

**Från:** [Eva-Lena Eriksson](#)  
**Ärende:** Remiss - Regionalt trafikförsörjningsprogram Värmland 2022-2026 och Målbild för kollektivtrafik i Värmland 2040  
**Datum:** den 9 februari 2021 16:12:06  
**Bilagor:** [Följebrev - Remissutgåva Regionalt trafikförsörjningsprogram Värmland 2022-2026 och Målbild för kollektivtrafik i Värmland 2040.pdf](#)  
[Remissutgåva - Målbild för kollektivtrafiken i Värmland 2040 och Regionalt trafikförsörjningsprogram Värmland 2022-2026.pdf](#)

---

Hej,

Er organisation bjuds härmed in att lämna synpunkter på remissutgåvan av Regionalt trafikförsörjningsprogram Värmland 2022-2026 och Målbild för kollektivtrafik i Värmland 2040. Det är frivilligt att lämna synpunkter på hela eller delar av remissen.

Dessa program bildar gemensamt en helhetsbild av hur Region Värmland ser på den långsiktiga utvecklingen av kollektivtrafiken i regionen, och hur kollektivtrafiken är ett verktyg för att uppnå en långsiktig hållbar regional utveckling. Mer information och frågeställningar att utgå ifrån när ni svarar finns i följebrevet.

Synpunkter på remissutgåvan ska inkomma senast den 30 april 2021. Svaren lämnas per e-post till [diariet@regionvarmland.se](mailto:diariet@regionvarmland.se), ange diarienummer KTN/190218 i ämnesraden.

Remissutgåvan är även publicerad på Region Värmlands webbplats <https://www.regionvarmland.se/resor-och-trafik/kollektivtrafikmyndighet/trafikforsorjningsprogram/>.

Tack på förhand!

Hälsningar

**Eva-Lena Eriksson**

Verksamhetsutvecklare & Projektledare

**Region Värmland Kollektivtrafik**

Lagergrens gata 7A, 652 14 Karlstad  
Telefon: 010-832 83 22  
Växel: 010-831 50 00  
[evalena.eriksson@regionvarmland.se](mailto:evalena.eriksson@regionvarmland.se)

[www.regionvarmland.se](http://www.regionvarmland.se)

Karlstadsbuss och Värmlandstrafik

[www.facebook.com/karlstadsbuss](https://www.facebook.com/karlstadsbuss)

[www.karlstadsbuss.se](http://www.karlstadsbuss.se)

[www.varmlandstrafik.se](http://www.varmlandstrafik.se)

[www.facebook.com/varmlandstrafik](https://www.facebook.com/varmlandstrafik)

Hur Region Värmland hanterar personuppgifter i e-post finns att läsa på [www.regionvarmland.se/personuppgifter](http://www.regionvarmland.se/personuppgifter)

Handläggare  
Eva-Lena Eriksson  
Mattias Landin

Datum  
2021-02-02

Diarienummer  
KTN/190218

## **Följebrev Remissutgåva Regionalt trafikförsörjningsprogram Värmland 2022–2026 och Målbild för kollektivtrafik i Värmland 2040**

Region Värmland, regional kollektivtrafikmyndighet i Värmland, har tagit fram ett förslag på regionalt trafikförsörjningsprogram för perioden 2022–2026 samt ett målbildsdocument för kollektivtrafik i Värmland med sikte på 2040. Dessa program bildar gemensamt en helhetsbild av hur Region Värmland ser på den långsiktiga utvecklingen av kollektivtrafiken i regionen, och hur kollektivtrafiken är ett verktyg för att uppnå en långsiktigt hållbar regional utveckling.

I *Målbild för kollektivtrafiken i Värmland 2040* är vision, trender och strategier för kollektivtrafiken i Värmland formulerade, med sikte på år 2040.

Trafikförsörjningsprogrammet anger vilka mål som behöver nås till år 2026 för att uppnå den utveckling som anges i *Målbild för kollektivtrafiken i Värmland 2040*. 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 och målbildsdocumentet är strategiska dokument och utgör underlag när strategiska beslut ska fattas. Programmen 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.

Framtagandet har pågått under 2019 och 2020, och har genomförts genom dialog, workshops, samråd, samtal och intervjuer med länets invånare, kommunerna i Värmland, förtroendevalda, kommersiella aktörer, angränsande regioner och medarbetare inom Region Värmland. Utgångspunkt har varit i trendrapporter, utredningar och statistik och programmet ligger i linje med målen i Värmlandsstrategin 2040, de nationella transportpolitiska målen samt de globala hållbarhetsmålen i Agenda 2030.

Utskick av remissen sker till organisationer på sändlistan. Det är en öppen remiss, så även andra organisationer välkomnas att lämna svar. Remissversionen kommer att publiceras på <https://www.regionvarmland.se/kollektivtrafik>.

Vi tar tacksamt emot allmänna synpunkter på dokumentet. Därutöver är vi speciellt intresserade av era tankar kring följande:

### **Generellt**

I förslag till trafikförsörjningsprogram och målbildsdocument 2040 föreslås att Region Värmland ska ta ansvar för helheten i det framväxande mobilitetssystemet samt arbeta med att påverka förutsättningarna för ett ökat hållbart resande och påverka invånarnas beteende.

- Hur ser ni på en sådan utveckling?

### **Regionalt trafikförsörjningsprogram Värmland 2022–2026**

För att tydliggöra kollektivtrafikens roll i ett mobilitetssystem som bidrar till hållbar regional utveckling föreslås ett övergripande mål om att öka andelen hållbart resande, istället för mål om ökad andel kollektivt resande. Till det övergripande målet kopplas tre målområden för kollektivtrafiken.

- Hur upplever ni den omarbetade målstrukturen?
- Är det tydligt hur målen för kollektivtrafiken bidrar till det övergripande målet om ökad andel hållbara resor?

För att uppnå de uppsatta målen har fyra fokusprocesser tagits fram som Region Värmland kommer fokusera på under programperioden.

- Är det dessa fyra fokusprocesser tydligt beskrivna?
- Är det något fokusområde som saknas för att uppnå målen i trafikförsörjningsprogrammet?

I kapitel 5 beskrivs kollektivtrafikens prioriteringsinriktning utifrån den förväntade utvecklingen av resandebestånd och de uppsatta målen.

- Innefattar den föreslagna planeringsprioriteringen de största behoven för att öka det hållbara resandet samt bidra till tillgänglighet inom länet?

Förhoppningen är att trafikförsörjningsprogrammet ska vara användbart och ett stöd i ert arbete för frågor som rör kollektivtrafiken.

- På vilket sätt kan ni ha nytta av trafikförsörjningsprogrammet i er organisation?
- På vilket sätt kan samverkan ske mellan er organisation och Region Värmland för att bidra till måluppfyllelse och genomförande av fokusprocesserna? Hur kan er organisation bidra?

### **Målbild för kollektivtrafik i Värmland 2040**

I målbild för kollektivtrafiken i Värmland beskrivs utvecklingsområden samt Region Värmlands syn på trafiken i ett 2040-perspektiv.

- Är kapitlen om beskrivning av fokusområden och trafikutvecklingen till 2040 tillräckligt tydligt beskrivna? Är det något som saknas?
- Är kapitlet om behov av infrastrukturåtgärder tillräckligt tydligt beskrivet och sett till kollektivtrafikens långsiktiga behov?

Remissvaren ska ha inkommit till Region Värmland senast den 30 april 2021. Svaren lämnas per e-post till [diariet@regionvarmland.se](mailto:diariet@regionvarmland.se). Ange diarienummer KTN/190218 i ämnesraden. Ange även vilken eventuell organisation du representerar samt kontaktperson.

Frågor angående remissen hänvisas till [evalena.eriksson@regionvarmland.se](mailto:evalena.eriksson@regionvarmland.se) eller [mattias.landin@regionvarmland.se](mailto:mattias.landin@regionvarmland.se).

Med vänliga hälsningar

Jesper Johansson (MP)  
Ordförande Kollektivtrafiknämnden

Mattias Bergh  
Kollektivtrafikdirektör

**Sändlista remiss****Kommuner inom Värmlands län**

Arvika kommun  
Eda kommun  
Filipstads kommun  
Forshaga kommun  
Grums kommun  
Hagfors kommun  
Hammarö kommun  
Karlstads kommun  
Kils kommun  
Kristinehamns kommun  
Munkfors kommun  
Storfors kommun  
Sunne kommun  
Säffle kommun  
Torsby kommun  
Årjängs kommun

**Kollektivtrafikmyndigheter i  
angränsande län**

Region Dalarna  
Region Örebro Län  
Västra Götalandsregionen

**Berörda kommuner utanför Värmlands  
län**

Bengtsfors kommun  
Degerfors kommun  
Gullspångs kommun  
Hällefors kommun  
Karlskoga kommun  
Malung-Sälens kommun  
Åmåls kommun

**Myndigheter och statliga bolag**

Karlstads Universitet  
Länsstyrelsen Värmland  
MSB  
Trafikverket Region Väst

**Angränsande fylkeskommuner i Norge**

Viken fylkeskommune  
Innlandet fylkeskommune

**Trafikföretag via branschorganisationer**

Branschföreningen Tågoperatörerna  
Sveriges Bussföretag  
Taxiförbundet

**Företrädare för näringslivet**  
Handelskammaren i Värmland**Företrädare för  
resenärer/resenärsgupper**

Karlstad Studentkår  
Pensionärsrådet  
Resenärsforum  
Rådet för funktionsrätt

**Organisationer**

Cykelfrämjandet  
Naturskyddsföreningen  
Rädda barnen  
Svenska cykelstäder  
Svensk kollektivtrafik  
Visit Värmland

Remissutgåva för

# Målbild för kollektivtrafiken i Värmland 2040

och

## Regionalt trafikförsörjningsprogram Värmland 2022–2026



Region  
Värmland

**Utgiven av Region Värmland.**

**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 kollektivtrafiklagen (2010:1065). Programmet fastställs av regionfullmäktige. Framtagandet av trafikförsörjningsprogrammet har gjorts med utgångspunkt i trendrapporter, utredningar, statistik och intervjuer med invånare i Värmland.

**Foto:** Øjvind Lund och Linn Malmén

**Produktion:** Region Värmland Kollektivtrafik i december 2020.

# 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 framtagen 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 måldokumentet 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.

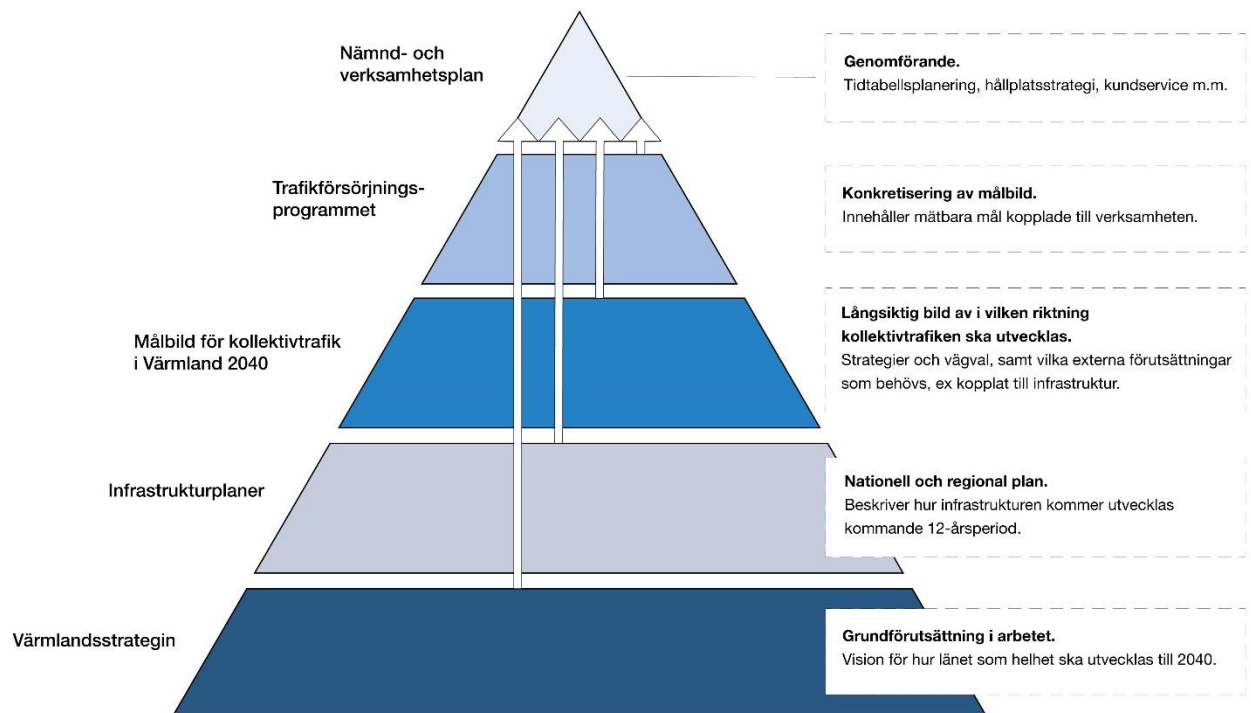
Dokumenterna utgår från ett arbete som gjordes under hösten 2019 om framtidens mobilitet samt en bred dialogprocess under 2020 där vi träffade representanter från bland annat länets kommuner, näringsliv, branschoperatörer, statliga myndigheter och angränsande län.



## Koppling till andra strategiska regionala dokument och mål

Målbildsdocumentet och trafikförsörjningsprogrammet utgår från mål och vision i Värmlandsstrategin och är kollektivtrafikens svar på hur vi 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.

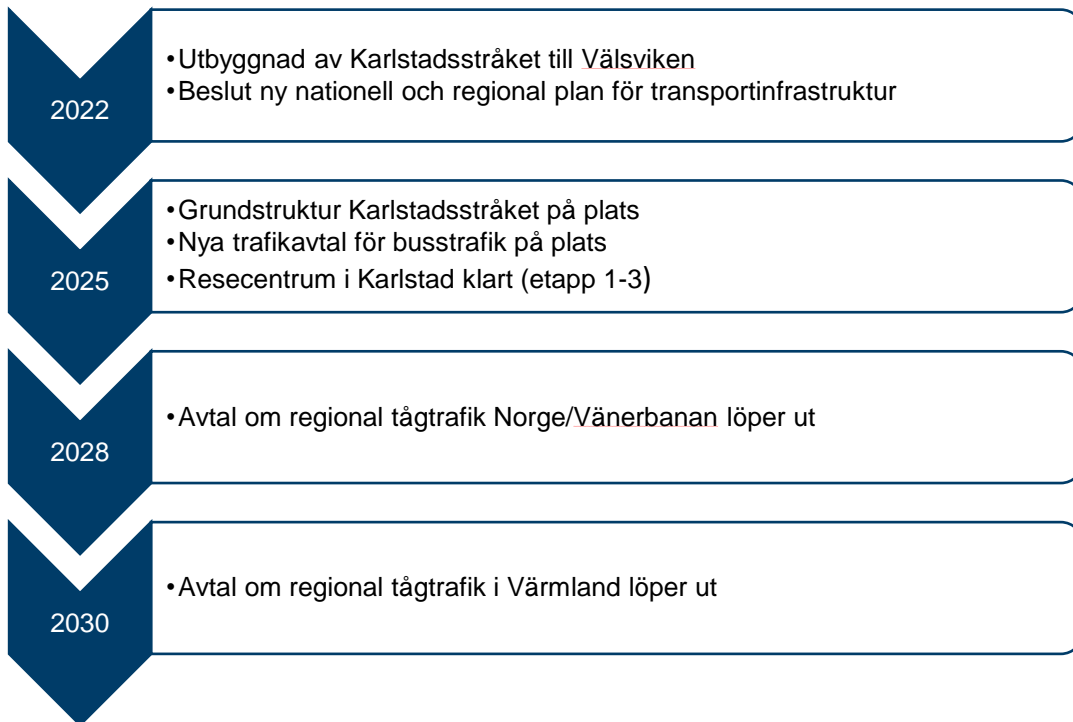
Utifrån de förutsättningarna beskriver *Målbild för kollektivtrafiken i Värmland 2040* en långsiktig ambition för kollektivtrafikens utveckling och ett skifte till ett helhetsperspektiv med fokus på hållbart resande, där kollektivtrafiken är en viktig del men behöver verka i en helhet. Trafikförsörjningsprogrammet innehåller mål och fokusprocesser i ett medellångt perspektiv och ambitionen är att detta sedan ska ge avtryck i det praktiska genomförandet 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.

Nedan redovisas större händelser inom kollektivtrafiken år 2022 till 2030.



## 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, 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.

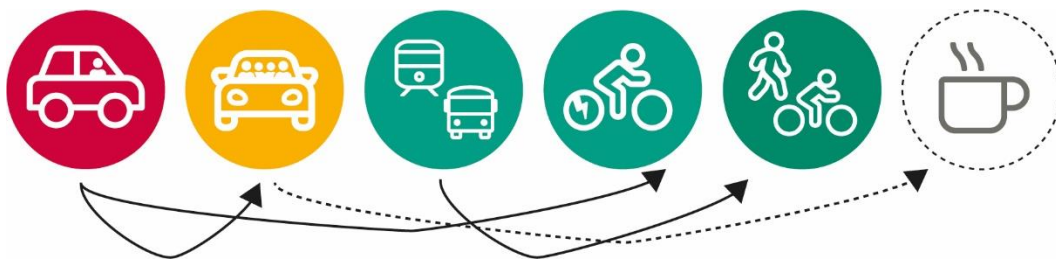
Fyra viktiga processer som Region Värmland behöver arbeta med och fokusera på inom programperioden för trafikförsörjningsprogrammet har identifierats; digitalisering,

framtidens affärs- och kundmodeller, utveckling av mobilitet och tjänster, samt framtidens trafiksystem. 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.

## 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 målbildsdokumentet 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. Regional 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 målbildsdokumentet 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.

## 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 långsiktigt 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 målbildsdokumentet utgår i huvudsak från den regionala utvecklingsstrategin, Värmlandsstrategin.

Utifrån Värmlandsstrategins vision *Vi 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 jämställdhetsintegrerade 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 perspektiven, som ska påminna om vad som är viktigt på riktigt och vägleda i genomförandet av strategin. Perspektiven är; *Barn och unga, Land och stad, Jämställdhet, Mångfald* samt *Hållbarhet*.

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 busstrafiken 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 och tillgängliga 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. Byggandet 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 för effektmålet *Tillgänglig region* och de två indikatorerna; *Hållbart resande och hållbara transporter inom och utom regionen* samt *Ökade möjligheter att bo och arbeta i hela Värmland*.

Remissutgåva för

# Målbild för kollektivtrafiken i Värmland 2040

# Innehåll

<b>1. Ett verktyg för regional utveckling</b> .....	<b>3</b>
<b>2. Visionen ”Smart resande i Värmland”</b> .....	<b>4</b>
2.1 Från kollektivtrafik till hållbart resande .....	4
<b>3. Vägen till 2040</b> .....	<b>6</b>
3.1 Förutsättningar .....	7
<b>4. Utvecklingsområden</b> .....	<b>8</b>
4.1 Ta ansvar för helheten .....	9
4.2 Påverka förutsättningarna .....	10
4.3 Påverka beteendet .....	10
<b>5. Beskrivning av utvecklingen till 2040</b> .....	<b>12</b>
5.1 Flexibel Mobilitet .....	12
5.2 Beskrivning av trafiken 2040 .....	14
<b>6. Förutsättningar och utmaningar</b> .....	<b>17</b>
6.1 Trender .....	17
6.2 Befolkningsutveckling .....	19
6.3 Teknikutveckling och dess konsekvenser.....	21
6.4 Kopplingen Oslo-Stockholm .....	21
6.5 Konsekvensbeskrivning .....	22
6.6 Kollektivtrafikens samhällsnytta .....	26
6.7 Kollektivtrafikens roll vid kriser och krishantering.....	28
<b>7. Uppföljning</b> .....	<b>29</b>



## 1. 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.





## 2. 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.

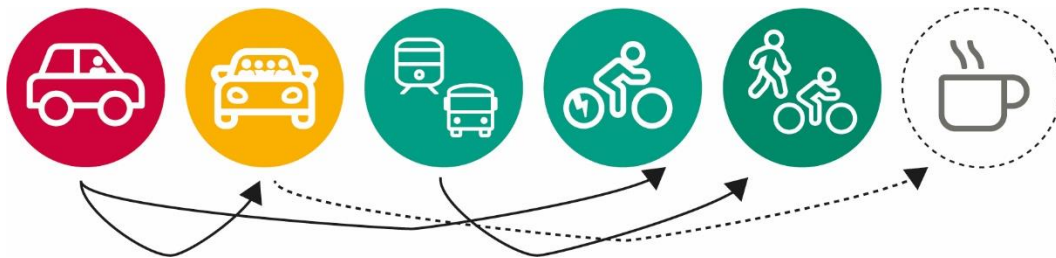
### 2.1 Från kollektivtrafik till hållbart resande

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 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 nedan. 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.



**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.

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.



### 3. 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 vi planerat. Värdet 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. Utforskande arbetssätt med nära koppling till innovation och forskning samt en öppenhet att testa nya idéer är viktiga förutsättningar.

- **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.

### 3.1 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. Detta görs främst genom arbete med olika typer av tillförlitliga data för att kunna göra analyser och prognoser, både kvalitativt underlag och kvantitativt GIS-underlag.



