



Bana väg för framtiden.

**Taktisk handlingsplan för trafikutveckling på
bana och väg 2016 - 2025, Värmlandstrafik AB**

Version 1.4 13 11 20

Bana väg för framtiden

Taktisk handlingsplan för trafikutveckling på bana och väg 2016 – 2025 Värmlandstrafik AB

Framtiden

I våra taktiska handlingsplaner är framtiden definierad som 2025.

Målbilderna för tågtrafik handlar om restider till storstadsregioner, till interregionala målpunkter och mellan Karlstad och berörda kommunhuvudorter i den regionala strukturen. För att restidsmålen ska vara realistiska krävs kraftfulla satsningar på infrastrukturen där målbilden beskriver en ny hastighetsstandard, dubbelspår mellan Kil och Kristinehamn samt elektrifiering av Fryksdalsbanan. Hög effektivitet och attraktivitet i tågtrafiken baseras på fortsatt utbyggnad av trafiken och successivt införande av taktidtabeller.

Trafikutbyggnaden kräver ytterligare fordon, vilket med hänsyn till beställningstider kräver tydlighet från ägaren, redan under 2013. Syftet med trafiken är både utvidgad arbetsmarknad (arbets- och studiependling) och förbättrad geografisk tillgänglighet för länet. Bilaga 1.

Målbilderna för vägtrafik handlar om ökad tydlighet och sammanhållna system, med skilda trafikuppdrag. Även här finns restidsmål mellan Karlstad och respektive kommunhuvudorter, i linjetrafiken, liksom det finns mål för utbyggd trafik i taktidtabeller och förbättrad infrastruktur i ett framtida, långsiktigt hållbart linjenät med syfte att tillgodose det regionala behovet av arbets- och studiependling. Det nuvarande stomlinjenätet är basen i det framtida linjenätet. Tåortstrafiken ingår i det regionala systemet.

Den separata skoltrafiken utvecklas mot sitt huvuduppdrag – transport av grundskoleelever, till och från skolan. Infrastrukturen och trafiken ska ha fokus på hög trafiksäkerhet samt kvalitet och effektivitet för berörda kommuner.

Servicetrafiken som i huvudsak utförs med personbilsregistrerade fordon, har som uppdrag att tillhandahålla grundläggande service i fyra olika former – patientresor, länsfärdtjänst, anropsstyrd linjetrafik och närtrafik. Upphandling av trafiken är planerad till 2016, vilket innebär att ägarnas syn på denna del av vägtrafiken behöver samordnas, de närmaste två åren, för att upphandlingen ska bli effektiv. Handlingsplan för vägtrafiken, bilaga 2.

Samhällsekonomisk analys

Med dessa två taktiska handlingsplaner som grund, har Peter Blomqvist SWECO, utarbetat en samhällsekonomisk analys. Bilaga 3. Sammanfattningen av analysen lyder som följer: "Värmlandstrafik AB har tagit fram handlingsplaner för tågtrafik och för vägtrafik som omfattar trafikering med

mera under perioden fram till år 2025. Gemensamt för de båda handlingsplanerna är att de tar sin utgångspunkt i Trafikförsörjningsprogrammet och innehåller ett tydligt och enkelt trafikeringssupplägg med trafikering- och restidsmål med etappvis utbyggnad.

I föreliggande pm görs en samhällsekonomisk utvärdering av följande delar av handlingsplanerna:

- Utökad tågtrafik Karlstad – Åmål
- Utökad tågtrafik Charlottenberg – Karlstad
- Utökad tågtrafik Karlstad – Kristinehamn
- Förlängning av vissa tågturer från Kristinehamn till Laxå
- Utökad busstrafik på stomlinje 700, Töcksfors – Karlstad
- Förlängning av stomlinje 900 från Bergvik till Ilanda
- Utökad busstrafik på stomlinje 100, Arvika – Karlstad
- Utökad busstrafik på stomlinje 200, Sunne – Karlstad
- Ny stomlinje på väg 26 mellan Lesjöfors och Gullspång
- Utökad busstrafik på matarlinje 401, Molkom – Karlstad
- Utökad busstrafik på matarlinje 801, Slottsbron – Karlstad

Samtliga beräkningar som genomförts i denna utredning följer rekommendationerna i Trafikverkets beräkningsanvisningar inför åtgärdsplaneringen 2013 som finns redovisade inom ASEK 5.

Samtliga linjer är analyserade för sig, men eftersom trafikeringprinciperna och utbudet är utformat enhetligt för hela trafikeringssområdet har ett sammanräknat analysresultat redovisats för tågtrafik, stomlinjer respektive matarlinjer. Samtliga dessa visar på ett samhällsekonomiskt överskott för den föreslagna trafikeringen.

För tågtrafiken uppgår den samhällsekonomiska nyttan till **726 Mkr** och överstiger kostnaden som uppgår till 671 Mkr.

För busstrafiken på stomlinjerna uppgår den samhällsekonomiska nyttan till **310 Mkr** och överstiger kostnaden som uppgår till **289 Mkr**.

För busstrafiken på matarlinjerna uppgår den samhällsekonomiska nyttan till **107 Mkr** och överstiger kostnaden som uppgår till **104 Mkr**.



Den samhällsekonomiska analysen bygger på en kalkylperiod om 20 år med belopp som är schablonberäknade och omräknade till nuvärde. Kalkylen följer vedertagna metoder inom Trafikverket. Detta innebär att det samhällsekonomiska värdet inte påverkas av om trafikutbyggnaderna förskjuts i tid av företagsekonomiska skäl. Vidare är materialet beräknat på trafiken och inte på infrastrukturinvesteringar, vilka erfarenhetsmässigt, framförallt framkomlighetsåtgärder på väg, lyfter den samhällsekonomiska nyttan.

Företagsekonomisk kalkyl

På samma sätt har sedan handlingsplanerna lagts till grund för en företagsekonomisk kalkyl, bilaga 4, med bedömt behov av ägarbidrag för perioden 2015-2020. Justering är gjord med hänsyn till upphandling buss i linjetrafik.

Kalkylen redovisar två alternativ. Ett nollalternativ och ett utvecklingsalternativ där trafikutbyggnaden fortsätter i huvudsaklig överensstämmelse med redovisade handlingsplaner.

I bägge alternativen redovisas kostnader som tillkommit, utöver tidigare beslutad ram, en genomsnittlig investeringsnivå per år,

samt en marginal för god ekonomisk hushållning. Företagsledningens uppfattning är att en fortsatt trafikutbyggnad är nödvändig, både med hänsyn till gällande marknads- och miljömål, men inte minst för att göra bilden av ett Värmland som växer och utvecklas, på ett hållbart sätt, trovärdig.

Värmlandstrafik AB

Lars Bull

Vd

Handlingsplan tåg

Sammanfattning

Handlingsplanen har följande syften:

- Utgöra underlag för planering och genomförande av trafikutveckling och ekonomisk planering
- Utgöra underlag för planering och förändring av fordonsförsörjning
- Utgöra underlag för diskussionen om fastställande och vidareutveckling av trafikförsörjningsprogram
- Utgöra underlag för påverkan av Trafikverkets pågående arbete med investeringar och kommande investeringsplan.

I detta material utgår bolaget från gällande regionala mål och gällande mål i befintligt Trafikförsörjningsprogram och avhandlar därefter förutsättningar, trafikering- och restidsmål med förslag till etappvis utbyggnad. Kopplat till detta finns en bedömning av behov av åtgärder i infrastrukturen och en beskrivning av vald linje- och stationsstruktur. Därefter följer en beskrivning av fordonsförsörjningen och betydelsen av en systematisk tidtabell.

Övergripande regionala mål

De regionala mål som tågtrafikens utveckling ska förhålla sig till är följande:

- Utvidgade arbetsmarknadsregioner
 - Integration med angränsande län
1. ÖrebroDalsland/Tvästnad
 2. Skaraborg
 3. Hedmark, Norge
- Ökad trafik för regional utveckling

Övergripande mål i gällande Trafikförsörjningsprogram

- Fördubblad marknadsandel 2020, jämfört med 2007
- Självfinansieringsgrad minst 50 procent
- Minskning av fossila bränslen med 30 procent till 2015 och 90 procent till 2020, jämfört med 2008.

Vilka medel står till förfogande?

Tågtrafiken är en betydelsefull faktor i den regionala utvecklingen. Förutsättningarna att minska restider finns främst inom tågtrafiken, i en kombination av moderna fordon, modern järnväg och modern stoppstruktur.

Tågtrafiken konkurrensupphandlas, för närvarande är den upphandlad som tjänstekoncession med Svenska Tågkompaniet AB som koncessionsinnehavare. Avtalsmodellen

har valts för att utveckla det affärsmässiga tänkandet och möjligheterna till lönsamhet för operatören, om resandet får en positiv utveckling.

Avtalet som omfattar den regionala tågtrafiken har under 2012 kompletterats med interregional trafik till Kongsvinger och Örebro, från och med Trafikåret 2013 (T13).

Trafiken mellan Karlstad och Göteborg är direktupphandlad med SJ AB som operatör, i samverkan mellan Värmlandstrafik AB och Västtrafik AB. I den regionala trafiken är Värmlandstrafik fordonsägare. I Göteborgstrafiken har Västtrafik det större ansvaret i fråga om fordonsägande. Trafiken till/från Göteborg kompletteras av regional trafik mellan Karlstad och Åmål. I bägge fallen sker ett marknadssamarbete inom ramen för gemensamma varumärken. I den regionala trafiken är Värmlandstrafik varumärket. I fråga om Göteborgstrafiken är Vänertåg det gemensamma varumärket.

Den löpande tillsynen och underhållet av Värmlandstrafiks tåg sker vid tågverkstaden i Kristinehamn, en anläggning som är modern med två verkstadshallar. Tillgång till verkstadskapacitet är säkrad genom drifts- och optionsavtal. Optionsavtalet löper till 2033. Driftsavtalet ingår i tjänstekoncessionen som ett trepartsavtal, med samma löptid, till och med 2018 (2020).

Värmlandstrafiks tågflotta har successivt förnyats genom cirka 850 Mkr i investeringar från 2002, till 2012, då de gamla Y1-fordonen avvecklades.

Vilka är förutsättningarna för en utvecklad tågtrafik?

Kapaciteten i det värmländska järnvägsnätet är hårt ansträngd och i vissa delar överbelastad. Trafiken kan inte byggas ut, utan investeringar och restidsförkortningar kan inte uppnås utan investeringar.

Restidsförkortningar förutsätter samverkan mellan tre faktorer; moderna tåg, modern bana och en stoppstruktur som är anpassad till de två andra faktorerna. Endera av faktorerna löser inte ensamt behovet av kortare restider. En samverkan mellan de tre faktorerna skapar förutsättningar för kortare restider.

Varför kortare restider?

Statens uppdrag till dåvarande Vägverket och Banverket om en utvecklingsplan för kollektivtrafiken, Koll Framåt, resulterade i många fortsatta aktiviteter och slutsatser, bland annat utredningen om en ny lagstiftning, som nu trätt i kraft. En slutsats som lyftes fram i detta sammanhang, handlar om vad som driver ökat resande. Slutsatsen var och erfarenheterna visar att det är relevans och kunskap som driver ökat resande.

Relevans betyder i detta sammanhang att trafiken fungerar väl för resenären, det vill säga att restiden är konkurrens-

kraftig med bilen, att turerna går så pass tätt att valfrihet bibehålls jämfört med bilen och att kostnaden är låg jämfört med bilen. Att miljöeffekten är god är en pluseffekt som många anger men som tycks sakna egentlig betydelse i valet av färdmedel. Däremot är den samhällsnyttiga miljöeffekten av att fler väljer kollektivtrafiken, betydande.

Kunskap betyder i detta sammanhang att systemet är lätt att överblicka och förstå. Avgångar på fasta minuttal (styv tidtabell) och en fast stoppstruktur, utan avvikelser, gör det lätt att förstå hur systemet fungerar. Tjänstebudet i form av biljetter och kort måste självfallet också ta fasta på enkelhet och tillgänglighet, för att ge en kunskap och relevans som är lätt att ta till sig.

När det gäller att utvidga arbetsmarknadsregionerna är restiden den mest centrala faktorn. Samma gäller tillgängligheten till interregionala resmål.

Tillgänglighet och användbarhet

Det ovan anförda, under rubriken "varför kortare restider" är också svaret på hur Värmlandstrafik arbetar för att förbättra kollektivtrafikens tillgänglighet, det vill säga ett tydligt stomlinjenät för tåg och buss med tät trafikfrekvens, successivt kortare restider och en god kvalitet på den omgivande infrastrukturen. Användbarheten för personer med funktionsnedsättning är också en viktig aspekt av tillgänglighet, för vilken en god utgångspunkt finns definierad i trafikförslöjningsprogrammet 2012-2014.

Trafikerings- och restidsmål 2025

Regionaltågstrafik med 1-timmars dubbelriktad frekvens, i styv tidtabell, inom Värmland och med högst 60 minuters restid. Viss förtätning till 30-minutersfrekvens morgon och eftermiddag. Baserat på 18-timmars trafikdygn.

Interregional trafik med 2-timmars dubbelriktad frekvens till angränsande arbetsmarknadsregioner, med högst 90 minuters restid. Samma stoppstruktur som den regionala trafiken. Baserat på 18-timmars trafikdygn.

Högst 2 timmars restid till Stockholm, Oslo och Göteborg med 2-timmars dubbelriktad frekvens. Baserat på 18-timmars trafikdygn.

Infrastruktur och trafik

Åtgärder i järnvägsnätet och trafiken beskrivs i figur 6-13. Beträffande åtgärder utom det värmländska nätet, finns överenskommelser om samverkan kring investeringar i infrastruktur och samordnade mål inskrivna i avtal om medfinansiering av trafik. Att bevaka och följa upp dessa skrivningar är en väsentlig del av förberedelsen inför nästa nationella investeringsplan.

Framtida linje- och stationsstruktur

Föreslagen linje- och stationsstruktur för perioden fram till 2025 är beskriven i **figur 4**.

Den bakomliggande analysen finns i särskild utredning på sidan: www.varmlandstrafik.se/forums/var-tagtrafik.

Analysen visar att även om resandet skulle öka kraftfullt från de mindre stationerna eller om det skulle förekomma statistiska avvikelser av någon betydelse, så påverkar det inte slutsatsen om vilka stationer som är långsiktigt hållbara.

Ett antal av stationerna befinner sig på eller under gränsen till att kunna motiveras långsiktigt. En följdfeffekt blir därför att det behöver upprättas ett utvecklingsprogram, som eliminerar bristerna i förhållande till önskad stationsstandard.

