

Årlig uppföljning av Regionalt trafikförsörjningsprogram 2017- 2021

Uppföljningen avser

2017

Sammanfattning

Regionalt trafikförsörjningsprogram 2017 - 2021 utgör strategisk inriktning för den regionala kollektivtrafiken i Värmland och anger fyra övergripande målområden. Programmet är vägledande för årligt verksamhetsuppdrag för Värmlandstrafik AB och Karlstads kommun/Karlstadsbuss.

I vissa fall särredovisas trafikslagen tätortstrafik, regional busstrafik och regional tågtrafik. Målsättningen med rapporten är dock att presentera sammanlagd måluppfyllelse för den kollektivtrafik som bedrivits enligt allmän trafikplikt i Värmland under 2017.

Nytt regionalt trafikförsörjningsprogram för 2017 – 2021 antogs av regionfullmäktige i december 2016. I revideringen har bland annat indikatorer och målvärden setts över, utifrån detta har prognos och mål för 2021 lyfts in i uppföljningen.

Tillgänglighet för regional tillväxt

Restidskvot

För en majoritet av kommunhuvudorterna i Värmland uppnåddes målen för restidskvot till och från Karlstad under 2017 med antingen tåg eller buss.

Som bebyggelsestrukturen ser ut i Karlstad, Alster och Skåre tätorter är det drygt en tredjedel av områdena i Karlstad där målet för restidskvoter är uppnått. För att nå målet 2021 krävs åtgärder som genare linjesträckning och prioritering av busstrafik i infrastrukturen. Under 2017 har arbetet med Karlstadsstråket fortsatt, stråket beräknas vara i drift december 2018. Detta förändringsarbete bedöms kunna sänka restiden för tätortstrafiken i Karlstad.

Programmets mål för trafikutvecklingen förutsätter investeringar i kollektivtrafikens infrastruktur för att öka trafikens kapacitet, framkomlighet, användbarhet samt servicenivå vid resecentrum/busstationer/tågstationer och bytestpunkter.

Dagliga resmöjligheter över länsgräns

För samtliga resmål bedöms restiderna ligga nära målet 2021. Under perioden fram till och efter 2021 sker stora reinvesteringar i infrastruktur på banorna i Värmland, varför restiderna kan komma att variera under denna period. Fortsatt dialog förs med berörda aktörer om förbättrade resmöjligheter med tåg över läns- och riksgräns.

Resandeutveckling

Mellan 2016 och 2017 ökade resandet med 2 procent. Med hänsyn till nuvarande förutsättningar för utveckling av trafiken gjordes under återrapporeringarbetet 2016 justeringar för målbild 2021.

Projektet *Hållbart resande i ett växande Värmland*, syftar till att fler ska resa kollektivt, sammantaget, med en samtidig förbättring av restidskvoterna bedöms resandeutvecklingen gå i rätt riktning.

Attraktivitet och tillgänglighet

Marknadsandel

Kollektivtrafikens marknadsandel i Värmland följer den nationella utvecklingen. Jämfört med basåret 2009 och har det över tid skett en ökning av marknadsandelen.

Exempelvis inom projektet *Hållbart resande i ett växande Värmland*, kommer insatser genomföras för att underlätta arbetspendling ytterligare.

Nöjdhet

Kollektivtrafiken i Värmland ligger högt i jämförelse med övriga delar av Sverige vad gäller index för både kund- och medborgarnöjdhet. Sett över tid har både kundernas och medborgarnas nöjdhet med kollektivtrafiken i Värmland varit stabilt hög. Under 2017 har mätmetoden i kollektivtrafikbarometern förändrats vilket gör de nya värdena något osäkra, över tid kommer utvärdering visa om mätvärdena behöver justeras.

Fortsatt prioritet av arbetet med att förbättra kollektivtrafikens kvalitet, användbarhet och attraktivitet.

Funktionsanpassning

Från och med december 2015 är samtliga fordon i allmän kollektivtrafik anpassade för personer med funktionsnedsättning avseende rörelse, hörsel och syn. Anpassning av hållplatser och bytespunkter pågår kontinuerligt. 2017 var 66 procent av utpekade hållplatser anpassade, bedömningen är att målet kommer att vara uppfyllt 2021.

Miljö

Under 2017 har utsläpp av koldioxid och partiklar från kollektivtrafikens fordon minskat, vilket ytterligare minskar kollektivtrafikens miljöpåverkan.

Tätortstrafiken i Karlstad körs med gas- och elbussar. Från trafikstart december 2015 körs den regionala busstrafiken med nya bussar med högre miljökrav vilket innebär ytterligare minskning av trafikens negativa miljöpåverkan. Sammantaget bedöms att miljömålen för buss kommer vara uppfyllda till 2021.

Resurseffektivitet

Påstigande/resande per utbudskilometer

Påstigande/resande per utbudskilometer är ett intressant effektivitetsmått att följa över tid och är med som mål och indikator i trafikförsörjningsprogrammet 2017 - 2021. 0,59 påstigande per utbudskilometer gör att bedömningen är att målet kommer att vara uppfyllt 2021.

