

Uppföljning av Regionalt trafikförsörjningsprogram 2017–2021

Uppföljningen avser 2021

Handläggare: Christoffer Harnell

Datum: 2022-05-04

Diarienummer: KTN/210012

Sammanfattning

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

Denna rapport presenterar den sammanlagda måluppfyllelsen för den kollektivtrafik som bedrivits enligt allmän trafikplikt i Värmland under 2021. 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 2021 med antingen tåg eller buss.

För Karlstad, Alster och Skåre tätorter är det 90 procent av invånarna som har en restidskvot inom tätorten som är mindre än två.

Resmöjligheter över länsgräns

Under 2021 har trafiken över läns- och landsgräns varit påverkad av covid-19-pandemin. Utbudet har varierat över året, med många planerade avgångar inställda, samt att det under stora delar av året har varit begränsade möjligheter att resa in i Norge. Banarbeten på Väner- och Värmlandsbanan samt i Norge har även det påverkat antalet avgångar och restider. De kommersiella aktörerna har haft svårt att upprätthålla sin trafik i den utsträckning de planerat för under året.

Resandeutveckling

För 2021 minskade antalet resor och det totala antalet resor stannade på 7,6 miljoner. Det innebär att målet på 14,8 miljoner resor per år inte nås.

Attraktivitet och användbarhet

Marknadsandel

För 2021 har marknadsandelen minskat till 8 procent, vilket till stor del beror på covid-19-pandemin och uppmaningen att inte resa med kollektivtrafiken.

Invånar- och kundnöjdhet

Kollektivtrafiken i Värmland ligger högt i jämförelse med övriga delar av Sverige vad gäller index för både kund- och invånarnöjdhet. Sett över tid har både kundernas och invånarnas nöjdhet med kollektivtrafiken i Värmland varit stabilt hög.

Tillgänglighet för personer med funktionsnedsättning

Från och med december 2015 är samtliga fordon i allmän kollektivtrafik anpassade för personer med funktionsnedsättning avseende nedsatt rörlighet, hörsel och syn. Anpassning av hållplatser och bytespunkter pågår kontinuerligt. År 2021 anpassades inga av de i trafikförsörjningsprogrammet prioriterade hållplatserna, vilket innebär att 74 procent 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.

Punktlighet

För 2021 försämrades punktligheten jämfört med tidigare år och en total punktlighet för den regionala tågtrafiken blev 91,3 procent.

Miljö**Klimatpåverkande gaser och energianvändning**

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. Redan 2017 uppfyllde både regional busstrafik och tätortstrafiken målen för 2021.

Luftkvalitet

Redan 2017 uppfyllde både regional busstrafik och tätortstrafiken målen för luftkvalitet.

Resurseffektivitet**Beläggingsgrad**

Beläggingsgraden minskar under 2021. Anledningen till minskningen i beläggingsgraden är covid-19-pandemin och Folkhälsomyndighetens rekommendationer om att undvika att resa med kollektivtrafiken om man kan.

Påstigande per utbudskilometer

Antalet påstigande per utbudskilometer minskar under 2021 jämfört med tidigare år. Anledningen till minskningen i påstigande är covid-19-pandemin och Folkhälsomyndighetens rekommendationer om att undvika att resa med kollektivtrafiken om man kan.

Innehållsförteckning

Sammanfattning	2
Tillgänglighet för regional tillväxt	2
Attraktivitet och användbarhet.....	2
Miljö	3
Resurseffektivitet	3
Bakgrund	5
Regionalt trafikförsörjningsprogram 2017 - 2021.....	5
Vision för kollektivtrafiken.....	5
Mål.....	5
Modell för uppföljning.....	6
Genomförd trafik enligt allmän trafikplikt	7
Lista över upphandlade operatörer.....	7
Redovisning av trafikpliktsbeslut	7
Genomförd trafik 2021	7
Nuläge trafik 2021	8
Regional trafik.....	8
Tätortstrafik.....	8
Måluppfyllelse	9
Målområde 1 - Tillgänglighet för regional tillväxt.....	9
Målområde 2 - Attraktivitet och användbarhet	11
Målområde 3 - Miljö	13
Målområde 4 - Resurseffektivitet.....	14
Självfinansieringsgrad	15

