

Kollektivtrafiknämndens Årsredovisning 2022



Innehållsförteckning

1 Sammanfattning	3
2 Vision och värdegrund.....	3
3 Händelser av väsentlig betydelse	3
4 Uppföljning av resultatmål	4
4.1 Trygga och nöjda invånare	5
4.1.1 God tillgänglighet och service	6
4.2 Attraktivt och hållbart Värmland.....	10
4.2.1 Minskad miljö- och klimatpåverkan	10
4.3 Hållbar organisation.....	11
4.3.1 Hållbar organisation - Ekonomi i balans.....	12
5 Fokusområden	14
6 Uppföljning av nämndplan och andra politiska uppdrag	19
7 Arbete med personal- och arbetsmiljöfrågor.....	20
8 Viktiga förhållanden för resultat och ekonomisk ställning	20
9 Nämndanalys	20
10 Internkontroll	20

1 Sammanfattning

Denna rapport är kollektivtrafiknämndens uppföljning av resultat för helåret 2022 och kommer tillsammans med övriga delar av verksamheten att forma en gemensam årsredovisning.

Rapporten utgår från Region Värmlands effektmål och visar hur kollektivtrafiknämndens resultatmål bidrar till dessa genom att följa upp ett antal indikatorer.

År 2022 har likt föregående år fortfarande kantats av coronapandemin, men med fokus på att återfå resenärerna och finna nya. En utmaning, då många människor har förändrat sitt sätt att resa, men också en möjlighet, då många människor också börjat resa på nya och andra sätt. Invånarna fortsätter att till exempel arbeta hemifrån, vilket kan ge verksamheten möjligheten och resurserna att utforska nya sätt att utveckla kollektivtrafiken där den behövs mest.

2 Vision och värdegrund

Region Värmlands vision är *Livskvalitet i världsklass*. Med utgångspunkt från invånarnas behov medverkar Region Värmland till att främja en hållbar utveckling i hela Värmland och att göra länet ännu mer attraktivt att bo, verka i och besöka. Genom att alla medarbetare arbetar för att nå de beslutade effektmålen styr Region Värmland i rätt riktning för att nå visionen och, genom det, mot en långsiktig utveckling för värmlänningarna.

Region Värmlands värdegrund *För alla i Värmland* syftar till att alla i länet ska må bra och att regionen ska vara både attraktiv och konkurrenskraftig. Genom värdegrunden skapas en gemensam kultur som ska vara alla medarbetares kompass i det dagliga arbetet i en lärande process med mål och uppföljning. Värdegrunden skapar ett underlag till diskussion, dialog och engagemang.

3 Händelser av väsentlig betydelse

Coronapandemin är den händelse som haft nämnvärd påverkan på kollektivtrafiken med förlorade intäkter på grund av minskat resande. En hög inflation påverkar också verksamhetens kostnader.

4 Uppföljning av resultatmål

Kollektivtrafiknämnden uppfyller ett av resultatmålen för 2022. Inom minskad miljö- och klimatpåverkan. Inom resultatmål god tillgänglighet och service samt ekonomi i balans nås inte målen.

Rapporten följer följande struktur (se tabell). Inom varje resultatmål finns en eller flera indikatorer.

Effekt mål	Resultatmål	Exempel indikator
4.1 Trygga och nöjda invånare	4.1.1 God tillgänglighet och service	Enkelt att resa - Det är enkelt att resa med kollektivtrafiken - invånare
4.2 Attraktivt och hållbart	4.2.1 Minskad miljö och klimatpåverkan	Ökat kollektivt resande - Kollektivtrafikens marknadsandel hållbart resande
4.3 Hållbar organisation – ekonomi i balans	4.3 .1 Ekonomi i balans	Ekonomi i balans

Nedan följer motivering kring de bedömningar som är gjorda. Indikatorernas färger/ symboler innebär följande:

Grön: förväntat mål i nämndplan uppnått. (symbol: cirkel)

Gul: samma nivå som föregående period (2021) men uppnår inte målet i nämndplan. (symbol: romb)

Röd: målet i nämndplan nås inte och har sämre utfall än föregående period. (symbol: kvadrat)

God tillgänglighet och service (4.1.1)

sju röda, fyra gröna och tre gula indikatorer

Nämnden uppfyller inte målet god tillgänglighet och service. I bedömningen läggs stor vikt vid indikatorerna som rör nöjdhet och upplevelse att det är enkelt att resa.

Det är många olika indikatorer som följs upp. Se tabell för detaljerad information om utfall av de olika indikatorerna.

- Pålitlighet - Punktlighet regionbuss
- Pålitlighet - Punktlighet tätortstrafik
- Enkelt att resa - Det är enkelt att resa med kollektivtrafiken - Invånare
- Enkelt att resa - Det är enkelt att resa med kollektivtrafiken - Resenärer
- Nöjdhet - Resenärer allmän kollektivtrafik
- Nöjdhet - Kundnöjdhet servicetrafiken
- Upplevd tillgänglighet - Avgångstiderna passar respondentens behov - Invånare

Ovan nämnda sju indikatorer är röda vilket betyder att verksamheten inte uppnår målet för helåret. De tre indikatorer som är gula är i närheten av målet men når inte ända upp.

Det bör nämnas att kollektivtrafiken i Värmland har högt ställda mål och höga ambitioner. Utifrån ett nationellt perspektiv har kollektivtrafiken i Värmland, trots ej måluppfyllelse, bra värden på många indikatorer.

Utifrån ett nationellt perspektiv har kollektivtrafiken i Region Värmland goda resultat (se tabell nedan. Färgerna visar om utfallet når upp till målnivån samt branschens värde.)

Minskad miljö och klimatpåverkan (4.2.1)

Sex gröna och en gul indikator

Nämnden uppfyller målet minskad miljö och klimatpåverkan.

Inom indikatorn Ökat kollektivt resande - Marknadsandel hållbart resande (gång, cykel, kollektivtrafik) är resultat bättre än föregående år, men når inte upp till målet. Goda resultat på alla ovan nämnda indikatorer i jämförelse med föregående år.

Hållbar organisation – Ekonomi i balans (4.3.1)

Nämnden uppfyller inte målet hållbar organisation – ekonomi i balans. Kollektivtrafiknämndens resultat är 98,1 miljoner kronor sämre än budget.

Kollektivtrafiknämnden har i sin nämndplan sju fokusområden beskrivna. Fokusområdena är övergripande områden nämnden prioriterar och som kommer att vara i fokus under flera år framåt. Det finns många överlappningar mellan olika områden och utvecklingen sker genom att arbeta med dessa områden på ett samlat och samordnat sätt i verksamheten. Inom varje område redovisas vad nämnden särskilt har fokuserat på under 2022.