Detta gäller Öjervik, Bäckebron, Tolita, Åmotfors, Edane, Högboda, Fagerås, Välsviken, Väse och Värmlandsbro.

Värmlandstrafik förutsätter att Trafikverket medverkar till upprättande av ett sådant utvecklingsprogram och dess finansiering. Vad i övrigt gäller kommunhuvudorter, förutsätter Värmlandstrafik att Trafikverket tar det fulla ansvaret för planering, genomförande och finansiering.

Utgångspunkten är hur värmlänningarna reser i dag och hur underlaget (antalet boende och pendlingsbehov) ser ut på de platser där tågen stannar i dag. Hur kan Värmlandstrafik bäst bidra till länets utveckling och var finns det grund för resandeökning som stärker vissa orter och därmed ger den omgivande landsbygden möjlighet att leva och utvecklas (även de platser där tågstopp försvinner)? Utöver detta har bolaget sammanställt en inventering av utrustning, standard och komfort på respektive station.

Frågan om var tågen ska stanna är viktig och en del av ett större sammanhang, den långsiktiga utvecklingen av tågtrafiken. Värmlandstrafiks uppdrag är att öka det kollektiva resandet i länet. Hela branschens, liksom forskningens övertygelse, är att snabba resor och tät trafik är sättet att få fler att välja resor med tåg och buss (relevans och kunskap).

Frågan om var tågen ska stanna är viktig också i det kommunala planperspektivet. På vilket sätt samverkar kommunala expansionsplaner med stoppstrukturen för att dra nytta av samhällets ömsesidiga investering i tågtrafik och investering i infrastruktur som medger en utbyggd bostadsmiljö och utbyggd kommunal service.

Ambitionen är att införa en ny struktur successivt. Beställningen för T15 eller T16 bör vara inledningen till ett genomförande av handlingsplanen i dess helhet.

För att detta ska kunna ske med tydlighet måste förutsättningarna i form av linje- och stationsstruktur, liksom trafikerings- och restidsmål vara fastlagda.

Jämfört med tidigare linje- och stationsstrukturer saknas Genvägen i linjekartan. Detta är ett ställningstagande som har föregåtts av omfattande förankringsdiskussioner och är baserat på förutsättningar i form av fordonsbrist, resandeunderlag och avvisande inställning i fråga om medfinansiering och medverkan i fordonsförslöjning från trafikorganisationerna och politisk nivå, i såväl Dalarna som i Örebro. Om dessa förutsättningar ändras, kan frågan prövas på nytt.

Alternativa trafikeringsprinciper

En vanligen förekommande invändning är att Värmlands-

trafik bör kunna göra både och. Det vill säga köra snabba förbindelser vissa tider och långsamma med en annan stoppstruktur på andra tider. En sådan princip är inte förenlig med den fordonsflotta Värmlandstrafik har från T13 och framåt. Antalet fordon räcker inte till och kapaciteten belastas utan att det uppstår någon samhällsekonomisk nytta av åtgärden, samtidigt som trafikutbudet blir otidigare och skillnaden mellan önskvärd infrastruktur och faktisk infrastruktur blir större.

Därutöver tillkommer att alla resenärer har nytta av kortare restider och tryggheten i att veta att tågen alltid har samma stoppstruktur, i bägge riktningar. I vissa fall, till exempel Fryksdalsbanan, är det till och med så att en utbyggd trafik kräver samma struktur, annars får den inte plats. Resenärer med oregelbundna resbehov tillgodoses bäst genom ett utökat utbud, inte genom att konservera ineffektiva lösningar.

Fordonsflottan

Fordonsflottan för 2011 respektive 2013 beskrivs i **figur 5**.

Preliminärt bedömer vi behov av ytterligare tre nya trevagnars elfordon, och ett tvåvagnars med dieseldrift från 2016 och framåt. Från 2022 behöver en successiv förnyelse av fordonsparken ske.

De första av de idag moderna fordonen uppnår då 20 års ålder, vilket innebär att det bör finnas marginaler tidsmässigt, framförallt för eldrivna fordon. För de dieseldrivna fordonen är livslängden kortare och den avgörande frågan där handlar om Fryksdalsbanans uppgradering och elektrifiering. Den diskussionen måste inledas redan 2013, för att bli en del av den nationella investeringsplanen.

Om en sådan åtgärd kan vidtas, skulle de kvarvarande tvåvagnars Regina-tågen få en förlängd tjänstgöring på Fryksdalsbanan, samtidigt som trafiken på Värmlandsbanan och Vänerbanan helt drivs med trevagnars Regina eller motsvarande. Detta är viktiga klarlägganden för att kunna samverka med andra aktörer i rationella inköpsprocesser.

Systemtidtabell

En väsentlig del av tågtrafikens attraktionskraft är tillförlitlighet. Kapacitetens betydelse för att öka tillförlitligheten har behandlats tidigare. Systemtidtabell, det vill säga att tågen avgår och ankommer vissa noder i systemet på fasta minuttal varje timme, är ett annat sätt att snabbt öka kunskapen och att öka tillförlitligheten, eftersom fordonsanvändningen blir effektivare, liksom personalförsörjningen. En styv tidtabell som är hållbar över flera år underlättar också tidtabellplaneringen för Trafikverket och är mer kundanpassad.

En nod i kollektivtrafiken är en plats där resenären kan byta mellan olika tåg och mellan olika trafikslag. Naturliga och möjliga noder i Värmland är Karlstad, Kil, Kristinehamn, Sunne och Arvika. På dessa platser finns förutsättningar för god samordning och det samlade trafikutbudet ger förutsättningar för utbyggd service.

En styv tidtabell byggs med utgångspunkt i att tågen på Värmlandsbanan kommer till, och avgår från, Kil runt hel

och halv timma. Effekten blir då att tågen kommer till, och avgår från, Karlstad omkring xx:15 och xx:45. Restiden mellan Karlstad och Kil är idag 13-15 minuter och om några år kanske 10 minuter. Dessa 3-5 minuter är värdefull reglertid som också skapar förutsättningar för fungerande byten mellan tåg från Vänerbanan och Fryksdalsbanan till tåg på Värmlandsbanan och vice versa.

Att lägga fast minuttalen för trafiken på Värmlandsbanan för lång tid är alltså väsentligt och bör tydliggöras inför kommande ombyggnad av ställverk och bangård i Kil. Mellan Karlstad och Kristinehamn bygger den styva tidtabellen på en körtid på 25 minuter med två stopp och mellan Kil och Arvika 30 minuter, med tre stopp.

Förutsättningarna blir goda för anslutande trafik i både Arvika och Kristinehamn.

I Sunne möts nord- och sydgående persontåg vilket också skapar bra förutsättningar för anslutande trafik. För Fryksdalsbanan krävs att banan uppgraderas till hastighetsstandard 110 km/h. En fullt utbyggd trafik med elektrifierad bana skulle troligtvis kräva hastighetstandard 160 km/h på hela sträckan Torsby - Kil för att bli robust.

Det bör framhållas att det sistnämnda steget är en dyrbar investering som förutsätter noggranna analyser av resandunderlag och samhällsekonomisk lönsamhet. Å andra sidan är satsningen på elektrifiering av Genvägen inspirerande, och var det möjligt att få ihop den samhällsekonomiska analysen, så bör en fortsatt god resande- och godsutveckling på Fryksdalsbanan vara en mycket bra grund.

I fråga om Vänerbanan är det svårare att få till en helt systematisk tidtabell med nuvarande beroende av trafiksituationen i Göteborg. Trafik mellan Karlstad och Åmål kan dock infogas i en systematisk tidtabell för Värmland.

Det är möjligt att gå över från tidtabellen för T13 till en inledning till styv tidtabell i T15 eller T16, där luckorna fylls efter hand som ekonomi, infrastruktur och fordonstillgång medger. Troligen ska 2014 medföra ytterligare steg mot styv tidtabell på Värmlandsbanan, men det är nödvändigt att investeringarna i infrastruktur håller planerat tempo så att principiella steg kan tas, för då låses restiderna för viss tid framöver och det är viktigt att trafiken då har uppnått vissa restidsförkortningar.

Vad är alternativet?

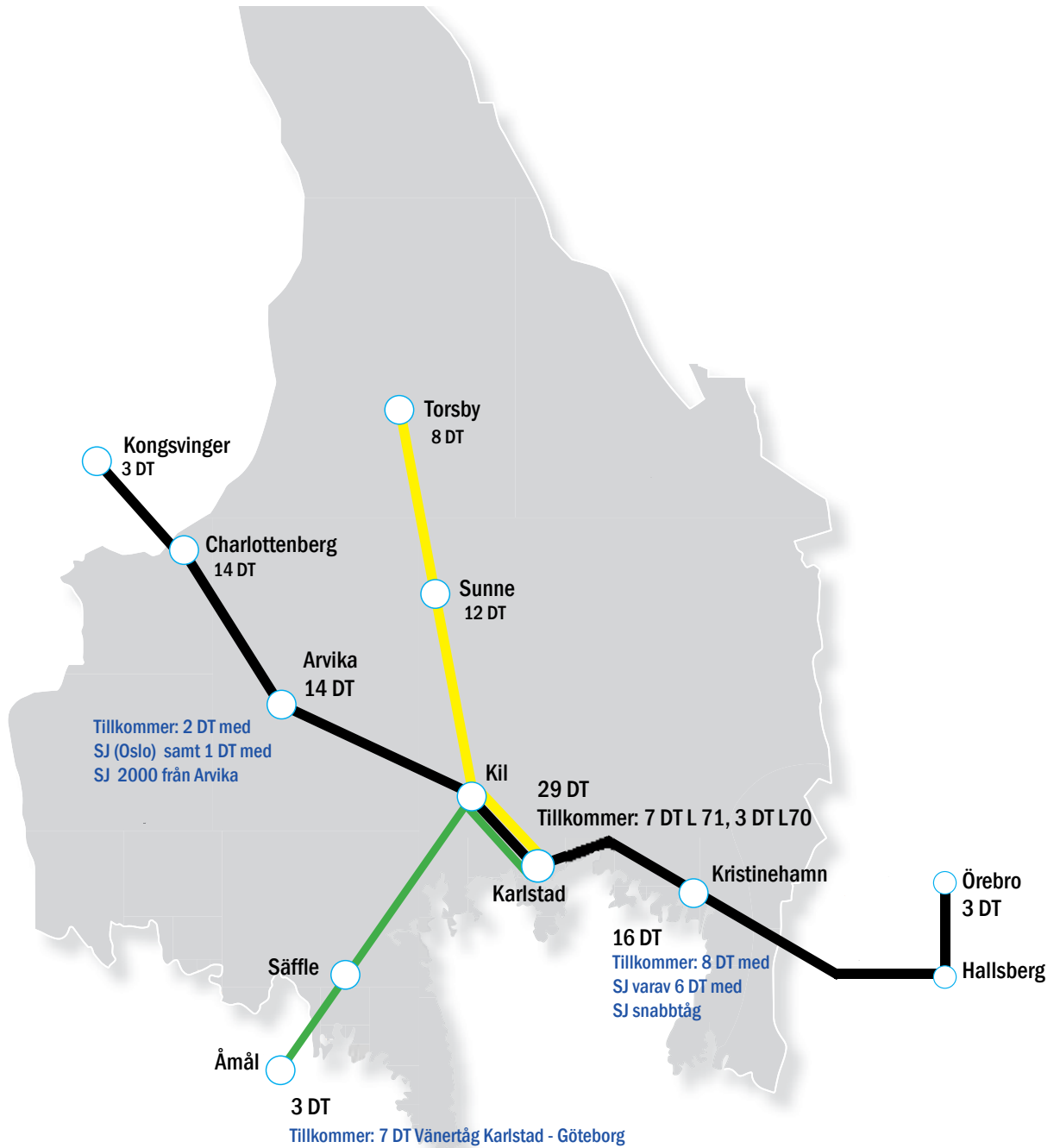
Detta material pekar på behov av betydande förändringar och betydande ekonomiska satsningar. Materialet ska ses mot bakgrund av kollektivtrafikens övergripande syfte; **att bidra till en långsiktigt hållbar regional utveckling**. Den viktigaste frågan som bör ställas mot de förslag som redovisas är den rubricerade; Vad är alternativet? Det vill säga på vilka andra sätt kan samhället ta tydliga steg mot en långsiktigt hållbar samhällsstruktur, som samtidigt stärker värmländsk arbetsmarknad och konkurrenskraft?

Figur 1.

Eget dagligt trafikutbud 2013

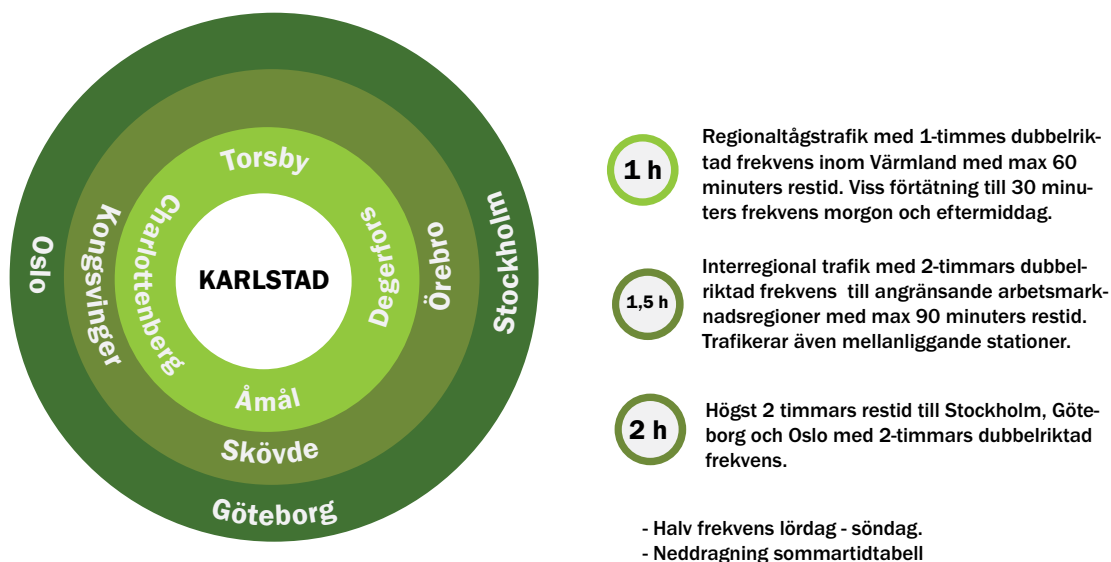
- Värmlandstrafik AB
- Måndag - fredag

DT=Dubbeltur



Figur 2.

