

# Handlingsplan för kollektivtrafik inom Kristinehamns kommun

Region Värmland Kollektivtrafik  
2021



Kristinehamns  
kommun



Region  
Värmland



# Innehåll

<b>Bakgrund .....</b>	<b>3</b>
Kristinehamns kommun .....	3
Region Värmland .....	4
Uppdraget .....	5
Projektets syfte .....	5
<b>Gemensamma ställningstaganden .....</b>	<b>6</b>
Kollektivtrafikens nytta .....	6
Prioritering mellan tåg och buss .....	7
Anpassning till kommersiell kollektivtrafik .....	7
Samordna samhällsbetalda transporter .....	7
Bytespunkternas betydelse i systemet .....	7
<b>Samverkansgrupp.....</b>	<b>8</b>
<b>Tågtrafik.....</b>	<b>9</b>
Trafikutbud 2022.....	10
Värmlandsbanan och dess kapacitet .....	10
Framtida utveckling av järnväg och trafikering, Nobelbanan .....	10
Förutsättningar för tågtrafik till Degerfors .....	11
Förutsättningar för nytt tågstopp i Björneborg .....	12
<b>Trafikeringsprinciper för kollektivtrafik i Kristinehamns tätort .....</b>	<b>14</b>
Uppdaterat linjenät .....	14
Fortsatt arbete för införande av förändringar i linjenätet .....	17
Utveckling efter 2025.....	17
<b>Trafikeringsprinciper i stomnät för kollektivtrafik.....</b>	<b>18</b>
Utveckling efter 2025.....	22
Bytespunkter för regional kollektivtrafik.....	22
<b>Skoltrafik i Kristinehamns kommun .....</b>	<b>27</b>
<b>Vägen framåt .....</b>	<b>29</b>
Åtgärder på kort sikt .....	29
Åtgärder på lång sikt.....	29
Uppföljning av handlingsplanen .....	29



## Bakgrund

För att öka kollektivtrafikens attraktivitet och tillgänglighet är det viktigt att kollektivtrafiken blir en integrerad del i den övriga samhällsplaneringen – kollektivtrafik och bebyggelseutveckling ska stödja varandra. En väl fungerande infrastruktur vad gäller både väg, järnväg och trafikanläggningar är en förutsättning för en attraktiv och effektiv kollektivtrafik som bidrar till att nå såväl trafikplanens som det regionala trafikförsörjningsprogrammets mål för trafikutvecklingen.

Lokaliseringsfrågan, som är en grundförutsättning för att utveckla kollektivtrafiken, ska enligt fastslagen rollfördelning ske i samråd mellan kollektivtrafikmyndigheten och kommunen.

## Kristinehamns kommun

Kristinehamns kommunfullmäktige gav 2014-09-25 kommunstyrelsen i uppdrag att revidera kommunens översiktsplan. Då beslutades även att översiktsplanen skulle kompletteras med ett antal ställningstaganden, bland annat kring övergripande trafikfrågor. En trafikplan har därför tagits fram i enlighet med den så kallade TRAST-metodiken, en metod för att ta fram övergripande strategier och inriktning i trafikplaneringen som tagits fram av Sveriges kommuner och Landsting (SKL) tillsammans med Trafikverket och Boverket.

Trafikplanen samlar kommunens målsättningar för trafiksystemet och talar om hur kommunen ska planera och prioritera för att målen ska uppnås. Den innehåller övergripande ställningstaganden som gäller för hela trafiksystemen och detaljerade

mål som gäller specifika trafikslag. Enligt trafikplanen ska kollektivtrafiken utvecklas med mål om att:

- Andelen kollektivtrafikresor som görs av boende i våra yttre tätorter ska kontinuerligt öka.
- De som reser till arbetsplatser över kommungränsen ska resa mer kollektivt, ökningen ska årligen motsvara minst tre procent.
- Restidskvoten för kollektivtrafik/bil ska vara maximalt 1,5 vid resor mellan Kristinehamn och kommunens övriga tätorter.
- Tätorter med mer än 1 000 invånare ska ha kollektivtrafik med minst tolv dubbelturer per vardag till och från Kristinehamn med öppettid cirka 06:00-22:00, plus helgtrafik.
- Tätorter med mer än 200 invånare ska ha kollektivtrafik med minst åtta dubbelturer per vardag till och från Kristinehamn med öppettid cirka 06:00-22:00.

Trafikplanen har ytterligare fördjupats ett steg enligt TRAST-metodiken när den kompletterats med ett antal insatsområden som utgör första steget av åtgärdsplaneringen. Baserat på den kunskap som finns om hur trafiksystemet fungerar i dag och vad som bör uppnås i framtiden har sex insatsområden formulerats, varav kollektivtrafik är ett. I samband med att Kristinehamns kommunfullmäktige antog trafikplanen, KF § 92 2017-09-28, gavs kommunstyrelsen därför i uppdrag om att fram handlingsplan för kollektivtrafik. Samtliga handlingar i trafikplanärendet ska utgöra underlag till handlingsplanen.

## Region Värmland

Region Värmland är regional kollektivtrafikmyndighet i Värmland och har ansvaret för den regionala kollektivtrafikens utveckling i länet. Sedan regionbildningen 1 januari 2019 ansvarar Region Värmland därmed för tätortstrafiken i Kristinehamn. Kommunen har begränsad möjlighet att styra över det utbud av kollektivtrafik som finansieras med regionala medel, även om kommunen kan göra så kallade tillköp av trafik.

Kollektivtrafikplanering är ingen isolerad vetenskap utan utgör en del av den övergripande samhällsplaneringen. Den fysiska infrastrukturen och resorna som den möjliggör är avgörande för samhället i stort. Kollektivtrafiken har stor betydelse för att bidra till en hållbar utveckling och förbättrad jämställdhet och jämlikhet. Detta är väl dokumenterat när det gäller att minska transporternas klimatpåverkan och öka möjligheten till transporter på lika villkor. Kollektivtrafiken medverkar också till regionförstoring som varit den enskilt viktigaste tillväxtfrämjande faktorn de senaste åren.

Det regionala trafikförsörjningsprogrammet är kollektivtrafikmyndighetens strategiska styrdokument för kollektivtrafikutveckling i Värmland. Trafikförsörjningsprogrammet behandlar kollektivtrafiken på en övergripande nivå och fokuserar därmed mer på vad som ska åstadkommas än hur det ska göras. En handlingsplan för kollektivtrafik

ska svara på hur kollektivtrafikutvecklingen ska åstadkommas, genom att peka på konkreta åtgärder och prioriteringar inom Kristinehamns kommun som ska bidra till att uppfylla målen och ambitionerna i trafikförsörjningsprogrammet.

## Uppdraget

För att avgränsa uppdraget och klargöra roller och ansvar har en gemensam projektplan tagits fram. Kollektivtrafiknämnden Region Värmland beslutade 2019-10-10 §KTN/190326 att inleda projektet Handlingsplan för kollektivtrafik i Kristinehamns kommun. Kristinehamns kommunstyrelse godkände 2019-10-08 § 168 projektplan gällande framtagandet av handlingsplan för kollektivtrafik i Kristinehamns kommun.

## Projektets syfte

För att på bästa sätt kunna uppnå önskad utveckling och uttryckta mål, i respektive organisation, är syftet med projektet att konkretisera den strategiska planeringen genom att identifiera och prioritera åtgärder i en handlingsplan för kollektivtrafik. Handlingsplanen ska kunna ligga till grund för lokala och regionala beslut om investeringar i både trafik och infrastruktur.

## Avgränsning och ingångsvärden

Under framtagandet av trafikplanen och i övrigt arbete med trafik- och infrastrukturfrågor har kommunen identifierat olika förhållningssätt för tätortstrafiken, den regionala busstrafiken och tågtrafiken. Dessa utgör ingångsvärden i arbetet med att ta fram handlingsplanen. Andra ingångsvärden är kollektivtrafikmyndighetens utredningsuppdrag samt de motioner och politiska initiativ i kommunen och regionen som berört kollektivtrafikfrågor de senaste åren.

All kollektivtrafik är per definition öppen för kommersiella aktörer. Regionala kollektivtrafikmyndigheter har dock möjlighet att genom beslut om allmän trafikplikt att upphandla kollektivtrafik där marknadens utbud inte möter efterfrågan och behov. Den här handlingsplanen klargör behov av trafikutbud och fysiska åtgärder i reserelationer av betydelse för regional utveckling i Kristinehamns kommun.

Tidsmässigt siktar handlingsplanen på åtgärder som kan genomföras på kort sikt respektive lång sikt. Perioderna baseras på när befintliga trafikavtal löper ut 2025, åtgärder på kort sikt kan genomföras inom ramen för befintliga avtal och åtgärder på lång sikt kan göras inom nästa avtalsperiod.