Nämndens fokusområden är:

- Digitalisering
- Framtidens affärs- och kundmodeller
- Utveckling av mobilitet och tjänster
- Framtidens trafiksystem
- Samverkan
- Särskilda persontransporter
- Post-corona kollektivtrafikens omstart

I delårsrapporten är sex av dessa fokusområden bedömda som gröna. Det är alla områden förutom särskilda persontransporter. Flera av de punkter som beskrivs i dessa fokusområden bedöms vara uppfyllda eller klara. Arbete inom områdena kommer dock att fortsätta på ett eller annat sätt.

Inom området särskilda persontransporter är vissa punkter genomförda, medan andra kommer fortgå i nästkommande år.

4.1 Trygga och nöjda invånare

Likt tidigare, så ligger kollektivtrafiken i Värmland bra till i kollektivtrafikbarometerns mätningar kring trygghet och nöjdhet. Trots några påfrestande år för kollektivtrafiken med inrådan till resenärer att inte resa, så är resenärer och medborgare både nöjda och trygga med kollektivtrafiken i Värmland nu när coronapandemin betraktas vara över.

Verksamheten har åter börjat med aktiviteter och insatser för att både locka tillbaka gamla resenärer, och nya. Flera av indikatormålen nås dock inte, men utifrån ett nationellt perspektiv är resultaten ändå goda. Fortsatt arbete och analys krävs för att nå upp till verksamhetens indikatormål.

Stort fokus under 2022 har varit att lyfta kollektivtrafiken som färdmedel även till fritidsaktiviteter. Ett sätt att knyta till sig nya resenärer, men även tydliggöra för befintliga resenärer, att kollektivtrafiken kan användas även till fritidsresor.

I slutet på 2022 gick verksamheten ut och gjorde reklam för sänkta/ frysta priser inom kollektivtrafiken för 2023.

4.1.1 God tillgänglighet och service



Utifrån de förutsättningar som finns i Värmland, där en stor del av befolkningen i länet är centraliserat kring Karlstad och dess kranskommuner och där det norrut blir alltmer glesbefolkat, lyckas verksamheten leverera en kollektivtrafik med god service och tillgänglighet. Möjligheterna till att utveckla kollektivtrafiken och nå än fler resenärer finns alltså.

Aktiviteter för att öka tillgängligheten är bland annat X-linjen i Säffle och provöppningen av skoltrafiken inom Kils och Grums kommun, så kallad Mixtrafik, där resenärer erbjuds boka lediga platser på skolbussarna. Under slutet på 2022 startades även Mixtrafik i Arvika kommun. Flera kommuner inom länet är också intresserade att introducera tjänsten.

För ungdomarna som reser med skoltrafiken inom Arvika kommun, finns bussklubben. En applikation för bland annat störningsinformation, men även möjlighet för föräldrarna att ha uppsikt över sina barn så att de kommer på och av bussen samt meddela om de inte ska åka med.

Indikatorer	Utfall	Kvinnor	Män	Mål
Pålitlighet - Punktlighet regiontåg	93,5 %			93 %
<p>Kommentar Definition: Andel av regiontågen som ankommer till slutstation i rätt tid +5 minuter.</p> <p>Punktligheten för regiontågen hamnar på 93,5%, vilket överstiger både föregående års värde på 91,3% samt målnivån 93%. Både Värmlandsbanan samt Fryksdalsbanan har redovisat bättre punktlighet 2022 jämfört med 2021.</p>				
Pålitlighet - Punktlighet regionbuss	93 %			96 %
<p>Kommentar Definition: Andel turer som avgår från starthållplats (busstationer eller resecentrum) med max tre minuters försening.</p> <p>Punktligheten för regionbussarna går ner något, till 93%, jämfört med föregående års 96%, och når ej heller målnivån (> 95%). Jämför vi istället mot innan pandemin (92% 2019) så är punktligheten bättre 2022.</p> <p>Punktligheten påverkas av hur lång tid som behövs vid varje stopp. Det är således lättare att få en högre punktlighet vid ett lågt resande vilket tydligt syns på de positiva resultat som uppvisats de två föregående åren, då det var pandemi och lågt resande.</p>				
Pålitlighet - Punktlighet tätortstrafik	63 %			66 %
<p>Kommentar Definition: Andel turer som avgår från starthållplats (endast baslinjer) inom intervallet 30 sekunder för tidig till 1 minut försenad.</p> <p>Punktligheten i tätortstrafiken går ner några procentenheter, till 63%, jämfört med föregående års 66%, vilket också är målnivån.</p> <p>Punktligheten påverkas av hur lång tid som behövs vid varje stopp. Det är lättare att få en högre punktlighet vid ett lågt resande vilket tydligt syns på de positiva resultat som uppvisats de två föregående åren, då det var pandemi och lågt resande. Jämför vi i stället mot innan pandemin (60% 2019) så är punktligheten bättre 2022.</p>				

Indikatorer	Utfall	Kvinnor	Män	Mål
Enkelt att resa - Det är enkelt att resa med kollektivtrafiken - Invånare	55 %	58%	53%	60 %
<p>Kommentar Utfallet på 55% är en procentenhet högre än vid delåret. Dock nås inte målnivån 60% och inte heller kommer betyget upp till det nationella snittet, som även det är 60%. Fjölårets siffra var 56%. Av invånarna så tycker kvinnor det är enklare att resa med kollektivtrafiken än män. Landsbygdsbor ger sämre betyg än boende i tätort, vilket bl a kan bero på att landsbygdsbor i högre grad inte anser att avgångstiderna passar deras behov.</p> <p>Att avgångstiderna passar behoven har störst inverkan på hur enkelt det uppfattas vara att resa med kollektivtrafiken. I övrigt är det flera faktorer som har ungefär lika stor inverkan, bland annat möjligheterna att använda kollektivtrafiken, närhet till hållplatser samt upplevd trygghet.</p>				
Enkelt att resa - Det är enkelt att resa med kollektivtrafiken - Resenärer	79 %	78%	81%	80 %
<p>Kommentar Till skillnad mot invånarna, så tycker resenärerna att det är enkelt att resa med kollektivtrafiken i Värmland. Utfallet på 79% placerar Region Värmland i toppskiktet när det gäller denna fråga och det ligger även över det nationella snittet på 75%. Varken fjölårets betyg eller målet på 80% uppnås dock, men utfallet är inte långt ifrån att tangera denna siffra. Både kvinnor och män ger höga betyg av resenärerna.</p> <p>Att avgångstiderna passar behoven har störst inverkan på hur enkelt det uppfattas vara att resa med kollektivtrafiken. I övrigt är det flera faktorer som har ungefär lika stor inverkan, bland annat möjligheterna att använda kollektivtrafiken, närhet till hållplatser samt upplevd trygghet.</p>				
Enkelt att resa - Det är enkelt att köpa biljett och kort - Invånare	81 %	81%	81%	80 %
<p>Kommentar Region Värmland får fortsatt höga betyg på denna fråga och utfallet 81% kommer över både målnivåns 80% samt föregående års värde som var 76%. Det nationella snittet ligger på 79%. Både kvinnor och män tycker det är enkelt att köpa biljetter.</p> <p>Hur pass enkelt det är att få information inför resan, personalens bemötande samt information vid förändringar av tidtabeller och linjer påverkar i högst grad den upplevda enkelheten att köpa biljetter och kort.</p>				
Enkelt att resa - Det är enkelt att köpa biljett och kort - Resenärer	81 %	82%	80%	80 %
<p>Kommentar Likt invånarna tycker även resenärerna det är enkelt att köpa biljetter i kollektivtrafiken. Region Värmlands betyg på 81% ligger över både målnivåns 80%, fjölårets 78% samt det nationella snittets betyg 80%. I stort sett lika stor andel kvinnor som män tycker det är enkelt att köpa biljett och kort.</p> <p>Hur pass enkelt det är att få information inför resan, personalens bemötande samt information vid förändringar av tidtabeller och linjer påverkar i högst grad den upplevda enkelheten att köpa biljetter och kort.</p>				
Nöjdhet - Invånarnöjdhet allmän kollektivtrafik	58 %	61%	56%	63 %
<p>Kommentar</p>				