Trafikerings- och restidsmål 2025



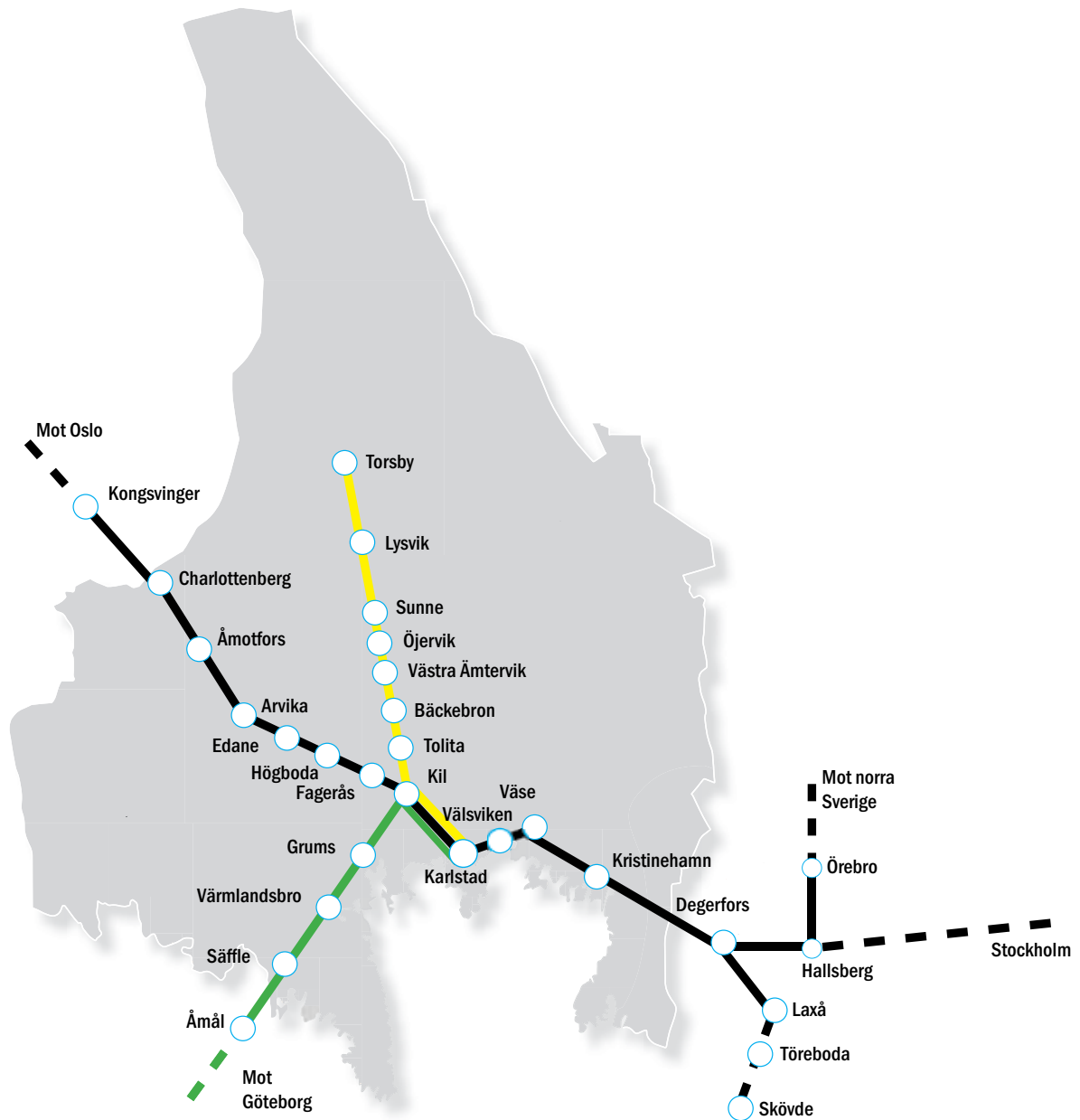
Figur 3.

Målbild infrastruktur 2025

- Dubbelspår Kil – Kristinehamn
- STH 160 km/tim i hela linjenätet i Värmland, snitthastighet lägst 110 km/tim inklusive stopp
- Fryksdalsbanan elektrifierad

Figur 4.

Beslutad linje- och stationsstruktur



Figur 5.

Fordonsflottan

- 2011
 1. 5 stycken 2-vagnars Regina, eldrift
 2. 5 stycken 2-vagnars Itino, dieseldrift
 3. 7 stycken enkelvagn Y1, dieseldrift

Totalt 1 856 sittplatser.

- 2013
 1. 3 stycken 3-vagnars Regina, eldrift
 2. 5 stycken 2-vagnars Regina, eldrift
 3. 5 stycken 2-vagnars Itino, dieseldrift

Totalt 2 220 sittplatser.

Tillkommer Vänertåg med 3-vagnars Regina, 1 120 sittplatser, Karlstad - Göteborg.

Figur 6.

Infrastruktur 2014 - 2016

Värmlandsbanan

- Mötesspår, förlängningar, kompletteringar eller nyanläggning
 - Väse
 - Pråmkanalen (Karlstad C - Karlstad Ö)
 - Brunsberg
- Genomgående trafik Karlstad C
- Analys Karlstad C / Kil (ställtverk)

Fryksdalsbanan

- STH 110 km/tim Sunne - Kil, snitt lägst 95 km/tim inklusive stopp

Vänerbanan

- 5 minuter kortare restid Karlstad - Åmål

Figur 7.

Fordon 2016 (T16)

- Ytterligare 1 trevagnars Regina
- Ytterligare 1 tvåvagnars Itino

Figur 8.

Trafik 2017 (T17) - 2021 (T21) (jämfört T13)

Trafik M-F, 1 DT = 1 tur och retur resa/var dag.

Värmlandsbanan

- Från 14 DT Karlstad - Charlottenberg och 16 DT Karlstad - Kristinehamn till 18 DT hela sträckan Charlottenberg – Kristinehamn.
- Halvtimmestrafik Arvika – Kristinehamn 06.00 – 09.00 och 15.00 – 18.00 = 6 DT.
- Förlängning av trafik Kristinehamn – Laxå 7 DT vilket har för avsikt att i samverkan med Västtrafik skapa förbindelser med Skövde, Jönköping och Nässjö samt förbättra rese möjligheten mot Göteborg för östra Värmland.

Vänerbanan

- Från 3 DT Karlstad – Åmål till 9 DT.
- Från 7 DT Karlstad – Göteborg till 9 DT.

Fryksdalsbanan

- Från 12 DT Karlstad – Sunne till 13 DT
- Från 8 DT Sunne – Torsby tillkommer 5 DT med buss som ersätter framtida tågtrafik.

Figur 9.

Infrastruktur 2017 - 2019

Värmlandsbanan

- Ombyggnad Karlstad C, Kil
- Nytt gemensamt ställverk
- Förlängning mötesspår
 - Dubbelspår Kil - Skåre
 - Dubbelspår Väse - Skattkärr

Vänerbanan

- Grums och Säffle, stationsmiljö spår områden, möteskapacitet och samtidig infart
- Samtidig infart Edsvalla

Fryksdalsbanan

- Spårbyte Bäckebron - Kil
- STH 110 km/tim Torsby - Sunne, snitt lägst 95 km/tim inklusive stopp

Figur 10.

Fordon 2018 (T18)

- Ytterligare två 3-vagnars Regina

Figur 11.

Infrastruktur 2020 - 2022

Värmlandsbanan

- Förlängning mötesspår
 - Dubbelspår Skattkärr - Skåre
 - Utfart väster från Kil
 - Arvika C mötesspår med planskild korsning väster om järnvägsstation.

Vänerbanan

- STH 160 km/tim, steg 1 (ej plan), snitt lägst 110 km/tim inklusive stopp

Fryksdalsbanan

- Spårbyte Rottneros - Bäckebron
- Spårbyte Lysvik - Sunne

Figur 12.

Infrastruktur 2023 - 2025

Värmlandsbanan

- Förläng mötesspår Väse - Kristinehamn
- Bygg ihop mötesspår Strömtorp - Degerfors inklusive ny järnvägsstation i Degerfors
- STH 160 km/tim Kil - Charlottenberg (planåtgärder), snitt lägst 110 km/tim inklusive stopp

Vänerbanan

- STH 160 km/tim, steg 2 (planåtgärder), snitt lägst 110 km/tim inklusive stopp
- Idéstudie Vålbergsrakan

Fryksdalsbanan

- Spårbyte Torsby - Lysvik
- Elektrifiering Kil - Torsby

Handlingsplan väg

Sammanfattning

Värmlandstrafik har nyligen utarbetat och fastställt en handlingsplan för den Värmländska tågtrafiken och dess interregionala förbindelser, inklusive bedömningar av behovet av investeringar i infrastruktur för att möjliggöra den trafikutbyggnad som beskrivs i handlingsplanen. Tidshorisonten är 2025.

Det finns anledning att beskriva motsvarande utveckling för vägtrafik med buss och personbilsregistrerade fordon.

Vägtrafiken måste utvecklas i takt med behoven av effektiv arbets- och studiependling och samtidigt vara i takt med förändringar i befolkningsstruktur och behovet av olika former av servicetrafik.

Utvecklingen mot allt tydligare trafikutbud i stomlinjer och matarlinjer, föreslås fortsätta. Antalet matarlinjer med uppdrag att svara för arbets- och studiependling, kan förutses minska, medan antalet linjer som trafikeras efter anrop ökar i motsvarande grad.

Stomlinjer och matarlinjer kompletteras av olika former av servicetrafik som anropsstyrda linjer, närtrafik, färdtjänst och sjukresor, vilka alla har andra uppdrag än arbets- och studiependling, men ger en total yttäckning inom ramen för länstäckande regelverk.

Förändringen kräver tydligare satsningar på fungerande bytespunkter och pendlarhållplatser, liksom färdigställande av busstationer i de kommunhuvudorter där sådana saknas. Vidare kräver förändringen ett långsiktigt samhället samarbete mellan kommuner, landsting och Region Värmland.

Stomlinjer för arbets- och studiependling

Handlingsplanen ska uppfylla de politiska målen i fråga om marknadsandel och miljö, liksom underordnat detta, politiskt formulerade ambitioner i fråga om restid och minskade miljöskadliga utsläpp, från trafiken.

Stomlinjerna, figur 1, utgör de tydligaste trafikstråken, där trafik bedrivs med både tåg och buss som bägge tillgodoser behovet av fordon som är anpassade för personer med funktionsnedsättning, inom områdena rörelse, syn och hörsel.

Målen för restider och trafikutveckling är relativt tydliga, men det kan finnas anledning till förnyade marknadsanalyser, inför beslut om frekvens på framförallt linje 100 och 200, under perioden fram till 2025. I övrigt ska frekvensen variera från 20 – 40 dubbelturer per dag, måndag till fredag. Med halv frekvens lördag – söndag och under sommartidtabell. Trafikdygnet beräknas ha 20 timmars öppetid.

Interregional trafik med buss tillgodoses inom ramen för både stomlinjer och matarlinjer, figur 2.

Matarlinjer

Även matarlinjerna är ett verktyg i uppfyllelse av marknads- och miljömål.

Som benämningen anger matar dessa linjer antingen till stomlinjer med tåg och buss, eller till närmaste tätort och huvudsyftet är arbets- och studiependling.

Närområdet kring Karlstad kräver en tätare trafik, figur 3, medan trafiken totalt i länet kan variera från 10 – 40 dubbelturer per dag måndag till fredag, med halv frekvens lördag till söndag och under sommartidtabell. Trafikdygnet beräknas ha 20 timmars öppetid.

Totalt i länet minskas antalet matarlinjer, där målbilden för stomlinjer och matarlinjer, framgår av figur 4.

Befintliga, liksom successivt tillkommande anropsstyrda linjer är markerade med streckade röda linjer (befintliga) och hela röda linjer (tillkommande), figur 5. Dessa linjer har uppfyllande av servicebehov som trafikuppdrag och hör alltså hemma under begreppet servicetrafik (se nedan). I vilken takt förändringen ska ske bör baseras på konsekvensanalyser och utbyggd infrastruktur. Någon föreslagen tidplan finns alltså inte i dagsläget, mer än att den bör genomföras inom handlingsplanens tidsram, 2025.

Tätortstrafik

Tätortstrafik bedrivs idag av Värmlandstrafik inom Arvika, Kristinehamn och Säffle tätorter, figur 6,7,8. Syftet med tätortstrafiken är matning till och från den regionala trafiken och/eller service inom tätorten. Tätortstrafiken ska komplettera och förstärka det regionala trafiksystemet och skapa god framkomlighet inom tätorten.

Cykeltrafik

Inom respektive kommunhuvudort i länet och kopplat till resecentrum eller busstation bör ett system med låne- eller hyrcyklar byggas upp. Systemet bör gynna års- och månadskortsresenärer genom att vara en del av priset för sådana periodkort. I övrigt kan systemet göras tillgängligt mot viss ersättning, för övriga resenärer. Genom ett länstäckande cykelsystem försvinner, i allt väsentligt, behov/önskemål om att transportera cyklar ombord på bussar och tåg. Cykelhjälm ska ses som en del av den personliga utrustningen och ska inte ingå i systemet.

Servicetrafik

Det finns flera typer av kollektivtrafik som innebär en utökad service till olika grupper i samhället och som planeras och trafikeras med utgångspunkt i beställning och behov. Servicetrafiken består av olika delar: färdtjänst, sjukresor, anropsstyrd linjetrafik och närtrafik. Huvudsakligen trafikeras den av personbilsregistrerade fordon (minibussar).

Servicetrafik i Värmland har som samlat syfte att öka servi-



cegraden samt att säkerställa att färdtjänst och sjukresor som regleras i lagar fungerar väl och organiseras på ett effektivt sätt. Målgrupperna för färdtjänst och sjukresor är tydliga och särskilt beslut för sådana resor krävs.

Trafikdagens öppettider för färdtjänst och sjukresor är 24 timmar per dygn, 7 dygn per vecka, året runt, medan det för anropsstyrd linjetrafik och närtrafik är begränsat till 12 timmar per dag, måndag till fredag. Det långsiktiga målet, inom handlingsplansperioden, bör vara att integrera servicetrafiken i dess helhet i samma finansieringssystem som idag omfattar linjetrafik med tåg och buss.