## 4. Utvecklingsområden

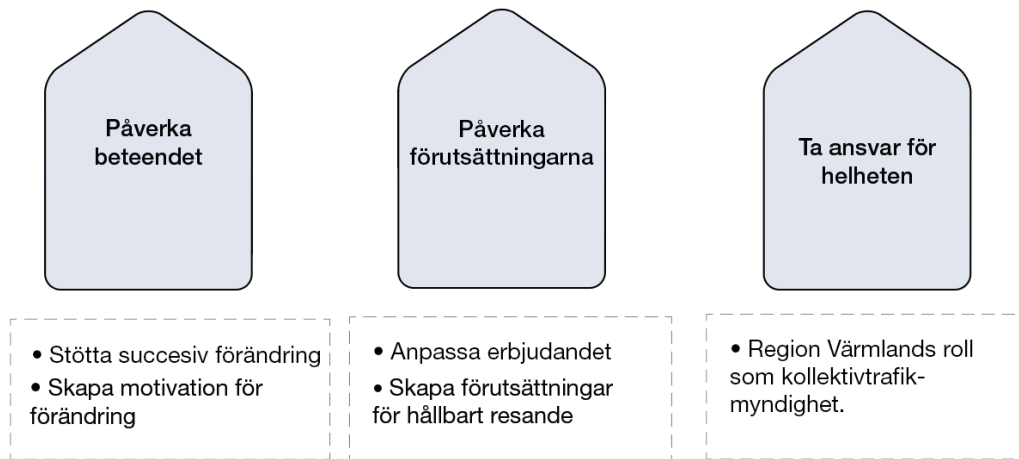
Utifrån de nycklar som beskrevs i föregående kapitel har fem utvecklingsområden identifierats för att säkerställa att Region Värmland jobbar för att nå visionen “Smart resande i Värmland”:

- Ta ansvar för helheten
- Skapa förutsättningar för hållbart resande
- Anpassa erbjudandet
- Skapa motivation för förändring
- Stötta succesiv förändring

Utvecklingsområdena har sorterats in i tre kategorier som tillsammans bildar en gemensam bild av vad Region Värmland behöver arbeta med inom kollektivtrafiken framöver. De tre kategorier som utvecklingsområdena sorterats in under är *Ta ansvar för helheten*, *Påverka förutsättningarna* och *Påverka beteendet* som framgår av bilden nedan, se Figur 2. Utifrån det formuleras åtgärder för att påverka och förbättra förutsättningarna för ett smart resande i Värmland.

Slutligen används åtgärder för att påverka beteendet 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>.



**Figur 2.** "Påverka beteendet", "Påverka förutsättningarna" och "Ta ansvar för helheten" är definierade utvecklingsområden för att säkerställa att Region Värmland jobbar i riktning för att nå visionen "Smart resande i Värmland".

## 4.1 Ta ansvar för helheten

*Inom den här kategorin ligger utvecklingsområden som fokuserar på Region Värmlands framtida roll i mobilitetssystemet.*

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 skapar 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 invånarna om möjligt ska undvika ej nödvändiga resor. 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.

Exempel på det kan vara att erbjuda matleveransskåp på lämpliga bytespunkter i kollektivtrafiken, där Region Värmland identifierat behovet och valt lämplig placering medan en kommersiell aktör erbjuder själva leveransskåpen. Andra områden kan vara digitalisering, som Region Värmland identifierat som ett viktigt verktyg i utvecklingen av det hållbara resandet i länet och där regionen således bör vara delaktig i andra aktörers arbete med utvecklingen av bredband, digitala verktyg och digitala tjänster.

## 4.2 Påverka förutsättningarna

*I denna kategori finns utvecklingsområden som 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 digital. Det handlar mycket om att bygga vidare på de 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 men 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. Mobilitetserbudandet 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.

## 4.3 Påverka beteendet

*I denna kategori finns utvecklingsområden med fokus 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 vanor<sup>1</sup>. 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 inte kunna ske över en natt.

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

---

<sup>1</sup> Rapport Framtidens mobilitet

görs 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.





## 5. Beskrivning av utvecklingen till 2040

Det är en utmaning att planera för hållbart resande fram till 2040. Det är svårt att förutse hur samhället och trafiken kommer utvecklas då det är många parametrar och faktorer som spelar in. Det är ovisst vilken riktning som kommer ta oss framåt, och kanske framför allt vilken riktning som gör att vi når önskvärd samhällsutveckling på sikt. Detta avsnitt gör en ansats i att beskriva en trolig/önskad utveckling av kollektivtrafiken i Region Värmland till 2040 med utvecklingen av flexibel mobilitet som bas för trafikutvecklingen i länet.

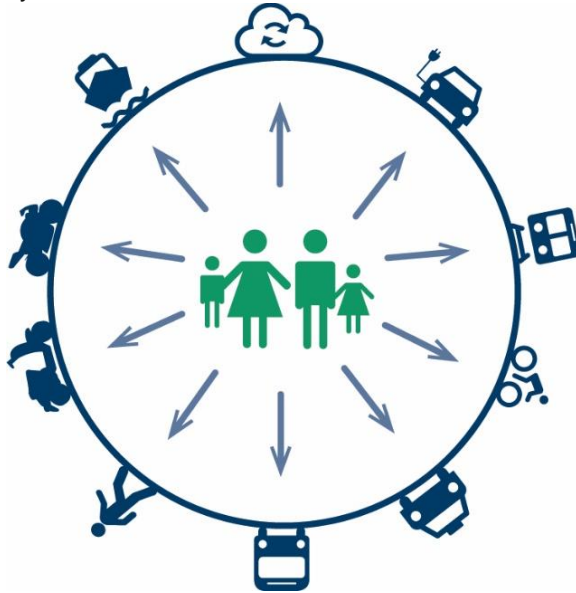
### 5.1 Flexibel Mobilitet

En viktig och central inriktning i utvecklingen av trafiken i länet är flexibel mobilitet. Flexibel mobilitet kan beskrivas som en helhet, där begrepp som kombinerad mobilitet (samordning mellan olika transportslag under resan), Maas (mobilitet som en tjänst) och den flexibilitet som behövs för att få ihop individens dag och över tid, erbjuds. Det innebär att flera olika trafikslag och olika typer av service och digitala system samverkar för att underlätta och erbjuda ett mer flexibelt och hållbart resande, se Figur 3.

Grundstrukturen i trafiksystemet, som beskrivs under kapitel 5.2 Starka stråk, visar att resandet är och mest troligt kommer fortsätta vara koncentrerat till ett antal starka stråk i regionen. Utanför de starka stråken utvecklas resandet med en anropsstyrd och dynamisk trafik som kan bokas med kort framförhållning för resa till närmaste knutpunkt i kollektivtrafiken. På så sätt har samtliga invånare i länet tillgång till kollektivtrafiken. För att göra själva kollektivtrafikresan mer attraktiv är det viktigt att fortsätta utveckla möjligheterna till att nyttja tiden ombord för 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 el-driven 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 samnyttjas i systemet.



**Figur 3.** Flexibel mobilitet – flera olika trafikslag och olika typer av service och digitala system samverkar för att underlätta och erbjuda ett mer flexibelt och hållbart resande.

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, ex 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.

## 5.2 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.

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.

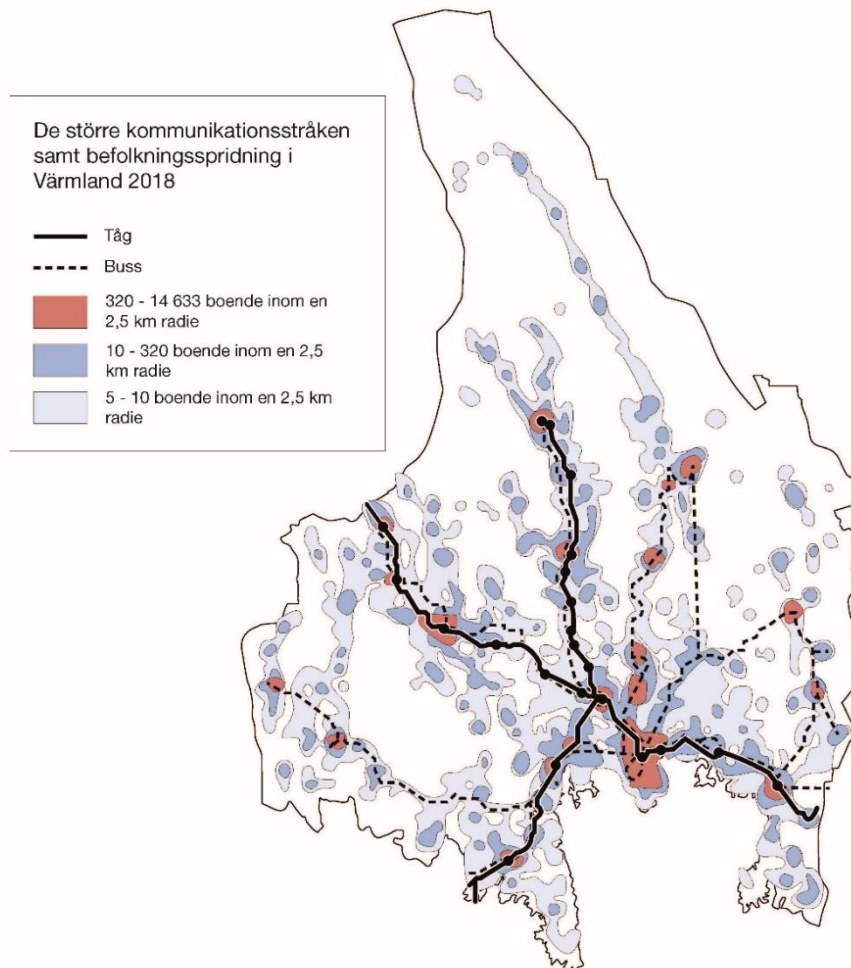
### 5.2.1 Universell utformning

2040 är kollektivtrafiksystemet utformat med en god tillgänglighet för olika grupper i samhället, bland annat gällande funktionsvariationer, 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. När det gäller funktionsvariationer finns det 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, samt kliva på och av fordonet och hitta en sittplats, oavsett vilken samhällsgrupp man tillhör eller vilka funktionsvariationer 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.

## 5.2.2 Starka stråk – Regional trafik och resande över länsgräns

Som framgår av kartan nedan, se 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.



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

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. 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 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 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.

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.

### 5.2.3 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.



## 6. 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 vi behöver förhålla oss 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.

### 6.1 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 vi kommer behöva följa under kommande år.

### 6.1.1 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 vi 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 viktigt 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 vi 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 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.

## 6.2 Befolkningsutveckling

Generellt sker det en befolkningsutveckling i Sverige där invånare flyttar från landsbygd till mindre orter och från mindre orter till större orter och storstäder. 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.

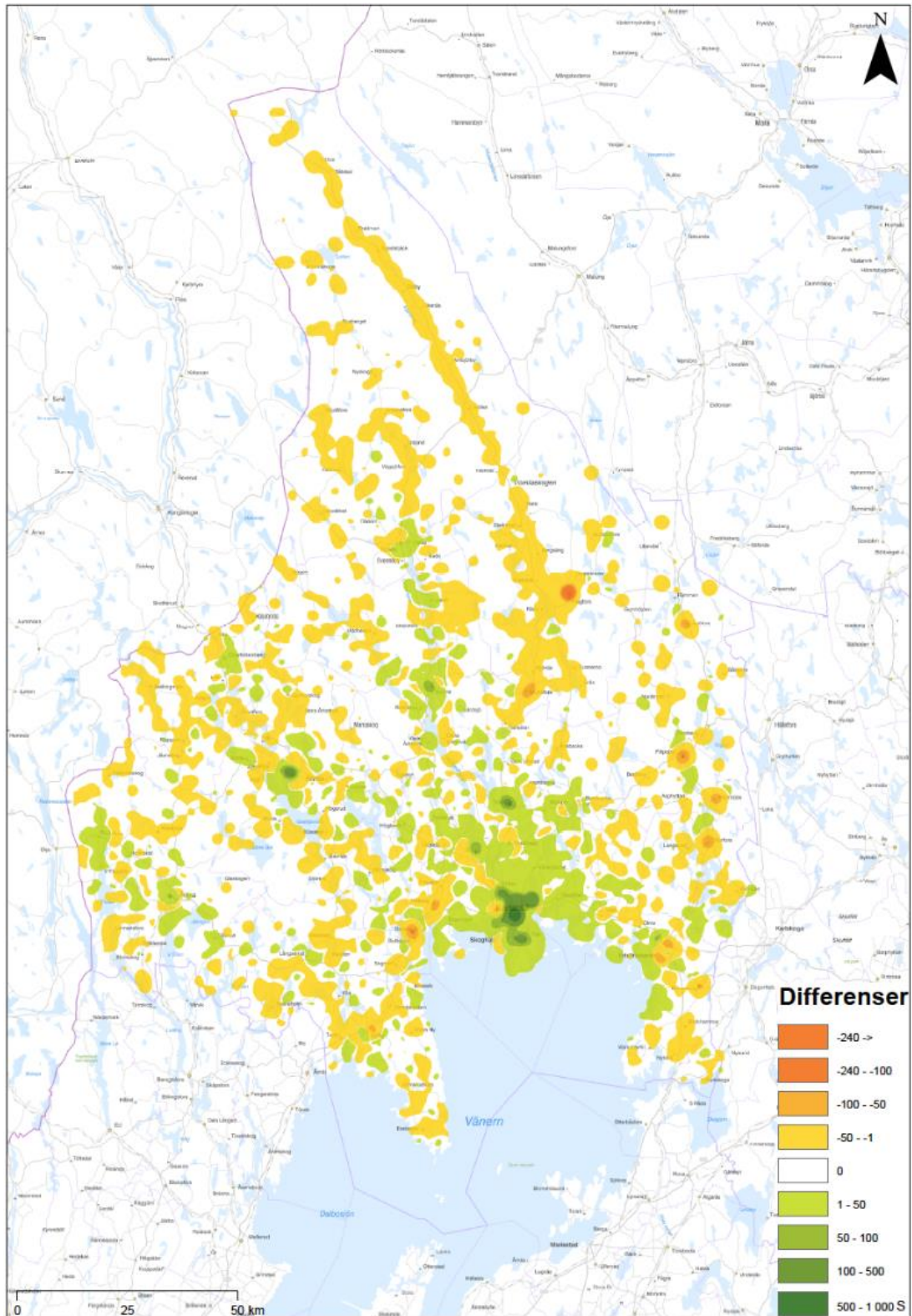
Det finns dock en positiv befolkningsutveckling i andra delar av länet, framförallt längs tre av de större kommunikationsstråken i länet, E18, E45/Fryksdalsbanan och väg 61 samt orter som ligger relativt nära Karlstad och har goda pendlingsmöjligheter, se Figur 5 nedan. Prognoser för befolkningsutvecklingen fram till 2060 som gjorts av SCB på beställning av Region Värmland visar på att den utvecklingen sannolikt fortsätter<sup>2</sup>.

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.

---

<sup>2</sup> <https://varmland2060.se>





**Figur 5.** Befolkningsutveckling i länet mellan 1985 och 2015 © Lantmäteriets bakgrundskarta i2009/00858.  
Karta: Sweco Position AB

## 6.3 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 (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 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 vi i lägre grad 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.

## 6.4 Kopplingen Oslo-Stockholm

Region Värmland arbetar tillsammans med regionerna och regionhuvudorterna i stråket mellan Stockholm och Oslo för att åstadkomma en bättre järnväg mellan Stockholm och Oslo. Arbetet sker genom ett gemensamt ägt bolag, *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.

En sådan trafik genom länet innebär att stationsorterna, framförallt Karlstad, får goda förbindelser med tåg till både Stockholm och Oslo, men även till andra orter i stråket. Exempelvis kan restiden mellan Örebro och Karlstad kortas till drygt 30 minuter och restiden till Västerås kortas till 60 minuter, vilket innebär att arbetsmarknaderna kan kopplas samman. Fjärrtågen kommer sannolikt enbart stanna i Karlstad. För att hela Värmland ska kunna dra nytta av investeringen är det avgörande att det finns goda kommunikationer med kollektivtrafik från övriga delar av länet till och från stationsorter i stråket, framförallt till och från Karlstad. Sannolikt kommer den regionala tågtrafiken förändras jämfört med idag för att förstärka den regionala nyttan av stråket.

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.

## 6.5 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.

### 6.5.1 Infrastrukturutveckling

Utvecklingen av kollektivtrafikens infrastruktur är en viktig del av trafikutvecklingen i länet. Att hållplatser, bytespunkter och stationer har bra väntytor, väderskydd, belysning samt är väl underhållna är avgörande för att kollektivtrafiken ska uppfattas som attraktiv och ett alternativ till bilen. Välskötta 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.

För att stärka kollektivtrafikens konkurrenskraft gentemot bilen är det viktigt att framkomligheten för kollektivtrafiken är god. Om kollektivtrafiken genom till exempel eget körfält eller signalljusprioritet 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 kurvriktningar 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 vi kan planera för tågtrafikens utveckling.

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 vi fortfarande behöver säkerställa 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 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.

## 6.5.2 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 är den järnväg i Värmlands 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 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 250km/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 vi kan använda våra tåg mer flexibelt.

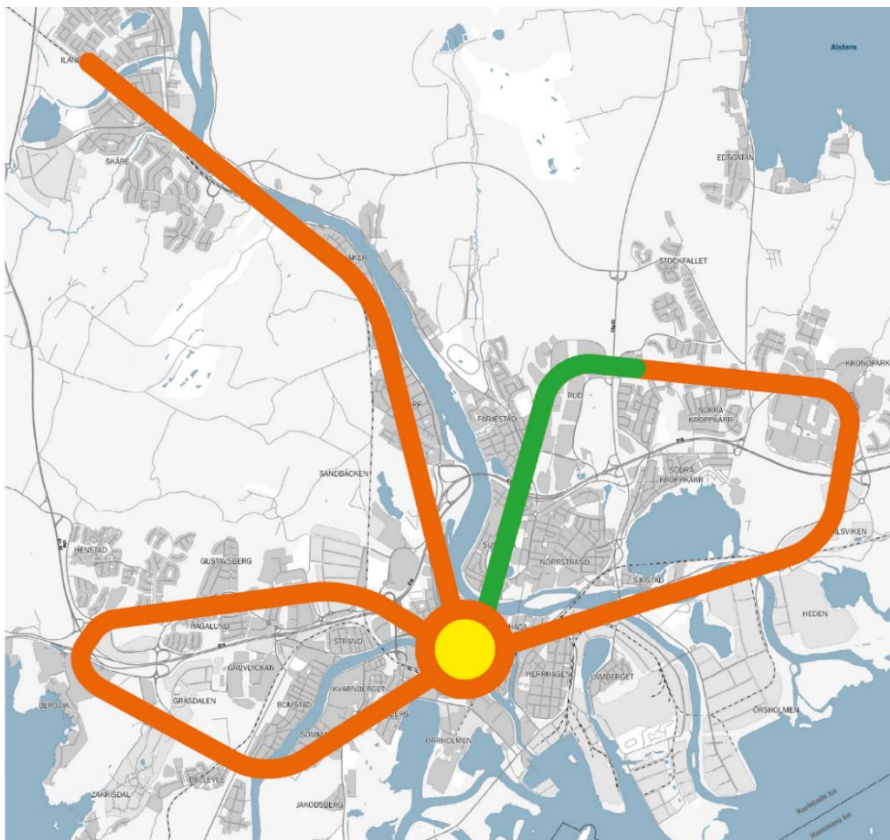
På *Norge/Vänerbanan*, som går mellan Kil och Göteborg, finns behov av åtgärder för att höja hastigheten samt mötesstationer för en ökad kapacitet på banan. I ett långsiktigt perspektiv kan det även för Norge/Vänerbanan vara av värde att analysera förutsättningarna för ny järnväg mellan Karlstad och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

### 6.5.3 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.

### 6.5.4 Tätortstrafik

Vad gäller tätortstrafiken är framkomlighetsåtgärder som signalprioritering och bussfiler betydelsefullt, framförallt i Karlstad tätort för att bygga ut Karlstadsstråket, se Figur 6. 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.



**Figur 6.** Översiktlig målbild för Karlstadsstråket. Grön sträcka är Centrum-Ruds bytespunkt som färdigställdes 2018.

### 6.5.5 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. 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.

### 6.5.6 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.

### 6.5.7 Behov av kommunal planering

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 ta 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 regional tågstrafiken 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 tågsystemet samt restiden i förhållande till bil.

### 6.5.8 Ekonomiskt

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 indexuppräknings 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.

## 6.6 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 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.

- **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 konservera befintliga strukturer.

- **Attraktiva städer**

Planering för hållbart resande i tätortsmiljö skapar förutsättning för attraktivare 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 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.

## 6.7 Kollektivtrafikens roll vid kriser och krishantering

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.

