



Remiss-
utgåva

Bilaga 1.

Fördjupning av regionalt trafikförsörjningsprogram för Värmland 2026-2040

Innehåll

Del 1: Om regionalt trafikförsörjningsprogram	6
Kollektivtrafikens samhällsnytta	7
Värmlandsstrategin	8
Del 2: Visionen Smart resande i Värmland	9
Från kollektivtrafik till hållbart resande	10
Utvecklingsområden	11
Beskrivning av utvecklingen till 2040	13
Starka stråk	15
Fokusprocesser	18
Social hållbarhet	21
Del 3: Mål	25
Marknadsandel hållbart resande	26
Nöjdhet	27
Trygghet	28
Enkelt att resa	29
Förnybart drivmedel	29
Tillgänglighet	30
Kostnadseffektivitet	32
Antal resor i den allmänna kollektivtrafiken	32
Särskilda persontransporter	32
Del 4: Nuläge	34
Befolkningsutveckling	34
Dagens kollektivtrafik	36
Måluppfyllelse och metodförändringar	37
Resvanor och behov	47
Resvanor	48
Resande de kommande åren	56
Framtidens mobilitet	56
Del 5: Kollektivtrafikens prioriteringsinriktning	58
Del 6: Infrastrukturutveckling	61
Del 7: Ramverk och roller	66
Ansvar och roller	66
Allmän trafikplikt	68
Del 8: Kollektivtrafikens roll i samband med kriser	70
Del 10: Ekonomi och finansiering	72
Del 11: Uppföljning och implementering	76
Referenser	78
Bilagor	79

Ordlista

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.

Dynamisk kollektivtrafik

En flexibel anropsstyrd busstrafik som körs utan tidtabell och bestämd linjesträckning. Inom dynamisk trafik skapas synergier med samtliga trafikslag. Exempel på det är utveckling av dynamisk trafik där fordon från servicetrafiken och skoltrafiken kan få en viktig roll för att skapa resandemöjligheter tillsammans med fordon i den allmänna kollektivtrafiken.

Fryksdalsbanan

Järnvägssträckan mellan Kil och Torsby.

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, och som ej finansieras med offentliga medel. Ett mål med kollektivtrafiklagen är att uppmuntra privata aktörer att bedriva kollektivtrafik i privat regi.

MaaS – Mobility as a Service

Mobility as a Service, eller mobilitet som tjänst, är en integrerad mix av olika mobilitetstjänster vilka arrangeras till kunden i form av skräddarsydda mobilitetspaket.

Mobilitet

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

Mobilitetssystem

Det system inom vilket det är möjligt för en individ att transportera sig utifrån dennes behov. Resande kan ske utifrån en kombination av exempelvis traditionell kollektivtrafik, cykel, bil, bilpool, taxi och taxiliknande tjänster, delad bil och samåkning.

Systemutformningen för transporttjänster kan innefatta att informations-, boknings- och betalsystem kopplas samman sömlöst.

Norge-/Vänerbanan

Järnvägssträckan mellan Kil och Göteborg.

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.

Regionbusstrafik

Regional busstrafik som Region Värmland ansvarar för.

Regiontrafik

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

Regiontåg

Regional tågtrafik som Region Värmland ansvarar för.

Servicelinjer

Servicelinjerna trafikerar enligt tidtabell mellan 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 färdstätt.

Särskilda persontransporter

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

Tillgänglighet

Kollektivtrafikens tillgänglighet kan övergripande delas in i tre delar; grundläggande tillgänglighet till resande och kollektivtrafiksystemet som helhet, geografisk tillgänglighet och tillgänglighet för personer med funktionsnedsättning. Geografisk tillgänglighet kan innefatta avstånd till hållplats eller station, turtäthet och linjesträckning. Tillgängligheten till och i kollektivtrafiksystemet utgår från principen om universell utformning.

En funktionsnedsättning är en nedsättning av fysisk, psykisk, kognitiv eller intellektuell funktionsförmåga. En funktionsnedsättning kan uppstå till följd av sjukdom eller annat

tillstånd eller till följd av en medfödd eller förvärvad skada. Sådana sjukdomar, tillstånd eller skador kan vara av bestående eller av övergående natur.

Tätortstrafik

Den busstrafik som körs i tätorterna Karlstad, Säffle, Kristinehamn och Arvika under varumärket Värmlandstrafik.

Värmlandsbanan

Järnvägssträckan mellan Laxå och gränspassagen mot Norge vid Charlottenberg.

X-linjen

X-linjen är en dynamisk busstrafik som bokas via en app och som körs utan tidtabell och bestämd linjesträckning.



Del 1: Om 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 tar sikte på 2040.

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.

De mål och fokusområden som presenteras i trafikförsörjningsprogrammet är på en övergripande nivå. Mer detaljerade mål antas årligen i verksamhetsplan och resultatmål.

Kollektivtrafikens samhällsnytta

Kollektivtrafiken i regionen bidrar till att uppnå mål inom många samhällsområden, till exempel tillgänglighet, miljö, jämställdhet, jämlikhet och resursdelning. Detta innebär att utvecklingen av kollektivtrafiken måste ses i ett helhetsperspektiv och i samverkan med den regionala utvecklingen. 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 kollektivtrafik även till att vidga de regionala arbetsmarknadsområdena. 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.

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. I det perspektivet är kollektivtrafikens anpassning till personer med funktionsnedsättning betydelsefull.

Ökad jämlikhet och jämställdhet

Kollektivtrafiken skapar möjlighet att röra sig i samhället för alla grupper. Även här är den relativa skillnaden störst för de socioekonomiskt 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 en större effekt för kvinnor att nyttja kollektivtrafiken. Det kan delvis höra ihop med att det generellt är svårare att resa kollektivt till traditionellt manligt dominerade arbetsplatser och kan därmed också riskera att cementera befintliga strukturer. Genom att förstärka kollektivtrafiken även till traditionellt manligt dominerade arbetsplatser erbjuds en mer jämställd möjlighet att pendla till sitt arbete. I annat fall kan kollektivtrafiken bidra till att bevara befintliga strukturer.

Attraktiva städer

Planering för hållbart resande i tätortsmiljö skapar förutsättning för 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 det lättare att ta sig fram.

Bättre hälsa

Modellen "Hälsans bestämningsfaktorer" beskriver vad som påverkar folkhälsan på olika nivåer: samhälleliga förutsättningar, livsvillkor, levnadsvanor, sociala relationer och individuella faktorer. Kollektivtrafiken täcker in olika nivåer av modellen. Genom att skapa tillgänglighet till målpunkter i människors liv ger kollektivtrafiken förutsättningar för goda livsvillkor. Kollektivtrafiken främjar också goda levnadsvanor. 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.

Värmlandsstrategin

Trafikförsörjningsprogrammet är en konkretisering av hur kollektivtrafiken ska bidra till de regionala målen som är formulerade i *Värmlandsstrategin 2040*. Här beskrivs hur länet som helhet ska utvecklas och ligger till grund för inriktningen i kollektivtrafikens utveckling. I Värmlandsstrategin har tre förändringsnycklar identifierats, som även har betydelse för kollektivtrafikens utveckling:

Vi samverkar på nya sätt

Vi måste arbeta tillsammans med andra för att utveckla Värmland och lyckas med genomförande av strategin. En viktig del är samverkansformer kring specifika frågor och åtaganden. För kollektivtrafiken är kommunerna, Trafikverket, trafikföretagen och Karlstads universitet exempel på viktiga samarbetspartners, i synnerhet om vi ska lyckas med att arbeta för ett helhetsperspektiv vad gäller hållbart resande. En annan viktig del för att lyckas med samverkan och helhetsperspektiv är att inkludera och ta tillvara på insikter och önskemål från invånare och resenärer.

Vi utforskar proaktivt

Vi måste tänka på nya sätt för att hitta nya lösningar i en omvärld som förändras snabbt. Ett utforskande arbetssätt med nära koppling till innovation och forskning samt en öppenhet att testa nya idéer är en viktig förutsättning.

Vi leder modigt

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

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

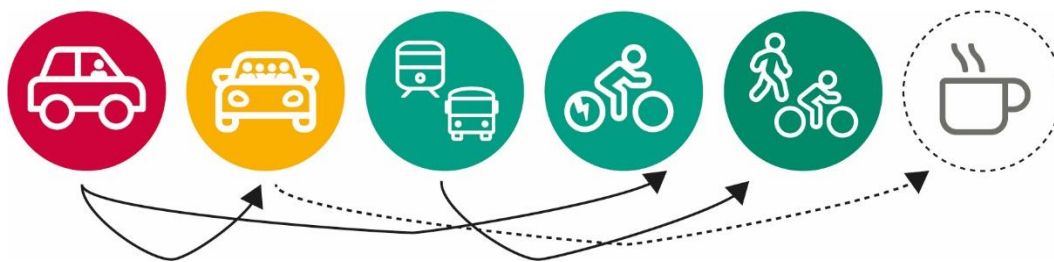


Del 2: Visionen Smart resande i Värmland

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.



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.

Från kollektivtrafik till hållbart resande

I föregående trafikförsörjningsprogram skiftade Region Värmlands uppdrag från att bedriva traditionell kollektivtrafik till att arbeta med hållbart resande i ett sammanhållet system anpassat till invånarnas liv i hela länet. Nu fortsätter arbetet.

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.

Kollektivtrafiken är fortfarande en central del, men med det skiftade uppdraget blir samordningen med andra hållbara transportslag såsom cykel, gång, samnyttjande av bil och bil till kollektivtrafiken viktiga områden att arbeta med. Det innebär alltså att inkludera all annan hållbar persontransport och även att inkludera de resor som egentligen inte behöver genomföras och på så sätt inte blir av. En visualisering av detta finns i Figur 1. För att nå hit är det avgörande att samarbeta med många olika aktörer, både kommersiella och offentliga, och på så sätt möjliggöra för ett mer hållbart resande. Detta görs genom att främja nytänkande, integrera det gamla med det nya, våga investera och erbjuda kunskap och resurser. Det innebär att Region Värmland identifierar de behov som finns och erbjuder lösningar i egen regi eller via andra aktörer och samarbeten. En viktig del blir att samarbeta i utvecklingen av bredband och digitala tjänster för att kunna erbjuda möjligheter till att avstå icke nödvändiga resor och erbjuda service i annan form.

Digitaliseringen är ett centralt verktyg i arbetet med utvecklingen av det hållbara resandet framöver. Region Värmland behöver gå från ett standarderbjudande för alla till att anpassa hållbart resande utifrån individers och länets olika förutsättningar. Därför måste resenärer och invånare inkluderas i arbetet med att utveckla det hållbara resandet i hela länet. Konkret innebär det att Region Värmland tar ett helhetsansvar för att det ska vara möjligt att resa hållbart i Värmland samt över länsgräns. Region Värmland har inte rådighet över samtliga förutsättningar, men inriktningen ger ett stöd för att aktivt delta tidigt i de processer som behövs för att få en bra helhet i samhällsplaneringen. Det innebär också ett behov av att arbeta nära andra delar av regionen, bland annat inom infrastruktur.

Utvecklingsområden

Utifrån de förändringsnycklar som beskrevs i det inledande kapitlet har tre utvecklingsområden identifierats för att säkerställa att Region Värmland jobbar för att nå visionen Smart resande i Värmland:

Ta ansvar för helheten
Påverka förutsättningarna
Påverka beteendet

Utifrån de områdena har det formulerats åtgärder för att påverka och förbättra förutsättningarna för ett smart resande i Värmland. Åtgärder för att påverka beteendet är ett verktyg för att få ut större effekt av de åtgärder som genomförs i trafiken. Naturligtvis sker en växelverkan mellan förutsättningar och åtgärder för att påverka beteendet där de stödjer varandra och det är så som man totalt sett får ut mest effekt av olika åtgärder. Nedan beskrivs utvecklingsområdena översiktligt. Mer detaljerad information finns i rapporten *Framtidens mobilitet*, se <https://www.regionvarmland.se/kollektivtrafik>.

Ta ansvar för helheten

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

Regionen behöver fortsätta att ta en ny roll och ansvar för helheten i det framväxande mobilitetssystemet. Det innebär ett ansvar för att de olika delarna och aktörerna i systemet ska fungera tillsammans och därmed skapa en bra helhetsupplevelse för invånarna. Mobilitetssystemet innefattar olika transportmedel (även de utanför kollektivtrafiken) och alla typer av resande inom samt till och från regionen. Det innefattar även att verka för att det ska finnas goda alternativ till att resa, exempelvis genom digitala lösningar. I framtiden kommer även andra alternativ, som självkörande fordon, vara en naturlig del i transportsystemet. För att kunna nyttja tillgängliga transportmedel finns också tjänster i systemet för att skapa överblick samt kunna planera och genomföra sin resa.

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

Påverka förutsättningarna

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

Region Värmland ska underlätta för invånarna att resa mer hållbart genom att verka för fler klimatsmarta resealternativ. Regionen behöver arbeta med att skapa förutsättningar för ett mer hållbart resande, såsom ny infrastruktur, nya tjänster och nya resealternativ för invånarna. Till stor del handlar det om att utveckla de faktiska förutsättningarna att resa

hållbart, exempelvis genom utveckling av trafiksystem och infrastruktur, även digitala lösningar. Det handlar mycket om att bygga vidare på det som redan finns, men även om att utveckla nya resmöjligheter. Detta kan ske antingen i egen regi, genom samarbeten eller genom att uppmuntra och underlätta för andra aktörer att skapa lösningar som möjliggör ett mer hållbart resande.

Målet är inte att utesluta icke hållbara resor men jobba för att successivt minska dem genom att skapa bättre förutsättningar för attraktiva och mer hållbara alternativ. I framtiden kommer givetvis andra transportsätt och möjligheter att finnas, här behöver det finnas en öppenhet att dra nytta av framtida möjligheter.

Mobilitetserbjudandet behöver framöver anpassas till områdets befolkningstäthet och närhet till hållbara transportalternativ. Detta för att hitta smarta lokalt anpassade lösningar för möjligheten att flytta sig i olika delar av länet. Det är viktigt för att invånarnas individuella behov/situation ska inkluderas och för att förstå vilket underlag som finns för att på så sätt erbjuda olika typer av tjänsteutbud.

Påverka beteendet

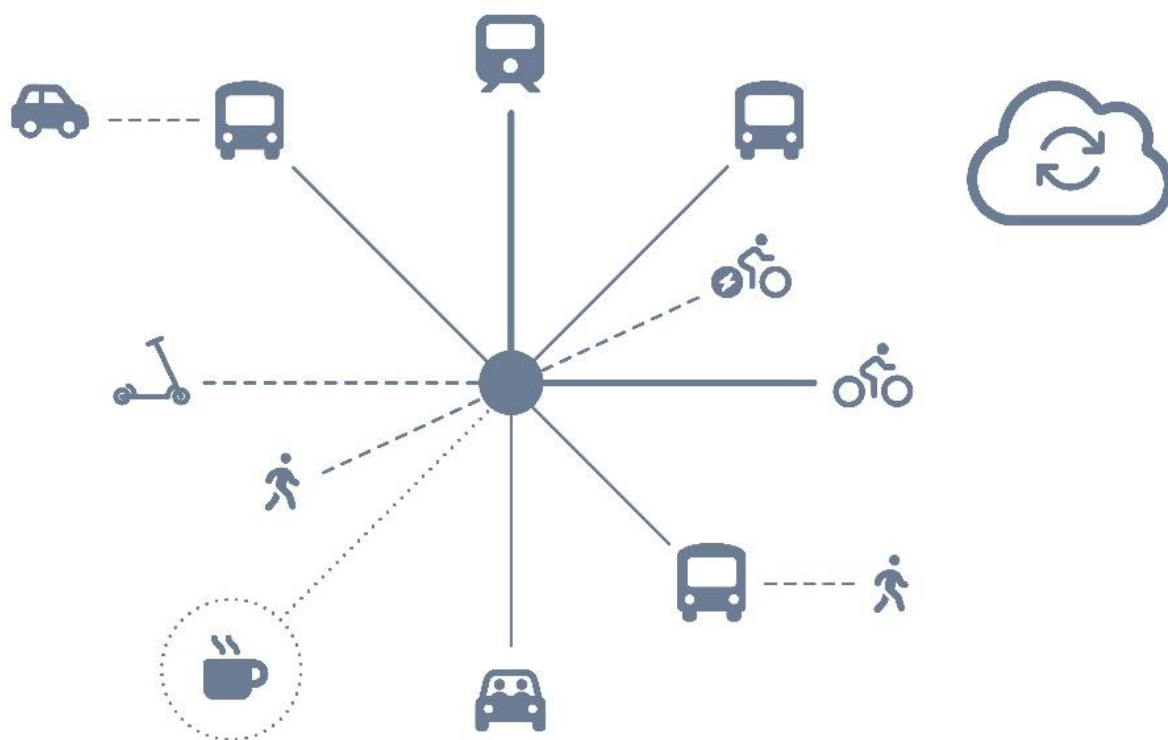
Detta utvecklingsområde fokuserar på påverkansåtgärder för att få invånarna att välja mer hållbara transportslag. Inriktningen är att varje rörelse åt ett mer hållbart resande är positivt.

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

Enligt kollektivtrafikbarometern 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 invånares 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.

¹ Rapport Framtidens mobilitet



Figur 2. 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. Digitala system bidrar även till att resor kan undvikas (kaffekoppen).

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 att 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 den önskvärda samhällsutvecklingen nås 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. Arbetet med trafiksystemet fokuserar på att skapa synergier mellan alla transportslag, inklusive kommersiell trafik och nya mobilitetslösningar. Snabba tekniska innovationer ökar behovet av att integrera olika fordonstyper. Exempelvis kan servicetrafik och skoltrafik bidra till dynamisk trafik och förbättrade resandemöjligheter inom kollektivtrafiken.

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 2.

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.

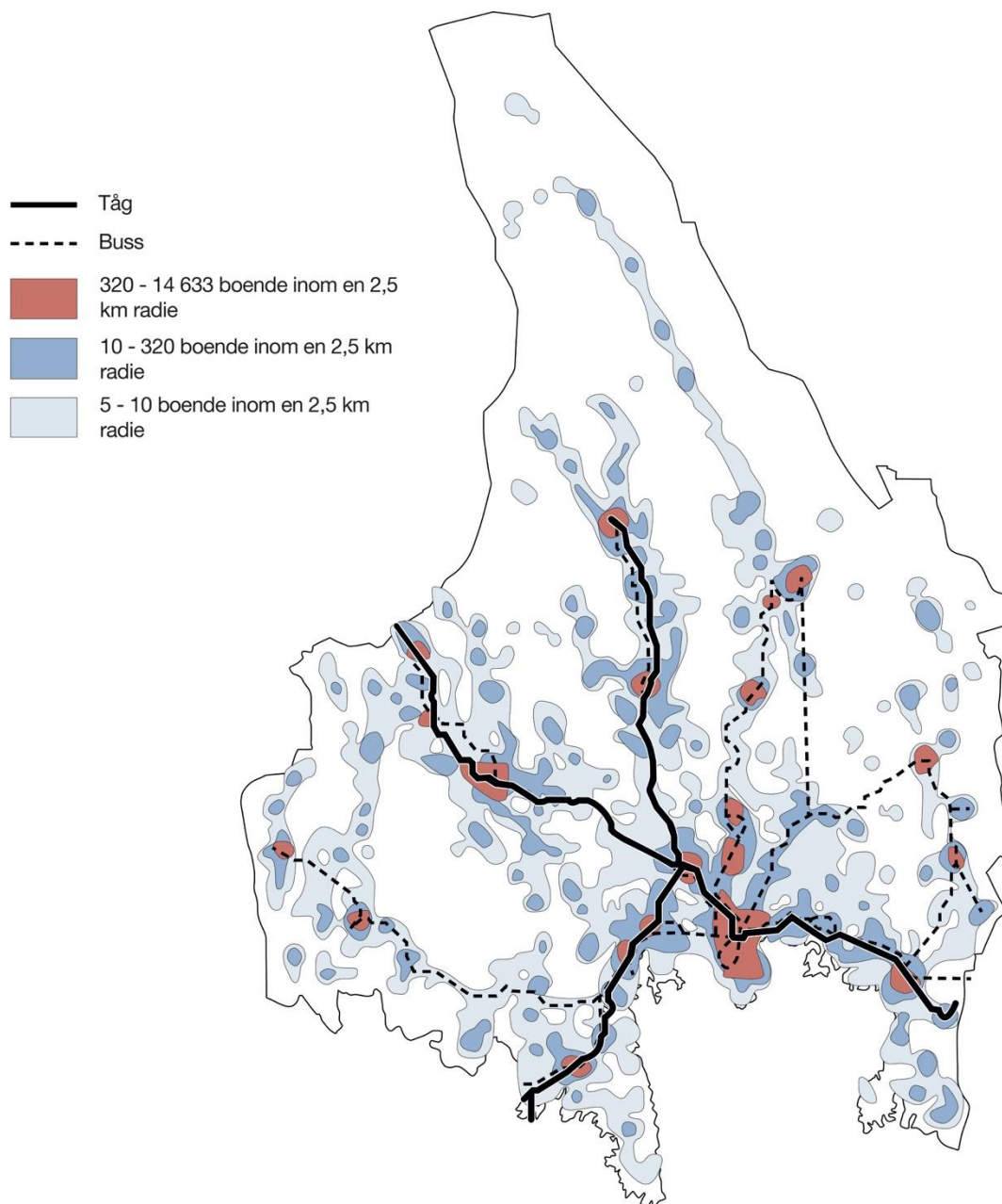
På så sätt har samtliga invånare i länet tillgång till kollektivtrafiken. För att göra själva kollektivtrafikresan mer attraktiv är det viktigt att fortsätta utveckla möjligheterna till att nyttja tiden ombord för exempelvis arbete och erbjuda andra bekvämligheter. En annan prioriterad utgångspunkt är 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 elbilar och underlätta för övergången till en mer elektrifierad fordonsflotta. Flexibel mobilitet inkluderar kanske i framtiden även den hållbara bilen, då våra diesel- och bensinbilar med största sannolikhet kommer fasas ut och ersättas av bilar med förnyelsebara drivmedel som på så sätt inkluderas i det hållbara resandet. För att kunna lösa problem som trängsel och resurseffektivitet behöver dessa bilar i så stor grad som möjligt dessutom samnyttjas i systemet.