Färdtjänst

Färdtjänst är en särskilt anpassad del av kollektivtrafiken som är till för personer som till följd av funktionshinder har väsentliga svårigheter att resa med den allmänna kollektivtrafiken eller att förflytta sig på egen hand. Färdtjänst regleras i Lag om färdtjänst SFS 1997:736 och riksfärdtjänsten i Lag om riksfärdtjänst SFS 1997:7.

Tillstånd till färdtjänst och riksfärdtjänst prövas av folkbokföringskommunen om inte denna uppgift överlåtits. I Värmland svarar Region Värmland för tillståndsprövning av färdtjänst för 15 av länets 16 kommuner. Själva prövningen utförs av anställda hos Värmlandstrafik, medan de formella besluten om färdtjänstillstånd fattas av Region Värmland, som regional kollektivtrafikmyndighet. Samma 15 kommuner har uppdragit åt Region Värmland att ombesörja trafikförsörjningen och regionen har uppdragit åt Värmlandstrafik att planera, upphandla, organisera och administrera beställningscentral och trafik, samt ett regionalt regelverk, som löser finansieringen och inkluderar prissättning mot kund. Ambitionen är att samtliga 16 kommuner ska omfattas av det gemensamma systemet.

Sjukresor

Sjukresor avser resor till och från en vårdinrättning. Alla sjukresor grundar sig på en medicinsk bedömning. Det är landstinget som beslutar vilka som är berättigade till sjukresa och det är det medicinska tillståndet och behovet som avgör. Reskostnadsersättning för sjukresor regleras i en särskild lag. Landstinget har överlåtit ansvaret för sjukresor i Värmland på Region Värmland som använder Värmlandstrafik för att planera, upphandla, organisera och administrera trafiken, samt tillhandahålla beställningscentral. Landstinget beslutar självt om regelverk och prissättning för sjukresor.

Anropsstyrd trafik

I områden med svagt eller vikande resandeunderlag är anropsstyrd trafik en möjlighet för att kunna erbjuda en viss basservice. Trafiken går enligt tidtabell men måste förbokas. Bokning sker hos Värmlandstrafiks beställningscentral.

Anropsstyrd linjetrafik

Linjetrafik organiseras successivt som anropsstyrd linjetrafik där efterfrågan är svag. Anropsstyrd linjetrafik är bunden till en linje och ansluter hållplatser med fasta tider. Resan bokas hos Värmlandstrafik som säkerställer att transporten sker med lämpligt fordon för de turer, eller del av turer, där det finns ett resandebehov. Prissättning mot kund följer ordinarie priser för allmän kollektivtrafik med tåg och buss.

Närtrafik

Ett nytt begrepp i Värmland är Närtrafik som är en form av anropsstyrd trafik som ersätter tidigare kompletteringstrafik.

Närtrafik är en form av servicetrafik som ska säkerställa att det finns ett grundutbud av kollektivtrafik. Syftet med



trafiken är att kommunernas invånare ska ha ett visst utbud av kollektivtrafik för serviceresor. Detta trafikslag är inte lagstadgat men utförs som linjetrafik, bokas hos Värmlandstrafik och finns tillgängligt efter förutbestämd geografi/hållplatser och tidtabell.

Närtrafik har en fast ankomsttid och avresetid från serviceorten men linjen liksom avresetiden regleras utifrån de beställningar som inkommit för respektive tur. Priset för resan följer samma regelverk som länsfärdtjänsten.

Närtrafiken som system erbjuds kommunerna som en möjlighet och innebär parallellt att befintlig "kompletterings- trafik" successivt avskaffas.

Genom att skapa ett enhetligt system som gäller i hela Värmland behöver inte hänsyn tas till kommungränser i planering av resor utan resa kan ske till närmaste serviceort. Ett enhetligt system med gemensamma regler blir mer transparent och överskådligt för resenären. Närtrafiksystemet blir därmed lättare att kommunicera och integrera som en del av det regionala kollektivtrafiksystemet. Med ett regionalt system kan även resurserna optimeras på ett bra sätt hos Värmlandstrafik och integreras i planeringssystemen för övrig servicetrafik.

Målgrupp och syfte

Syftet med närtrafiken är att öka service för boende på landsbygd där det finns begränsade möjligheter till linjelagd kollektivtrafik. Serviceresor ska kunna utföras till serviceort för personlig service och inköp. En viktig målgrupp är äldre som inte har beslut om färdtjänst. Genom närtrafiken kan förmodligen tidpunkten för behov av färdtjänst skjutas upp till senare i livet.

Syftet med närtrafik är inte arbetspendling då denna bör tillgodoses med linjelagda turer där det finns tillräckligt stort underlag. I områden med få boenden med arbetspendling bör andra insatser användas, till exempel kan samåkning stimuleras och byten mellan olika trafikslag underlättas genom att uppgradera bytespunkter med bekväma pendelparkeringar.

Med hänvisning till att fordonsutnyttjandet är högt under tidpunkter för arbetspendling så är det inte resurseffektivt att erbjuda närtrafik under dessa tider. Närtrafik är inte avsedd för arbetspendling då tiden för resan kan variera.

Om tider i trafiken utökas kan den även vara användbar för fritidsresor för besök på bio, teater eller andra fritidssysselsättningar i form av föreningsmöten med mer. Detta blir då en utökad service som kan nå andra målgrupper t ex ungdomar.

Regler för närtrafik i Värmland

Närtrafik i Värmland erbjuds med följande regler:

- Avstånd från bostaden till närmaste hållplats för ordinarie kollektivtrafik eller serviceort överstiger 1 kilometer eller om kollektivtrafik saknas. Avstånd på 1 km gäller utanför detaljplanlagt område. Kollektivtrafik anses saknad om minsta uppehållstid på serviceort överstiger tre timmar.
- Resa bokas minst tre timmar före avresa men med fördel dagen innan hos Värmlandstrafiks beställningscentral under dess ordinarie öppethållande. Samåkning sker med andra resenärer. Det är möjligt att lägga in fasta bokningar för närtrafik.
- Resenären hämtas på angiven bostadsadress.
- Resa sker till närmaste serviceort oavsett om den lig-

- ger i den egna kommunen eller inte.
- Pris för resa är ordinarie färdtjänstpris för alla. Befintliga betalsystem i den anropsstyrda trafiken används.
- Länskort + gäller som färdbevis i närtrafiken. Övrig information om priser och produkter. www.varmlands-trafik.se
- Resa med närtrafiken erbjuds tre helgfria dagar per vecka. Fast ankomsttid och avgångstid från serviceort gäller enligt tidtabell.
- Antalet resor är fritt.

Finansiering

Ett enhetligt system som inkluderas i ett gemensamt debiteringssystem minskar administration samt skapar möjligheter till samordningseffekter. Ett förslag till utdebitering i ett utjämningssystem regionalt är 10 kronor / invånare. Det ger då en budgetram på 1,8 miljoner kronor för trafik i 15 kommuner, vilket är cirka 1 miljon kronor mer än den totala kostnaden för kompletteringstrafik i Värmland idag. Med dessa medel finns möjligheter att skapa ett enkelt och tillgängligt system som är lätt att kommunicera med medborgarna.

Konsekvenser, närtrafik i Värmland

Idag erbjuder 10 av 16 kommuner i Värmland kompletteringstrafik i varierande form. Reglerna är olika i kommunerna och svåra att överblicka och kommunicera. Ett gemensamt system med närtrafik som införs i hela Värmland skulle förenkla för resenären.

Mer enhetlighet i system och prissättning samt utbud av tjänster gynnar såväl resenärer som kommuner och möjliggör för Värmlandstrafik att skapa ett bättre resursutnyttjande.

Om närtrafiken begränsas i tid enligt ovanstående förslag och har serviceresor som syfte bedöms inte kostnaderna bli större än föreslagen finansieringsmodell. Målgruppen beräknas i första hand bli äldre som får tillgång till service även om inte färdtjänst beslutats.

Det finns i framtiden möjlighet att utöka närtrafiken med fler turer och tider för att tillgodose andra målgruppers behov och möjliggöra en högre servicenivå i kommunerna. Detta kräver dock ett debiteringssystem som enkelt kan anpassas efter den ordinarie finansieringsmodell som finns för kollektivtrafiken i länet.

Separat skoltrafik

Separat skoltrafik bedrivs inom ramen för en särskild lagstiftning och är, enligt denna lag en primärkommunal angelägenhet.

Genomförandet av trafiken, d v s upphandling, planering och administration kan samordnas och uppdras åt annan än kommunen. I Värmland har 15 av 16 kommuner, inom ramen för Samverkansavtalet om kollektivtrafik, överlåtit åt Region Värmland att ansvara för uppgiften och region Värmland har uppdragit åt Värmlandstrafik AB att genomföra verksamheten. Så länge Värmlandstrafik AB var trafikhuvudman (myndighet), förelåg avtal direkt mellan kommunerna och Värmlandstrafik.

Den separata skoltrafiken planeras så att så många elever som möjligt kan åka med ordinarie linjetrafik. Därefter

planeras och upphandlas separat trafik för resterande elever, i den mån de är berättigade till skolskjuts, enligt de reglementen som respektive kommun fastställer. Kommunen är uppdragsgivare, Värmlandstrafik är organisatör och beställare genom Region Värmlands avtal med kommunerna och upphandlade trafikföretag är leverantörer till Värmlandstrafik. Värmlandstrafiks uppgift i den separata skoltrafiken är att anpassa fordonsstorlekar till det aktuella behovet, genom löpande förhandlingar samt att i alla lägen skapa den effektivaste och mest kvalitativa och trafiksäkra lösningen för respektive kommun. Värmlandstrafiks ersättning för rollen som organisatör uppgår till 2% av trafikföretagens kontraktssumma, per år.

En vanligen förekommande diskussion är varför inte allmänheten kan få åka med den separata skoltrafiken. Av ovanstående framgår att detta inte är möjligt med nu gällande lagstiftning. Att göra om skoltrafiken till linjetrafik är möjligt, med landstingets och övriga kommuners godkännande, eftersom landstinget i så fall ska svara för 50 % av underskottet och resten av underskottet ska fördelas efter produktion och befolkningsmängd, genom olika nyckeltalsberäkningar.

Värmlandstrafik vill framhålla att linjetrafikens viktigaste uppgift är att lösa behov av arbets- och studiependling, medan den separata skoltrafikens viktigaste uppgift är att transportera grundskoleelever säkert och effektivt till och från skolan. Att blanda dessa bägge uppgifter är olyckligt, leder till ökad otydlighet och är en tillbakagång till det synsätt som präglade Värmlandstrafiks busstrafik innan arbetet med rationalisering, tydliggörande och effektivisering inleddes. Linjetrafiken var vid den tiden i stor utsträckning utformad som en skolskjutsorganisation, med ett otydligt linjenät och trafikutbud. Dessutom är det ett försvinnande litet, om ens något, resebehov som skulle tillgodoses, genom en blandning av trafikuppdrag. I den mån det finns ett reellt, långsiktigt behov av arbetspendling så finns som regel ordinarie linjetrafik redan på plats.

Värmlandstrafik rekommenderar istället ett synsätt som stimulerar effektivare fordonsanvändning. Fordon kan ha olika trafikuppdrag, dock inte vid samma tillfälle. Vidare rekommenderar Värmlandstrafik en ökad samordning av länsvisa system för servicetrafik, där syftet inte är arbets- och studiependling. Samtidigt som Värmlandstrafik också starkt rekommenderar en politisk diskussion om hur ett långsiktigt hållbart regionalt linjenät för arbets- och studiependling ska se ut.

Infrastruktur

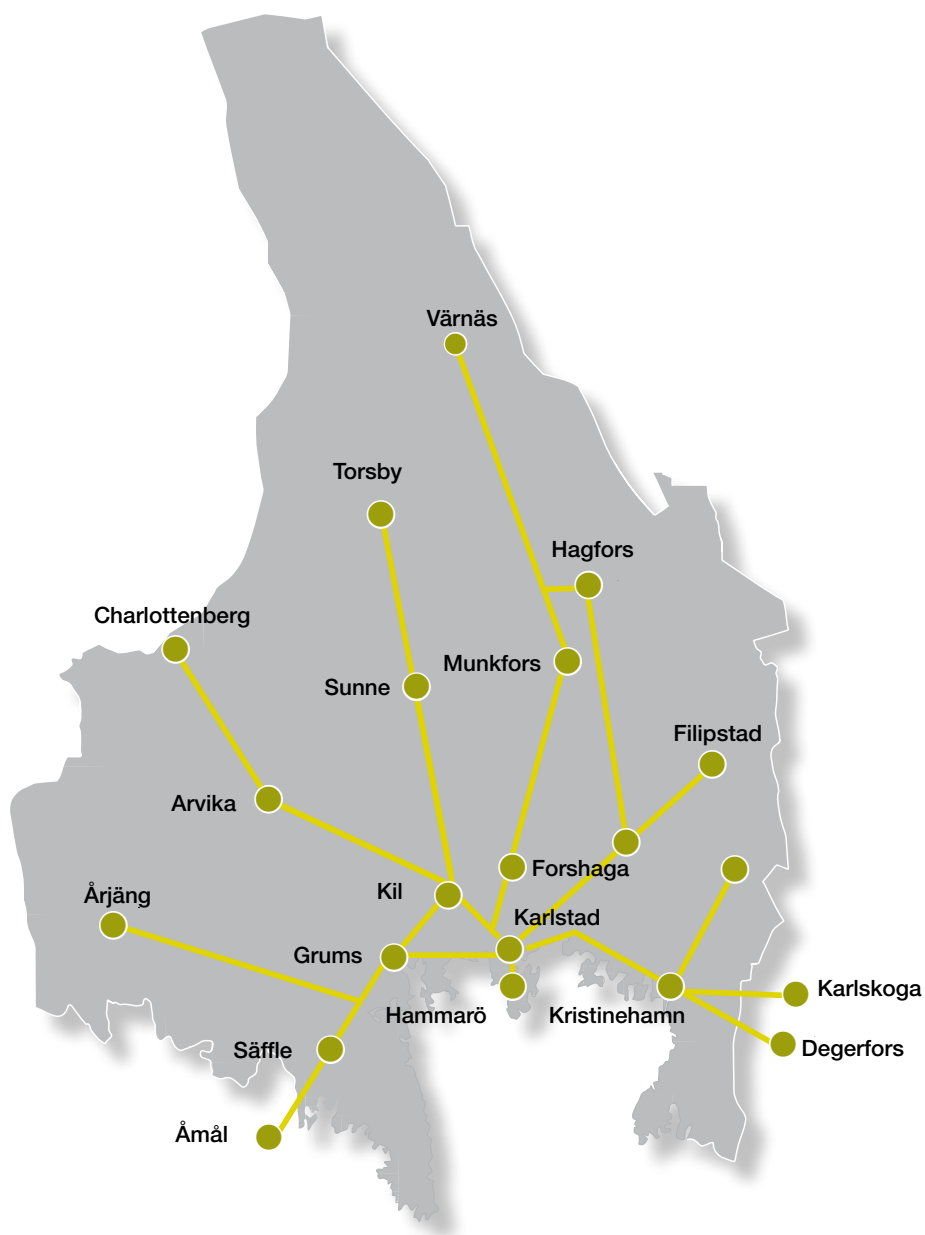
Vägfrafikens behov av infrastruktur handlar dels om framkomlighet, dels om komfort och trafiksäkerhet, dels om tillgänglighet ur ett geografiskt perspektiv och dels om användbarhet för personer med funktionsnedsättning, ur perspektiven rörelse, syn och hörsel.