Indikatorer	Utfall	Kvinnor	Män	Mål
<p>Invånarna i länet är nöjda om vi jämför oss med resten av landet. Årets resultat på 58% är klart högre än det nationella snittet på 52% och tangerar föregående års värde. Det är dock en bit kvar till målnivån, som är 63%. Kvinnor är mer nöjda än män när det gäller denna fråga. Detta kan bl a bero på att kvinnor i högre grad än män anser det vara enkelt att resa med kollektivtrafiken samt att avgångstiderna passar deras behov.</p> <p>Störst inverkan på invånarnas totalintryck, av kollektivtrafiken i Värmland, är hur enkelt det är att resa med kollektivtrafiken. Även hur möjligheterna att resa kollektivt har förbättrats, att man kan lita på att komma fram i tid samt att avgångstider passar behoven har stor inverkan för detta betyg.</p>				
Nöjdhet - Kundnöjdhet allmän kollektivtrafik	72 %	73%	71%	75 %
<p>Kommentar 2021 uppnåddes det högsta helårsbetyget någonsin (79%) avseende nöjda kunder. Och även om årets siffra, på 72%, inte tangerar detta eller kommer upp i målnivåns 75%, så är det klart över det nationella snittet på 60% och Region Värmland ligger i toppskiktet om vi jämför oss med andra regioner. Bland resenärerna så är kvinnor och män ungefär lika nöjda med den allmänna kollektivtrafiken.</p> <p>Störst inverkan på resenärernas totalintryck, av kollektivtrafiken i Värmland, är hur enkelt det är att resa med kollektivtrafiken. Även hur möjligheterna att resa kollektivt har förbättrats, att man kan lita på att komma fram i tid samt att avgångstider passar behoven har stor inverkan för detta betyg.</p>				
Nöjdhet - Kundnöjdhet servicetrafiken	91 %			95 %
<p>Kommentar Likt delårsbetyget blir även betyget för helåret 2022 91%. Målnivån 95% eller föregående års 94% uppnås därmed ej. Betyget är dock på samma nivå som det nationella snittet som även det blir 91%. En av förklaringarna till att betyget sjunkit är att den upphandlade beställningscentralen för Karlstad färdtjänst har bytt system och verksamheten har flyttats till annan ort med ny personal. Inkörningsproblem har gjort att kunderna inte, i lika stor utsträckning, känt sig lika väl bemötta eller förstådda som tidigare, vare sig av personal i beställningscentralen eller förare.</p>				
Trygghet - Det känns tryggt att resa med kollektivtrafiken - Invånare	70 %	71%	69%	72 %
<p>Kommentar Utfallet på 70% är inte fullt uppe vid målnivån 72%, men är bättre än föregående års betyg (68%). Jämför vi oss med andra regioner så ligger Region Värmland högt över det nationella snittet på 63%. Kvinnor och män känner sig ungefär lika trygga. Tätortsbor känner sig mer trygga än boende på landsbygden.</p> <p>Det är framförallt att invånarna kan lita på att komma fram i tid samt att det är enkelt att resa med kollektivtrafiken som har stor inverkan på deras upplevda trygghet. Även tillgången till information inför resan har stor betydelse.</p>				
Trygghet - Det känns tryggt att resa med kollektivtrafiken - Resenärer	81 %	80%	83%	84 %
<p>Kommentar 81% av resenärerna känner sig trygga i kollektivtrafiken. Detta betyg placerar Region Värmland i toppskiktet om vi jämför oss med andra regioner, det nationella snittet är 70%. Även om betyget har blivit bättre än föregående år (77%), så är det några procentenheter upp till målnivåns 84%. Av resenärerna känner sig männen något mer trygga än kvinnorna.</p> <p>Det är framförallt att resenärerna kan lita på att komma fram i tid samt att det är enkelt att resa som har stor</p>				

Indikatorer	Utfall	Kvinnor	Män	Mål
inverkan på deras upplevda trygghet. Även tillgången till information inför resan har stor betydelse.				
Upplevd tillgänglighet - Avgångstiderna passar respondentens behov - Invånare	39 %	42%	36%	43 %
<p>Kommentar Betyget 39% når inte upp till föregående årsvärde (41%) och inte heller upp till målnivån på 43%. Det nationella snittet är 51% men om storstadsregionerna, som har ett betydligt större utbud, utesluts så ligger snittet på cirka 38%. Kvinnor är mer nöjda än män avseende denna fråga. Detta kan bero på att kvinnor i högre grad än män anser det vara enkelt att resa med kollektivtrafiken.</p> <p>Tätortsinvånarna är, ganska naturligt, mer nöjda med avgångstiderna jämfört med boende på landsbygden. Hur väl man anser att avgångstider passar behoven har stort samband med hur enkelt det upplevs vara att resa med kollektivtrafiken. Att man kan använda kollektivtrafiken för de flesta resorna samt om möjligheterna att resa kollektivt förbättrats påverkar också detta betyg.</p>				
Upplevd tillgänglighet - Avgångstiderna passar respondentens behov - Resenärer	65 %	66%	65%	65 %
<p>Kommentar Till skillnad mot invånarna, så är resenärerna mer nöjda med avgångstiderna och utfallet på 65% uppnår målnivån. Jämfört med föregående års toppresultat (69%) är det dock några enheter lägre 2022. Det nationella snittet ligger på 67% men om storstadsregionerna, som har ett betydligt större utbud, utesluts så ligger snittet på cirka 60%. Av resenärerna så är både kvinnor och män ungefär lika nöjda.</p> <p>Resenärer i tätorterna är, ganska naturligt, mer nöjda med avgångstiderna jämfört med boende på landsbygden. Hur väl man anser att avgångstider passar behoven har stort samband med hur enkelt det upplevs vara att resa med kollektivtrafiken. Att man kan använda kollektivtrafiken för de flesta resorna samt om möjligheterna att resa kollektivt förbättrats påverkar också detta betyg</p>				

