-4,9 km = 1 427, n5-9,9 km = 1 611, n10-49,9 km = 2 686, n50-99,9 km = 535, n>100 km = 436.
Data hämtad från Attityd- och resvaneundersökning i Värmland 2014.

av regionen och för vissa typer av resor fortsatt kommer att vara viktig. Ungefär hälften av alla resor som genomförs är kortare än fem kilometer. Kvinnor gör över lag kortare resor än män, se Figur 15 för redovisning av reslängd uppdelat på kön. Resvaneundersökningen visar att män i större utsträckning nyttjar bilen för sina resor (77 procent av resorna jämfört med 66 procent av kvinnornas resor). Kvinnor reser i större omfattning med kollektivtrafik, cykel eller till fots (33 procent av resorna jämfört med 22 procent av männens resor).

Attityd och resvaneundersökning i Värmland 2014⁹ visar att fyra av fem värmlänningar gör minst en resa under en genomsnittlig dag. I genomsnitt genomför en invånare i länet 2,6 resor per person och dag (inräknat de som inte reser alls), där flest resor görs på vardagarna och färre på helgerna. Figur 16 visar skillnaden i antal resor mellan kvinnor och män samt fördelning mellan olika åldersgrupper.

Trafikanalys rapport 2019:3¹⁰ summerar resvanor för personer med funktionsnedsättning och utgår ifrån den nationella resvaneundersökningen (RVU Sverige). I denna definieras funktionsnedsättning utifrån att en person har svårt att röra sig, att se eller att höra. Deltagare i undersökningen var mellan 6–84 år. Undersökningen visar att 19 procent av befolkningen i åldrarna 6–84 år har en funktionsnedsättning. Denna grupp har en högre medelålder och förvärvsarbeter i mindre utsträckning än den del av befolkningen som inte har någon funktionsnedsättning.

Arbete och studier är en drivande faktor för resande, vilket gör

att personer med funktionsnedsättning (jämfört med personer utan) genomför ett färre antal resor per dag. Av de i befolkningen som har minst en funktionsnedsättning är det 69 procent som reser dagligen, de genomför i genomsnitt 1,2 resor per dag per person, att jämföra med gruppen utan funktionsnedsättning där 80 procent reser dagligen och genomför 1,6 resor per person. Skillnad i restid och sträcka är små mellan de två grupperna och skillnaderna i antal inköpsresor, fritidsresor samt resor till familj eller vänner är även de marginella.

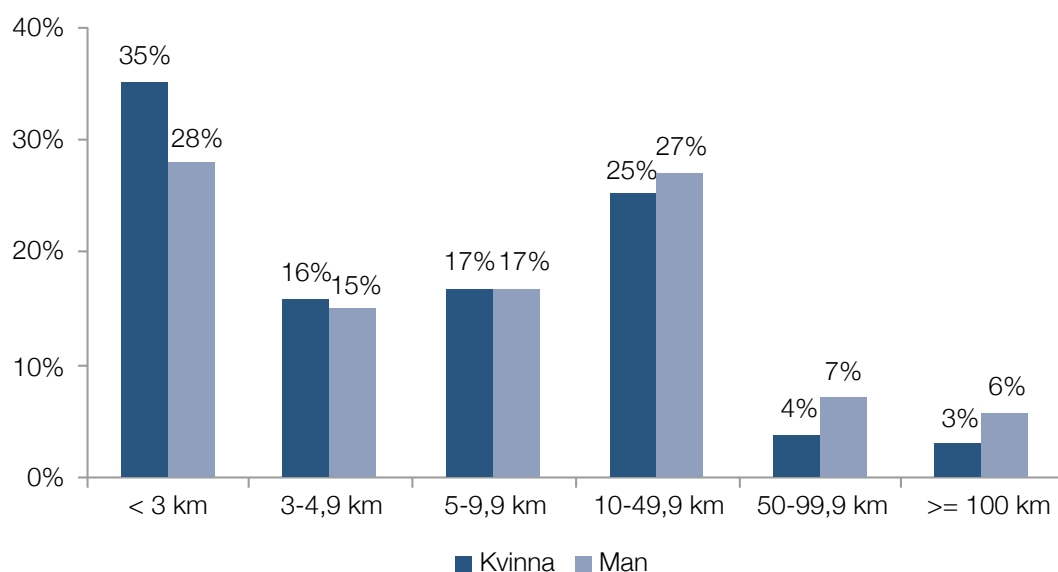
Personer med funktionsnedsättning reser i högre utsträckning med bil än med kollektivtrafiken, jämfört med personer utan funktionsnedsättning. För denna grupp går det 5,7 bilresor på en resa med kollektivtrafiken, jämfört med 3,7 för övriga. Dessa skillnader kan bero på flera olika faktorer: mindre andel som arbets- och studiependlar, att reshindren är fler och större i kollektivtrafiken, eller ett större beroende av familj, vänner eller partner, vilket företrädesvis leder till fler bilresor. En studie av pendlingsmönster i Värmland utifrån arbetsmarknadsområden genomfördes 2019 av teknikonsultföretaget WSP på uppdrag av Region Värmland¹¹.

⁹Region Värmland, Attityd- och resvaneundersökning i Värmland 2014

¹⁰Trafikanalys, Kollektivtrafikens barriärer – kartläggning av hinder i kollektivtrafikens tillgänglighet för personer med funktionsnedsättning.

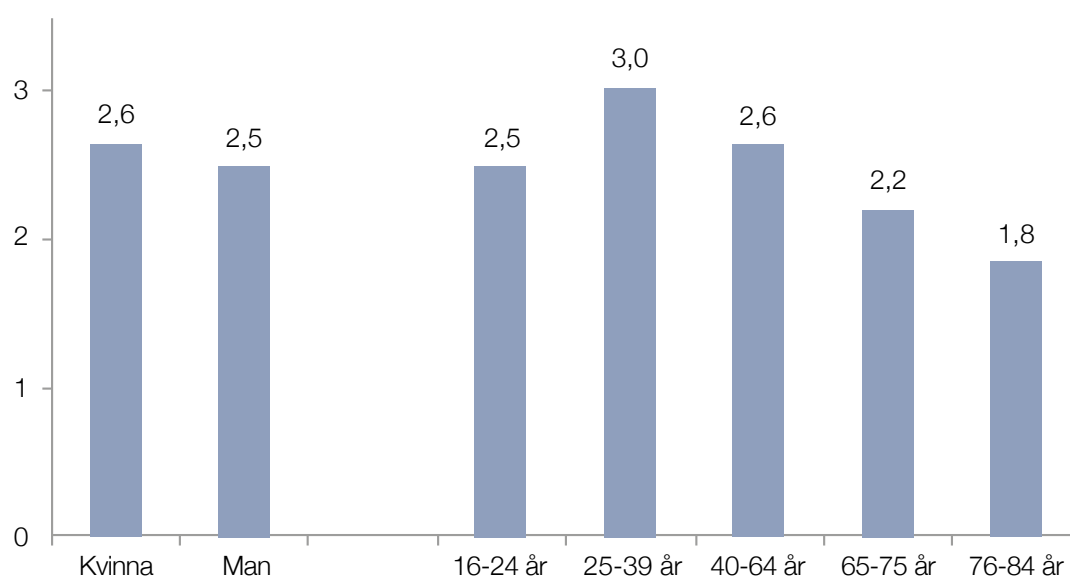
¹¹Berglund et. al. Hur hänger tätorterna ihop i Värmland?

Reslängd per resa bland kvinnor respektive män



Figur 15. Reslängd per resa bland kvinnor respektive män. nkvinor = 5 307, nmän = 4 290.
Data hämtad från Attityd- och resvaneundersökning i Värmland 2014.