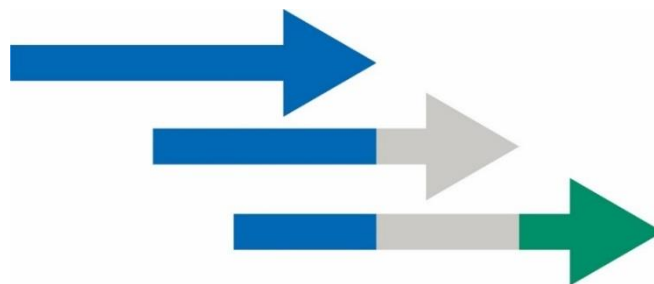
Viktiga parametrar för att detta ska fungera är välfungerande dialog inom organisationen och med andra myndigheter både förebyggande och under en eventuell kris. Förebyggande bör man jobba fram rutiner genom att kartlägga kritiska beroenden, risker, viktiga beröringspunkter med exempelvis kommunerna.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



## 7. 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 nedan, se Figur 7, 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 7. Beskrivning av hur planperioderna går in i varandra.*

Remissutgåva för

**Regionalt  
trafikförsörjningsprogram  
Värmland 2022–2026**

# Innehåll

<b>1. Sammanfattning</b> .....	<b>33</b>
<b>2. Inledning</b> .....	<b>34</b>
2.1 Varför ett regionalt trafikförsörjningsprogram? .....	34
2.2 Vision för kollektivtrafiken 2040 .....	35
2.3 Framtagande .....	36
<b>3. Mål</b> .....	<b>37</b>
3.1 Region Värmlands roll .....	39
3.2 Marknadsandel hållbart resande .....	39
3.3 Nöjdhet.....	41
3.4 Trygghet .....	41
3.5 Enkelt att resa .....	42
3.6 Förnybart drivmedel .....	42
3.7 Tillgänglighet .....	42
3.8 Antal resor i den allmänna kollektivtrafiken.....	44
3.9 Särskilda persontransporter.....	45
<b>4. Fokusprocesser</b> .....	<b>46</b>
4.1 Digitalisering.....	46
4.2 Framtidens affärs- och kundmodeller.....	47
4.3 Utveckling av mobilitet och tjänster .....	47
4.4 Framtidens trafiksystem .....	48
<b>5. Kollektivtrafikens prioriteringsinriktning</b> .....	<b>49</b>
5.1 Hela Värmland.....	49
5.2 Hållbart resande.....	51
5.3 Arbets- och studiependling inom länet.....	52
5.4 Arbets- och studiependling till angränsande län och Norge .....	52
5.5 Fritidsresor samt turism- och besöksnäring.....	52
<b>6. Dagens kollektivtrafik och resande</b> .....	<b>53</b>
6.1 Allmän kollektivtrafik .....	53
6.2 Resande och marknadsandel .....	54
6.2.1 Resenärsupplevelse.....	55
6.2.2 Miljö .....	57
6.2.3 Tillgänglighet .....	58
6.3 Särskilda persontransporter.....	58

6.3.1	Service trafiken .....	58
6.3.2	Skoltrafik .....	58
6.4	Kommersiell trafik .....	59
<b>7.</b>	<b>Länets behov .....</b>	<b>60</b>
7.1	Invånare och resbehov .....	60
7.2	Befolkningsutveckling .....	68
7.3	Resande de kommande åren .....	69
7.4	Framtidens mobilitet .....	69
<b>8.</b>	<b>Förutsättningar och ramverk .....</b>	<b>71</b>
8.1	Ansvar och roller .....	71
8.2	Allmän trafikplikt .....	72
8.3	Kommersiell trafik .....	74
8.3.1	Tillträde till hållplatser, stationer och informationssystem .....	74
<b>9.</b>	<b>Ekonomi och finansiering .....</b>	<b>75</b>
<b>10.</b>	<b>Uppföljning och implementering .....</b>	<b>77</b>
10.1	Uppföljning .....	77
10.2	Implementering och måluppfyllelse .....	78
<b>11.</b>	<b>Begrepp och definitioner .....</b>	<b>79</b>
<b>12.</b>	<b>Referenser .....</b>	<b>81</b>
<b>13.</b>	<b>Bilagor .....</b>	<b>82</b>

# 1. 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 målluppfyllelsen 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. Region Värmland behöver ta en ny roll och ta ansvar för helheten i det framväxande mobilitetssystemet.

Fyra 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 samt framtidens trafiksystem. 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 fyra fokusprocesser berör varandra samt samhällsutveckling i stort.

Utifrån den förväntade utvecklingen av resandebeloven 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 behöver även fritidsresor samt turism- och besöksnäring vara en del av prioriteringen.



## 2. Inledning

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 funktionsvariationer, 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.

### 2.1 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 ambitionen i målbilden.

## 2.2 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 utmanade 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 anpassade 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.

## 2.3 Framtagande

Framtagande 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 fokusområden som presenteras i programmet.

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

Innan trafikförsörjningsprogrammet fastställdes i regionfullmäktige skickades programmet ut på remiss under perioden 2021-02-02 – 2021-04-30 till de aktörer som deltagit under framtagandearbetet, övriga intressenter inom länet och till angränsade regionala kollektivtrafikmyndigheter.



### 3. Mål

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

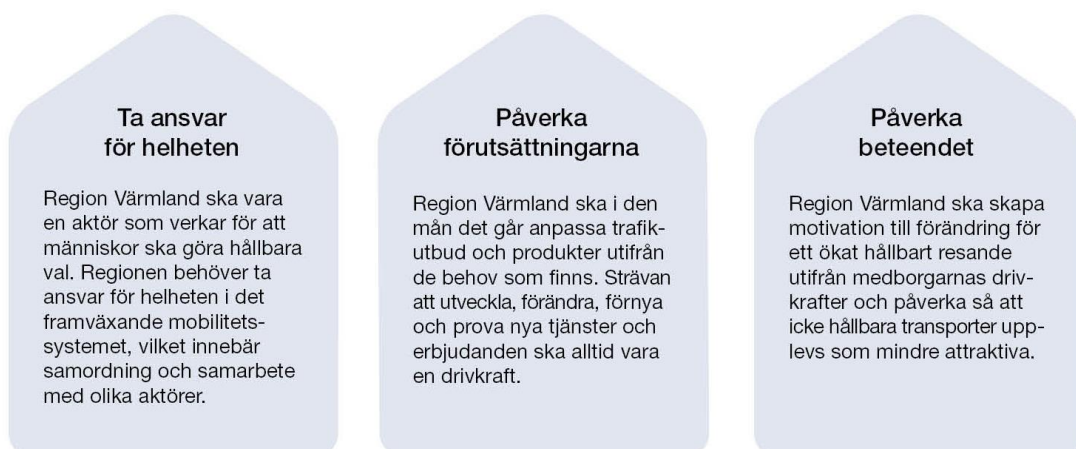
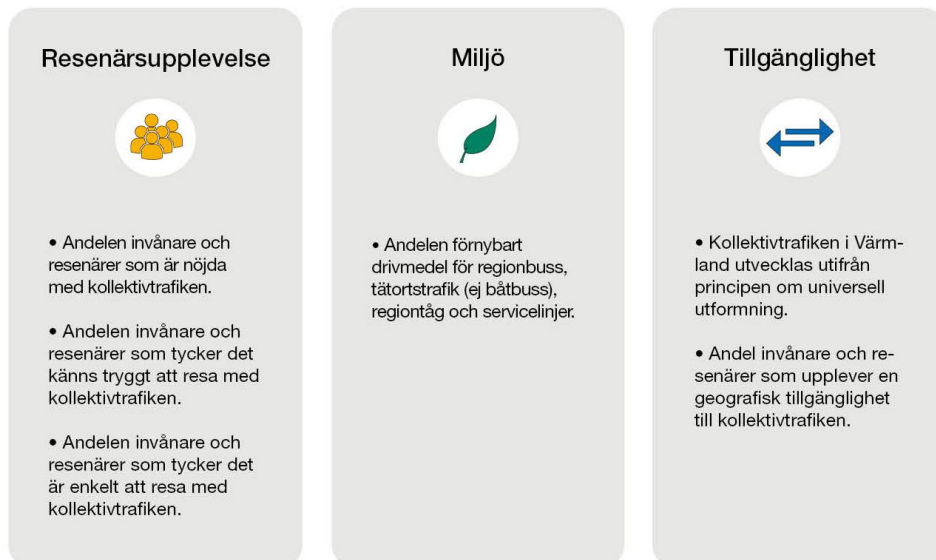
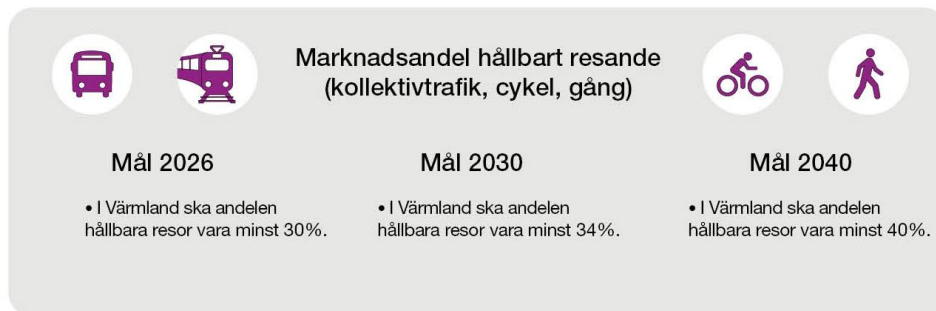
En mer utförlig beskrivning gällande vilka mål och strategier som programmet bidrar till finns i inledningen. I *Målbild för kollektivtrafiken i Värmland 2040* är vision, trender och strategier för kollektivtrafiken i Värmland mer utförligt beskrivna, med sikte på år 2040. Trafikförsörjningsprogrammet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

## REGIONALA MÅL FÖR DEN ALLMÄNNA KOLLEKTIVTRAFIKEN



### 3.1 Region Värmlands roll

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 affärsmodeller 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 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.

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.

### 3.2 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 privatbilister som reser ensamma och att kollektivtrafikens marknadsandel inte ska öka på

bekostnad av en minskad andel cykel och gång.

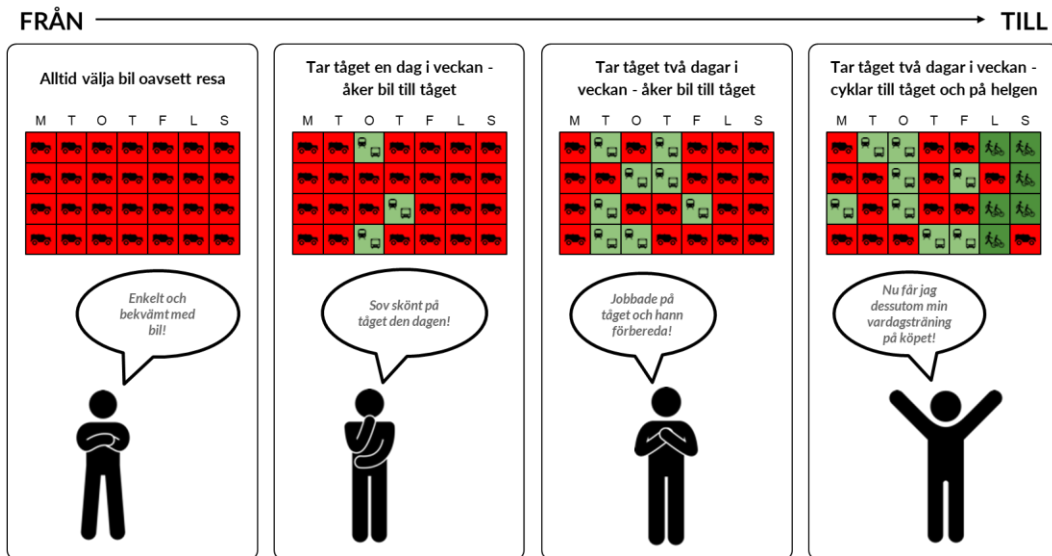
Genom att sätta mål för resande ur ett bredare perspektiv än bara kollektivtrafik kan Region Värmland vara med och bidra till och verka för ett sammanhållet mobilitetsystem. En del i att öka det hållbara resandet är att möjligheterna för att cykla och promenera förbättras och utvecklas, till och från 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 för hållbart resande mäts genom kollektivtrafikbarometern och utgår ifrån fråga om huvudsakligt färdmedel för respondentens resa under gårdagen.

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



**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.

### 3.3 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 den branschgemensamma undersökningen Kollektivtrafikbarometern och redovisas dels utifrån hur kollektivtrafikens resenärer svarar, dels utifrån hur invånarna som helhet svarar. Utifrån Kollektivtrafikbarometerns 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.

#### Mål nöjdhet kollektivtrafik

Indikator	Mål 2026	Källa
Nöjdhet - Resenärer	77 %	Kollektivtrafikbarometern
Nöjdhet - Invånare	65 %	Kollektivtrafikbarometern

### 3.4 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 en trygghet i att när denne ankommer till sin sluthållplats ska det vara enkelt att hitta fram till målet med resan.

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.

#### Mål trygghet kollektivtrafik

Indikator	Mål 2026	Källa
Trygghet - Resenärer	90 %	Kollektivtrafikbarometern
Trygghet - Invånare	80 %	Kollektivtrafikbarometern

### 3.5 Enkelt att resa

I begreppet enkelhet ingår hur kollektivtrafikresenären upplever information, resan och biljettköp i samband med sin resa i kollektivtrafiken, 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.

Mål enkelhet		
Indikator	Mål 2026	Källa
Enkelt att resa - Resenärer	83 %	Kollektivtrafikbarometern
Enkelt att resa - Invånare	65 %	Kollektivtrafikbarometern

### 3.6 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 dieselmotor) för att minska miljöpåverkan. Målet till 2026 är att för regiontågen 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.

Mål andel förnybart drivmedel		
Indikator	Mål 2026	Källa
Andel förnybart drivmedel - Regionbuss	100 %	Fordonsdatabas
Andel förnybart drivmedel - Tätortstrafik (ej båtbus)	100 %	Fordonsdatabas
Andel förnybart drivmedel - Servicelinjer	100 %	Fordonsdatabas
Andel förnybart drivmedel - Regiontåg	70 %	Fordonsdatabas

### 3.7 Tillgänglighet

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, ta sig till och från samt vistas i och 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. Tillgänglighet kan innefatta avstånd till hållplats eller station, turtäthet och möjlighet att köpa biljett. Resenärens upplevda tillgänglighet kan skilja sig ifrån en statistiskt uppmätt tillgänglighet, exempelvis om denne 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 funktionsnedsättning<sup>1</sup> 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 funktionsnedsättning. Inom Region Värmland finns utvecklingsgruppen för funktionsrätt som har ett övergripande strategiskt samordningsansvar för området funktionsrätt, ansvar för att kvalitets- och förbättringsaspekter uppmärksammas, samt att de bidrar med kunskap.

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 2019:3<sup>2</sup> 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 och 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. Fullständig lista över linjer och bytespunkter som är och ska vara tillgängliga för alla resenärer finns på <https://www.regionvarmland.se/kollektivtrafik> (ej klar).

<sup>1</sup> Regeringskansliet, *Konvention om rättigheter för personer med funktionsnedsättning*

<sup>2</sup> Trafikanalys, *Kollektivtrafikens barriärer – kartläggning av hinder i kollektivtrafikens tillgänglighet för personer med funktionsnedsättning*.



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 påstående om avgångstiderna passar personens behov samt fyra 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 på en stomlinje och avstånd till närmsta hållplats, samt utgår ifrån olika avstånd för regiontrafik och tätortstrafik. Med hjälp av Region Värmlands utvecklingsgrupp för funktionsrätt utvärderas kollektivtrafikens tjänster med avseende på tillgänglighet. En uppföljning görs av hur stor andel av kollektivtrafikens tjänster som är digitalt tillgängliga.

Mål tillgänglighet		
Indikator*	Mål 2026	Källa
Avgångstider - Resenärer		Kollektivtrafikbarometern
Avgångstider - Invånare		Kollektivtrafikbarometern
Upplevd tillgänglighet - PAC		Kollektivtrafikbarometern
<b>Geografisk tillgänglighet: Avstånd till närmsta hållplats</b> – Andel av länets invånare som har max 1500 m till en hållplats i stomlinjenätet - Andel av länets invånare som har max 1500 m till en hållplats i hela linjenätet. - Andel av invånare i tätort med tätortstrafik som har max 500 m till en hållplats. - Andel av länets invånare utanför tätort med tätortstrafik som har max 1500 m till hållplats.	Inget mål	Hållplatsdata + Befolkningsstatistik
<b>Andel av kollektivtrafikens tjänster som är tillgängliga.</b>		Utvärdering med hjälp av utvecklingsgruppen för funktionsrätt
<b>Andel av utpekade linjer och hållplatser som ska vara tillgänglighetsanpassade.</b>		Egen uppföljning
<b>Andel av kollektivtrafikens tjänster som är digitalt tillgängliga.</b>		Egen uppföljning

\* Indikatorer för att mäta tillgänglighet är inte färdiga

### 3.8 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 antal resor. Redovisas som antal resor (påstigningar) i den allmänna kollektivtrafiken.

### 3.9 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 även de 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.



## 4. Fokusprocesser

Fyra 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 fyra fokusprocesser berör varandra samt samhällsutveckling i stort.

### 4.1 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 exempelvis 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 framförallt 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.

## 4.2 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 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.

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

## 4.3 Utveckling av mobilitet och tjänster

Grunden i utvecklingen av kollektivtrafiken i regionen utgår från flexibel mobilitet där flera olika trafikslag och 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.

## 4.4 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 Rud 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 Centralsjukhuset 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 privatbilism i Karlstads tätort med omnejd, uppnå uppsatta miljömål, ökad tillgänglighet och regional utveckling.



## 5. Kollektivtrafikens prioriteringsinriktning

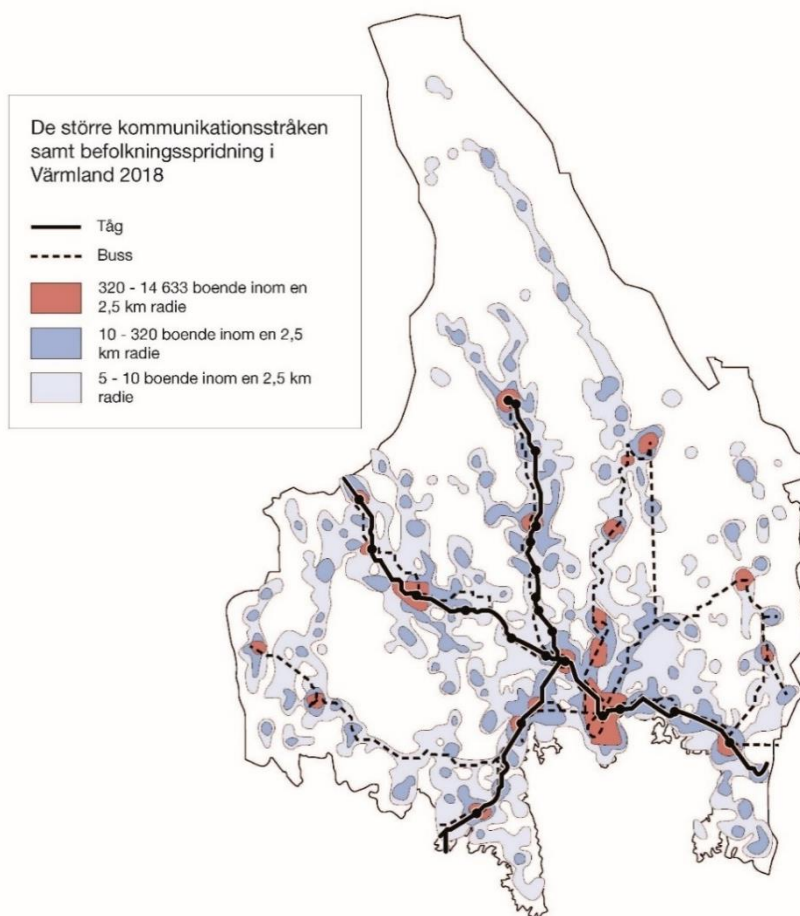
Utifrån den förväntade utvecklingen av resandebeståndet och de uppsatta målen för den allmänna kollektivtrafiken har en planeringsprioritering för kollektivtrafiken i Värmland tagits fram. De fem inriktningarna skapar tillsammans en helhet för resandet i regionen.

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.

### 5.1 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 stråken i Värmland där störst andel av resandet sker, vilka benämns starka stråken. 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. 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 stråken som kompletteras med olika typer av mobilitetslösningar.



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

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 mobilitetsystem som kan fylla olika resenärers behov över tid.

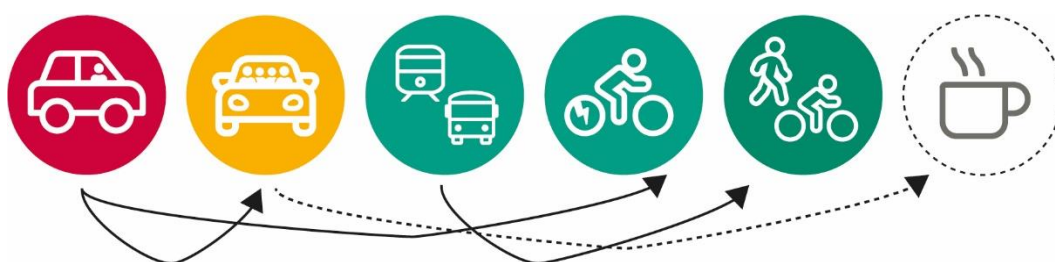
Det innebär att flera olika trafikslag, typer av tjänster och system samverkar för att erbjuda ett mer flexibelt och hållbart resande. Utgångspunkten i flexibel mobilitet är att hitta kreativa lösningar som underlättar vardagen samtidigt som det möjliggör att behovet av att förflytta sig kan ske hållbart. 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 kollektivtrafiken.

En flexibilitet i mobilitetsystemet 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.

## 5.2 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 färd sätt 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 resande.



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

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 infrastrukturesslitage, 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 förutsättningar 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.



### 5.3 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. 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 coronapandemin bidrar till så kan behoven ändras.

När arbetstider varierar mer över dygnet och inte alltid innebär genomförandet av en pendlingsresa så behöver kollektivtrafikutbudet anpassas efter de resandebestånd 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.

### 5.4 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. Pendling ut från länet sker i störst utsträckning till Karlskoga, Degerfors, Åmål samt över riksgränsen mot Norge. Värmlands närhet till Norge lyfts i Värmlandsstrategin som en konkurrensfördel i form av närhet till arbetsgivare och kompetens samt en tillgång för handel, turism och investeringar. Detta bidrar till reserelationen mot Norge är ett prioriterat område och resande sker främst via E18, väg 61 och Norge-/Värmlandsbanan.

### 5.5 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.



## 6. 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 länsöverskridande.

### 6.1 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 2020 under varumärket Värmlandstrafik. Tätortstrafik med buss bedrivs år 2020 i Arvika, Säffle, 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.

