

# Svar på planeringsdirektiv 2024



# 1 Inledning

Region Värmlands planeringsdirektiv förtydligar vad Region Värmlands nämnder har att förhålla sig till i planeringen av verksamheterna. Nämnders svar på planeringsdirektivet är ett stöd för den politiska ledningen att göra prioriteringar till Region Värmlands regionplan och budget. Beslut om regionplan och budget ger nämnder och verksamheter förutsättningar för den fortsatta planeringen.

Svar på planeringsdirektiv ska ha en långsiktig inriktning för hela planeringsperioden 2024-2026, med särskilt fokus på 2024. Svaret ska ges på en övergripande nivå och hållas tydligt, kort och koncist.

Preliminärt svar på planeringsdirektiv ska av HSN, KBN, KTN och RUN lämnas in 18 april

Beslutat svar på planeringsdirektiv ska av HSN, KBN, KTN och RUN lämnas in 16 maj

Planeringsdirektivet i sin helhet anger kompletta krav på Svar på planeringsdirektivet.

## 2 Nämndens uppdrag

Enligt lagen (2010:1065) om kollektivtrafik ska det finnas en regional kollektivtrafikmyndighet i varje län. Region Värmland är regional kollektivtrafikmyndighet i Värmland och kollektivtrafiknämnden har ansvar att fullgöra uppdraget.

Nämnden ansvarar för att utarbeta förslag till trafikförsörjningsprogram vilket syftar till att ge en styrning av den långsiktiga utvecklingen av kollektivtrafiken i Värmland.

Nämnden ansvarar för regiontrafik med buss och tåg, stadstrafik i Karlstad, anropsstyrd trafik, skoltrafik i 15 kommuner, färdtjänst, sjukresor och tätortstrafik i Arvika, Kristinehamn och Säffle. Trafiken utförs under varumärket Värmlandstrafik. Nämnden upphandlar trafikföretag som kör trafik bortsett från servicelinjerna som körs i egen regi. Kollektivtrafikens kunder är resenärer i alla olika åldrar, från skolungdomar till pensionärer.

Det övergripande målet för den allmänna kollektivtrafiken i Värmland är att det hållbara resandet ska få en ökande marknadsandel av de regionala persontransporterna. Region Värmland har en viktig roll i att medverka till en socialt och ekonomiskt hållbar utveckling i Värmland. Region Värmland ska bland annat göra det enkelt för invånarna att resa hållbart.

## 3 För nämnden relevanta styrande dokument

### 3.1 Lagar och förordningar

- Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 1370/2007 (kollektivtrafikförordning)
- Lag (2010:1065) om kollektivtrafik
- Lag (1997:736) om färdtjänst
- Lag (1997:735) om riksfärdtjänst
- Järnvägslag (2004:519)

### 3.2 Nationella och regionala mål samt strategier

Utöver lagar och förordningar har nämnden att särskilt beakta:

- EU:s mål inom persontransportområdet
- De nationella transportpolitiska målen
- Nationella miljö- och klimatmål; Klimatmål för transportsektorn, Generationsmålet och 16 miljö kvalitetsmål
- Värmlandsstrategin 2040
- Målbild för kollektivtrafik i Värmland 2040

- Regionalt trafikförsörjningsprogram för Värmland 2022–2026
- Länsplan för regional transportinfrastruktur i Värmland
- Miljöplan 2021 – 2024
- Personalpolitisk plan

## 4 Nämndens omvärldsfaktorer: möjligheter och utmaningar

Det övergripande målet för den allmänna kollektivtrafiken i Värmland är att det hållbara resandet ska få en ökande marknadsandel av de regionala persontransporterna. Nämnden har en viktig roll i att medverka till en socialt och ekonomiskt hållbar utveckling i Värmland. Nämnden ska bland annat göra det enkelt för alla invånare att bo och verka i hela länet genom att bidra till jämställd och jämlik tillgänglighet.

### Utmaningar

**Pandemin.** Det finns fortsatt oklarheter om hur resandet kommer att se ut efter pandemin. Såväl priser och produkter som trafiksystemet behöver möta de nya behoven för att skapa ekonomi i balans på sikt.

**Långsiktighet.** Att förändra resebeteenden tar tid. Om omprioriteringar och justeringar i trafiksystemen sker oregelbundet kommer trovärdigheten för systemet att minska med risk för minskat hållbart resande. En långsiktighet krävs för att invånarna ska kunna planera för hållbart resande över tid. Långsiktighet krävs också för beställning och planering av trafiksystemet tillsammans med trafikföretag och infrastrukturansvariga.