Bakgrund

Regionalt trafikförsörjningsprogram 2017 - 2021

Varje regional 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 för kollektivtrafiken

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 långsiktig 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*

Mål

I programmet finns fyra mål. Till varje mål finns mätbara delmål och indikatorer, som följs upp årligen.

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 femte och sista uppföljningen av gällande trafikförsörjningsprogram i Värmland, och måluppfyllelsen 2021 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 upphandlade operatörer

Regional kollektivtrafik med buss

- Nobina Sverige AB

Regional kollektivtrafik med tåg

- Svenska Tågkompaniet AB/ Vy Tåg AB
- 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 2021 har beslut om allmän trafikplikt tagits för offentligt finansierad kollektivtrafik för båtbusstrafiken inom Karlstads – och Hammarö kommun för perioden 2022-06-01 – 2026-12-31.

Genomförd trafik 2021

Trafikslag	Antal fordon ¹	Utbudskilometer ²	Utbudstimmar ²
Tågtrafik	13 ³	1 972 103	26 454
Busstrafik	230	19 409 059	521 672
Varav Tätortstrafik	75	5 145 877	221 334
Båttrafik	7	30 979	3 440

Summan av utbudskilometer 2020 bestod genomförd trafik av 20 854 819 kilometer. För 2021 bestod genomförd trafik av 21 412 141 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 2021

Regional trafik

Den regionala trafiken i Värmland består av ett system med stomlinjer och matarlinjer. Stomlinjerna trafikeras av buss eller tåg. Alla tätorter i Värmlands län har tillgång till kollektivtrafik, men turutbudet varierar inom länet och utgår ifrån resandebehov. Stomlinjenätet förbinder alla länets kommuner med varandra i de stråk som har stora resandeströmmar. I anslutning till stomlinjerna går matarlinjer samt anropsstyrd trafik så att systemet som helhet får god geografisk täckning, inkluderande mindre orter och landsbygd. Linjenätet sträcker sig även in i angränsande län med flera linjer.

För att öka resandet och kollektivtrafikens marknadsandel anger trafikförsörjningsprogrammet att 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. I Torsby finns det en anropsstyrd tätortstrafik möjlig att beställa vissa dagar i veckan. Huvudsyftet med tätortstrafiken är resor inom tätorten samt matning till och från regional trafik.

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 nio baslinjer med hög turtäthet och två centrumlinjer som har ett mer serviceinriktat syfte. Därutöver finns fyra 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- till 20-minuterstrafik 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 97-99 inom Grums och Hammarö. Utbudet varierar mellan 1 och 16 turer per dag, dessutom utförs dagligen en guidad tur i Karlstad med linje 92 under juni-augusti 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	Läge 2020	Läge 2021	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	5 av 7 kommuner har restidskvot <1,3 mot Karlstad	5 av 7 kommuner har restidskvot <1,3 mot Karlstad		Restidskvot mellan kommunhuvudort och Karlstad under 1,3
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	4 av 8 kommuner har restidskvot <0,8 mot Karlstad	4 av 8 kommuner har restidskvot <0,8 mot Karlstad		Restidskvot mellan kommunhuvudort och Karlstad under 0,8
Restidskvot tätortstrafik Karlstad och Skåre	Restidskvot <2 nås för 57 % av invånarna	Restidskvot <2 nås för 57 % av invånarna	Restidskvot <2 nås för 57 % av invånarna	Restidskvot <2 nås för 90 % av invånarna	Restidskvot <2 nås för 90 % av invånarna		Restidskvot under 2 för 90 % av invånarna inom Karlstad tätort

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 på restiden för tågtrafiken, då den har bäst förutsättningar att nå snabba restider. För de orterna har busstrafiken ett kompletterande syfte. För restidskvot busstrafik redovisas de kommunhuvudorter som enbart har busstrafik.