Innehåll

1	Bakgrund	5
1.1	Regionalt trafikförsörjningsprogram 2017 - 2021	5
1.1.1	Vision och mål	5
1.1.2	Övergripande kollektivtrafikstrategi	6
1.2	Modell för uppföljning	7
1.2.1	Tidplan	7
1.2.2	Analysmodell	8
2	Genomförd trafik enligt allmän trafikplikt	9
2.1	Lista över valda operatörer	9
2.1.1	Regional kollektivtrafik med buss, Värmlandstrafik AB	9
2.1.2	Regional kollektivtrafik med tåg	9
2.1.3	Tätortstrafik	9
2.1.4	Båttrafik	9
2.2	Redovisning av trafikpliktsbeslut	10
2.3	Genomförd trafik	10
3	Nuläge trafik 2017	11
3.1	Regional trafik	11
3.2	Tätortstrafik	12
4	Måluppfyllelse	13
4.1	Målområde 1 - Tillgänglighet för regional tillväxt	13
4.1.1	Restidskvoter	13
4.1.2	Resmöjligheter över länsgräns	15
4.1.3	Resandeutveckling	16
4.2	Målområde 2 - Attraktivitet och tillgänglighet	17
4.2.1	Marknadsandel	17
4.2.2	Nöjdhet	19
4.2.3	Funktionsanpassning	19
4.2.4	Punktlighet	20
4.3	Målområde 3 - Miljö	21
4.3.1	Andel fossila bränslen och utsläpp	21
4.4	Målområde 4 - Resurseffektivitet	22
4.4.1	Beläggning	22
4.4.2	Antal resor per invånare	22
4.4.3	Nettokostnad	22
4.4.4	Påstigande/resande per utbudskilometer	23
4.4.5	Samhällsekonomisk nytta	23
5	Planerade förändringar	25
5.1	Regional buss- och tågtrafik	25
5.2	Tätortstrafik i Karlstad, Alster och Skåre tätorter	25
6	Resultaträkning	26
6.1	Värmlandstrafik AB	26
6.2	Karlstads kommun/Karlstadsbuss	27
6.3	Självfinansieringsgrad	27

1 Bakgrund

1.1 Regionalt trafikförsörjningsprogram 2017 - 2021

Varje kollektivtrafikmyndighet skall ta fram ett regionalt trafikförsörjningsprogram. Programmet är det viktigaste dokumentet för att utveckla kollektivtrafiken.

Regionalt trafikförsörjningsprogram 2017 - 2021 togs fram under 2015 - 2016 och beslutades av regionfullmäktige i december 2016. I programmet beskrivs kollektivtrafikens strategiska inriktning och mål för den offentligt finansierade kollektivtrafiken i länet. Trafikförsörjningsprogrammet är vägledande för kollektivtrafiknämndens årliga verksamhetsuppdrag till Värmlandstrafik och Karlstad kommun/Karlstadsbuss.

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

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

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

1.1.1 Vision och mål

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

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

En långsiktigt hållbar utveckling och ökad tillväxt

Minskad negativ miljöpåverkan

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

Ökad jämlikhet och jämställdhet

Visionen har konkretiserats i fyra målområden med verbalt formulerade mål:

- **Tillgänglighet för regional tillväxt**

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

- **Attraktivitet och användbarhet**

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

- **Miljö**

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

- **Resurseffektivitet**

Kollektivtrafiken ska planeras och genomföras för en ökad resurseffektivitet.

1.1.2 Övergripande kollektivtrafikstrategi

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

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

Ur ett resenärsperspektiv är helheten i resan avgörande för attraktivitet och användbarhet, vilket styr valet av färdmedel. Kollektivtrafikens fortsatta utveckling ska baseras på en helhetssyn som beaktar och tillvaratar möjligheterna att underlätta individens val. Detta innebär även samordning med kommersiell kollektivtrafik. Trafiksystemet som helhet ska vara attraktivt och användbart ur ett resenärsperspektiv och visa på ett effektivt resursutnyttjande ur ett medborgarperspektiv. Förutsättningen för att klara detta är ett fortlöpande samråd mellan Region Värmland, kommunerna, landstinget samt trafikorganisatörerna.

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

1.2 Modell för uppföljning

Uppföljningen sker utifrån det regionala trafikförsörjningsprogrammets vision och målområden. Syftet med uppföljningen är att redogöra för kollektivtrafikens utveckling i förhållande till beslutade mål.

Detta är den femte uppföljningen av trafikförsörjningsprogrammet, och måluppfyllelsen 2017 kan jämföras med tidigare år. Något som tydliggörs i dokumentet nedan. Genom att systematiskt använda samma metod för uppföljning kommer det med tiden byggas upp en god kunskap om hur systemet förändras över tid.

Syftet med indikatorerna är att ge en bild av hur väl målet under respektive målområde uppfylls. De ger en förenklad bild av verkligheten och måste hanteras utifrån den förutsättningen. Om de utvecklas i rätt riktning innebär det en förbättrad måluppfyllelse. Uppföljningen av trafikförsörjningsprogrammet utgår därför från hur indikatorerna utvecklas i förhållande till målen. Indikatorerna används för att ge en bild av om det genomförda arbetet är tillräckligt för att nå målen eller om det krävs kompletterande insatser.

I december 2016 antogs det nya regionala trafikförsörjningsprogrammet 2017–2021 av regionfullmäktige. Det fastställda programmet är grunden för det fortsatta arbetet med trafikutveckling och finansiering för de kommande åren i Värmland. Prognos för måluppfyllelse och indikatorer är därför inriktade mot 2021 och det nya trafikförsörjningsprogrammet.

1.2.1 Tidplan

Arbetet inleds i januari med insamling av data och avslutas med redovisning för regionfullmäktige i april. Under hösten skickas en årlig rapport till transportstyrelsen som utformats enligt SKLs rekommendationer.

Förslag till uppföljningsrapport skickas ut till kommunerna för synpunkter. Kommunerna ges även möjlighet att komma med synpunkter under den politiska beredningen.

Uppföljningen är viktig som underlag för kommande års inriktning och prioriteringar, då den lägger grunden för kollektivtrafiknämndens beslut om årligt uppdrag till Värmlandstrafik och Karlstad kommun/Karlstadsbuss.

Nedan redovisas en ungefärlig tidplan för uppföljningsprocessen:



1.2.2 Analysmodell

Analysen sker i två steg som tillsammans ger en uppfattning om måluppfyllelse och orsakssamband.

Steg 1 - Måluppfyllelse

I det första steget analyseras den kvantitativa måluppfyllelsen jämfört med målen i trafikförsörjningsprogrammet. Här analyseras hur väl kollektivtrafiken i länet uppfyller de beslutade målen.

Steg 2 - Orsakssamband

Nästa steg i analysen fokuserar på orsakssamband. Här analyseras vilka resurser som lagts på att uppfylla målet, vilka aktiviteter resurserna lagts på och vilka omvärldsfaktorer som påverkat förutsättningarna att nå målet.