**Trafikindex** i trafikavtal som är långa och där index medför att risken delas vilket skapar bra förutsättningar och ekonomi i avtalen över lång tid. Trafikindex skiljer sig från LPIK och har stor påverkan på nämndens budget och ekonomiskt utfall.

### Möjligheter

Historisk **prissänkning**. Ökad konkurrenskraft mot bilen.

**Sveriges nöjdaste kunder.**

**Utvecklings och innovationsförmåga** för att hitta nya smarta lösningar som möter invånarnas behov finns inom verksamheten.

Verksamheten **bidrar tydligt till regionala, nationella och globala miljö och tillväxtmål.**

## 5 Nämndens förslag till resultatmål och indikatorer

Nämndens resultatmål ska styra verksamheterna mot och bidra till måluppfyllelse för regionens effektmål. I enlighet med regionens styrmodell ska nämnderna föreslå 1-3 resultatmål per effektmål.

Regionstyrelsens förslag till effektmål för mandatperioden<sup>1</sup>:

- Trygga och nöjda invånare
- Attraktivt och hållbart Värmland
- God, jämlik och jämställd hälsa
- Hållbar organisation

---

<sup>1</sup> Förklarande texter i bilaga 1

## 5.1 Kollektivtrafiknämndens förslag på resultatmål och indikatorer

<b>Effekt mål</b>	<b>Nämndens resultatmål</b>	<b>Indikatorer</b>
Trygga och nöjda invånare	<b>Trygg och tillgänglig service</b>	Marknadsandel kollektivtrafik Trygghet (kund och invånare) Nöjdhet kollektivtrafik (kund och invånare)
Attraktivt och hållbart Värmland	<b>Smart resande</b>	Marknadsandel hållbart resande
God, jämlik och jämställd hälsa	<b>Jämställd och jämlik tillgänglighet</b>	Nöjdhet servicetrafiken (kund) Upplevd tillgänglighet (kund och invånare) Jämställdhetsintegrerade beslut.
Hållbar organisation	<b>Minskad miljö- och klimatpåverkan</b>  <b>Ekonomi i balans</b>  <b>Attraktiv arbetsgivare</b>  <b>Hållbar arbetsmiljö</b>	Andel förnybart bränsle Samkörningseffekt servicetrafiken  Nettokostnad mot budget Resande och försäljning  HME-index Personalomsättning – andel externa avgångar Andel chefer som genomfört skydds rond  Sjukfrånvarokvot Andel långtidssjuka

## 5.2 Nämndens bidrag till styrande dokument

Kollektivtrafiken är ett viktigt verktyg för att nå nationella och globala klimat och tillväxtmål. Branschen har i en gemensam programförklaring satt ett nationellt mål om att 4 av 10 motoriserade resor ska ske i kollektivtrafiken 2030. Detta kräver åtgärder för att stärka och förbättra kollektivtrafiken: att göra den kollektiva resan attraktiv, låta kollektivtrafiken bygga samhället, attrahera fler stolta medarbetare samt främja innovation och ny teknik

Nämnden bidrar till en rad mål enligt tabellen nedan men även till mål i Miljöplan 2021 - 2024 genom verktyg för ökat hållbart resande för förtroendevalda, medarbetare och invånare samt ökad andel förnybart bränsle. Nämnden arbetar även i linje med jämställdhetsdeklaration främst genom resultatmålet jämställd och jämlik tillgänglighet.