Storfors och Forshaga är de orter där busstrafiken inte har en restidskvot under 1,3. I Sunne, Torsby, Grums och Säffle har tågtrafiken inte en restidskvot under 0,8.

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 2021 hade 25 av 30

stadsdelar en restidskvot lägre än 2, vilket motsvarar cirka 90 procent av befolkningen. Mätningen avser restid från stadsdelarna inom Karlstad till och från Stora torget. På grund av ombyggnation i Karlstad, kan restiden periodvis varit påverkad.

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 restidskvoten.

Resmöjligheter över länsgräns

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

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

Måluppfyllelsen under 2020 framgår av tabellen nedan. Både allmän kollektivtrafik och kollektivtrafik som bedrivs av kommersiella aktörer ingår.

Dagliga resmöjligheter till: ⁴	Tåg (högst 1 byte)		Buss (högst 1 byte)		Måluppfyllelse
	Morgon från Karlstad	Eftermiddag till Karlstad	Morgon från Karlstad	Eftermiddag till Karlstad	
Stockholm Kortaste restid	2 h 22 min	2 h 28 min	4 h 10 min	4 h 15 min	
Göteborg Kortaste restid	2 h 28 min	2 h 32 min	-	-	
Oslo Kortaste restid	2 h 55 min	2 h 57 min	3 h	-	
Örebro Kortaste restid	1 h 50 min	1 h 45 min	1 h 25 min	1 h 30 min	
Kongsvinger Kortaste restid	-	-	-	-	
Skövde Kortaste restid	3 h 8 min	3 h 4 min	-	-	

Morgon = Avgång vardagar mellan 05.00-09.00

Eftermiddag = Avgång vardagar mellan 15.00-18.00

Redovisar förbindelser med max ett byte

Under 2021 har trafiken över läns- och landsgräns varit påverkad av covid-19-pandemin. Utbudet har varierat över året, med många planerade avgångar inställda, samt att det under stora delar av året har varit begränsade möjligheter att resa in i Norge. Banarbeten på Väner- och Värmlandsbanan samt i Norge har även det påverkat antalet avgångar och restider. De kommersiella aktörerna har haft svårt att upprätthålla sin trafik i den utsträckning de planerat för under året.

⁴ Uppgifterna är hämtade från resrobot.se

Resandeutveckling

Indikator	Läge 2017	Läge 2018	Läge 2019	Läge 2020	Läge 2021	Måluppfyllelse	Mål 2021
Antal resor	12,8 milj ⁵	12,9 milj ⁶	12,8 milj ⁷	8,5 milj ⁸	7,6 milj ⁹		14,8 milj

Totalt genomfördes drygt 7,6 miljoner resor under 2021. Anledningen till minskningen i antal resande är covid-19-pandemin och Folkhälsomyndighetens rekommendationer från våren och framåt om att undvika att resa med kollektivtrafiken om man kunde. Minskningen mellan 2018 och 2019 beror delvis på att det 2019 inte fanns gratis sommaråkning för ungdomar (vilket infördes under 2018).

Målområde 2 - Attraktivitet och användbarhet**Mål:**

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

Målområdet följs upp genom indikatorer för marknadsandel, nöjdhet, tillgänglighet för personer med funktionsnedsättning och punktlighet.

Marknadsandel

Indikator	Läge 2017	Läge 2018	Läge 2019	Läge 2020	Läge 2021	Måluppfyllelse	Mål 2021
Marknadsandel enl. Kollektivtrafikbarometern	13 %	14 %	15 %	9 %	8%		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 i stället. Jämfört med basåret 2009 då marknadsandelen låg på 9 procent ökade marknadsandelen fram till 2019. För 2021 har marknadsandelen minskat till 8 procent, vilket till stor del beror på covid-19-pandemin och Folkhälsomyndighetens uppmaning att inte resa med kollektivtrafiken.