Genomsnittligt antal resor per person och dag bland män respektive kvinnor och i olika åldersgrupper



Figur 16. Genomsnittligt antal resor per person och dag bland män respektive kvinnor och i olika åldersgrupper. Antal svarande per grupp nkvinor = 3 045, nmän = 2 610, n16-24 år = 313, n25-39 år = 643, n40-64 år = 2 484, n65-75 år = 1 657, n76-84 år = 558.
Data hämtad från Attityd- och resvaneundersökning i Värmland 2014.



Kartan i Figur 17 visar inom vilka pendlingsområden som resandet primärt sker under en arbetsdag i Värmland. De röda områdena är primära pendlingsområden och inom de områdena pendlar människor till primärorten (röd punkt). I ett primärt pendlingsområde överstiger inte utpendlingen till en annan ort 15 procent samt att minst en annan ort är beroende av primärorten. I Grums kommun finns även ett sekundärt arbetsmarknadsområde, som i figuren redovisas som ett blått område. En sekundär ort (blå punkt) är i hög utsträckning beroende av en primär ort och ett primärt pendlingsområde och har en utpendling som är större än 15 procent. Dock är andra orter i sin tur beroende av den sekundära orten. Grums är kopplat till Karlstad som primär ort men Slottsbron och Segmon är beroende av den sekundära orten Grums. Beroendeorter (vit punkt) har en utpendling på mer än 15 procent samt att inga andra orter är beroende av den. Fristående orter (svart punkt) tillhör inget specifikt arbetsmarknadsområde (största specifika strömmen mindre än 15 procent) och inga andra orter som är beroende av den fristående orten för inpendling.

Pendling sker även mellan de olika pendlingsområdena och i relationerna Karlstad och övriga kommunhuvudorter sker omfattande pendling där Arvika, Kristinehamn och Sunne sticker ut med hög andel pendling in till Karlstads kommun¹². Alla dessa orter har förbindelser med både tåg och buss. Omfattning och mängd är dock inte så stor att det tydliggörs ett primärt lokalt centrum enligt definitionerna ovan. Antal personer som dagligen arbetspendlar över kommun- och länsgräns redovisas i kartunderlaget i Figur 18, framtagen utifrån pendlingsstatistik från SCB för år 2018. I Figur 19 redovisas även utvecklingen av pendlingen över kommun- och länsgräns, 2018 jämfört med 2008. I Figur 20 visas antal kvinnor som dagligen pendlar över kommun- och länsgräns år 2018 och i Figur 21 redovisas antal män som dagligen pendlar över kommun- och länsgräns år 2018.

Befolkningsutveckling

Inom arbetet för framtagandet av den regionala utvecklingsstrategin, Värmlandsstrategin, tog Region Värmland fram en befolkningsprognos för Värmland till 2040¹³. På en 20-årsperiod visar prognosen att invånarantalet kommer att öka från 281 482 personer år 2018 till cirka 295 000 personer år 2040. Befolkningen som utgörs av barn och unga mellan 0 till 19 år samt personer som är 65 år och äldre väntas öka medan befolkningen i arbetsför ålder förväntas minska. Sammanlagt prognostiseras befolkningen att öka med cirka 13 500 personer, varav 7 900 är män och 5 600 är kvinnor.

Befolkningsökningen skiljer sig mellan Värmlands kommuner. Det största ökningen sett till antal personer förväntas ske i Karlstads kommun medan den procentuellt största ökningen förväntas ske i Hammarö kommun. Flera kommuner inom Värmland kommer uppleva en befolkningsminskning och störst minskning sker enligt prognosen i Hagfors kommun och Torsby kommun. Då Värmland både har ett negativt födelsetto och ett inrikes flyttnetto kan befolkningstillväxten främst härledas till den beräknade invandringen till länet. Urbanisering är en global trend och Värmland är inget undantag.

År 2050 beräknas 70–75 procent av världens befolkning bo i städer¹⁴. Urbaniseringen i Sverige leder till att storstadsregioner och högskoleorter ökar sin befolkning medan många mindre kommuner i Sverige tappar sin. Arbetsmarknadsregionerna bedöms bli större men färre och dit människor flyttar, dit flyttar också näringslivet.

¹²SCB pendlingsstatistik 2018

¹³Region Värmland, Värmlands befolkning 2040.

¹⁴Kairos Future. Trender som påverkar Värmland



Figur 17. Pendlingsområden i Värmland. Inom de röda områdena pendlar människor till primärorten (röda punkten). Det blåa området är ett sekundärt pendlingsområde. Alla trafikslag. Källa: Hur hänger tätorterna ihop i Värmland?

Olika områden inom framtidens mobilitet



Figur 22. Olika områden som kan tänkas rymmas inom begreppet framtidens mobilitet och hur dessa områden kan påverka det framtida resandet.

Resande de kommande åren

I *Målbild för kollektivtrafiken i Värmland 2040* finns en mer detaljerad beskrivning av den förväntade resandeutvecklingen fram till år 2040, samt trendsplaneringar gällande vilka typer av mobilitetslösningar som då kommer att ha utvecklats.

År 2040 har den linjelagda kollektivtrafiken koncentrerats till de stråk där det finns ett stort resandeunderlag och som har goda förutsättningar att konkurrera med bilen. Utifrån ett prognostiserat behov beräknas den linjelagda kollektivtrafiken utökas mer i området i och runt Karlstads kommun än i övriga länet, till följd av att det är i detta område som antalet invånare och resor ökat mest. Huvudfokus för kollektivtrafiken är att möjliggöra arbets- och studiependling men även att vara ett alternativ för andra typer av resandebehov. Regional trafik i starka stråk kombineras med flexibla mobilitetslösningar utanför de starka stråken, exempelvis dynamisk kollektivtrafik som bidrar till en god tillgänglighet i hela länet. Flexibiliteten märks även i att kollektivtrafiken tillsammans med andra aktörer erbjuder ett utbud av tjänster för att underlätta vardagen och resekedjan för länets invånare.

Det planeras för en utbyggnad av järnvägen mellan Stockholm och Oslo med målet att år 2040 ha en restid mellan de två huvudstäderna under tre timmar, med stopp i Västerås, Örebro och Karlstad. Utbyggnaden planeras bestå av en kombination av åtgärder i befintlig bana, bland annat dubbelspår genom Värmland samt två nya järnvägssträckningar. Prognosen är att det år 2040 ska vara möjligt att trafikera sträckan genom Värmland med upp till två regionaltåg och tre fjärrtåg per timme, detta utifrån beräkningen att godstrafiken kommer att öka med 50 procent.