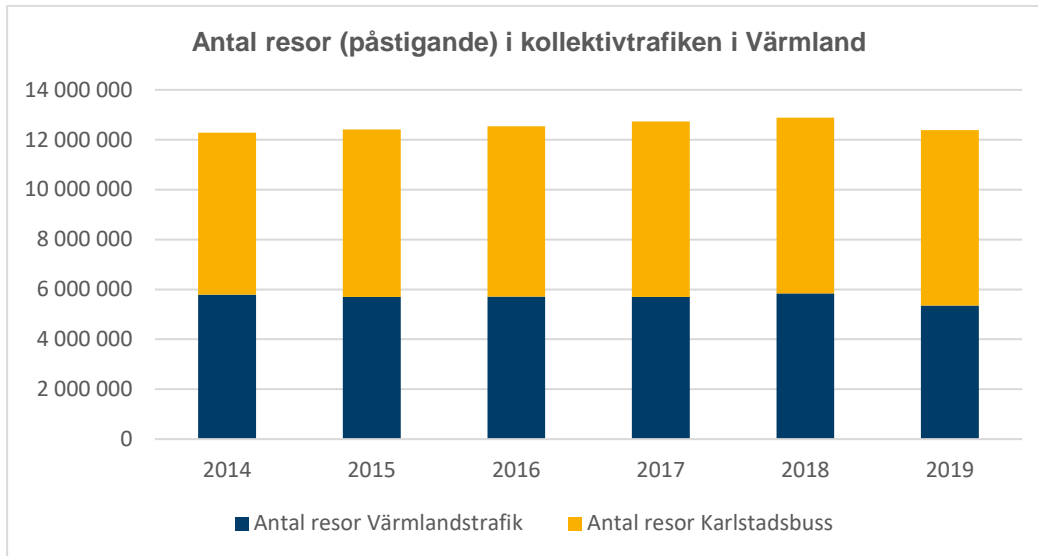
I Värmland trafikerar regiontågen tre banor; Värmlandsbanan (Degerfors – Charlottenberg), Fryksdalsbanan (Karlstad – Torsby) och Vänerbanan (Karlstad – Göteborg). Trafikpliktsbeslut är taget på samtliga banor och trafik är upphandlad till och med år 2028 på Vänerbanan samt till år 2030 på Värmlands- och Fryksdalsbanan. På Vänerbanan, i samverkan med Västtrafik AB, bedrivs tågtrafik Karlstad – Göteborg och i samverkan med Region Örebro län, Kristinehamns kommun och Degerfors kommun bedrivs tågtrafik på sträckan Kristinehamn – Degerfors. Tågtrafiken bedrivs år 2020 under varumärket Värmlandstrafik. Samtliga tåg i den allmänna kollektivtrafiken är tillgänglighetsanpassade för personer med nedsatt rörelseförmåga, syn och hörsel.

Den kollektiva båttrafiken tillkom år 2008 och trafikerar Klarälven i Karlstads kommun samt skärgården i norra Vänern inom Karlstad, Hammarö, Grums och Kristinehamns kommuner. Båttrafiken är framförallt för fritidsresande, men vissa sträckor går att nyttja för arbetspendling. Båttrafiken är ett tillköp av de ovan nämnda kommunerna och bedrivs år 2020 under varumärket Karlstadsbuss.

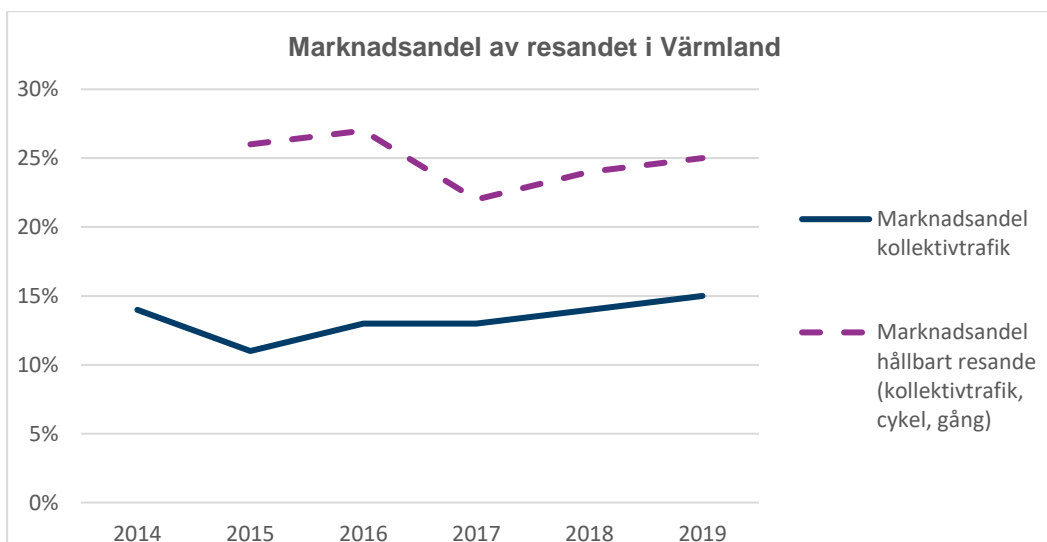
## 6.2 Resande och marknadsandel

Det totala antalet resor i den allmänna kollektivtrafiken för perioden 2017–2020 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, 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.



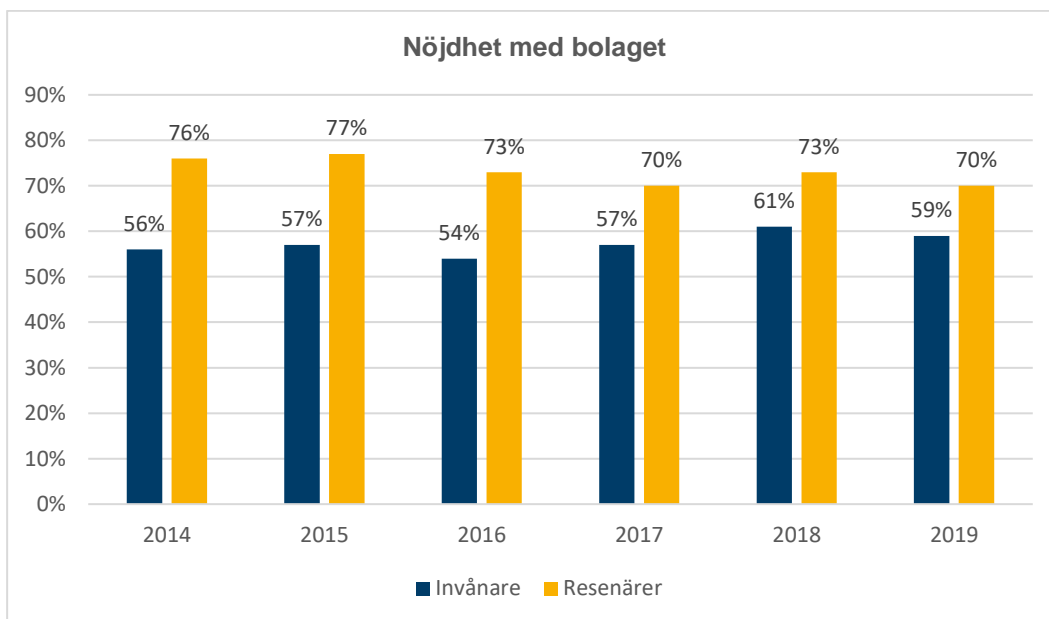
**Figur 4.** Antal resor (påstigande per enkeltur) i kollektivtrafiken i Värmland, uppdelat på resande med Värmlandstrafik och Karlstadsbuss, för perioden 2014–2019. År 2018 finns en tillfällig ökning som beror på att alla skolelever fick gratis periodkort på sommarlovet.



**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.

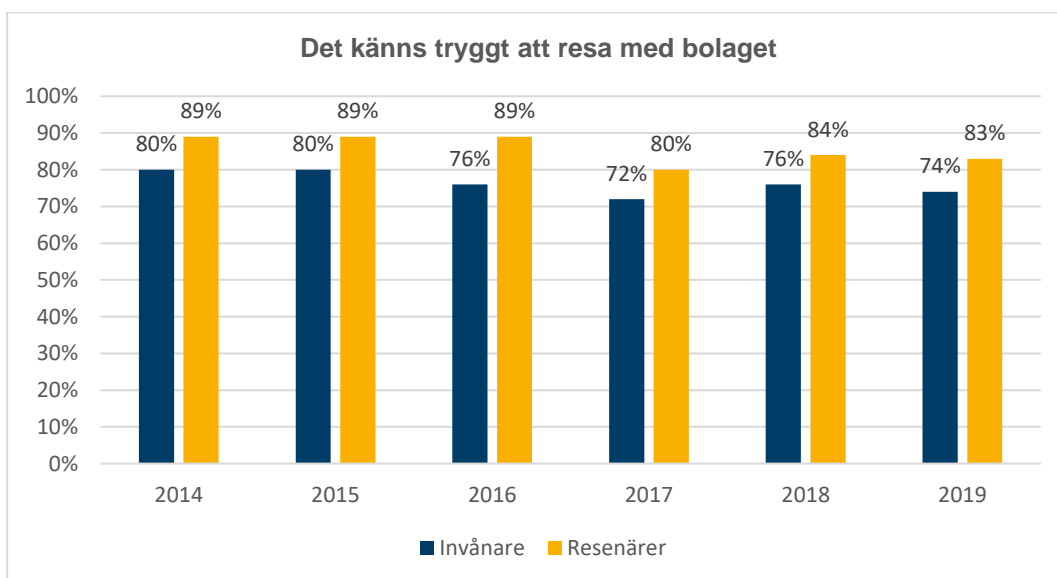
### 6.2.1 Resenärsupplevelse

Som en del i att utvärdera om regionens invånare har tillgång till en attraktiv kollektivtrafik mäts resenärers 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.

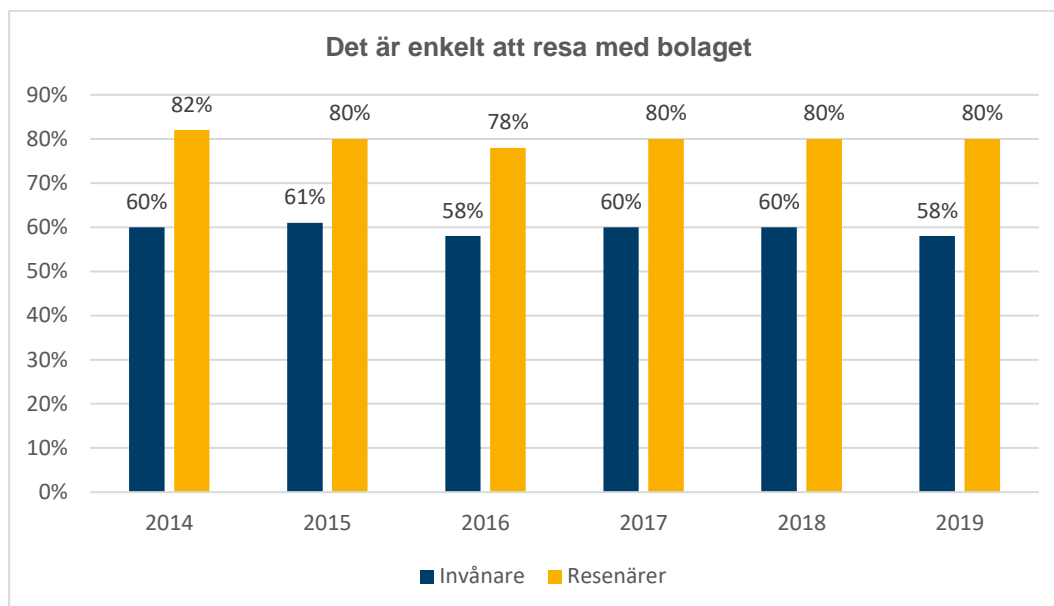


**Figur 6.** Andel av regionens invånare respektive kollektivtrafikens resenärer som är nöjda med kollektivtrafiken i Värmland, under perioden 2014–2019. Källa: Kollektivtrafikbarometern

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 genom påståendet "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.



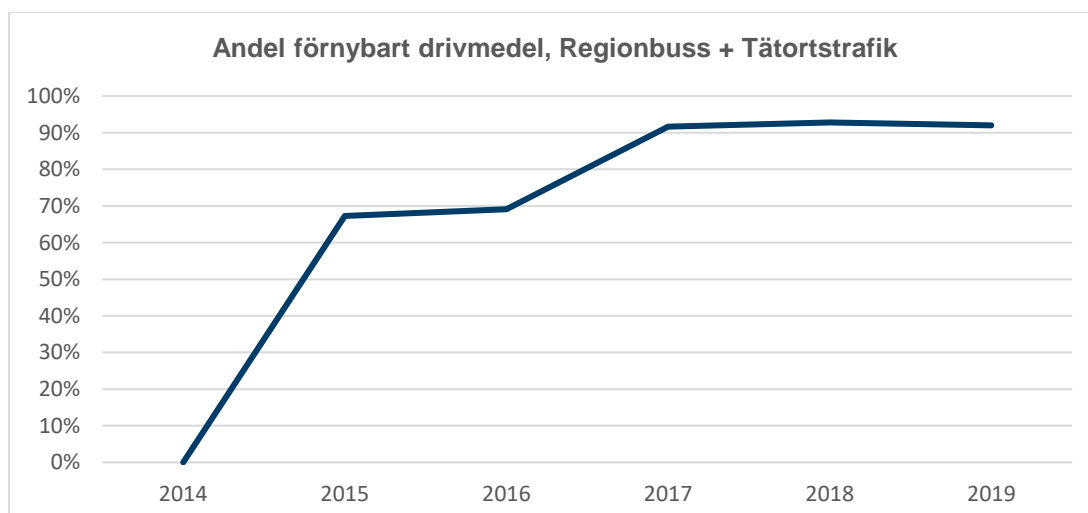
**Figur 7.** Andel av regionens invånare respektive kollektivtrafikens resenärer som instämmer i påståendet att det känns tryggt att resa med kollektivtrafiken i Värmland, under perioden 2014–2019. Källa: Kollektivtrafikbarometern.



**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.

## 6.2.2 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.



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

En del i att sänka växthusgasutsläppen i Värmland är 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 transporterna i Värmland för 43 procent av utsläppen av växthusgaser, och inom

transportområdet stod personbilar för 63 procent av utsläppen<sup>3</sup>. 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.

### 6.2.3 Tillgänglighet

Tillägg av nuläge för indikatorer inom tillgänglighet.

## 6.3 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. Region Värmland är utförare av de särskilda persontransporterna medan beslutsfattare och finansierare oftast är kommunen. I Figur 10 redovisas de olika rollerna inom särskilda persontransporter.

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

Figur 10. Redovisning av de olika rollerna inom särskilda persontransporter.

### 6.3.1 Servicetrafiken

Kapitel ej klart – Nya principer under framtagande. Tillägg kommer gällande omfattning av trafik samt grunderna för prissättningen för resor.

Servicetrafiken är samlingsnamnet för färdtjänst, riksfärdtjänst 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.

En sjukresa är en resa till och från sjukvården samt tandvården, där resenären betalar en egenavgift beroende på färd sätt. En resa till vården kan genomföras med specialanpassade fordon, servicelinjer, taxi, privat bil, flyg eller buss och tåg i ordinarie linjetrafik. Val av färd sätt 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.

### 6.3.2 Skoltrafik

Skoltrafik utförs av Region Värmland på uppdrag av femton av regionens kommuner (ej

<sup>3</sup> Nationella emissionsdatabasen, Växthusgaser totalt år 2018.

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.

## 6.4 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





## 7. Länets behov

I detta kapitel redovisas kort 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.

### 7.1 Invånare och resbehov

En majoritet av befolkningen i Värmland bor i Karlstads kommun med omkringliggande 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 Kils, Hammarö, Forshaga, Grums och Karlstads kommuner<sup>4</sup>. 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 högt med högre turtäthet än i övriga delar av Värmland.

Andelen av Sveriges invånare som har någon typ av funktionsnedsättning skattas i Trafikanalys rapport 2019:3<sup>5</sup> 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

---

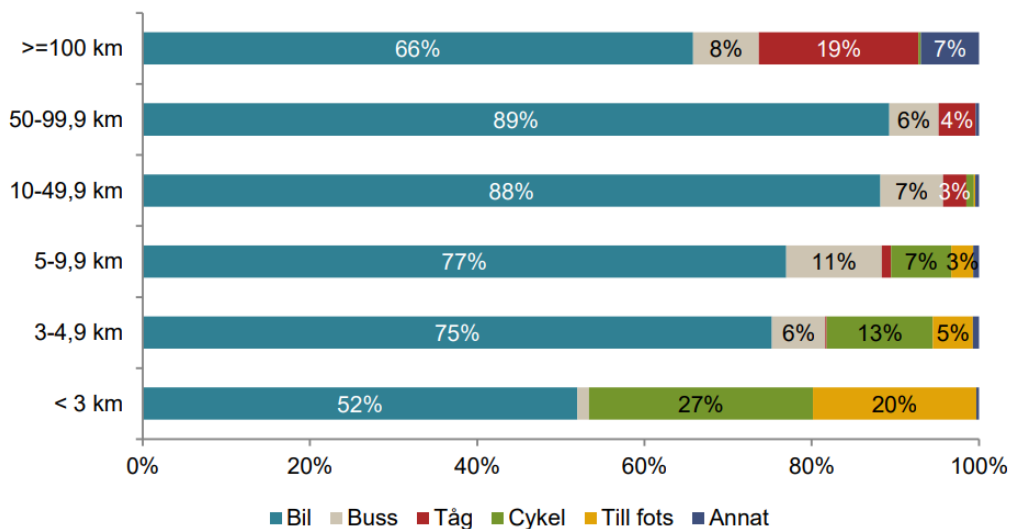
<sup>4</sup> SCB pendlingsstatistik 2018

<sup>5</sup> Trafikanalys, *Kollektivtrafikens barriärer – kartläggning av hinder i kollektivtrafikens tillgänglighet för personer med funktionsnedsättning*.

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 undersökningen, 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.

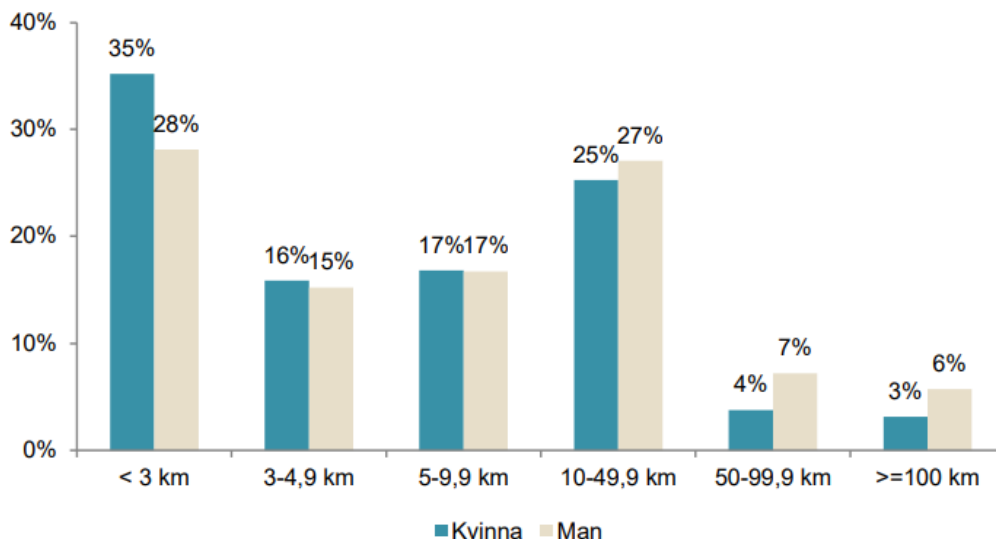
En regional resvaneundersökning genomfördes i Värmlands senast år 2014<sup>6</sup>. Undersökningen visar att det vanligaste transportsättet för värmlänningarna är bilen och cirka 70 procent av resorna i Värmland genomförs med bil. De kollektiva resorna (buss och tåg) står för 8 procent, cykel 11 procent, gång 9 procent och annat färdssätt är 1 procent av resorna.

I Figur 11 redovisas typ av färdssätt utifrån resans längd, där det går att utläsa bland annat att 52 procent av resorna som är kortare än 3 kilometer sker med bil och att busstrafikens andel är störst på resor som är mellan 5 och 10 kilometer långa med 11 procent. Detta visar att det finns en god utvecklingspotential för hållbart resande i regionen, samtidigt som bilen i vissa delar 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 överlag kortare resor än män, se Figur 12 för redovisning av reslängd uppdelat på kön. Resvaneundersökningen visar att män i större utsträckningar 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).



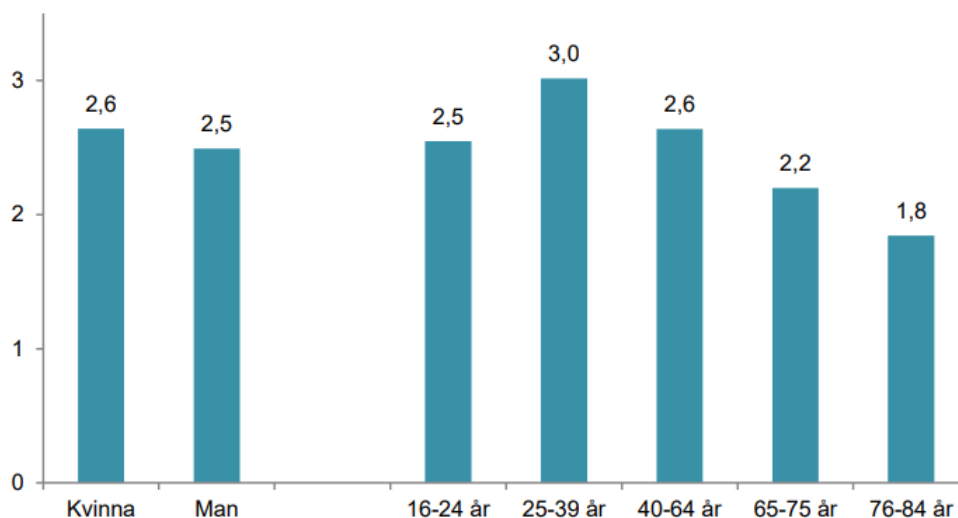
**Figur 11.** Resvanor i Värmland, typ av färdssätt redovisat utifrån resans längd. Antal svarande per reslängd  $n_{<3 km} = 2\ 698$ ,  $n_{3-4,9 km} = 1\ 427$ ,  $n_{5-9,9 km} = 1\ 611$ ,  $n_{10-49,9 km} = 2\ 686$ ,  $n_{50-99,9 km} = 535$ ,  $n_{>100 km} = 436$ . Data hämtad från Attityd- och resvaneundersökning i Värmland 2014.

