

Uppföljning av Regionalt trafikförsörjningsprogram 2017-2021

Uppföljningen avser 2019

Handläggare: Christoffer Harnell

Datum: 2019-05-13

Diarienummer:

Sammanfattning

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

Målsättningen med rapporten är att presentera sammanlagd måluppfyllelse för den kollektivtrafik som bedrivits enligt allmän trafikplikt i Värmland under 2019. I vissa fall särredovisas trafikslagen tätortstrafik, regional busstrafik och regional tågtrafik.

Tillgänglighet för regional tillväxt

Restidskvot

För en majoritet av kommunhuvudorterna i Värmland uppnåddes målen för restidskvot till och från Karlstad under 2019 med antingen tåg eller buss.

Som bebyggelsestrukturen ser ut i Karlstad, Alster och Skåre tätorter är det drygt en tredjedel av områdena i Karlstad där målet för restidskvoter inte är uppnått. Under 2019 var första hela året för Karlstadstråket som invigdes den 8 december 2018. Vid full utbyggnad bör restidskvoten för vissa områden inom Karlstad tätort kunna sänkas.

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. Region Värmland kan påverka genom samarbete och dialog, men ansvarar inte ensamt för all interregional trafik.

Resandeutveckling

För 2019 minskade antalet resor med cirka 60 000 och det totala antalet resor stannade på 12,8 miljoner, vilket innebär att målet på 14,5 miljoner resor per år sannolikt inte kommer nås till 2021.

Attraktivitet och tillgänglighet

Marknadsandel

Kollektivtrafikens marknadsandel i Värmland följer den nationella utvecklingen. Jämfört med basåret 2009 har det över tid skett en ökning av marknadsandelen och ligger i dagsläget på 15 %. För 2019 nås alltså målet till 2021 och utmaningen blir att bibehålla, men ännu hellre öka andelen.

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. För 2019 sjunker nöjdheten något. Målen är inte orimliga, men det krävs större kundriktade insatser för att nå dom.

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. 2019 anpassades en hållplats, vilket innebär att 67% av de utpekade hållplatserna är anpassade. Det ska dock belysas att andra hållplatser som inte finns med i trafikförsörjningsprogrammet anpassades och vid ny- och ombyggnation tillgänglighets anpassas alltid hållplatser.

Miljö

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. Ny mätning av andel fossilfritt bränsle gör att andelen fossilfritt bränsle minskar något. Mätmetoden är dock mer rättvisande. Utsläpp av koldioxid ökar, som en effekt av fler körda fordonskilometer. Målen nås dock inom dessa indikatorer.

Resurseffektivitet

Beläggingsgraden

Beläggingsgraden i stort ligger ungefär på samma nivå 2019 som under 2018. På tåg minskar beläggingsgraden avsevärt. Stor andel resor med Värmlandstrafikskort genomförs på SJ-tåg samt att antalet turer var fler under 2019 jämfört med 2018, vilket innebär att resandet sprids ut på fler avgångar.

Påstigande/resande per utbudskilometer

Påstigande/resande per utbudskilometer är med som mål och indikator i trafikförsörjningsprogrammet 2017 - 2021. För 2018 var det 0,59 påstigande per utbudskilometer. Samma värde som 2017. För 2019 minskade det något till 0,57 per utbudskilometer. Färre resor och högre utbudskilometer leder till en minskning.

Innehållsförteckning

Sammanfattning.....	2
Tillgänglighet för regional tillväxt	2
Attraktivitet och tillgänglighet.....	2
Miljö	3
Resurseffektivitet	3
Bakgrund	5
Regionalt trafikförsörjningsprogram 2017 - 2021	5
Vision och mål.....	5
Modell för uppföljning	6
Genomförd trafik enligt allmän trafikplikt	8
Lista över valda operatörer	8
Redovisning av trafikpliktsbeslut	8
Genomförd trafik 2019	8
Nuläge trafik 2019	9
Regional trafik.....	9
Tätortstrafik.....	9
Måluppfyllelse	10
Målområde 1 - Tillgänglighet för regional tillväxt.....	10
Målområde 2 - Attraktivitet och tillgänglighet	12
Målområde 3 - Miljö	14
Målområde 4 - Resurseffektivitet.....	15
Självfinansieringsgrad	16

Bakgrund

Regionalt trafikförsörjningsprogram 2017 - 2021

Varje kollektivtrafikmyndighet skall enligt lag (2010:1065) om kollektivtrafik ha ett trafikförsörjningsprogram där mål och behov av kollektivtrafik i regionen beskrivs.