<b>Nämndens resultatmål</b>	<b>Agenda 2030</b>	<b>Värmlandsstrategin</b>	<b>Målbild för kollektivtrafiken i Värmland 2040 och Trafikförsörjningsprogram 2022 - 2026</b>
Trygg och tillgänglig service	<p>Bidrar till delmål 11:2 genom att tillhandahålla trygga och smarta transportlösningar till länets invånare oavsett livssituation och behov.</p> <p>Kollektivtrafik innebär färre bilar på vägarna vilket minskar risken för trafikolyckor. Detta bidrar till riksdagens nollvision för skador i trafiken och möter delmål 3.6 att minska antalet dödsfall och skador i trafikolyckor.</p>	<p>Bidrar till insatsområde, Utveckla attraktiva platser med målet Tillgänglig region vilket följs upp med indikatorn Hållbart resande.</p>	<p>Bidrar till programmets inriktning med strävan att bidra till en levande region där utveckling av mobilitet ska ske utifrån invånarnas förutsättningar, behov beteenden och förväntningar.</p>
Smart resande	<p>Bidrar till delmål 11:2 genom att tillhandahålla trygga och smarta transportlösningar till länets invånare oavsett livssituation och behov.</p> <p>Bidrar till delmål 8:9 genom möjligheter att nå turistmål med hållbara resor.</p>	<p>Bidrar till insatsområde, Utveckla attraktiva platser med målet Tillgänglig region vilket följs upp med indikatorn möjlighet att bo och arbeta i hela Värmland</p>	<p>Målbild för kollektivtrafiken och Trafikförsörjningsprogram 2022 - 2026 har visionen Smart resande i Värmland.</p> <p>Bidrar till programmets inriktning med strävan att bidra till en levande region där utveckling av mobilitet ska ske utifrån invånarnas förutsättningar, behov beteenden och förväntningar. Indikator för uppföljning är marknadsandel hållbart resande (kollektivtrafik, gång och cykel).</p>
Jämställd och jämlik tillgänglighet	<p>Bidrar till delmål 10.2 genom att minska ojämlikheter gällande transportmöjligheter och möjliggöra människors förflyttning till samhällsinstitutioner och vård oberoende av kön eller socioekonomisk bakgrund.</p>	<p>Bidrar till insatsområde Förbättra livsvillkoren genom att öka tillgänglighet till samhällsinstitutioner och verka för jämlika strukturer samt målet God och jämlik hälsa genom att invånarna kan nå den vård de har behov av såväl inom Värmland som utanför länet.</p>	<p>Bidrar till utveckling i riktning mot målbilden universell utformning. Ett kollektivtrafiksystem utformat med en god tillgänglighet för olika grupper i samhället.</p>

<p>Minskad miljö och klimatpåverkan</p> <p>Långsiktigt hållbart transportsystem</p>	<p>Bidrar till delmål 13:2 genom att integrera klimatåtgärder i styrande dokument på regional nivå till exempel det regionala trafikförsörjningsprogrammet samt samarbeta med branschorganisationer för att påverka planering på nationell nivå.</p> <p>Genom att kollektivtrafiken ökar andelen förnybart bränsle genereras mindre mängd utsläpp vilket bidrar till delmål 3:9.</p> <p>Kollektivtrafiken kan bidra till att fler invånare i Värmland inser kollektivtrafikens betydelse för en hållbar utveckling vilket bidrar till delmål 12.8.</p>	<p>Bidrar till insatsområde, Förbättra livsvillkoren genom att ställa om kollektivtrafiken till förnybara bränslen med perspektivet klimat- och miljöfrågor för morgondagen.</p>	<p>Bidrar till programmets mål för ökad hållbarhet i transportsystemet.</p> <p>I programmet fastställs mål för andel förnybart drivmedel inom kollektivtrafiken</p>
---	--	--	---

Bilaga 1 Regionstyrelsens förslag till effektmål för mandatperioden – förklarande texter

## 6 Nämndens budget och ev omprioriteringar på en övergripande nivå

Nämndernas planering för 2024 ska rymmas inom nämndernas nettokostnadsramar för 2023. Det kan inte förväntas ramtillskott för kostnadsökningar eller ändrad verksamhet. Nämnden ska därför utgå ifrån att nämndens aktiviteter, utvecklingsarbete, satsningar och investeringar ska finansieras inom nämndens tilldelade ram. Nämnden ska i dialog med verksamheten aktivt jobba med att ta fram möjligheter att frigöra medel genom omprioriteringar i verksamheten. Det är av största vikt att nämnden vidtar nödvändiga åtgärder för att utföra verksamheten inom nämndens tilldelade nettokostnadsram.

Nämndens inriktning är ett långsiktigt hållbart transportsystem som bidrar till ökad jämställdhet och jämlikhet för invånare samt ett levande och hållbart Värmland. Strävan är att nå målen i Regionalt trafikförsörjningsprogram Värmland 2022 – 2026.

Beslut som fattats för att säkerställa ett långsiktigt hållbart trafiksystem för tågtrafiken i länet innebär ökade kostnader för nämnden under perioden men intäkterna beräknas också öka för att under perioden balansera ökade kostnader.

Beslut om sänkta priser i kollektivtrafiken påverkar nämndens resultat på kort sikt men förväntas öka det hållbara resandet och generera ökade intäkter under planperioden.

Flera upphandlingar har genomförts som beräknas generera minskade kostnader för trafiksystemen från 2024. Servicetrafikens upphandling är överprövad medan avtal är tecknat för tätortstrafiken från 2025.