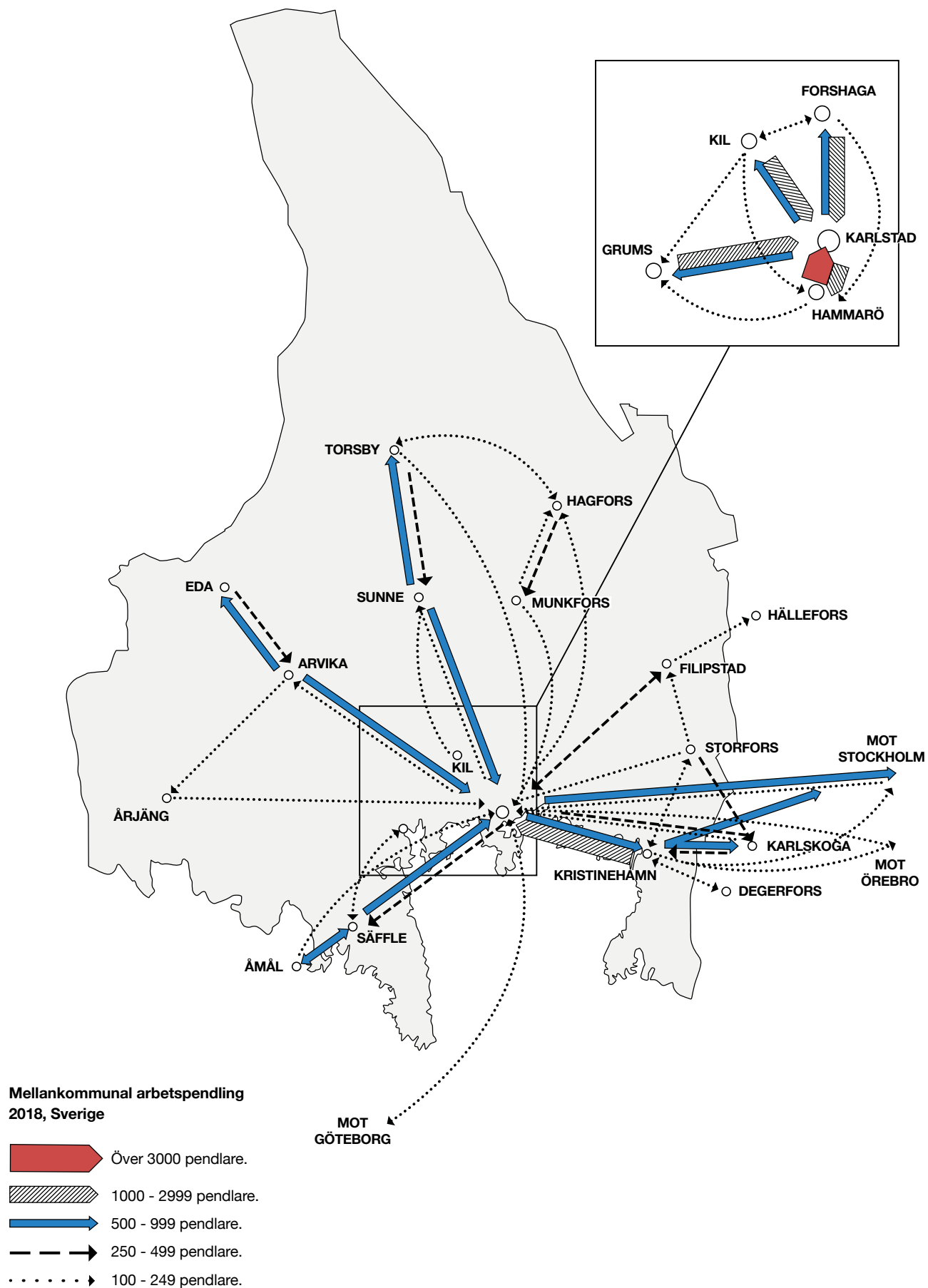
Detta bidrar till möjligheten att utöka det hållbara resandet genom den regionala och interregionala tågtrafiken. Ett annat viktigt mål gällande infrastrukturutbyggnad är elektrifiering av Fryksdalsbanan, både utifrån miljöperspektivet och för att erhålla en pålitlighet i fordonsförsörjningen.

Framtidens mobilitet

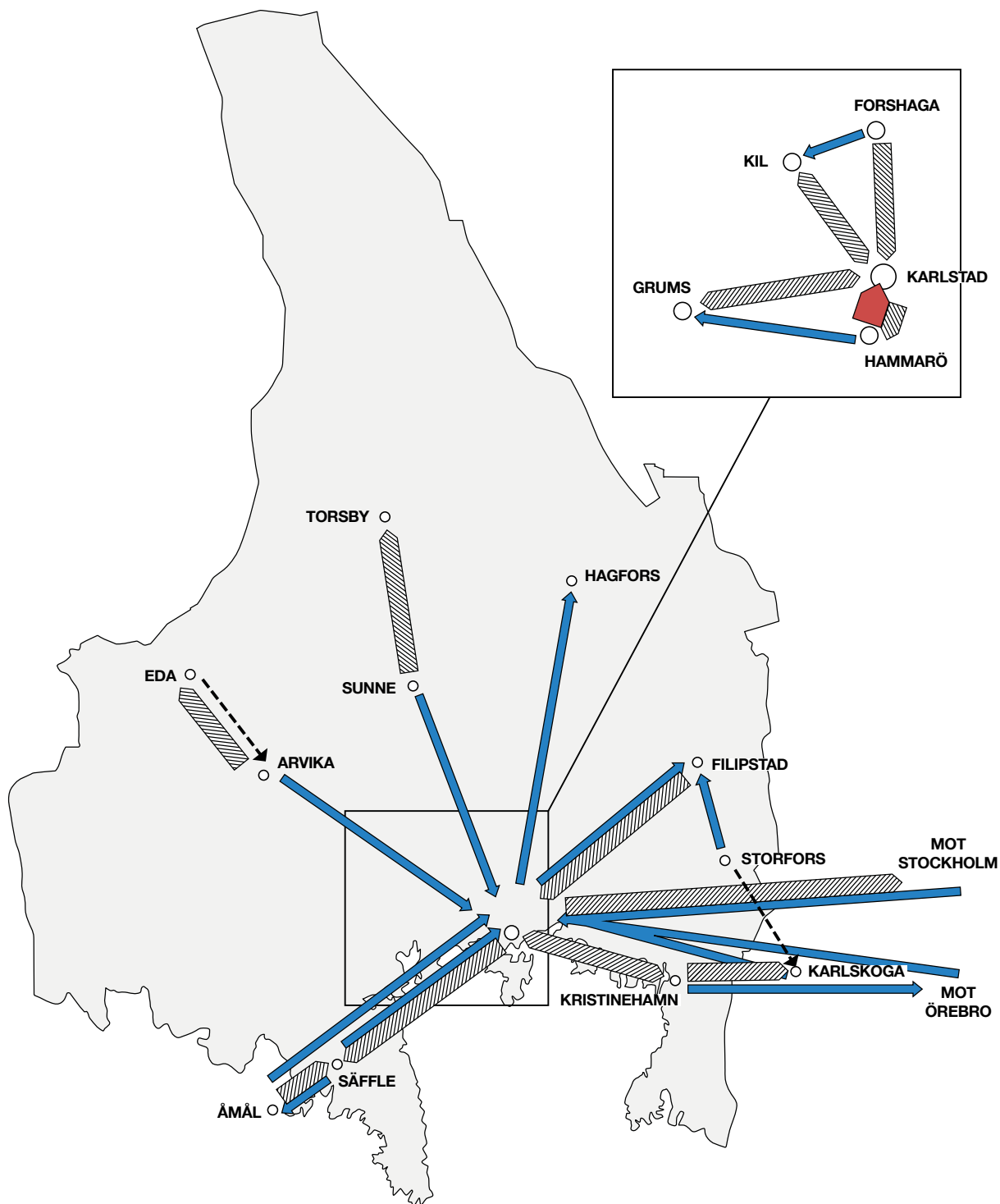
Framtidens mobilitet är ett brett begrepp och definieras olika beroende på perspektiv. Utifrån Region Värmlands perspektiv, där det hållbara resandet är prioriterat, är framtidens mobilitet ett nyttjande av andra färdmedel än enbart buss, tåg, bil eller cykel. I Figur 22 beskrivs några av de områden som kan tänkas rymmas inom begreppet framtidens mobilitet och hur det kan tänkas påverka resandet. Region Värmland kan tillsammans med andra aktörer arbeta för ett utbud av tjänster och trafikslag som underlättar i vardagen och resandet för regionens invånare.

Framtidens mobilitet bör ingå i planeringen av kollektivtrafiken och kan bidra till att lösa både lokala och regionala behov av persontransporter. Framtagna prognoser för 2030¹⁵ visar att dessa typer av delade eller kompletterande mobilitetstjänster kommer uppgå till en liten andel av det totala resandet. Dessa prognoser slår även fast att den traditionella kollektivtrafiken kommer att utgöra ryggraden i ett omfattande kombinerat mobilitetspaket. En kombination av delade mobilitetstjänster och traditionell kollektivtrafik kan därför sannolikt bli framgångsrika lösningar där tillgängligheten ökar.