Det bör nämnas att kollektivtrafiken i Värmland har högt ställda mål och höga ambitioner. Utifrån ett nationellt perspektiv har kollektivtrafiken i Värmland, trots ej måluppfyllelse, bra värden på många indikatorer vilket ses i tabellen nedan

God tillgänglighet och service	utfall	mål	branschen
Det är enkelt att resa - invånare	55%	60%	60%
Det är enkelt att resa - resenär	79%	80%	75%
Det är enkelt att köpa biljett och kort - invånare	81%	80%	79%
Det är enkelt att köpa biljett och kort - resenär	81%	80%	80%
Invånarnöjdhet allmän kollektivtrafik	58%	63%	52%
Kundnöjdhet allmän kollektivtrafik	72%	75%	60%
Kundnöjdhet i servicetrafiken	91%	95%	91%
Det känns tryggt att resa i kollektivtrafiken - invånare	70%	72%	63%
Det känns tryggt att resa i kollektivtrafiken - resenär	81%	84%	70%

Avgångstiderna passar mitt behov - invånare	39%	43%	51%
Avgångstiderna passar mitt behov - resenär	65%	65%	67%

4.2 Attraktivt och hållbart Värmland

Att göra Värmland mer hållbart och attraktivt är något som kollektivtrafiken ständigt arbetar för. Bara genom att erbjuda en tillgänglig kollektivtrafik för många invånare gör att Värmland blir mer attraktivt att leva och bo i.

Flera utvecklingsprojekt har pågått under året, bland annat det EU-finansierade Stronger combined (kombinerade lösningar med bland annat lånecykel på utvalda platser), X-linjen i Säffle (flexibel bokning) och Mixtrafik (möjlighet för resor på skoltrafiken). Projekten är uppskattade bland användarna och bidrar med kunskap och idéer inför den fortsatta utvecklingen av framtidens kollektivtrafik samt framtida trafikupphandlingar. Stronger combined avslutades under 2022, men erfarenheter och lösningar från projektet kommer att tas tillvara i framtida mobilitetslösningar. För X-linjen i Säffle är den numera permanent. Konceptet Mixtrafik är även det uppskattat och det finns planer på att lansera det i hela Värmland.

Under sommaren har resenärer även haft möjlighet att ta med sig sin cykel på bussen på vissa särskilda turer samt även resa med kollektivtrafik till Glaskogens naturreservat i Arvika kommun. Ett sätt att uppmärksamma för invånarna i Värmland vilka ytterligare möjligheter det finns till att använda kollektivtrafiken, utöver arbets- och studiependling.

4.2.1 Minskad miljö- och klimatpåverkan



Indikatorer	Utfall	Kvinnor	Män	Mål
Minskad klimatpåverkan - Andel förnybart drivmedel regionbuss och tätortstrafik utanför Karlstad	95 %			88 %
Kommentar Utfallet på 95% är över målnivåns 88% och ligger i samma härad som föregående års värde (96%).				
Minskad klimatpåverkan - Andel förnybart drivmedel tätortstrafik Karlstad	100 %			100 %
Kommentar Likt föregående år uppnås målnivån på 100%.				
Minskad klimatpåverkan - Andel förnybart drivmedel regiontåg	66 %			65 %
Kommentar Årets resultat på 66% överstiger målnivåns 65% samt föregående års värde, som var 62%. Andelen kilometer utförda med eldrivna tåg är större 2022 än 2021.				
Minskad klimatpåverkan -	26 %			20 %

Andel förnybart drivmedel servicelinjerna				
<p>Kommentar Servicelinjen kommer över drivmedelsmålet på 20% och noteras för 26% förnybara körda kilometer gentemot 12% förra året. Fler kilometer med servicelinjerna till Örebro och Uppsala har genomförts detta år, vilket påverkar andelen positivt då dessa drivs av förnybara biodiesel.</p>				
Ökat kollektivt resande - Kollektivtrafikens marknadsandel	12 %	14%	10%	11 %
<p>Kommentar Återhämtningen efter covid-19 pandemin har fortsatt under hösten och fler resande har tillkommit. Detta innebär att helårsresultatet blir 12%, vilket är över både målnivån (11%) samt föregående års värde, som var 8%. Något fler kvinnor än män nyttjar kollektivtrafiken. Detta kan bland annat bero på att kvinnor i högre grad anser att avgångstiderna passar deras behov samt att de i större utsträckning än män anser att de kan använda kollektivtrafiken till de resor de gör.</p>				
Ökat kollektivt resande - Marknadsandel hållbart resande (cykel, gång, kollektivtrafik)	22 %	25%	19%	23 %
<p>Kommentar Även marknadsandelen för hållbart resande har fortsatt att öka och utfallet på helåret blir 22%. Det är klart över fjolårets 18%, dock uppnås inte riktigt målnivån 23%.</p> <p>Fler kvinnor än män reser hållbart. Det beror bl a på att män i större utsträckning är utpräglade bilister jämfört med kvinnor, medan fler kvinnor är utpräglade kollektivtrafikresenärer eller växlare (reser både kollektivt och med bil). Kvinnor, speciellt i tätort, tycker även det är viktigt att bidra till en bättre miljö genom att använda hållbara färdmedel för sin resa.</p> <p>Marknadsandelen för hållbart resande är ganska naturligt högst i åldersgrupperna 15-19 år samt 20-25 år och i tätort, där det bl a är lättare att ta sig fram och kunna utföra sina ärenden med cykel än på landsbygden.</p>				
Ökad samkörning - Styrningseffekt för bokade sjukresor	9,5 %			9,1 %
<p>Kommentar Antalet sjukresor totalt har ökat under detta år och är i dagsläget fler än innan pandemin. Av dessa sjukresor har verksamheten lyckats få över fler och fler till den allmänna kollektivtrafiken.</p> <p>De bokade sjukresor som utförs i den allmänna kollektivtrafiken ligger över föregående års värde som var 8,5%, och utfallet på 9,5% är även över målnivån på 9,1%, vilket också var 2019 års värde.</p>				

4.3 Hållbar organisation

Förutom målsättningen att den kollektivtrafik som bedrivs inom Region Värmland ska framföras på fossilfritt bränsle, så arbetar verksamheten även internt med att skapa en så hållbar arbetsplats som möjligt.

Under första halvan av 2022 har kontakten mellan kollektivtrafiken och avdelningen Hållbar utveckling intensifierats. Bland annat har en del medarbetare inom kollektivtrafiken fått en informationsgenomgång på vilket sätt Hållbar utveckling kan stötta och bidra med kompetens och nya perspektiv

utifrån Hållbarhet. Kollektivtrafiken har även medarbetare som deltar i olika nätverksträffar för att till exempel utveckla arbetspendlingen bland Region Värmlands anställda.

Under hösten har det genomförts en typ av inventering på våra kontor om hur de kan göras mer hållbara utifrån avfallshantering och hur resurser används. Inventeringen visade på att verksamheten redan gör mycket positivt när det kommer till avfallshantering och resursanvändning, men vissa mindre åtgärdsområden inom sophantering identifierades. Åtgärderna är pågående.