<sup>6</sup> Region Värmland, Attityd- och resvaneundersökning i Värmland 2014



**Figur 12.** Reslängd per resa bland kvinnor respektive män.  $n_{kvinnor} = 5\ 307$ ,  $n_{män} = 4\ 290$ . Data hämtad från Attityd- och resvaneundersökning i Värmland 2014.

Attityd och resvaneundersökning i Värmland 2014<sup>7</sup> 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 13 visar skillnaden i antal resor mellan kvinnor och män, samt fördelat mellan åldersgrupperna.



**Figur 13.** Genomsnittligt antal resor per person och dag bland män respektive kvinnor och i olika åldersgrupper. Antal svarande per grupp  $n_{kvinnor} = 3\ 045$ ,  $n_{män} = 2\ 610$ ,  $n_{16-24\ \text{år}} = 313$ ,  $n_{25-39\ \text{år}} = 643$ ,  $n_{40-64\ \text{år}} = 2\ 484$ ,  $n_{65-75\ \text{år}} = 1\ 657$ ,  $n_{76-84\ \text{år}} = 558$ . Data hämtad från Attityd- och resvaneundersökning i Värmland 2014.

Trafikanalys rapport 2019:3<sup>8</sup> summerar resvanor för personer med funktionsnedsättning och utgår då ifrån den nationella resvaneundersökningen (RVU Sverige), i vilken funktionsnedsättning definieras som att någon har svårt att röra sig, att se eller att höra, samt att deltagare i undersökningen var personer i åldern 6–84. Utifrån den undersökningen har 19 procent av befolkningen i åldern 6–84 år en funktionsnedsättning,

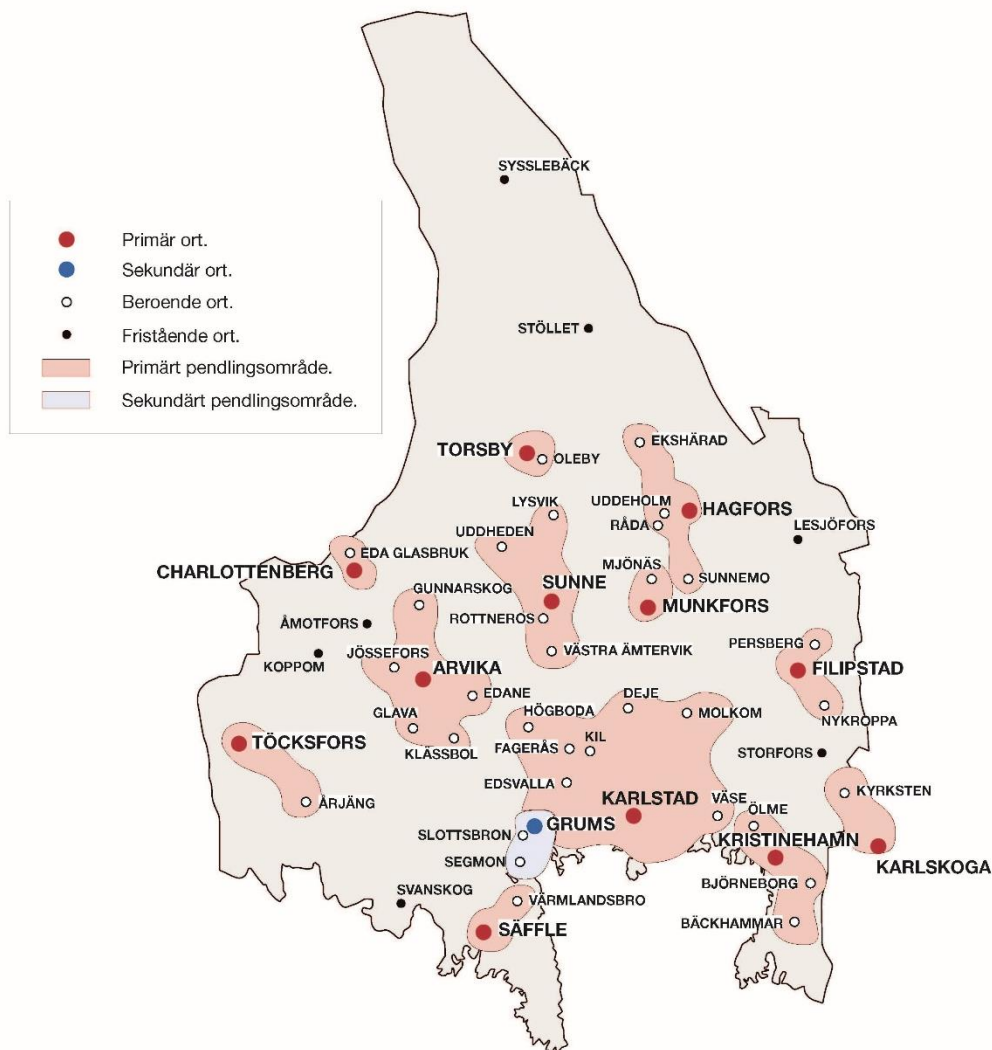
<sup>7</sup> Region Värmland, Attityd- och resvaneundersökning i Värmland 2014

<sup>8</sup> Trafikanalys, Kollektivtrafikens barriärer – kartläggning av hinder i kollektivtrafikens tillgänglighet för personer med funktionsnedsättning.

och denna grupp har en högre medelålder samt förvärvsarbetar i mindre utsträckningen än den del av befolkningen som inte har någon funktionsnedsättning.

Arbete och studier är en drivande faktor för resande, vilket ger 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 och 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, samt att skillnaderna i antal inköpsresor, fritidsresor samt resor till familj eller vänner är 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 skolpendlar, att reshindren är fler och större i kollektivtrafiken, eller ett större beroende av familj, vänner eller partner, vilket företrädesvis leder till fler bilresor.



**Figur 14.** Pendlingsområden i Värmland. Inom de röda områdena pendlar människor till primärorten (röda punkten). Det blå området är ett sekundärt pendlingsområde. Alla trafikslag. Källa: Hur hänger tätorterna ihop i Värmland?

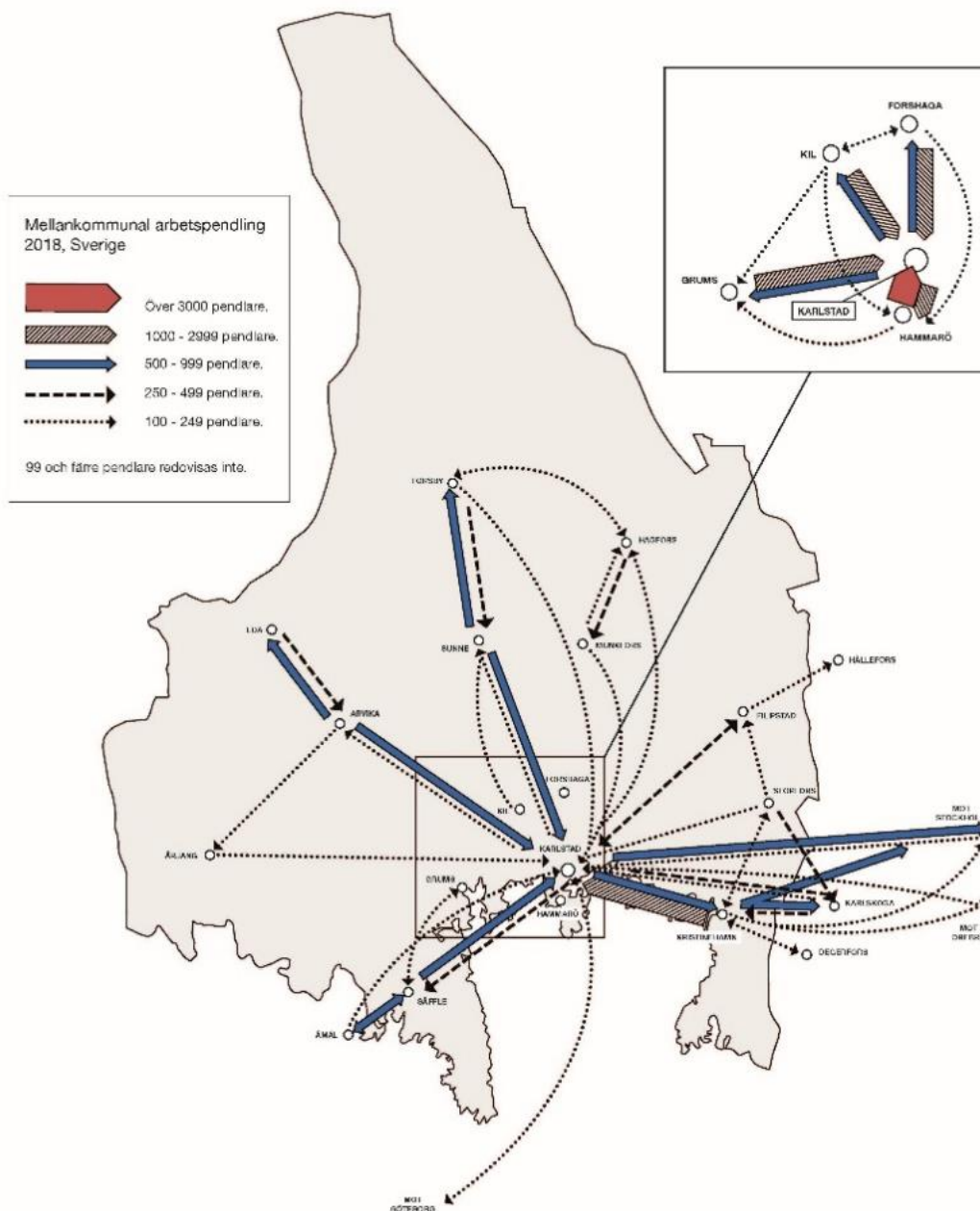
En studie av pendlingsmönster i Värmland utifrån arbetsmarknadsområden genomfördes 2019 av teknikkonsultföretaget WSP på uppdrag av Region Värmland<sup>9</sup>. Kartan i Figur 14 visar inom vilka pendlingsområden som resandet primärt sker under en arbetsdag i Värmland. De röda områdena är primära pendlingsområden och inom de områdena pendlar människor till primärorten (röda punkten). 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 primärt centrum men Slottsbron och Segmon är beroende av det sekundära centrumet Grums. Beroende orter har en utpendling på mer än 15 procent samt att inga andra orter är beroende av den. Fristående orter 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 kommun<sup>10</sup>. 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 15, framtagen utifrån pendlingsstatistik från SCB för år 2018. I Figur 16 redovisas även utvecklingen av pendlingen över kommun- och länsgräns, 2018 jämfört med 2008. I Figur 17 visas antal kvinnor som dagligen pendlar över kommun- och länsgräns år 2018 och i Figur 18 redovisas antal män som dagligen pendlar över kommun- och länsgräns år 2018.

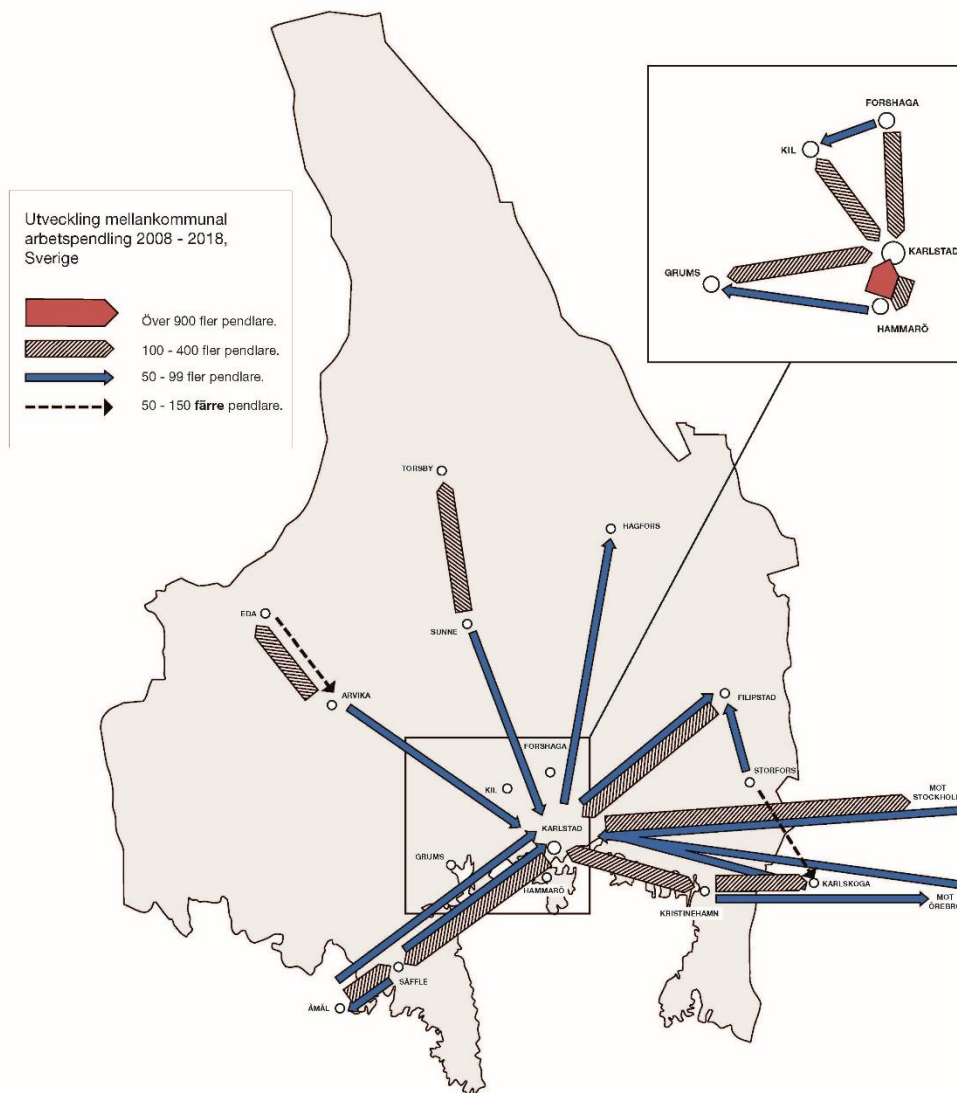
---

<sup>9</sup> Berglund et. al. *Hur hänger tätorterna ihop i Värmland?*

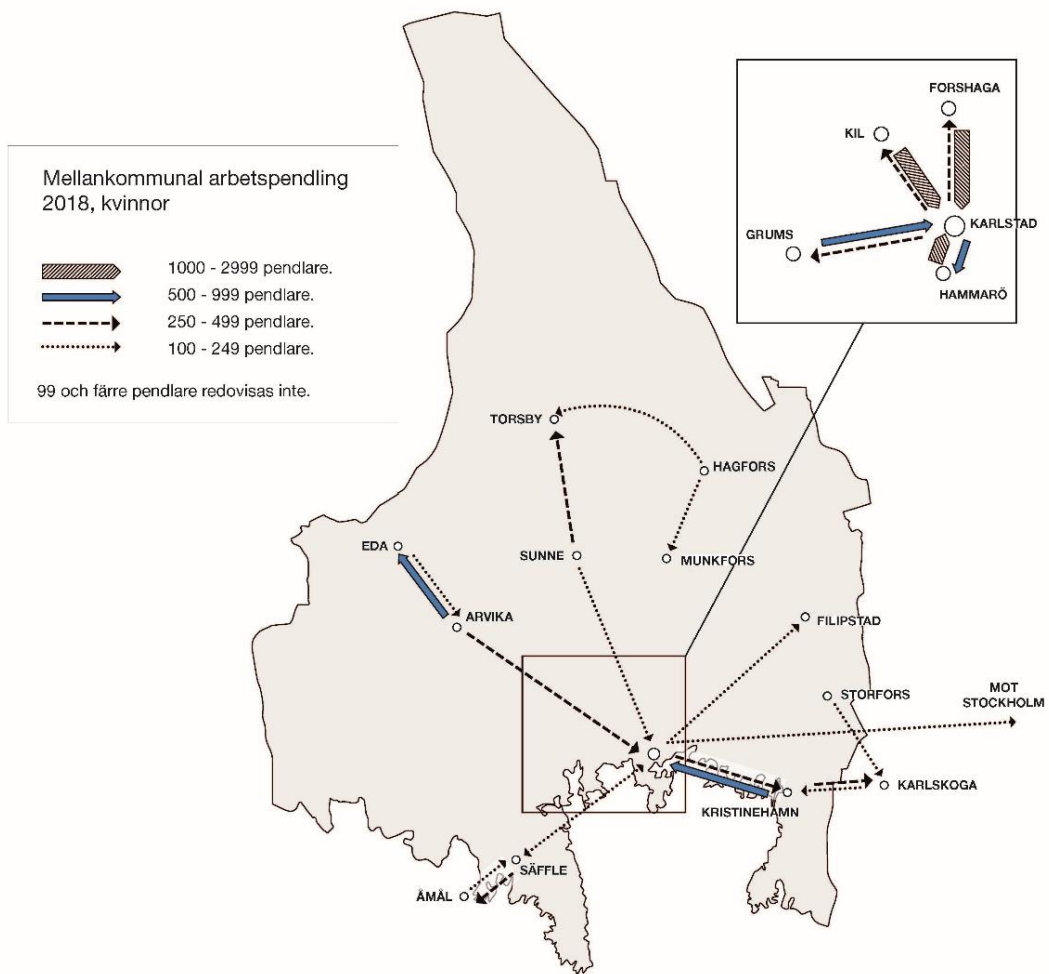
<sup>10</sup> SCB pendlingsstatistik 2018



**Figur 15.** Antal personer som dagligen arbetspendlar över kommun- och länsgräns år 2018, alla trafikslag.  
Källa: SCB pendlingsstatistik 2018

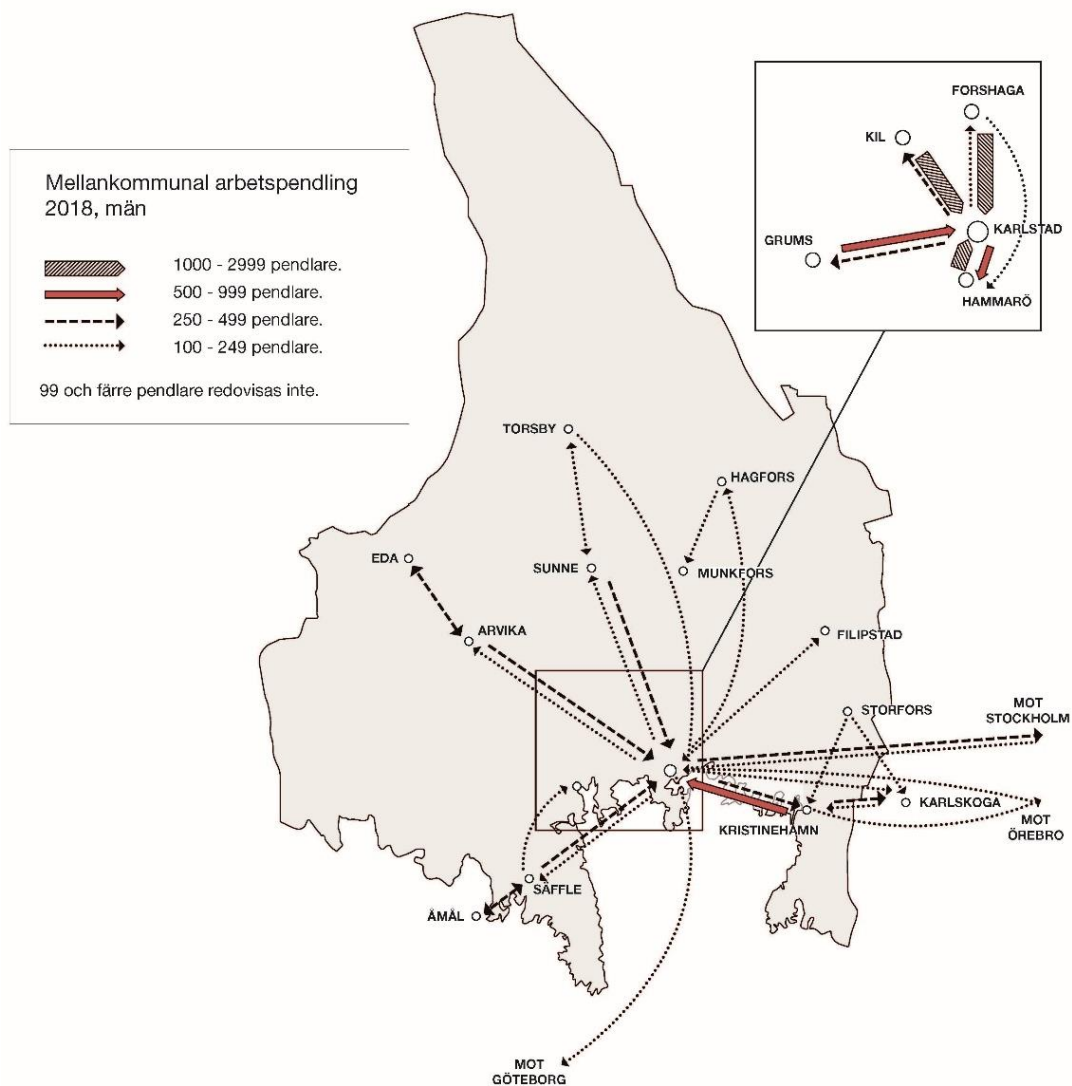


**Figur 16.** Utvecklingen i antalet personer som pendlar över kommun- och länsgräns, 2018 jämfört med 2008 för alla trafikslag. Källa: SCB pendlingsstatistik 2008 och 2018



**Figur 17.** Antal kvinnor som dagligen arbetspendlar över kommun- och länsgräns år 2018, alla trafikslag.  
Källa: SCB pendlingsstatistik 2018





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

## 7.2 Befolkningsutveckling

Inom arbetet för framtagandet av den regionala utvecklingsstrategin, Värmlandsstrategin, tog Region Värmland fram en befolkningsprognos för Värmland till 2040<sup>11</sup>. 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 0–19 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

<sup>11</sup> Region Värmland, *Värmlands befolkning 2040*.