I figur 9,10,11 återfinns de punkter i systemet som är i behov av olika insatser, med ovan nämnda utgångspunkter.

Figur 1.

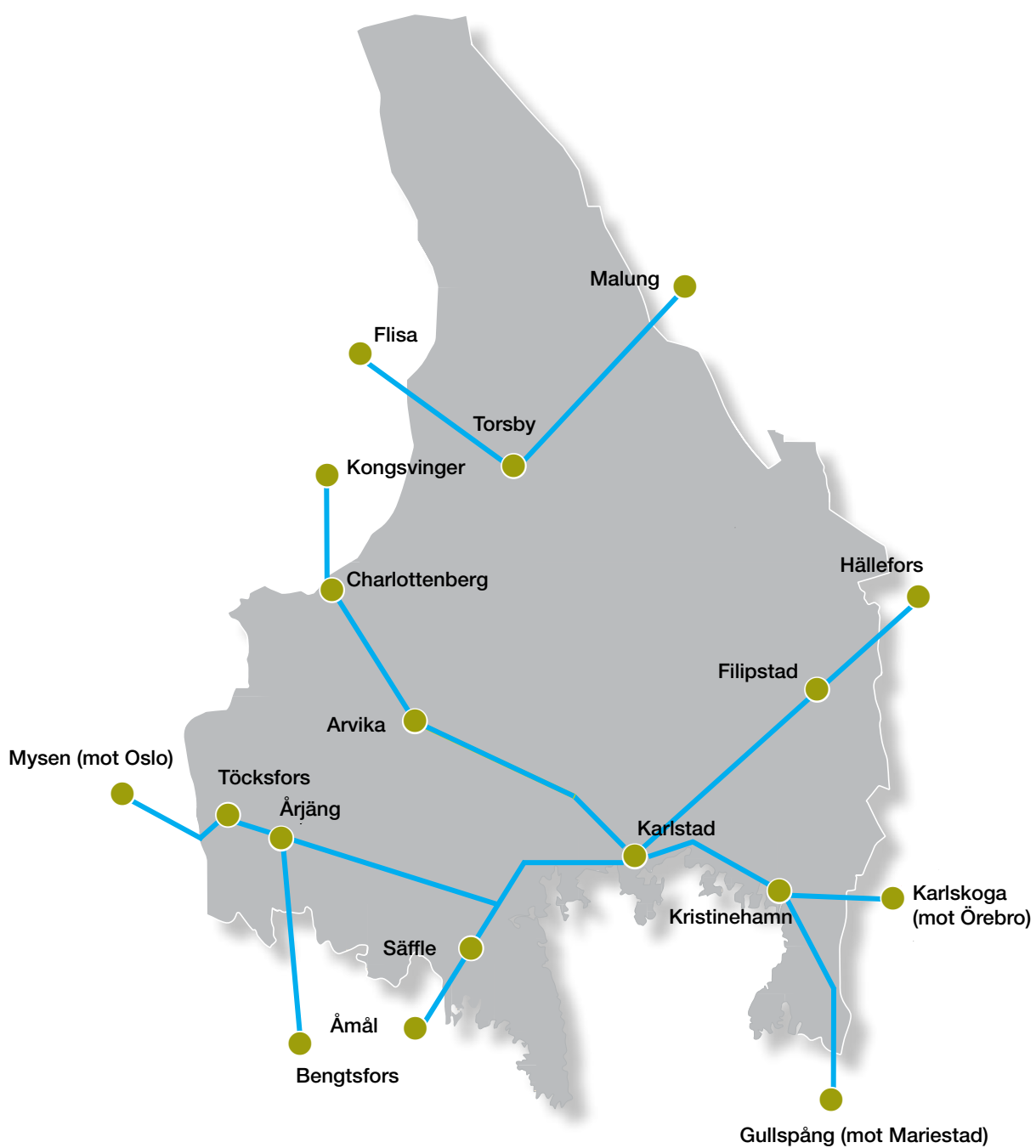
Trafik med 60-30 minuters frekvens 2014-2018

- Frekvens 60 minuter eller tätare, 20 timmar per dygn måndag-fredag. För tätning till 30-minutersfrekvens 2 x 4 timmar morgon och eftermiddag i steg 1 när behov finns.
I steg 2 övergång till 30-minuters frekvens.
- Halv frekvens av grundutbud lördag och söndag samt sommartidtabell.
- Buss och tåg parallellt där underlag finns.
- Tågflottan kompletteras 2016 och 2018.
- 330 000 invånare omfattas av systemet.



Figur 2.

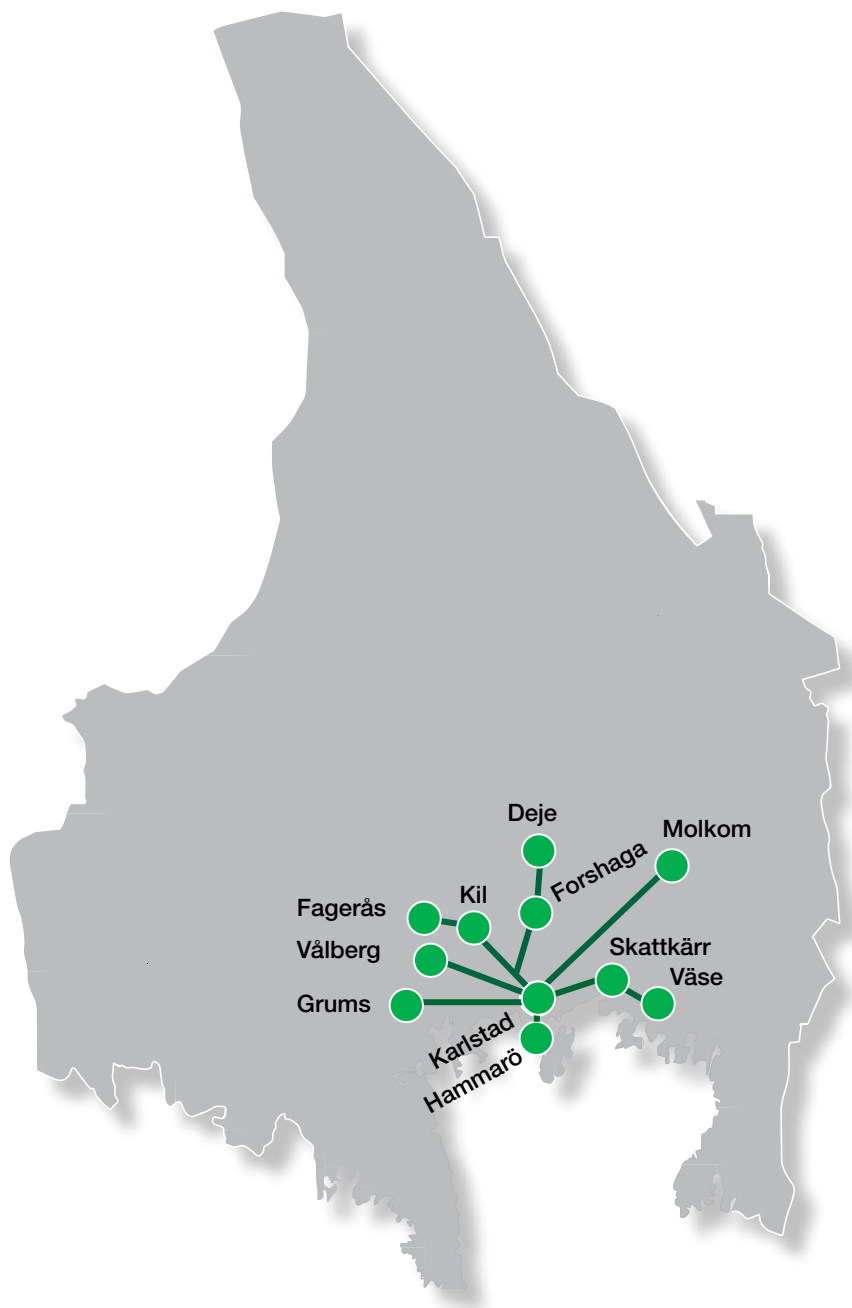
Interregional busstrafik



Figur 3.

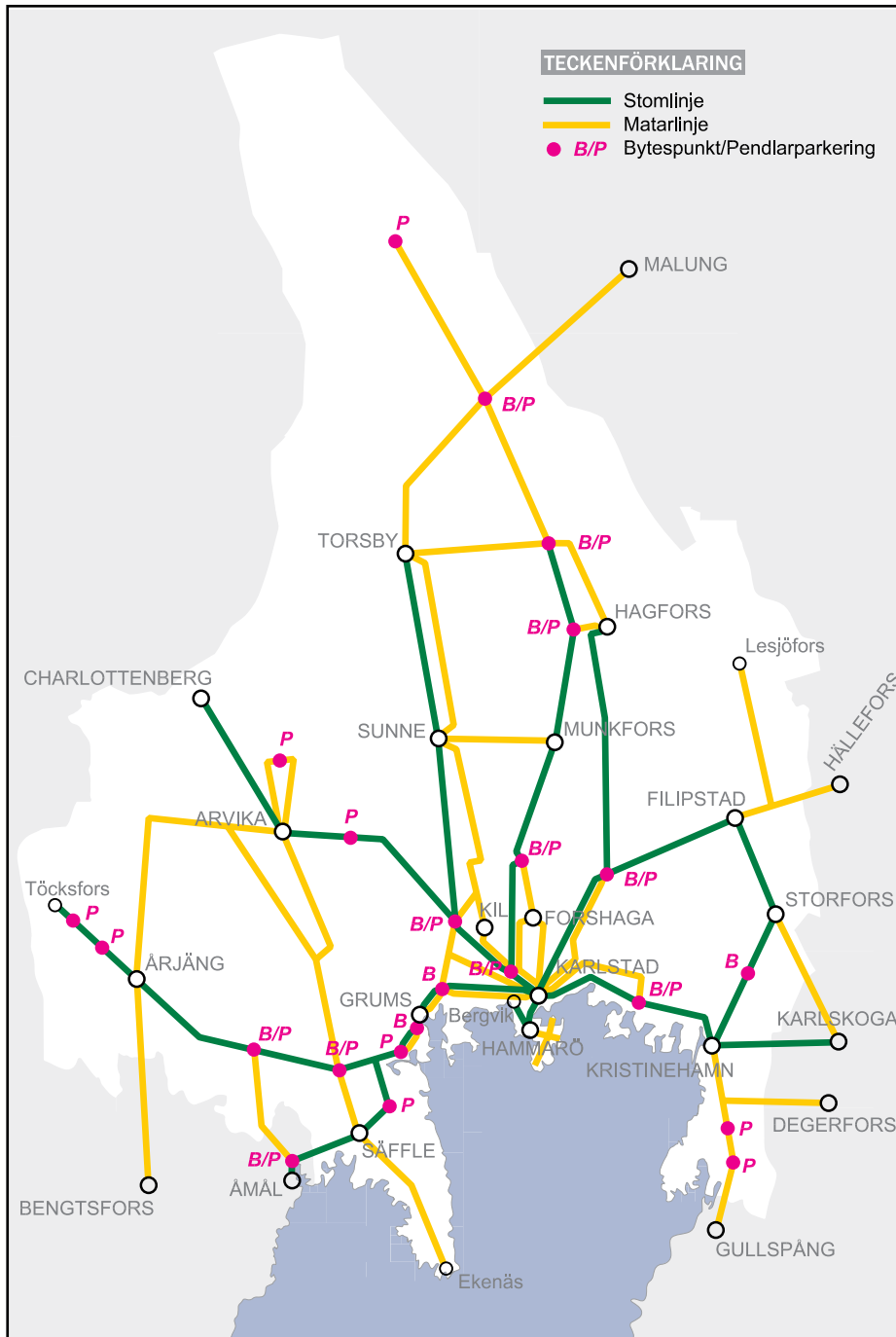
Trafik med 30-minuters frekvens eller tätare 2014 - 2018

- Frekvens 30 minuter eller tätare, 20 timmar per dygn måndag-fredag. Grundutbud 60-minutersfrekvens.
- Halv frekvens av grundutbud lördag och söndag samt sommartidtabell
- Buss och tåg parallellt där underlag finns
- Tågflottan kompletteras 2016 och 2018
- 145 000 invånare omfattas av systemet