4.3.1 Hållbar organisation - Ekonomi i balans



Verksamhetens nettokostnader (mnkr)						
Kollektivtrafiken	Utfall	Utfall	Utveckling		Budget	Utfall
Period: jan-dec	perioden	perioden			perioden	jämfört
	2022	2021			2022	budget
Verksamhetens intäkter	575,2	519,0	56,2	10,8%	591,6	-16,4
Personalkostnader	-78,4	-76,8	1,5	2,0%	-81,3	2,9
Köp av verksamhet	-1 089,8	-931,7	158,1	17,0%	-1 001,0	-88,8
Verksamhetsanknutna tjänster	-5,7	-6,1	-0,4	-6,2%	-8,9	3,2
Övriga verksamhetskostnader	-230,8	-231,7	-0,9	-0,4%	-231,5	0,7
Verksamhetens kostnader	-1 404,7	-1 246,3	158,4	12,7%	-1 322,6	-82,1
Avskrivningar och nedskrivningar	-10,6	-10,5	0,1	0,7%	-10,8	0,2
Finansiella kostnader	-0,4	-0,5	-0,1	-26,2%	-0,4	0,0
Verksamhetens nettokostnader	-840,5	-738,3	102,1	13,8%	-742,3	-98,1

Kommentar Coronapandemin och indexutvecklingen för trafikavtal var den största väsentliga händelsen för budget i balans.

Utfall jämfört med budget

Kollektivtrafikens nettokostnad var 98,1 miljoner kronor högre än budget. De största avvikelserna var marknadsintäkt och trafik kostnad.

Intäkter från marknaden var lägre än budget. Coronapandemin har minskade intäkterna under flera år men viss återhämtning skedde under året. Regeringen utlovade ett visst bidrag till kollektivtrafiken och Region Värmland ansökte och fick ta del av dessa.

Färdtjänst, skoltrafik och tillköp av trafik beställs av kommuner och finansieras av dem. Kostnaden för trafiken betalas av Kollektivtrafiken men vidarefaktureras kommunerna. Denna trafik är således kostnadsneutral för Kollektivtrafiken. Både intäkter och kostnader för den här trafiken ingår i tabellen ovan och ökar både intäkter och köp av verksamhet.

Kostnaden för köp av verksamhet var högre än budget. Anledningen till den ökade kostnaden var framför allt att inflationen ökade och fördyrade trafik kostnaden. Förändring i avtal med entreprenören för tåg medförde en tillfälligt ökad kostnad och under året var det många avbrott i tågtrafiken vilket ökade kostnader för ersättningsbussar. Lägre resande medförde att kostnaden för resegaranti, försäljningsprovision och

kontrollverksamhet minskade.

I gruppen övriga verksamhetskostnader redovisades sjukresor. Kostnaden för sjukresor ökade något medan övriga verksamhetskostnader inom gruppen var lägre än budget.

Utfall jämfört med föregående år

Kollektivtrafikens nettokostnad var 102 miljoner kronor högre än föregående år. De största skillnaderna var marknadsintäkt och trafik kostnad.

Intäkter från marknaden var högre under året. Coronapandemin minskade intäkterna, en återhämtning skedde dock under året. Regeringen gav bidrag till kollektivtrafiken under 2020-2022 men bidraget 2022 var lägre än tidigare år.

Kostnaden för köp av verksamhet var högre än budget. Den främsta anledningen var att inflationen ökade och fördyrade trafik kostnaden under 2022. Förändring i avtal med entreprenören för tåg medförde en tillfälligt ökad kostnad och det var många avbrott i tågtrafiken vilket medförde ökade kostnader för ersättningsbussar.

Ökad samkörning - Samordningseffekt servicetrafiken	27%			30%
---	-----	--	--	-----

Kommentar

Samordningseffekten för resor inom servicetrafiken hamnar på 27% år 2022, vilket är bättre än föregående års 21%, men når inte riktigt upp till 2019 års värde på 30%, som även är målnivån.

5 Fokusområden

Digitalisering



Under året har nämnden fokuserat på att:

- Fortsatt utveckla av kollektivtrafikens e-tjänsteportal.
- Implementera av *Bussklubben* (skoltrafikapplikation) i kommunerna.
- Samordna och vidareutveckla förvaltningsmodeller för den digitala utvecklingen tillsammans med övriga delar av regionen.
- Ta fram en förstudie av digitala tjänster utifrån universell utformning. Med universell utformning avses att säkerställa tjänsterna så att de utan särskild anpassning kan användas av alla i möjligaste mån.

Verksamheten har byggt olika typer av E-tjänster under året, som exempelvis möjligheten att boka en plats för cykel ombord på bussen, ansökning för gratis resa vid vårdkallelse (pågår) samt samlat våra bokningstjänster på ett ställe. Med tanke på att nya försäljningssystemet som upphandlas för tillfället kommer med några E-tjänster har verksamheten avvaktat med att utveckla ytterligare på befintlig plattform för att undvika dubbelarbete. Däremot har olika typer av kartläggningar genomförts för att ta arbetet vidare.

Inom Bussklubben har verksamheten arbetat på två spår. Det ena har handlat om att ta fram en plan och säkra finansiering för att få ut Bussklubben i hela regionen. Beslut kring finansiering planeras under våren 2023. Det andra spåret har handlat om att förvalta bussklubben i befintliga kommuner samt ta fram utvecklingsidéer inför implementering i övriga kommuner. En av idéerna som diskuterats är införande av incheckning med QR kod för att få bättre statistik på incheckningar.

Kollektivtrafiken har utökat antalet förvaltningsobjekt under året och just nu finns objekten: Trafiksystem, Biljett och Betalsystem, Servicetrafik, Analys och data, Molnplattform och Digitala kanaler. Fokus på årets arbete har varit att samordna förvaltningen och utvecklingen över organisationsgränser, ta fram förvaltningsplaner, dokumentera system samt arbeta med avvikelshantering. Parallellt med detta har verksamheten ingått i regionens digitaliseringsråd för att samordna på regionnivå.

En förstudierapport rörande tillgänglighet i digitala kanaler har färdigställts under året. Allt eftersom förändringar sker eller nya tjänster tas i bruk ökar tillgängligheten. En tillgänglighetsredovisning finns på webbplatsen varmlandstrafik.se.

Framtidens affärs- och kundmodeller



Under året har nämnden fokuserat på att:

- Påbörja implementering av ett nytt biljett- och betalsystem.
- Utvärdera harmonisering av priser och produkter, fortsätta en aktiv dialog i nämnd och förvaltning om olika prissystem, pilotesta nya lösningar i prissystemet, som ett led i att forma en ny modell för priser och produkter till det framtida biljettsystemet.
- Starta implementering av ett nytt varumärke för kollektivtrafiken i Värmland

Status:

Upphandling av första fasen av nytt biljett- och betalsystem, dvs centralsystem och applikation (resenärsapp) pågår. Utvärdering av centralsystem och applikation pågår och förberedelser för nästa steg pågår parallellt i form av en förstudie.