Flexibiliteten märks även i att kollektivtrafiken tillsammans med andra aktörer erbjuder ett utbud av tjänster för att underlätta vardagen och resekedjan för de som reser med kollektivtrafiken. I detta arbete är det viktigt att hela tiden inkludera invånarna för att kunna tillgodose och möta deras behov. Det kan exempelvis 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 olika trafikslag samt flexibla lösningar för vidare resor i kollektivtrafiksystemet på platser utanför tätort är ytterligare exempel. Flexibel och dynamisk mobilitet kommer också vara en viktig pusselbit för att erbjuda hållbara transporter till vissa turistmål under perioder av året, exempelvis trafik till friluftsområden och andra turistmål som idag enbart går att nå via bil eller till fots. En nyckel i arr

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.



Figur 3. Karta över de nuvarande större kommunikationsstråken i Värmlands län till och från Karlstad med buss och tåg samt befolkningsspridning.

Starka stråk

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 stråk och områden med högt resande måste dock balanseras med att bibehålla en struktur som håller ihop länet.

Som framgår av kartan i Figur 3 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 den regionala persontågstrafiken på Värmlandsbanan, Fryksdalsbanan och Norge/Vänerbanan.

Arbetspendlingen sker i stort i de kommunikationsstråk som visas i figur 3 samt över länsgräns. Framförallt sker pendling över länsgräns i förbindelsen Säffle-Åmål samt Kristinehamn-Karlskoga, men även mot Degerfors, Hällefors och Örebro. Förbindelserna mellan Karlstad och Göteborg samt Karlstad-Karlskoga-Örebro samt mot Norge är särskilt betydelsefulla vad gäller gränsöverskridande kollektivtrafik.

2040 utgörs stommen i den regionala trafiken fortsatt av tåg- och busstrafik i dessa starka stråk. Planeringsmässigt hanteras tåg- och busstrafik som en helhet, vilket innebär att de på vissa sträckor utesluter varandra och på andra kompletterar varandra. I relationer där de kompletterar varandra är ambitionen att köra så mycket tågtrafik som möjligt utifrån kapacitet, fordonstillgång och ekonomi. Utifrån resbehovet kan det i vissa sträckor ändå av kapacitetsskäl finnas behov av en tät busstrafik mellan orterna och för att möjliggöra resande för de som inte bor vid en tågstation.

Såväl buss- som tågtrafik planeras för snabba transporter mellan de större orterna i länet samt mindre orter längs vägen mellan dem. På en del sträckor kan det finnas både trafik med tätare stoppfrekvens och snabbare trafik med färre stopp. I de starka stråken finns en ambition om att utöka trafiken, både vad gäller frekvens och fördelning över dygnets timmar. Ett utvecklingsområde är trafik på kvällar och helger för att öka attraktiviteten att bo kvar i orter med mindre nöjes- och kulturutbud.

Ett utvecklingsområde för den regionala busstrafiken med flexibel mobilitet som bas är att förbättra möjligheten till kollektivt resande "på tvären" i länet mellan orter där det finns ett utvecklat resande. 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.

Huvudfokus är att möjliggöra arbets- och studiependling men kollektivtrafiken ska även fungera för resande på fritiden. Då arbetstiderna sannolikt har större spridning än idag innebär det trafik under en stor del av dygnets timmar.

I de starka stråken går trafiken snabbt och har restider som är konkurrenskraftiga i förhållande till bil med målsättningen om att det ska ta max en timme att resa mellan Karlstad och övriga kommunhuvudorter i länet.

Området runt Karlstad är den del av länet som har högst befolkningstäthet, vilket bland annat märks av ett stort resande samt arbets- och studiependling. Exempelvis är pendlingsrelationen Karlstad-Hammarö den relation där flest värmlänningar pendlar över kommungräns. I det området behöver trafiken utvecklas för att möta de resandebehoven, på liknande sätt som för starka stråk.

Region Värmland arbetar 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. 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.

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

Det är 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.

Där det finns tätortstrafik är ambitionen att den ska bygga på samma principer som den regionala trafiken, med starka stråk där det finns ett stort resandebehov och flexibla lösningar där det inte finns lika starka stråk. Där det är möjligt samordnas regiontrafik och tätortstrafik inom tätorten så att den regionala trafiken även kan fylla ett lokalt behov.

Universell utformning

2040 är kollektivtrafiksystemet utformat med en så god tillgänglighet som möjligt för olika grupper i samhället, oavsett kön, könsöverskridande identitet eller uttryck, etnisk tillhörighet, religion eller annan trosuppfattning, funktionsnedsättning, sexuell läggning och ålder, det vill säga diskrimineringsgrunderna. 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.

Kollektivtrafikens utformning kan vara ett hinder för individer med funktionsnedsättningar, så som fysisk nedsättning, sensorisk nedsättning och kognitiv/psykisk nedsättning. Kollektivtrafikens utformning kan även vara ett hinder för social inkludering, utifrån exempelvis åldersgrupp och socioekonomisk grupptillhörighet eller språkliga färdigheter. Kollektivtrafiksystemets utformning ska i möjligaste mån inkludera och underlätta för dessa grupper. Kollektivtrafiksystemet ska även inkludera och underlätta för grupper som turister och fritidsresenärer.

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

I bilaga 2 och 3 redovisas de hållplatser som har tillgänglighetsanpassats och ska tillgänglighetsanpassas (uppdateras under remissperioden).



Figur 4. Strategiskt viktiga processer för kollektivtrafikens utveckling i Värmland.

Fokusprocesser

Sex viktiga processer som Region Värmland behöver arbeta med och fokusera på inom programperioden för trafikförsörjningsprogrammet har identifierats. Fokusprocesserna är strategiskt viktiga för kollektivtrafikens utveckling i Värmland och för att locka resenärer att resa kollektivt och hållbart. De sex fokusprocesser berör varandra samt samhällsutveckling i stort.

IT, teknik och digitalisering

Teknik och IT är inte längre enbart stödprocesser – de är motorer för utveckling. För att skapa en kollektivtrafik som är smart, hållbar och tillgänglig för alla behöver vi använda

Tekniken strategiskt: för att öka flexibiliteten, möta resenärernas förväntningar, skapa synergier med andra mobilitetslösningar och fatta bättre beslut i realtid. Framtidens kollektivtrafik är uppkopplad, integrerad, anpassningsbar och datadriven – och tekniken är nyckeln för att ta oss dit. För att möta resenärerna och invånarna i Värmland och kunna erbjuda relevanta, tillgängliga och effektiva tjänster är den digitala utvecklingen en av grundpelarna i kollektivtrafikens framtid. Teknik och digitalisering möjliggör en kollektivtrafik som är mer behovsstyrd, mer effektiv, mer inkluderande och som lättare kan anpassas över tiden.

Vi står inför ett skifte där vi går från att endast fokusera på system och hårdvara till att arbeta mer datadrivet – där data blir en strategisk resurs för utveckling och styrning. För att lyckas med detta behöver vi anpassa vår infrastruktur, våra arbetssätt och våra kravställningar vid upphandling. Det gäller exempelvis att definiera vilken data som ska

samlas in, vem som äger den, hur den ska användas och mixas med annan data samt hur den delas och lagras. Kollektivtrafiken är en i grunden datadriven verksamhet. Genom att säkerställa kvalitet i den data som genereras – från fordon, biljettsystem, resenärer och externa aktörer – kan vi fatta bättre beslut, anpassa våra produkter och trafiklösningar samt kommunicera mer träffsäkert med våra kunder, både före och under resan.

Genom att erbjuda fler digitala tjänster underlättar vi självservice, vilket både stärker kundupplevelsen och frigör interna resurser. Det skapar också nya möjligheter att inkludera grupper som tidigare haft svårare att nyttja kollektivtrafiken. För att nå dit krävs att vi har en robust digital grund – såväl i våra egna system som i de mobila nät som våra fordon är beroende av, särskilt inom den flexibla trafiken.

Automation och AI är naturliga delar i vår digitaliseringsstrategi. Genom att identifiera rätt användningsområden – exempelvis för planering, prediktion, kunddialog och analys – kan vi effektivisera verksamheten och frigöra tid för mer värdeskapande uppgifter. Samtidigt krävs ett ansvarsfullt förhållningssätt till hur AI-tjänster införs, såväl etiskt som tekniskt.

Informationssäkerhet och digital robusthet är grundläggande förtroendefrågor. Vi behöver ha kapacitet att hantera hot, avbrott, manipulation och förändringar i en alltmer digital miljö. Det inkluderar både tekniska skydd, organisatoriska rutiner och kontinuitetsplanering – så att vi kan upprätthålla en trygg och tillgänglig kollektivtrafik oavsett omvärldsläge.

Vi står inför ett teknikskifte där förmågan att integrera nya digitala lösningar – i allt från trafikledning till kundgränssnitt – blir avgörande. För detta krävs långsiktig kompetensförsörjning, modern systemutveckling och ett nära samspel mellan roller inom vår organisation såväl som samarbeten med andra externa aktörer.

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

Utveckling av affärs- och kundmodeller

I utveckling av affärs- och kundmodeller ingår bland annat en översyn av produktutbudet, prissättningen samt hur resenären betalar för sin resa, detta för att invånarnas resebehov så enkelt som möjligt ska kunna tillgodoses på ett hållbart sätt. Arbetet är tätt sammankopplat med kollektivtrafikens affärsmodell då produktutbud och prissättning direkt styr storleken på de totala biljettintäkterna. Pris- och biljettsystemets utformning har även påverkan på hur enkelt det upplevs att resa med kollektivtrafiken samt att det kan bidra till en effektiv påstigning och påverkar därmed restiderna. En ökad tillgänglighet till kollektivtrafiken, genom ett enklare system för köp av biljetter samt ett anpassat produktutbud, bidrar till ett ökat hållbart resande. Inom ramen för utveckling av trafiksystemet kommer det finnas behov av att se över och ta fram nya affärsmodeller och avtal med både kommunerna och privata aktörer, inte minst större arbetsgivare och besöksmål.

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

Utveckling av mobilitet och tjänster

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

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

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

Utveckling av trafiksystemet

Fokus i arbetet med att utveckla trafiksystemet är att skapa synergier med samtliga transportslag, både inom och utanför kollektivtrafikens fordonspool, för en helhetslösning som även tar hänsyn till kommersiell trafik och nya mobilitetslösningar. Det sker tekniska innovationer och förändringar i omvärlden allt snabbare vilket ökar behovet av att arbeta aktivt med att hitta synergier med andra typer av fordon än de som idag inkluderas i kollektivtrafikens transportslag. Exempel på synergier mellan transportslag inom kollektivtrafikens egen fordonspool är utveckling av dynamisk trafik där fordon från servicetrafiken och skoltrafiken kan få en viktig roll för att skapa resandemöjligheter tillsammans med fordon i den allmänna kollektivtrafiken.

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.

En del i att det ska vara möjligt att utveckla trafiken så som beskrivs ovan är att hitta avtalsmodeller med bland annat trafikföretag och kommuner som medger sådana lösningar och ett flexibelt arbetssätt.

Förväntat resultat: Ett flexibelt trafiksystem för att möta framtidens resebehov, nya trafiklösningar, ökad effektivitet i nyttjande av fordonsresurser, ökad andel hållbart resande, ökad nöjdhet, ökad marknadsandel för kollektivtrafiken, uppnå uppsatta miljömål, ökad tillgänglighet och regional utveckling.

Samverkan

För att uppnå målet om ett ökat hållbart resande samt för att erhålla ett sammanhängande mobilitetssystem är samverkan en av nycklarna. Region Värmlands roll som ansvarig för helheten i det framväxande mobilitetssystemet innebär ett ansvar för att de olika delarna och aktörerna i systemet ska fungera smidigt och sammanhållet, och därmed skapa en bra helhetsupplevelse för invånarna. För att skapa framgångsrik samverkan behöver plattformar och forum för olika aktörer identifieras, vilket kan utgå ifrån befintliga samarbeten eller vid behov starta nya. En del i arbetet ligger i att utforma modeller för samverkan med aktörer under genomförande av programmet.

För att skapa en sammanhängande infrastruktur och ett hållbart mobilitetssystem behöver regionen samverka med aktörer inom samhällsplaneringen, exempelvis kommuner, andra regioner, Trafikverket och Länsstyrelsen. Kollektivtrafiken är en viktig del i samhällsutvecklingen och det är därför viktigt att ha ett nära samarbete med de aktörer i länet som arbetar med dessa frågor.

De senaste åren har Region Värmland arbetat med handlingsplaner för kollektivtrafik ihop med berörda kommuner för att ta fram en gemensam bild av hur kollektivtrafiken och kommunens samhällsutveckling kan stärka varandra. Ambitionen är att det arbetet ska fortsätta under kommande år med de kommuner där det finns ett sådant behov.

Även i utveckling av tjänster och system är samverkan med andra aktörer och verksamheter en av framgångsfaktorerna, exempelvis trafikoperatörer, forskning, idéburen sektor och regionens invånare.

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

Social hållbarhet

Kollektivtrafiken spelar en central roll i att främja social hållbarhet genom att stödja integration, stadsutveckling, jämlikhet och barns välbefinnande. Genom att erbjuda tillgängliga och prisvärda transportalternativ kan kollektivtrafiken minska sociala och ekonomiska klyftor, vilket bidrar till en mer jämlik samhällsutveckling. Detta är exempelvis viktigt för barn och ungdomar, som ofta är beroende av kollektivtrafik för att kunna delta i utbildning och fritidsaktiviteter.

Inom stadsutveckling kan kollektivtrafiken bidra till att skapa mer hållbara och levande städer. Genom att minska bilberoendet kan kollektivtrafiken leda till minskade utsläpp och förbättrad luftkvalitet, vilket är avgörande för både miljön och människors hälsa. Dessutom kan en välutvecklad kollektivtrafik stimulera lokal ekonomi genom att förbättra tillgången till arbetsmarknader och stödja handel och turism. Dessa delar är avgörande för den regionala utvecklingen i Värmland.

Social hållbarhet handlar också om att arbeta med en tillgänglig utformning till och i kollektivtrafiken, tydliga informationssystem, att öka den upplevda tryggheten samt att arbeta nära kommunerna vid utformning av trafiksystemet. Vad gäller trygghet ombord har förare och ombordpersonal en avgörande roll. Omvänt har resenärerna en stor påverkan

på förarnas arbetsmiljö. Region Värmland verkar för att förarna har en god arbetsmiljö och trygga anställningsvillkor.

Dagligen bidrar kollektivtrafiken till en socialt hållbar utveckling, genom att invånare kan ta sig till skola och arbete. Kollektivtrafikens fasta tider och ruttor har traditionellt haft skol- och arbetspendling som utgångspunkt och utvecklingen kommer till stor del fortsätta så. En av kollektivtrafikens styrkor är att den är kapacitetsstark då den på ett effektivt sätt kan förflytta många personer samtidigt, vilket ofta krävs när människor behöver ta sig till arbete eller skola samtidigt på morgonen. Ett liknande behov finns på eftermiddagen, men resandebehovet är något mer spritt då.

S-linjen i Karlstad är ett exempel på kapacitetsstark kollektivtrafik som utvecklats under flera års tid, och fortsätter att utvecklas kontinuerligt. Linjen är BRT-inspirerad, som står för Bus Rapid Transit, vilket exempelvis innebär att den delvis har egna körfält och därmed har företräde framför annan trafik. Införandet av S-linjen har medfört en kortare restid mellan exempelvis centrum och Centralsjukhuset, och fler resenärer i kollektivtrafiken. Den mest positiva resandeutvecklingen i Karlstad sker nämligen på S-linjen. Hållplatslägena byggs tillgänglighetsanpassat med kantsten som innebär lågt insteg för resenärerna. Dessutom utrustas alla hållplatser med realtidsskyltar och pratorer för utrop av avgångstider. På så sätt blir kollektivtrafiken attraktiv och tillgänglig för fler.

De senaste åren har nya flexibla trafiklösningar testats i Värmland. Jämfört med den traditionella linjelagda kollektivtrafiken möjliggör den flexibla kollektivtrafiken fler typer av resor, även i glesa områden, och än större möjligheter för olika grupper att nå en bredd av viktiga målpunkter.

Förväntat resultat: Hållbar stadsutveckling, jämlikhet, ökad folkhälsa och ökat välbefinnande, vilket skapar ett mer inkluderande och hållbart samhälle.

Några goda exempel är X-linjen, mixtrafik, cykel i kollektivtrafiken, flexibel avstigning, samt att dialoginitiativ genomförts. Läs mer nedan.

X-linjen

X-linjen är en flexibel busstrafik som bokas via en app och som körs utan tidtabell och bestämd linjesträckning. Utöver flerdubblade kollektivtrafikresor har konceptet bland annat bidragit till att:

- Ungdomar tar sig självständigt och enkelt till träningen eller andra fritidsaktiviteter under eftermiddagar och kvällar.
- Seniorer tar sig enkelt till matbutiken eller gör andra ärenden. Exempel finns även på att seniorer inte längre är beroende av att äga sin egen bil.
- Hemmasittare tar sig ut i samhället.
- Utveckla trafikkoncept för relativt glesbefolkade områden.

X-linjen har fått stor uppmärksamhet av kollektivtrafikmyndigheter och kollektivtrafikföretag i Sverige eftersom Region Värmland varit först ut att testa konceptet och att det genererat en stor ökning kollektivtrafikresor.

Mixtrafik

Mixtrafik är tjänsten som låter allmänheten boka plats på skolbussarna. Genom att öppna upp skolbussarna får fler nytta av trafiken som kör på vardagar varje morgon och eftermiddag. Mixtrafik har bland annat bidragit till att:

- Det ges fler kollektivtrafikmöjligheter för personer som bor på landsbygden, där det i vanliga fall inte går kollektivtrafik.

- Byten till andra busslinjer underlättas genom att skolbussen stannar i närheten av hållplatser i den allmänna kollektivtrafiken.
- Barn som inte har rätt till skolskjuts kan nu följa med skolskjutsberättigade vänner eller syskon hem efter skolan.

Dialoginitiativ

Dialoginitiativ med olika målgrupper har genomförts exempelvis i samband med:

- Bussklubbens framtagande, då barndialoger genomfördes för att utveckla appen.
- Framtagande av ny resebokningsapp. Unga region- och kommunutvecklare och Ungdomsfullmäktige i Karlstads kommun bjöds in för en appdemo i tidigt skede av framtagandet.
- Region Värmland har ett samverkansavtal med pensionärsorganisationerna och med funktionsrätt Värmland. Inom ramen för den samverkan sker en kontinuerlig dialog för att förbättra tillgängligheten till kollektivtrafiken.
- Revidering av Trafikförsörjningsprogrammet, då Region Värmland haft dialog med studenter på Karlstads universitet.

Region Värmland har under 2024 och 2025 anställt unga regionutvecklare med syfte att genomföra dialog med andra unga, om frågor som är viktiga ur ungdomars perspektiv. Vid dialog med de unga regionutvecklarna har det tydligt framkommit att ungdomar påverkas av och vill påverka kollektivtrafiken i Värmland. Synpunkter som samlats in via enkäter har visat att unga vill påverka kollektivtrafiken i frågor som bland annat rör lägre priser, önskemål om tätare bussturer och att bussarna ska gå fler tider på dygnet.

Gymnasieungdomars önskemål stämmer väl överens med önskemål från andra målgrupper. Eftersom gruppen är mer beroende av kollektivtrafiksystemet än andra målgrupper så kan önskemålen i högre grad beskrivas som behov. Därför bör målgruppens behov synliggöras vid förändringar i kollektivtrafiksystemet. Några önskemål från ungdomar i gymnasieålder är:



Figur 5. Exempel på gymnasieungdomars önskemål och synpunkter på kollektivtrafiken i Värmland.