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.

⁸ Inkl. 61 000 resor med Värmlandstrafiks periodkort i SJs och Tågabs trafik och 220 000 resor med Vänertåg som påbörjats eller avslutats i Värmland.

⁹ Inga uppgifter finns att tillgå från SJ och Tågabs trafik

Invånar- och kundnöjdhet

Indikator	Läge 2017	Läge 2018	Läge 2019	Läge 2020	Läge 2021	Måluppfyllelse	Mål 2021
Invånarnöjdhet	57 %	61 %	58 %	62 %	58%		65 %
Kundnöjdhet	70 %	73 %	69 %	76 %	79%		80 %

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

För att nå målet om ökat resande är det väsentligt att kollektivtrafiken upplevs som attraktiv och användbar. Trots pandemin har kunderna och invånarna varit nöjda med kollektivtrafiken och jämför vi med andra regioner är Region Värmland i toppskiktet. Målet för 2021 uppnås dock inte.

Tillgänglighet för personer med funktionsnedsättning

Indikator	Läge 2017	Läge 2018	Läge 2019	Läge 2020	Läge 2021	Måluppfyllelse	Mål 2021
Regional busstrafik	100 %	100 %	100 %	100 %	100%		100 %
Regional tågtrafik	100 %	100 %	100 %	100 %	100%		100 %
Tätortstrafik	100 %	100 %	100 %	100 %	100%		100 %
Utpekade hållplatser ¹⁰	62 %	66 %	67 %	74 %	74%		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 2021 har inga hållplatser i förteckningen anpassats. Andra hållplatser som ej är med i förteckning har anpassats.

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 trafikförsörjningsprogrammet anpassas vid till exempel om- och nybyggnationer.

Punktlighet

Indikator	Läge 2017	Läge 2018	Läge 2019	Läge 2020	Läge 2021	Måluppfyllelse	Mål 2021
Regional tågtrafik	91,8 %	87 %	88 %	94,5 %	91,3%		95 %

¹⁰ Se bilaga 1 i det regionala trafikförsörjningsprogrammet 2017 - 2021

Andelen regionala tåg som ankommer till slutstationen och viktiga bytespunkter senast fem minuter efter ordinarie tid ska 2021 vara minst 95 procent. För 2021 försämrades punktligheten jämfört med tidigare år.

Målområde 3 - Miljö

Mål:

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

Målområdet följs upp genom indikatorer för klimatpåverkande gaser och energianvändning samt luftkvalitet.

Klimatpåverkande gaser och energianvändning

Indikator ¹¹	Läge 2017	Läge 2018	Läge 2019	Läge 2020	Läge 2021	Måluppfyllelse	Mål 2021
Fordonens utsläpp av fossil koldioxid	179 g/km	175 g/km	210 g/km	222 g/km	292 g/km		<419 g/km
Andel förnybart drivmedel	91,7 %	92,8 %	90 %	91 %	97%		>70 %
Energianvändning per fordonskilometer	3,61 kWh/km	3,74 kWh/km	3,76 kWh/km	3,57 kWh/km	3,64 kWh/km		<3,89 kWh/km

Att byta färd sätt 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. Tåortstrafiken i Karlstad körs med gas- och elbussar och drivmedlet är 100 procent förnybart. Regiontrafiken och övrig tätortstrafik drivs med förnybara drivmedel i den utsträckning som tillgång till drivmedel och tankinfrastruktur gör det möjligt.

Från och med 2019 byts mätmetod för andel förnybart drivmedel (utgår nu ifrån data i FRIDA). Det nya mätsättet är mer rättvisande.

Redan 2017 uppfyllde både regional busstrafik och tätortstrafiken målen för klimatpåverkande gaser och energianvändning.