Arbetet med priser- och produkter pågår på flera olika plan. Dels genom kampanjer för att locka nya kundgrupper, till exempel Duo/familj och sommarbiljetten där försäljningen ökat betydligt från föregående år. Det mer långsiktiga arbetet pågår där ledningsgruppen har arbetat med analyser och principer inför fortsatt dialog och beslut om framtida pris- och produktsystem i kollektivtrafiknämnden. I kollektivtrafiknämnden kommer fler dialoger att genomföras med presentation av olika varianter av prissystem.

Implementering av nytt varumärke pågår och är ett långsiktigt arbete i många olika kanaler. Startskottet blev dubbeldäckarna i september. Under november började verksamheten byta klisterdekaler till kollektivtrafikens nya logotyp på Karlstads tätortsbussar och från och med 11 december används Värmlandstrafik som varumärke för hela kollektivtrafiken. Det kommer att ta lång tid att byta varumärke i hela verksamheten.

Utveckling av mobilitet och tjänster



Under året har nämnden fokuserat på att:

- Implementera mixtrafik (erbjuda allmänheten att resa i skoltrafiken) i kommunerna.
- Pilottesta nya trafikerbjudande och tjänster (exempelvis turism, fritids- och helgerbjudanden) för att öka marknadsandelen.
- Genomföra aktiviteter för ökad tillgänglighet i kollektivtrafiksystemet.

Status:

Under våren har verksamheten startat upp projektet Mixtrafik i Kils kommun, i området Fagerås. Under hösten har uppstart av mixtrafik även skett i Arvika kommun. Projektet innebär att man som resenär har möjlighet att boka resa inom skoltrafiken. Det har även genomförts ett test i Grums kommun under våren med bra resultat. I praktiken så innebär det att man som resenär bokar en plats på skolbussen via en applikation utifrån de platser som finns lediga. Med pilotprojekt ges möjlighet att undersöka om det är ett alternativ till bättre tillgänglighet till kollektivtrafik i områden där det idag finns låg frekvens av kollektivtrafik eller ingen alls.

Under sommaren har en ny linje mellan Karlstad - Grums - Värmskog - Glaskogen - Arvika trafikerats i båda riktningar 4 dagar per vecka. Detta har genomförts i samråd med Glaskogens naturreservat för att hitta det utbud och tider där det är flest besökare. Cirka 300 resor har genomförts, vilket betraktas som ett positivt resultat för en nystartad linje. Fortsatt utvärdering pågår.

Under sommaren har möjligheterna till att kunna boka med sig cykel på linje 600 som har koppling till Klarälvsbanan utökats. Resenärerna har kunnat ta med sig cykel på fler avgångar än förra sommaren. Även möjligheten att kunna boka med cykel på linje 700 mellan Karlstad och Ärjämg med koppling till Unionsleden har erbjudits under sommaren samt på linje 800 och 505 med koppling till Vänerleden. Nytt för i år är att man bokar sin plats för cykel via en mobilapplikation. Responsen har varit positiv med relativt högt bokningsantal.

I Säffle kommun har den dynamiska linjen X-linjen blivit permanent och ersatt linje 80. Hållplatserna är virtuella och bokning sker via en applikation. Här har responsen varit positiv med högt antal bokningar varför linjen blivit permanent.

Utvecklingsprojekten ovan, är alla, goda exempel på hur kollektivtrafiken kan utvecklas för att finna nya resenärer, bredda kollektivtrafikens utbud och bidra till bland annat minskat resande med bil.

Framtidens trafiksystem



Under året har nämnden fokuserat på att:

- Fortsatt arbetet med projekt nästa generation bussystem i Värmland.
- Utvärderat implementerade trafiklösningar, samt rese- och kundundersökningar utifrån verksamhetens analysbehov.
- Genomfört pilottester av dynamisk, anropsstyrd kollektivtrafik (OnDemand) på tre olika platser i länet.
- Ta fram en strategisk plan för tågtrafik i Värmland
- Planera nästa etapp i utbyggnaden av Karlstadsstråket
- Planera uppstart och av nytt linjenät i Kristinehamns tätort.

Status:

Region Värmland kollektivtrafik har valt att utnyttja möjligheten till optionsåren i trafikavtalet med Nobina för den regionala busstrafiken, så nuvarande trafikavtal gäller fram till tidtabellsskiftet i december 2027. För att se hur nästa generations bussystem ska se ut i Värmland pågår ett utvecklingsarbete tillsammans med Nobina där verksamheten genomför pilotprojekt och andra tester i trafiken.

Ett pilotprojekt som pågår är den dynamiska kollektivtrafiken i Säffle tätort, X-linjen. Ett projekt som visat sig varit väldigt uppskattad och har under den första perioden, sedan november 2021, mer än femdubblat det kollektiva resandet inom Säffle tätort. Linjen är numera permanent. Det pågår även ett förberedande arbete med hur fler dynamiska trafiklösningar ska kunna erbjudas under kommande år, då främst i glesbygd.

Ett annat utvecklingsarbete som pågår är även att testa komfortbussar på vissa längre linjer inom regionen. I det arbetet ingår även att effektivisera den regionala busstrafiken för att kunna finansiera dessa tester som pågår och planeras. Kundundersökningar har genomförts och kompletterats i trafiken under våren för att se vad kunderna tycker innan förändringar kommer att genomföras. Sedan kommer kundundersökningar genomföras regelbundet.

Pilottestet av dynamisk kollektivtrafik i Karlstad har pågått sedan december 2021 och till och med juni 2022. Några viktiga lärdomar har redan gjorts inom projektet:

- Att testa konceptet parallellt med ordinarie trafik är enkelt och okontroversiellt.
- Att ersätta ordinarie busstrafik med dynamisk kollektivtrafik kan väcka oro i området vilket kräver framförhållning och dialog.
- Ju bättre ordinarie busstrafik som finns, desto svårare för boende att acceptera en förändring.
- De resenärer som testat att åka är mycket positiva till konceptet.
- De resenärer som varit mest kritiska åker sällan kollektivt själva.
- Som huvudskäl till oro/kritik anges oftast att de tror att barnen inte kommer klara av att boka och/eller resa och att de kommer tvingas skjutsa dem till skolan i egen bil.
- Att behöva byta från en vanlig buss till dynamisk buss befaras vara krångligare än att byta från dynamisk trafik till vanlig buss. Det vill säga att hemresan befaras vara krångligare än utresan, detta på grund utav att man behöver räkna mer på lämplig bokningstid från bytespunkten.