## Gemensamma ställningstaganden

För att kunna utveckla kollektivtrafiken i Kristinehamn behövs en samverkan mellan Region Värmland och Kristinehamns kommun. Nedan presenteras ett antal gemensamma ställningstaganden som ligger till grund för det arbetet.

### Kollektivtrafikens nytta

Kollektivtrafiken bidrar på flera sätt till att skapa välfärd och har en viktig uppgift i att skapa en grundläggande tillgänglighet för alla. Det gäller möjligheter att ta sig till arbete, utbildning, service, vård, kultur och fritidsaktiviteter. Genom att skapa tillgänglighet bidrar den även till att vidga de regionala arbetsmarknadsområdena.

Då kollektivtrafiken är yteffektiv och i hög grad drivs med fossilfri energi bidrar den även till minskad trängsel och minskade utsläpp. För att arbeta och planera för ett mer hållbart resande i regionen är det viktigt att förstå kollektivtrafikens roll i att skapa samhällsnytta och sätta den i ett större sammanhang.

I Kristinehamns kommuns översiktsplan framhålls vikten av kollektivtrafik för kommunens utveckling. I ett större perspektiv bidrar kollektivtrafiken till en regionförstoring där förkortade restider till omkringliggande marknader är en viktig utvecklingsfråga för kommunen, och i ett lokalt perspektiv är kollektivtrafik viktigt för att tillhandahålla mobilitet för invånare i kommunen. Kristinehamns kommun har både regional kollektivtrafik i form av buss- och tågtrafik samt tätortstrafik i Kristinehamns tätort. I översiktsplanen framgår ett antal kommunala ställningstaganden kopplade till kollektivtrafik.

## **Prioritering mellan tåg och buss**

I regionalt trafikförsörjningsprogram och målbild 2040 för kollektivtrafiken står att tåg- och busstrafik ska hanteras som en helhet, vilket innebär att de på vissa sträckor utesluter varandra medan de på andra sträckor kompletterar varandra. Det här blir särskilt aktuellt i relationen Kristinehamn - Karlstad som har både en tät busstrafik och goda förbindelser med tåg. I den relationen är ambitionen att köra så mycket tågtrafik som möjligt utifrån kapacitet, fordonstillgång och ekonomi. Utifrån resbehovet behöver det dock ändå finnas en tät busstrafik mellan orterna och för att möjliggöra resande för de som inte bor vid en tågstation.

I de fall där tågtrafik sätts in på en sträcka där det går busstrafik ska det göras en översyn av busstrafiken för att se om det finns möjlighet att dra ner för att skapa ekonomiskt utrymme för tågtrafiken. Tågtrafiken är i allmänhet snabbare än buss och har en högre komfort. Dock kostar den mer att köra än busstrafiken samtidigt som det finns tydliga begränsningar i kapacitet. Busstrafiken är å andra sidan mer kostnadseffektiv och betydligt mer flexibel, vilket innebär att den enklare kan skapa ett yttäckande system.

## **Anpassning till kommersiell kollektivtrafik**

I lag 2010:1065 om Kollektivtrafik är det tydligt att den offentligt finansierade kollektivtrafiken ska ta hänsyn till den kommersiella kollektivtrafiken. Det innebär att offentligt finansierad trafik inte ska konkurrera med kommersiell trafik. I Värmland har det hittills inte varit en stor fråga då den kommersiella trafiken uteslutande varit interregional och därmed inte haft en lokal funktion. På sträckan Örebro - Kristinehamn - Karlstad finns det dock långt gångna planer för kommersiell trafik, där Region Värmland har avtal om biljettsamverkan. Om den trafiken visar sig vara långsiktigt stabil kan det innebära att behovet av linje 500 i nuvarande trafikering förändras.

## **Samordna samhällsbetalda transporter**

En samordning av samhällsbetalda transporter skapar ett effektivare utnyttjande av skattemedel och en förbättrad tillgänglighet till kollektivtrafik för länets medborgare. Det är därför en gemensam ambition att de samhällsbetalda transporterna ska samordnas i så hög grad som möjligt.

## **Bytespunkternas betydelse i systemet**

Bytespunkter kommer i framtiden bli allt viktigare för kollektivtrafiken. I målbild 2040 finns en ambition om att utveckla stomlinjerna och korta restiderna. Utvecklade stomlinjer och kortare restider kan innebära färre stopp under resande samt genare linjesträckningar. För att en sådan utveckling inte ska gå ut över den geografiska tillgängligheten i länet är det viktigt att arbeta med flexibla yttäckande trafiklösningar som matar resande till bytespunkter i systemet. I handlingsplanen redogörs därför för de utpekade bytespunkterna i Kristinehamns kommun, samt hur de kan utvecklas för att ytterligare främja hållbart resande.





## Samverkansgrupp

En samverkansgrupp mellan tjänstemän inom respektive organisation har länge funnits men inte formaliserats. Gruppens syfte har varit att koppla samman funktioner inom kollektivtrafik, trafik och gata från Kristinehamns kommun och Region Värmland.

Den samverkan som skett i gruppen fungerar som ett bra exempel på vikten av en fungerande samverkan mellan kommun och region i kollektivtrafikfrågor. För genomförande av ett antal av de aktiviteter som föreslås i handlingsplanen krävs en väl fungerande samverkan mellan Kristinehamns kommun och Region Värmland.

Samverkansgruppen kommer i samband med handlingsplanens antagande att formaliseras. Samverkansgruppens syfte kommer fortsättningsvis vara att samverka i kollektivtrafikfrågor, vilket innefattar såväl tåg- som busstrafik och dess koppling till kommunens planering. Parterna ansvarar för att rätt funktioner från respektive organisationer deltar på mötena. Gruppens mötesformer justeras utifrån parternas behov av samverkan över tid och för olika frågor.





## Tågtrafik

Kollektivtrafiken ska bidra till att utveckla länets lokala arbetsmarknadsområden och genom förbättrade resmöjligheter bidra till att minska antalet arbetsmarknadsområden i länet. Den regionala tågtrafiken i Värmland har hög kapacitet och konkurrenskraftiga restider över längre sträckor. Därför har den en betydelsefull roll i utvecklingen att förstora och knyta samman länets lokala arbetsmarknader.

Genom förbättrade resmöjligheter och kortare restider för arbets- och studiependling över större avstånd bidrar tågtrafiken till regionförstoring. Det är därför viktigt att tillvarata möjligheter för förbättringar av tågtrafiken både inom länet, interregionalt och internationellt.

E18-gruppen är ett mellankommunalt samarbete med fokus på transportinfrastruktur och trafikeringsfrågor för stråket Örebro - Karlstad med syfte att nå regionförstoring och regional utveckling. Kommunerna i E18-gruppen är överens om att prioritera och utveckla busstrafiken för hela reserelationen Örebro - Karlstad fram till dess att Nobelbanan (föreslagen järnväg mellan Kristinehamn och Örebro via Karlskoga) finns på plats.

För delsträckan Karlstad - Degerfors finns det idag en kombination av kommersiell och offentligt finansierad tågtrafik. Kristinehamn och Degerfors kommuner är måna om att bibehålla den trafiken för att möjliggöra arbetspendling mellan Värmlands län och Degerfors samt att Kristinehamn ser persontrafik på sträckan som en förutsättning för ett eventuellt framtida tågstopp i Björneborg.

## Trafikutbud 2022

Kristinehamns kommun har 24 dagliga turer i båda riktningar till och från Karlstad under 2022. 17 turer, varav tre fortsätter till Degerfors ingår i den regionala tågtrafiken medan övriga tåg körs av kommersiella aktörer. De tre turer som trafikerar sträckan Kristinehamn - Degerfors finansieras gemensamt av kollektivtrafikmyndigheterna i Värmland och Örebro län samt Kristinehamns och Degerfors kommuner.

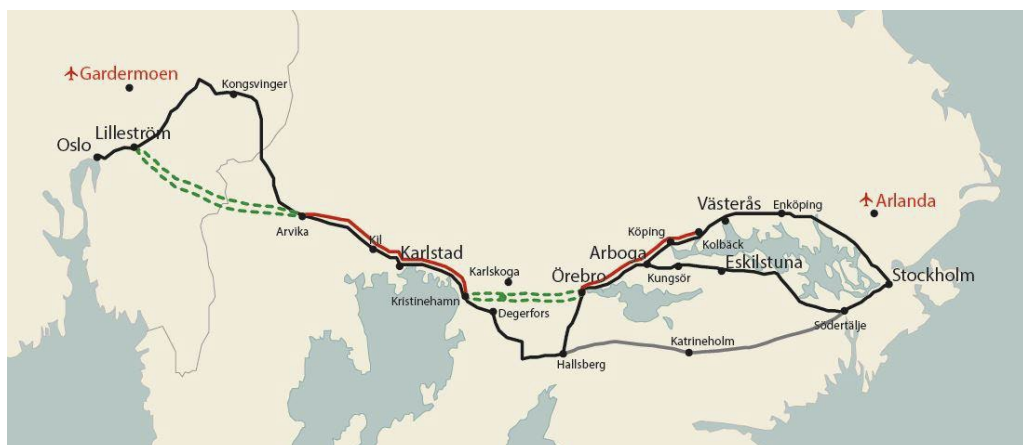
## Värmlandsbanan och dess kapacitet

Värmlandsbanan är på vissa delar hårt belastad och kan inte klara en utökad tågtrafik utan att investeringar görs. Mest belastad är sträckan Karlstad - Kil följt av sträckan Kristinehamn - Karlstad. Även sträckan Laxå - Kristinehamn har en hög kapacitetskonsumtion men det finns vissa möjligheter att öka trafiken.