I samband med revideringen av Trafikförsörjningsprogrammet har Region Värmland också haft dialog med studenter vid Karlstads Universitet. I dialogen framkom det att studenter bland annat har synpunkter på att det är svårt att ta sig till mataffären från sina studentboenden med kollektivtrafik, och att studenterna önskar att terminsbiljetter införs. Under 2025 ser Region Värmland över möjligheterna att införa termins- och

halvårsbiljetter, och genomför ändringar i stadstrafiken i Karlstad. Förväntade resultat är en ökad tillgänglighet genom tätare trafik, bättre anslutning från universitetet till handelsområdet Välsviken och ett bättre biljettutbud.

Cykel i kollektivtrafiken

Cykel i kollektivtrafiken. Det är möjligt att ta med sin cykel på kollektivtrafikens fordon. Dels kan man ta med sin cykel på vissa tågavgångar i mån av plats. Dessutom har kollektivtrafiken turismsatsningen "cykel på buss" som startade sommaren 2021, Sommarsatsningen har bland annat bidragit till att:

- Öka möjligheterna för cykelturister att uppleva cykelleder och samtidigt uppmuntra fysiskt aktiva och klimatsmarta resor.
- Ta med cykeln på bussen utan extra kostnad.
- Anpassa cykelturens längd utifrån önskemål, genom att det finns flera valbara hållplatser att boka för på- och avstigning.

Flexibel avstigning

Flexibel avstigning mellan två ordinarie stopp testas på några regionbussar. Det ger möjlighet till att:

- Öka tryggheten vid avstigning under kvälls- och nattetid. Möjligheten har inte nyttjats i särskilt stor utsträckning, men det kan ändå vara en trygghet för resenärer att veta att flexibel avstigning erbjuds.

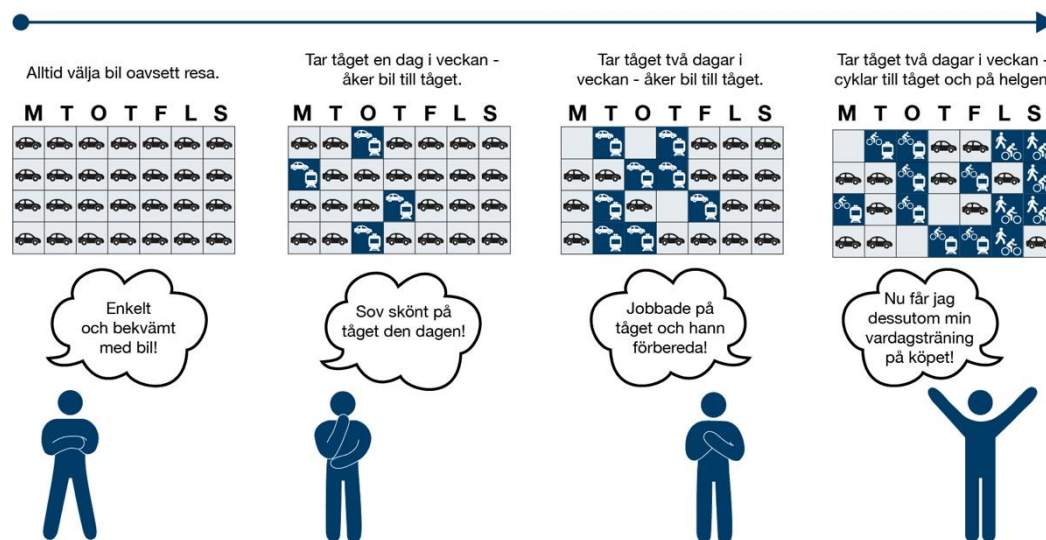


Del 3: Mål

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*.

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



Figur 6. 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.

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.

I kapitlet nedan ges en bakgrund till målen i det regionala trafikförsörjningsprogrammet.

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 privatbilar som reser ensamma och att kollektivtrafikens marknadsandel inte ska öka på bekostnad av en minskad andel cykel och gång. Region Värmlands huvudfokus kommer fortsatt vara på att öka det kollektiva resandet, som en del i det sammanhållna mobilitetssystemet.

Marknadsandelen för hållbart resande mäts genom kollektivtrafikbarometern och utgår ifrån fråga om huvudsakligt färdmedel för respondentens resa under gårdagen.

Förflyttning mot hållbart resande

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.



Figur 7. Illustration över identifierade utvecklings- och arbetsområden som ska öka marknadsandelen inom hållbart resande i Värmland.

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



Figur 8. Trygghetsaspekter inom kollektivtrafiken.

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.

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. Det vore lämpligt att följa upp indikatorerna utifrån samtliga diskrimineringsgrunder; kön, könsöverskridande identitet eller uttryck, etnisk tillhörighet, religion eller annan trosuppfattning, funktionsnedsättning, sexuell läggning och ålder.

Tyvärr saknas metoder för att samla in data utifrån en majoritet av diskrimineringsgrunderna och det är dessutom en stor utmaning att samla in ett tillräckligt stort dataunderlag för att säkerställa att svaren är signifikanta.

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.

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 ska drivas med 100 procent förnybart drivmedel år 2030, en nivå som nästan är uppnådd redan 2024. För servicelinjerna är det mer komplicerat med tillgång till fossila bränslen, där är målet därför att årligen öka andelen fossilfritt bränsle. 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 2030 för regiontågen är att ligga kvar på nuvarande nivå i och med att Fryksdalsbanan inte är elektrifierad. Före 2030 behöver dock beslutas om att beställa nya tåg till Fryksdalsbaban, vilket skapar förutsättningar att öka andelen fossilfritt när de tas i bruk.

Uppföljning av andelen förnybart drivmedel utgår ifrån miljö- och fordonsdatabasen FRIDA, som lagrar, sammanställer, visar och följer upp information rörande fordon i kollektivtrafiken.



Figur 9. Tillgänglighetsaspekter inom kollektivtrafiken.

Tillgänglighet

Kollektivtrafikens tillgänglighet kan delas in i olika delar; grundläggande tillgänglighet till resande och kollektivtrafiksystemet som helhet, geografisk tillgänglighet, universell utformning (inklusive tillgänglighet för personer med funktionsnedsättning) och upplevd tillgänglighet. De olika delarna beskrivs närmare i detta kapitel.

Grundläggande - helhet

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 alla resenärer ges så goda förutsättningar som möjligt 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.

Geografisk tillgänglighet

Inom länet är tillgången till kollektivtrafik och möjlighet till hållbart resande en tillgänglighetsfråga. Geografisk tillgänglighet kan innefatta hur långt avstånd resenären har till närmsta hållplats eller station. I ett utbyggt mobilitetssystem kan det även innefatta avstånd till en MaaS-tjänst (Mobility as a Service eller mobilitet som tjänst). I den geografiska tillgängligheten kan även turtäthet samt linjesträckning ingå, vilket avgör om resenären kan ta sig till sin målpunkt vid en tidpunkt som passar. Resenärens upplevda tillgänglighet kan skilja sig ifrån en statistiskt uppmätt tillgänglighet, exempelvis om 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.

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

Universell utformning

FN:s konvention om rättigheter för personer med funktionsnedsättning² 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 (inklusive digitala) 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.

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 2019:3³ delar in de olika typerna av resehinder som en person med någon form av funktionsnedsättning kan uppleva i tre kategorier: fysiska och tekniska hinder, informationshinder samt organisatoriska och sociala hinder. Dessa resehinder 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.

Samtliga trafikslag ska erbjuda fordon som är anpassade för personer med funktionsnedsättning. I trafik som bokas inför resa kan det vara en kombination av anpassade och icke-anpassade fordon. Vid behov ska dock anpassade fordon användas. 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. Region Värmlands fördelar en pott med medel för förbättring av hållplatser och arbetar tillsammans med kommunerna och Trafikverket för att succesivt bygga om i den takt som medlen räcker till. De linjer och hållplatser som prioriteras att tillgänglighetsanpassas under programperioden listas i Bilaga 2. Lista över de linjer och bytespunkter som är och ska vara tillgängliga för alla resenärer finns i Bilaga 3. **Bilagorna uppdateras under remissperioden.**

Trafikanalys ansvarar för uppföljning av de transportpolitiska målen och har i det arbetet tagit fram indikatorn "Användbarhet för alla"⁴ som ska ge en lägesbild av transportsystemets tillgänglighet och användbarhet med fokus på personer med funktionsnedsättning. Uppföljning sker vart tredje år och då utifrån tre delmål; resandet vid

² Regeringskansliet, *Konvention om rättigheter för personer med funktionsnedsättning*

³ Trafikanalys, *Kollektivtrafikens barriärer – kartläggning av hinder i kollektivtrafikens tillgänglighet för personer med funktionsnedsättning*.

⁴ Trafikanalys, Kollektivtrafik för alla <https://www.trafa.se/kollektivtrafik/kollektivtrafik-for-alla-8657/>

tillgängliga noder, kvalitet på tillgänglighetsinformation och upplevd användbarhet. Region Värmland bistår med data i Trafikanalys arbete, samt tar del av den sammanställda uppföljningen som ett led i att förbättra tillgängligheten i länet.

Fordonen inom Region Värmlands allmänna kollektivtrafik är tillgänglighetsanpassade utifrån att möjliggöra resande för personer med nedsatt syn, hörsel och rörelseförmåga. Kontinuerligt sker ombyggnation av hållplatser och stationer, dels utifrån framtagna prioriteringslista, dels när det sker annan ombyggnation av infrastruktur i området. Region Värmland har ett samverkansavtal med pensionärsorganisationerna⁵ och med funktionsrätt Värmland⁶. Inom ramen för den samverkan sker en kontinuerlig dialog för att förbättra tillgängligheten till kollektivtrafiken. Samverkansgruppen ansvarar för att kvalitets- och förbättringsaspekter uppmärksammas, samt att de bidrar med kunskap.

Upplevd tillgänglighet

Att följa upp tillgänglighetens alla aspekter är svårt då det saknas tydliga indikatorer att utgå ifrån. Uppföljning av tillgänglighet sker delvis genom målen om trygghet, nöjdhet och enkelhet att resa. Uppföljning av den upplevda tillgängligheten genomförs genom Kollektivtrafikbarometern utifrån påståenden om avgångstiderna passar personens behov samt 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.

Kostnadseffektivitet

För att bibehålla ett långsiktigt stabilt trafiksystem är den ekonomiska långsiktigheten betydelsefull. För att bibehålla en långsiktig ekonomisk hållbarhet är det viktigt att ha med sig det perspektivet hela vägen i arbetet. Här ingår en bred palett med exempelvis fordonskrav, trafikupplägg, insatser för ökad framkomlighet i kombination med ny teknik och lösningar. Med fördel kan fler branschgemensamma lösningar sökas och tillämpas för ökad kostnadseffektivitet.

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.

Särskilda persontransporter

Den allmänna kollektivtrafiken ska i så stor omfattning som möjligt användas före de särskilda persontransporterna, detta sett ur kostnads- och hållbarhetsperspektiv. I de fall som den allmänna kollektivtrafiken inte är möjlig att nyttja anordnas service- och skoltrafik.

De särskilda persontransporterna ska vara trygga, enkla att resa med, tillgängliga och ha

⁵ Information om Pensionärsråd: [Pensionärsråd - Region Värmland](#)

⁶ Information om Rådet för funktionsrätt: [Rådet för funktionsrätt - Region Värmland](#)

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.

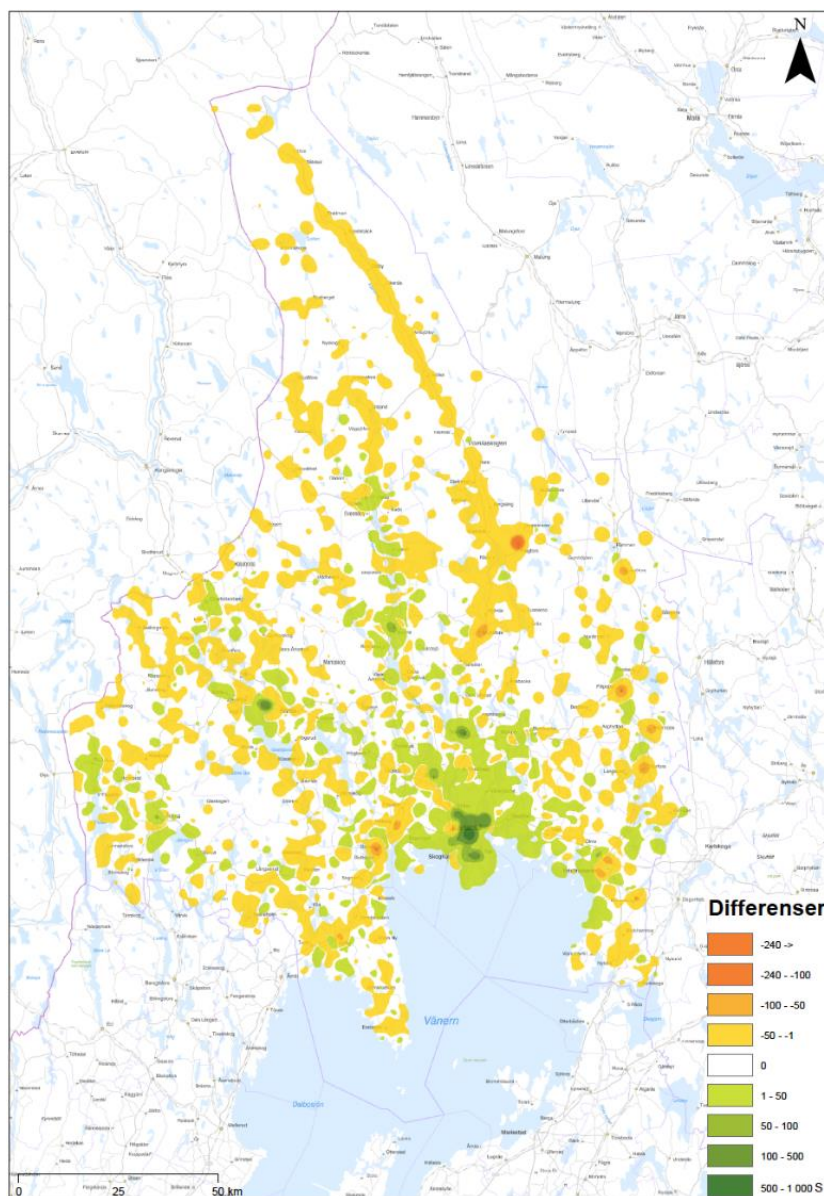


Del 4: Nuläge

I avsnittet redovisas en nulägesanalys utifrån förutsättningar och utmaningar, dagens kollektivtrafik samt resvanor och behov. För att förstå hur kollektivtrafiken kan utvecklas behövs en kunskapsgrund inom många olika områden som exempelvis befolkningsutveckling, infrastruktur, samhällstrender med mera.

Befolkningsutveckling

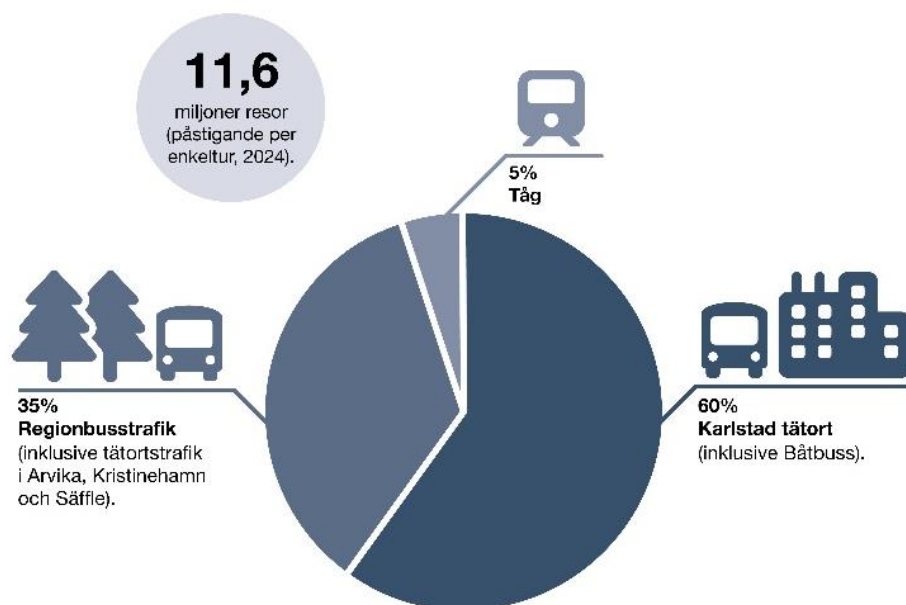
Värmland hade vid utgången av 2022 en befolkning på 283,548 personer varav 49,6 procent är kvinnor och 50,4 procent är män, vilket speglar riket som helhet. Medelåldern i Värmland är 43,8 år mot rikets 41,4. Befolkningen i länet har ökat med knappt 2 procent mellan 2019 och 2023. Ökningen för kvinnor respektive män är försumbar och likaså fördelningen mellan könen.



Figur 10. Befolkningsutveckling i länet mellan 1985 och 2015 © Lantmäteriets bakgrundskarta i 2009/00858. Karta: Sweco Position AB

Prognosen för 2040 visar på en sjunkande befolkning i samtliga kommuner utom Kil som förväntas stå still och Karlstad respektive Hammarö som väntas växa med sex procent var. Störst tapp förväntas ske i regionens östra och norra delar. Totalt förväntas befolkningen minska med 2 procent fram till 2040 jämfört med dagens nivå. Samtidigt är födelsetalen rekordlåga, både nationellt och i länet, vilket kommer att ha långsiktiga effekter.

De senaste 20 åren har andelen boende i centralort, övriga tätorter respektive utanför tätort varit stabilt. Befolkningen i Värmland är koncentrerad i området runt Karlstad och Vänern. I övrigt följer befolkningsstrukturen de viktigaste vägarna i länet, framför allt väg 61, 62, 63 och europavägarna E18 och E45. I Karlstad och Hammarö bor 40 procent av befolkningen. Som framgår av kartan nedan har koncentrationen förstärkts under de senaste 40 åren. I den regionala systemanalysen finns mer underlag om länets befolkningsutveckling.



Figur 11. Antal resor (påstigande per enkeltur) i kollektivtrafiken i Värmland 2024 och hur de fördelas på olika trafikslag.

Dagens kollektivtrafik

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 2014–2024. Nuläget redovisas uppdelat på den allmänna kollektivtrafiken, särskilda persontransporter och den kommersiella kollektivtrafiken som utförs i regionen samt länsöverskridande.

Allmän kollektivtrafik

Inom Region Värmland bedrivs offentligt finansierad kollektivtrafik med buss, tåg och på sommaren även med båt. Regional kollektivtrafik bedrivs i hela länet grundat på beslut om allmän trafikplikt. Den allmänna kollektivtrafiken möjliggör 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 allmänna kollektivtrafiken i Värmland bedrivs under varumärket Värmlandstrafik. Tätortstrafik med buss bedrivs år 2025 i Karlstad, Arvika, Säffle och Kristinehamn. I Säffle tätort bedrivs en typ av flexibel trafik, under namnet X-linjen. I Sunne kommun har ett liknande koncept testats under 2024 och fortsätter under 2025. Regiontrafiken samt tätortstrafiken är upphandlade enligt beslut om allmän trafikplikt till och med år 2027.

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 Kristinehamns kommun och Degerfors kommun bedrivs tågtrafik på sträckan Kristinehamn – Degerfors. Samtliga tåg i den allmänna kollektivtrafiken är tillgänglighetsanpassade för personer med nedsatt rörelseförmåga, syn och hörsel.

Den kollektiva båttrafiken tillkom år 2008 och trafikerar Klarälvsdeltat samt skärgården i norra Vänern inom Karlstad, Hammarö, Grums och Kristinehamns kommuner. Båttrafiken är framför allt för fritidsresande, men vissa sträckor går att nyttja för arbetspendling. Båttrafiken är ett tillköp av de ovan nämnda kommunerna.