Redovisning av resultat

Resultatet från första steget i analysen redovisas i en färgkodad tabell med *indikator, måluppfyllelse, prognos 2021* och *mål 2021*. Nedan visas vilka färger som används för måluppfyllelse och vad de betyder:

Mål 2021 uppnått/bedöms uppnås till 2021	Mål ej uppnått men utvecklas i rätt riktning
Mål 2021 inte uppnått	Går ej att bedöma

Resultatet från steg två i analysen redovisas i textform i direkt anslutning till tabellen. Därefter redovisas förslag på åtgärder för att förbättra måluppfyllelsen.

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

2 Genomförd trafik enligt allmän trafikplikt

2.1 Lista över valda operatörer

2.1.1 Regional kollektivtrafik med buss, Värmlandstrafik AB

- Nobina Sverige AB
- Molkom Buss AB
- Larsson Resman produkt-
ion i Värmland AB

2.1.2 Regional kollektivtrafik med tåg

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

2.1.3 Tätortstrafik

- Rudskoga Taxi AB
- Nobina Sverige AB
- Keolis

2.1.4 Båttrafik

- Karlstad Sjötrafik
- Rederi Ötaxi

2.2 Redovisning av trafikpliktsbeslut

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

Under 2017 har inga beslut om allmän trafikplikt tagits.

2.3 Genomförd trafik

Trafikslag	Antal fordon ¹	Utbuds-kilometer ²	Utbuds-timmar ²	Summa kostnader (tkr) ³
Tågtrafik	14 ⁴	1 894 504	24 878	68 629
Busstrafik	222	19 877 516	532 033	503 322
<i>Varav Tätortstrafik</i>	71	5 643 971	235 097	171 590
Båttrafik	7	34 036	4 149	6 277

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

² Anropsstyrd linjetrafik ingår i uppgifterna (genomförd trafik).

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

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

⁴ Inklusive 1 fordon i samarbetet med Vänertåg.

3 Nuläge trafik 2017

3.1 Regional trafik

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

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

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

Utbud helgfri vardag T 2017 ⁵	Linje			Antal dubbelturer			Utbudstimmar per dygn	Frekvens Buss
	Buss		Tåg	Buss		Tåg		
	Stomlinje	Matarlinje		Stomlinje	Matarlinje ⁶			
Arvika	100	-	70	3		14	15:00	
Eda	100	-	70	0		12	15:00	
Filipstad	400	-	-	15			19:00	Timmestrafik
Forshaga	600	601,602	-	13	56		22:00	Timmestrafik ⁷
Grums	700	801	71	13	25	8	21:00	8
	800 ⁹			15				
Hagfors	300	-	-	9			20:00	Timmestrafik ¹⁰
	600 ¹¹	-	-	12				
Hammarö	900	901,902,904		30	103		23:00	Halvtimmestrafik ¹²
Kil		201	70,71 74		17	35	20:00	13
	200			3				
Kristinehamn	500	-	70	27		16	20:00	Timmestrafik
Munkfors	600	-	-	13			19:00	Timmestrafik ¹⁴
Storfors	400	-	-	11			12:00	
Sunne	200	-	74	3		12	17:00	
Säffle	800	-	71	16		8	19:00	Timmestrafik
Torsby	200	-	74	2		8	18:00	
Årjäng	700	-	-	13			20:00	Timmestrafik

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

⁶ Matarlinje avser linjer som via kommunhuvudort går till Karlstad.

⁷ Med matarlinje uppnås 20 min trafik.

⁸ Matarlinje 801 har timmestrafik eller tätare.

⁹ Linje 800 har hållplats vid Gruvön.

¹⁰ Timmestrafik under högtrafik annars varannantimmestrafik.

¹¹ Linje 600 går via Sjögränd och Munkfors.

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

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

¹⁴ Timmestrafik under högtrafik annars varannantimmestrafik.

3.2 Tätortstrafik

I Värmland bedrivs tätortstrafik i Arvika, Karlstad, Kristinehamn, Säffle och Torsby. Huvudsyftet med trafiken är matning till och från regional trafik, samt resor inom tätorten.

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

I Karlstad bedrivs även båtbusstrafik under sommarhalvåret i älven, samt mot angränsande kommuner, linje 91-94 är älvtrafik, linje 95 går till Kristinehamn och Grums, linje 96 till Kristinehamn samt linje 97 till Grums-Borgvik. Utbudet varierar mellan 1 till 16 turer per dag, dessutom under utförs dagligen en guidad tur med linje 92 under juli månad.

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

¹⁵ 24 procent av resorna med Karlstadsbuss görs med Värmlandstrafiks periodkort.

4 Måluppfyllelse

4.1 Målområde 1 - Tillgänglighet för regional tillväxt

Mål:

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

Målområdet följs upp genom indikatorer för restidskvot, resmöjligheter över länsgräns och resandeutveckling. Nedan redovisas läge 2015 till 2017 samt prognos för 2021.

4.1.1 Restidskvoter

Indikator	Läge 2015	Läge 2016	Läge 2017	Prognos 2021	Mål 2021
Restidskvot regional buss- trafik	14 av 15 kommuner har restidskvot <1,5 mot Karlstad	14 av 15 kommuner har restidskvot <1,5 mot Karlstad	14 av 15 kommuner har restidskvot <1,3 mot Karlstad		<1,3
Restidskvot regional tågtrafik	7 av 8 kommuner har restidskvot <1 mot Karlstad	7 av 8 kommuner har restidskvot <1 mot Karlstad	7 av 8 kommuner har restidskvot <0,8 mot Karlstad		<0,8
Restidskvot tätortstrafik Karlstad	Restidskvot <2 nås för 57 % av invånarna	Restidskvot <2 nås för 57 % av invånarna	Restidskvot <2 nås för 57 % av invånarna		<2 för 90 % av invånarna

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

Sedan förra året har det inte skett några större förändringar i restidskvoterna vilket innebär att mål för restidskvot mellan kommunhuvudorterna och Karlstad nås under 2017 med antingen tåg eller buss. I orter med tågtrafik fokuseras ansträngningarna på tågtrafiken, då den har bäst förutsättningar att nå snabba restider. För de orterna har busstrafiken ett kompletterande syfte. För Torsby uppnås mål för restidskvot med buss, medan restidskvoten inte nås för tåg. Total restid med tåg mellan Torsby och Karlstad är dock kortare än den totala restiden med buss. För Eda kommun uppnås inte restidskvot för buss. För Eda kommun är dock tåget den huvudsakliga förbindelsen mot Karlstad med en restidskvot på 0,84.