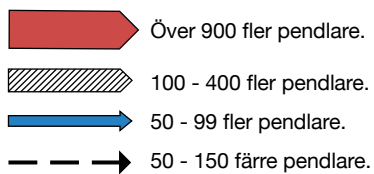
¹⁵Brundell-Freij et. al. *Delad mobilitet idag och i framtiden*



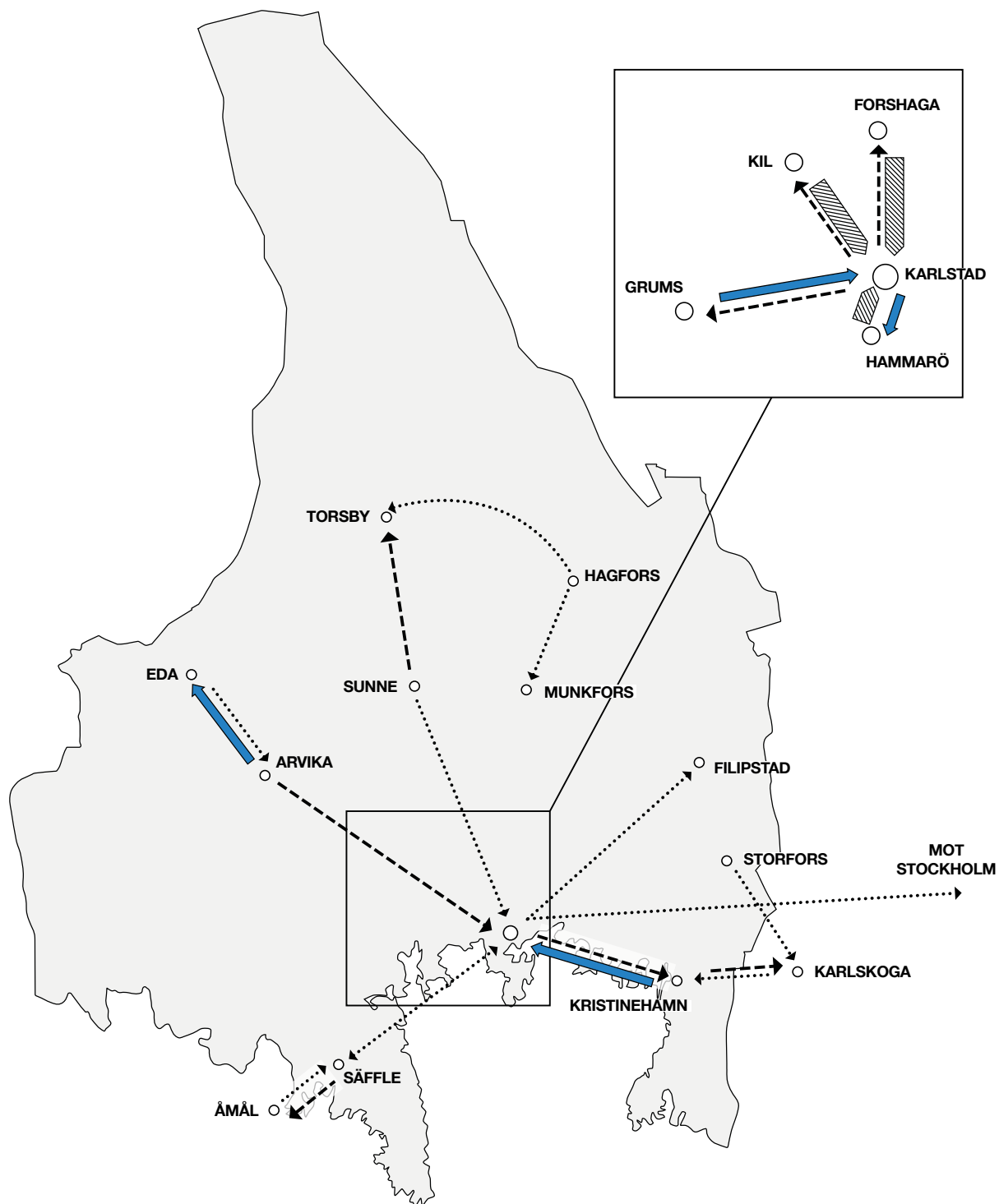
Figur 18. Antal personer som dagligen arbetspendlar över kommun- och länsgräns år 2018, alla trafikslag. Källa: SCB pendlingsstatistik 2018



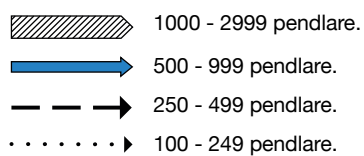
**Utveckling mellankommunal
arbetspendling 2008 - 2018,
Sverige**



Figur 19. Utvecklingen i antalet personer som pendlar över kommun- och länsgräns, 2018 jämfört med 2008 för alla trafikslag. Källa: SCB pendlingsstatistik 2008 och 2018

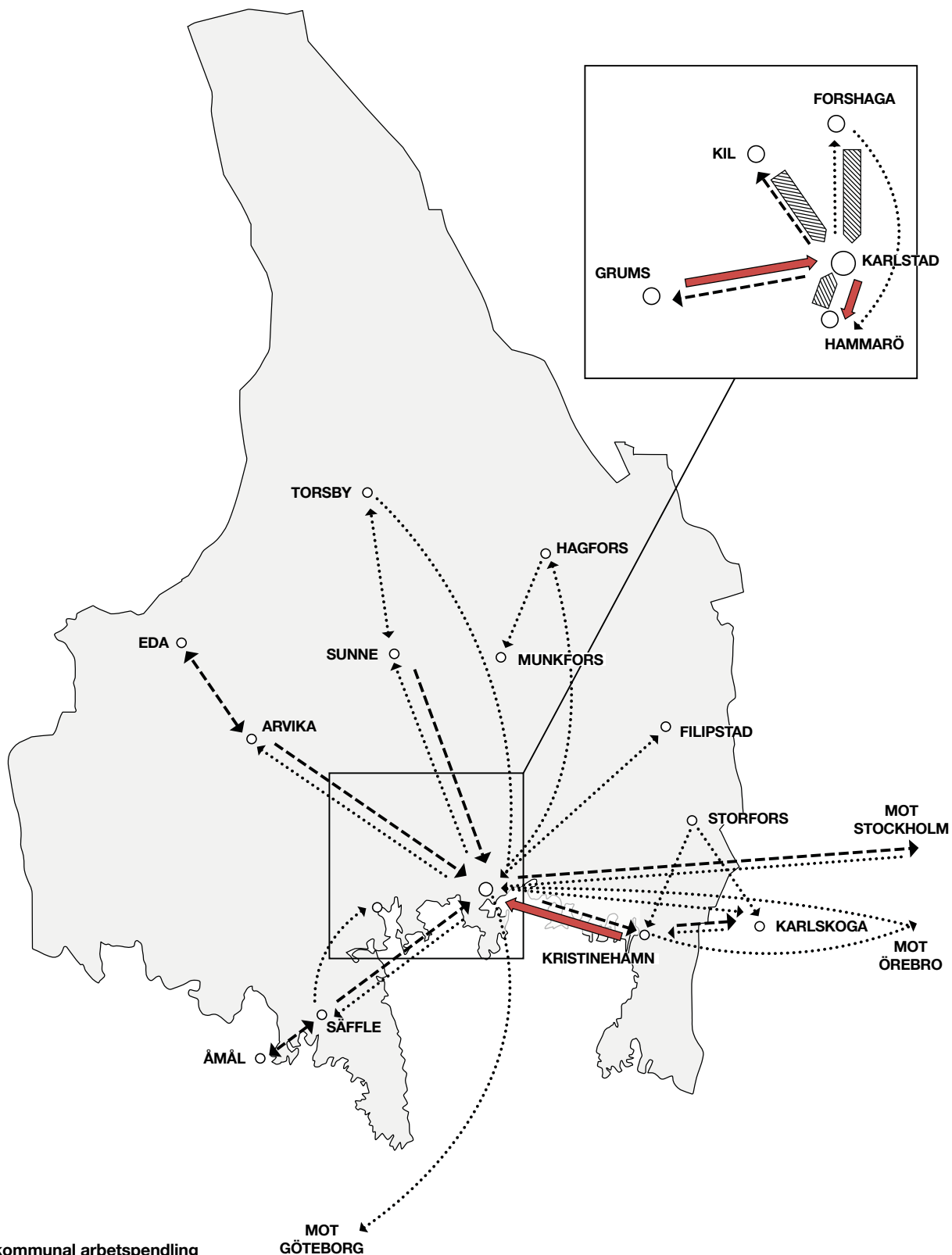


**Mellankommunal arbetspendling
2018, kvinnor**

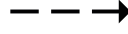


99 och färre pendlare redovisas inte.

