

Delårsrapport 2021

Kollektivtrafiknämnd



Innehållsförteckning

1 Sammanfattning	3
2 Uppföljning av resultatmål	3
2.1 Trygga och nöjda invånare.....	3
2.1.1 God tillgänglighet och service	3
2.2 Attraktivt och hållbart Värmland	6
2.2.1 Minskad miljö- och klimatpåverkan	6
2.3 Hållbar organisation - Ekonomi i balans.....	9
2.3.1 Hållbar organisation - Ekonomi i balans	10
2.4 Hållbar organisation - Respektfulla möten	11
2.4.1 Hållbar organisation - Respektfulla möten.....	11
3 Uppföljning av nämndplan och andra politiska uppdrag.....	11
4 Nämndanalys	11
5 Internkontroll	12

1 Sammanfattning

Resultatmål

Bedömningen är att resultatmålen för 2021 inte kommer att uppnås.

2 Uppföljning av resultatmål

Trots att resultatmålet för kollektivtrafiknämnden inte bedöms kunna nås under 2021 är marginalerna kring indikatorerna små och kollektivtrafiken i Region Värmland har fortsatt höga värden med nöjda resenärer.

2.1 Trygga och nöjda invånare

Region Värmlands kollektivtrafik har bland de nöjdaste resenärerna i Sverige som mäts genom kollektivtrafikbarometern. Arbetet med att förbättra nöjdheten och tillgängligheten är ett ständigt pågående arbete. Ett stort antal projekt pågår inom kollektivtrafikverksamheten som bidrar till utveckling och samordning av trafiksystemen, exempelvis skoltrafikapplikationen Bussklubben, e-tjänsteportalen Mina sidor, ett nytt biljett- och betalssystem och digitalisering av skolkorten. Det drivs även två kollektivtrafikrelaterade EU-projekt, Stronger combined och Response, som fokuserar på att göra resandet med kollektivtrafiken enklare och att knyta samman olika former av resande.

2.1.1 God tillgänglighet och service



Kollektivtrafik bedrivs i hela länet. Alla tätorter i Värmlands län har tillgång till kollektivtrafik, men turutbudet varierar inom länet och utgår i från resandebehov. Stomlinjenätet förbinder alla länets kommuner med varandra i de stråk som har stora resandeströmmar. I anslutning till stomlinjerna går matarlinjer samt anropsstyrd trafik, vilket ger att kollektivtrafiksystemet som helhet får god geografisk täckning, inkluderande mindre orter och landsbygd. Linjenätet sträcker sig även in i angränsande län med flera linjer. Tätortstrafik finns i Karlstad, Arvika, Kristinehamn och Säffle. Under sommaren bedrivs båtbusstrafik i Klarälvsdeltat och skärgården i norra Vänern. Färdtjänst och sjukresor ombesörjs i hela länet och Region Värmland organiserar skoltrafiken i hela länet utom i Karlstads kommun. Nyligen gjordes en mätning där det framgår att 91% av regionens invånare har, inom 1500 meter, tillgång till en hållplats för allmän trafik.

Indikatorer	Utfall
Restid - Restidskvoter för den allmänna kollektivtrafiken	
Kommentar Följs bara upp helår.	
Pålitlighet - Punktlighet regiontåg	
Pålitlighet - Punktlighet regionbuss	
Pålitlighet - Punktlighet tätortstrafik	
Pålitlighet - Invånarna litar på att de kommer fram i tid	57 %
Kommentar Betyget på 57% ligger i paritet med föregående års betyg. Jämfört med det nationella snittet på 47% ligger Region Värmland bra med och placerar sig även i toppskiktet när jämförelse görs med resten av landet.	
Användbarhet - Funktionsanpassning av hållplatser	
Användbarhet - Det är enkelt att resa med kollektivtrafiken i Värmland	58 %
Kommentar Ligger kvar på samma nivå som under de senaste åren. Utfallet på 58% ligger under det nationella snittet, som är 62% under denna period.	
Användbarhet - Det är enkelt att köpa biljett och kort	74 %
Kommentar Covid -19 pandemin har påverkat resenärernas inställning till hur enkelt det är att köpa biljetter. Även möjligheterna att köpa biljetter har ju begränsats under pandemin, vilket säkert påverkar detta resultat.	