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 födelsenetto 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 städer<sup>12</sup>. Urbanisering 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.

### 7.3 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 trendspaningar 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 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 det området som antalet invånare och resor ökat mest. Huvudfokus för kollektivtrafiken är att möjliggöra arbets- och studiependling men även 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.

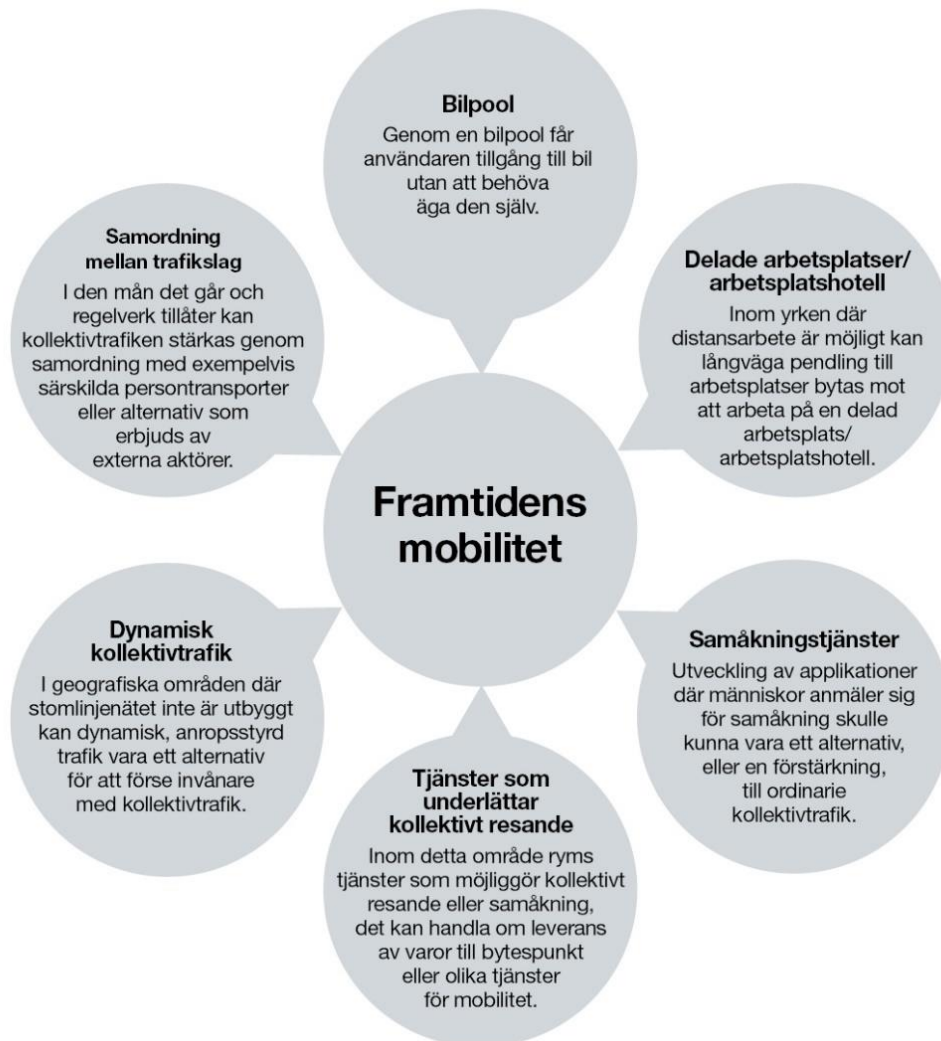
Det planeras för en utbyggnad av järnvägen mellan Stockholm och Oslo, med målet att år 2040 ha en restid mellan de två huvudstäderna under tre timmar, med stopp i Västerås, Örebro och Karlstad. Utbyggnaden planeras bestå av en kombination av åtgärder i befintlig bana, bland annat dubbelspår genom Värmland 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 robusthet i fordonsförsörjningen.

### 7.4 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 19 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.

---

<sup>12</sup> Kairos Future. *Trender som påverkar Värmland*



**Figur 19.** Olika områden som kan tänkas rymmas inom begreppet framtidens mobilitet och hur dessa områden kan påverka det framtida resandet.

Framtidens mobilitet bör ingå i planeringen av kollektivtrafiken och kan bidra till att lösa både lokala och regionala behov av persontransporter. Framtagna prognoser för 2030<sup>13</sup> 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.

<sup>13</sup> Brundell-Frej et. al. *Delad mobilitet idag och i framtiden*



## 8. Förutsättningar och ramverk

### 8.1 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 infrastrukturuområdet.

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 samt kollektivtrafiknämnden beslutar om. Upphandlade trafikföretag, med cirka 10-åriga avtalsperioder, utför trafiken och ansvarar för förare och fordon (med undantag för 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 framkomligheten i

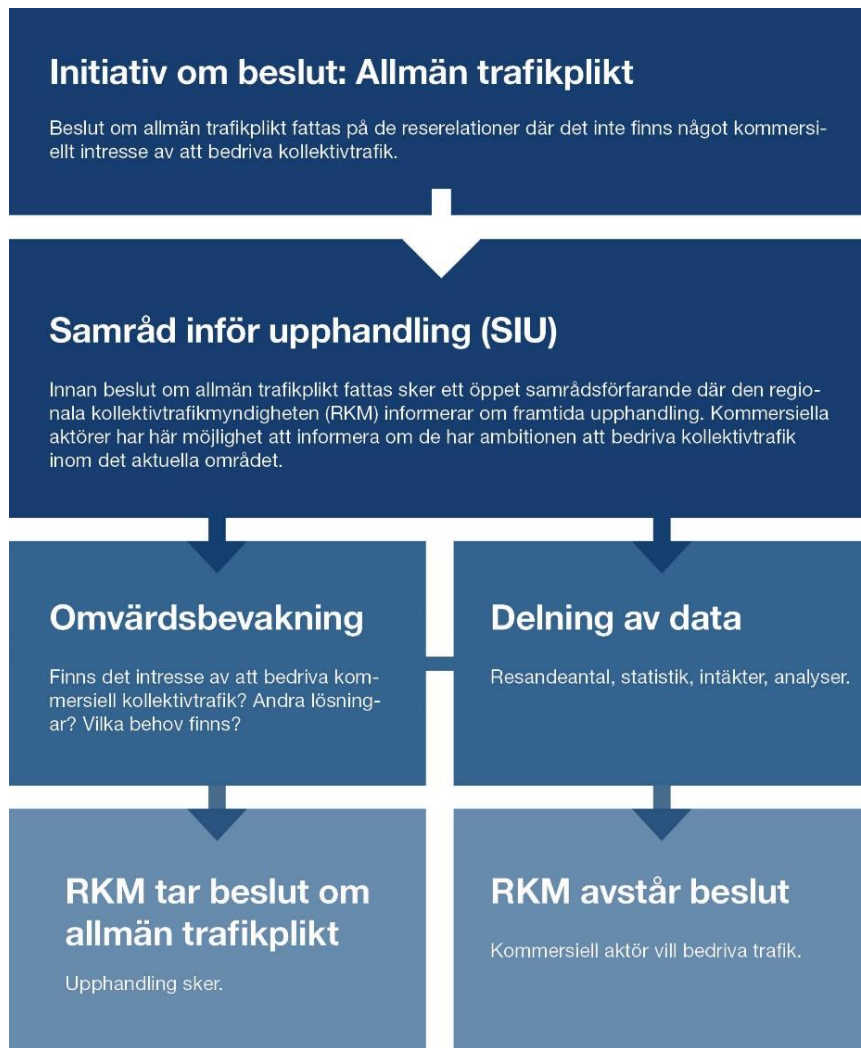
vägsystemet. Trafikverket ansvarar för den strategiska och ekonomiska planeringen av transportsystem genom *Nationell plan för transportsystemet*, för drift och förvaltning av statens järnvägsanläggningar samt den samlade planeringen av trafik på järnvägsspåren (tågplanen). Region Värmland är regional planupprättare och ansvarar därmed för framtagande av en länsplan för regional transportinfrastruktur. En länstransportplan 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>.

## 8.2 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 20. 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 20** 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 stöd i utvecklandet av en sådan typ av tjänst.

## 8.3 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 samråd 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, riksfärdtjänst 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>.

### 8.3.1 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 säljssystem.



## 9. 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 ger att den regionala kollektivtrafiken kan ha ett företagsekonomiskt underskott och vara i behov av subventioner även om den är samhällsekonomiskt lönsam.

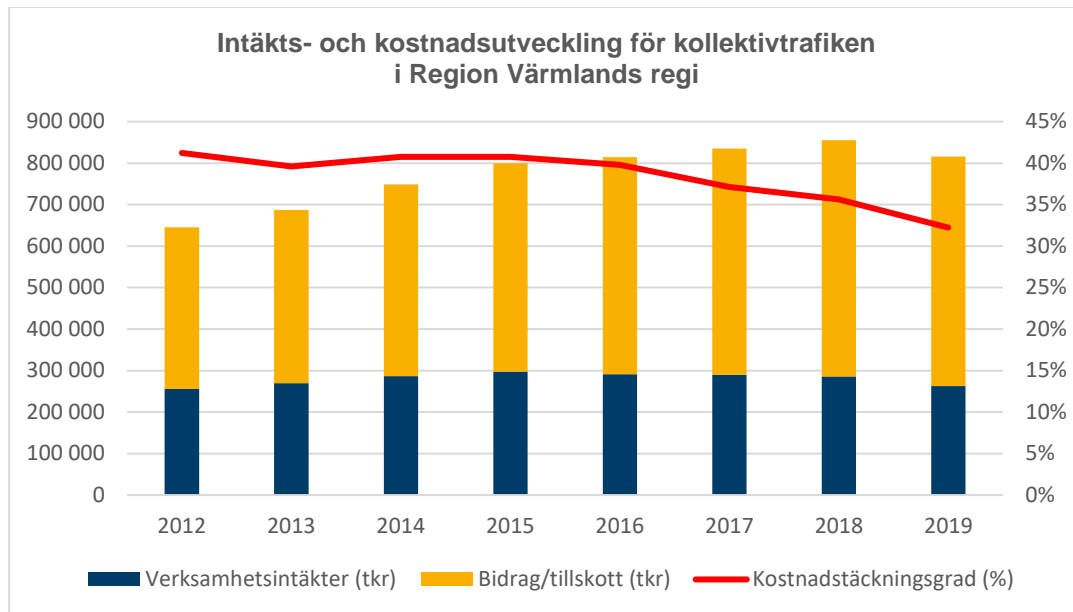
I *Målbild för kollektivtrafiken i Värmland 2040* finns en konsekvensbeskrivning som på en övergripande nivå beskriver de behov som finns och de åtgärder som behöver genomföras på infrastrukturnivå. Att nå ambitionen som uttrycks i målbildsdokumentet innebär ett ökat ekonomiskt åtagande för Region Värmland 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 21 redovisas intäcks- och kostnadsutvecklingen för den allmänna kollektivtrafiken som bedrivs i Region Värmlands regi.



**Figur 21.** Intäcks- och kostnadsutveckling för kollektivtrafiken i Region Värmlands regi för åren 2012–2019 (Källa: Trafikanalys rapport Regional linjetrafik, tabell 1b).



## 10. Uppföljning och implementering

### 10.1 Uppföljning

Vid varje årsskifte följs målen i trafikförsörjningsprogrammet upp vilket ger kollektivtrafiken möjlighet att löpande göra förändringar, starta insatser och investeringar för att bidra till ökad måluppfyllelse. Målen följs upp rent statistiskt och aktivt baserat 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).

## 10.2 Implementering och måluppfyllelse

För att nå målen i trafikförsörjningsprogrammet krävs det framförallt samarbete mellan Region Värmland och övriga berörda aktörer som exempelvis kommunerna i Värmland, angränsande län, 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 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.

# 11. 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.

## Geografisk tillgänglighet

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

## Hållbar utveckling

Begreppet hållbar utveckling innebär att hushålla 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 kapacitetsstarkt 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 kollektivtrafikmyndigheten eller länstrafikbolag. Ett mål med kollektivtrafiklagen är att uppmuntra privata aktörer att bedriva kollektivtrafik i privat regi.

## 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 samåkning.

Systemutformningen för transporttjänster kan innefatta att informations-, boknings- och betalsystem 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 planering av kollektivtrafik. I Värmland är Region Värmland regional kollektivtrafikmyndighet.

**Regionbuss**

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

**Servicetrafik**

Servicetrafiken är samlingsnamnet för färdtjänst, riksfärdtjänst och sjukresor. Region Värmland svarar på kommunernas uppdrag för färdtjänsten i länet och ansvarar för att planera, upphandla, organisera och administrera beställningscentral 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.

**Tätortstrafik**

Den busstrafik som körs i Karlstad under varumärket Karlstadsbuss samt den busstrafik som kör i tätorterna Säffle, Kristinehamn och Arvika under varumärket Värmlandstrafik Karlstadsstråket

**Vänerbanan**

Järnvägssträckan mellan Kil och Göteborg.

**Värmlandsbanan**

Järnvägssträckan mellan Laxå och gränspassagen mot Norge vid Charlottenberg.

## 12. 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%20Delad%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%20Delad%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/globalassets/regeringen/dokument/socialdepartementet/funktionshinder/konvention-om-rattigheter-for-personer-med-funktionshinder-a4-webboptimerad.pdf>

Region Värmland, 2014: *Attityd- och resvaneundersökning i Värmland 2014.* Genomförd av Region Värmland, Trafikverket och Sweco. <https://www.regionvarmland.se/utveckling-tillvaxt/hamta-material/ovriga-rapporter/attityd--och-resvaneundersokning-rvu-2014/>

Region Värmland 2019: *Värmlands befolkning 2040.*

<https://www.regionvarmland.se/utveckling-tillvaxt/hamta-material/ovriga-rapporter/varmlands-befolkning-2040/>

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

Region Värmland, 2021: *Värmlandsstrategin 2040*

SCB: *Pendlingsstatistik 2018.*

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](https://www.trafa.se/globalassets/rapporter/2019/rapport-2019_3-kollektivtrafikens-barriarer.pdf)

## **13. Bilagor**

Bilaga 1 - Tillgänglighetsanpassning av hållplatser och bytespunkter 2022–2026

10

Svar på remiss av Regionalt  
trafikförsörjningsprogram för  
Västmanland

21RS1988



Tjänsteställe, handläggare  
Allmän och strategisk Kollektivtrafik, Lina Ramberg

Sammanträdesdatum  
2021-04-21

**FöredragningsPM**  
Dnr: 21RS1988

Organ  
**Samhällsbyggnadsnämnden**

## **Svar på remiss av Regionalt trafikförsörjningsprogram för Västmanland**

### **Förslag till beslut**

Samhällsbyggnadsnämnden beslutar

att överlämna svar på remiss av regionalt trafikförsörjningsprogram för Västmanland enligt förvaltningens förslag

samt

att paragrafen förklaras omedelbart justerad

### **Sammanfattning**

Kollektivtrafikmyndigheten i Västmanland har översänt sitt förslag till nytt regionalt trafikförsörjningsprogram på remiss.

Region Örebro län bedömer att det inte föreligger några hinder för att fatta beslut om allmän trafikplikt för eventuell ny framtida trafik över länsgräns. Region Örebro län konstaterar att ambitionsnivåerna från respektive län om trafikutbud överensstämmer och bjuder in till dialog fortsättningsvis när den mer detaljerade trafikplanen formuleras.

### **Ärendebeskrivning**

Region Västmanland har översänt sitt förslag till nytt regionalt trafikförsörjningsprogram för remiss. Trafikförsörjningsprogrammet ligger till grund för de trafikpliktsbeslut som kollektivtrafikmyndigheten fattar och det ska finnas stöd för länsöverskridande trafik i samtliga berörda läns trafikförsörjningsprogram och inte föreligga hinder för eventuella beslut om trafikplikt över länsgräns.

Förslaget till yttrande sammanfattas i följande punkter:

- Regionerna Örebro och Västmanland angränsar direkt till varandra och precis som programmet beskriver så är det tågtrafiken mellan länen på Mäljarbanan som utgör den dominerande kollektivtrafikmässiga kopplingen mellan länen idag. Denna trafik utvecklas både via direkt dialog mellan regionerna och inom samarbetet En Bättre Sits (EBS).
- Inom utbudet av regionlinjer i Örebro län finns linje 351 som trafikerar sträckan Lindesberg-Frövi-Fellingsbro-Arboga. Denna trafik finansieras inte av Västmanlands län men är ändå en resmöjlighet med timmestrafik på vardagar och binder samman länen på ett sätt som vi kan uppleva bör framgå i beskrivningen av utbudet.
- Region Örebro län konstaterar att ambitionsnivåerna i utbudet av den allmänna kollektivtrafiken och nivån av tillgänglighet överensstämmer mellan våra län. Detta är värdefullt och utgör minskad risk för att administrativa gränser ska påverka kunders resmöjligheter negativt.
- Region Örebro län bedömer att det genom förslaget till trafikförsörjningsprogram inte föreligger några hinder för att fatta beslut om allmän trafikplikt för eventuell framtida trafik över länsgräns.

### **Konsekvenser för miljö-, barn- och jämställdhetsperspektiven**

För miljöperspektivet innebär beslutet att det går att vidmakthålla och utveckla den kollektivtrafik som finns i Mälardalen, vilket skapar möjlighet för fler att välja kollektivtrafik istället för bil i de berörda relationerna.

Det innebär även att den stora resenärgruppen barn och unga fortsatt kan nyttja kollektivtrafiken.

En kollektivtrafik med god kvalitet innebär också att pendlingsresorna blir mer flexibla. Det innebär att det skapas bättre förutsättningar för både män och kvinnor att kombinera förvärvsarbete med ansvar för hushåll.

### **Ekonomiska konsekvenser**

Beslutet bedöms inte ge några ekonomiska konsekvenser för Region Örebro län.

### **Beslutsunderlag**

- FöredragningsPM Samhällsbyggnadsnämnd 210421
- SBN 210421 Remissvar RTP Västmanland



Tjänsteställe, handläggare  
Allmän och strategisk Kollektivtrafik, Lina Ramberg

Sammanträdesdatum  
2021-04-21

**FöredragningsPM**  
Dnr: 21RS1988

Johan Ljung  
Områdeschef Trafik och samhällsplanering

**Skickas till:**  
Kollektivtrafikmyndigheten Västmanland

Tjänsteställe, handläggare  
Allmän och strategisk Kollektivtrafik, Lina Ramberg

Sammanträdesdatum  
2021-04-21

Beteckning  
Dnr: 21RS1988

Er beteckning

Region Västmanland  
Regionhuset  
721 89 Västerås

## Svar på remiss angående förslag till nytt trafikförsörjningsprogram för Västmanland

Regionerna Örebro och Västmanland angränsar direkt till varandra och som framgår av programmet är den främsta kollektivtrafikkopplingen mellan länen den via tågen på Mäljarbanan. Denna trafik utvecklas både via direkt dialog mellan regionerna och inom samarbetet En Bättre Sits (EBS) på ett tillfredställande sätt.

Från Örebro kör vi även busslinje 351 mellan Lindesberg, Frövi, Fellingsbro och Arboga. Denna förbindelse finns inte beskriven i utbudskartorna, varken i programmet eller bakgrundsrapporten. Denna trafik finansieras inte av Västmanlands län men är ändå en resmöjlighet med timmestrafik på vardagar och binder samman länen på ett sätt som vi kan uppleva bör framgå.

Vi konstaterar att ambitionsnivåerna i utbudet av den allmänna kollektivtrafiken och nivån av tillgänglighet överensstämmer mellan våra län. Detta är värdefullt och utgör minskad risk för att administrativa gränser ska påverka kunders resmöjligheter negativt.

Region Örebro län bedömer att det genom förslaget till trafikförsörjningsprogram inte föreligger några hinder för att fatta beslut om allmän trafikplikt för trafik över länsgräns. Vi ser även fram emot mer dialog inom ramen för skapandet av det den efterföljande, mer detaljerade, trafikplanen.

Avslutningsvis tackar Region Örebro län för möjligheten att ha fått lämna synpunkter på förslaget till nytt trafikförsörjningsprogram.

För Region Örebro län

Nina Höijer  
Ordförande  
Samhällsbyggnadsnämnden

Kollektivtrafikförvaltningen  
Oskar Jonsson  
Tel: 021-48 18 329

Datum	2021-02-23	Diariennr	KTM 200 084
Ert datum		Er beteckning	

## VÄLKOMMEN ATT LÄMNA SYNPUNKTER PÅ REMISS FÖR VÄSTMANLANDS REGIONALA TRAFIKFÖRSÖRJNINGSPROGRAM

I enlighet med lag 2010:1065 om kollektivtrafik ska den ansvariga regionala kollektivtrafikmyndigheten i varje län regelbundet ta fram ett Regionalt Trafikförsörjningsprogram (RTP). Bifogat och på [Region Västmanlands hemsida](#) återfinns remissversionen av Västmanlands tredje version av RTP som planeras fastställas av Regionfullmäktige efter sommaren 2021. RTP beskriver bland annat mål och behov för länets kollektivtrafik med riktning mot och bortom 2030 och utgår från den regionala utvecklingsstrategin för Västmanland som antogs i juni 2020.

Kollektivtrafiken i Västmanland är ett gemensamt åtagande såväl när det gäller trafik och infrastruktur. Exempelvis är finansieringen av kollektivtrafikens utbud ett delat ansvar mellan Region Västmanland och länets kommuner. Där till utförs en del av kollektivtrafiken, såsom trafiken på Mäljarbanan mellan Örebro-Västerås-Stockholm, på kommersiell grund. Det innebär att de mål som sätts upp för kollektivtrafiken är beroende av flera aktörer. En viktig frågeställning för remissförfarandet är därför om respektive remissinstans ser målen som rimliga och möjliga att bidra till samt huruvida de exempel på åtgärder som beskrivs är relevanta och om eventuella ytterligare insatser bör lyftas fram.