## Framtida utveckling av järnväg och trafikering, Nobelbanan

Region Värmland arbetar tillsammans med regionerna och regionhuvudorterna i stråket mellan Stockholm och Oslo för att åstadkomma en bättre järnväg mellan Stockholm och Oslo. Arbetet sker genom ett gemensamt ägt bolag, *Oslo-Stockholm 2.55 AB*, vars mål är att det ska ta mindre än tre timmar att resa mellan de två huvudstäderna, med stopp i Karlstad, Örebro och Västerås. 2016–2017 genomförde Trafikverket en åtgärdsvalsstudie för att studera vad som krävs för att nå målet. Som det ser ut kan det vara på plats till 2040.

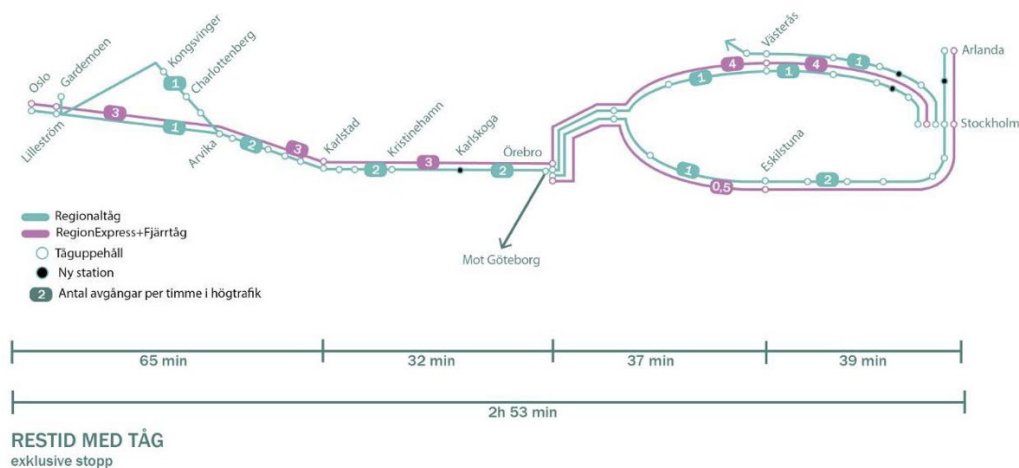
Studien resulterade i en kombination av åtgärder i befintlig bana, bland annat dubbelspår genom Värmland, samt två nya järnvägssträckningar. På så sätt åstadkoms en hög kapacitet och genare körväg. På kartan nedan visas förslag till nya sträckningar.



*Föreslagna investeringar på sträckan. Grönt anger nya dragningar med dubbelspår, rött anger kompletteringar av enkelspår till dubbelspår samt kapacitetshöjande åtgärder. Karta: Sweco*



På kartan nedan visas ett förslag till hur det vore möjligt att köra persontågstrafik när investeringarna på kartan ovan är genomförda. Med nuvarande godstågstrafik är det enligt en analys från SWECO 2017 möjligt att då köra upp till två regionaltåg och tre fjärrtåg per timme genom Värmland.



Målbild över den framtida trafikeringen. Illustrationen visar antalet tåg per timme under högtrafik samt vilka tåg som stannar var. I nedkant syns även restider. Källa: Oslo-Sthlm 2.55 AB

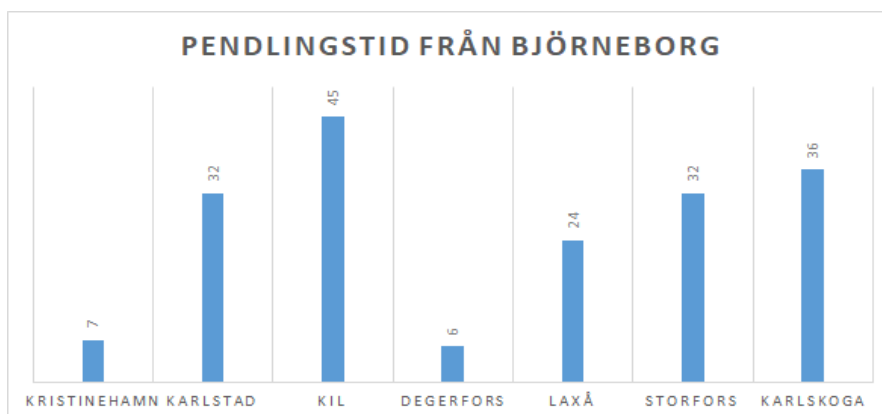
## Förutsättningar för tågtrafik till Degerfors

Degerfors är en av målpunkterna längs Värmlandsbanan och en viktig pendlingsrelation för Kristinehamn. Degerfors järnvägsstation är angöringspunkt för person- och godstrafik och det gamla stationsområdet Strömtorp fungerar idag som angöringspunkt för gods som ska vidare till Karlskoga. Degerfors är en pendlingskommun. Det största pendlingsutbytet sker med Karlskoga kommun, men 427 personer pendlade till och från kommuner inom Värmlands län år 2017. För att Degerfors ska kunna utvecklas bedömer kommunen själva att goda kommunikationer och en utvidgning av arbetsmarknaden är faktorer av stor betydelse.

Under processen har det förts en dialog med Degerfors kommun och Region Örebro län med anledning av att Region Örebro län beslutat att inte förlänga avtalet om tågtrafik mellan Karlstad och Örebro eftersom resandet mellan ändmarknaderna är begränsat. Dialogen har resulterat i att tre turer bibehålls mellan Karlstad och Degerfors samt att de båda kommunerna och Region Örebro län medfinansierar Region Värmlands trafikeringkostnad för den trafik som sker öster om länsgränsen. I kombination med den kommersiella trafiken innebär det tolv turer med tåg i vardera riktningen på sträckan Karlstad - Kristinehamn - Degerfors om den kommersiella tågtrafiken går tillbaka till de nivåer som rådde före pandemin.

## Förutsättningar för nytt tågstopp i Björneborg

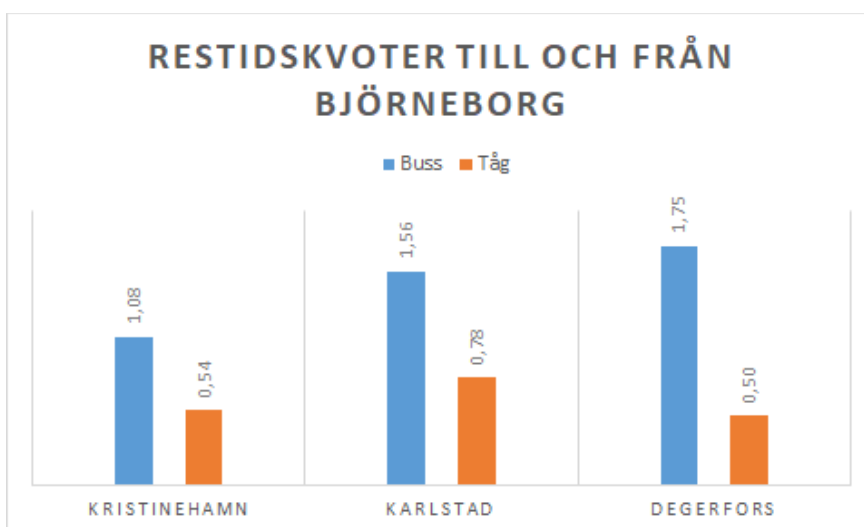
Björneborg ligger inom triangeln Karlskoga - Degerfors - Kristinehamn. En delvis gemensam region med stort pendlingsutbyte i stråket Karlstad - Örebro. En station för personresor på järnvägen skulle få stor effekt på tillgängligheten till arbetsmarknad och service då både Örebros och Karlstads lokala arbetsmarknader skulle kunna nås inom en pendlingstimme. Åtgärden skulle ge en pendlingstid på några minuter till Kristinehamn och Degerfors, och Karlstad och Karlskoga skulle nås på dryga halvtimmen.