Indikatorer	Utfall
Utfallet 74% ligger på samma nivå som det nationella snittet.	
Geografisk tillgänglighet - Aktivitetsredovisning	
Nöjdhet - Invånarnöjdhet allmän kollektivtrafik	60 %
Kommentar Covid-19 pandemin har påverkat betyget lite negativt, men Invånarna i Värmland är fortsatt nöjda med den allmänna kollektivtrafiken om vi jämför oss med andra kollektivtrafik huvudmän. Utfallet på 60% är klart över det nationella snittet på 53% och placerar Region Värmland i toppskiktet jämfört med resten av landet.	
Nöjdhet - Kundnöjdhet allmän kollektivtrafik	81 %
Kommentar Kunderna är fortsatt mycket nöjda med kollektivtrafiken i Värmland, pandemin till trots. Utfallet på 81% är klart över det nationella snittet på 61% och placerar Region Värmland i topp om vi jämför med resten av landet. Möjliga orsaker till att vi ökat under sommarmånaderna kan t ex vara kampanjen om "Värmester", möjlighet att ta med cykeln på vissa resor samt båtbusstrafiken under den varma, vackra sommaren vi har haft.	
Nöjdhet - Kundnöjdhet servicetrafiken	94 %
Kommentar Fortsatt höga och stabila betyg från kunderna gällande servicetrafiken.	

2.1.1.1 Regionalt Trafikförsörjningsprogram 2022-2026



Kollektivtrafiknämnden tog den 7 september beslut om ett nytt Regionalt trafikförsörjningsprogram som ska gälla under perioden 2022-2026. Den 27 oktober förväntas programmet godkännas i regionfullmäktige.

2.1.1.2 Målbild Kollektivtrafik 2040



Kollektivtrafiknämnden tog den 7 september beslut om Målbild Kollektivtrafik 2040. Den 27 oktober förväntas strategin godkännas i regionfullmäktige.

2.1.1.3 Upphandling buss 2025



Under perioden har planeringen inför upphandling av busstrafiken påbörjats genom omvärldspaning, utveckling av projektorganisation och plan för aktiviteter och pilottester fram till upphandling. Ett pilottest av dynamisk kollektivtrafik i Karlstad planeras tillsammans med operatören Keolis. Tillsammans med Karlstads universitet har en gemensam ansökan skickats till Energimyndigheten gällande medfinansiering för pilotprojektet. Projektet kommer delas in i tre olika faser: uppstart, parallell trafik och ersättning av ordinarie trafik. Målsättningen är att inleda den första fasen under hösten.

Det har även startats upp ett projekt gällande dynamisk trafik i Säffle tätort. Trafikstart beräknas till november, om smittspridningen av covid-19 har minskat. Detta projekt utförs gemensamt med operatören Nobina.

Arbetet med en utredning av placering av en bussdepå i Karlstad fortgår. Idag har regiontrafiken en bussdepå på Våxnäs och tätortstrafiken i Karlstad har en depå på Örsholmen. En av utgångspunkterna i utredningsarbetet är att titta på möjligheten att samlokalisera de två depåerna.

2.1.1.4 Nytt biljett- och betalsystem



Kollektivtrafiknämnden beslutade den 1:e juni om samarbete kring nytt biljett- och betalsystem med Region Örebro. Upphandlingsprocess initierad och pågår tillsammans med Region Örebro under hösten. Planerat urval av lösning och driftsättning sker under 2022. Under hösten 2021 arbetas det

med en plan för utfasning av det gamla systemet och infasning av det nya.

2.1.1.5 Samordning tätortstrafik och samhällsplanering



Inom ramen för arbetet med handlingsplan för kollektivtrafiken i Kristinehamn har ett förslag på nytt linjenät för tätortstrafiken utarbetats tillsammans med tjänstepersoner från Kristinehamns kommun. Förslaget presenterades för tätortstrafikutskottet i maj och tas upp för beslut i nämnden i september. Samarbetet med Karlstads kommun har fortsatt under årets första kvartal med fokus på Karlstadstråkets fortsatta utveckling och de olika alternativen för kompletterande trafiksystem utanför stråket.

Arbetet med framtagande av en handlingsplan för kollektivtrafiken i Kristinehamn, samt ett liknande samarbete med Karlstads kommun, ligger även till grund för att skapa en struktur för samverkan med kommunerna.

Det har tagits fram en gemensam process för samtliga trafikslag i den allmänna kollektivtrafiken där ett av fokusområdena är att hitta samordning mellan trafikslag, framför allt mellan regionbusstrafiken och tätortstrafiken. Det har redan genomförts några förändringar i trafiksystemet och det finns planer i närtid på ytterligare modifieringar.