Måluppfyllelse och metodförändringar

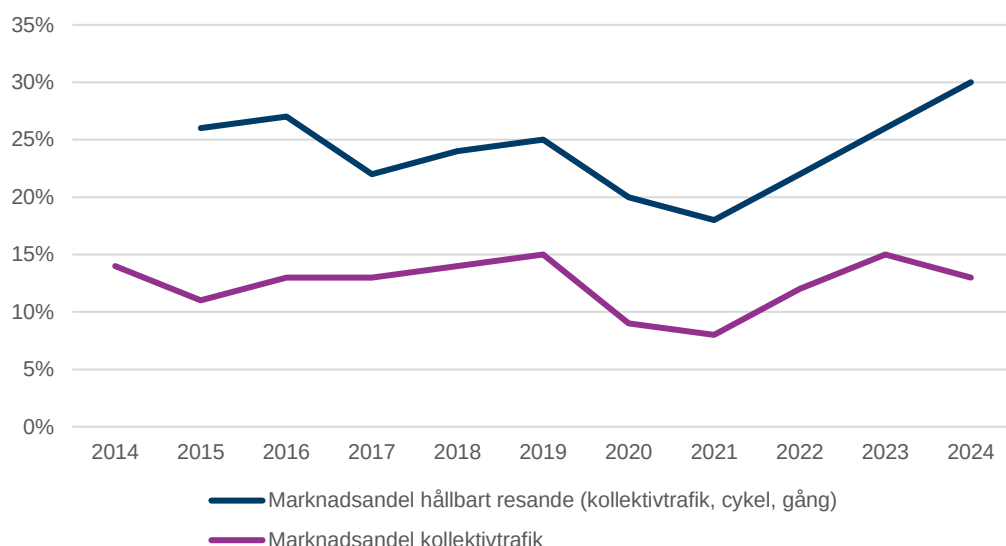
Marknadsandelen för hållbara resor och förnybara drivmedel har ökat de senaste åren, vilket är positivt. Inom övriga målområden har Region Värmland Kollektivtrafik dessvärre generellt tappat andelar. Däremot är skillnaderna små och ryms inom felmarginalen.

Från och med januari 2024 tog Enkätfabriken över driften av Kollektivtrafikbarometern från tidigare leverantör som genomfört undersökningen sedan 2017. I och med leverantörsbytet genomfördes några mindre metodförändringar för att öka kvaliteten på undersökningen. Framförallt gjordes ansatsen till att öka svarsfrekvensen och representativiteten vilket är viktiga kvalitetsindikatorer. Olika förklaringsfaktorer som påverkar marknadsandelen utifrån metodförändringarna är att:

- En ökad andel män besvarat undersökningen 2024.
- En minskad andel resenärer som reser med stadstrafik fångades in.
- Fördelningen av svar över veckodagar blev jämnare varav fler svarade för helgdagar.
- Fler gångresenärer samlades in i 2024 års undersökning.

Resande och marknadsandel

Det totala antalet resor i den allmänna kollektivtrafiken har minskat de senaste åren. I samband med Covid 19-pandemin begränsades resorna i kollektivtrafiken för att minimera smittspridningen. Därefter har kollektivtrafikresandet återhämtat sig i ganska hög grad, men värmlänningarna genomför färre resor över lag, och så även i kollektivtrafiken. En del av förklaringen är att fler kan arbeta på distans som följd av pandemin. År 2024 gjordes 11,6 miljoner resor (påstigande per enkeltur) i den allmänna kollektivtrafiken i Värmland. Flest resor gjordes i Karlstad tätort, efter det kommer resor i regionbusstrafiken, inklusive tätortstrafik i Arvika, Kristinehamn och Säffle. Därefter följer tågresorna, som står för en relativt liten andel av kollektivtrafikresorna. I figur 11 redovisas påstigande i kollektivtrafiken totalt och fördelningen mellan de olika trafikslagen. Kollektivtrafikens respektive det hållbara resandets marknadsandel jämfört med resande med motoriserat fordon (bil, motorcykel, moped) låg 2024 på 13 respektive 30 procent.

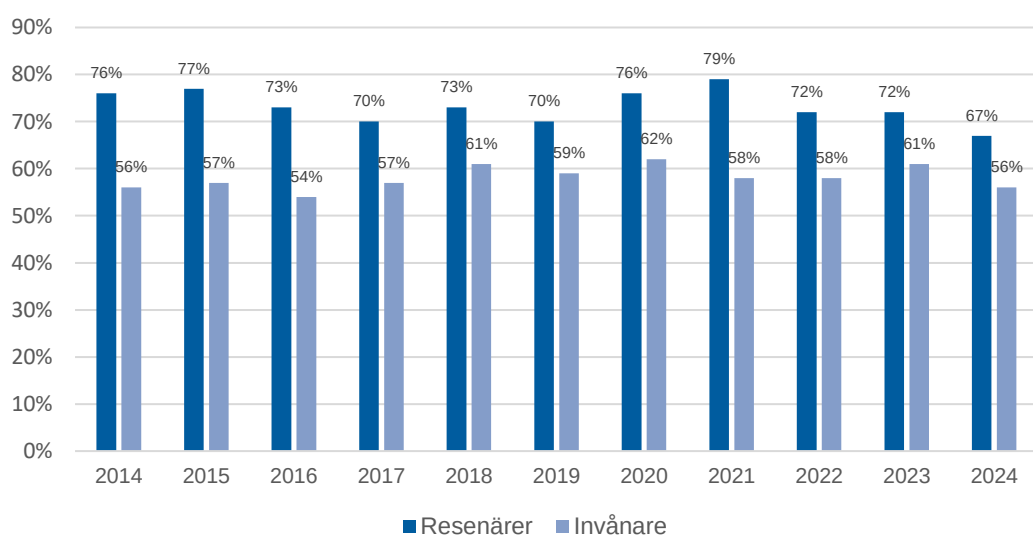


Figur 12. Kollektivtrafikens respektive det hållbara resandets marknadsandel i Värmland för perioden 2014–2024. Data saknas för marknadsandel hållbart resande för år 2014. Källa: Kollektivtrafikbarometern.

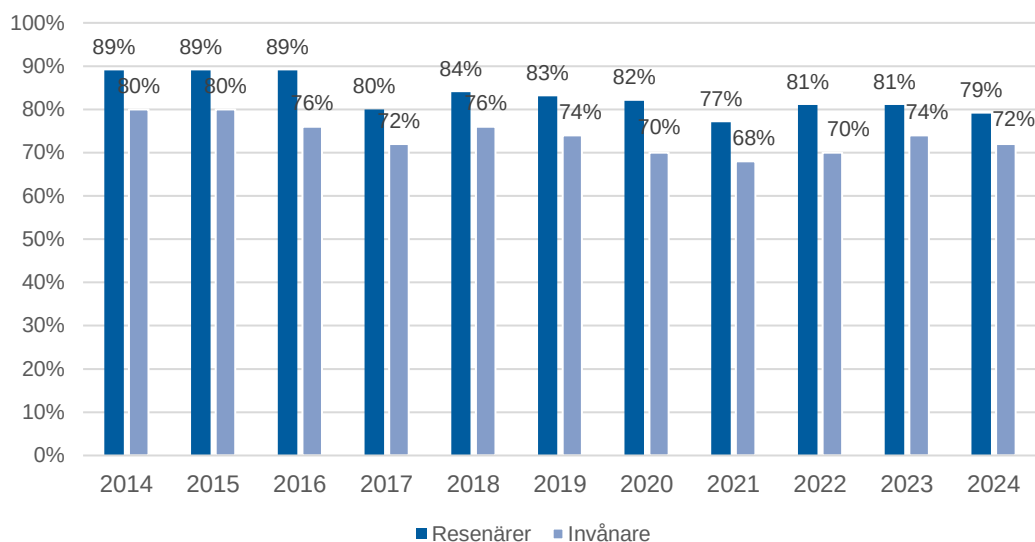
Se Figur 12 för utvecklingen av kollektivtrafikens samt det hållbara resandets totala marknadsandel i Värmland. I diagrammet nedan över marknadsandel syns hur kollektivtrafikens marknadsandel sjunkit under 2024, medan andelen hållbart resande ökade. Sannolikt hänger det ihop med metodförändringen i kollektivtrafikbarometern som beskrivits ovan.

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?". I Figur 13 redovisas en sammanlagd nöjdhet för kollektivtrafiken, fördelat på invånarnas generella nöjdhet och resenärernas nöjdhet.



Figur 13. Andel av regionens invånare respektive kollektivtrafikens resenärer som är nöjda med kollektivtrafiken i Värmland, under perioden 2014–2024. Källa: Kollektivtrafikbarometern



Figur 14. Andel av regionens invånare respektive kollektivtrafikens resenärer som instämmer i påståendet att det känns tryggt att resa med kollektivtrafiken i Värmland, under perioden 2014–2024.
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 påståendena *”Det känns tryggt att resa med bolaget”* respektive *”Det är enkelt att resa med bolaget”*. I Figur 14 redovisas hur stor andel som tycker att det känns tryggt att resa med kollektivtrafiken, fördelat på invånares och resenärers svar. I Figur 16 redovisas hur stor andel som tycker att det är enkelt att resa med kollektivtrafiken, fördelat på invånares och resenärers svar.

Enligt Svensk kollektivtrafiks nationella kollektivtrafikbarometer framgår att risken för att utsättas för förseningar är den främsta orsaken till otrygghet i kollektivtrafiken. I många fall väljs alternativet dock för att det finns med som ett färdigt svarsalternativ och att de som svarar påminns om förseningar. Faktorer som att vara orolig för att utsättas för brott, eller bråkiga och stökiga personer är också framträdande orsaker till att resenärerna upplever otrygghet.

Sammantaget kan sägas att begreppet otrygghet är trubbigt då det associeras till allt från risken för försening, som är kopplat till kollektivtrafikutbudet, till en personlig utsatthet som individ. I den nationella kollektivtrafikbarometern (första halvan av 2023) syns en korrelation mellan trygghet och ålder, där endast 43 procent av den yngsta gruppen, 15–19 år, instämmer i påståendet att det känns tryggt att resa med bolaget, medan hela 58 procent av de äldsta grupperna, 65–85 år och 86–95 år, instämmer i samma påstående. Barn under 15 år tillfrågas inte, och svaren delas inte upp på kön. Generellt sticker dock unga kvinnor ut bland de som upplever otrygghet i samhället i stort.

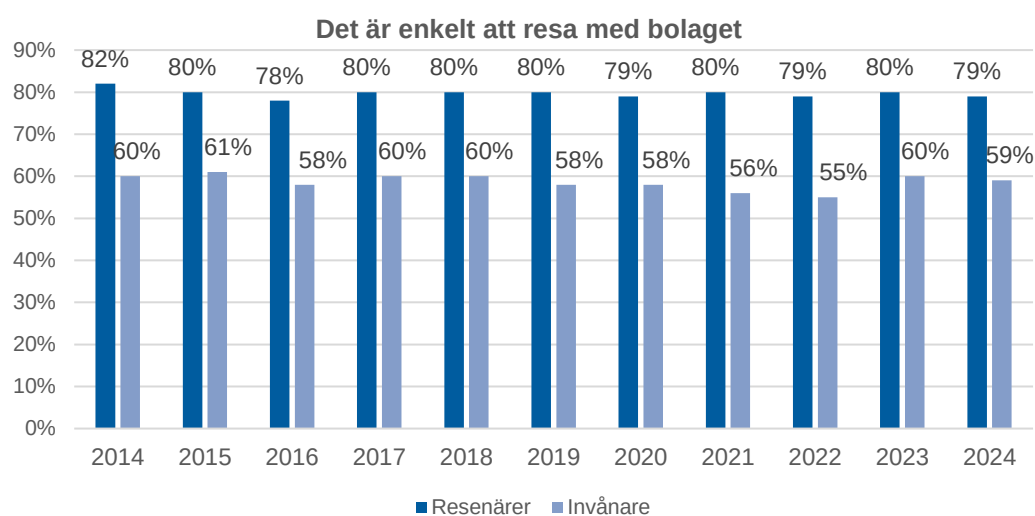
I den nationella kollektivtrafikbarometern har respondenter fått lämna synpunkter som rör trygghet i kollektivtrafiken i fritext, dessa kan kategoriseras i fem kategorier:

1. Trygghetsåtgärder och personal
2. Körbeteende och fordonssäkerhet
3. Tillgänglighet och servicefrekvens
4. Renlighet och underhåll av fordon och stationer
5. Information och kommunikation

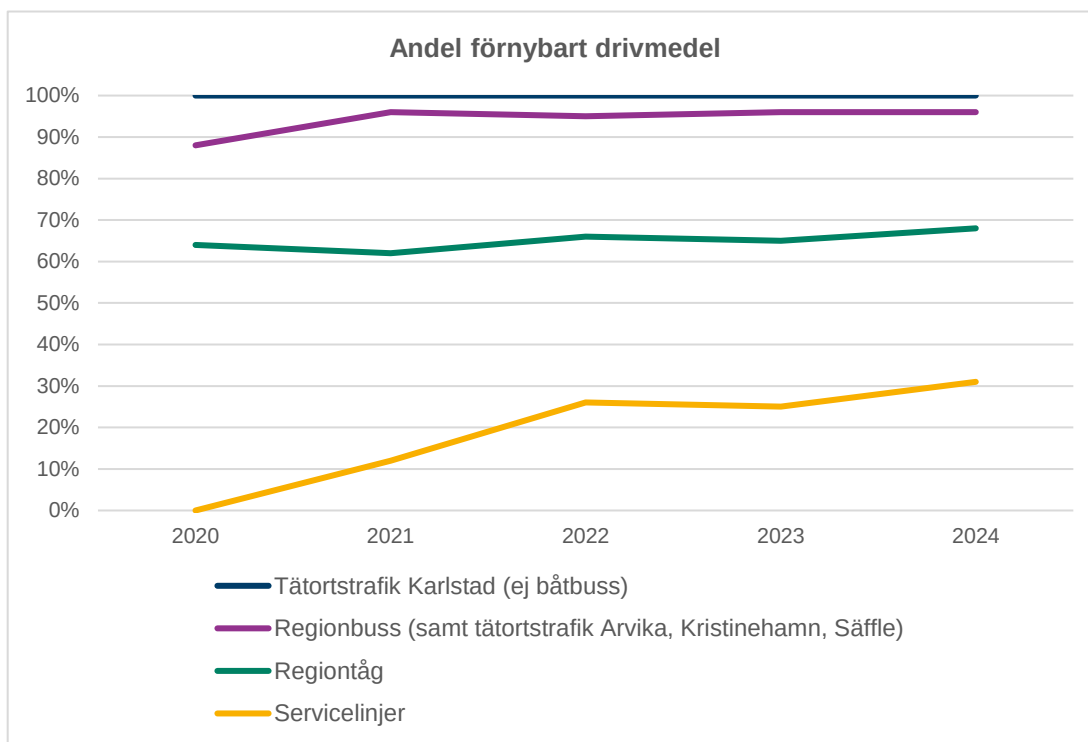
Nationellt ligger Värmland i topp avseende upplevelse av trygghet i kollektivtrafiken. Det är angeläget att behålla placeringen och att förbättra den upplevda tryggheten även om det tyvärr kan vara svårt att dra slutsatser för olika aspekter av trygghet i Kollektivtrafikbarometern för Värmlands del, då frågorna ger relativt få svar när de bryts ner på exempelvis områdes- eller gruppnivå. Den nationella kollektivtrafikbarometern ger indikationer om vilka områden som är viktiga att arbeta med, även om otrygghetsaspekterna troligtvis inte upplevs i så hög utsträckning som i andra län.



Figur 15. Skäl till upplevd otrygghet i kollektivtrafiken bland de som anger att de upplever otrygghet. Källa: Nationella kollektivtrafikbarometern, 2023.



Figur 16. Andel av regionens invånare respektive kollektivtrafikens resenärer som instämmer i påståendet att det känns tryggt att resa med kollektivtrafiken i Värmland, under perioden 2014–2024. Källa: Kollektivtrafikbarometern.



Figur 17. Andel förnybart drivmedel i region- och tätortstrafiken med buss, samt regiontåg och servicelinjer för perioden 2020–2024. Källa: FRIDA

Miljö

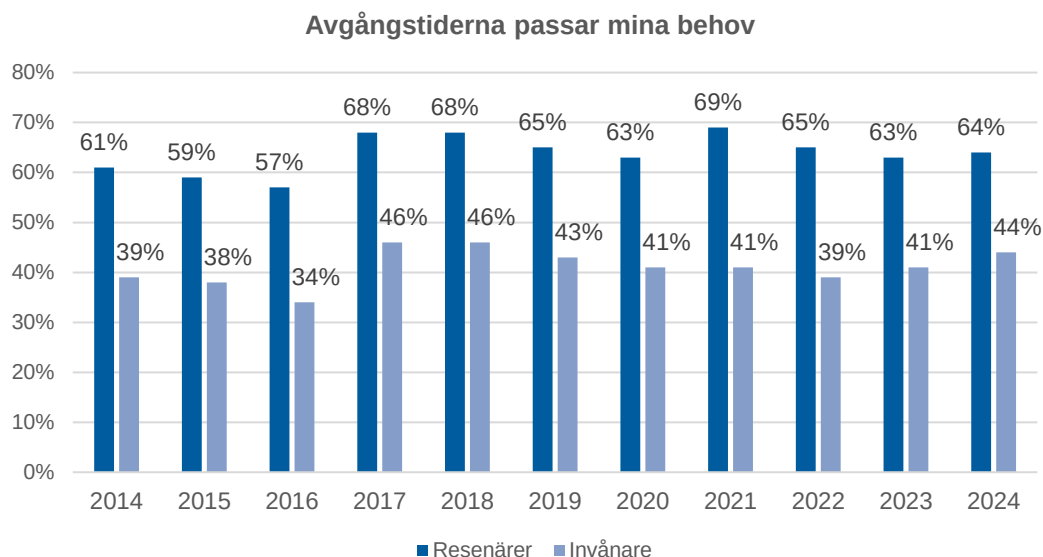
Andelen förnybart drivmedel inom de olika kollektivtrafikslagen har succesivt ökat. Andelen är högst inom busstrafiken, då samtlig tätortstrafik i Karlstad (undantaget båtbus) och 96 procent av regionbusstrafiken drivs på förnybart drivmedel. I regionbusstrafiken ingår även tätortstrafik i Arvika, Kristinehamn och Säffle.

Regiontågen drivs på förnybar el alternativt diesel, beroende på om de trafikerar en bana som är elektrifierad eller ej. För 2024 var andelen förnybara drivmedel 68 procent för regiontågen.

Servicelinjerna som körs till sjukhusen och de större vårdcentralerna i länet hamnar 2024 i botten i jämförelse med övrig kollektivtrafik, avseende andelen förnybara drivmedel. Fordonen drevs 2024 på endast 31 procent förnybara drivmedel, men utvecklingen har gått i en positiv riktning då andelen ökat från noll sedan 2020.

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 2022 stod transporterna i Värmland för 42 procent av utsläppen av växthusgaser, och inom transportområdet stod personbilar för 61 procent av utsläppen⁷. 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.

⁷ Nationella [emissionsdatabasen](#), Växthusgaser totalt år 2022.



Figur 18. Andel av regionens invånare respektive kollektivtrafikens resenärer som instämmer i påståendet "avgångstiderna passar mina behov" i Värmland, under perioden 2014–2024.

Tillgänglighet

Fordonen inom Region Värmlands allmänna kollektivtrafik är tillgänglighetsanpassade utifrån att möjliggöra resande för personer med nedsatt syn, hörsel och rörelseförmåga. Kontinuerligt sker ombyggnation av hållplatser och stationer, dels utifrån framtagna prioriteringslista, dels när det sker annan ombyggnation av infrastruktur i området. Kontinuerligt utvecklas även kollektivtrafikens digitala tjänster för att förbättra både geografisk tillgänglighet och tillgänglighet utifrån ett funktionsrättsperspektiv. Region Värmland har ett samverkansavtal med pensionärsorganisationerna⁸ och med funktionsrätt Värmland⁹. Inom ramen för den samverkan sker en kontinuerlig dialog för att förbättra tillgängligheten till kollektivtrafiken. Samordningsgruppen ansvarar för att kvalitets- och förbättringsaspekter uppmärksammas, samt att de bidrar med kunskap.

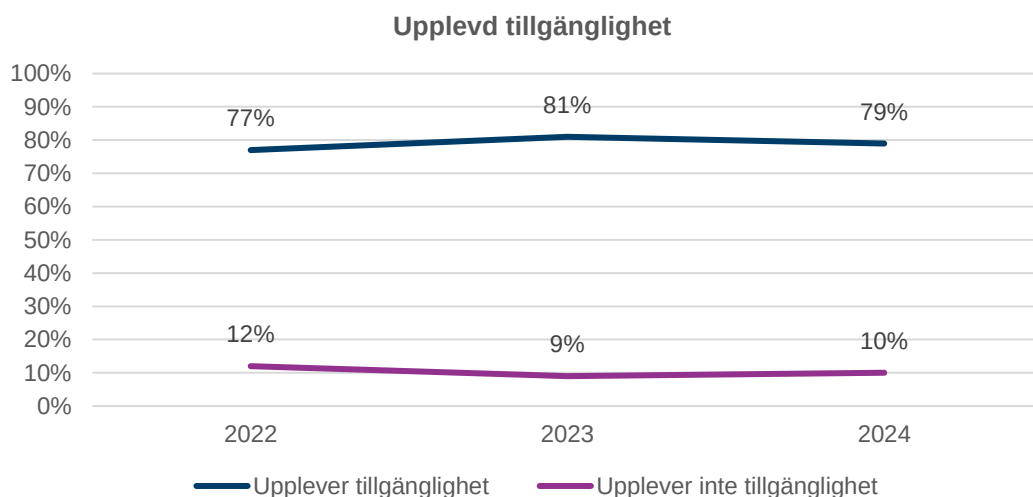
Kollektivtrafikens upplevda tillgänglighet följs upp genom Kollektivtrafikbarometern utifrån påståendet "Avgångstiderna passar mina behov". I Figur 18 redovisas hur stor andel som tycker att avgångstiderna passar, fördelat på invånares och resenärers svar.