Figur 20. Antal kvinnor som dagligen arbetspendlar över kommun- och länsgräns år 2018, alla trafikslag. Källa: SCB pendlingsstatistik 2018



**Mellankommunal arbetspendling
2018, män**

-  1000 - 2999 pendlare.
-  500 - 999 pendlare.
-  250 - 499 pendlare.
-  100 - 249 pendlare.

99 och färre pendlare redovisas inte.

Figur 21. Antal män som dagligen arbetspendlar över kommun- och länsgräns år 2018, alla trafikslag. Källa: SCB pendlingsstatistik 2018



Förutsättningar och ramverk

Ansvar och roller

Förutsättningar för genomförande av trafikförsörjningsprogrammet samt målbildsdokumentet beskrivs närmare i *Målbild för kollektivtrafiken i Värmland 2040*, med utgångspunkt i de förändringsnycklar som presenteras i Värmlandsstrategin. I detta kapitel finns en beskrivning av olika roller inom kollektivtrafik- och infrastrukturområdet.

Region Värmland är regional kollektivtrafikmyndighet och ansvarig för den allmänna kollektivtrafiken i länet. Regionen beslutar om kollektivtrafikens övergripande inriktning, där trafikförsörjningsprogrammet tillsammans med målbildsdokumentet utgör de viktigaste måldokumenterna. Ansvaret för regionens kollektivtrafik ligger på kollektivtrafiknämnden som arbetar utifrån budgetramar och mål beslutade av regionfullmäktige. Region Värmland bedriver allmän kollektivtrafik och särskilda persontransporter under varumärkena Karlstadsbuss och Värmlandstrafik, utifrån de mål och uppdrag som regionfullmäktige och kollektivtrafiknämnden beslutar om. Upphandlade trafikföretag, med cirka tioåriga avtalsperioder, utför trafiken och ansvarar för förare och fordon (med undantag för Värmlandstrafiks servicelinjer).

Kommunerna ansvarar för fysisk planering och bebyggelseutveckling och lägger därmed grunderna för kollektivtrafikens förutsättningar. Kommunerna har även befogenhet över bland annat parkeringsavgifter och parkeringstal, vilket i hög grad kan påverka andelen hållbara resor.

Kommunerna och Trafikverket ansvarar som väghållare för många delar av den infrastruktur som kollektivtrafiken nyttjar, så som hållplatsytor och framkomlighet i vägsystemet. Trafikverket ansvarar för den strategiska och ekonomiska planeringen av transportsystemet genom *Nationell plan för transportsystemet*, för drift och förvaltning av statens järnvägsanläggningar samt den samlade planeringen av trafik på järnvägsspåren (tågplanen).

Region Värmland är regional planupprättare och ansvarar därmed för framtagande av en länsplan för regional transportinfrastruktur. En länsplan är trafikslagsövergripande och omfattar regionala person- och godstransporter, där alla åtgärder i planen föregås av en åtgärdsvalsstudie. Avtal om ansvar för den regionala kollektivtrafiken, som är tecknat mellan Region Värmland och länets alla kommuner, finns på Region Värmlands webbsida <https://www.regionvarmland.se/kollektivtrafik>

Allmän trafikplikt

All allmän kollektivtrafik som bedrivs inom den regionala kollektivtrafikmyndighetens ansvarsområde ska föregås av ett beslut om allmän trafikplikt. Beslut om allmän trafikplikt ska baseras på regioninvånarnas och samhällets behov av kollektivtrafik. Ett beslut om allmän trafikplikt baseras på målen i trafikförsörjningsprogrammet samt om det inte finns något kommersiellt intresse av att bedriva kollektivtrafik inom det aktuella området eller på den aktuella sträckan. Inför ett beslut om allmän trafikplikt och innan upphandlingsförfarandet ska samråd inför upphandling (SIU) genomföras. Vid denna process har kommersiella aktörer möjlighet att meddela den regionala kollektivtrafikmyndigheten om de önskar bedriva trafik på kommersiella villkor som uppfyller det uppsatta syftet med trafiken. Den regionala kollektivtrafikmyndigheten ska då avstå från att fatta ett beslut om allmän trafikplikt och inte konkurrera med kommersiella intressen.

Processen för beslut om allmän trafikplikt beskrivs mer utförligt i Figur 23. Den regionala kollektivtrafikmyndigheten ska vara transparent med den data och information som myndigheten har när det gäller resandestatistik och bedömt behov av kollektivtrafik. Alla nu gällande beslut om allmän trafikplikt finns upplagda på Region Värmlands webbsida <https://www.regionvarmland.se/kollektivtrafik>



Figur 23. Process vid beslut om allmän trafikplikt.



De avvägningar som görs inför beslut om allmän trafikplikt utgår ifrån en samlad bedömning av allmän och kommersiell trafik. Huvudfokus i en sådan bedömning utgår från trafikförsörjningsprogrammets mål om ett ökat hållbart resande, där faktorer som nöjdhet, tillgänglighet, enkelhet att resa och miljöpåverkan ingår. Stor vikt läggs även på långsiktighet och stabilitet i det kommersiella alternativet samt resenärernas kostnad för nyttjandet av den kommersiella trafiken.

Möjligheten att bedriva traditionell kollektivtrafik (tåg och buss) på kommersiell grund i Värmland bedöms i dagsläget vara begränsad. Idag bedriver kommersiella aktörer regional och interregional kollektivtrafik i form av buss- och tågtrafik på vissa sträckor i länet. Generellt kan sägas att förutsättningarna för kommersiell trafik bedöms som störst där det finns en hög andel enkelbiljettsresenärer och ett mindre beroende av det större sammanhängande kollektivtrafiksystemet. Det är även möjligt att andra typer av mobilitetslösningar i större utsträckning etablerar sig på den värmländska marknaden, exempelvis samåkningstjänster, digitala lösningar eller självkörande fordon. Framtida samarbeten med kommersiella aktörer kan även innefatta så kallade MaaS-tjänster (mobilitet som tjänst), där Region Värmland exempelvis kan ta rollen som ägare alternativt ett stöd i utvecklandet av en sådan typ av tjänst.

Kommersiell trafik

Lagen (2010:1065) om kollektivtrafik anger att trafikföretag har rätt att utföra regional och interregional kollektivtrafik på kommersiell grund. För att underlätta genomförandet av en marknadsanalys för kommersiell trafik ska Region Värmland i samband med sam-

råd inför upphandling av trafik tillhandahålla en öppen redovisning av data över bland annat antal resande och intäkter för utgående avtal. Trafikföretagen kan med hjälp av detta underlag avgöra om det finns grund för kommersiell trafik eller inte.

Region Värmland har avtal om utförande av färdtjänst, riks-färdtjänst och sjukreseuppdrag med ett flertal taxiföretag. Det är Region Värmlands uppfattning att dessa uppdrag ger en god bas för taxiföretagens verksamhet och underlättar möjligheten för att bedriva kommersiell taxitrafik, även på mindre orter.