Restid (min) till platser inom 45 min pendlingstid från Björneborg vid återinförande av station för personresor på järnväg.

### Restidskvoter

Björneborg försörjs idag av kollektivtrafik via buss. För Björneborgs del skulle förbättringen av kollektivtrafikutbudet i och med nyttjandet av järnvägen bidra till ökad tillgänglighet till Karlstad, Kristinehamn, Degerfors och Karlskoga. Restiden skulle halveras i flera av dessa relationer i en jämförelse med restiden med bil vilket framgår av diagrammet nedan. Till Degerfors skulle restiden endast vara en tredjedel mot att åka buss.



Restid med tåg och buss i relation till restiden med bil till och från Björneborg.



### **Fortsatt arbete med tågstopp i Björneborg**

En del i uppdraget handlingsplan för kollektivtrafik var att utreda förutsättningarna för en utökad trafikering till Degerfors med regionalståg. Förutsättningarna att utöka tågtrafiken mellan Kristinehamn och Degerfors är nära kopplat frågan om tågstopp i Björneborg, då resande mot Degerfors och tågtrafik förbi orten är en viktig förutsättning för ett tågstopp.

Ur ett regionalt perspektiv är Degerfors en lämpligare slutstation än Björneborg då det är en större ort med fler resande. Kristinehamns kommun har gemensamt med Region Värmland tagit initiativ till en funktionsutredning för tågstopp i Björneborg. Funktionsutredningen görs av Trafikverket och beräknas vara klar under 2022. Funktionsutredningen kommer svara på många av de frågor som idag finns gällande tågstopp i Björneborg. Fortsatt arbete efter funktionsutredningen beror på vad den kommer fram till. Om den kommer fram till att det är en bra idé att gå vidare med en station sett till kostnad och grad av komplexitet är nästa steg att ordna finansiering samt att få till stånd de utredningar som behövs för att ta fram en järnvägsplan och slutningen projektera och bygga stationen. I det fallet är det viktigt med en nära dialog mellan kommunen, Trafikverket och Region Värmland.



## Trafikeringsprinciper för kollektivtrafik i Kristinehamns tätort

En viktig del av arbetet med handlingsplanen har varit att utreda och utveckla kollektivtrafiken i Kristinehamns tätort. I Kristinehamns kommuns Trafikplan från 2017 framgår att "Kollektivtrafiken i staden har möjlighet att bättre anpassas för sitt ändamål. Gång och cykling bör prioriteras med tanke på avstånden men bussen är ett viktigt komplement och en nödvändighet för människor som inte har andra alternativ att förflytta sig".

Kristinehamns kommun har en ambition om att andelen gång och cykel ska öka för resor inom tätorten, men även kollektivtrafiken har en viktig uppgift att utvecklas för att bättre tillgodose mobilitetsbehov inom tätorten. Tillsammans utgör gång, cykel och kollektivtrafik grunden i hållbart resande och bör således ses som en helhet.

### Uppdaterat linjenät

Som en del av arbetet med att utveckla kollektivtrafiken i Kristinehamns tätort föreslås ett antal förändringar av linjenätet för tätorten, dessa förändringar är framtagna gemensamt mellan Region Värmland och Kristinehamns kommun. Utgångspunkten för arbetet har varit att inom befintlig kostnadsram se över hur kollektivtrafiken kan göras mer attraktiv för fler resenärer, idag reser framförallt äldre och skolelever med kollektivtrafiken i tätorten. I snitt reser varje invånare i Kristinehamn endast med kollektivtrafik i tätorten nio gånger per år. För att höja attraktiviteten har fokus i arbetet legat på:

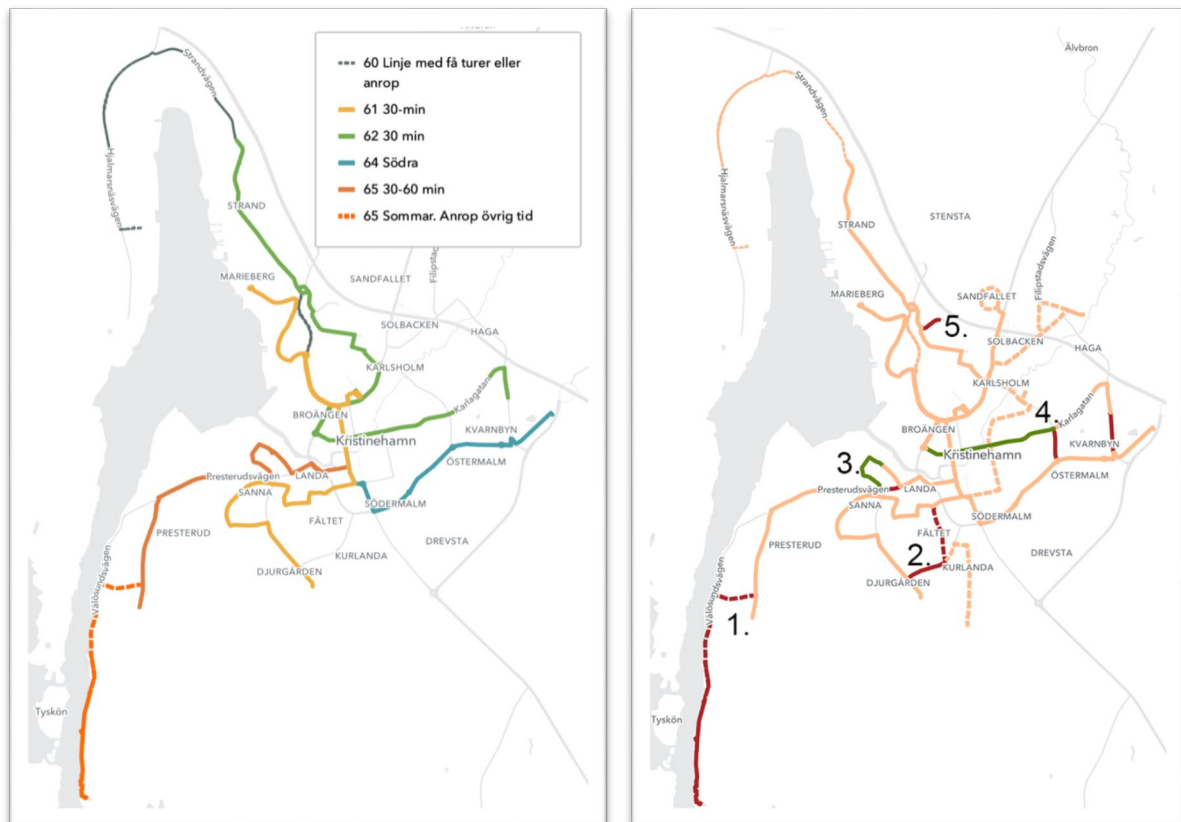
- Att öka närvaron av kollektivtrafik i centrum. Resvaneundersökning från 2014 visar att centrum är en stor målpunkt för resande i staden.



- Genomgående linjer som minskar behovet av byten.
- Genare sträckningar. Ett linjenät med genare sträckningar upplevs attraktivare av resenärer och får en bättre restidskvot mot bilen.
- Effektivisera kollektivtrafiken och koncentrera produktionen till områden med störst potential.
- En attraktiv trafikering av tätorten är överordnat en tidsmässig anpassning till regiontrafiken. Med tåg, regional busstrafik samt eventuell kommersiell busstrafik finns goda förutsättningar för bra kopplingar och byten.

### Förändringar av linjenätet

Med det nya linjenätet sker ett antal förändringar för kollektivtrafiken i Kristinehamns tätort. Det nya linjenätet presenteras i kartan till vänster nedan. I den högra kartan redovisas förändringarna jämfört med nuvarande linjenät. Tillkommande sträckor med kollektivtrafik visas som grönt i kartan och utgående sträckor med kollektivtrafik visas som röda i kartan.



På den vänstra kartan redovisas det nya linjenätet i Kristinehamns tätort och på den högra kartan redovisas förändringarna jämfört med nuvarande linjenät.

Förändring	Kommentar
1.	Delar av året är kollektivtrafiken i skärgården anropsstyrd. Fasta turer under sommaren då skärgården blir en större målpunkt.
2.	Linjenätet för Djurgården är förändrat och kollektivtrafiken som trafikerar Fältet föreslås bli en del av anropsstyrd rosa linje.
3.	På sikt finns en ambition om att ge kollektivtrafiken möjlighet att via bussgata trafikera sannaområdet.
4.	Ny linjesträckning längs Albinvägen, Norra Staketgatan och Jakobsbergsgatan. Linjen trafikerar nybyggda gymnasiet KTIC.
5.	På sikt finns en ambition om en genare sträckning för kollektivtrafiken vid Stenstaliden. Detta kräver nytt hållplatsläge.