Upplevd tillgänglighet följs också upp ur ett bredare perspektiv. Uppföljningen baseras på en uppsättning av fyra påståenden som värderas på en femgradig skala, där en femma innebär ett instämmande i hög grad medan en etta innebär mycket lågt instämmande. Det slutliga betyget baseras på genomsnittligt betyg av de fyra påståendena:

- Med tanke på hur jag reser idag är det enkelt att göra mina dagliga aktiviteter.
- Med tanke på hur jag reser idag kan jag leva det liv jag vill.
- Med tanke på hur jag reser idag kan jag göra alla aktiviteter som jag vill göra.
- Tillgängligheten till allt jag vill göra är mycket bra med tanke på hur jag reser idag.

⁸ Information om Pensionärsråd: [Pensionärsråd - Region Värmland](#)

⁹ Information om Rådet för funktionsrätt: [Rådet för funktionsrätt - Region Värmland](#)



Figur 19. Andel personer i regionen som upplever tillgänglighet (svarar i genomsnitt en fyra eller femma på en femgradig skala), respektive inte upplever tillgänglighet (svarar i genomsnitt en etta eller två på en femgradig skala), utifrån frågeuppsättningen i PAC (Perceived Accessibility Scale) mellan 2022–2024. Källa: Kollektivtrafikbarometern

Uppsättningen av påståenden kommer från PAC, perceived accessibility scale, ett mått som fångar in den subjektiva upplevelsen av tillgänglighet i vardagen i ett bredare perspektiv än exempelvis enbart avgångstider. I Figur 19 redovisas hur stor andel som upplever och inte upplever tillgänglighet.

För att följa upp den geografiska tillgängligheten nyttjas data om position för hållplatser och stationer samt befolkningsstatistik upprättad av SCB, för att beräkna hur stor andel av invånarna som har ett visst avstånd till närmsta hållplats. Denna uppföljning görs utifrån avstånd till närmsta hållplats i stomlinjenätet och avstånd till närmsta hållplats i kollektivtrafiksystemet som helhet, samt utgår ifrån olika avstånd för regiontrafik och tätortstrafik. I tabell 1 och 2 redovisas 2021 års uppmätta geografiska tillgänglighet för länets kollektivtrafiksystem.

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

Tabell 1. Geografisk tillgänglighet – Andel av länets invånare som har max 400 meter till en hållplats eller station, uppdelat på olika delar av kollektivtrafiksystemet. Beräknat på 2021 års tidtabell och befolkningsdata.

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

Tabell 2. Geografisk tillgänglighet – Andel av invånare i tätort som har tätortstrafik som har max 1 500 meter till en hållplats eller station, inkluderat både tätorts- och regiontrafik. Beräknat på 2021 års tidtabell och befolkningsdata.

Särskilda persontransporter

Särskilda persontransporter är de som inte betraktas som allmänna, det vill säga att det är särskilda regelverk som reglerar vilka resenärer som får resa med denna trafik. Till särskilda persontransporter räknas servicetrafiken, som delas upp i sjukresor samt färdtjänst och riksfärdtjänst, samt skoltrafiken. Region Värmland är utförare av de särskilda persontransporterna i länet (ej skoltrafik för Karlstads kommun). Beslutsfattare för skoltrafiken är kommunen. Finansiär för skoltrafiken, färdtjänst och riksfärdtjänst är kommunen. I tabell 3 redovisas de olika rollerna inom särskilda persontransporter.

Servicetrafiken och skoltrafikens traditionella roll utmanas när kollektivtrafiken utvecklas. Enligt fokusområdet "utveckling av trafiksystemet" är fokus att skapa synergier med samtliga trafikslag. Exempel på det är utveckling av dynamisk trafik där fordon från servicetrafiken och skoltrafiken kan få en viktig roll för att skapa resandemöjligheter tillsammans med fordon i den allmänna kollektivtrafiken. Redan 2024 och 2025 har sådana lösningar testats i Sunne respektive Grums och det finns till viss del samordning mellan trafikslagen. En utmaning är att trafiken planeras och bokas i många separata bokningssystem. System som används måste stödja användningen av fordonsresurser på ett effektivt sätt.

Kapaciteten för att nyttja de särskilda persontransporterna för fler resbehov än de traditionellt täcker bedöms som störst utanför tätorterna. Detta eftersom de flesta av fordonen i den särskilda kollektivtrafiken körs i glesbygd och på landsbygd samtidigt som den allmänna kollektivtrafiken generellt är bättre i tätort genom att fler och tätare turer erbjuds. I många fall bokas resenärer in som ensam kund i ett fordon, även om fler kunder skulle kunna åka med. Genom att öka samåkningsgraden och samordna resor med andra kundgrupper och trafikslag i de fall det är möjligt kan den totala fordonsflottan nyttjas på ett effektivare sätt.

Typ av trafik/Aktör	Kommunerna i Värmland	Region Värmland
Skoltrafik (ej Karlstads kommun)	• Regelverk och beslutsfattare. • Betalningsansvariga.	• Ansvar, upphandlar och organiserar trafiken.
Sjukresa och servicelinjer	–	• Regelverk, upphandlare och utför trafiken. • Betalningsansvariga.
Färdtjänst och riksfärdtjänst	• Beslutanderätten överlåten till Region Värmland. • Betalningsansvariga.	• Upphandlar, beslutar om och organiserar trafiken.

Tabell 3. Redovisning av de olika rollerna inom särskilda persontransporter.

Servicetrafiken

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.

Färdtjänst och riksfärdtjänst

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

- Full färdtjänst
- Till och från hållplats
- Inom zon

Trafikområdet för boende i samtliga av länets kommuner omfattar hela Värmland, samt upp till 30 kilometer in i angränsande län. Trafikdygnets öppettider för färdtjänst är 24 timmar per dygn, alla dagar i veckan, året runt. Egenavgiften baseras på prissättning i den allmänna kollektivtrafiken.

Grunder för prissättning av färdtjänsten framgår av reglemente för färdtjänst och i avtal med de kommuner som överlåtit uppgiften till Region Värmland. Grunder för prissättning av riksfärdtjänst framgår av lagen (1997:735) om riksfärdtjänst. Nytt reglemente för färdtjänst, riksfärdtjänst och sjukresor samt egenavgifter-beslutades februari 2022, men infördes först 2025.

Mer information finns på länken nedan:

<https://www.varmlandstrafik.se/varmlandstrafik/res-med-oss/sjukresor-och-fardtjanst/fardtjanst-varmland>

Sjukresor

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, servicetrafik/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.

Region Värmland har utvecklat en e-tjänst som gör det ännu enklare att ta bussen eller tåget till vårdbesöket kostnadsfritt. Tjänsten kallas vårdbiljetten och släpptes 2024. Med en vårdbiljett direkt i Värmlandstrafiks app reser man enkelt med vår kollektivtrafik till regionens sjukhus, tandvårdsmottagningar, vårdcentraler och mottagningar.

Här finns mer information om vårdbiljetten: <https://regionvarmland.se/varmlandstrafik/res-med-oss/sjukresor-och-fardtjanst/sjukresor/fri-sjukresa-med-kollektivtrafik>

Skoltrafik

Skoltrafik utförs av Region Värmland på uppdrag av femton av regionens kommuner (ej Karlstads kommun). Det är utifrån kommunernas egna regelverk som bedömning görs gällande vilka elever som är berättigade till skolskjuts. Region Värmland upphandlar fordon och operatör för att köra skolskjutsar, samt planerar trafiken och samordnar med allmän kollektivtrafik. De elever som har möjlighet att resa med den allmänna kollektivtrafiken till och från skolan erhåller ett färdbevis i form av ett skolkort.

Region Värmland utvecklar skoltrafiken tillsammans med kommunerna för att möta dagens och framtidens resandebehov.

Kommersiell trafik

Kommersiell kollektivtrafik har en viktig funktion för trafiksystemet som helhet. Som regel går den på längre sträckor och tillgodoser ett annat resebehov än den som finansieras genom skatteintäkter. Ofta är den regionala kollektivtrafiken en betydelsefull länk för att ta sig till och från exempelvis långväga tågtrafik.

På vissa delsträckor går dock både kommersiell och offentligt finansierad kollektivtrafik och där är det betydelsefullt att arbeta för ett samspel där systemen drar nytta av varandra. Genom exempelvis biljettsamverkan med den kommersiella trafiken får invånarna tillgång till ett större utbud än vad enbart den offentligt finansierade trafiken kan tillgodose. Genom att erbjuda biljettsamverkan på lika villkor till alla är bedömningen att det inte bör innebära några konkurrensproblem.

På vissa sträckor kan det finnas anledning att minska utbudet av offentligt finansierad kollektivtrafik, om det finns ett kommersiellt utbud som uppfyller det resebehovet. I de fallen är biljettsamverkan en viktig faktor.

I Värmland bedrivs under våren 2025 ej upphandlad regional och interregional kollektivtrafik av sex kommersiella aktörer:

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

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:

Stockholm – Kristinehamn – Karlstad – Göteborg, Kil – Karlstad – Hallsberg – Alvesta och Falun – Kristinehamn – Karlstad – Göteborg

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-Örebro-Västerås-Stockholm

Resvanor och behov

I arbetet med det regionala trafikförsörjningsprogrammet har Region Värmland analyserat olika trender som påverkar resvanor och hur behovet av att resa förändras. Nedan sammanfattas resultaten.

Trender inom demografi, resande & teknik

Demografi och resande

- Ungefär hälften av Värmlands befolkning bor i Karlstads kommun eller i området runt Karlstads kommun.
- 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. En positiv befolkningsökning sker till viss del även längs de större kommunikationsstråken, en utveckling som troligtvis fortsätter.
- Totalt har befolkningen i Värmland ökat med cirka 2,5 procent de senaste tio åren. Ökningen utgörs främst av inflyttning från Nederländerna och Tyskland¹⁰. SCB¹¹ prognosticerar en fortsatt svag befolkningstillväxt om cirka 13 500 personer på en tjugoårsperiod.
- Länets invånare blir allt äldre. I kombination med en åldrande befolkning föddes dessutom färre barn 2023 än på många år.
- Som i övriga Sverige är det stora regionala skillnader mellan kommunerna i länet, bland annat utifrån att det finns många hushåll med ansträngd ekonomi.
- Resmönster förändras på grund av ökade möjligheter att jobba hemifrån eller från annan ort.
- Trängsel är hittills ett litet problem i Värmland jämfört med Europa, men vissa områden närmar sig en trängselproblematik och omställningen till yteffektiva transportslag är nödvändig.

Spaning: En viktig utmaning för kollektivtrafiken i Värmland är att möta ett alltmer

¹⁰ Regional bostadsmarknadsanalys Värmlands län 2024 (lansstyrelsen.se)

¹¹ <https://varmland2060.se>

individualiserat behov av resande sett till geografi och tider på dygnet. Förändrade arbetstider, resmönster och ett ökat antal äldre innebär att resbehovet troligtvis kommer spridas ut jämnare över dygnet än vad som sker idag. Kollektivtrafiken måste fortsätta utveckla och erbjuda hållbart resande och annan service både i och utanför tätorterna för att göra det attraktivt att bo där man vill. Kollektivtrafiken jobbar för hela Värmland.

Teknik

- En redan snabb utveckling inom digitala tjänster har på grund av Covid-19-pandemin drivit på ytterligare användning av digitala tjänster. Utvecklingen medför ökade krav på personlig service och information.
- Digitaliseringen och snabb teknikutveckling ger förutsättningar för automatisering av tjänster och utveckling av AI, såsom inom informations- och betalsystem, stöd för fordon inom exempelvis dynamisk trafik och tjänster för att knyta ihop och åskådliggöra olika sätt att resa samt självkörande fordon.
- Med utvecklingen av AI-tjänster och digitalisering i allmänhet följer behovet av säker hantering och lagring av information. Region Värmland behöver även kunna hantera och anpassa sig till digitala hot, störningar och förändringar.

Spaning: *Kollektivtrafiken behöver driva på för att hitta smarta sätt att utnyttja ny teknik för att förbättra sina tjänster och möjligheten att resa hållbart. Digitaliseringen kan bland annat leda till att invånarna i än högre grad kan jobba hemifrån vilket på sikt kan leda till mindre arbetspendling eller förändrade resmönster till och från arbetsplatsen. Om färre reser till jobbet varje dag, innebär det 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.*

Resvanor

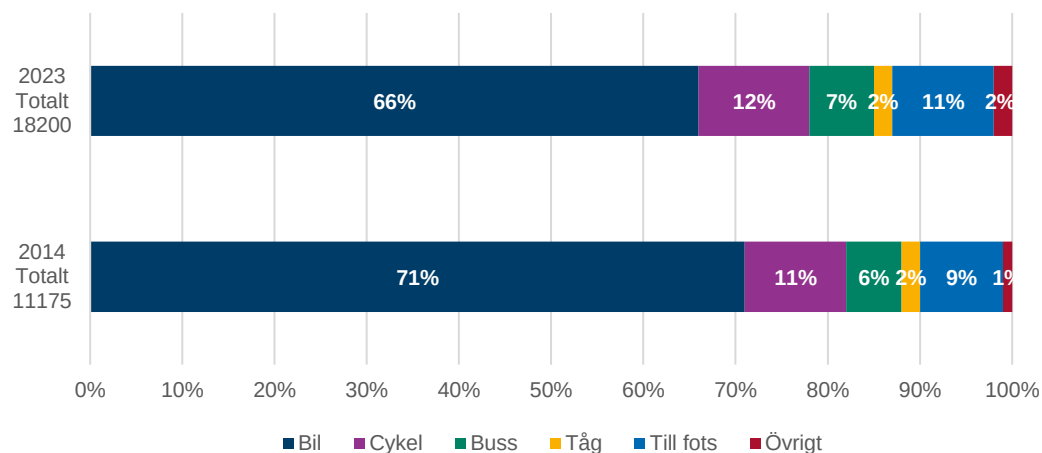
2023 genomfördes en regional resvaneundersökning i Värmland,¹² den genomfördes tillsammans med Region Örebro län och är uppbyggd för att vara jämförbar med resvaneundersökningen i Värmland 2014. Resvaneundersökningen från 2023 inkluderar Region Värmland med tillhörande kommuner. Nytt för år 2023 är att även barn i åldern 6–15 års resvanor undersöktes.

Färdmedel

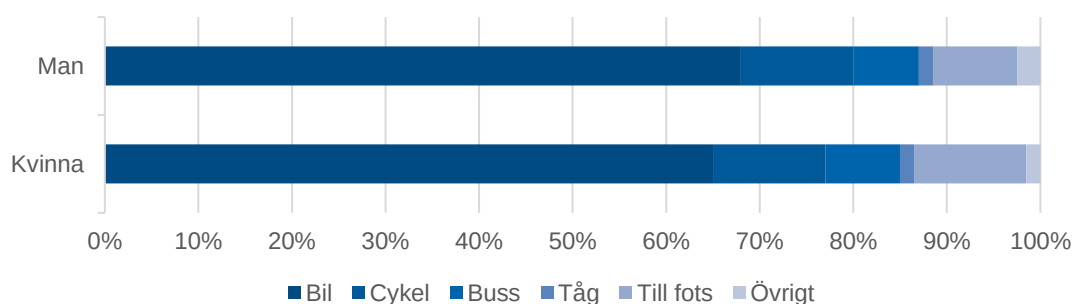
Färdmedelsfördelningen framgår i bilden nedan. Bil är det klart vanligaste färdmedlet, både år 2023 och år 2014. Efter bil följer resor med cykel och resor till fots. Kollektivtrafiken svarar för totalt mindre än 10 procent av resorna, varav bussresor står för 7 procent av resorna. Under helgerna är bilens andel ytterligare något högre medan bussens och cykelns andel är något lägre. Jämfört med 2014 har andelen bilresor minskat, till förmån för cykel, gång och kollektivtrafik. Framförallt har bilresandet minskat bland männen och för resor upp till 5 kilometer.

¹² Region Värmland, *Attityd- och resvaneundersökning i Värmland 2023*

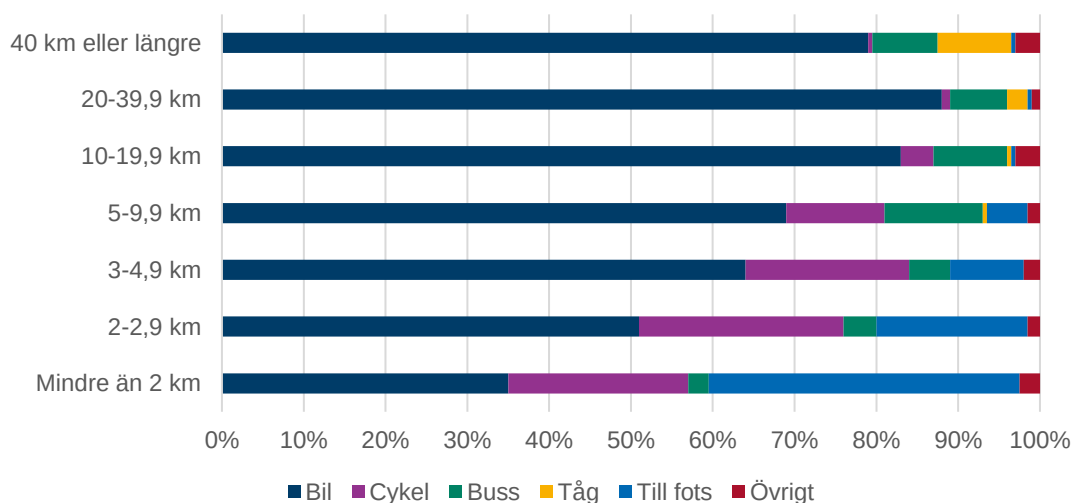
Ungefär hälften av alla resor som genomförs är kortare än fem kilometer. I diagrammet nedan framgår samtidigt att de riktigt korta resorna främst sker till fots eller med cykel, medan kollektivtrafiken är vanligast vid resor som är mellan 5 och 10 kilometer. Bil ökar sin marknadsandel ju längre resorna blir, upp till 39,9 km, där tåg börjar ta andelar av resandet.



Figur 20. Färdmedelsfördelning 2014 och 2023.



Figur 21. Färdmedelsfördelning 2023 uppdelat på kön.



Figur 22. Resvanor i Värmland, typ av färdssätt redovisat utifrån resans längd.

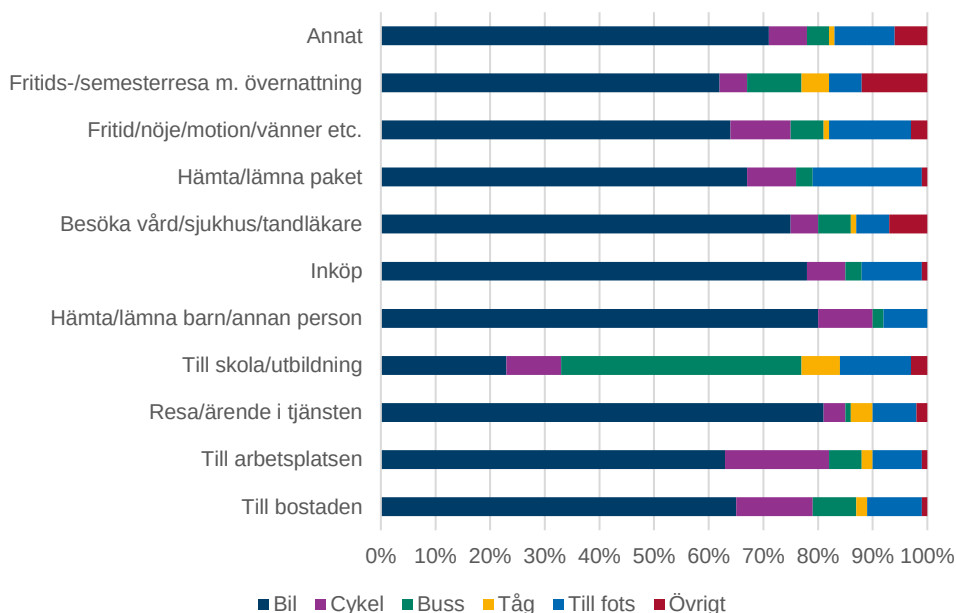
Resvaneundersökningen visar att män i större utsträckningar nyttjar bilen för sina resor (77 procent av resorna jämfört med 66 procent av kvinnornas resor). Kvinnor reser i större omfattning med kollektivtrafik, cykel eller till fots (33 procent av resorna jämfört med 22 procent av männens resor).