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 allmänna kollektivtrafiken. Genom att möjliggöra kommersiell trafik i vissa relationer och inleda biljettsamarbeten, så kan Region Värmland fokusera på att bedriva kollektivtrafik i de reserelationer där intresse saknas för att bedriva kommersiell trafik. Anmälan av kommersiell trafikplikt inom regionen måste ske till Region Värmland och Samtrafiken senast 21 dagar före trafikstart. Utförliga instruktioner finns på <https://www.regionvarmland.se/kollektivtrafik>

Tillträde till hållplatser, stationer och informationssystem

Konkurrensneutralt tillträde till bytespunkter och övrig infrastruktur är en viktig förutsättning för den kommersiella kollektivtrafiken. Kommersiella aktörer får tillträde till de hållplatser som önskas genom att avtal upprättas. Avtalet är likvärdigt oavsett aktör. Om den kommersiella aktören önskar kan försäljning av biljetter över disk erbjudas på kundcenter på Karlstads busstation och då krävs ett upprättande av försäljningsavtal samt tillgång till aktörens säljsystem.



Ekonomi och finansiering

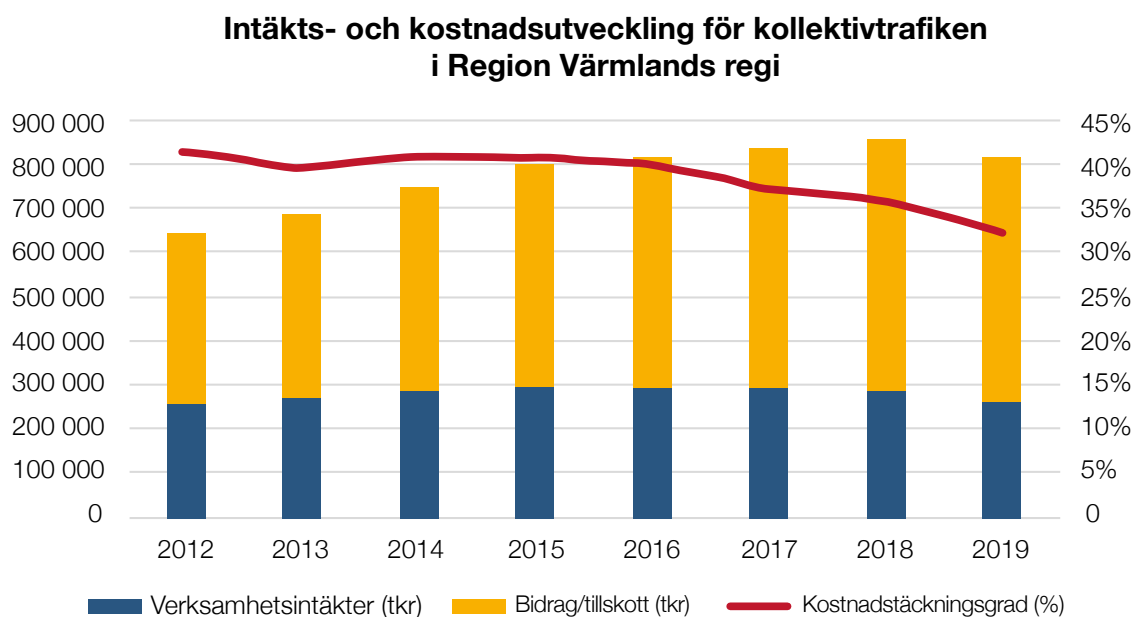
I *Målbild för kollektivtrafiken i Värmland 2040* beskrivs delar av den samhällsnytta som kollektivtrafiken är med och bidrar till, bland annat minskade klimatutsläpp, bättre pendlingsmöjligheter, ökad jämlikhet och jämställdhet samt bättre folkhälsa. En problematik för kollektivtrafiken är att det inte är möjligt att ta betalt för alla samhällsnyttor som den bidrar med. Detta leder till att den regionala kollektivtrafiken kan ha ett företagsekonomiskt underskott och vara i behov av subventioner även om den är samhällsekonomiskt lönsam.

I *Målbild för kollektivtrafiken i Värmland 2040* finns en konsekvensbeskrivning som på en övergripande nivå beskriver de behov som finns och de åtgärder som behöver genomföras på infrastrukturnivå. Att nå ambitionen som uttrycks i målbildsdokumentet innebär ett ökat ekonomiskt åtagande för Region Värmland att finansiera den ökade kollektivtrafiken, samt att det krävs åtgärder i kommunal och statlig infrastruktur.

I mitten av året beslutar regionfullmäktige om rambudgeten för Region Värmland och för verksamhetsområde kollektivtrafik. För att trafikförsörjningsprogrammet ska kunna efterlevas och målen i det nås, bör det i samband med planering för kollektivtrafikens budget tas i beaktande vilka investeringar och insatser som krävs

för att nå programmets mål. Trafikförsörjningsprogrammet ska även tas i beaktande vid framställande av den årliga nämnd- och verksamhetsplanen. Behov av större investeringar hanteras inom Region Värmlands investeringsprocess, som en del i den årliga budgetprocessen. En fortsatt utveckling av kollektivtrafiken i Värmland kommer innebära ytterligare kostnader för regionen under utvecklingsperioden, då både befintlig kollektivtrafik och utvecklingsprojekt är kostnadsdrivande. Ökade kostnader för befintlig trafik består dels av en indexuppräknning i befintliga avtal för bland annat bränsle och löneutveckling, dels av att det ofta blir en ökad kostnad i samband med nya upphandlingar.

För att säkerställa kollektivtrafikens möjlighet att bidra till en hållbar regional utveckling är det därför viktigt att det tillförs medel både för att upprätthålla befintlig trafik och att kunna genomföra nya satsningar. Utvecklingsarbetet, med utgångspunkt i de utpekade fokusområdena, kommer (förhoppningsvis) att leda till ett mer resurseffektivt mobilitetssystem där kostnadsutvecklingen inte ska öka. I Figur 24 redovisas intäkts- och kostnadsutvecklingen för den allmänna kollektivtrafiken som bedrivs i Region Värmlands regi. Kostnadstäckningsgraden är hur stor andel av verksamhetsintäkterna som täcker kollektivtrafikens kostnader.



Figur 24. Intäkts- och kostnadsutveckling för kollektivtrafiken i Region Värmlands regi för åren 2012–2019
Källa: Trafikanalys rapport Regional linjetrafik, tabell 1b.



Uppföljning och implementering

Uppföljning

Vid varje årsskifte följs målen i trafikförsörjningsprogrammet upp vilket ger kollektivtrafiknämnd och förvaltning möjlighet att löpande göra förändringar, starta insatser och investeringar för att bidra till ökad måluppfyllelse. Målen indikatorer följs upp rent statistiskt och aktivitetsbaserat och det är den allmänna kollektivtrafiken som följs upp. Indikatorerna är enkla att statistiskt sammanställa vid en uppföljning, vilket innebär att en större tyngd vid den årliga utvärderingen kan läggas på en kvalitativ analys av måluppfyllelsen.

Många av indikatorerna följs upp med hjälp av Kollektivtrafikbarometern, som är en sammanställning av resultat av invånarna i Värmlands svar på telefonintervjuer och enkätfrågor om kollektivtrafiken i Värmland. Kollektivtrafikbarometern är en branschgemensam kvalitets- och attitydundersökning som drivs och utvecklas av Svensk Kollektivtrafik. De som intervjuas i undersökningen är ett representativt urval av svenska folket mellan 15 och 85 år där ungefär hälften av intervjuerna genomförs med personer som använder kollektivtrafiken minst en gång i månaden. Kollektivtrafikbarometern sammanställer även en drivkraftsmatris från vilken det går att utläsa vad som är viktigt för respondenterna för att de ska ge ett högt sammanfattande betyg (NKI – nöjd kund-index) samt vad som är viktigt för att de ska resa oftare med kollektivtrafiken.