Luftkvalitet

Indikator ¹²	Läge 2017	Läge 2018	Läge 2019	Läge 2020	Läge 2021	Måluppfyllelse	Mål 2021
Fordonens utsläppsvärde av kvävedioxid	1,07 g/kWh	1,05 g/kWh	1,01 g/kWh	0,98 g/kWh	0,97 g/kWh		<2 g/kWh
Fordonens utsläppsvärde av partiklar	0,010 g/kWh	0,010 g/kWh	0,010 g/kWh	0,010 g/kWh	0,010 g/kWh		<0,015 g/kWh

Redan 2017 uppfyllde både regional busstrafik och tätortstrafiken målen för luftkvalitet.

¹¹ Indikatorerna gäller busstrafik. Relevant mätmetod för tåg är under framtagande.

¹² Indikatorerna gäller busstrafik. Relevant mätmetod för tåg är under framtagande.

Målområde 4 - Resurseffektivitet**Mål:**

Kollektivtrafiken ska planeras och genomföras för en ökad resurseffektivitet.

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

Belägningsgrad – påstigande per enkeltur

Indikator	Läge 2017	Läge 2018	Läge 2019	Läge 2020	Läge 2021	Måluppfyllelse	Mål 2021
Regional busstrafik (alla linjer)	10,2	12,1	11,3	8	7,5		12 st
Regional busstrafik (endast stomlinjer)	14,4	14,6	14,4	10,5	10,2		16 st
Regional tågtrafik	57	46,9	42	27	27		60 st
Tätortstrafik Karlstad	18,5	18,4	17,9	12	11,2		18 st

Anledningen till minskningen i belägningsgraden är covid-19-pandemin och Folkhälsomyndighetens rekommendationer från våren och framåt om att undvika att resa med kollektivtrafiken om man kunde.

För tågtrafiken har det varit stora störningar 2018 och 2019 som har påverkat antalet resenärer. För 2019 sjönk belägningsgraden trots ett ökat resande på tåg, men då också turutbudet ökats minskar antalet påstigande per enkeltur.

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 belägningsgrad.

Påstigande per utbudskilometer

Indikator	Läge 2017	Läge 2018	Läge 2019	Läge 2020	Läge 2021	Måluppfyllelse	Mål 2021
Påstigande per utbudskilometer	0,59	0,59	0,57	0,41	0,35		0,62 st/km

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

Anledningen till minskningen i påstigande är covid-19-pandemin och Folkhälsomyndighetens rekommendationer från våren och framåt om att undvika att resa med kollektivtrafiken om man kunde. Målet nås inte.

Självfinansieringsgrad

	2017	2018	2019	2020	2021	Inriktning RTFP
Självfinansieringsgrad	39 %	39 %	38 %	32 %	25%	40 % (på sikt 50%)

Självfinansieringsgraden visar hur stor del av kollektivtrafikens kostnader som finansieras med biljettintäkter. Volymen kostnader i kollektivtrafiken är högre än volymen intäkter. Detta innebär att självfinansieringsgraden sjunker även om intäkterna procentuellt ökar lika mycket som kostnaderna. För att självfinansieringsgraden ska vara oförändrad måste intäkterna procentuellt öka mer än kostnaderna. Hur mycket beror på skillnaden i storlek mellan kostnader och intäkter. 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 2021 är självfinansieringsgraden 25 procent. Minskade biljettintäkter på grund av covid-19 pandemin och Folkhälsomyndighetens uppmaning att inte resa med kollektivtrafiken gör att självfinansieringsgraden sjunker.

Inriktningen för trafikförsörjningsprogrammets period är att självfinansieringsgraden ska stabiliseras på en nivå av 40 procent, för att på sikt öka i riktning mot 50 procent. Med en långsiktig inriktning kan hänsyn tas till kortsiktiga variationer som kan uppstå med anledning av olika satsningar på trafikutbyggnad.