Andelen resor med kollektivtrafik är störst vid ärende till skola eller utbildning. Hälften av resorna till skola eller utbildning görs med kollektivtrafik. De ärenden där bilen används i störst utsträckning är resor/ärenden i tjänsten eller när det ska hämtas eller lämnas barn eller annan person. För dessa ärenden används bil i cirka 80 % av fallen. Cykel används mest för resor till arbetsplatsen, där 19 % av resorna görs med cykel.

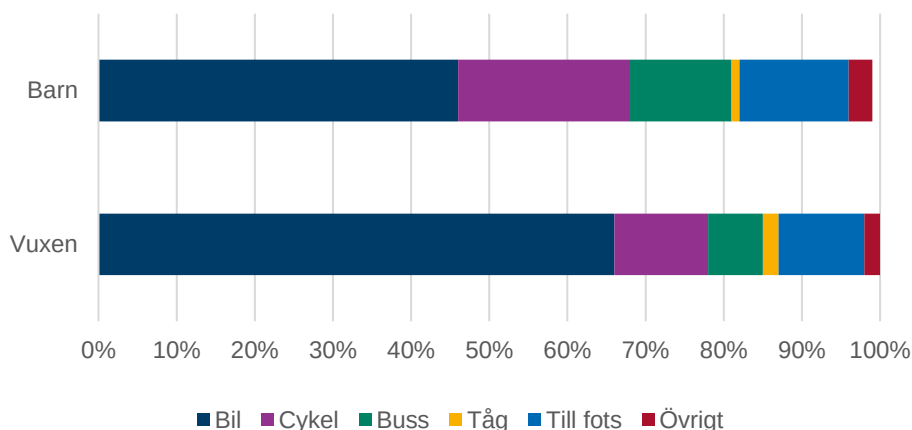
Resvanor

Det vanligaste är att använda färdmedlet bil som ensam förare, sett till hela länet. Detta gäller främst på daglig basis. När det gäller användning någon eller några gånger i veckan är bil som passagerare det vanligaste färdmedlet, följt av bil som förare. Utöver bil är cykel det färdmedel som används mest frekvent. Män använder bil som ensam förare dagligen eller någon/några gånger i veckan i något större utsträckning än kvinnor, medan kvinnor oftare samåker i bil. Unga liksom de bosatta i tätort kör mer sällan bil som ensam förare medan de mellan 40–75 år och de bosatta på landsbygden gör det oftare.

Störst andel resor görs till arbetet (undantaget resor till hemmet). Cirka 2 av 10 resor går till arbete på vardagar. På helgdagar är det 1 av 10 resor. Ärendefördelning skiljer sig knappt mellan män och kvinnor. Ålder spelar däremot roll för vilka ärenden som görs. Den yngsta åldersgruppen skiljer ut sig med en större andel resor till utbildning medan den äldsta åldersgruppen har störst andel inköpsärenden.



Figur 23. Färdmedelsfördelning 2023 per ärende, vardag och helg.



Figur 24. Färdmedelsfördelning 2023, uppdelat på barn och vuxna.

Reserelationer och längd

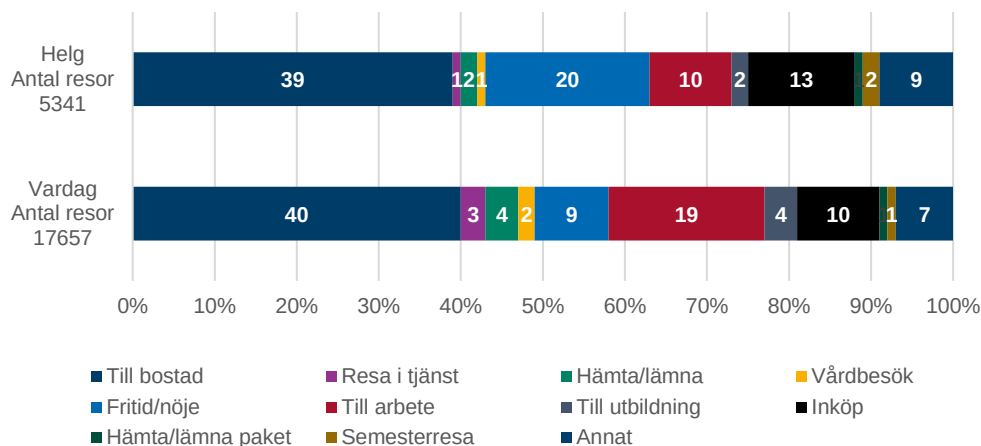
Utifrån undersökningen går det att utläsa hur respondenterna reser en genomsnittlig dag. Klart vanligast är en resa som sker inom Karlstad. Därefter följer resor inom Arvika och Kristinehamn. När resa sker inom Arvika eller Kristinehamn görs drygt hälften av resorna med bil (56%). Inom Karlstad görs 38 % av resorna med bil, medan 27 % av resorna görs med cykel. Den sträcka som vanligast görs med bil är mellan Vålberg och Karlstad (84%). En genomsnittlig resa är cirka 6 km lång (medianen) och genomförs någon gång mellan 6–8 på morgonen alternativt mellan 15–18 på eftermiddagen. Resor med tåg är betydligt längre än övriga resor (56 km i median), medan en resa till fots i genomsnitt är 2 km lång. Cykelresorna är i genomsnitt 3 km.

Barns resvanor

Totalt genomförde barn 2,5 resor i snitt en vanlig dag i Värmland. Under helger görs något färre resor i snitt. Genomsnittet under helg är något lägre för barn som bor på landsbygd än barn som bor i tätort. Bil är det vanligaste färdmedlet både för barn och vuxna. Det är dock en större andel barn än vuxna som använder sig av cykel, 22 procent jämfört med 12 procent. Även buss är något vanligare bland barn än vuxna. För korta resor upp till 2 km görs enbart två av tio resor med bil medan fyra av tio resor görs med cykel. Drygt en tredjedel av resorna görs till fots när de är under 2 km.

Förändring av resvanor

Fyra av tio har angett att de använder bil för de flesta av sina resor och har som intention att fortsätta med det. Några grupper funderar dock på att ändra sina vanor och framför allt är det kvinnor och personer i åldrarna 25–64 som kan tänka sig att ändra sitt bilanvändande, oavsett om det rör sig om ett ökat eller minskat användande. Äldre och respondenter på landsbygden svarar i högre grad att de använder bilen för de flesta av sina resor och inte tänker ändra på det. Trygghet som faktor för ett ökat kollektivt resande är låg, endast 4 procent av kvinnorna respektive männen anger det som ett skäl. Däremot är siffran den dubbla, 8 procent, för gruppen 16–24 år (bägge könen).



Figur 25. Ärendefördelning 2023, uppdelat på vardag och helg.

För cykelresor är siffrorna desto högre. Där anger 10 procent av de vuxna och 24 procent av barnen att otrygga trafiksituationer är ett hinder för ökat cyklande. Endast avstånd anges som ett större hinder.

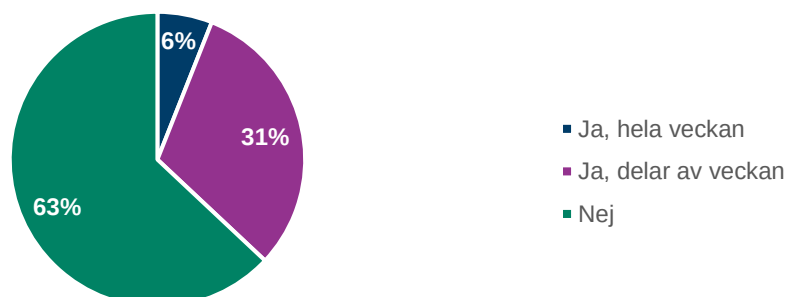
Antal resor

Attityd och resvaneundersökningen i Värmland 2014¹³ visade att en invånare i Värmland i genomsnitt gjorde 2,6 resor per person och dag (inräknat de som inte reser alls), där flest resor gjordes på vardagarna och färre på helgerna (se tabell på nästa sida). I undersökningen 2023 hade antalet resor minskat med 15%, till 2,2 resor per dag, varav något fler sker på vardagar. I samma tabell framgår att kvinnor gör något fler resor än män samt att de som gör flest resor per dag är i åldern 40–64 år. Det går däremot inte att se någon betydande skillnad i antal resor mellan vuxna som bor i tätort och de som bor utanför tätort. För barn som bor på landsbygd är genomsnittet på helgerna något lägre än barn som bor i tätort.

Hemarbete

Sedan pandemin har hemarbete blivit mer vanligt och 2023 angav 37% att de kunde arbeta hemifrån åtminstone en del av veckan. Sannolikt förklarar det en del av det minskade resandet som framgår

Figur 26.
Möjlighet till
arbete/studier
hemifrån.



Antal resor			
	Vardag	Helg	Total
Totalt 2023	2,3	1,8	2,2
Totalt 2014	2,8	2,2	2,6
Kvinna	2,4	1,8	2,2
Man	2,2	1,8	2,1
6-15 år	2,5	2,0	2,4
16-24 år	2,2	1,9	2,1
25-39 år	2,2	1,7	2,2
40-64 år	2,4	1,9	2,3
65-75 år	2,1	1,7	2
76-84 år	2,1	1,9	2
Tätort	2,3	1,9	2,2
Landsbygd	2,3	1,8	2,2

Tabell 4. Antal resor per dag under vardag och helg.

Resvanor för personer med funktionsnedsättning

Andelen av Sveriges invånare som har någon typ av funktionsnedsättning skattas i Trafikanalys rapport 2019:3¹⁴ till en dryg tredjedel av befolkningen. Detta innefattar funktionsnedsättningar av typen fysiska, sensoriska och kognitiva/psykiska nedsättningar. Det är en betydande del av befolkningen som lever med en eller flera nedsatta förmågor som påverkar deras vardag, vilket inkluderar resande.

Andelen personer med funktionsnedsättningar varierar mellan olika undersökningar, vilket beror på hur frågan är formulerad och hur gruppen definieras i respektive 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.

Trafikanalys rapport 2019:3¹⁵ 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, varav de flesta är i det övre åldersspannet samt förvärvsarbeter i mindre utsträckning än den del av befolkningen som inte har någon funktionsnedsättning.

¹⁴ Trafikanalys, *Kollektivtrafikens barriärer – kartläggning av hinder i kollektivtrafikens tillgänglighet för personer med funktionsnedsättning*.

¹⁵ Trafikanalys, *Kollektivtrafikens barriärer – kartläggning av hinder i kollektivtrafikens tillgänglighet för personer med 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.

Mobilitet under livets gång

Människors resvanor förändras under livets gång, likväl som förutsättningarna att använda kollektivtrafiken eller att resa med andra färdslag förändras. Potentialen att resa, och att faktiskt nyttja transportsystemet, påverkas av hur kollektivtrafiksystemet och transportsystemet i stort utformas samt hur vardagen ser ut för olika individer. Människors potential att resa är individuellt och styrs av flera olika faktorer som samspelar och på så vis samt skapar bättre eller sämre förutsättningar att nyttja kollektivtrafiken samt påverkar hur människors resvanor ser ut. En av faktorerna är ålder, och i breda penseldrag kan gemensamma nämnare för olika åldersgrupper beskrivas enligt nedan.

Resvanor och förutsättningar i kollektivtrafiken utifrån ålder

Ålder	Resvanor kännetecknas av	Förutsättningar i kollektivtrafiken
0-5 år	Reser i vuxnas sällskap.	- Beroende av vuxna. - Beroende av hjälpmedel som vagn eller specialanpassade barnstolar i buss.
6-11 år	- Reser ofta till/från skolan med cykel, till fots, skolbuss eller linjelagd trafik. - Har fritidsaktiviteter och besöker kompisar.	Börjar utveckla en självständig mobilitet och reser med vänner, men reser även med föräldrar.
12-15 år	- Reser ofta med linjelagd kollektivtrafik. Skolkort finns i många kommuner. - Fritt skolval har större påverkan än tidigare. - Fritidsaktiviteter och kompissträffar innebär fler resor på kvällar och helger.	- Börjar resa längre från hemmet och vid fler tidpunkter än i yngre ålder. - Relevant målgrupp för utveckling av linjer, bytespunkter och stödsystem samt infrastruktur för att ta sig till och runt i kollektivtrafiksystemet. - Beroende av att föräldrar betalar kvälls- och helgresor.
16-18 år	- Reser ofta med linjelagd kollektivtrafik och är beroende av den i hög grad, både för skolpendling under dagtid samt att hälsa på vänner och delta i fritidsaktiviteter under kvällar och helger. - Reser inom ett relativt stort geografiskt område.	- Riskerar att "falla mellan stolarna". De som tidigare fick skolskjuts får i stället skolkort att använda i vanlig kollektivtrafik. För många krävs samtidigt längre avstånd till skolan för att ha rätt till skolkort. Resultatet blir att en del blir beroende av skjuts från föräldrar. - Beroende av föräldrar för både finansiering och transportmöjligheter.
19-64 år	- Åldersgruppen är mycket bred och flera av livets faser sker i åldern 19–64 år. Gemensamt för många är att man är i arbetsför ålder och därmed reser till arbete och/eller studier. - Har man barn innebär det i större utsträckning att flera delresor görs under en dag, som hämtning och lämning av barn. - Möjlighet att arbeta/studera hemma påverkar behov av transport. - Bilen dominerar som vanligaste färdmedlet i åldersspannet. - De unga vuxna tillhör den grupp som reser mest med kollektivtrafiken.	- Eventuell sysselsättning styr vilka tider man behöver resa. Bäst förutsättningar till arbetspendling finns generellt på morgon och eftermiddag. - Att kollektivtrafiken erbjuder färre turer under kvällar/ helger påverkar de som arbetar dessa tider, samt möjligheten att göra ärenden eller fritidsresor vid dessa tidpunkter.
65-75 år	- Går normalt i pension vilket medför att behovet att resa till/från sysselsättning försvinner. - Friare att göra ärenden/fritidsaktiviteter under dagtid eller valfria timmar.	- Har oftast mindre ekonomi att förhålla sig till än under arbetslivet, vilket kan påverka möjligheter att använda kollektivtrafiken. Har dock också oftast lägre utgifter än tidigare i livet. - Kollektivtrafiksystemet behöver utformas med hänsyn till ålderstecken som ofta börjar visa sig. Exempelvis sämre rörelse, hörsel och syn.
>75 år	- Tillhör den ålderskategori som genomför störst andel av sina resor med bil, som förare eller passagerare. Därefter följer resor till fots. - Tillhör den ålderskategori med flest färdtjänstberättigade personer. - Reser inom ett mindre geografiskt område än tidigare.	- Kollektivtrafiksystemet behöver utformas med hänsyn till aspekter som sämre rörelse, hörsel och syn. Även gångvägar, och i viss mån cykelvägar för de som fortfarande cyklar, behöver vara tillgängliga. - Med åldern ökar beroendet av andra för att kunna resa.

Tabell 5. Resvanor och förutsättningar i kollektivtrafiken utifrån ålder.

Arbetspendling

I den regionala systemanalysen beskrivs arbetspendlingen inom länet. Nedan sammanfattas de viktigaste resultaten, mer utförlig information finns i systemanalysen.

Karlstad fungerar som en centralort i länets arbetsmarknad, vilket innebär att många pendlar in till Karlstad för arbete. Samtidigt finns det betydande utflöden av pendlare till närliggande orter som Hammarö, Kristinehamn och Grums. Karlstad har den största positiva nettopendlingen i länet, vilket innebär att fler pendlar in till Karlstad än ut från staden. Under de senaste åren har pendlingen in till Karlstad ökat snabbare än pendlingen ut från staden till övriga länet. Karlstad har också ökat som utpendlingsort till övriga kommuner i länet, vilket delvis beror på en stor inflyttning från andra kommuner i länet till Karlstad.

Mellan 2019 och 2023 har Eda, Säffle, Munkfors och Kristinehamn alla sett en ökning av inomregional utpendling med cirka 20%. Arvika har haft en ökning på 21,5% under samma period. Årjäng och Hagfors har också en hög andel utpendling, närmare 16% för båda kommunerna.

Inom Sverige är pendlingen mest omfattande mellan Karlstad och Karlskoga, särskilt för boende i Storfors och Kristinehamn som arbetar i Karlskoga. Karlstad har också ett betydande antal pendlare till Stockholm och Göteborg, även om andelen i förhållande till befolkningen är relativt liten.

När det gäller pendling till Norge är flödet huvudsakligen enkelriktat, med många som pendlar från västra Värmland och Karlstad till Oslo. Tidigare fanns ett samarbete mellan svenska och norska myndigheter för att samla in data om arbetspendling mellan länderna, men detta avslutades 2015.

Resande de kommande åren

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.

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 27 beskrivs några av de områden som kan tänkas rymmas inom begreppet framtidens mobilitet och hur det kan tänkas påverka resandet. Region Värmland kan tillsammans med

andra aktörer arbeta för ett utbud av tjänster och trafikslag som underlättar i vardagen och resandet för regionens invånare.

Framtidens mobilitet bör ingå i planeringen av kollektivtrafiken och kan bidra till att lösa både lokala och regionala behov av persontransporter. Framtagna prognoser för 2030¹⁶ 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.



Figur 27. Olika områden som kan tänkas rymmas inom begreppet framtidens mobilitet och hur dessa områden kan påverka det framtida resandet.

¹⁶ Brundell-Freij et. al. *Delad mobilitet idag och i framtiden*

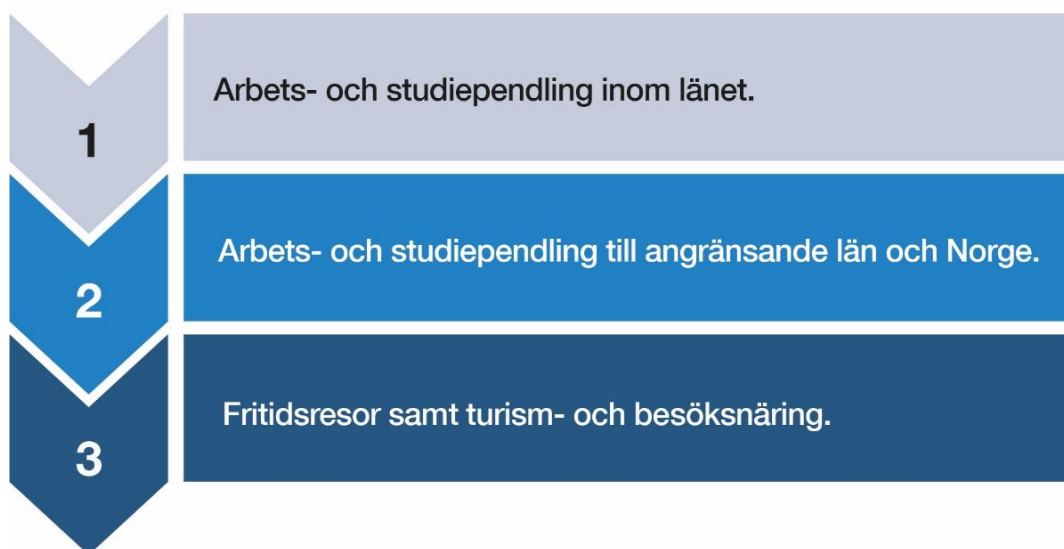


Del 5: Kollektivtrafikens prioriteringsinriktning

Utifrån den förväntade utvecklingen av resandebehoven och de uppsatta målen för den allmänna kollektivtrafiken har en planeringsprioritering för kollektivtrafiken i Värmland tagits fram. De tre 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. Alla tre inriktningarna ska genomsyras av perspektivet *Hållbart resande i hela Värmland*, vilket är en del i att uppfylla visionen om smart resande.

Förutsättningarna för att resa kollektivt, promenera och cykla varierar i regionen. Positiva trender syns i ökat gång- och cykelresande samt utbyggd infrastruktur. Ett välfungerande



Figur 28. Kollektivtrafikens prioriteringsinriktning

gång- och cykelvägnät underlättar kollektivt resande genom anslutning till hållplatser och bytespunkter samt behovsanpassad cykelparkering.

Arbets- och studiependling inom länet

Att möjliggöra för invånarna i Värmland att utföra sina resor till och från arbete samt studier med hjälp av kollektivtrafiken är den främsta prioriteringen bland olika kollektiva resbehov. Trafikplanering sker med utgång i resbehoven inom länet samt kända pendlingsstråk över länsgräns. 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 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 resandebehov som finns. Kombinerat med att allt fler reser med olika trafikslag under veckan, exempelvis växlar mellan bil, kollektivtrafik och cykel, kommer kollektivtrafiken behöva vara en del i ett allt mer flexibelt resande, både gällande trafikplanering och biljettutbud.

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

Arbets- och studiependling till angränsande län och Norge

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

Fritidsresor samt turism- och besöksnäring

För att kollektivtrafiken ska vara ett attraktivt alternativ för alla typer av resor behöver även fritidsresor samt turism- och besöksnäring vara del i prioriteringsinriktningen. Om resandet för arbete minskar blir fritidsresor viktigare vid val av boendeplats, detta för att ha tillgång till sociala sammanhang så som fritidsaktiviteter, kultur, sport och nöjen.