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

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

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

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

Vision och mål

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

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

Kollektivtrafiken bidrar till:

En 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.

Modell för uppföljning

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

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

Detta är den tredje uppföljningen av gällande trafikförsörjningsprogram i Värmland, och måluppfyllelsen 2019 kan jämföras med tidigare år.

Redovisning av resultat

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

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

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

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

Genomförd trafik enligt allmän trafikplikt

Lista över valda operatörer

Regional kollektivtrafik med buss

- Nobina Sverige AB

Regional kollektivtrafik med tåg

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

Tätortstrafik

- Keolis Sverige AB
- Nobina Sverige AB

Båttrafik

- Karlstad Sjötrafik

Redovisning av trafikpliktsbeslut

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

Under 2019 har beslut om allmän trafikplikt tagits för offentligt finansierad kollektivtrafik på den del av Vänerbanan som Region Värmland trafikerar (tillsammans med Västtrafik AB) och Fryksdalsbanan och Värmlandsbanan.

Genomförd trafik 2019

Trafikslag	Antal fordon ¹	Utbudskilometer ²	Utbudstimmor ²
Tågtrafik	13 ³	2 046 958	28 408
Busstrafik	226	20 073 000	546 039
<i>Varav Tätortstrafik</i>	<i>75</i>	<i>5521 146</i>	<i>241 319</i>
Båttrafik	7	42 033	4 464

Summan av utbudskilometer 2018 är 22 039 454 km och 2019 bestod genomförd trafik av 22 161 991 kilometer.

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

² Anropsstyrd linjetrafik ingår i uppgifterna (genomförd trafik).

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

³ Inklusivt 1 fordon i samarbetet med Vänertåg.

Nuläge trafik 2019

Regional trafik

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

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

Tätortstrafik

I Värmland bedrivs tätortstrafik i Arvika, Karlstad, Kristinehamn, Säffle. Under 2018 bedrevs även tätortstrafik i Torsby, men upphörde december 2018. Där finns det numera en anropsstyrd tätortstrafik möjlig att beställa vissa dagar i veckan. Huvudsyftet med tätortstrafiken är matning till och från regional trafik, samt resor inom tätorten.

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

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

Måluppfyllelse

Målområde 1 - Tillgänglighet för regional tillväxt

Mål:

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

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

Restidskvoter

Indikator	Läge 2017	Läge 2018	Läge 2019	Måluppfyllelse	Mål 2021
Restidskvot regional busstrafik	6 av 7 kommuner har restidskvot <1,3 mot Karlstad	6 av 7 kommuner har restidskvot <1,3 mot Karlstad	6 av 7 kommuner har restidskvot <1,3 mot Karlstad		Restidskvot under 1,3 mot Karlstad
Restidskvot regional tågtrafik	4 av 8 kommuner har restidskvot <0,8 mot Karlstad	4 av 8 kommuner har restidskvot <0,8 mot Karlstad	4 av 8 kommuner har restidskvot <0,8 mot Karlstad		Restidskvot under 0,8 mot Karlstad
Restidskvot tätortstrafik Karlstad	Restidskvot <2 nås för 57 % av invånarna	Restidskvot <2 nås för 57 % av invånarna	Restidskvot <2 nås för 57 % av invånarna		Restidskvot under 2 för 90 % av invånarna inom Karlstad

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

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

Storfors är den ort där busstrafiken ännu inte når en restidskvot under 1,3 (1,32). I Sunne, Torsby, Grums och Säffle når tågtrafiken ännu inte en restidskvot under 0,8. I Säffle och Grums når dock busstrafiken en restidskvot under 1,3.

I Karlstad, Skåre och Alster tätorter är målet att 90 procent av invånarna ska ha tillgång till en kollektivtrafik med restidskvot lägre än 2 jämfört med bil. Under 2019 nåddes målet i 11 av 28 stadsdelar, vilket motsvarar cirka 57 procent av befolkningen. Mätningen avser restid från stadsdelarna inom Karlstad till och från Stora torget.

Vid mätning av restidskvot är det inte bara Region Värmlands ambition att sänka restiderna som är det som påverkar restidskvoten. Ombyggnation i infrastruktur eller sänkning eller höjning av tillåtna hastighet påverkar också vilken restidskvot blir.