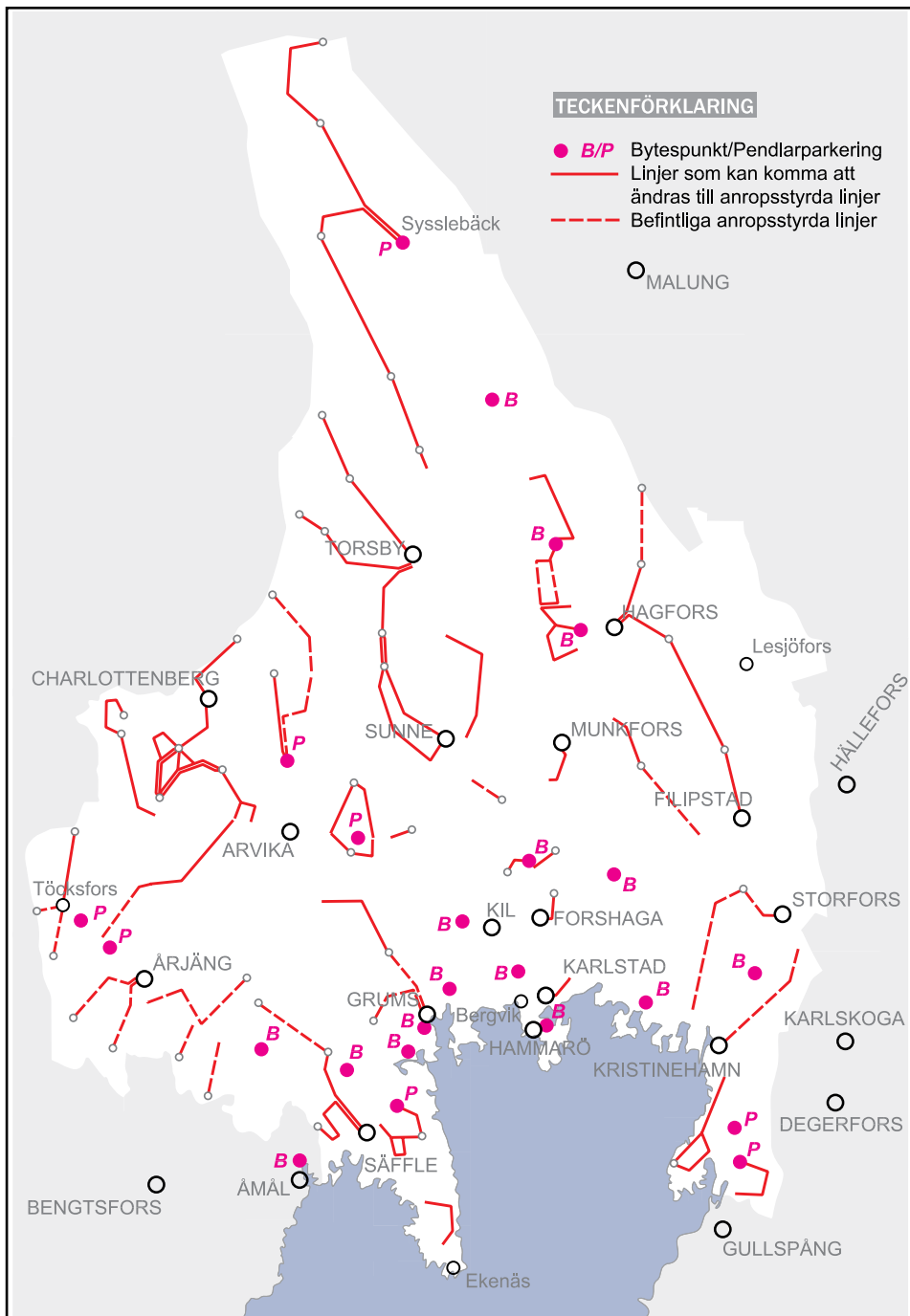


Figur 4.

Vision: Stomlinjer, matarlinjer

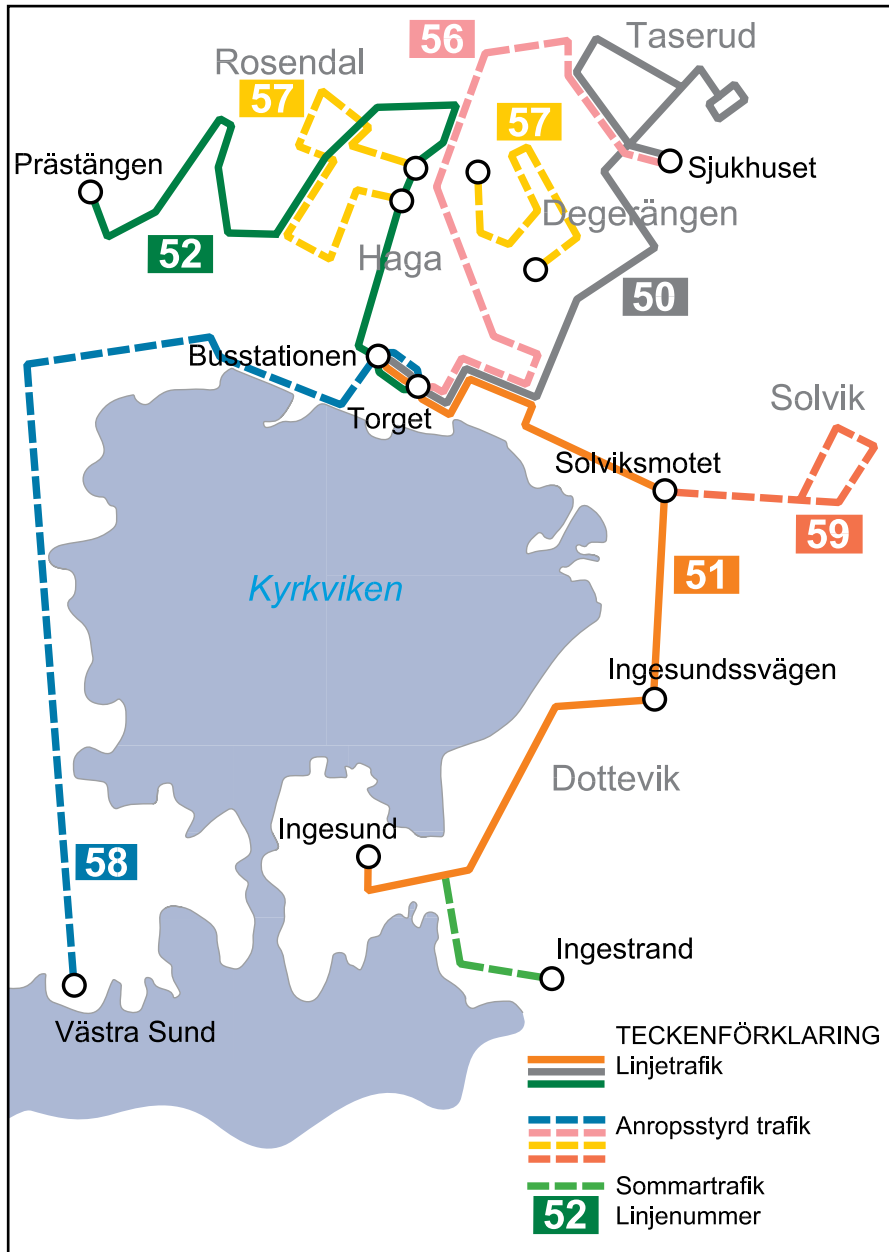


Figur 5.



Figur 6.

Tätortstrafik Arvika



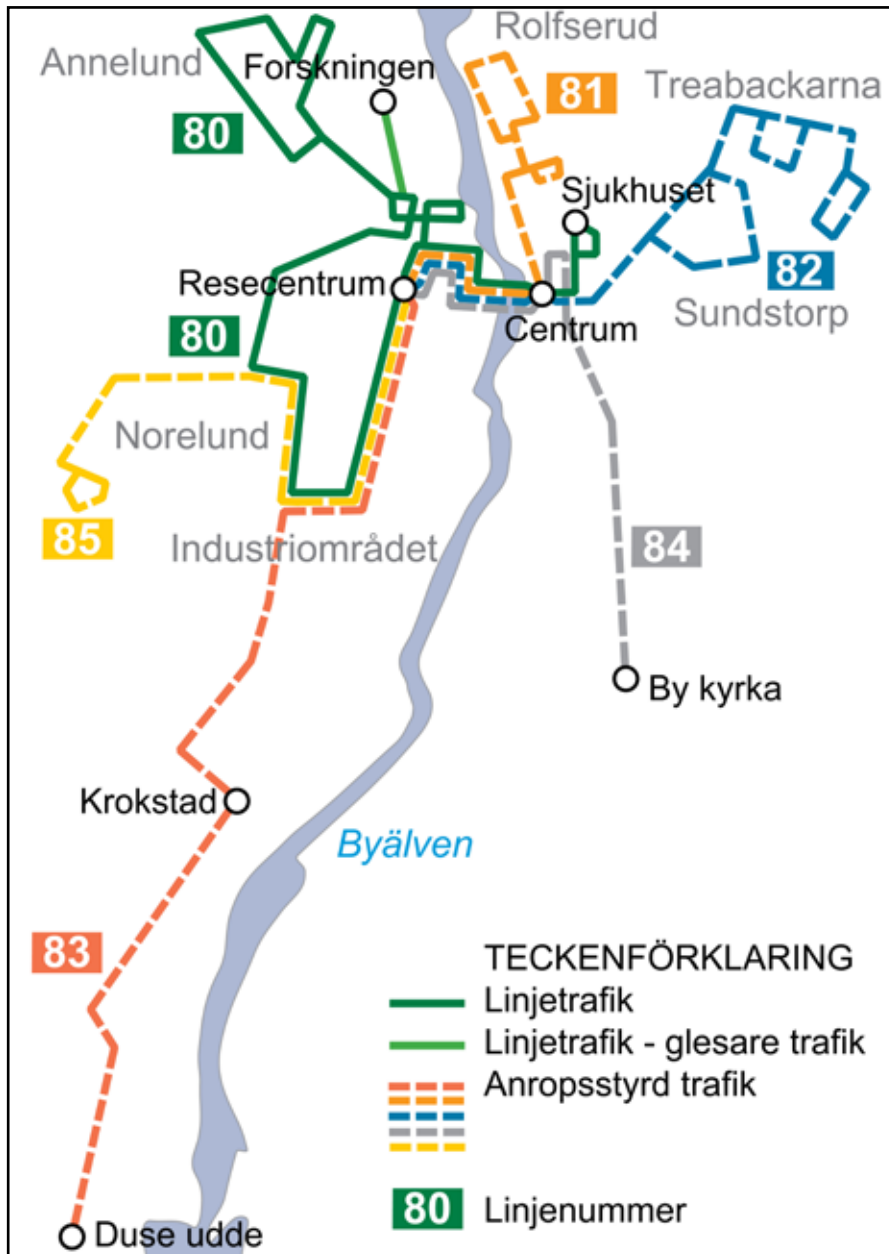
Figur 7.

Tätortstrafik Kristinehamn



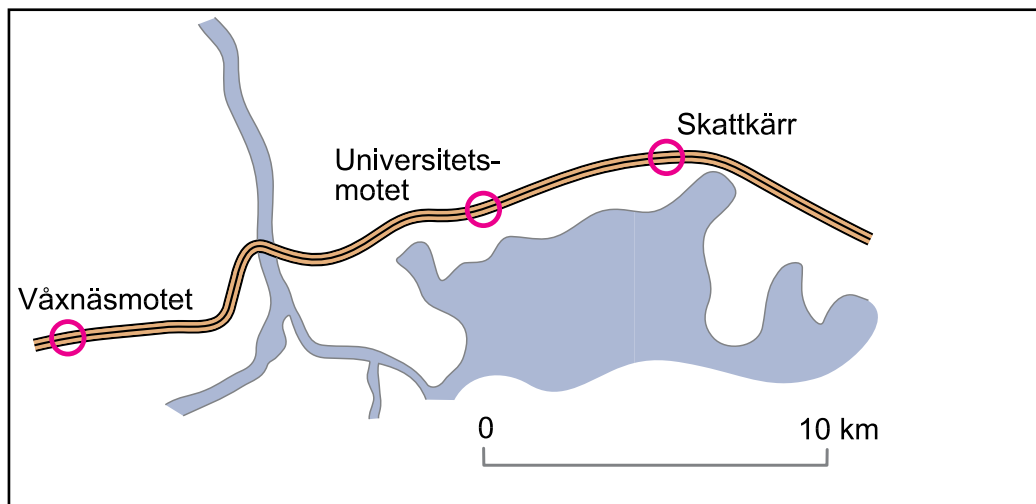
Figur 8.