### Ny linje genom Jakobsberg

En av de större förändringarna är en ny busslinje som ger ökade möjlighet för kollektivt resande i stadens östra delar. Tillkommande linje längst det centrala stråket Norra Staketgatan och Jakobsbergsgatan innebär att en ökad andel av stadens invånare har tillgänglighet till kollektivtrafik för resor inom staden. Detta är linje 62 och visas som grön linje i kartan över linjenätet.

### Genomgående linjer

Dagens linjestruktur bygger på att linjerna startar vid resecentrum. Förslaget till nytt linjenät bygger i stället på principen att linjer passerar genom centrum för att minimera behovet av byten i kollektivtrafiken. Vid analys av dagens resande framgick det att det finns ett resandeutbyte mellan tätortslinjerna vid resecentrum.

### Ökad andel anropsstyrd kollektivtrafik

En betydande förändring för tätortstrafiken är en ökning av flexibel mobilitet genom anropsstyrd trafik. Anropsstyrd trafik kan antingen vara linjelagd enligt tidtabell eller geografiskt avgränsad. Den linjelagda kollektivtrafiken i tätorten fungerar precis som en vanlig linje, med skillnaden att resenären måste beställa resan i förväg. Anropsstyrda linjer visas som streckade i kartan ovan. Det främsta argumentet för anropsstyrd kollektivtrafik är en effektivare användning av resurser och ersätter därför i första hand ordinarie kollektivtrafik på sträckor med mycket lågt resande. För den enskilda resenären påverkas inte tillgängligheten till kollektivtrafik, under förutsättningen att man beställer sina resor i förväg.

Delar av kollektivtrafiken mot skärgården föreslås bli fast linjelagd under sommarmånaderna men i övrigt anropsstyrd. Efter förändring av linjesträckning vid Djurgården har även delar av den tidigare sträckningen övergått till anropsstyrd. Detta gäller den kollektivtrafik som tidigare trafikerade Fältet.



## **Genare sträckningar**

En ambition för arbetet med linjenätet har varit att skapa genare sträckningar. Gena sträckningar ger kollektivtrafiken förbättrad restidskvot mot bilen, en viktig förutsättning för att kunna konkurrera om resandet i staden.

## **Fortsatt arbete för införande av förändringar i linjenätet**

Kopplat till införandet av förändringarna i linjenätet finns ett antal åtgärder:

### **Informationsåtgärder**

När förändringar i kollektivtrafiken sker är det viktigt att dessa förändringar kommuniceras tydligt mot resenärer. Kopplat till förändringarna i linjenätet är därför ett arbete med informationsinsatser. Det handlar till exempel om nya möjligheter till kollektivt resande, förändrade linjesträckningar, förändrad tidtabell och information om hur man bokar anropsstyrd trafik.

### **Infrastrukturåtgärder**

Utöver informationsåtgärder krävs det infrastrukturåtgärder för att vissa av förändringarna i linjenätet ska kunna tas i bruk, och förslaget till linjenät kommer därför tas i anspråk i den takt infrastrukturen tillåter. Det handlar framförallt om nya hållplatslägen. Region Värmland är kollektivtrafikmyndighet men det faller på kommunen att bygga nya hållplatslägen då vägar och gator i tätorten är en del av den kommunala infrastrukturen. I processen krävs en bra samverkan mellan organisationerna för att få till bra lösningar. För större infrastrukturåtgärder kan även ansökan om statlig medfinansiering vara relevant.

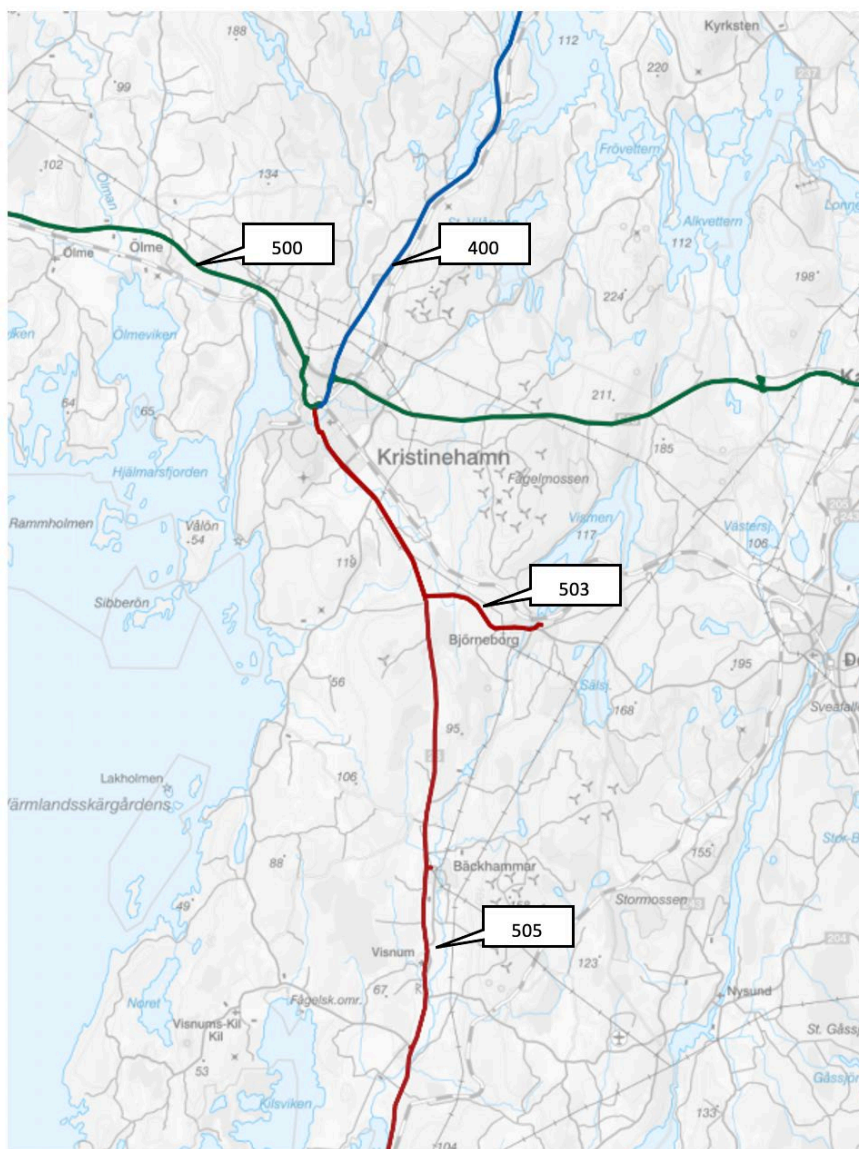
## **Utveckling efter 2025**

Nuvarande trafikavtal gäller till och med 2025. I samband med kommande upphandling finns möjlighet att göra mer omfattande förändringar av utbudet i tätorten. Förändringarna kommer bygga på det linjenät som beskrivs ovan, men kommer sannolikt innefatta en högre grad av dynamisk kollektivtrafik vilket skapar möjlighet att ytterligare koncentrera den linjelagda busstrafiken till linjer och turer med ett stort resande.

En sådan förändring innebär bland annat att fordonstyper och antal fordon behöver ses över.

# Trafikeringsprinciper i stomnät för kollektivtrafik

I dagsläget består den regionala busstrafiken i Kristinehamns kommun av stomlinjer som trafikerar E18 mot Karlstad och Karlskoga samt riksväg 26 mot Storfors och Filipstad. Därutöver finns vissa matarlinjer som förbinder de mindre tätorterna i kommunen med Kristinehamns tätort samt en linje mot Gullspång med vidare koppling till Mariestad och Skövde.



*På kartan redovisas befintligt linjenät 2021 i Kristinehamns kommun samt koppling över kommun- och länsgräns. Grön linje har 30 minuters trafik, blå linje har timmestrafik, röd linje har mindre än timmestrafik.*

Inom ramen för arbetet med den gemensamma handlingsplanen har olika principer för att trafikera stomlinjenätet tagits fram. Dessa beskrivs nedan samt vilka konsekvenser det innebär. En viktig förutsättning är en god koppling mellan

regiontrafik och tätortstrafik i Kristinehamns tätort, såväl som goda kopplingar med kollektivtrafik till Kristinehamns centrum. Grunden för framtidens kollektivtrafik är en kombination av fortsatt trafikering av starka stråk i kommunen som kompletteras av en flexibel mobilitet, som är en modell för att erbjuda hållbara sätt att resa utanför de starka stråken. Nedan beskrivs de olika delarna i systemet.