I Arvika och Kristinehamn uppnår huvuddelen av linjerna en restidskvot lägre än två. Båda tätorter har varsin linje som inte når mål för restidskvot. De linjerna har istället en god yttäckning. Tätortstrafiken i Säffle består av en slinga och är därför inte relevant att jämföra med bil.

I Karlstad, Skåre och Alster tätorter är målet att 90 procent av invånarna ska ha tillgång till en kollektivtrafik med restidskvot lägre än 2 jämfört med bil. Under 2017 nåddes målet i 11 av 28 stadsdelar, vilket motsvarar 57 procent av befolkningen. För att nå målet krävs åtgärder i infrastrukturen för att åstadkomma genare linjesträckning och prioritering av busstrafiken.

Programmets mål för trafikutvecklingen förutsätter investeringar i kollektivtrafikens infrastruktur för att öka trafikens kapacitet, framkomlighet, användbarhet samt servicenivå vid resecentrum/busstationer/tågstationer och bytestpunkter.

Föreslagna åtgärder

Under 2017 tog det 6 minuter längre tid enligt tidtabell att resa mellan Torsby och Karlstad med tåg än med bil. För närvarande genomför Trafikverket i två etapper (Kil – Sunne och Sunne – Torsby), åtgärder enligt den utredning som gjorts angående restidsförkortning med tåg. Åtgärderna omfattar bland annat översyn av stopptider, kurvvrättning, samt översyn av plankorsningar. I Nationell plan för perioden 2018 – 2029 (ännu ej beslutad i mars 2018) är 500 miljoner kr avsatta till reinvesteringar på Fryksdalsbanan.

Uträkningen av restidskvot mellan Storfors och Karlstad bygger på resa med byte i Kristinehamn. Här bör fokuseras på att samordna buss och tåg för att åstadkomma goda förutsättningar för kombinationsresa.

För att förbättra restidskvoterna inom Karlstad tätort behövs åtgärder för att öka för att förbättra kollektivtrafikens framkomlighet och prioritering. Bland annat i form av trafikljusprioritering och bussfiler. Därutöver är det väsentligt att det sker en samordning mellan tätortstrafik och regionaltrafik.

Karlstads kommun har beviljats medfinansiering genom stadsmiljöavtalen för att bygga första etappen i Karlstadsstråket som kommer förbättra restiden genom de centrala delarna i Karlstads tätort. Arbetet har påbörjats och trafikstart beräknas till december 2018.

Påverkansarbete genom mobility management och marknads- och kundkommunikation är viktiga verktyg för att främja den hållbara utvecklingen och för att stärka kollektivtrafikens betydelse i det regionala tillväxtarbetet i Värmland. Karlstadsbuss och Värmlandstrafik har gemensam marknads- och utvecklingsplan tillsammans med Keolis respektive Nobina för att öka det kollektiva resandet.

4.1.2 Resmöjligheter över länsgräns

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

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

Måluppfyllelsen under 2017 framgår av tabellen nedan.

Dagliga res- möjligheter till: ¹⁶	Tåg			Buss			Prognos 2021
	Morgon från Karlstad	Eftermiddag till Karlstad	Tot. Antal förbindelser	Morgon från Karlstad	Eftermiddag till Karlstad	Tot. Antal förbindelser	
Stockholm Kortaste restid	5 turer 2:25 h	4 turer 2:30 h	12 st mot Sthlm 11 st mot Karlstad	2 turer 4:25 h	2 turer 4:10 h	7 st mot Sthlm 5 st mot Karlstad	
Göteborg Kortaste restid	2 turer 2:17 h	3 turer 2:30 h	12 st mot GBG 12 st mot Karlstad	0 turer -:- h	0 turer -:- h	1 st mot GBG 1 st mot Karlstad	
Oslo Kortaste restid	2 turer 2:29 h	1 turer 3:10 h	5 st mot Oslo 5 st mot Karlstad	1 tur 3:15 h	0 turer -:- h	7 st mot Oslo 7 st mot Karlstad	
Örebro Kortaste restid	3 turer 1:45 h	4 turer 1:36 h	10 st mot Örebro 12 st mot Karlstad	8 turer 1:30 h	6 turer 1:30 h	23 st mot Örebro 22 st mot Karlstad	

Morgon = Avgång vardagar mellan 05.00-09.00

Eftermiddag = Avgång vardagar mellan 15.00-18.00

Redovisar förbindelser med max ett byte

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

Sedan december 2016 har SJ minskat trafiken på sträckan Stockholm – Oslo vilket beaktas i program 2021.

Förbättrade resmöjligheter över läns- och riksgrens är ett regionalt mål som Region Värmland driver genom dialog med berörda aktörer.

Föreslagna åtgärder

Fortsatt dialog med berörda aktörer om förbättrade resmöjligheter med tåg över läns- och riksgrens.

¹⁶ Tidtabell hösten 2016. Uppgifterna är hämtade från resrobot.se 6 december 2016.

4.1.3 Resandeutveckling

Indikator	Läge 2015	Läge 2016	Läge 2017	Prognos 2021	Mål 2021
Antal resor	12,4 Milj ¹⁷	12,5 Milj ¹⁸	12,8 Milj ¹⁹		14,5 Milj

Totala genomfördes drygt 220 000 fler resor under 2017 än föregående år, vilket innebär en resandeökning på runt två procent. Vilket ligger i linje med tidigare års resandeökning. Även nationellt har resandeutvecklingen i procent planat ut de senaste åren.