Remissversionen av RTP har tagits fram under speciella förutsättningar. Covid-19 har haft stor påverkan på kollektivtrafiken där resandet i stort sett har halverats. Trots detta har det varit ett medvetet val att inte i någon större utsträckning låta pandemin prägla innehållet i RTP då den långsiktiga påverkan för kollektivtrafiken är allt för osäker i skrivande stund. Däremot finns det sannolikt skäl till att det kommer finnas behov att tidigare än vanligt att göra en revidering av programmet.

Slutligen ska det understrykas att det är en remissversion och det finns stor möjlighet att påverka det slutliga innehållet. Varje synpunkt kommer sammanställas och återkopplas gällande hur den hanteras i det slutliga programmet. Med detta sagt är det samtidigt en ambition att hålla programmet relativt kortfattat där det är viktigt att balansera läsbarhet och detaljeringsnivå.

Till remissversionen bifogas även en separat [nulägesbeskrivning](#) som togs fram under 2020. Denna underlagsrapport bifogas endast för ökad förståelse och inte en del av den formella remisshanteringen.

Remissvar tas emot via e-post till adress [kollektivtrafikmyndigheten@regionvastmanland.se](mailto:kollektivtrafikmyndigheten@regionvastmanland.se) med diarienummer **KTM 200 084** i ämnesraden. Kollektivtrafikförvaltningen Region Västmanland ser fram emot Era synpunkter och önskar ha dem tillhanda senast den **24 april 2021**.

Med vänliga hälsningar,

Tommy Levinsson,  
Ordförande Kollektivtrafiknämnden

Arne Andersson,  
Förvaltningsdirektör, Kollektivtrafikförvaltningen

**Från:** "Kollektivtrafikmyndigheten"  
<kollektivtrafikmyndigheten@regionvastmanland.se>  
**Skickat:** Thu, 25 Feb 2021 08:55:28 +0100  
**Till:** "Kollektivtrafikmyndigheten"  
<kollektivtrafikmyndigheten@regionvastmanland.se>  
**Ämne:** Remissversion Västmanlands Regionala Trafikförsörjningsprogram, dnr KTM 200 084  
**Bilagor:** Trafikförsörjningsprogram Västmanland\_Remissversion\_2021\_02-18\_Dnr\_KTM200084.pdf, Nulägesbild\_Kollektivtrafik i Västmanland\_2020\_08\_27.pdf, Missiv\_Remiss RTP Västmanland\_dnr\_KTM200084 (1).pdf

Hej,

Härmed översänds remissversion av Västmanlands Regionala Trafikförsörjningsprogram. Ert yttrande skickas till [kollektivtrafikmyndigheten@regionvastmanland.se](mailto:kollektivtrafikmyndigheten@regionvastmanland.se) med diarienummer KTM 200 084 i ämnesraden.

Mer information finns i missivet som bifogas denna e-post.

Dokument återfinns även på Kollektivtrafikförvaltningens hemsida: <https://regionvastmanland.se/om-regionen/organisation/kollektivtrafikforvaltningen/>.

Med vänliga hälsningar,

Tommy Levinsson, ordförande Kollektivtrafiknämnden

Arne Andersson, Förvaltningsdirektör, Kollektivtrafikförvaltningen

[kollektivtrafikmyndigheten@regionvastmanland.se](mailto:kollektivtrafikmyndigheten@regionvastmanland.se)



# Västmanlands Regionala Trafikförsörjningsprogram

Remissversion, 2021-02-18

Dnr: KTM 200084

# Förord

Skrivs senare

# Innehåll

<b>INLEDNING</b> .....	<b>3</b>
LAG (2010:1065) OM KOLLEKTIVTRAFIK.....	4
TRAFIKPLIKT .....	4
PROGRAMMETS KONTEXT .....	4
<b>VÅRT UTGÅNGSLÄGE</b> .....	<b>5</b>
BEFOLKNING.....	5
PENDLING .....	5
VÄSTMANLANDS KOLLEKTIVTRAFIK .....	7
PÅGÅENDE PROJEKT .....	11
NÅGRA TRENDER MED PÅVERKAN PÅ KOLLEKTIVTRAFIKEN .....	12
<b>MÅL FÖR KOLLEKTIVTRAFIKEN</b> .....	<b>13</b>
VISION OCH MÅL.....	13
UPPFÖLJNING MÅLUPPFYLLELSE .....	14
SÅ KAN VI ARBETA FÖR MÅLUPPFYLLELSE .....	15
KOMMUNER BIDRAR TILL MÅLUPPFYLLELSE .....	16
<b>BASKRAV</b> .....	<b>17</b>
EFFEKTIVITETSKRAV .....	17
MILJÖKRAV .....	17
TILLGÅNGLIGHETSKRAV.....	17
KVALITETSKRAV.....	17
TRYGG OCH SÄKER KOLLEKTIVTRAFIK .....	17
<b>BEHOV AV KOLLEKTIVTRAFIK FÖR MÅLUPPFYLLELSE</b> .....	<b>18</b>
STORREGIONAL TRAFIK.....	18
REGIONAL STOMTRAFIK.....	18
KAPACITETSSTARK, MODERN OCH PRIORITERAD STADSTRAFIK I VÄSTERÅS .....	21
INOMKOMMUNAL TRAFIK .....	22
ÄNPASSADE TJÄNSTER FÖR LANDSBYGDEN.....	22
FÖRUTSÄTTNINGAR FÖR KOMMERSIELL TRAFIK ATT BIDRA TILL MÅLUPPFYLLELSE .....	22
<b>GENOMFÖRANDE OCH EKONOMI</b> .....	<b>23</b>
TIDSPERSPEKTIV .....	23
ARBETSFÖRDELNING .....	23
BEHOV INFRASTRUKTUR.....	24
TILLGÅNGLIGHET FÖR PERSONER MED FUNKTIONSNEDSÄTTNING.....	26
KOLLEKTIVTRAFIKENS MILJÖPÅVERKAN OCH ÅTGÄRDER FÖR ATT SKYDDA MILJÖN .....	27
KONKURRENSNEUTRALT TILLTRÅDE TILL KOLLEKTIVTRAFIKENS ANLÄGGNINGAR.....	27
DIGITALISERING.....	27
MARKNADSFÖRING OCH INFORMATION.....	27
UTVECKLA INNOVATIVA LÖSNINGAR.....	28
FINANSIERING .....	28
<b>SAMRÅD OCH UNDERLAG</b> .....	<b>29</b>
SAMRÅDSPROCESS .....	29
KÄLLOR OCH UNDERLAGSMATERIAL .....	30
KONTAKTPERSONER REMISSVERSION .....	30



## Inledning

Västmanlands regionala trafikförsörjningsprogram beskriver mål och behov för länets kollektivtrafik med riktning mot och bortom 2030.

Programmet knyter an till länets Regionala Utvecklingsstrategi (RUS) som antogs i juni månad 2020. I RUS beskrivs bland annat att Västmanland år 2030 har ett hållbart transportsystem där andelen kollektivtrafik, tillsammans med cykling och gång, har ökat. Att bekväm och tillförlitlig tågtrafik hanterar de större resandevolymerna inom och utanför länet som kompletteras med en väl utbyggd busstrafik i och omkring våra större tätorter för det lokala resandet. På landsbygderna har allt fler anpassade tjänster utvecklats som möjliggör ett hållbart resande. Alla bussar och allt fler bilar drivs på el eller fossilfria drivmedel.

Västmanlands län är strategiskt beläget med tillhörighet till både den expansiva Stockholm/Mälarenregionen och den historiskt viktiga

Bergslagsregionen som har en fortsatt livskraftig och nationellt betydelsefull basindustri.

Västmanland är ett län med positiv utveckling. Vid utgången av år 2019 hade länet nästan 280 000 invånare vilket innebär att antalet invånare sedan millennieskiftet ökat med över 30 000 invånare. Detta ska ses utifrån perspektivet att länet de sista decennierna av 1900-talet hade en negativ befolkningsutveckling. Länets kollektivtrafik har succesivt förbättrats under 2000-talet där framförallt satsning på tågtrafik inom Stockholm/Mälarenregionen bidragit till ökad pendling. Framförallt ökar pendlingen över länsgräns där pendlingen in till länet ökar mest, vilket är viktigt inte minst för länets kompetensförsörjning.

Länets utmaningar är dock fortsatt stora där kollektivtrafiken har en viktig roll att öka tillgängligheten till arbetsmarknad och utbildning och i att bidra till en livskraftig utveckling för hela länet.



Figur 1 Sala silvergruva är en del av Västmanlands industrihistoria (Foto Bo Lundvang)

## Lag (2010:1065) om kollektivtrafik

Framtagande av regionalt trafikförsörjningsprogram är en del av lag 2010:1065 om kollektivtrafik. I enlighet med §10 i lagen ska programmet innehålla en redovisning av:

- Behovet av regional kollektivtrafik i länet samt mål för kollektivtrafikförsörjningen
- Alla former av regional kollektivtrafik i länet, både trafik som bedöms kunna utföras på kommersiell grund och trafik som myndigheten avser att ombesörja på grundval av allmän trafikplikt,
- Åtgärder för att skydda miljön,
- Tidsbestämda mål och åtgärder för anpassning av kollektivtrafik med hänsyn till behov hos personer med funktionsnedsättning
- De bytespunkter och linjer som ska vara fullt tillgängliga för alla resenärer
- Omfattningen av trafik enligt lagen om färdtjänst och lagen om riksfärdtjänst och grunderna för prissättningen för resor med sådan trafik, i den mån uppgifter enligt dessa lagar har överlåtits till den regionala kollektivtrafikmyndigheten

Enligt vägledning framtagen av Sveriges Kommuner och Regioner ska Trafikförsörjningsprogrammet ha en stark karaktär av politiskt, strategiskt program samt beskriva vad den regionala kollektivtrafikmyndigheten vill uppnå

med kollektivtrafiken. Vidare beskriver vägledningen att programmet ska beskriva mål och inriktning för all regional kollektivtrafik, det vill säga all kollektivtrafik inom länet samt den kollektivtrafik över länsgräns som till störst del består av vardagsresande.

## Trafikplikt

Med trafikplikt menas den trafik som ligger till grund för beslut om allmän trafik, det vill säga den trafik som myndigheten väljer att tilldela eller upphandla och avtala om. Begreppet allmän trafikplikt grundar sig på förhållandet att det offentliga har ett legitimt intresse att kunna tillhandahålla kollektivtrafik som kommersiella aktörer inte skulle erbjuda.

Trafikförsörjningsprogrammet är grunden för Region Västmanlands beslut om allmän trafikplikt. Avgörandet om vilken trafik som ska beläggas med allmän trafikplikt sker utifrån de övergripande mål och delmål som anges i programmet.

## Programmets kontext

Regionens utvecklingsstrategi (RUS) där kollektivtrafik är ett centralt verktyg för regional utveckling, är styrande för programmet. Utifrån trafikförsörjningsprogrammet kommer konkreta åtgärder senare att identifieras i Trafikplan för kollektivtrafik i Västmanlands län.

### Regional Utvecklingsstrategi (RUS)

Övergripande och långsiktig strategi, som pekar ut Region Västmanland, kommunerna, näringsliv, myndigheter, universitet, folkbildning, föreningsliv och civilsamhälle tillsammans vill möta regionens utmaningar och utveckla länet.

### Trafikförsörjningsprogram för Region Västmanland

Strategiskt dokument som utifrån mål uppsatta i RUS formulerar behov, mål och strategier för regional kollektivtrafik i länet.

### Trafikplan

Genomförandeplan som beskriver konkreta åtgärder för att uppnå de mål och strategier som har formulerats i trafikförsörjningsprogrammet.

Figur 2 Trafikförsörjningsprogrammet är ett av flera styrdokument för länets regionala utveckling.

## Vårt utgångsläge

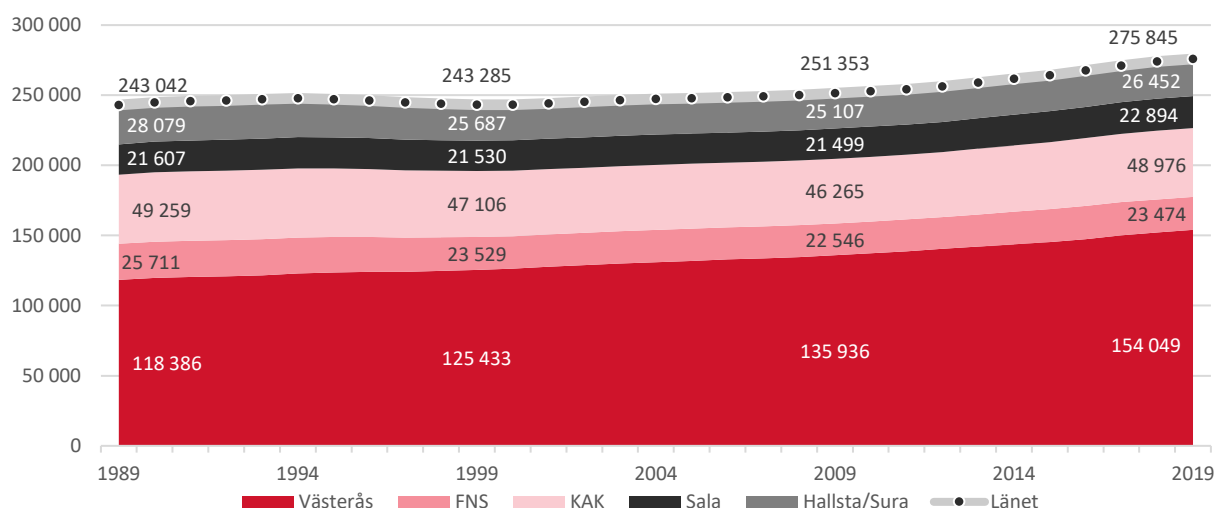
Avsnittet beskriver översiktligt befolknings- och pendlingsunderlag samt kollektivtrafikens funktion idag. För fördjupad kunskap om länets kollektivtrafik och dess förutsättningar har en separat underlagsrapport tagits fram.

### Befolkning

Befolkningsutvecklingen i Västmanland har under 2000-talet varit positiv. I genomsnitt har befolkningen ökat med ungefär 1 400 personer per år men har under de senaste fem åren varit än större och ökat med i genomsnitt cirka 2 000 personer per år. Samtliga delar av länet har under den senaste tioårsperioden haft en positiv befolkningsutveckling. Länet domineras dock i

allt större utsträckning befolkningsmässigt av Västerås som 2020 är Sveriges sjunde största kommun. I kommunen bodde 154 049 personer vid utgången av 2019 vilket motsvarar 56 procent av länets befolkning. År 1989 var motsvarande siffra 48 procent.

Framöver väntas dock inte länets befolkning öka lika snabbt. Regionens prognos är att befolkningen år 2030 uppnår runt 300 000 invånare. En utmaning är att ökningen förväntas vara störst bland yngre och äldre personer och mindre bland befolkning i arbetsför ålder. En väl utbyggd storregional kollektivtrafik blir att viktigare att dels locka nya invånare till länet, dels att säkerställa länets kompetensförsörjning.



Figur 3 Befolkningsutveckling i Västmanland, uppdelat i kommungrupper (Källa: SCB)

### Pendling

Arbetspendling är centralt för bedömning av behov av kollektivtrafik. Grunden för trafikpolitik är vardagsresande där arbetspendlingsmönster är en viktig komponent även om det givetvis finns andra typer av resor som kan betraktas som vardagsresande.

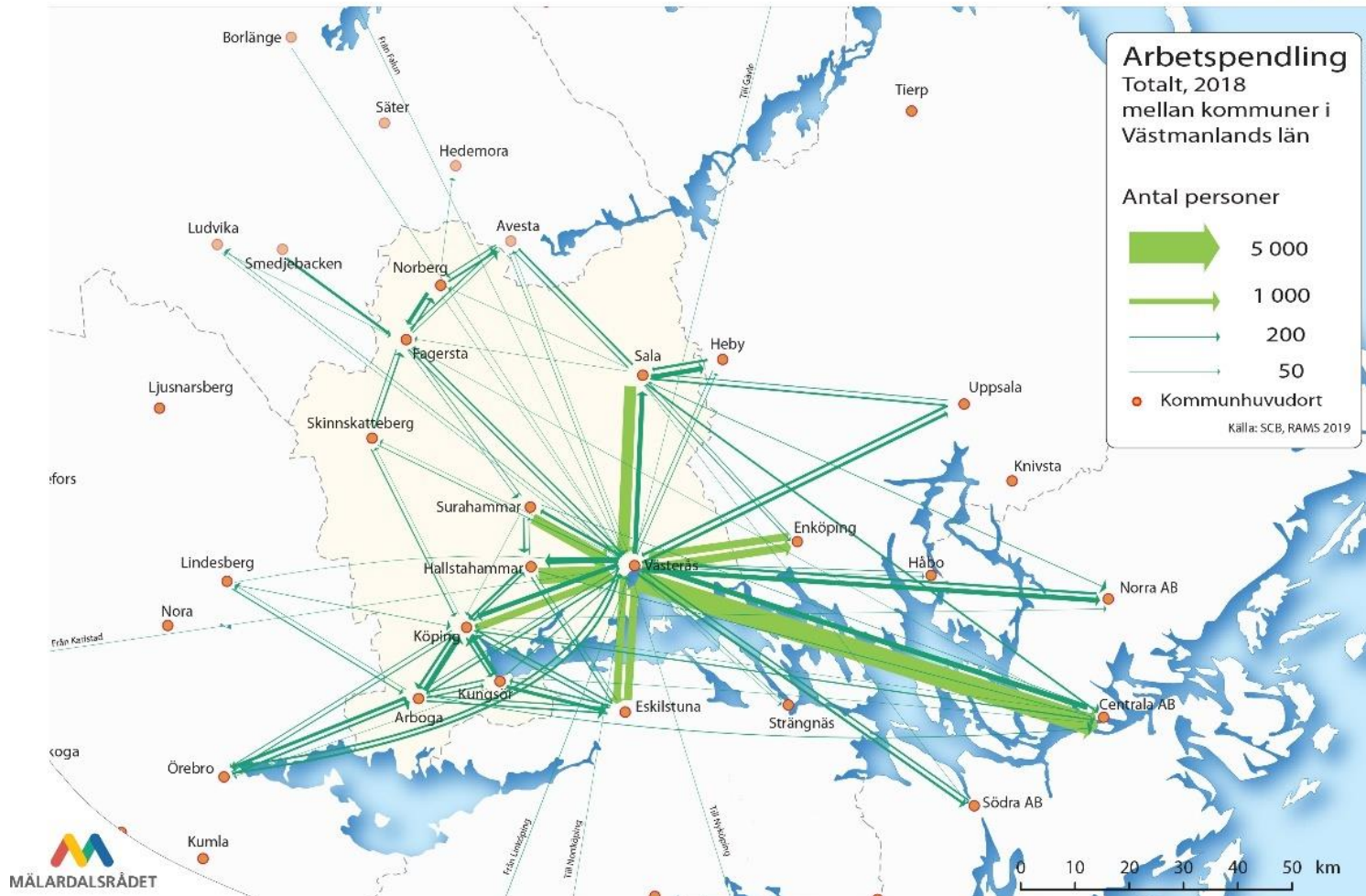
Generellt har utvecklingen i såväl Västmanland som Stockholm-Mälarenregionen tydligt gått mot att arbetsmarknaden utvidgas. För Västmanlands län innebär detta att det är pendlingen över länsgräns som ökat mest. Sedan 2004 har pendlingen in till länet ökat

med nästan 50 procent och pendling ut från länet med drygt 30 procent. Framförallt är det pendling mellan Västerås och Stockholm som ökar.

Pendlingen mellan kommunerna i länet sker främst till och från Västerås kommun. I Norberg, Skinnskattebergs, Kungsör och Arboga kommun är pendlingen dock störst till grannkommunerna Fagersta respektive Köping. Viktiga samband finns över länsgräns mot Örebro i Örebro län, Eskilstuna i Södermanlands län, Avesta i Dalarnas län, Heby, Enköping och Uppsala i Uppsala län samt med Stockholms län.

## ARBETSPENDLING 2018 VÄSTMANLANDS LÄN

TOTALT



Figur 4 Arbetspendling, totalt för Västmanland 2018 (Källa: Mälardalsrådet/SCB)

## Västmanlands kollektivtrafik

### Kollektivtrafikens organisation och samverkan

Region Västmanland är regional kollektivtrafikmyndighet för Västmanlands län. I uppdraget ingår att planera all kollektivtrafik i länet som är av ett allmänt intresse och som inte kan bedrivas på kommersiell grund. Trafiken ska planeras både utifrån ett lokalt och ett storregionalt perspektiv.

Kollektivtrafikmyndigheten har en politisk nämnd, kollektivtrafiknämnden, bestående av sju ledamöter. Nämnden ansvarar för att verkställa Region Västmanlands uppgifter kring den regionala kollektivtrafiken i enlighet med lag (2010:1065) om Kollektivtrafik. Kollektivtrafikmyndighetens arbete bedrivs i förvaltningsform. Kollektivtrafikförvaltningen, KTF, fungerar som tjänstemannastöd till nämnden. KTF arbetar med både allmän och särskild kollektivtrafik.

Allmän kollektivtrafik innefattar regionala tåg- och busslinjer, inomkommunal trafik, och stadstrafik. Den särskilda kollektivtrafiken omfattar uppdraget att hantera ansökningar, planera samt samordna sjukresor, färdtjänst och särskild skolskjuts i vissa av länets kommuner.