### **Linjelagd trafik i starka stråk**

Kristinehamns kommun ingår i E18-gruppen. E18-gruppen är ett mellankommunalt samarbete med fokus på transportinfrastruktur och trafikeringsfrågor i stråket Örebro-Karlstad. I stråket mellan Örebro –Karlskoga - Kristinehamn - Karlstad finns det långt gångna planer för kommersiell trafik, där Region Värmland har avtal om biljettsamverkan. Utifrån nuvarande utveckling och kommande planer är det lämpligt att bibehålla nuvarande linjer. Om den kommersiella trafiken visar sig vara långsiktigt stabil kan det innebära att behovet av linje 500 i nuvarande trafikering förändras. Utvecklingen av kollektivtrafiken i stråket hanterar två tidsperspektiv, före nobelbanan är byggd och efter. Fram till att nobelbanan är färdig är en utveckla busstrafik, så som ett system med expressbuss mellan Kristinehamn och Karlstad viktig för att utveckla kollektivtrafiken i stråket.

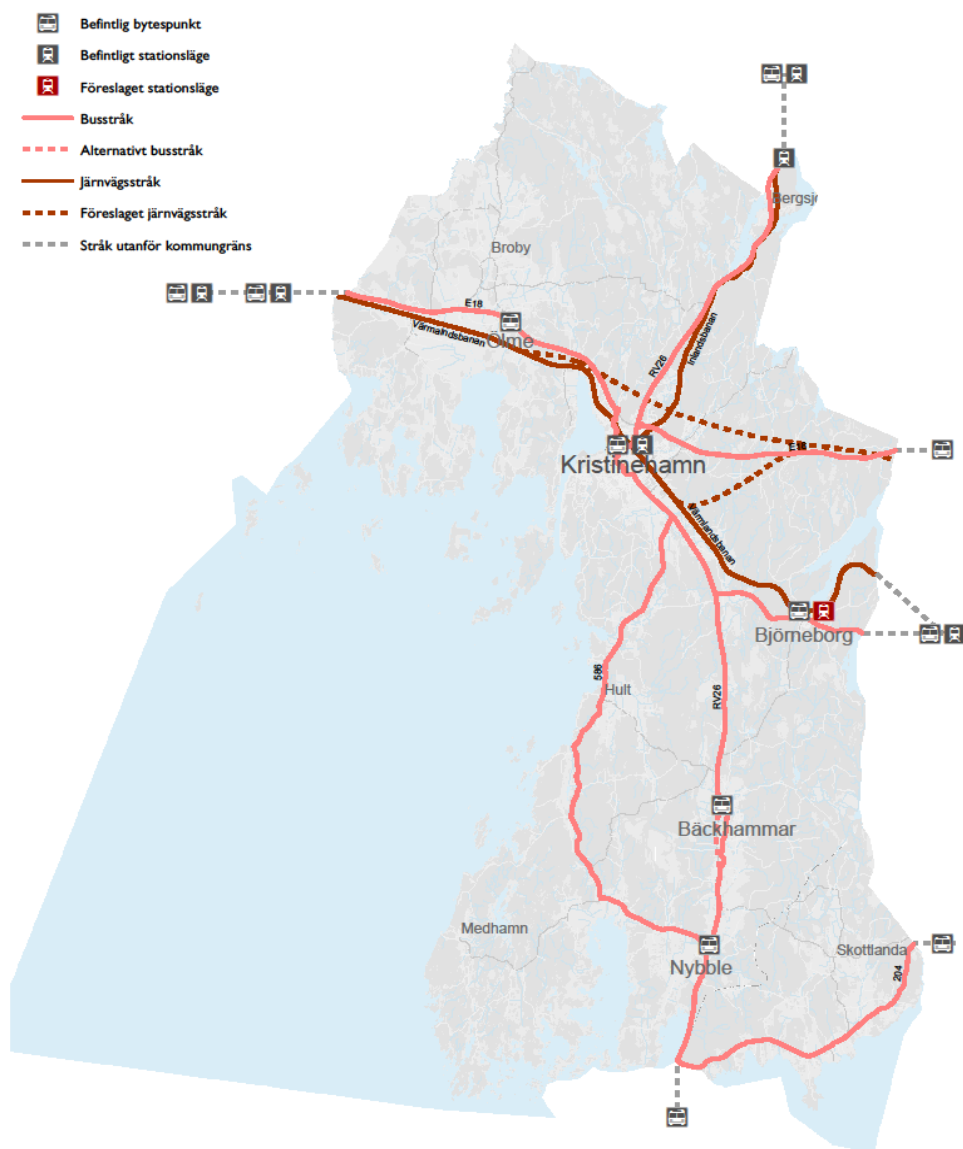
Ett annat möjligt utvecklingsområde är en lokal linje mellan Karlstad och Kristinehamn som täcker upp hållplatserna där en snabbare linje 500 i sådana fall inte längre trafikerar, exempelvis genom att förlänga 501. Finansieringsmässigt finns det möjlighet att utnyttja delar av dagens förstärkningstrafik för lokallinje. En sådan utveckling behöver ske med nära koppling till hur den kommersiella trafiken på sträckan utvecklas. För de som reser mellan Kristinehamn och Karlstads universitet är det viktigt att samordna en sådan förändring med byggnation av en bytespunkt i Välsviken.

I Kristinehamns kommuns översiktsplan pekas ett stomnät för kollektivtrafik ut i kommunen. För de nya stråken finns möjlighet att succesivt utveckla kollektivtrafiken på dessa sträckor. De omfattar bland annat väg 204 längs Skagerns norra strand i den sydöstra delen av kommunen samt väg 586 längs Vänerens kust i kommunens västra delar. Längs de utpekade nya stråken för kollektivtrafik finns befintlig bebyggelse samt ett antal LIS-områden, en utveckling av dessa LIS-områden ligger till grund för en utvecklad kollektivtrafik i stråken. Det finns ett samspel mellan utbyggnaden av dessa områden och utvecklingen av kollektivtrafik i stråken.

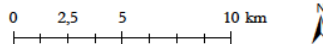
Kollektivtrafik behövs för att skapa möjligheter för hållbart resande i utpekade utvecklingsområden, samtidigt behövs en utveckling i dessa områden för att skapa ett befolkningsunderlag stort nog för en effektiv kollektivtrafik. Ett första lämpligt steg är därför att erbjuda en dynamisk, anropsstyrd trafik, när ett befolkningsunderlag finns. Framtidens kollektivtrafik i dessa lägen kommer karaktäriseras av ett dynamiskt angreppssätt. Det är således behov och efterfrågan som styr kollektivtrafiken. Detta innebär även en ökad vikt att se till säsongsbetonad efterfrågan på kollektivtrafik och skillnader under året. En dynamisk kollektivtrafik måste svara upp på ett ökat behov under vissa av årets månader såväl som ett minskat behov under andra månader.



## Kollektivtrafik



Framställd av Kristinehamns kommun. ÖVERSIKTSPLAN ANTAGANDEHANDLING 2021  
Datakällor: © Lantmäteriet, Kristinehamns kommun



Utformningen av den dynamiska kollektivtrafiken skulle till exempel kunna vara att kombinera tidtabellslagd trafik med anropsstyrd trafik, fasta turer i pendlingsstider medan övrig tid är anropsstyrd. Oavsett lösning kan det vara lämpligt att samordna med skoltrafikens fordon. Mer om samordning med skoltrafik kan läsas under rubriken skoltrafik.

### Flexibel mobilitet

Flexibel mobilitet kan beskrivas som en helhet, där begrepp som kombinerad mobilitet (samordning mellan olika transportslag under resan), Maas (mobilitet som

en tjänst) och den flexibilitet som behövs för att få ihop individens dag och över tid, erbjuds. Det innebär att flera olika trafikslag och olika typer av service och digitala system samverkar för att underlätta och erbjuda ett mer flexibelt och hållbart resande. Utanför de starka stråken utvecklas resandet med en anropsstyrd och dynamisk trafik som kan bokas med kort framförhållning för resa till närmaste bytespunkt i kollektivtrafiken. På så sätt har samtliga invånare i länet tillgång till kollektivtrafik.

Utgångspunkten i området flexibel mobilitet är att hitta kreativa lösningar som underlättar vardagen samtidigt som det möjliggör att behovet av att förflytta sig kan ske hållbart. Det är betydelsefullt att kunna göra lokala anpassningar av systemet utifrån aktuella behov i olika områden.

Utvecklingen av flexibel mobilitet i kombination med de starka stråken i regionen sker över tid och kan ses som en iterativ process där lokala anpassningar och nyanseringar blir mycket viktigt. Där ingår även att se över vilka tider och dagar som det ska vara möjligt att resa, exempelvis kvällar och helger. Att ständigt involvera invånare och föra dialog för att se till deras olika behov är en viktig utgångspunkt i utvecklingsarbetet. Nedan exemplifieras hur flexibel mobilitet kan se ut i Kristinehamns kommun:

### **Dynamisk trafik**

Dynamisk trafik är en utvecklad form av anropsstyrd kollektivtrafik som är geografiskt avgränsad snarare än linjelagd. Syftet är att erbjuda en väl funderande kollektivtrafik även i de områden som inte täcks av en tät linjelagd kollektivtrafik.