Resandeutvecklingen är lägre än målet tre procent per år i trafikförsörjningsprogrammet, mot denna bakgrund justerades 2017 målet för resandeutveckling till 14,5 miljoner resor 2021. Resandeutveckling bedöms utvecklas i rätt riktning mot målet för 2021.

Föreslagna åtgärder

Under 2016 inleddes EU-projektet *Hållbart resande i ett växande Värmland*. Projektet bygger på att genom Mobility management göra det enklare och mer attraktivt att resa kollektivt samt i kombination med cykel och gång. I projektet deltar bland annat 10 av länets kommuner, Trafikverket, Landstinget och privata företag i länet. En viktig del i Mobility management är att öka resandet i befintlig trafik samt att öka effekten av de satsningar som görs.

Förbättring av restidskvoterna inom de åtgärder som diskuteras under punkt 4.1.1 kommer troligtvis bidra till ett ökat resande.

¹⁷ Inkl. 118 000 resor med Värmlandstrafiks periodkort i SJs och Tågabs trafik och 396 000 resor med Vänertåg som påbörjats eller avslutats i Värmland.

¹⁸ Inkl. 121 000 resor med Värmlandstrafiks periodkort i SJs och Tågabs trafik och 401 000 resor med Vänertåg som påbörjats eller avslutats i Värmland.

¹⁹ Inkl. 137 000 resor med Värmlandstrafiks periodkort i SJs och Tågabs trafik och 415 000 resor med Vänertåg som påbörjats eller avslutats i Värmland.

4.2 Målområde 2 - Attraktivitet och tillgänglighet

Mål:

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

Målområdet följs upp genom indikatorer för marknadsandel, nöjdhet och funktionsanpassning. Nedan redovisas läge 2015 till 2017 samt prognos för 2021.

4.2.1 Marknadsandel

Indikator	Läge 2014	Läge 2015	Läge 2016	Läge 2017	Prognos 2021	Mål 2021
Marknadsandel enl. Kollektivtrafikbarometern	14 %	11 %	13 %	13%		15 %

Kollektivtrafikbarometern beräknar marknadsandel genom att antalet resor med kollektivtrafik (linjelagd buss, tunnelbana, pendeltåg, tåg, båt och taxi) divideras med det totala antalet motoriserade resor (linjelagd buss, tunnelbana, pendeltåg, tåg, båt, taxi, moped/mc och personbil). Underlaget kommer från kollektivtrafikbarometerns intervjuer och webbenkäter med invånare och resenärer i Värmland (ny mätmetod från 2017). Den nya mätmetoden gör att en viss osäkerhet finns i det statistiska underlaget och det är först under årlig uppföljning 2018, vi kan se hur den nya mätmetoden kan ha påverkat årets mätning.

Kollektivtrafikens marknadsandel ökar när bilister väljer att resa med kollektivtrafiken istället. Detta leder till en minskning av personresandets negativa miljöpåverkan. För att uppnå en sådan minskning är det viktigt att Region Värmland och trafikorganisatörerna tillsammans med kommunerna arbetar med att utveckla Mobility management för att påverka invånarnas val av färdmedel. Bland annat planeras utveckling av priser och produkter för att kunna locka nya resenärer till kollektivtrafiken.

Mellan 2014 och 2015 minskade kollektivtrafikens marknadsandel. Värdet 2014 stack dock ut som högt i förhållande till tidigare år, ett hopp i statistiken som är svårt att förklara med kända faktorer. Marknadsandelens utveckling i Värmland följer den utveckling som råder i landet. Under 2017 har marknadsandelen stabiliserats på en nivå som mer liknar den innan 2015, jämfört med basåret 2009 då marknadsandelen låg på 9 procent är trenden den att marknadsandelen sakta ökar.

Under de senaste åren har resandet med bil planat ut något, vilket innebär att kollektivtrafikens marknadsandel har potential att öka. Eftersom kollektivtrafikens andel är betydligt lägre än bilens andel krävs det dock att resandet med kollektivtrafik ökar snabbare än bilen för att det ska ge synliga avtryck i marknadsandelen. Målet om 15 procents marknadsandel 2021 bedöms vara realistiskt.

Föreslagna åtgärder

Följ noga hur marknadsandelen utvecklas under 2018. I december 2018 kommer projektet *Hållbart resande i ett växande Värmland* att avslutas och en utvärdering kommer att genomföras inom ramen för projektet. Projektet kommer under 2018 att fortsätta sitt arbete med beteendepåverkande åtgärder hos arbetsgivare för att underlätta arbetspendling med cykel, gång och kollektivtrafik.

Nya resenärer är prioriterat, ökat resande av redan befintliga resenärer är bra, men leder inte till minskat bilanvändande.

Utveckling av priser och produkter för att kunna locka nya resenärer till kollektivtrafiken. Under 2018 genomförs ett test med flexbiljett 10/60 som vänder sig till grupper som sällan reser med kollektivtrafiken, denna biljetts flexibilitet kan i förlängningen leda till att nya resenärer tillkommer.

4.2.2 Nöjdhet

Indikator	Läge 2015	Läge 2016	Läge 2017	Prognos 2021	Mål 2021
Medborgarnöjdhet	57 %	54 %	57 %		65 %
Kundnöjdhet	77 %	73 %	70 %		80 %

Verksamhetens upplevda kvalitet mäts genom kollektivtrafikbarometern, en nationell studie som baseras intervjuer och webenkäter med invånare och resenärer i Värmland (ny mätmetod från 2017). Den nya mätmetoden gör att en viss osäkerhet finns i det statistiska underlaget och det är först under årlig uppföljning 2018, vi kan se hur den nya mätmetoden kan ha påverkat årets mätning.