Resmöjligheter över länsgräns

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

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

Måluppfyllelsen under 2019 framgår av tabellen nedan. (klar)

Dagliga resmöjligheter till: ⁴	Tåg (högst 1 byte)			Buss (högst 1 byte)		
	Morgon från Karlstad	Eftermiddag till Karlstad	Tot. Antal förbindelser	Morgon från Karlstad	Eftermiddag till Karlstad	Tot. Antal förbindelser
Stockholm Kortaste restid	4 st 2:20h	2 st 2:46 h	12 st mot Sthlm, 12 st mot Karlstad	2 st 4:15h	4 st 4:20h	10 st mot Sthlm, 12 st mot Karlstad
Göteborg Kortaste restid	3 st 2:26h	4(2) st 2:31 h	10 st mot GBG 13 st mot Karlstad	0 st -:-h	0 st -:- h	0 st mot GBG 0 st mot Karlstad
Oslo Kortaste restid	0 st -:-h	1 st 2:39h	2 st mot Oslo 2 st mot Karlstad	2 st 3:00 h	1 st 3:25 h	10 st mot Oslo 10 st mot Karlstad
Örebro Kortaste restid	3 st 1:39h	5 st 1:42h	13 st mot Örebro 15 st mot Karlstad	10 st 1:30 h	10 st 1:30 h	37 st mot Örebro 36 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. På Värmlandsbanan har ökade tidsmarginaler lett till en

⁴ Tidtabell hösten 2019. Uppgifterna är hämtade från resrobot.se 6 december 2019.

kapacitetsminskning, detta har istället ökat punktligheten för tågen som trafikerar banan, sammantaget har restiden ökat något på vissa sträckor. Detta leder till osäkerheter gällande bedömningen för måluppfyllelse 2021.

Resandeutveckling

Indikator	Läge 2017	Läge 2018	Läge 2019	Måluppfyllelse	Mål 2021
Antal resor	12,8 Milj ⁵	12,9 Milj ⁶	12,8 Milj ⁷		14,5 Milj

Totalt genomfördes drygt 60 000 färre resor under 2019 än föregående år. För 2019 fanns det ingen gratis sommaråkning för ungdomar vilket sannolikt ligger bakom en del av minskningen. Målet på 14,5 miljoner resor 2021 kommer sannolikt inte att kunna nås.

Målområde 2 - Attraktivitet och tillgänglighet

Mål:

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

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

Marknadsandel

Indikator	Läge 2017	Läge 2018	Läge 2019	Måluppfyllelse	Mål 2021
Marknadsandel enl. Kollektivtrafikbarometern	13 %	14 %	15 %		15 %

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

Kollektivtrafikens marknadsandel ökar när bilister väljer att resa med kollektivtrafiken istället. Jämfört med basåret 2009 då marknadsandelen låg på 9 procent har marknadsandelen tydligt ökat. För 2019 nås målet på 15%

⁵ Inkl. 137 000 resor med Värmlandstrafiks periodkort i SJs och Tågabs trafik och 415 000 resor med Vänertåg som påbörjats eller avslutats i Värmland.

⁶ Inkl. 120 000 resor med Värmlandstrafiks periodkort i SJs och Tågabs trafik och 396 000 resor med Vänertåg som påbörjats eller avslutats i Värmland.

⁷ Inkl. 94 000 resor med Värmlandstrafiks periodkort i SJs och Tågabs trafik och 425 000 resor med Vänertåg som påbörjats eller avslutats i Värmland.

marknadsandel. Utmaningen blir nu att bibehålla och öka marknadsandelen ännu mer.

Nöjdhet

Indikator	Läge 2017	Läge 2018	Läge 2019	Måluppfyllelse	Mål 2021
Medborgarnöjdhet	57 %	61 %	58 %		65 %
Kundnöjdhet	70 %	73 %	69 %		80 %

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

För att nå målet om ökat resande är det väsentligt att kollektivtrafiken upplevs som attraktiv och användbar. Målet om 65 procents medborgarnöjdhet är högt ur ett nationellt perspektiv och trots något lägre siffror jämfört med tidigare år, så är nivån fortfarande på en hög nivå.

Funktionsanpassning

Indikator	Läge 2017	Läge 2018	Läge 2019	Måluppfyllelse	Mål 2021
Regional busstrafik	100 %	100 %	100 %		100 %
Regional tågtrafik	100 %	100 %	100 %		100 %
Tätortstrafik	100 %	100 %	100 %		100 %
Utpekade hållplatser ⁸	62 %	66 %	67 %		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, Trafikverket och berörda kommuner. Under 2019 har 1 hållplats i förteckningen anpassats, vilket innebär att antalet anpassade hållplatser långsamt utökas.