Under 2021 och 2022 pågår pilotprojekt i Säffle och Karlstad för att testa hur dynamisk trafik fungerar i praktiken. Förhoppningen är att därefter kunna genomföra fler piloter för att införas i större skala under nästa upphandling om det visar sig fungera bra.

En geografiskt anropsstyrd kollektivtrafik kan fungera i hela kommunen utanför de stråk som har en bra kollektivtrafik. I den mån det finns behov av att avgränsa ett pilotprojekt är de utvecklingsområden som pekas ut i översiktsplanen prioriterade.

### **Samordning med andra samhällsbetalda transporter**

En möjlighet är att använda fordon från andra delar av trafiksystemet för att köra turer, både i anropsstyrd trafik och fasta turer. Det bygger på att fordon och förare i andra trafiksystem kör någon tur före eller efter sina ordinarie turer eller att vanliga resenärer kan resa i exempelvis skoltrafik eller servicetrafiken. I kapitlet om skoltrafik, nedan, beskrivs hur allmän kollektivtrafik och skoltrafik kan samordnas.

### **Bytespunkter**

Kopplingen mellan olika trafikslag är en central del i flexibel mobilitet. Det ska vara enkelt att ta sig till bytespunkterna, både med bil och med hållbara transportslag som gång och cykel. Bytespunkterna är strategiska punkter i kommunens planering och för den regionala kollektivtrafiken. I ett första läge är det lämpligt att utgå från

befintliga och utpekade punkter i kommunens översiktsplan och kollektivtrafikens planering.

Funktioner som ska finnas vid bytespunkter är:

- Väderskydd
- Busskantstöd
- Cykelparkering under tak
- Bilparkering

## Utveckling efter 2025

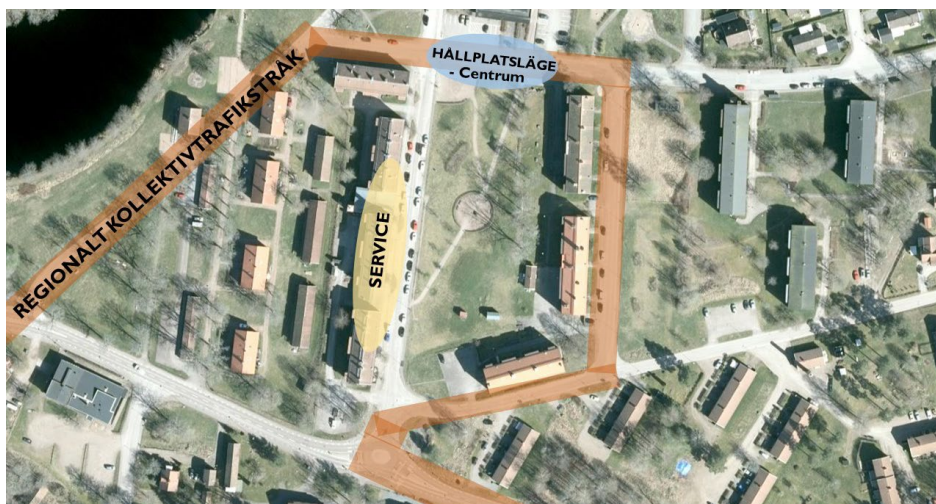
Nuvarande trafikavtal gäller till och med 2025. I samband med kommande upphandling finns möjlighet att göra mer omfattande förändringar av utbudet i kommunen. Förändringarna kommer bygga på det linjenät som beskrivs ovan, men kommer sannolikt innefatta en högre grad av dynamisk kollektivtrafik och flexibel mobilitet vilket skapar möjlighet att ytterligare koncentrera den linjelagda busstrafiken till linjer och turer med ett stort resande. Med en ökad grad av dynamisk trafik och inslag av flexibel mobilitet blir bytespunkterna ännu mer betydelsefulla och kan med fördel kompletteras med olika former av service i dialog med lokalt näringsliv.

I målbild 2040 för kollektivtrafiken pekas fritidsresande ut som ett utvecklingsområde. Bland annat eftersom det möjliggör att bo kvar på mindre orter i länet om det finns möjlighet att resa kollektivt till aktiviteter på kvällar och helger.

## Bytespunkter för regional kollektivtrafik

Bytespunkterna är strategiska punkter i kommunens planering och i den regionala kollektivtrafiken. Genom att gemensamt utveckla bytespunkter i kommunen stärks kollektivtrafikens funktion och attraktivitet för hållbart resande.

### Björneborg





Björneborg är kommunens näst största tätort med cirka 1100 invånare och är belägen vid sjön Vismen, drygt en mil sydost om Kristinehamns tätort. Den huvudsakliga arbetsgivaren har historiskt varit järnverket som idag är mindre personalintensivt, vilket har bidragit till att Björneborg idag är mer av en pendlingsort. Björneborg ligger inom pendlingsavstånd både väster ut till Kristinehamn och Karlstad och öster ut mot Degerfors och Karlskoga.

Översiktsplanen pekar ut att Björneborg har goda möjligheter för förbättrade kommunikationer, inte minst finns utvecklingspotential i att återetablera en tågstation för personresor på orten. Ytterligare bostäder planeras genom utpekande av LIS-område i Översiktsplan. Utvecklade pendlingsmöjligheter har identifierats som en av de viktigaste utvecklingsfrågorna för Björneborg.

Idag trafikeras Björneborg av regional busstrafik med ett hållplatsläge centralt och ett längs genomfartsvägen. Båda hållplatslägen har väderskydd. Ambitionen framåt är att undersöka en etablering av stationsläge på orten. Om ett tågstopp skulle bli aktuellt i Björneborg behövs ett nytt hållplatsläge för resande med tågtrafik, i anslutning till järnvägen. Ett sådant hållplatsläge bör vara tillgänglighetsanpassat samt innefatta en väderskyddad cykelparkering och informationstavla.

Ambitionen framåt är, oavsett om tågstopp i Björneborg blir realiserat, även att det mer centrala hållplatsläget på orten rustas upp. En pendelparkering för biltrafik i centrala Björneborg bör även pekas ut. Att utveckla Björneborgs bytespunkt innebär inte bara fysiska åtgärder så som ett nytt väderskydd, utan snarare en möjlighet att skapa ett sammanhang där byte mellan transportslag sker och där service och en centrumkänsla kan upprätthållas. Avstånden i Björneborg tätort är små och vid upprustning av centralt hållplatsläge bör man arbeta för att stärka kopplingen till ett eventuellt nytt hållplatsläge vid järnvägen.

<b>Funktioner vid bytespunkter våren 2021</b>	
Väderskydd	Ja
Busskantstöd	Nej
Cykelparkering under tak	Nej
Bilparkering	Ja

## Bäckhammar



Bäckhammar är en mindre tätort ett par mil söder om Kristinehamns tätort med cirka 350 invånare. Med en historia centrerad kring Bäckhammars bruk är Bäckhammar en typisk bruksort och bruket är än idag den huvudsakliga arbetsgivaren i området. Idag trafikeras Bäckhammar av regional busstrafik längst riksväg 26, med en restid till Kristinehamn på cirka 20 minuter. En ny hållplats är planerad i Bäckhammar, den nya hållplatsen kommer utgöra en viktig bytespunkt för kollektivtrafik i kommunen och tillsammans med den lokala lanthandeln tydliggörs en centrumfunktion i Bäckhammar. Se skissförslag ovan.

I Bäckhammar finns idag en butik som erbjuder ett fullsortiment av dagligvaror samt är ombud för post och apotek, i anslutning till butiken finns även en drivmedelsstation samt restaurang/saluhall. Strax intill det nya hållplatsläget och lanthandeln finns även äldreomsorg samt en kommunal förskola. Samlokaliseringen av service och kollektivtrafik bidrar till att stärka såväl centrumfunktionen som kollektivtrafiken i orten.

När den nya bytespunkten tas i bruk kommer linje 503 att gå direkt in från väg 26 och kommer därmed inte längre att passera genom Långerud längs väg 601.