I rapporten redovisas värde för kollektivtrafikens sammanfattande nöjdhet för medborgare och kunder. Svensk kollektivtrafik har valt att publicera nöjdhet med senaste resan, vilket ger ett högre värde än det vi använder.

För att nå målet om ökat resande är det väsentligt att kollektivtrafiken upplevs som attraktiv och användbar. Målet om 65 procents medborgarnöjdhet är högt ur ett nationellt perspektiv. Tendensen är att utvecklingen går åt rätt håll över tid, samtidigt är det en stor utmaning att nå 65 procent till 2021. Kundnöjdheten och dess avvikande värde kan vara en funktion av den nya mätmetod som är beskriven ovan, därför finns en osäkerhet kring detta värde.

Föreslagna åtgärder

Fortsätt arbetet med att förbättra kollektivtrafikens kvalitet, användbarhet och attraktivitet. Exempelvis genom att kontinuerligt arbeta med ombordpersonalens bemötande, fordonens punktlighet, rena och bekväma fordon, enkla och samordnade informations- och betalssystem, samt kortare restider.

4.2.3 Funktionsanpassning

Indikator	Läge 2015	Läge 2016	Läge 2017	Prognos 2021	Mål 2021
Regional busstrafik <i>System 900</i>	100 %	100 %	100 %		100 %
Regional tågtrafik	100 %	100 %	100 %		100 %
Tätortstrafik	100 %	100 %	100 %		100 %
Utpekade hållplatser ²⁰	56 %	54 %	66 %		75 %

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

I trafikförsörjningsprogrammet anges vilka trafikanläggningar i länet som är prioriterade för funktionsanpassning. Arbetet med anpassning av dessa sker i dialog mellan Region Värmland, trafikorganisatörerna, Trafikverket och berörda kommuner. Under 2017 har 10,5 hållplatser i förteckningen anpassats, samtidigt har förteckningen utökats med 7 prioriterade hållplatser. Det har även skett nybyggnation av hållplatser under 2017, vilket enligt trafikförsörjningsprogrammet ska göras utifrån riktlinjer för användbarhet. Den reella förbättringen av tillgänglighet vid bytespunkter och hållplatser är med andra ord större än vad tabellen visar.

²⁰ Se bilaga 1 i det regionala trafikförsörjningsprogrammet 2017 - 2021

Den förteckning som hanterar tillgänglighet och funktionsanpassning är dynamisk i sin utformning vilket betyder att den hela tiden utvecklas, därför blir det också variationer år från år i förhållande till hur många hållplatser/bytespunkter som lagts till och hur stor del som har funktionsanpassats.

Föreslagna åtgärder

Fortsatt arbete med att anpassa prioriterade trafikanläggningar med utgångspunkt i förteckningen i det reviderade regionala trafikförsörjningsprogrammet för 2017 - 2021.

4.2.4 Punktlighet

	Läge 2015	Läge 2016	Läge 2017	Prognos 2021	Mål 2021
Regional tågtrafik	85,8 %	85,5 %	91,8 %		95 %

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

På Värmlandsbanan har ökade reglertider under 2017 lett till kapacitetsminskning, detta har istället ökat tillförlitlighet och därmed punktligheten för tågen som trafikerar banan, något som blir tydligt i och med den kraftigt ökade punktligheten för 2017.

Föreslagna åtgärder

Fortsatt dialog med berörd aktör kring reinvesteringar och investeringar i infrastruktur för ökad robusthet på banorna i Värmland. Arbetet med tågplan för 2019 inbegriper fortsatt arbete med reglertider och tillförlitlighet.

4.3 Målområde 3 - Miljö

Mål:

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

Målområdet följs upp genom indikatorer för andel fossila bränslen och utsläpp. Nedan redovisas läge 2015 till 2017 samt prognos 2021.

4.3.1 Andel fossila bränslen och utsläpp

Indikator ²¹	Läge 2015	Läge 2016	Läge 2017	Prognos 2021	Mål 2021
Fordonens utsläppsvärde av kvävedioxid	2,5 g/kWh	1,1 g/kWh	0,5 g/kWh		<2 g/kWh
Fordonens utsläppsvärde av partiklar	0,016 g/kWh	0,010 g/kWh	0,010 g/kWh		<0,015 g/kWh
Fordonens utsläpp av koldioxid	465 g/km	374 g/km	216 g/km		< 419 g/km
Andel förnybart drivmedel	68,3 %	69,1 %	81,3%		> 70 %
Energiförbrukning per fordonskilometer	3,10 kWh/km	3,03 kWh/km	2,81 kWh/km		< 3,14 kWh/km

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

Sedan 2015 har metod för beräkning av andel förnybart drivmedel justerats med anledning av att det används olika bränslen i busstrafiken. Indikatorn baseras därför på energianvändningen. Under 2017 kom 81,3 procent av energin som användes i busstrafiken från förnybara drivmedel.

Tätortstrafiken i Karlstad körs med gas- och elbussar. Bussarna som används för tätortstrafiken i Karlstad uppfyller de branschgemensamma målen 2020 för utsläppsvärde av partiklar och kväveoxider.

Under 2016 gav de nya avtalen med hårdare miljökrav för den regionala busstrafiken effekt och 2017 visar att trenden går åt rätt håll. Prognos för målpåfillelse är därmed att samtliga mål bedöms vara uppfyllda till 2021.

Energiförbrukning per fordonskilometer är från och med 2017 en ny målinikator som följs upp årligen.

Föreslagna åtgärder

I det antagna regionala trafikförsörjningsprogrammet för 2017 – 2021 har nya delmål och indikatorer satts upp gällande klimatpåverkande gaser, energianvändning och luftkvalitet. Dessa delmål sammantaget visar att arbetet med minskad miljöpåverkan går åt rätt håll.

²¹ Indikatorerna gäller busstrafik. Tåg är för närvarande inte inräknat.

4.4 Målområde 4 - Resurseffektivitet

Mål:

Kollektivtrafiken ska planeras och genomföras för en ökad resurseffektivitet.