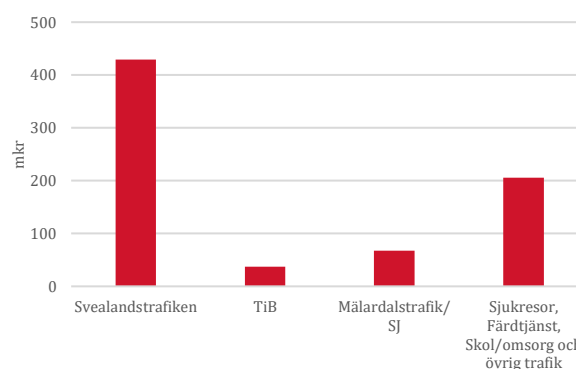
KTF har ett nära samarbete och regelbunden dialog med länets kommuner. Även samråd med angränsade län och Trafikverket sker kontinuerligt kring olika aktuella frågor. Länsplaneupprättare, regionala kollektivtrafikmyndigheter och kommuner samverkar också inom ramen för En Bättre Sits (EBS), ett brett transportpolitiskt samarbete mellan intressenter i de sju länen Stockholm, Uppsala, Västmanland, Örebro, Sörmland, Östergötland och Gotland som koordineras genom Mälardalsrådet. Aktörerna för EBS tar fram en gemensam systemanalys över behov av transportinfrastruktur utifrån ett storregionalt perspektiv av gods- och persontransporter.

### Kollektivtrafikens finansiering

Länets kollektivtrafik finansieras av biljettintäkter och resterande (underskott) via skattemedel. Hur underskottet för kollektivtrafiken ska regleras mellan

Region Västmanland och länets kommuner regleras i ett avtal (Avtal om kollektivtrafik i Västmanlands län).

Region Västmanland ansvarar särskilt för regional stomtrafik, vilket omfattar buss och tågtrafik mellan kommunhuvudorter inom och utanför länet, medan länets kommuner ansvarar för att beställa och finansiera övrig trafik som tillgodoser resandet inom respektive kommun. Det innebär att utvecklingen av kollektivtrafiken och förutsättningar att nå de mål som sätts upp i trafikförsörjningsprogrammet är ett gemensamt åtagande mellan Region Västmanland och länets kommuner.



Figur 5 Kostnader för olika trafikslag 2019. Tågtrafikens kostnader är delvis nettokostnader i och med att en stor del av intäkterna där i huvudsak tillfaller respektive operatör. I kostnaderna för Svealandstrafiken ingår all trafik under VL-varumärke vilken finansieras av Region Västmanland och länets kommuner.

### Trafikens struktur

#### Tågtrafik

Västmanland har ett gynnsamt läge utifrån tågtrafikförsörjning. Länet berörs av fem linjer med persontrafik där samtliga länets tio kommuner (varav nio kommunhuvudorter) har tågstopp. Tågtrafik upphandlas via gemensamt ägda bolag via storregional samverkan, Mälardalstrafik AB (Mälab) och Tåg i Bergslagen (TiB).

Mälab ägs gemensamt av länen i Stockholm, Uppsala, Södermanland, Östergötland, Örebro och Västmanland. Trafiksystemet är idag en blandning av upphandlad trafik via tjänstekoncessionsavtal och kommersiell trafik med avtal om biljettsamverkan.

Bland annat som följd av att ägarna av Mälarb anskaffat egna fordon, Mälartåg, har trafiken på UVEN och Svealandsbanan upphandlats genom bruttoavtal med planerad avtalsstart december 2021.

TiB är en samverkan mellan länen i Örebro, Västmanland, Dalarna och Gävleborg. TiB-trafiken omfattar för Västmanlands del persontrafik på Bergslagspendeln (Västerås-Fagersta-Ludvika) samt Godsstråket genom Bergslagen (Örebro-Gävle via Fagersta). Tåg i Bergslagens trafik är upphandlad i ett paket där nuvarande avtal, med SJ som utövare, löper mellan december 2016 och december 2026. Avtalsformen är tjänstekoncessionsavtal där utövaren behåller biljettintäkter och ansvarar för prissättning.

#### *Busstrafik*

KTF är beställare av trafik och kravställare för trafiken. Länet busstrafik utförs i huvudsak under varumärket VL. Därutöver finns samverkansavtal med Upplands lokaltrafik för viss tåg- och busstrafik över länsgräns. I Hallstahammar och Surahammars kommuner har kommunerna, på uppdrag av KTF, på egen hand upphandlat allmän kollektivtrafik som en del av ett samordnat trafikupplägg med skolskjuts och anropsstyrd trafik under konceptet Brukslinjen. Från 2021 kommer den del av Brukslinjen som är linjelagd bli en del av VL-trafiken.

Region Västmanland äger tillsammans med Region Örebro län bolaget Svealandstrafiken AB som är ansvarig utförare av all busstrafik inom länet under VL-varumärket. Svealandstrafiken upphandlar också ramavtal med underentreprenörer vilka i första hand nyttjas för linjer där utbudet är mer begränsat.

Den regionala stomtrafiken med buss förbinder länets kommunhuvudorter som komplement till tågtrafiken eller där direkttrafik med tåg saknas.

Den inomkommunala busstrafiken skiljer sig mellan kommuner. Västerås som den största kommunen har en omfattande trafik där stadstrafiken står för mer än hälften av länets totala utbud av busstrafik. I övriga kommuner är det inomkommunala trafikutbudet i första hand landsbygdstrafik men tätortstrafik med begränsat utbud finns i Arboga och Köping där den är

anropsstyrd samt i Sala och Fagersta där den är linjelagd.

#### *Kommersiell trafik*

Kollektivtrafik som utförs på kommersiell grund omfattar dels SJ:s trafik på Mäljarbanan och Dalabanan samt expressbusstrafik i första hand mellan Västerås-Stockholm och Västerås-Arlanda.

På Mäljarbanan finns periodkortsavtal upprättade vilket innebär att VL:s och Mälabs periodprodukter är giltiga att resa med.

#### *Skolskjuts*

Det är länets kommuner som ansvarar för skolskjutsreglemente och beslut gällande skolskjuts. Västerås, Sala, Köping, Arboga och Kungsör kommun har helt, eller delvis lämnat över samordning, planering och genomförande av skolskjuts till KTF.

Där det är möjligt ingår skolskjutsen i den linjelagda kollektivtrafiken. Därutöver ansvarar KTF för att administrera skolkort till de elever som enligt kommunernas beslut har rätt till sådana.

#### *Färdtjänst och riksfärdtjänst*

Respektive kommun beslutar om riktlinjer, visioner och taxaersättning för färdtjänst. Taxan för riksfärdtjänst regleras statligt i Förordning (1993:1148) om egenavgifter vid resor med riksfärdtjänst.

Region Västmanland har på kommunernas uppdrag ansvar att upphandla, planera och utföra färdtjänst i vissa av länets kommuner. KTF har för närvarande även myndighetsutövningen för färdtjänst- och riksfärdtjänst för Västerås och Sala kommun på uppdrag av respektive kommun.

Ingen kommun har i övrigt inte överlåtit det övergripande ansvaret för färdtjänst och riksfärdtjänst. Därmed är det respektive kommun som ska upprätta trafikförsörjningsprogram avseende färdtjänst och riksfärdtjänst.

#### *Kompletteringstrafik*

Den resenär som är skriven på en adress som ligger mer än 1 200 meter från närmaste hållplats har rätt till

kompletteringstrafik. Hållplatsen ska också ha ett så kallat minimiutbud av trafik, vilket betyder att bussen passerar hållplatsen minst en gång per dag i varje riktning på vardagar mellan kl. 08.00 och 18.00. Kompletteringstrafik måste ansökas och görs via en blankett som finns tillgänglig på VL.se.

### Resandet

Under en normal vardag registreras mellan 50 - och 60 000 påstigningar med VL-produkter inom buss- och tågtrafiken i länet. Resandet domineras av period- och skolkortsresande.

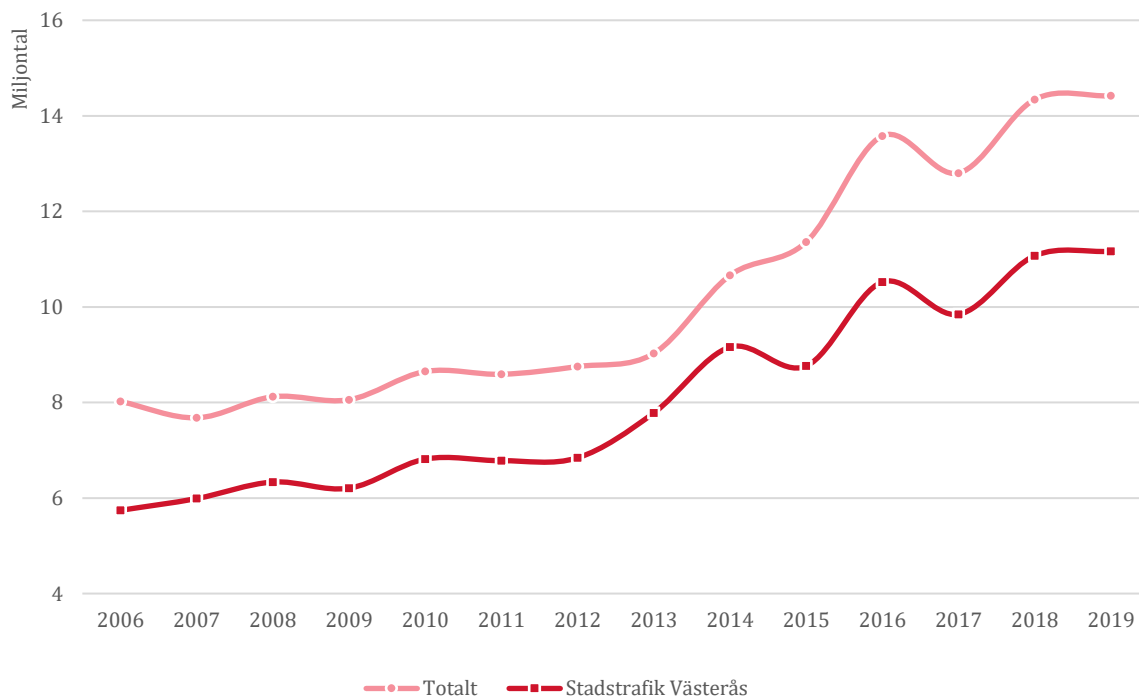
Resandet är starkt koncentrerat till Västerås kommun där nära 85 procent av alla registrerade påstigningar görs. De regionala linjerna står för drygt 10 % och tågtrafiken (inom länet och med VL-produkter) för runt 4 %. Lokal, inomkommunaltrafik, står för runt 1 procent av antalet registrerade påstigningar. Därutöver görs ett stort antal tågresor till/från målpunkter utanför länet.

Sala, Fagersta, Köping, Surahammar och Hallstahammars kommuner har avgiftsfri kollektivtrafik för sina inomkommunala linjer vilket innebär att påstigningar då inte registreras.

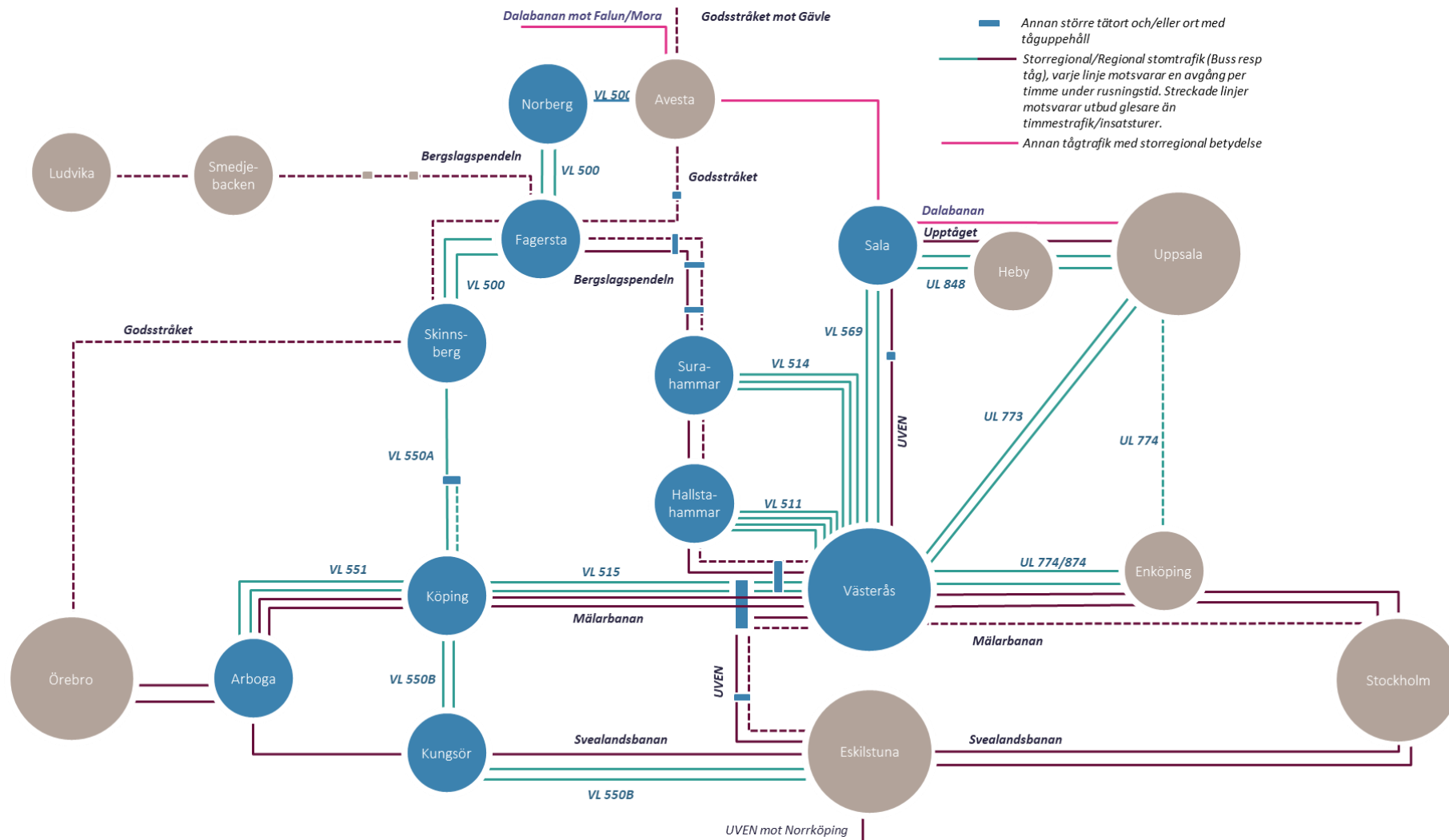
I Hallstahammar och Surahammars kommuner görs årliga manuella räkningar av trafikutövaren vilket visar på ett resande motsvarande ca 200 000 påstigande per år i Hallstahammars kommun och 75 000 påstigande per år i Surahammars kommun.

I den regionala buss- och tågtrafiken speglar resandet relativt väl pendlingsmönstret i länet. Det innebär att resandet till/från Västerås dominerar med flest resor mellan Hallstahammar och Västerås kommuner följt av Surahammar-Västerås, Sala-Västerås och Köping-Västerås. Det finns också ett omfattande resande i norra länet mellan Fagersta och Norbergs kommuner samt i sydvästra länet (KAK) mellan Arboga och Köping respektive Kungsör och Köping.

Resandeutvecklingen har under lång tid varit positiv där resandet inom VL-trafiken mellan 2006 och 2019 ökat med 80 procent. Under samma period har utbudet (antal utbudskilometer) ökat med 30 procent och befolkning med 10 procent. Såväl antal påstigande per utbudskilometer som per invånare har således ökat



Figur 6 Resandeutveckling per år, 2006-2019, VL:s busstrafik



Figur 7 Översikt regional kollektivtrafik 2021, tåg och busstrafik, vare linje motsvarar en avgång/timme under högtrafik. Inomkommunal kollektivtrafik kompletteras i olika grad inom respektive kommun. Förutom centralorter är tätorter med minst 800 invånare inkluderade.



## Pågående projekt

### Mälarporten

I Västerås ska ett nytt resecentrum byggas med huvudsyfte att fungera som en effektiv bytesnod för alla trafikslag, men även skapa förutsättningar till en knutpunkt för lokal-, regional- och nationell kollektivtrafik.

Bussterminalen ska ha direkt access till plattformarna för tågen och precis som idag vara lokaliserad på den norra sidan av spårområdet. Det nya resecentrumet kommer ge ökad kapacitet för såväl buss och tåg och bidra till effektivare resenärsflöden.

### Framtidens kollektivtrafik i Västerås

Region Västmanland har tillsammans med Västerås Stad drivit projektet "Framtidens kollektivtrafik i Västerås" bestående av fyra deluppdrag som handlat om framkomlighet i det befintliga linjenätet, elbussar och lokalisering av ny bussdepå.

I arbetet har Vision 2050 tagits fram, dvs. hur kollektivtrafiksystemet i Västerås kan utvecklas för att hantera de ökade resandeströmmarna för inomkommunal och regionalt resande. Vision 2050

innefattar bland annat nya linjer, ökad turtäthet och ökad framkomlighet med mera.

### Utvecklad tågtrafik genom storregional samverkan

Under flera år har länen i Mälardalen genom samverkansbolaget Mälardalstrafik arbetat för att utveckla tågtrafiken i Mälardalen där etapp 2 träder i kraft i samband med tidtabellsåret 2022. Etapp 2 innebär utökad trafik samt att trafiken för första gången handlats upp i konkurrens.

I Tåg i Bergslagen har ett långsiktigt program tagits fram för att identifiera framtida fordonsbehov. Programmet pekar på en utveckling mot halvtimmestrafik på Bergslagspendeln i mitten på 20-talet och därefter fortsatt utveckling med ytterligare förtätning under högttrafik. Programmet kommer bearbetas vidare.

### Fyrspår Mäljarbanan

Utbyggnaden av fyrspår på Mäljarbanan mellan Tomtebodavägen och Kallhäll pågår i etapper och förväntas i sin helhet vara genomförd i slutet av programperioden vilket bidrar till ökad robusthet för trafiken mellan Västerås och Stockholm. Succesivt kommer utbud kunna utökas och restiden reduceras.



Figur 8 En ny bussterminal med ökad kapacitet är en del av projektet Mälarporten och viktigt för framtidens kollektivtrafik i Västerås och för hela länets utveckling (Foto: Västerås Stad, visionsbild)

## Några trender med påverkan på kollektivtrafiken

### Konkurrens om kompetens

Västmanland har en relativt låg utbildningsnivå och samtidigt ett varierat näringsliv med krav på hög kompetens. Många organisationer konkurrerar om arbetskraft både på nationell nivå och global nivå. En välfungerande kollektivtrafik kan utgöra en konkurrensfördel för Västmanland gentemot andra regioner.

### Ökad bostadsbrist

Det råder brist på bostäder i Sverige och samtidigt är det stora regionala skillnader där bostadsbristen är som störst i de större städerna medan det på vissa orter kan finnas ett överskott. Med en välfungerande kollektivtrafik kan fler välja att bo utanför städerna.

### Urbanisering

Urbaniseringen har historiskt medfört att servicenivån på landsbygden succesivt minskat och klyftan mellan stad och land har vuxit. Medelåldern är lägre i städerna och andelen äldre högre i glesbygd. Kollektivtrafiken är en viktig länk för att binda samma stad och land.

### Digitaliseringen

I dagens samhälle genereras dagligen väldiga mängder data. Genom att bearbeta och analysera informationen kan nya innovationer uppstå i snabb takt. Data som genereras ger förutsättningar att analysera och anpassa resandemönster och resbehov. Samtidigt uppstår frågor kring integritet och säkerhet liksom kring demokrati och jämlikhet. Digitaliseringen möjliggör enklare, snabbare och mer individanpassade köp av biljetter och en högre automation i transportsystemet.

Digitalisering kan också jämna ut förutsättningar mellan stad och landsbygd i och med att tillgången till tjänster och också var människor väljer att arbeta blir mer oberoende av fysisk plats.

### Delningsekonomi och tjänstebaserad ekonomi

Kollektivtrafik är delningsekonomi och har tidigare varit ganska ensam som sådan bland persontransporterna. Idag växer fler och fler exempel på delningsekonomi

fram. Bil- och cykelpooler och elscootrar är några exempel. I och med detta ökar förutsättningarna för att MaaS-tjänster (Mobility as a Service) ska kunna utvecklas med kollektivtrafiken som stomme.

### Förändrade resvanor

När denna version av trafikförsörjningsprogrammet tas fram befinner sig kollektivtrafiken i en situation där resandet måste begränsas och resenärer uppmanas välja andra färdstätt om möjligt.

Långsiktiga effekter av COVID-19 är i skrivande stund okända men det är sannolikt att effekt av utökade andel möten och arbete på distans kommer att hålla i sig även efter pandemin. Ökad andel digitala möten och distansarbete är en utveckling som förutspåtts åtminstone sedan 90-talet.

Det finns således en möjlig utveckling där vi kommer se att det totala resandet i samhället kan minska. Däremot kommer det fortsatt vara viktigt att de resor som genomförs sker på ett hållbart sätt. Med ökad elektrifiering av fordonsflottan, som är att förvänta under 20-talet, behöver dock inte en resa med kollektivtrafik per automatik vara mer hållbar än en resa med bil. Däremot är det mer hållbart, yt- och energieffektivt att resa flera i samma fordon.

### Autonoma fordon

I exempelvis Barkarbystaden och Linköping, pågår försök med autonoma, det vill säga självkörande fordon. Tekniken är i dagsläget i sin linda men ger förutsättningar att såväl effektivisera kollektivtrafiken som möjliggöra kollektivtrafik på platser där resandeunderlaget är mer ojämnt fördelat och begränsat. Det kan också, i kombination med delningstjänster, förändra i grunden hur kollektivtrafiken organiseras i framtiden.

Framtidens kollektivtrafik behöver utifrån en sådan utveckling tillsammans med förändrade resvanor behöva bli mer fokuserad på att den traditionella linjelagda kollektivtrafiken, med buss och tåg, hanterar de större flödena. Detta medan det mer kapillära resandet, "last-mile", kan ske med mindre fordon. Dessa kan vara en del av delningstjänster men givetvis också egenägda fordon..