Funktioner vid ny bytespunkt när den är byggd	
Väderskydd	Ja
Busskantstöd	Ja
Cykelparkering under tak	Ja
Bilparkering	Ja

## Nybble



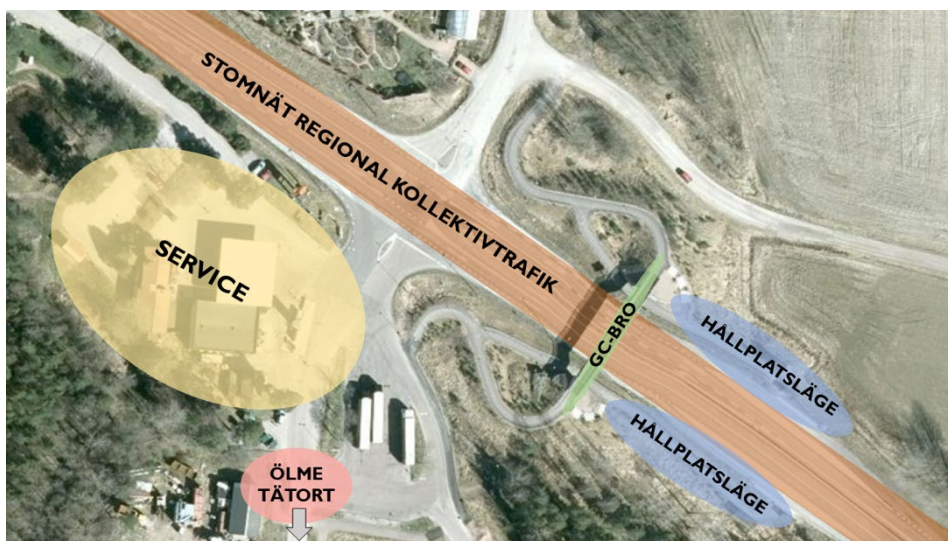
I Nybble bor cirka 140 invånare och orten är således kommunens minsta utpekade serviceort. Det är även den serviceort som befinner sig långt från kommunens centralort, 25 kilometer söder om Kristinehamn. I Nybble finns en butik med ett fullsortiment av dagligvaror som även är ombud för post och apotek. Hållplatsläget i Nybble ligger i anslutning till riksväg 26, som trafikeras av regional busstrafik. Idag finns ett väderskydd vid hållplatsläget som bör kompletteras med en väderskyddad cykelparkering såväl som en designerad yta för bilparkering.

Utifrån ambitionen att skapa starka bytespunkter för regional kollektivtrafik är Nybble en viktig nod, då den kopplar kommunens södra delar till den regionala kollektivtrafikens starka stråk längs riksväg 26. Bytespunkten i Nybble är den bytespunkt i Kristinehamns kommun som har störst upptagningsområde.

Funktioner vid bytespunkten våren 2021	
Väderskydd	Ja
Busskantstöd	Ja
Cykelparkering under tak	Nej, arbete pågår
Bilparkering	Ja
Övrigt	Ljussignal vid väg 26 planeras sättas ut under 2022.



## Ölme, Stolpen



Ölme är en mindre tätort med cirka 230 invånare, belägen längs Värmlandsbanan cirka en mil nordväst om Kristinehamns tätort. Stolpen, strax utanför Ölme tätort är kärnan för service i Ölmebygden med cirka 1300 invånare. Kollektivtrafik och kommersiell service är koncentrerat till Stolpen som därför utgör bytespunkt för boende i närområdet.

Ölme tätort ligger några hundra meter från Stolpen och E18 där service är centrerat. Tätortens läge nära E18 och värmlandsbanan innebär en strategisk närhet till kommunikationer och kollektivtrafik. I översiktsplanen pekas närheten till järnvägen ut som en framtida utvecklingsmöjlighet då Ölme ligger strategiskt för tågpendling på Värmlandsbanan.

Bytespunkt Ölme, Stolpen har idag goda kollektivtrafikförbindelser via E18. Vid bytespunkten passerar regional busstrafik och hållplatsläget består av ett väderskydd på var sida av E18 som kopplas samman med en planskild passage över motorvägen.

Tillgängligheten mellan Ölme tätort och bytespunkten bedöms som god, då delar av sträckan är kompletterad med GC-väg. För att utveckla Stolpen krävs en upprustning av området i stort och för kollektivtrafiken behövs framförallt en utpekad pendelparkering för bilar. Det befintliga stationsläget i Ölme tätort skapar goda förutsättningar för kollektivt resande med tåg i framtiden.

Funktioner vid bytespunkten våren 2021	
Väderskydd	Ja
Busskantstöd	Ja
Cykelparkering under tak	Ja
Bilparkering	Ja



## Skoltrafik i Kristinehamns kommun

Skoltrafik är en gemensam fråga för Kristinehamns kommun och Region Värmland, då Kristinehamns kommun har uppdragit till Region Värmland att upphandla och planera skoltrafiken. Kommunen har skyldighet att anordna kostnadsfri skolskjuts om det behövs.

### Riktlinjer för skolskjuts i Kristinehamns kommun

Kristinehamns kommun har beslutat att elever i förskoleklass, grundskola och gymnasiet som bor tillräckligt långt från närmaste kommunala skola har rätt till skolskjuts. Vilket avstånd som gäller beror på vilken klass eleven går i. För Kristinehamns kommun gäller följande avstånd:

Skolelev ålder	Avstånd till närmaste skola
Förskolan	3 km (2 km till närmaste påstigningsplats)
Årskurs 1–3	3 km (2 km till närmaste påstigningsplats)
Årskurs 4–9	4 km (3 km till närmaste påstigningsplats)
Gymnasiet	6 km

Dessa avståndparametrar innebär i praktiken att endast skolelever som bor utanför tätorten Kristinehamn är berättigade skolskjuts. Skolskjutsen i kommunen körs av

Region Värmland, på uppdrag av Kristinehamns kommun. Detta innebär att samverkan mellan organisationerna är viktig.

De elever som bor i Kristinehamns tätort och inte har rätt till kostnadsfri skolskjuts bedöms kunna ta sig till skolan på egen hand, via gång eller cykel. Erfarenhet har dock visat att stora delar av dessa elever väljer att åka med kollektivtrafiken i tätorten, finansierat på egen hand. Skolelever är således en stor grupp som använder den lokala kollektivtrafiken i Kristinehamns tätort, ett syfte med kollektivtrafiken för tätorten har därför varit att tillgodose skolelevers behov.

### **Skoltrafiken som en del av en flexibel mobilitet**

Skoltrafiken är en del av de samhällsfinansierade transporter och i delar av Kristinehamns kommun är skoltrafiken den enda kollektivtrafik som trafikerar bygden. I enlighet med ambitionen om ökad samordning av samhällsfinansierade transporter har en önskan om att öppna skoltrafiken för vanliga resenärer framförts. Kristinehamns kommun har uttryckt intresse att möjliggöra detta för kommunens invånare och Region Värmland testar i Grums och Kils kommuner att under läsåret 2021/2022 öppna skolturerna för allmänheten.

En ytterligare möjlighet är att använda fordon från skoltrafiken för att köra turer, både i anropsstyrd trafik och fasta turer. Det bygger på att fordon och förare i skoltrafiken kan köra en tur före eller efter sin tur i skoltrafiken, på så sätt uppnås en bättre resurseffektivitet. Om det är intressant kan kollektivtrafiken ta höjd för detta i kommande upphandling.



## Vägen framåt

Ambitionen är att arbeta vidare med de tre delar av flexibel mobilitet som beskrivs ovan, för att fler boende i kommunen ska få tillgång till kollektivtrafik. En viktig utgångspunkt är att regionen och kommunen arbetar tillsammans med införandet och att det sker en dialog med byalag och liknande organisationer för att skapa ett intresse och förståelse för vad det innebär.

Samverkan med kommunen innebär även att regionen och kommunen tillsammans ser över hur möjligheten att ta sig till befintliga och planerade bytespunkter i systemet ser ut för olika transportslag samt vilka åtgärder som är lämpligt att genomföra för att åstadkomma förbättringar.

### Åtgärder på kort sikt

- Tillsammans identifiera och genomföra pilotprojekt för att testa system för dynamisk trafik och för att samordna allmän kollektivtrafik med andra samhällsbetalda transporter, exempelvis skoltrafiken.
- Genomför de åtgärder som behövs för att införa det nya linjenät som föreslås i Kristinehamns tätort. Det handlar om framförallt hållplatser men även infrastrukturåtgärder för ökad framkomlighet.
- Formalisera samverkansgrupp mellan kommunen och regionen
- Medverka i funktionsutredning för tågstopp i Björneborg under 2022 och utifrån resultat i funktionsutredning ta ställning till kollektivtrafikförsörjning i Björneborg.
- Genomför ÅVS för resecentrum i Kristinehamn under 2022

### Åtgärder på lång sikt

- Permanenta de satsningar där pilotprojekten varit lyckosamma
- Genomför åtgärder enligt ÅVS för resecentrum i Kristinehamn

## Uppföljning av handlingsplanen

Region Värmland och Kristinehamns kommun ska varje år gemensamt följa upp genomförande av åtgärder och ambitioner i handlingsplanen. Detta sker genom gemensam arbetsgrupp med tjänstepersoner från båda organisationer samt vid behov en gemensam politisk avstämning.

Styrgruppen för framtagande av handlingsplanen utgör grund för den gemensamma arbetsgruppen för uppföljning.