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

⁸ Se bilaga 1 i det regionala trafikförsörjningsprogrammet 2017 - 2021

trafikförsörjningsprogrammet anpassas vid till exempel om- och nybyggnationer.

Punktlighet

Indikator	Läge 2017	Läge 2018	Läge 2019	Måluppfyllelse	Mål 2021
Regional tågtrafik	91,8 %	87 %	88 %		95 %

Andelen regionala tåg som ankommer till slutstationen och viktiga bytespunkter senast fem minuter efter ordinarie tid ska 2021 vara minst 95 procent. För 2019 förbättrades punktligheten något jämfört med tidigare år. Att nå målet till 2021 bedöms inte vara möjligt.

Målområde 3 - Miljö

Mål:

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

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

Andel fossila bränslen och utsläpp

Indikator ⁹	Läge 2017	Läge 2018	Läge 2019	Måluppfyllelse	Mål 2021
Fordonens utsläppsvärde av kvävedioxid	1,07 g/kWh	1,05 g/kWh	1,01 g/kWh		<2 g/kWh
Fordonens utsläppsvärde av partiklar	0,01 g/kWh	0,01 g/kWh	0,01 g/kWh		<0,015 g/kWh
Fordonens utsläpp av koldioxid	179,2 g/km	174,7 g/km	210,1 g/km		< 419 g/km
Andel förnybart drivmedel	91,7 %	92,8 %	90%		> 70 %
Energiförbrukning per fordonskilometer	3,61 kWh/km	3,74 kWh/km	3,7 kWh/km		< 3,14 kWh/km

Att byta färdväg 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.

⁹ Indikatorerna gäller busstrafik. Relevant mätmetod för tåg är under framtagande.

För 2019 mäts andel förnybart drivmedel på ett annat sätt, varför det sjunker något. Nya mätsättet är mer rättvisande. Fler körda kilometer 2019 jämfört med 2018 ökar koldioxidutsläppen något.

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

Målområde 4 - Resurseffektivitet

Mål:

Kollektivtrafiken ska planeras och genomföras för en ökad resurseffektivitet.

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

Beläggning

Indikator	Läge 2017	Läge 2018	Läge 2019	Måluppfyllelse	Mål 2021
Regional busstrafik (system)	10,2 st	11,2	11,3		12 st
Regional busstrafik (stomlinjer)	14,4 st	15,6	14,4		16 st
Regional tågtrafik	57 st	46,9 st	42		60 st
Tätortstrafik Karlstad	18,5 st	18,4 st	17,9		18 st

Beläggningsgraden som redovisas ovan är antal påstigande per enkeltur.

För tågtrafiken är det en utmaning att behålla resandet med de störningar som varit och som kommer vara i samband med planerad upprustning av systemet. För 2019 sjönk beläggningsgraden trots ett ökat resande på tåg, men då också turutbudet ökats sjunker antalet påstigande per enkeltur. För den totala regionala busstrafiken ökade beläggningsgraden något, medan det på stomlinjerna, på grund av fler turer och färre resenärer, sjunker beläggningsgraden något.

Stor ökning av beläggning skedde inom den regionala busstrafiken 2018. Sannolikt finns det ett samband med gratis kollektivtrafik för ungdomar under sommaren 2018. För 2019 förekom inget gratisåkande för ungdomar vilket kan vara en förklaring till något lägre beläggningsgrad.

Påstigande/resande per utbudskilometer

Indikator	Läge 2017	Läge 2018	Läge 2019	Måluppfyllelse	Mål 2021
Påstigande per utbudskilometer	0,59	0,59	0,57		0,62

Påstigande/resande per utbudskilometer redovisas genom att det totala antalet påstigande (incheckningar) i den allmänna linjetrafiken divideras

med antalet utbudskilometer, detta enligt Trafikanalys definition. Färre resor och högre utbud leder till en minskning i påstigande per utbudskilometer.

Självfinansieringsgrad

Indikator	Läge 2017	Läge 2018	Läge 2019	Måluppfyllelse	Inriktning RTFP
Självfinansieringsgrad	39%	39%	38%		40 % (på sikt 50%)

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

För 2019 sjunker självfinansieringsgraden till 38 procent. Inriktningen för kommande period är att självfinansieringsgraden ska stabiliseras på nuvarande nivå (40 procent) för att på sikt öka i riktning mot 50 procent.