Att även på kvällar och helger kunna resa mellan kommunhuvudorterna i regionen samt till turist- och besöksmål med hjälp av kollektivtrafiken bör betraktas som viktigt, både för varmlänningar 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.



Del 6: Infrastrukturutveckling

För att nå ambitionen som uttrycks i visionen om smart resande 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.

Ansvaret för kollektivtrafikens infrastruktur är en gemensam angelägenhet för staten genom Trafikverket, Region Värmland och kommunerna. Samfinansiering och medfinansiering mellan flera berörda parter är vanligt förekommande och framtida investeringar i infrastruktur kommer mest troligt i allt större utsträckning ske genom olika typer av samfinansieringsmodeller. Region Värmland behöver vara pådrivande även till den kommunala infrastrukturplaneringen för att bidra till bättre förutsättningar för kollektivtrafiken och dess kopplingar till andra hållbara trafikslag.

Nedan beskrivs behov av infrastrukturutvecklingen som krävs för att nå en nödvändig högre ambitionsnivå. En generell förväntad effekt om fler åker kollektivt i och in till centralorterna, är färre bilar och minskad trängsel.



Figur 29. Viktiga infrastrukturåtgärder inom olika områden.

Hållplatser, bytespunkter och stationer

Hållplatser, bytespunkter och stationer behöver vara tillgängliga och ha bra väntytor. I det ingår att det finns väderskydd, belysning och att de är väl underhållna. Vid ny- och ombyggnation är universell utformning en utgångspunkt. Därtill ska resenärer kunna ta sig till hållplatserna oavsett färdslag ("hela resan"-perspektivet). Det finns ett behov av fortsatt arbete med bytespunkter, busstationer och resecentrum i länet.

Förväntad effekt av hållplatsåtgärder: Välskötta och trygga hållplatser marknadsför kollektivtrafiken på ett positivt sätt och stärker varumärket för befintliga och nya potentiella resenärer. Kollektivtrafiken blir attraktiv för fler (och ett alternativ till bilen).

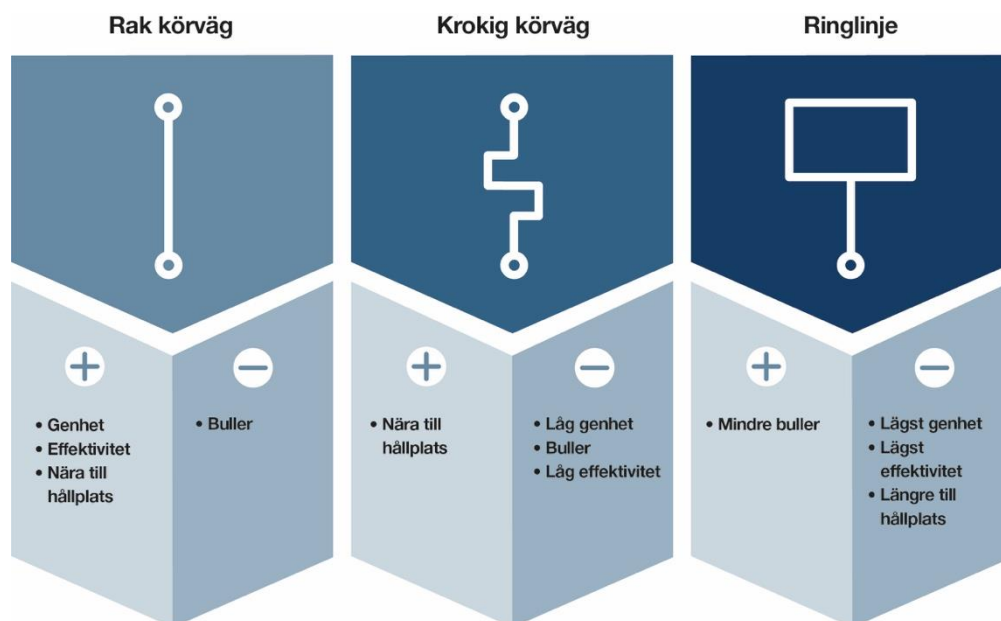
Framkomlighet och prioritet

Framkomlighet och prioritet är viktigt för busstrafikens utveckling, med åtgärder som busskörfält, raka körvägar och att undvika hastighetsdämpande åtgärder. För tätortstrafiken kan även signalprioritering vara aktuellt, såsom i utvecklingen av Karlstadstråket.

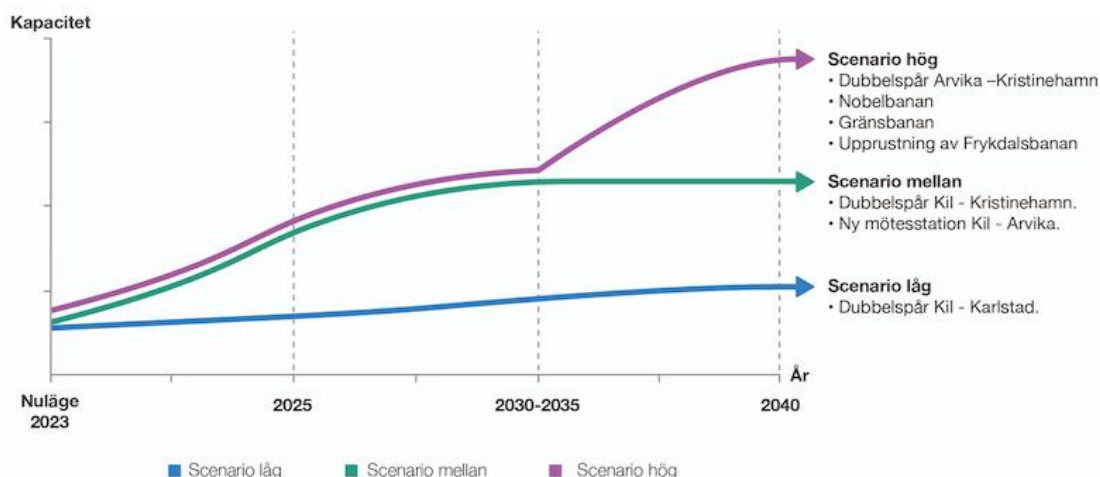
Förväntad effekt av framkomlighetsåtgärder: Förbättrad punktlighet och kortare restid ökar kollektivtrafikens konkurrenskraft och människors benägenhet att åka kollektivt.

För vägtrafiken finns det målkonflikter i hur vägens sträckning går avseende exempelvis genhet, buller, trafiksäkerhet och relativ restidsskillnad. Några exempel beskrivs nedan.

Med en rak linje genom ett område kan man nå en god tillgänglighet med kollektivtrafiken samtidigt som man uppnår en hög effektivitet. Om man istället låter kollektivtrafiken gå en mer krokig linje minskar effektiviteten och restiden ökar samtidigt som närheten till kollektivtrafiken kan förbättras något. En ringlinje utanför området innebär en låg effektivitet och oftast en sämre närhet till kollektivtrafiken, dock kan exempelvis buller och trafiksäkerhet förbättras något på bekostnad av kollektivtrafikens attraktivitet gentemot bilen.



Figur 30. Olika principer av linjedragning för buss.



Figur 31. Kapacitetsförbättringar av järnvägen med sikte på 2040, utifrån tre scenarier.

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 residerna förbättras betydligt, vilket förbättrar kollektivtrafikens attraktivitet.

Järnväg

Kollektivtrafiken är i behov av utbyggd järnvägsinfrastruktur. För en förbättrad kapacitet och standardhöjning av järnvägen, som idag är högt belastad på flera ställen, är utbyggnad av mötesspår, dubbelspår och kurvrätningar viktigt.

Förväntad effekt av förbättrad kapacitet och standardhöjning: Höjda hastigheter, kortare restid och mer attraktiv tågtrafik.

I Strategisk plan för tågtrafiken i Värmland redovisas hur den regionala tågtrafiken kan öka beroende på vilka infrastrukturinvesteringar som genomförs, de viktigaste delarna redovisas i diagrammet nedan. I scenario hög ingår en utbyggd förbindelse mellan Oslo och Stockholm genom Värmland.

Mer information finns i [strategisk plan för tågtrafiken i Värmland 2040](#)

Cykling

Cykling har potential att än mer utvecklas som ett fullvärdigt transportslag. För att nå dit behövs förbättrad infrastruktur och uppmuntran att välja cykeln hela eller delar av resan. På korta resor upp till några kilometer bör cykeln vara förstahandsvalet. För längre resor blir sömlösa byten till kollektivtrafiken desto viktigare. Ambitionen är att kollektivtrafik och cykel ska komplettera varandra såsom genom exemplen ovan.

Förväntad effekt av cykelåtgärder: Fler cykel- och kombinationsresor, samt bättre folkhälsa genom fysiskt aktiva transporter. Genom en medveten satsning på gång och

cykelbanor till kollektivtrafikens hållplatser och bytespunkter ökar tillgängligheten.

Mer information om planer för att utveckla cykling i Värmland finns i [Regional cykelplan för Värmland - Region Värmland](#)

Digitalisering

Digitalisering inom kollektivtrafiken är beroende av en stabil uppkoppling och utbyggnad av mobilt bredbandsnät, men också av en högre digital mognad i samhället. Kollektivtrafikens aktörer har ett ansvar för att hjälpa invånarna att nå ökad digital mognad i användandet av våra digitala tjänster. Digitalisering innebär också ökade möjligheter till hemarbete, vilket i sin tur minskar behov av att resa med kollektivtrafiken.

Förväntad effekt av digitalisering: Ett breddat utbud av digitala tjänster som ökar kollektivtrafikens attraktivitet och koppling till andra transportslag, samtidigt som den digitala utvecklingen minskar behovet av att resa då hemarbete möjliggörs.

Kommundialog

Kollektivtrafikens förmåga att lösa behovet av att förflytta sig är i hög grad beroende av kommunernas samhällsplanering. Dialog är nödvändig för både kort- och långsiktig planering i frågor såsom:

- Att bidra med kunskap till kommunal infrastrukturplanering
- Planering av nya områden (hållbart resande-orienterad utveckling)
- Utveckling av stationsorter. Förutsättningar som påverkar är exempelvis service- och bostadsutbud, pendlingsavstånd till större arbetsmarknader, turutbudet i tågsystemet samt restiden i förhållande till bil.

Förväntad effekt av nära dialog med kommunerna: Att ta ett helhetsgrepp för att få de hållbara trafikslagen att fungera tillsammans och stödja varandra.



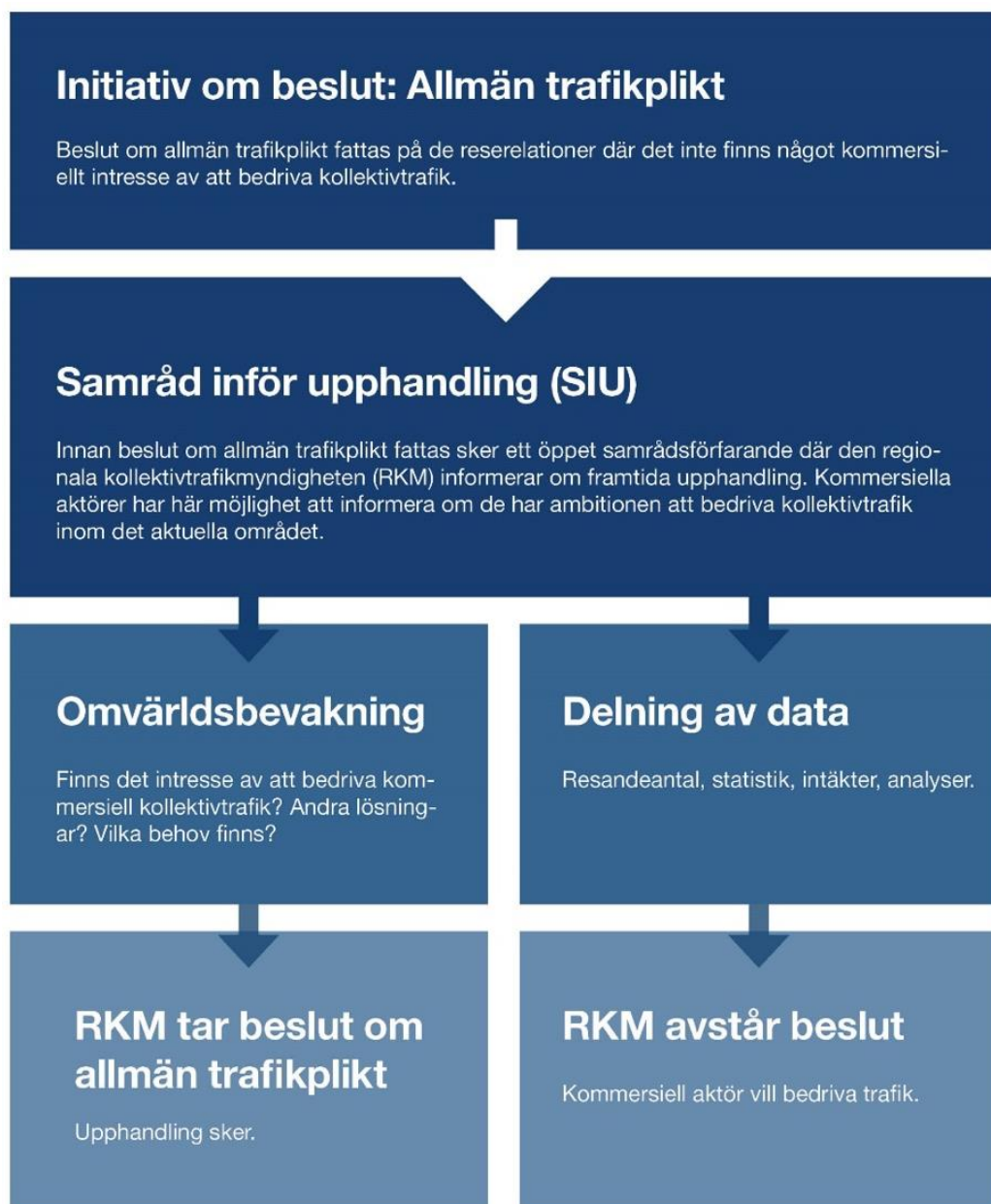
Del 7: Ramverk och roller

Ansvar och roller

Region Värmland är regional kollektivtrafikmyndighet och ansvarig för den allmänna kollektivtrafiken i länet. Regionen beslutar om kollektivtrafikens övergripande inriktning, där Trafikförsörjningsprogrammet utgör det viktigaste måldokumentet. 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 varumärket 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



Figur 32. Process vid beslut om allmän trafikplikt.

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 länsplan är trafikslagsövergripande och omfattar infrastruktur för regionala person- och godstransporter, där alla utpekade åtgärder i planen föregås av en åtgärdsvalsstudie.

Avtal om ansvar för den regionala kollektivtrafiken, som är tecknat mellan Region Värmland och länets alla kommuner, finns på Region Värmlands webbsida <https://www.regionvarmland.se/kollektivtrafik>.

Allmän trafikplikt

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

Processen för beslut om allmän trafikplikt beskrivs mer utförligt i Figur 32. 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>.

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

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

Kommersiell trafik

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

Tillträde till hållplatser, stationer och informationssystem

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



Del 8: Kollektivtrafikens roll i samband med kriser

Vid hantering av kriser i Sverige är det en rad myndigheter och organisationer som samarbetar. Arbetet utgår från tre principer; ansvarsprincipen, närhetsprincipen och likhetsprincipen som bygger på att den som normalt sett har ansvar för verksamheten som berörs har ansvaret även under krisen. En kris ska hanteras där den inträffar och verksamheten ska fungera på liknande sätt som vid normala förhållanden så långt det är möjligt. Vilken myndighet som är ansvarig beror på det geografiska områdesansvaret som utgår från hur stor krisen är: lokal nivå (kommun), regional nivå (regionerna, länsstyrelsen) och nationell nivå (riksdag, regering, myndigheter). Generellt har länsstyrelsen den samordnande rollen.

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

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

Viktiga parametrar för att detta ska fungera är välfungerande dialog inom organisationen och med andra myndigheter både förebyggande och under en eventuell kris. Förebyggande bör man jobba fram rutiner genom att kartlägga kritiska beroenden, risker, viktiga beröringspunkter med exempelvis kommunerna. Det är även viktigt att det finns en plan för hur arbetet ska se ut tillsammans med upphandlade operatörer när en eventuell kris uppstår. Hur det ska gå till finns beskrivet i beslutade dokument för regionen, bland annat i krishanteringsplan.

I den dagliga verksamheten inträffar allt från mindre incidenter till större händelser. Vid sådana händelser finns tydliga rutiner för hur de ska hanteras, vilket beskrivs i kollektivtrafikens kontinuitetsplan och krisplan. Det pågår ett arbete med att ta fram en kris- och krigsplan för regionen som helhet som kommer aktiveras vid händelse av större dignitet.



Del 10: Ekonomi och finansiering

Kostnaderna för kollektivtrafiken ökar årligen, vilket främst beror på ökade kostnader för den befintliga trafiken, investeringar i nya fordon och depåer samt satsningar på utvecklad eller ny trafik. Kostnaderna för den befintliga trafiken ökar främst genom det kostnadsindex som trafikavtalen med trafikföretagen är kopplade till.

För att säkerställa kollektivtrafikens möjlighet att bidra till en hållbar regional utveckling är det viktigt att det tillförs medel både för att upprätthålla befintlig trafik och att kunna genomföra nya satsningar. Det ekonomiska perspektivet finns med kontinuerligt i Region Värmlands arbete med utvecklingen av kollektivtrafiken och vid varje satsning sker det en analys av hur den satsningen kan bidra till att förbättra utbudet och/eller effektiviteten. Kortsiktigt kan det även av ekonomiska skäl finnas behov av justeringar som inte går i linje med de långsiktiga målen, det påverkar dock inte det långsiktiga målet.

En problematik för kollektivtrafiken är att det inte är möjligt att ta betalt för alla samhällsnyttor som den bidrar med. Det innebär att den regionala kollektivtrafiken kan ha ett företagsekonomiskt underskott och vara i behov av subventioner även om den är samhällsekonomiskt lönsam. Utvecklingsarbetet, med utgångspunkt i de utpekade fokusområdena, kommer förhoppningsvis att leda till ett mer resurseffektivt

mobilitetssystem där kostnadsutvecklingen inte ska öka.

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.

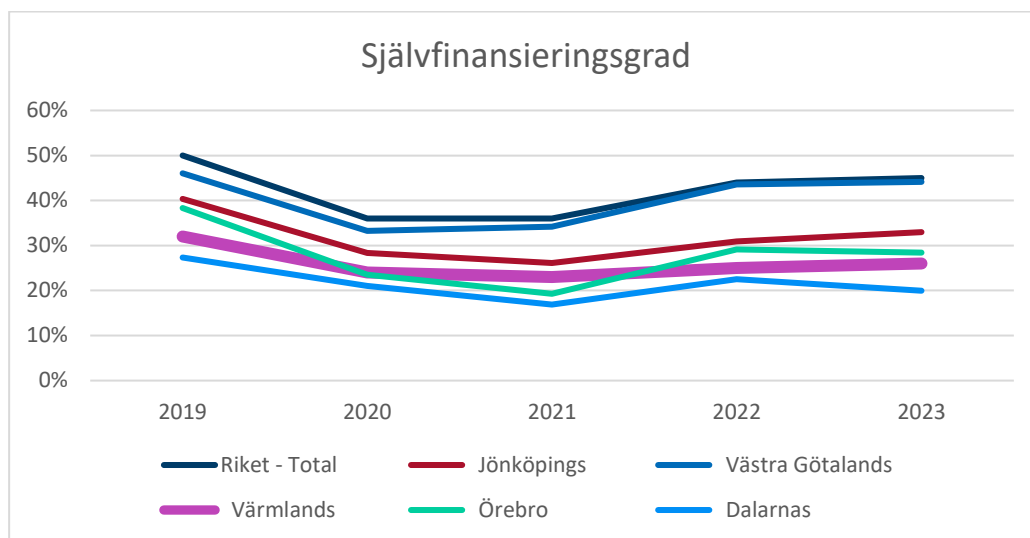
En fortsatt utveckling av kollektivtrafiken i Värmland kommer innebära ytterligare kostnader för regionen under utvecklingsperioden, då både befintlig kollektivtrafik och utvecklingsprojekt är kostnadsdrivande. Ökade kostnader för befintlig trafik beror på en indexuppräkning i befintliga avtal för bland annat bränsle och löneutveckling. Historiskt har kostnaden även ökat i samband med nya avtal till följd av exempelvis ökade krav på fossilfria bränslen och tillgänglighet. I kommande upphandlingar är det en viktig fråga att arbeta med.