Inför året har mycket arbete lagts ned för att planera inför S-linjens förlängning österut från Ruds bytespunkt till Välsvikens station och västerut från centrum till Jakobsberg. Tidigt under året kom besked från Karlstads kommun om att den planerade entreprenadupphandlingen för den östliga förlängningen hade avbrutits. Tillsammans med kommunen har förvaltningen därefter undersökt möjligheterna för en förlängning med lägre ambitioner kring hållplatsmiljöer, men även detta arbete har fått avbrytas då det saknas förutsättningar för att genomföra den nödvändiga flytten av snabbbladdstationen till Välsvikens station. Under våren har fokus skiftat till att åstadkomma ett attraktivt utbud för S-linjen för sträckan Rud-Jakobsberg.

Tillsammans med tjänstepersoner från Kristinehamns kommun och representanter från entreprenören Nobina har förvaltningen genomfört en inventering och planering av hållplats- och infrastruktur-åtgärder som behöver realiseras för att det nya beslutade linjenätet i Kristinehamn ska kunna implementeras. Vaghållaren Kristinehamns kommun räknar med att kunna genomföra majoriteten av åtgärderna under 2023 vilket medför att linjenätet skulle kunna invigas i december 2023.

Under 2022 har arbetet med att ta fram en strategisk plan för tågtrafik i Värmland pågått. Syftet är att samla och förtydliga vilken utveckling av tågtrafiken som Region Värmland behöver och vill se för att nå de mål som regionen antagit. Målet med arbetet är att planen ska fungera både som ett kunskapsunderlag och en framtidsvision som kan vara till stöd vid framtida ställningstaganden. Planen beskriver det arbete och åtgärder på såväl kort som lång sikt som behövs för att uppnå fortsatt utveckling av det regionala tågsystemet. Ett antal aktörer har involverats i arbetet, så som Trafikverket, bolaget Oslo-Sthlm 2.55, fordonsägare samt operatörer. Därutöver har dialogmöten genomförts med samtliga tågkommuner i regionen samt angränsande regioner. Tidplanen är att under våren gå ut på remiss och att tidig höst 2023 ha en beslutad slutversion.

Samverkan



Under året har nämnden fokuserat på att:

- Implementera handlingsplaner inom Kristinehamns och Karlstads kommuner.
- Fortsatt utveckla av Resecentrum Karlstad tillsammans med berörda parter.
- Vidareutveckla formerna för samverkan i samhälls- och infrastrukturutveckling tillsammans med regionala utvecklingsnämnden (RUN) och kommunerna.
- Utforma riktlinjer för uppföljning av *Överenskommelse om ansvar för regional kollektivtrafik i Värmland*.

Status:

Förutom samverkan kring planering och utformning av Karlstadstråket och dess kommande faser har kollektivtrafikens avdelningar för regionbusstrafik och tätortstrafik, tillsammans med tjänstepersoner från Karlstads kommun, gemensamt arbetat fram ett förslag för att förbättra förutsättningarna för ökad marknadsandel för bussresandet i framför allt Molkom och de södra delarna av Edsgatan. Förslaget innebär att regiontrafiken lämnar Edsgatan och att tätortstrafiken i stället förlängs från Stockfallet till de södra delarna av Edsgatan. På så sätt får resande till och från Molkom tillgång till både fler och snabbare turer till och från Karlstad. För resande till och från Edsgatan innebär förslaget tillgång till tätare trafik och ett betydligt bättre utbud under kvällar och helger.

När det gäller samverkan gällande Karlstads resecentrum, så pågår arbetet på flera fronter. I genomförandegruppen så samplaneras tidsplanerna mellan Karlstads kommun, Trafikverket och Jernhusen. Detta för att säkerställa samordning i bygget och för att säkerställa god framkomlighet för kollektivtrafiken även under byggtiden. Inledande dialog har även påbörjats kring utformning av skyltning inom resecentrum.

För information kring implementering av handlingsplan för Kristinehamn, så beskrivs detta under rubriken Framtidens trafiksystem.

Kollektivtrafiknämnden beslutade på mötet i april om ledamöter till det nya forumet Kollektivtrafik- och regionalt utvecklings forum. Forumet genomförde under våren en första träff och nu sker planering för kommande träffar i forumet som ska öka möjligheter till dialog mellan länets kommuner, regionala utvecklingsnämnden och kollektivtrafiknämnden.

Planering har påbörjats för en uppföljning av den överenskommelse som träffades mellan kommunerna och landstinget om ansvar för regional kollektivtrafik innan den nya regionen bildades.

Särskilda persontransporter



Under året har nämnden fokuserat på att:

- Besluta om nytt regelverk för servicetrafiken (färdtjänst, riksfärdtjänst och sjukresor).
- Genomföra upphandling servicetrafik
- Fortsätta utveckling av IT-system för skoltrafik och servicetrafik

Status:

Den 16 februari beslutade Regionfullmäktige om nya reglementen för färdtjänst, riksfärdtjänst och sjukresor. Detta skapar nu möjligheten för en samordnad trafikupphandling i hela Värmland.

Kollektivtrafiknämnden beslutade om tilldelningar inom servicetrafiken under sommaren 2022. Upphandlingen av servicetrafik har överprovats och processen är pågående.

Upphandlingen av systemstöd är avslutad. Avtal har tecknats med Trapeze och etableringsprojektet är i full gång.

För utveckling av IT-system gällande skoltrafiken har en förstudie genomförts under 2021. För denna upphandling är det beslutat att avvakta resultat från nytt systemstöd i servicetrafiken innan fortsatt arbete påbörjas.

Post corona – kollektivtrafikens omstart



Under året har nämnden fokuserat på att:

- Följa upp och utvärdera nya resmönster och resebehov utifrån de förändringar som covid-19-pandemin bidragit till.
- Implementering av handlingsplan post corona

Status:

Inledning av post-Corona åtgärderna kunde man ana redan under hösten 2021 då många inom kollektivtrafikbranschen började gå ut med budskapet Välkommen Tillbaka, så också Region Värmland. Kampanjen fokuserade på att visa kunderna att kollektivtrafiken stod redo att välkomna gamla som nya resenärer. Slutet av 2021 och början av 2022 fortsatte dock påverkas av pandemi med återkommande restriktioner. Men den 9 februari 2022 togs merparten av restriktionerna mot Covid-19 bort i Sverige och sedan 31 mars 2022 är Covid-19 inte längre klassad som en samhällsfarlig sjukdom. Detta har inneburit en större möjlighet för Region Värmland kollektivtrafik att aktivt jobba för att starta om kollektivtrafik i hela länet.

Arbetet med kollektivtrafikens omstart innefattar många olika delar. En väldigt synlig åtgärd för kunderna var erbjudandet med extra låga priser på biljetten Duo/Familj under våren och sommaren. Syftet var att genom att sänka priset, minska tröskeln att kliva ombord, att helt enkelt kickstarta det kollektiva resandet igen. Rabatten för kunden resulterade i runt 35 procent på det redan låga ordinarie priset. Erbjudandet mottogs väl under våren och förlängdes därför till att gälla även under sommaren 2022.