Målområdet följs upp genom indikatorer för beläggningsgrad, påstigande per utbudskilometer, nettokostnad och samhällsekonomisk nytta. Nedan redovisas läge 2015 och 2016 samt prognos för 2021.

4.4.1 Beläggning

Indikator	Läge 2015	Läge 2016	Läge 2017	Prognos 2021	Mål 2021
Regional busstrafik (system)	9,5 st	9,9 st	10,2 st		12 st
Regional busstrafik (stomlinjer)	13,8 st	13,9 st	14,4 st		16 st
Regional tågtrafik	57,7 st	57,4 st	57 st		60 st
Tätortstrafik Karlstad	17,6	18,1	18,5 st		18 st

Beläggningsgraden som redovisas ovan är antal påstigande per enkeltur. Det är ett intressant effektivitetsmått att följa över tid. SKL använder ett mått för beläggningsgrad som baseras på beräkning av personkilometer, som därmed skiljer sig från det mått som används i denna rapport. När Värmlands beläggning enligt SKLs definition jämförs med övriga riket står sig Värmlands resultat väl, i synnerhet vad gäller busstrafiken.

Värden i tabellen avser utförda turer i den upphandlade kollektivtrafiken 2015 till 2017.

4.4.2 Antal resor per invånare

Indikator	Läge 2016	Läge 2017	Prognos 2021	Mål 2021 ²²
Resor per invånare	45	46		

Resor per invånare är ett intressant effektivitetsmått att följa över tid. Det räknas ut genom att det totala antalet påstigande (incheckningar) i den allmänna linjetrafiken divideras med antalet invånare i länet enligt SCBs statistik. Värde för resande per invånare har justerats enligt nytt värde för resande enligt tabell 4.1.3.

4.4.3 Nettokostnad

Indikator	Läge 2016	Prognos 2017 ²³	Prognos 2021	Mål 2021 ²⁴
Nettokostnad per resa	40 kr	42 kr		
Nettokostnad per invånare	1899 kr	1910kr		

²² Inget mål i RTFP 2017-2021

²³ Nettokostnad hämtas ur Trafikanalys rapport Regional linjetrafik som publiceras i juni.

²⁴ Inget mål i RTFP 2017-2021

Nettokostnad är ett intressant effektivitetsmått att studera över tid. Nettokostnad som redovisas ovan är samhällets kostnad för den allmänna kollektivtrafiken. Den varierar beroende på ägarbidragets storlek, hur befolkningens mängd förändras och hur antalet resor förändras. Kostnaderna för trafiken påverkas bland annat av trafikslag, index i trafikavtal, ökade krav gällande miljö och kvalitet, resandeutveckling och allmänna kostnadsutvecklingen. Värde för nettokostnad per resa har justerats enligt nytt värde för resande enligt tabell 4.1.3.

Nettokostnad per invånare hämtas ur Trafikanalys rapport *Lokal och regional kollektivtrafik* som publiceras i juni. Enligt preliminära bedömningar utifrån vår egen årsredovisning vad gäller invånare och nettokostnad, låg nettokostnad per invånare under 2017 på 1910 kronor per invånare.

4.4.4 Påstigande/resande per utbudskilometer

Indikator	Läge 2015	Läge 2016	Läge 2017	Prognos 2021	Mål 2021
Påstigande per utbudskilometer	0,58	0,59	0,59		0,62

Påstigande/resande per utbudskilometer är ett intressant effektivitetsmått att följa över tid och är med som indikator trafikförsörjningsprogrammet 2017 - 2021. Det redovisas genom att det totala antalet påstigande (incheckningar) i den allmänna linjetrafiken divideras med antalet utbudskilometer, detta enligt Trafikanalys definition.

4.4.5 Samhällsekonomisk nytta

Kollektivtrafiken bidrar på olika sätt till en hållbar regional utveckling och tillväxt. Studier har visat på kollektivtrafikens samhällsnytta inom områden som miljö, folkhälsa och trafiksäkerhet. Kollektivtrafikens samhällsnytta har stor betydelse, men är inte alltid lätt att beräkna.

För närvarande finns ingen gemensam nationell modell för att beräkna kollektivtrafikens samhällsnytta i förhållande till satsningar inom andra samhällsfinansierade områden.

Den sammantagna redovisningen av kollektivtrafikens måluppfyllelse i denna rapport ger dock en övergripande bild av hur kollektivtrafiken bidrar till samhällets utveckling och till övergången mot ett mer resurseffektivt och hållbart samhälle.

Föreslagna åtgärder

Region Värmland kommer i samverkan med trafikorganisatörerna fortsätta arbetet med studera förutsättningar och möjligheter för att på olika sätt påvisa och mäta kollektivtrafikens samhällsekonomiska nytta.

Samordning mellan regional och tätortstrafik ska ske på ett resenärsvänligt och resurseffektivt sätt.

En viktig del i att uppnå hög effektivitet är att anpassa utbudet efter behov och resandepotential, det är därför viktigt att se över både nyttjandet av den

befintliga trafiken och var det kan finnas behov av att utöka utbudet eller erbjuda nya linjesträckningar.

Vidare kommer Region Värmland föreslå Sveriges kommuner och Landsting (SKL) att inom ramen för arbetet med öppna jämförelser även studera möjligheterna att mäta kollektivtrafikens samhällsekonomiska nytta.

5 Planerade förändringar

5.1 Regional buss- och tågtrafik

För den regionala buss- och tågtrafiken kommer nedanstående förändringar genomföras under 2018:

- Torsby tätortstrafik upphör december 2018
- Två nya biljettalternativ. Duo/familj och Flex 10/60
- Realtidsinformation införs i skoltrafiken

5.2 Tätortstrafik i Karlstad, Alster och Skåre tätorter

För tätortstrafiken i Karlstad kommer nedanstående förändringar att genomföras under 2018:

- Linjesträckning till Alster utökas från augusti 2018
- Karlstadsstråket: Arbete med demonstråk startar för att tas i drift under december 2018

6 Resultaträkning

6.1 Värmlandstrafik AB

Resultaträkning hämtad ur Värmlandstrafiks årsredovisning för räkenskapsåret 2017. För ytterligare detaljer hänvisas till Värmlandstrafiks årsredovisning.