Tätortstrafik Säffle



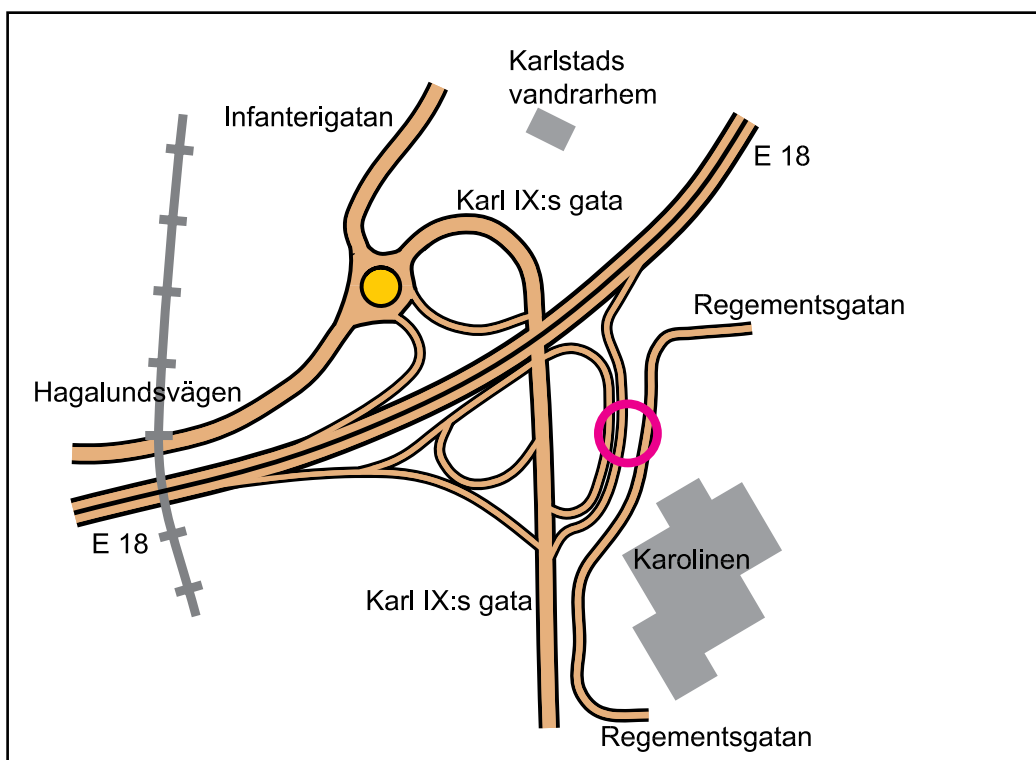
Figur 9.1

Pendlarhållplatser, E 18 Karlstad



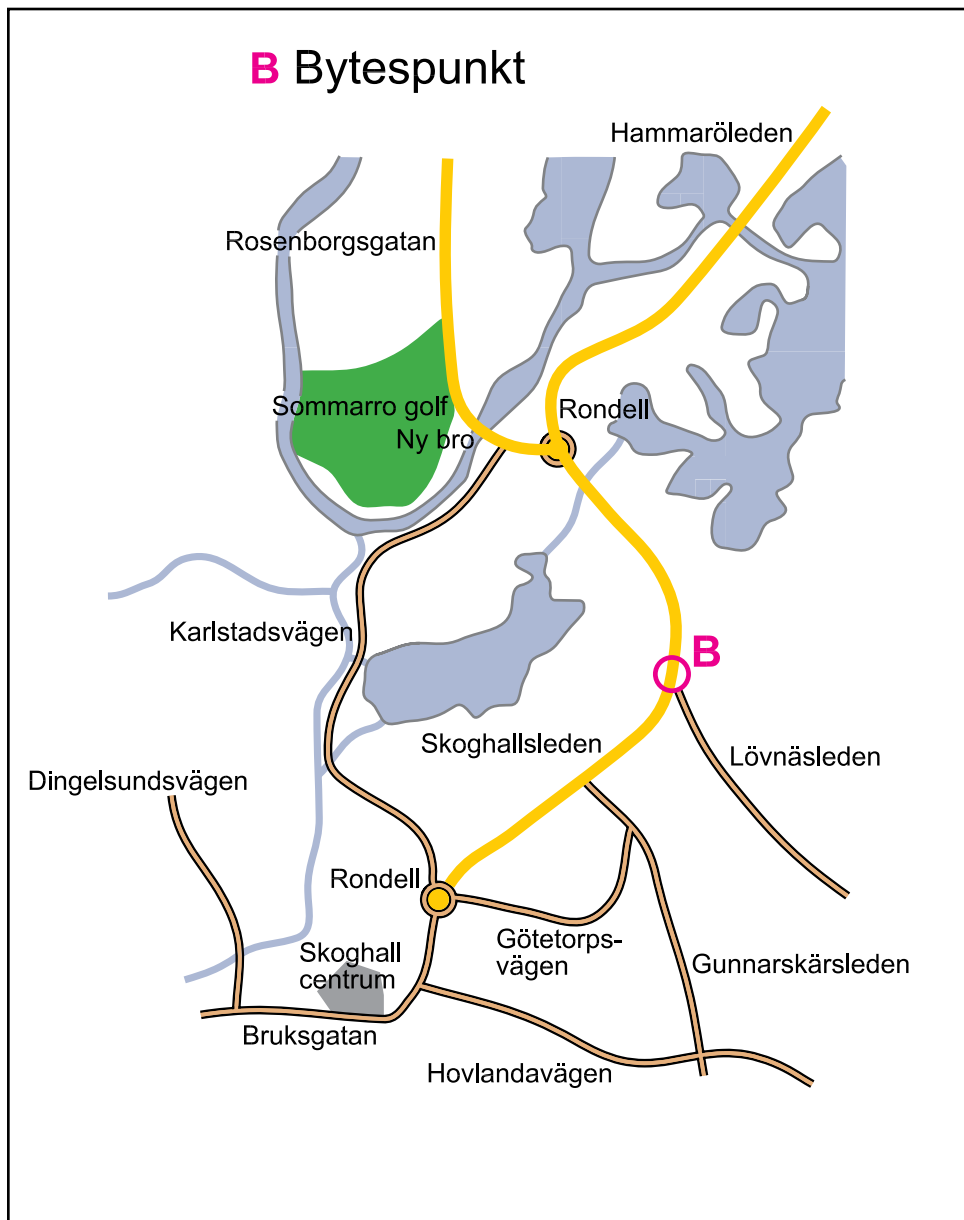
Figur 9.2

Bussprioritering som möjliggör alternativ körväg till/från Karlstads centrum



Figur 9.3

Bussfil riktning mot Karlstad



Figur 10

Busstationer, Resecentrum, Centrumhållplatser

- Sunne
- Torsby
- Hagfors
- Munkfors
- Forshaga
- Kristinehamn
- Storfors
- Filipstad
- Skoghall
- Charlottenberg
- Arvika
- Kil
- Karlstad
- Töcksfors
- Årjäng
- Säffle
- Grums

Figur 11

Bytespunkter och pendelparkering

Bytespunkter

- Rudsbyn
- Knöstad
- Segmon
- Slottsbron
- Jonsbol
- Ilanda
- Fagerås
- Vålberg
- Tjärnheden
- Sjögränd
- Ekshärad
- Värnäs
- Molkom
- Väse
- Nässundet

Pendelparkering

- Skållerud
- Rössbyn
- Värmlandsbro
- Nybble
- Bäckhammar
- Kalleviken
- Gunnarskog
- Sysseleback
- Ransäter
- Råda
- Rudsmotet, v. 63
- Ölme, Stolpen

Figur 12

Utbyggnad av vägtrafiken 2017 - 2025

Trafikåren 2016, 2017 och 2018

- Kompletterande upphandlingar av färdtjänst, patientresor och separat skoltrafik.

Trafikåret 2017 med start i december 2016

- Stomlinje 400 utökas till halvtimmesfrekvens (2x4 timmar).
- Matarlinje 401 helgtrafik på halv frekvens och halvtimmesfrekvens måndag-fredag (2x4 timmar).

Trafikåret 2018 med start i december 2017

- Stomlinje 900 förlängs från Bergvik till Ilanda, 18 dubbelturer.
- Stomlinje 200 utökas till 9 dubbelturer måndag-fredag och halv frekvens (5 dubbelturer) lördag-söndag.
- Matarlinje 201, 18 dubbelturer måndag-fredag.
- Fem tillkommande fordon beräknad kostnad 12,8 Mkr i 2013 års prisnivå.

Trafikåret 2019 med start i december 2018

- Ny stomlinje på väg 26 mellan Lesjöfors och Gullspång, 9 dubbelturer hela sträckan.
- Matarlinje 104 Arvika – Koppom – Årjäng byggs ut till 9 dubbelturer måndag-söndag.
- Stomlinje 800 halvtimmesfrekvens måndag-fredag.

Trafikåret 2020 med start i december 2019

- Stomlinje 100, 9 dubbelturer måndag-fredag, halvfrekvens lördag-söndag (5 dubbelturer).
- Stomlinje 700, halvtimmesfrekvens måndag-fredag (1 extra dubbeltur morgon samt 2 extra dubbelturer eftermiddag).
- Två tillkommande fordon beräknad kostnad 8,5 Mkr i 2013 års prisnivå.

Trafikåret 2021 med start i december 2020

- Bort med röda linjer.
- 15 fordon bort, beräknad minskning av trafik kostnaden 18,9 Mkr i 2013 års prisnivå.
- Närtrafik introduceras och ersätter kompletteringstrafik. Särskild kollektivtrafik byter namn till servicetrafik med gemensamt regelverk för hela länet.

Trafikåren 2020-2025

- Trafikdygnet kompletteras successivt från 18 till 20 timmars öppettid.
- Översyn av linjenät kopplat till servicetrafik.
- Ny upphandling av busstrafiken inleds.



Samhällsekonomisk analys, sammanfattning

Med Värmlandstrafiks handlingsplaner för tåg och väg som grund har Peter Blomqvist SWECO, utarbetat en samhällsekonomisk analys av trafikutbyggnaden. Sammanfattningen av analysen lyder som följer:

”Värmlandstrafik AB har tagit fram handlingsplaner för tåg- och vägtrafik som omfattar trafikering med mera under perioden fram till år 2025. Gemensamt för de båda handlingsplanerna är att de tar sin utgångspunkt i Trafikför-sörjningsprogrammet och innehåller ett tydligt och enkelt trafikeringssupplägg med trafikering- och restidsmål med etappvis utbyggnad.

I föreliggande pm görs en samhällsekonomisk utvärdering av följande delar av handlingsplanerna:

- Utökad tågtrafik Karlstad – Åmål
- Utökad tågtrafik Charlottenberg – Karlstad
- Utökad tågtrafik Karlstad – Kristinehamn
- Förlängning av vissa tågturer från Kristinehamn till Laxå
- Utökad busstrafik på stomlinje 700, Töcksfors – Karlstad
- Förlängning av stomlinje 900 från Bergvik till Ilanda
- Utökad busstrafik på stomlinje 100, Arvika – Karlstad
- Utökad busstrafik på stomlinje 200, Sunne – Karlstad
- Ny stomlinje på väg 26 mellan Lesjöfors och Gullspång
- Utökad busstrafik på matarlinje 401, Molkom – Karlstad
- Utökad busstrafik på matarlinje 801, Slottsbron – Karlstad

Samtliga beräkningar som genomförts i denna utredning följer rekommendationerna i Trafikverkets beräkningsanvis-

ningar inför åtgärdsplaneringen 2013 som finns redovisade inom ASEK 5.

Samtliga linjer är analyserade för sig, men eftersom trafikering-principerna och utbudet är utformat enhetligt för hela trafikeringssområdet har ett sammanräknat analysresultat redovisats för tågtrafik, stomlinjer respektive matarlinjer. Samtliga dessa visar på ett samhällsekonomiskt överskott för den föreslagna trafikeringen.

För tågtrafiken uppgår den samhällsekonomiska nyttan till **726 Mkr** och överstiger kostnaden som uppgår till **671 Mkr**.

För busstrafiken på stomlinjerna uppgår den samhällseko-nomiska nyttan till **310 Mkr** och överstiger kostnaden som uppgår till **289 Mkr**.

För busstrafiken på matarlinjerna uppgår den samhällseko-nomiska nyttan till **107 Mkr** och överstiger kostnaden som uppgår till **104 Mkr**.”

Den samhällsekonomiska analysen bygger på en kalkylperiod om 20 år med belopp som är scablonberäknade och omräknade till nuvärde. Kalkylen följer vedertagna metoder inom Trafikverket. Detta innebär att det samhällsekonomiska värdet inte påverkas av om trafikutbyggnaderna förskjuts i tid av företagsekonomiska skäl. Vidare är materialet beräknat på trafiken och inte på infrastrukturinvesteringar, vilka erfarenhetsmässigt, framförallt framkomlighetsåtgärder på väg, lyfter den samhällsekonomiska nyttan.

Samtliga utbudsökningar av tågtrafik

I Värmlandstrafiks handlingsplan för tågtrafik finns ett klart uttalat mål att all tågtrafik ska ses som en enhet med en enkel och enhetlig marknadsföring. Se Värmlandstrafiks trafikeringssprincip i figur 1.

En utbudsökning kan därför inte ses som en enskild angelägenhet för just den relationen utan samtliga utbudsförändringar bör analyseras och bedömas gemensamt.

I nedanstående tabeller och figurer redovisas den totala kalkylen över samtliga utbudsökningar som ingår i Värmlandstrafiks handlingsplan för tågtrafik.

Nyttorna uppgår enligt denna beräkning till 725,8 Mkr vilket överstiger kostnaderna som uppgår till 671,1 Mkr vilket innebär att utbudsökningen för tågtrafiken är samhällsekonomiskt lönsam enligt denna beräkning.

Värdet av en styv tidtabell med en avgång varje timma respektive varje halvtimma i högtrafik har dock inte angetts. I alla sammanhang framhålls dock att styv tidtabell har ett stort värde och borde därför kunna ge utslag även i denna beräkning, vilket ytterligare skulle förstärka lönsamheten.

Samtliga utbudsökningar av stomlinjerna med buss

Utbudet och marknadsföringen av Värmlandstrafiks stomlinjer ska ses som en enhet och därför presenteras i detta kapitel en sammanställning av den samhällsekonomiska

utvärderingen av samtliga förändringar av stomlinjetrafiken.

Nyttorna uppgår till 310,3 Mkr och överstiger kostnaderna som uppgår till 289,4 Mkr och därmed är den föreslagna förändringen av stomlinjetrafiken samhällsekonomiskt lönsam.

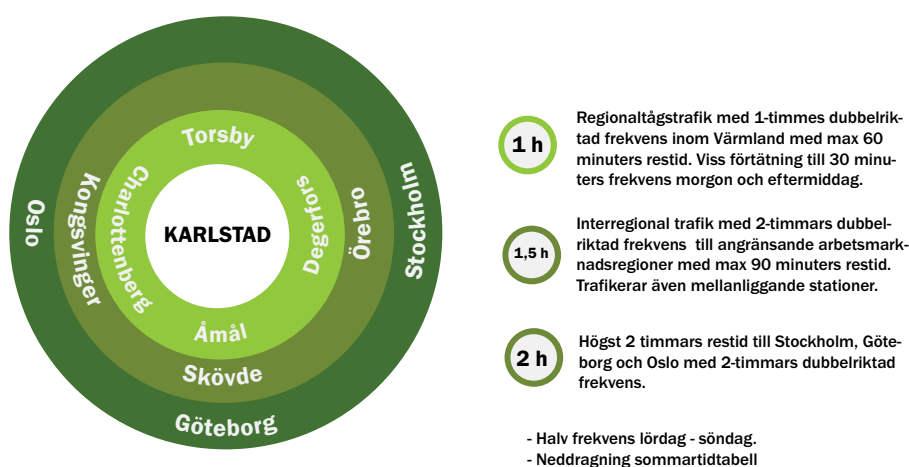
Samtliga utbudsökningar av matarlinjerna

Utbudet och marknadsföringen av Värmlandstrafiks matarlinjer ska ses som en enhet och därför presenteras i detta kapitel en sammanställning av den samhällsekonomiska utvärderingen av samtliga förändringar av trafiken på matarlinjerna.

Nyttorna uppgår till 107,3 Mkr och överstiger kostnaderna som uppgår till 104,0 Mkr och därmed är den föreslagna förändringen av trafiken på matarlinjerna samhällsekonomiskt lönsam.