Vid programperiodens slut föreslås en mer omfattande undersökning av invånarna i regionens attityder till resande tillsammans med forskare på Centrum för tjänsteforskning, Karlstads Universitet. Tidigare har en regional resvaneundersökning utförts med tio

års intervall (2004 och 2014). Möjligen genomförs en ny undersökning 2024 och eventuellt tillsammans med Trafikanalys som ansvarar för den nationella resvaneundersökningen (RVU Sverige).

Implementering och måluppfyllelse

För att nå målen i trafikförsörjningsprogrammet krävs det framför allt samarbete mellan Region Värmland och aktörer som exempelvis kommunerna i Värmland, angränsande regioner, kommersiella trafikaktörer och Trafikverket. I samband med arbetet med att ta fram *Värmlandsstrategin 2040* har även ett material för framtagande och implementering av regionala handlingsplaner tagits fram, vilket kommer att nyttjas i arbetet med detta trafikförsörjningsprogram.

Förslag på upplägg för implementering:

Första steget i implementeringsfasen är att arbeta med trafikförsörjningsprogrammet internt, både i förvaltningen och i de politiska instanserna. En bra start är att avdelningsvis bryta ner målen samt fokusprocesserna och relatera dem till avdelningens ansvarsområden. Alla bidrar på något sätt i strävan att nå de uppsatta målen.

Nästa steg är att externt tydliggöra vilka utmaningar och mål som verksamheten strävar efter att nå och uppfylla samt på vilket sätt samarbete mellan olika aktörer kan bidra till att nå målen.

Tredje steget innebär genomförandet av konkreta projekt (internt eller tillsammans med andra) samt framtagandet av avsiktsförklaringar där både finansiering och resurser är fastställda. Först då sker konkreta handlingar som kan bidra till måluppfyllelse.



Referenser

Berglund et.al. 2019: *Hur hänger tätorterna ihop i Värmland?* WSP Advisory

Brundell-Freij et.al. 2019: *Delad mobilitet idag och i framtiden.* WSP Advisory
[https://www.wsp.com/sv-SE/insikter/delad-mobilitet-idag-och-framtiden#:~:text=Rapporten%20%E2%80%9D%20mobilitet%20idag%20och,Sverige%20idag%20och%20i%20framtiden.&text=Rapporten%20%C3%A4r%20framtagen%20tillsammans%20med,Landsting%20\(SKL\)%20och%20Trafikverket.](https://www.wsp.com/sv-SE/insikter/delad-mobilitet-idag-och-framtiden#:~:text=Rapporten%20%E2%80%9D%20mobilitet%20idag%20och,Sverige%20idag%20och%20i%20framtiden.&text=Rapporten%20%C3%A4r%20framtagen%20tillsammans%20med,Landsting%20(SKL)%20och%20Trafikverket.)

Kairos Future, 2019: *Trender som påverkar Värmland.*
<https://varmlandsstrategin.se/app/uploads/2019/10/trender.pdf>

Nationella emissionsdatabasen, Växthusgaser totalt år 2018. Ansvarig för databasen: RUS, Länsstyrelserna i samverkan.

Regeringskansliet, 2008: *Konvention om rättigheter för personer med funktionsnedsättning.* SÖ 2008:26
https://www.regeringen.se/rattsliga-dokument/sveriges-internationella-overenskomelser/2008/01/so-200826/?TSPD_101_R0=088d4528d9ab2000108137f7f8c4d-b8718349aa38aaa4a75998d2727bfa0c3763a3baeff8a9aa2c088d1c368b14300063d-07c156f6f476f75c8653d842a6344d365559f3bb840207184204fe15ab61974de86516a8e-ce70fdda6d1ccfcdd9d7

Region Värmland, 2014: *Attityd- och resvaneundersökning i Värmland 2014.*
Genomförd av Region Värmland, Trafikverket och Sweco.
https://regionvarmland.se/globalassets/global/utveckling-och-tillvaxt/hamta-material/ovriga-rapporter/slutrapport_rvu_varmland_2014.pdf

Region Värmland 2019: *Värmlands befolkning 2040.*
<https://www.regionvarmland.se/globalassets/global/utveckling-och-tillvaxt/varmlandsstrategin/varmlands-befolkning-2040-justering-2021.pdf>

Region Värmland, 2021: *Målbild för kollektivtrafiken i Värmland 2040*

Region Värmland, 2021: *Värmlandsstrategin 2040*

SCB: Pendlingsstatistik 2018.

SKL och Trafikverket, 2010: *Hållbart resande i praktiken.*
https://www.trafikverket.se/contentassets/347f069e6d684bfd85b85e3a3593920f/hallbart_resande_i_praktiken.pdf

Trafikanalys, 2019: *Kollektivtrafikens barriärer – kartläggning av hinder i kollektivtrafikens tillgänglighet för personer med funktionsnedsättning.* Rapport 2019:3
https://www.trafa.se/globalassets/rapporter/2019/rapport-2019_3-kollektivtrafikens-barriarer.pdf

Bilaga 1: Tillgänglighetsanpassning av hållplatser och bytespunkter 2022–2026

Tillgänglighetsanpassning av hållplatser och bytespunkter 2022–2026		
Hållplats	Anledning till prioritering	Kommentar
Arvika - Solbergs gränd	Byte mellan regionbuss och tätortstrafik.	
Forshaga – Hallakorset	Hållplats regionbuss. Längs med riksväg 62	
Forshaga – Lyckan	Hållplats regionbuss. Längs med riksväg 62.	
Forshaga – Orretorp	Hållplats regionbuss. Längs med riksväg 62.	
Forshaga – Sisugården	Hållplats regionbuss. Längs med riksväg 62.	
Forshaga – Öjenäsvägen	Hållplats regionbuss. Längs med riksväg 62.	
Hagfors - Sjögränd bytespunkt	Hållplats regionbuss, flertal linjer. Längs med riksväg 62.	
Karlstad resecentrum	Ombyggnation till resecentrum. Byte mellan regionbuss, tätortstrafik samt tåg.	
Karlstadsstråket S-linje 1 – Välsviken-IKEA	Passerar viktiga målpunkter, exempelvis Välsvikens köpcentrum, Universitetet, skolor, Centralsjukhuset och Bergvik Köpcentrum. Ger en kortare restid och rakare linjesträckning gentemot mot dagens linjer.	Nybyggnation av delar av linjen under programperioden. Befintliga hållplatser byggs om samt att nya hållplatser byggs.
Karlstadsstråket S-linje 2 – IKEA-Campus	Passerar viktiga målpunkter, exempelvis Universitetet, Stora Torget och Bergvik köpcentrum. Ger en kortare restid och rakare linjesträckning gentemot mot dagens linjer.	Nybyggnation av hela linjen under programperioden. Befintliga hållplatser byggs om samt att nya hållplatser byggs.
Karlstad – Förlängning linje 4	Byggnation av tre nya hållplatser när linje 4 förlängs mellan Norra stockfallet och Edsgatan.	
Karlstad - Bernstadsgatan	Hållplats tätortstrafik	
Karlstad - Eriksberg bytespunkt	Byte mellan tätortstrafik och regionbuss. Ger rakare linjesträckning. Vid Bergvik köpcentrum	
Karlstad – Haga entré	Byggnation av ny hållplats för tätortstrafik.	
Karlstad - Jakobsberg bytespunkt	Byte mellan regionbuss och tätortstrafik som ger möjligheter att nå viktiga målpunkter, exempelvis Centralsjukhuset och Bergvik Köpcenter.	Nybyggnation av stadsdel.