	Resultat 2014	Resultat 2015	Resultat 2016	Resultat 2017	Budget 2018
Rörelsens intäkter mm.					
Nettoomsättning	801 761	857 878	903 545	944 442	946 621
Summa intäkter mm.	801 761 ²⁵	857 878 ²⁶	903 545 ²⁷	944 442 ²⁸	946 621 ²⁹
Rörelsens kostnader					
Trafikkostnader	-658 352	-693 397	-714 917	-744 645	-768 323
Övriga externa kostnader	-52 266	-62 648	-69 550	-70 314	-69 961
Personalkostnader	-41 398	-43 496	-49 875	-53 308	-54 392
Av- och nedskrivningar av materiella och immateriella anläggningstillgångar	-36 716	-41 050	-46 062	-65 651	-42 766
Övriga rörelsekostnader	-8		-51		
Summa Rörelsens kostnader	-788 740	-840 591	-880 455	-933 918	-935 442
Rörelseresultat	13 021	17 287	23 090	10 524	11 179
Resultat från andelar i koncernföretag					
Resultat från övriga värdepapper och fordringar som är anläggningstillgångar					
Resultat från finansiella investeringar	-	-			
Övriga ränteintäkter och liknande resultatposter	1 203	224	101	7	
Räntekostnader och liknande resultatposter	-15 113	-13 395	-12 785	-12 593	-12 210
Summa resultat från finansiella investeringar	-13 910	-13 171	-12 684	-12 586	-12 210
Skatt	889	968	671	6 007	430
Resultat efter finansiella poster	0	5 084	11 077	3 945	-601

²⁵ Varav 654 951 tkr utgörs av ägarbidrag, samt övrig finansiering från kommunerna och landstinget för samhällsbetalda persontransporter

²⁶ Varav 709 608 tkr utgörs av ägarbidrag, samt övrig finansiering från kommunerna och landstinget för samhällsbetalda persontransporter

²⁷ Varav 758 682 tkr utgörs av ägarbidrag, samt övrig finansiering från kommunerna och landstinget för samhällsbetalda persontransporter

²⁸ Varav 782 031 tkr utgörs av ägarbidrag, samt övrig finansiering från kommunerna och landstinget för samhällsbetalda persontransporter

²⁹ Varav 797 667 tkr utgörs av ägarbidrag, samt övrig finansiering från kommunerna och landstinget för samhällsbetalda persontransporter

6.2 Karlstads kommun/Karlstadsbuss

Ekonomisk redovisning för Karlstadsbuss för verksamhetsåren 2015 till 2017. Redovisningen avser kostnader och intäkter för tätortstrafik i Karlstads- och Skåre tätorter samt båtbusstrafik, inom ramen för delegation till Karlstads kommun i *Avtal om ansvar för den regionala kollektivtrafiken i Värmlands län*. För ytterligare detaljer hänvisas till årsredovisningen för stadsbyggnadsnämnden i Karlstads kommun.

	Utfall 2015 (tkr)	Utfall 2016 (tkr)	Utfall 2017 (tkr)	Bedömning 2018 (tkr)	Bedömning 2019 (tkr)
Intäkter					
Summa intäkter	66 917	70 369	72 004	74 164	76 389
Kostnader					
Trafikkostnader	158 023	163 950	158 485	163 155	170 418
Personalkostnader ³⁰	6 178	6 955	6 777	6 913	7 051
Övriga kostnader	16 638	19 172	19 405	19 793	20 189
Summa kostnader	180 840	190 078	184 667	189 861	197 658
Summa nettokostnad	-113 922	-119 708	-112 663	-115 697	-121 269
Ramanslag	113 922	119 708	112 663	115 697	121 269

6.3 Självfinansieringsgrad

Indikator	Läge 2016	Prognos 2017 ³¹	Prognos 2021	Inriktning RTFP
Självfinansieringsgrad	40 %	39 %		40 % (på sikt 50%)

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

³⁰ Exklusive kostnad för färdtjänst.

Personalkostnad ingår ej i beräkning av självfinansieringsgrad.

³¹ Nettokostnad hämtas ur Trafikanalys rapport Lokal och regional kollektivtrafik som publiceras i juni.

Självfinansieringsgraden hämtas ur Trafikanalys rapport *Lokal och regional kollektivtrafik* som publiceras i juni. Enligt preliminära bedömningar låg den 2017 på runt 39 procent, vilket i stort är samma nivå som den legat på sedan 2013. Inriktningen för kommande period är att självfinansieringsgraden ska stabiliseras på nuvarande nivå (40 procent) för att på sikt öka i riktning mot 50 procent.

Självfinansieringsgraden sjunker även om intäkterna ökar lika snabbt som kostnaderna. Detta beror på att volymen kostnader normalt är högre än volymen intäkter. För att självfinansieringsgraden ska vara oförändrad måste intäkterna öka mer än kostnaderna. Hur mycket beror på skillnaden i storlek mellan kostnader och intäkter.

Föreslagna åtgärder

Självfinansieringsgraden påverkas starkt av hur andra indikatorer utvecklas, exempelvis miljö, funktionsanpassning, beläggningsgrad och resande. Åtgärder som förbättrar beläggningsgrad och resande resulterar indirekt i en förbättrad självfinansieringsgrad medan ökade miljökrav och krav på funktionsanpassning innebär en ökad kostnad. Det är viktigt att ta hänsyn till detta och självfinansieringsgraden bör därför inte bedömas fristående från andra indikatorer.

Inriktningen är att förbättring av självfinansieringsgraden uppnås genom ett ökat resande i befintlig trafik som åstadkommer tillräckliga intäkter för att nå det långsiktiga målet för självfinansieringsgraden.

Utveckling av priser och produkter för att kunna locka nya resenärer till kollektivtrafiken.