Under post corona fanns det också en ambition att jobba tätare med större arbetsgivare inom regionen genom att sprida information om våra tjänster så som företagskonto. Region Värmland ville också jobba med arbetsgivare som skulle vilja erbjuda sina anställda kollektivtrafikresor som en förmån. Det finns även många anställda internt i Region Värmland som kollektivtrafiken vill locka till hållbarare resor. Ett exempel är att under april gick det ut ett erbjudande på intranätet gällande 50% rabatt på ett årskort, en förmån som Region Värmland erbjuder alla sina anställda. Ambitionen är också att i samband med ombyggnationen kring CSK kunna underlätta för medarbetare att ta sig till och från jobbet mer hållbart, och att de på köpet gör sig en god vana och blir trogna kollektivtrafikresenärer.

Som en direkt effekt av pandemin tittar Region Värmland också på att få ut trängselinformation till kunderna, en prognos kring hur många passagerare som bussarna har ombord. Det var tydligt i flertalet undersökningar under pandemin att trygghet var en viktig faktor i hur man valde att resa. För vissa handlade trygghet om hur många de skulle behöva dela bussen med. Genom att tillgängliggöra trängselinformation kan Region Värmland på så sätt öka trygghetskänslan för sina resenärer, genom att de får möjligheten att välja en annan tur med färre resenärer. För andra resenärer kan trängsel vara en komfortfråga. Studier har visat att det finns en betalvilja för att kunna sitta istället för att stå ombord på bussen. Kanske är den viljan så pass stor att man kan tänka sig att välja en annan tur? Kan trängselinformationen bidra till att människor sprider ut sig och inte väljer turer i peak-tid finns det många effektivitetsvinster att göra i framtiden.

Under sommaren 2022 fokuserade kollektivtrafiken också på olika spår kopplade till fritidsresande. Ett spår var att utöka cykel-ombord piloten från 2021 till att omfatta fler linjer och turer. Regionen utvecklade därför en digital bokningsplattform där man kan boka plats för sin cykel. Ett annat spår är att Region Värmland tillsammans med Visit Värmland har identifierat resmål där det finns goda möjligheter att resa till med kollektivtrafik och kommer jobba med besöksnäringen för att skapa gemensamma erbjudanden.

Som visats pågår det många åtgärder för att få kollektivtrafiken på fötterna igen, och då är detta bara ett axplock. Det är av stor vikt att dessa åtgärder följs upp för att på något sätt kunna redovisa hur de har fallit ut. Det kommer alltid vara svårt att säga hur många resenärer som återkommit till kollektivtrafiken som ett resultat av åtgärderna. Det man däremot exempelvis kan se är hur många som har tagit del av de olika erbjudandena eller hur många företag som väljer att ansluta sig till företagskonto och på så sätt kan man försöka dra slutsatser kring vilken effekt det har haft för det totala kollektiva resandet. Under senvåren skapades förutsättningar för att regelbundet följa upp specifika nyckeltal i ett led i att försöka förstå comebackens effektivitet vilket är ett analysarbete som kommer fortlöpa under obestämd tid.

Efter en tid som varit hårt påverkad av pandemi kan man nu börja se en tid efter pandemin. Verksamheten ser en återkomst av resande som nästan motsvarar de nivåer som var 2019, alltså i paritet med innan pandemin. Med bakgrund av detta så börjar det därför bli dags att lämna över Corona-Comeback till linjeverksamhet.

En plan där ledningsgruppen och linjeverksamheten får i uppdrag att fortsätta driva frågor för att öka resande och intäkter finns på plats och Region Värmland har även plockat fram en dashboard för att snabbt och kontinuerligt kunna följa upp resande efter pandemi. Med detta överlämnande stängs därför handlingsplan corona-comeback i projektform.

6 Uppföljning av nämndplan och andra politiska uppdrag

Kollektivtrafiknämndens fokusområden, som är beskrivna i nämndplanen för 2022, följs upp under rubrik nummer fem (fokusområden).

7 Arbete med personal- och arbetsmiljöfrågor

Under våren 2022 genomfördes skyddsronnd på kollektivtrafikens alla arbetsplatser tillsammans med skyddsombuden. Syftet var att upptäcka risker och brister inom arbetsmiljön och finna sätt att åtgärda dessa. Skyddsronnen mynnade ut i en handlingsplan. Under året har även sedvanliga aktiviteter kring löneöversyn genomförts.

Aktuellt hälsoläge genomförs tillsammans med Regionhälsan två gånger per år, maj och november. Kartläggningen syftar till att få en bild av det aktuella hälsoläget och tidigt kunna sätta in åtgärder för minskad sjukfrånvaro och förebygga ohälsa. Kollektivtrafiken har en egen friskvårdsgrupp bestående utav medarbetare i verksamheten. Kontinuerligt genomför gruppen olika former av friskvårdsaktiviteter.

Under året har fler brandskyddsombud utbildats inom verksamheten som ska fungera som ett stöd för brandskyddsansvarig, genom att utföra brandskyddsinventeringar, övningar och uppdatera eventuella förändringar som kan påverka brandskyddet. Alla medarbetare genomför också kontinuerligt brandutbildning.

Inom verksamheten erbjuds alla medarbetare att genomgå utbildning inom hjärt-och lungräddning. Under 2022 har runt hälften av de anställda inom kollektivtrafiken genomfört utbildningen.

Inom kollektivtrafiken genomförs samverkansmöten kontinuerligt med fackliga företrädare och avdelningsrepresentanter.

8 Viktiga förhållanden för resultat och ekonomisk ställning

9 Nämndanalys

Analys avseende avvikelse utfall (innevarande år) -utfall (föregående år)

Kollektivtrafiknämnden visade ett utfall på 840,5 miljoner kronor, vilket var 102,1 miljoner kronor högre än föregående år. Avvikelsen berodde främst på att intäkterna blev bättre än föregående år medan trafikkostnaderna var högre än föregående år.

Analys avseende avvikelse utfall - budget

Kollektivtrafiknämnden visade ett underskott på 98,1 miljoner kronor (-13,2 procent). Intäkterna blev 16,4 miljoner kronor lägre än budget. Kostnaderna för trafik och övriga kostnader inklusive personal blev 88,8 miljoner högre respektive 7,1 miljoner kronor lägre än budget. Coronapandemin har lett till lägre biljettförsäljning medan kostnaden för trafik ökade då inflationen steg under året.

10 Internkontroll

I kollektivtrafiknämndens internkontroll för 2022 ingår följande uppföljningsmoment:

- Ekonomisk redovisning (månadsvis).
- Trafikdirektör informerar muntlig om aktuella frågor i samband med varje nämndmöte.
- Uppföljning av åtgärder inom identifierade riskområden (5 st).
- Tertialrapport, tertial 1 – uppföljning av nämnd- och mätplan.
- Delårsrapport, tertial 2 – uppföljning av nämnd- och mätplan.
- Årsredovisning – uppföljning av nämnd- och mätplan.

För 2022 har alla moment utförts.