Det finns fortsatt stor osäkerhet om kostnader för trafikindex under perioden men nämnden bedömer att kostnaderna kommer att minska i förhållande till föregående år då index varit på historiskt höga nivåer.

De verktyg som finns till nämndens förfogande för att anpassa nettokostnadsramen är dels att minska trafikutbud (minska kostnaderna) dvs spara trafik och skapa ett sämre alternativ för resenärerna. Detta innebär även att avstå från de bidrag nämnden ger till regionala strategier samt de mål som beslutats i regionalt trafikförsörjningsprogram. Det andra alternativet är att höja priserna kraftigt vilket motverkar den historiskt kraftiga prissänkning som genomförts i december 2022 med mål att öka det hållbara resande.

Nämnden kommer att arbeta med prissystemet med mål att öka såväl intäkter som resande under perioden. Nämnden kommer även att omprioritera satsningar på ny teknik i tätortstrafiken och skjuta fram kostnader till upphandling av busstrafik 2027.

Nämnden kommer under planperioden att satsa de utvecklingsresurser som behövs för att utforska framtidens trafiksystem för att säkerställa en långsiktigt hållbar, tillgänglig och resurseffektiv kollektivtrafik under kommande trafikavtal.

Nämnden kommer under perioden 2024 – 2026 att minska utbudet i trafiksystemet genom omprioriteringar och effektiviseringar. Dessa resurser kommer inte att kunna användas till utveckling och förbättring av trafiksystemet utan bidrar till nämndens omprioritering av resurser med målet om till långsiktigt hållbart transportsystem.

Nämnden kommer att ha svårt att klara balanskravet 2024 och föreslår ett mindre underskott ett år för att klara balanskraven under planperioden. Effekter av att enbart se till balanskraven 2024 får mycket stor påverkan på invånarnas tillgänglighet och skapar större kostnader i ett långsiktigt perspektiv än den besparing som beräknas för 2024 eftersom det är resurskrävande att återskapa ett trafiksystem som tillfälligt bryts isär. En andel av de minskningar i trafikutbud som skulle kunna genomföras beräknas även att belasta kommunernas kostnader då turer med hög andel resande till skola innebär att särskild skoltrafik behöver öka som kompensation till minskat utbud i allmän kollektivtrafik. Åtgärder för ett enskilt år som bedöms få sämre ekonomiskt utfall under perioden bedöms inte vara samhällsekonomiskt rätt.

Stora minskningar i trafikutbud under ett år får följande ekonomiska effekter under flera år.

- **Mindre intäkter.** Minskat utbud ger mindre intäkter på både ett år och flera år då det finns en tröghet i systemet då människor som under ett år skapat nya resvanor ska hitta tillbaka till kollektivtrafiken
- **Ökade kostnader för samma utbud.** Minskat utbud ett år som ska ”läggas tillbaka” i systemet är två kostar mer att beställa enligt trafikavtalen än om trafikvolymen är oförändrad.

Risker och bedömningar för de långsiktiga effekterna av stora nedskärningar i trafiksystemet beror på vilka trafikavtal som får störst påverkan, vilka linjer och turer som förändras etc. En generell bedömning över de ekonomiska effekterna under planperioden med olika scenarier sammanfattas i nedanstående tabell.

Tillfällig minskning av trafikvolym 2024 (mkr)	2024	2025	2026	Totalt påverkan perioden (mkr)
0	-23	-2	0	-25
30	-5	-15	-10	-30
38	1	-18	-12	-30

Nämnden förordar alternativet där ingen tillfällig minskning av trafikvolymen genomförs 2024 men där olika omprioriteringar genomförs för hela planperioden. Detaljer i bilagor.

Bilaga 2A Nämndens förteckning över omprioriteringar

Bilaga 2B Nämndens fördjupning över omprioriteringar.

## **7 Nämndens förslag på nyinvesteringar**

För att fånga framtida likviditetsbehov och framtida avskrivningskostnader måste prognoser göras baserade på nämndernas uppskattade behov. Detta gäller nyinvesteringar dvs nya verksamheter samt större förändringar/utökningar av befintliga verksamheter.

S-linjen - pelare till hållplatser från Jakobsberg till IKEA	2,5 mkr	2026
Skyltar nya resecentrum Karlstad	3,0 mkr	2027

Bilaga 3 Nämndens förslag på nyinvesteringar

## **8 Nämndens ev förändrade lokalbehov**

Kollektivtrafiken har inför nästa avtalsperiod behov av en uppgraderad bussdepå. Process pågår tillsammans mellan kollektivtrafik och fastighet.