Tillgänglighetsanpassning av hållplatser och bytespunkter 2022–2026

Hållplats	Anledning till prioritering	Kommentar
Karlstad - Kartberget	Byggnation av ny hållplats för regionbuss och tätortstrafik.	
Karlstad - Landerivägen	Hållplats tätortstrafik	
Karlstad – Norra Sanna	Hållplats regionbuss. Längs med riksväg 62.	
Karlstad - Rosenborg	Hållplats tätortstrafik	
Karlstad – Solviksgatan	Hållplats tätortstrafik	
Karlstad - Sommarro	Hållplats tätortstrafik	
Karlstad - Söderäng	Hållplats tätortstrafik	
Karlstad – Trangärd	Hållplats regionbuss, flertal linjer. Längs med riksväg 62.	
Karlstad – Trossnäs vägen riksväg 61	Hållplats regionbuss, flertal linjer. Längs riksväg 62	
Karlstad - Välsvikens bytespunkt	Byte mellan regionbuss och tätortstrafik. Ger rakare linjesträckning för regionbuss.	
Kristinehamns resecentrum	Byte mellan regionbuss, tätortstrafik samt tåg.	
Munkfors - Busstationen	Hållplats regionbuss, flertal linjer	
Säffle – Guttane köpcentrum	Hållplats regionbuss	
Torsby resecentrum	Byte mellan regionbuss och tåg	
Torsby - Stjerneskolan	Hållplats regionbuss, flertal linjer	
Töcksfors – Centralen	Hållplats regionbuss, flertal linjer	

Bilaga 2: Bytespunkter, linjer och tillgänglighetsanpassning

Här redovisas de linjer och bytespunkter som bedöms ska vara fullt tillgängliga för alla resenärer, samt nivå av tillgänglighetsanpassning. Som bytespunkt för buss räknas större hållplatser med många resenärer samt hållplatser där flera linjer trafikerar och där byten mellan linjer är möjliga. Som bytespunkt för tåg räknas samtliga tågstationer.

Förklaring till tabell:

- **Tillgänglig:** Hållplatsens samtliga lägen alternativt stationens alla plattformar är tillgänglighetsanpassade.
- **Delvis tillgänglig:** Ett eller flera hållplatslägen alternativt en eller flera plattformar saknar tillgänglighetsanpassning
- **Ej tillgänglig:** Hållplatsen alternativt stationen saknar tillgänglighetsanpassning.

Bytespunkter, linjer och tillgänglighetsanpassning		
Hållplats	Tillgänglighetsanpassning 2021	Kommun
Arvika järnvägsstation	Delvis tillgänglig	Arvika
Arvika busstation	Tillgänglig	Arvika
Edane bytespunkt	Tillgänglig	Arvika
Kalleviken pendlarparkering	Ej tillgänglig	Arvika
Charlottenberg resecentrum	Tillgänglig	Eda
Filipstad busstation	Tillgänglig	Filipstad
Forshaga centrum	Tillgänglig	Forshaga
Olsäter pendlarparkering	Tillgänglig	Forshaga
Tjärnheden bytespunkt	Tillgänglig	Forshaga
Grums resecentrum	Tillgänglig	Grums
Slottsbron bytespunkt	Tillgänglig	Grums
Hagfors busstation	Tillgänglig	Hagfors
Ekshärad bytespunkt	Tillgänglig	Hagfors
Sjögränd bytespunkt	Ej tillgänglig	Hagfors

Bytespunkter, linjer och tillgänglighetsanpassning

Hållplats	Tillgänglighetsanpassning 2021	Kommun
Skoghalls centrum	Tillgänglig	Hammarö
Jonsbols bytespunkt	Tillgänglig	Hammarö
Karlstad busstation	Tillgänglig	Karlstad
Karlstad centralstation	Byggs om till resecentrum	Karlstad
Karlstadsstråket S-linje 1 – Välsviken-IKEA	Under byggnation	Karlstad
Karlstadsstråket S-linje 2 – IKEA-Campus	Planerad byggnation	Karlstad
Bergvik köpcentrum	Tillgänglig	Karlstad
Campus	Tillgänglig	Karlstad
Centralsjukhuset	Tillgänglig	Karlstad
Drottninggatan	Tillgänglig	Karlstad
Eriksbergs bytespunkt (Bergvik)	Planerad byggnation	Karlstad
Fruktvägen	Tillgänglig	Karlstad
Grava kyrka	Tillgänglig	Karlstad
Ilända bytespunkt	Tillgänglig	Karlstad
Inre hamn	Tillgänglig	Karlstad
Kvarnberget	Tillgänglig	Karlstad
Mariebergs IP	Tillgänglig	Karlstad
Mjölntorpet	Tillgänglig	Karlstad
Molkom bytespunkt	Tillgänglig	Karlstad
Morbror Rubens väg	Tillgänglig	Karlstad
Nygatan	Tillgänglig	Karlstad
Plintgatan	Tillgänglig	Karlstad
Regionens hus	Tillgänglig	Karlstad
Residenstorget	Tillgänglig	Karlstad
Ruds centrum	Tillgänglig	Karlstad
Rudsmotet bytespunkt	Tillgänglig	Karlstad
Stallplatsvägen	Tillgänglig	Karlstad
Stora torget	Tillgänglig	Karlstad
Sundsta/Älvkullen	Tillgänglig	Karlstad

Bytespunkter, linjer och tillgänglighetsanpassning

Hållplats	Tillgänglighetsanpassning 2021	Kommun
Södra kyrkogatan	Tillgänglig	Karlstad
Tollta bytespunkt	Tillgänglig	Karlstad
Universitetet	Tillgänglig	Karlstad
Violgatan	Tillgänglig	Karlstad
Vålberg bytespunkt	Tillgänglig	Karlstad
Vårdcentral Gripen	Tillgänglig	Karlstad
Vårdcentral Västerstrand	Tillgänglig	Karlstad
Våxnäs bytespunkt	Tillgänglig	Karlstad
Välsviken bytespunkt	Tillgänglig	Karlstad
Väse bytespunkt (E18)	Tillgänglig	Karlstad
Väse järnvägsstation	Delvis tillgänglig	Karlstad
Östra torggatan	Tillgänglig	Karlstad
Kil Resecentrum	Tillgänglig	Kil
Fagerås bytespunkt	Tillgänglig	Kil
Högboda bytespunkt	Delvis tillgänglig	Kil
Lene	Delvis tillgänglig	Kil
Kristinehamn resecentrum	Delvis tillgänglig	Kristinehamn
Bäckhammar pendlarparkering	Tillgänglig	Kristinehamn
Nybble pendlarparkering	Tillgänglig	Kristinehamn
Ölme pendlarparkering	Tillgänglig	Kristinehamn
Munkfors busstation	Ej tillgänglig	Munkfors
Ransäter pendlarparkering	Ej tillgänglig	Munkfors
Storfors resecentrum	Tillgänglig	Storfors
Kyrksten pendlarparkering	Ej tillgänglig	Storfors
Sunne resecentrum	Delvis tillgänglig	Sunne
Bäckebron bytespunkt	Tillgänglig	Sunne
Lysvik bytespunkt	Tillgänglig	Sunne
Västra Ämtervik bytespunkt	Tillgänglig	Sunne

Bytespunkter, linjer och tillgänglighetsanpassning

Hållplats	Tillgänglighetsanpassning 2021	Kommun
Öjervik bytespunkt	Ej tillgänglig	Sunne
Säffle resecentrum	Tillgänglig	Säffle
Knöstad bytespunkt	Tillgänglig	Säffle
Rudsbym bytespunkt	Tillgänglig	Säffle
Värmlandsbro bytespunkt	Ej tillgänglig	Säffle
Torsby resecentrum	Delvis tillgänglig	Torsby
Sysslebäck pendlarparkering	Ej tillgänglig	Torsby
Värnäs bytespunkt	Tillgänglig	Torsby
Årjäng busstation	Tillgänglig	Årjäng
Rössbyn pendlarparkering	Ej tillgänglig	Årjäng
Skållerud pendlarparkering	Ej tillgänglig	Årjäng
Töcksfors bytespunkt	Ej tillgänglig	Årjäng