För att bibehålla ett långsiktigt stabilt trafiksystem är den ekonomiska långsiktigheten betydelsefull. För att bibehålla en långsiktig ekonomisk hållbarhet är det viktigt att ha med sig det perspektivet hela vägen i arbetet. Här ingår en bred palett med exempelvis fordonskrav, trafikupplägg, insatser för ökad framkomlighet i kombination med ny teknik och lösningar. Med fördel kan fler branschgemensamma lösningar sökas och tillämpas för ökad kostnadseffektivitet.

Självfinansieringsgrad

Verksamhet som bedrivs av det allmänna kan finansieras genom två källor: skatter och avgifter. Skatter tas upp från dem som är folkbokförda i regionen, utan att väga in i vilken omfattning som den enskilda skattebetalaren nyttjar det allmänna tjänster. Inom kollektivtrafiken har man under många år räknat på en kvot av hur stor del av kollektivtrafikens kostnader som bekostas av biljettintäkter, den kvoten benämns som självfinansieringsgrad. Exakt definition av självfinansieringsgrad och hur den beräknas skiljer sig mellan regionerna. Region Värmland räknar självfinansieringsgrad som biljettintäkt (inklusive skolkort) i förhållande till trafik kostnad.

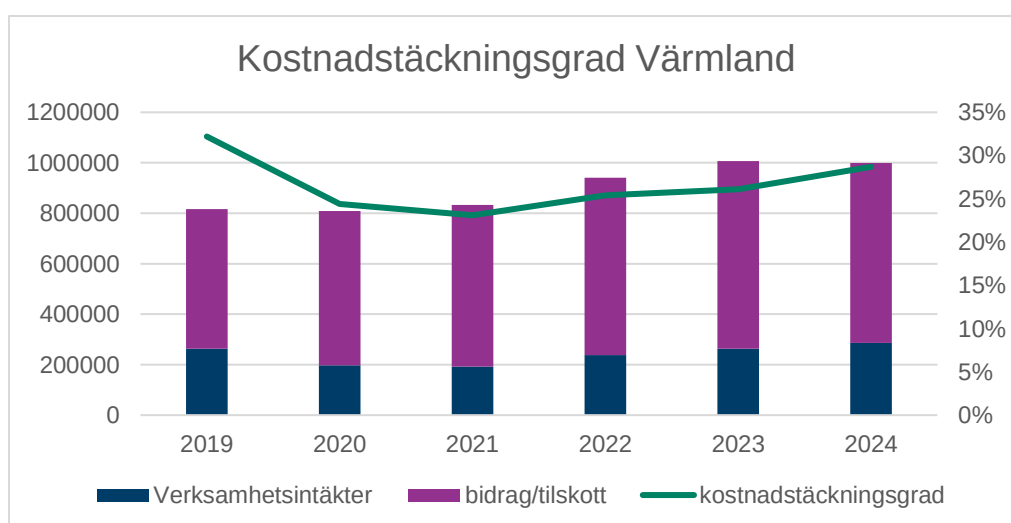
I diagrammet nedan redovisas självfinansieringsgrad beräknat utifrån Trafikanalys rapport *Regional Linjetrafik*, dit varje region årligen redovisar bland annat intäkter och kostnader. Som framgår skedde en rejäl nedgång under pandemiåren, som till stor del ligger kvar på grund av de kostnadsökningar som skedde under framförallt 2022 och 2023.



Figur 33. Självfinansieringsgrad.

För Värmlands del har dock självfinansieringsgraden minskat under hela mätperioden som en följd av att det skett satsningar i trafiken. Snittet för riket ligger betydligt högre än de län som redovisas i figuren ovan, vilket beror på att framförallt Region Skåne och Region Stockholm har en betydligt högre självfinansieringsgrad än övriga län.

Självfinansieringsgraden beror på vilket utbud av trafik som erbjuds och vad biljettpriset är. Men som framgår av jämförelsen med Region Skåne och Stockholm är resemönstret i länet minst lika viktigt. I de båda länen är resandet till stora delar dubbelriktat, vilket innebär att fordonen fylls i båda riktningar. Som det ser ut i Värmland (och huvuddelen av länen i Sverige) sker resandet i en riktning på morgonen och i andra riktningen på eftermiddagen. Det innebär att intäkterna på halva trafikmängden ofta är låg. I Värmland ingår även skolkorten som biljettintäkt, vilket innebär att självfinansieringsgraden även påverkas i takt med att antalet elever med skolkort ökar och minskar.



Figur 34. Kostnadstäckningsgrad.

Till skillnad från exempelvis Västra Götalandsregionen har inte Värmland något mål om självfinansieringsgrad. Det beror dels på att ett sådant mål tydligt står i konflikt med övriga mål i programmet, dels att det inte finns ett självklart svar på vilken nivå som är rätt sett till Värmlands förutsättningar.

I teorin vore det enkelt att snabbt öka självförsörjningsgraden genom att lägga om linjenätet så att de mer tätbefolkade områdena fick en större andel av trafiken. Detta skulle dock leda till att den geografiska tillgängligheten skulle bli avsevärt begränsad för dem som bor utanför kommunhuvudorter jämfört med nuvarande trafiksystem. En ytterligare konsekvens vore att kommunernas kostnad för separat skoltrafik skulle öka eftersom kollektivtrafiken på landsbygden ofta även används av elever till och från skolan. Om den trafiken dras in behövs sannolikt separat skolskjutstrafik istället.



Del 11: Uppföljning och implementering

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 aktivitetsbaserat och det är den allmänna kollektivtrafiken som följs upp. Indikatorerna är enkla att statistiskt sammanställa vid en uppföljning, vilket innebär att en större tyngd vid den årliga utvärderingen kan läggas på en kvalitativ analys av måluppfyllelsen.

Många av indikatorerna följs upp med hjälp av Kollektivtrafikbarometern, som är en sammanställning av resultat av invånarna i Värmlands svar på telefonintervjuer och enkätfrågor om kollektivtrafiken i Värmland. Kollektivtrafikbarometern är en branschgemensam kvalitets- och attitydundersökning som drivs och utvecklas av Svensk Kollektivtrafik. De som intervjuas i undersökningen är ett representativt urval av svenska folket mellan 15 och 85 år där ungefär hälften av intervjuerna genomförs med personer som använder kollektivtrafiken minst en gång i månaden. Kollektivtrafikbarometern

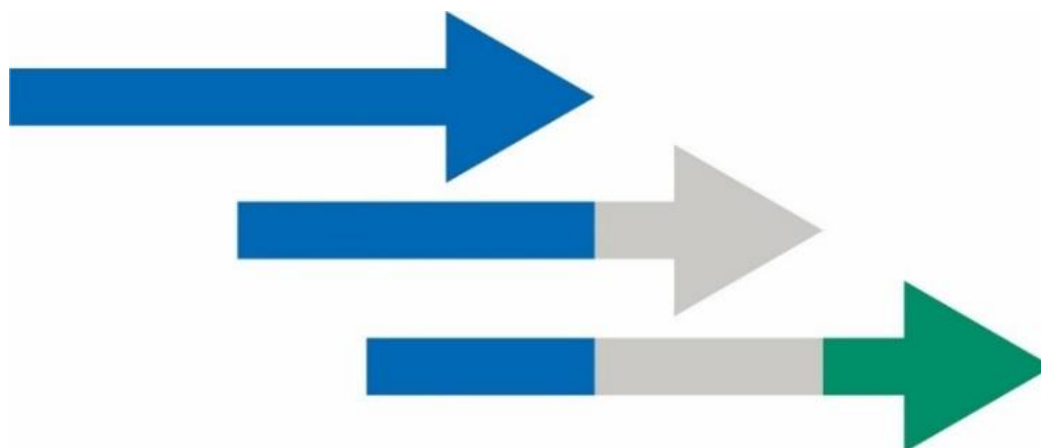
sammanställer även en drivkraftsmatris från vilken det går att utläsa vad som är viktigt för respondenterna för att de ska ge ett högt sammanfattande betyg (NKI – nöjd kund index) samt vad som är viktigt för att de ska resa oftare med kollektivtrafiken.

De resor som barn under 15 år gör följs inte upp i Kollektivtrafikbarometerns undersökningar, men följdes upp i den resvaneundersökning som Enkätfabriken gjorde 2023 på uppdrag av Region Värmland.

Översyn varje mandatperiod

Trafikförsörjningsprogrammet löper fram till 2040. Under varje mandatperiod ska dock ske en översyn och vid behov en revidering. I figuren nedan visas hur grundprincipen för revidering av programmet är tänkt att fungera. Vid varje revidering sker en avstämning med Värmlandsstrategin.

Pilarna i Figur 35 visar hur planperioderna 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 35. Beskrivning av hur planperioderna går in i varandra.

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 2022. Ansvarig för databasen: SMHI RUS, Länsstyrelserna i samverkan. [Nationella emissionsdatabasen](#)

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/>

Enkätfabriken, 2023. *Resvaneundersökning Region Värmland 2023: Resvaneundersökning 2023 - Region Värmland*

Enkätfabriken, 2024. *Månadens nyhetsbrev Kollektivtrafikbarometern, mars 2024. Månadens nyhetsbrev - Mars*

Region Värmland 2019: *Värmlands befolkning 2040*.

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

Region Värmland, 2021: *Värmlandsstrategin 2040*

Region Värmland, 2025: Regional systemanalys

SCB: *Pendlingsstatistik 2018*.

SKL och Trafikverket, 2010: *Hållbart resande i praktiken*.

https://www.trafikverket.se/contentassets/347f069e6d684bfd85b85e3a3593920f/hallbart_resande_i_praktiken.pdf

Trafikanalys, 2019: *Kollektivtrafikens barriärer – kartläggning av hinder i kollektivtrafikens tillgänglighet för personer med funktionsnedsättning*. Rapport 2019:3

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

Bilagor

Bilaga 1 – Tillgänglighetsanpassning av hållplatser och bytespunkter 2026–2030
(uppdateras under remissperioden)

Bilaga 2 – Bytespunkter, linjer och tillgänglighetsanpassning

Bilaga 1

Tillgänglighetsanpassning av hållplatser och bytespunkter 2026–2030

Hållplats	Anledning till prioritering	Kommentar
Karlstad – Jakobsberg bytespunkt	Byte mellan regionbuss och tätortstrafik som ger möjligheter att nå viktiga målpunkter, exempelvis Centralsjukhuset och Bergvik köpcenter.	Nybyggnation av stadsdel.
Karlstad – Kartberget	Byggnation av ny hållplats för regionbuss och tätortstrafik.	
Karlstad – Landerivägen	Hållplats tätortstrafik.	
Karlstad – Norra Sanna	Hållplats regionbuss. Längs med riksväg 62.	
Karlstad – Rosenborg	Hållplats tätortstrafik.	
Karlstad – Solviksgatan	Hållplats tätortstrafik.	
Karlstad – Sommarro	Hållplats tätortstrafik.	
Karlstad – Söderäng	Hållplats tätortstrafik.	
Karlstad – Trangärd	Hållplats regionbuss, flertal linjer. Längs med riksväg 62.	
Karlstad – Trossnäs vägen riksväg 61	Hållplats regionbuss, flertal linjer. Längs med riksväg 62.	
Karlstad – Välsvikens bytespunkt	Byte mellan regionbuss och tätortstrafik. Ger rakare linjesträckning för regionbuss.	
Kolsnäs – Fryksdalsbanan	Tågstation.	
Kristinehamns resecentrum	Byte mellan regionbuss, tätortstrafik samt tåg.	
Lene – Värmlandsbanan	Tågstation.	
Munkfors – Busstationen	Hållplats regionbuss, flertal linjer.	
Oleby – Fryksdalsbanan	Tågstation.	
Ottebol – Värmlandsbanan	Tågstation.	
Rottneros – Fryksdalsbanan	Tågstation.	
Sunne – Fryksdalsbanan	Tågstation.	
Säffle – Guttande köpcentrum	Hållplats regionbuss.	
Torsby resecentrum	Byte mellan regionbuss och tåg.	
Torsby – Stjerneskolan	Hållplats regionbuss, flertal linjer.	
Töcksfors – Centralen	Hållplats regionbuss, flertal linjer.	
Åmotfors – Värmlandsbanan	Tågstation.	

Tillgänglighetsanpassning av hållplatser och bytespunkter 2026–2030

Hållplats	Anledning till prioritering	Kommentar
Arvika – Solbergs gränd	Byta mellan regionbuss och tätortstrafik.	
Bäckebron – Fryksdalsbanan	Tågstation.	
Edane – Värmlandsbanan	Tågstation.	
Forshaga – Hallakorset	Hållplats regionbuss. Längs med riksväg 62.	
Forshaga – Lyckan	Hållplats regionbuss. Längs med riksväg 62.	
Forshaga – Orretorp	Hållplats regionbuss. Längs med riksväg 62.	
Forshaga – Sisugården	Hållplats regionbuss. Längs med riksväg 62.	
Forshaga – Öjenäsvägen	Hållplats regionbuss. Längs med riksväg 62.	
Hagfors – Sjögränd bytespunkt	Hållplats regionbuss, flertal linjer. Längs med riksväg 62.	
Högboda – Värmlandsbanan	Tågstation.	
Karlstad resecentrum	Ombyggnad till resecentrum. Byte mellan regionbuss, tätortstrafik samt tåg.	
Karlstadsstråket S-linje 1 – Välsviken – IKEA	Passerar viktiga målpunkter, exempelvis Välsvikens köpcentrum, Universitetet, skolor, Centralsjukhuset och Bergvik köpcentrum. Ger en kortare restid och rakare linjesträckning gentemot dagens linjer.	Nybyggnation av delar av linjen under programperioden. Befintliga hållplatser byggs om samt att nya hållplatser byggs.
Karlstadsstråket S-linje 2 – IKEA – Campus	Passerar viktiga målpunkter, exempelvis Universitetet, Stora Torget och Bergvik köpcentrum. Ger en kortare restid och rakare linjesträckning gentemot dagens linjer.	Nybyggnation av hela linjen under programperioden. Befintliga hållplatser byggs om samt att nya hållplatser byggs.
Karlstad – Förlängning linje 4	Byggnation av tre nya hållplatser när linje 4 förlängs mellan Norra Stockfallet och Edsgatan.	
Karlstad – Bernstadsgatan	Hållplats tätortstrafik.	
Karlstad – Eriksberg bytespunkt	Byte mellan tätortstrafik och regionbuss. Ger rakare linjesträckning. Vid Bergvik köpcentrum.	
Karlstad – Haga entré	Byggnation av ny hållplats för tätortstrafik.	

Bilaga 2

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

Tillgänglighetsaspekter	
Kantstöd	
Taktila plattor	
Ledstråk	

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

Bytespunkter, linjer och tillgänglighetsanpassning

Bytespunkt/linje	Tillgänglighetsanpassning 2021	Kommun
Arvika järnvägsstation	Delvis tillgänglig	Arvika
Arvika busstation	Tillgänglig	Arvika
Edane bytespunkt	Delvis tillgänglig	Arvika
Högboda	Delvis tillgänglig	Kil
Kalleviken pendelparkering	Ej tillgänglig	Arvika
Lene	Delvis tillgänglig	Kil
Ottebol	Delvis tillgänglig	Arvika
Degerfors	Delvis tillgänglig	Degerfors
Charlottenberg resecentrum	Tillgänglig	Eda
Åmotfors	Delvis tillgänglig	Filipstad
Filipstad busstation	Tillgänglig	Filipstad
Nykroppa	Delvis tillgänglig	Filipstad
Forshaga centrum	Tillgänglig	Forshaga
Osäter pendelparkering	Tillgänglig	Forshaga
Tjärnheden bytespunkt	Tillgänglig	Forshaga

Bytespunkter, linjer och tillgänglighetsanpassning

Bytespunkt/linje	Tillgänglighetsanpassning 2021	Kommun
Grums resecentrum	Tillgänglig	Grums
Slottsbron bytespunkt	Tillgänglig	Grums
Hagfors busstation	Tillgänglig	Hagfors
Ekshärad bytespunkt	Tillgänglig	Hagfors
Sjögränd bytespunkt	Ej tillgänglig	Hagfors
Skoghalls centrum	Tillgänglig	Hammarö
Jonsbols bytespunkt	Tillgänglig	Hammarö
Karlstad busstation	Tillgänglig	Karlstad
Karlstad Centralstation	Byggs om till resecentrum	Karlstad
Karlstadsstråket S-linje 1 – Välsviken – IKEA	Planerad byggnation	Karlstad
Bergvik köpcentrum	Tillgänglig	Karlstad
Campus	Tillgänglig	Karlstad
Centralsjukhuset	Tillgänglig	Karlstad
Drottninggatan	Tillgänglig	Karlstad
Eriksbergs bytespunkt (Bergvik)	Planerad byggnation	Karlstad
Fruktvägen	Tillgänglig	Karlstad
Grava kyrka	Tillgänglig	Karlstad
Ilända bytespunkt	Tillgänglig	Karlstad
Inre hamn	Tillgänglig	Karlstad
Kvarnberget	Tillgänglig	Karlstad
Mariebergs IP	Tillgänglig	Karlstad
Mjölntorpet	Tillgänglig	Karlstad
Molkom bytespunkt	Tillgänglig	Karlstad
Morbror Rubens väg	Tillgänglig	Karlstad
Nygatan	Tillgänglig	Karlstad
Plintgatan	Tillgänglig	Karlstad
Regionens hus	Tillgänglig	Karlstad
Residenstorget	Tillgänglig	Karlstad
Ruds centrum	Tillgänglig	Karlstad
Rudsmotet bytespunkt	Tillgänglig	Karlstad

Bytespunkter, linjer och tillgänglighetsanpassning

Bytespunkt/linje	Tillgänglighetsanpassning 2021	Kommun
Stallplatsvägen	Tillgänglig	Karlstad
Stora torget	Tillgänglig	Karlstad
Sundsta/Älvkullen	Tillgänglig	Karlstad
Södra kyrkogatan	Tillgänglig	Karlstad
Tolita bytespunkt	Tillgänglig	Karlstad
Universitet	Tillgänglig	Karlstad
Violgatan	Tillgänglig	Karlstad
Vålberg bytespunkt	Tillgänglig	Karlstad
Vårdcentral Gripen	Tillgänglig	Karlstad
Vårdcentral Västerstrand	Tillgänglig	Karlstad
Våxnäs bytespunkt	Tillgänglig	Karlstad
Välsviken bytespunkt	Tillgänglig	Karlstad
Väse bytespunkt (E18)	Tillgänglig	Karlstad
Väse järnvägsstation	Delvis tillgänglig	Karlstad
Östra torggatan	Tillgänglig	Karlstad
Kil Resecentrum	Tillgänglig	Kil
Fagerås bytespunkt	Delvis tillgänglig	Kil
Frykåsen	Delvis tillgänglig	Kil
Högboda bytespunkt	Tillgänglig	Kil
Trångstad	Delvis tillgänglig	Kil
Tolita	Delvis tillgänglig	Kil
Kristinehamns resecentrum	Delvis tillgänglig	Kristinehamn
Bäckhammar pendlarparkering	Tillgänglig	Kristinehamn
Nybble pendlarparkering	Tillgänglig	Kristinehamn
Nässundet	Delvis tillgänglig	Kristinehamn
Ölme pendlarparkering	Tillgänglig	Kristinehamn
Munkfors busstation	Ej tillgänglig	Munkfors
Ransäter pendlarparkering	Ej tillgänglig	Munkfors
Storfors resecentrum	Tillgänglig	Storfors
Kyrksten pendlarparkering	Ej tillgänglig	Storfors

Bytespunkter, linjer och tillgänglighetsanpassning

Bytespunkt/linje	Tillgänglighetsanpassning 2021	Kommun
Sunne resecentrum	Delvis tillgänglig	Sunne
Bäckebron bytespunkt	Delvis tillgänglig	Sunne
Edsbjörke	Delvis tillgänglig	Sunne
Kolsnäs	Delvis tillgänglig	Sunne
Lysvik bytespunkt	Delvis tillgänglig	Sunne
Västra Ämtervik bytespunkt	Delvis tillgänglig	Sunne
Rottneros	Delvis tillgänglig	Sunne
Öjervik bytespunkt	Ej tillgänglig	Sunne
Säffle resecentrum	Tillgänglig	Säffle
Knöstad bytespunkt	Tillgänglig	Säffle
Rudsbyn bytespunkt	Tillgänglig	Säffle
Värmlandsbro bytespunkt	Ej tillgänglig	Säffle
Oleby	Delvis tillgänglig	Torsby
Torsby resecentrum	Delvis tillgänglig	Torsby
Stjerneskolans	Delvis tillgänglig	Torsby
Sysslebäck pendlarparkering	Ej tillgänglig	Torsby
Värnäs bytespunkt	Tillgänglig	Torsby
Årjäng busstation	Tillgänglig	Årjäng
Rössbyn pendlarparkering	Ej tillgänglig	Årjäng
Skållerud pendlarparkering	Ej tillgänglig	Årjäng
Töcksfors bytespunkt	Ej tillgänglig	Årjäng