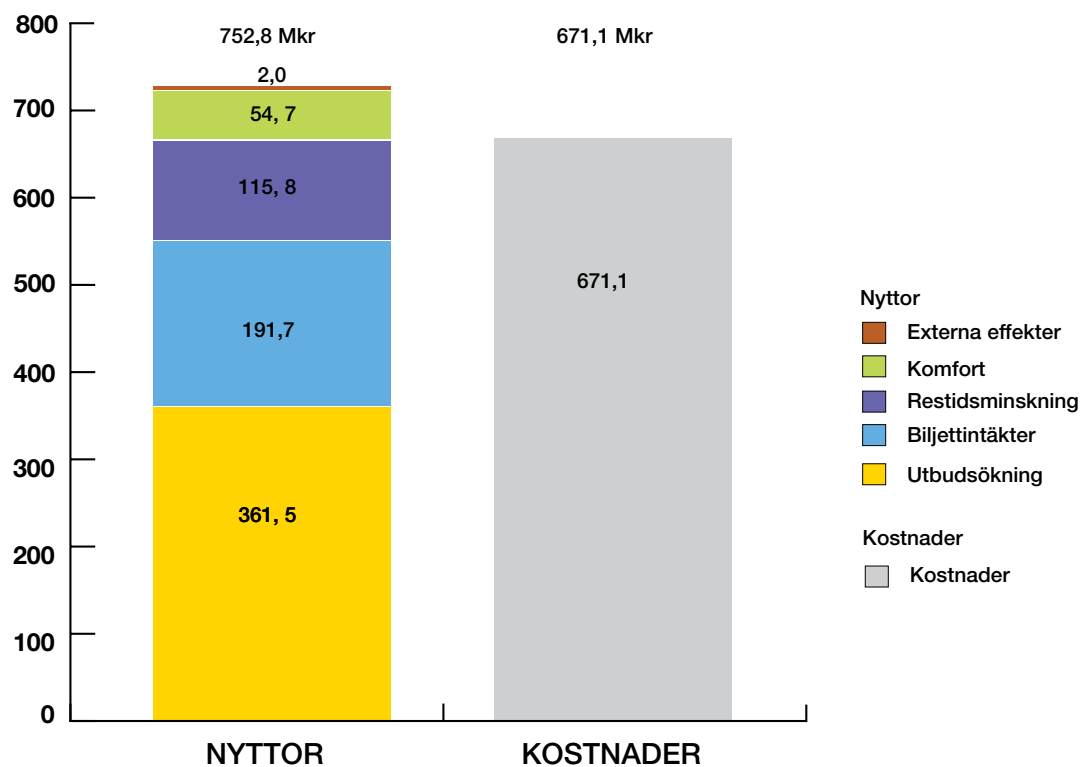
Figur 1.

Värmlandstrafiks trafikeringsprincip, tåg



Figur 2.

Utökad tågtrafik – samhällsekonomisk nytta och kostnad

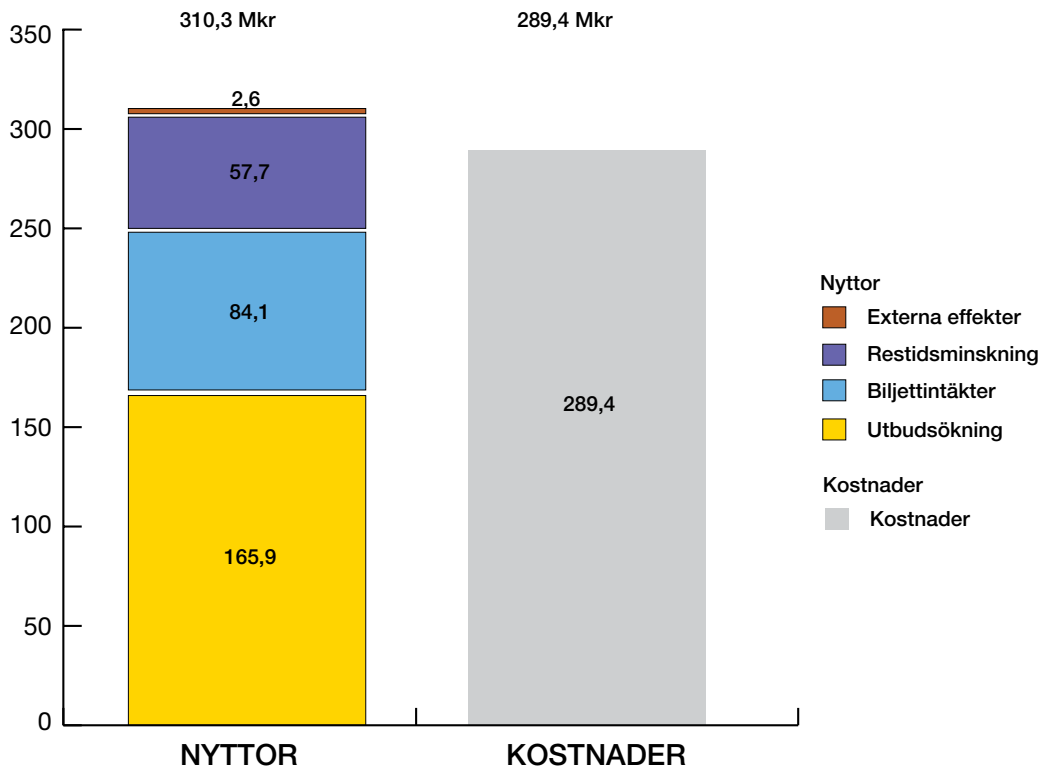


Nyttor	Mkr
Utbudsökning	361,5
Restidsminskning	115,8
Komfort	54,7
Biljettintäkter	191,7
Externa effekter	2,0
Totalt	725,8

Kostnader	Mkr
Trafikering	622,3
Omkostnader	48,8
Totalt	671,1

Figur 3.

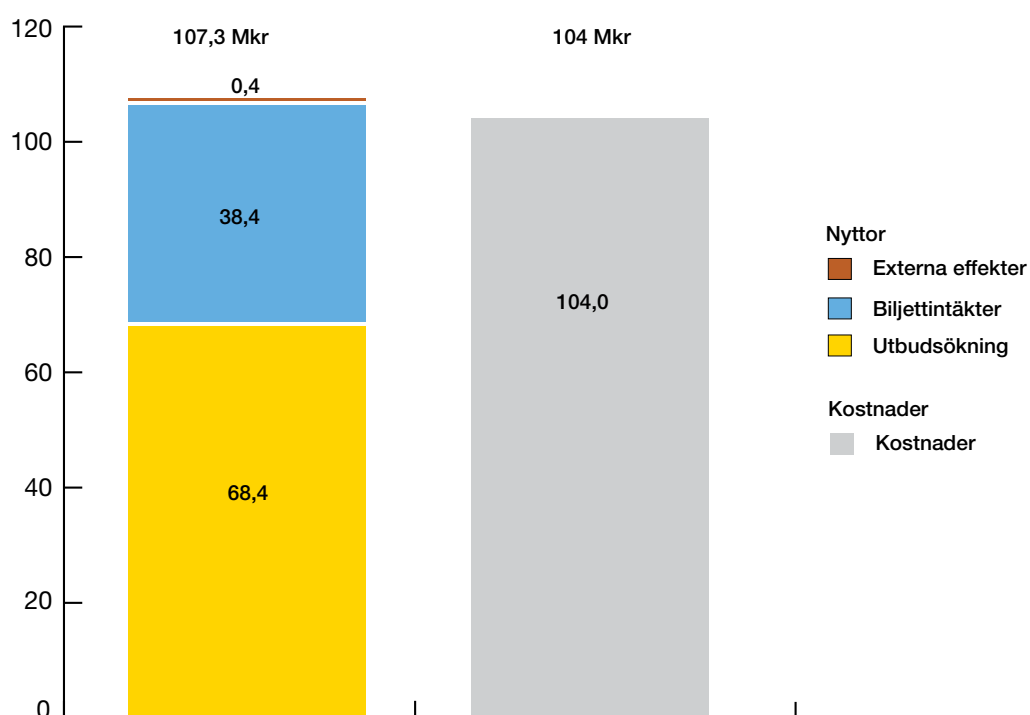
Utökad stomlinjetrafik – samhällsekonomisk nytta och kostnad



Nyttor	Mkr	Kostnader	Mkr
Utbudsökning	165,9	Kostnader	289,4
Restidsminskning	57,7		
Biljettintäkter	84,1		
Externa effekter	2,6		
Totalt	310,3	Totalt	289,4

Figur 4.

Utökad trafik matarlinjer 401 och 801– samhällsekonomisk nytta och kostnad



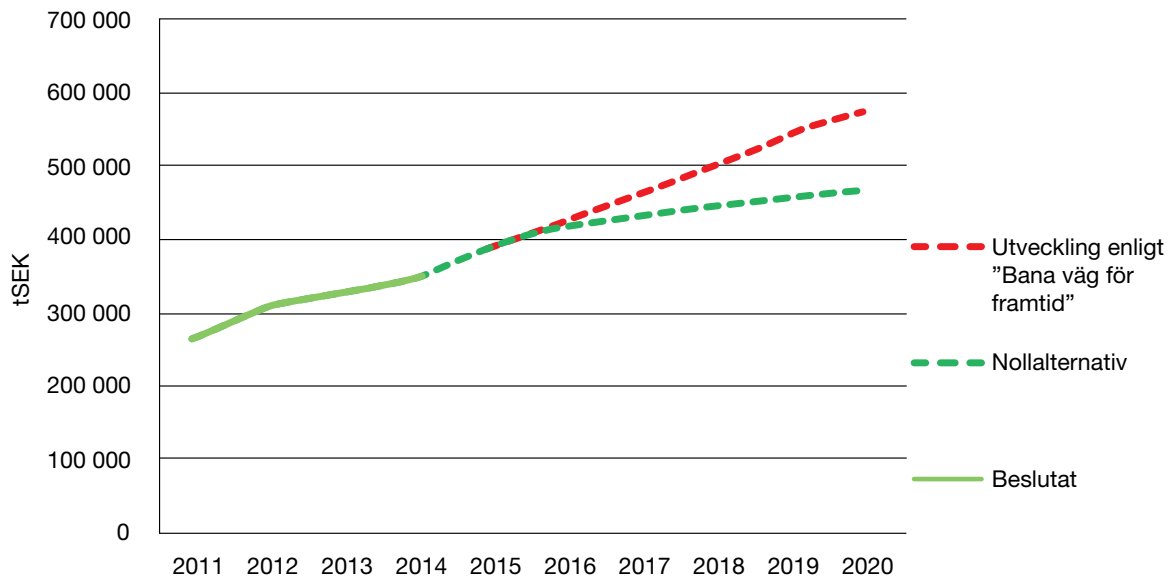
Nyttor	Mkr	Kostnader	Mkr
Utbudsökning	68,4	Kostnader	104
Restidsminskning	0,0		
Biljettintäkter	38,4	Totalt	104
Externa effekter	0,4		
Totalt	107,3		

Företagsekonomisk kalkyl

Förutsättningar för kalkyl

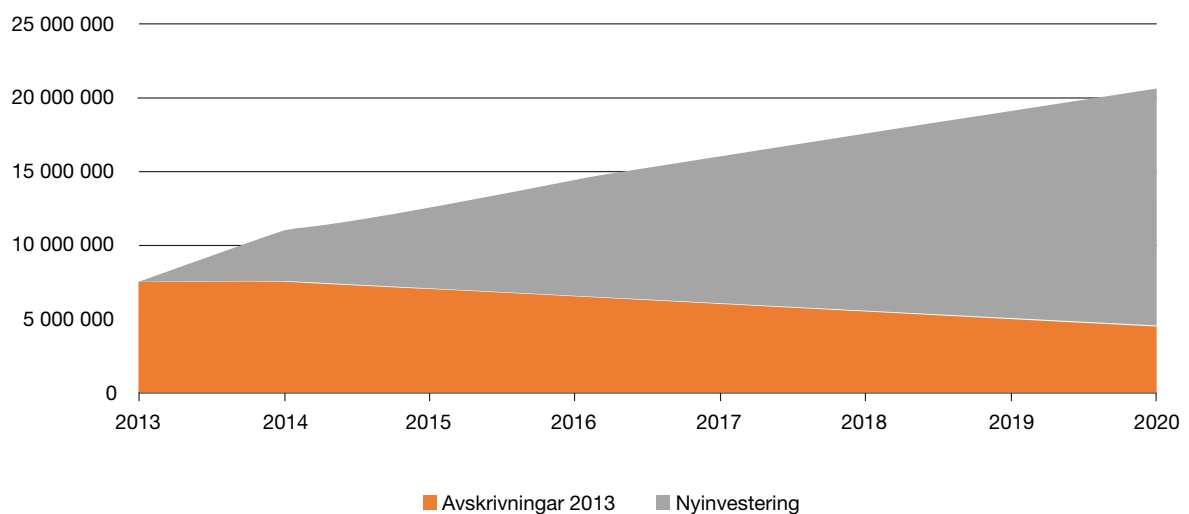
- Pågående upphandling för skoltrafik är ej beaktad.
- Fördubblingsmålet flyttas från 2020 till 2025.
- Intäktsberäkningarna är baserade på prognos 2013. Osäkerhet på grund av nytt pris- och zonsystem.
- Externa bidrag för trafiken Charlottenberg – Kongsvinger minskar från T16 med 1,5 miljoner. Utbyggnad tågtrafik på norsk sida ingår ej.
- Busstrafik på norsk sida (E18) ingår ej.
- Pris och resandeökning fem procent.
Intäkter för ny busstrafik beräknas i procent av kostnaden för trafiken enligt metoden:
år ett 30 procent, år två 35 procent, år tre 40 procent, år fyra 45 procent, år fem 50 procent.
- Kostnadsindex 2,5 procent.
- Övriga kostnader 3 procent.
- Trafikutveckling buss och tåg 2016-2020 enligt dokumentet Bana väg för framtiden.
- Beräknade investeringar 2015-2021, i genomsnitt 16 miljoner/år, beräknad avskrivning 15 år.
- Sund ekonomisk hushållning motsvarande en procent av omsättningen ingår i kalkylen.
- Inkluderat i kalkylen som inte ryms i nuvarande beslut om ägarbidrag:
Flygbuss 250 tkr/år
Myndighetskostnad 3,9 miljoner/år
Landstingets tillköp av trafik cirka 3,8 miljoner blir ordinarie kollektivtrafik 2015, alternativt utgår.

Ägarbidrag 2011-2020



I 2015 och 2016 ingår upphandlingseffekt, kostnader utöver ram samt investeringar i "nollalternativet".

Avskrivningar 2014-2020



Avskrivningar 2013 visar avskrivningskostnaden för nuvarande investeringar (2013) fram till 2020. Nyinvesteringar visar beräknad avskrivningskostnad för planerade investeringar fram till 2020. Planerade investeringar fram till 2020 är framförallt hållplatser, realtidsskyltar och depåinvesteringar.

Kollektivtrafikkostnader efter upphandlingen 2013 uppräknat till 2015

Landstingets kostnader:

Ägarbidrag: 196,7 miljoner kronor

Servicetrafik: 54,6 miljoner kronor

Teckenförklaring

- Ägarbidrag, tätortstrafik och tillköp
- Skoltrafik inklusive skolkort
- Servicetrafik

Alla tal är avrundade i miljoner kronor och är prognossiffror för 2013 uppräknat.