2.1.1.6 Regelverk färdtjänst och sjukresor



Under vintern har remissvaren från kommuner och brukarorganisationer gällande samrådsremissen för kommande reglemente gällande färdtjänst, riksfärdtjänst och sjukresor sammanställts. Sammantaget är remissinstanserna positiva till tjänstepersonsförslaget, men önskar mer dialog inför att ett nytt reglemente ska beslutas på regionfullmäktige i februari 2022. Förslaget bearbetas nu utifrån remissvaren och ytterligare analyser och dialoger kommer hållas under kommande halvår. Den största frågan rör vilket system för egenavgifter som ska tillämpas och i vilken utsträckning egenavgifter för färdtjänst och sjukresor ska harmoniseras med den allmänna kollektivtrafiken.

2.1.1.7 Upphandling båtbusstrafik



Nuvarande avtal för båtbusstrafiken i Klarälvsdeltat och norra Vänerskärgården löper ut vid årsskiftet. Beslut om att genomföra upphandling och trafikpliktsbeslut togs på kollektivtrafiknämnden den 29 juni. Beslut om förfrågningsunderlag tas under hösten med målsättning om ett tilldelningsbeslut i december.

2.1.1.8 Utredning tågstopp



I mars redovisades en delrapport gällande utredning av stationer och hållplatser längs med Fryksdalsbanan för nämnden. Nu är även en utredning av stationer och hållplatser påbörjad på Värmlandsbanan och kommer pågå till slutet av året. En principbeskrivning är under framtagande som ska visa vad som krävs för att öppna/bygga nya stationer.

Trafikverket ska genomföra en funktionsutredning gällande Björneborg under 2023. Utredningen kommer att visa vad som behöver göras för att kunna införa tågstopp och först därefter kan kostnaden och utfall uppskattas.

Olika beslut som rör tågtrafiken kommer att samordnas och tidssättas och en tågstrategi utvecklas

2.1.1.9 Underlätta för busstrafik på länsväg 236



Trafikverket ska under 2023 utföra en enklare utredning inkluderat möjlighet till att göra ett reversibelt busskörfält, bärighet, vägplan med mera. Inför ett eventuellt genomförande av infrastrukturåtgärder krävs att kommunerna beslutar om ändringar i de kommunala översiktsplanerna. Det finns även behov av förbättringar med säkrare cykelleder utan vägövergångar samt att utvecklingen av Nolgårds handelsområde behöver belysas.

2.1.1.10 Utveckling av digitala lösningar



Det är många pågående projekt med syfte att stötta olika kundgrupper. I detta ingår till exempel appen Bussklubben för de som reser i skoltrafiken, e-tjänsteportalen Mina sidor där digitala tjänster ska samlas, digitala grundskolekort, uppgradering av Värmlandstrafiks mobil-app, förbättrad störningsinformation, APC-sensorer som samlar in data om antal resenärer i ett fordon samt OnDemand (dynamisk kollektivtrafik).

Projekt för upphandling av nytt systemstöd för servicetrafiken har på initierats med målet att erbjuda mer digitala tjänster och klara av ökad trafik.

E-tjänsterna för digital ansökan om tillstånd för färdtjänst och riksfärdtjänst har kompletterats i början av året och är nu färdigutvecklade.

Skoltrafikappen Bussklubben är utvecklad och test pågår i Grums kommun. Implementering i Arvika pågår också för tillfället. Om testerna ger positivt resultat är planen att övriga kommuner i Värmland har möjlighet att ansluta sig till appen. Även en app där allmänheten kan boka platser i skoltrafiken är klar för test i projektet Öppen skoltrafik. Där inväntas att smittspridningen av covid-19 minskar innan genomförande av testet.

2.2 Attraktivt och hållbart Värmland

Region Värmland kollektivtrafik strävar efter att ha en kollektivtrafik som drivs av fossilfritt bränsle. I de två nya strategierna Trafikförsörjningsprogrammet och Målbild 2040 som ska beslutas i regionfullmäktige under hösten framhålls verksamhetens ambitioner att minska klimatavtrycket samt utveckla en attraktiv kollektivtrafik för alla invånare i Värmland. Redan nu framförs en stor del av kollektivtrafikens fordon på fossilfritt bränsle.

2.2.1 Minskad miljö- och klimatpåverkan



Region Värmland kollektivtrafik strävar efter att ha en kollektivtrafik som drivs av fossilfritt bränsle. I de två nya strategierna Trafikförsörjningsprogrammet och Målbild 2040 som ska beslutas i regionfullmäktige under hösten framhålls verksamhetens ambitioner att minska klimatavtrycket samt utveckla en attraktiv kollektivtrafik för alla invånare i Värmland. Fokus för verksamheten är inte längre enbart att invånarna i Värmland ska åka kollektivt, även om det är verksamhetens arbetsområde, utan även uppmuntra till andra typer färdmedel som cykel eller gång. I vissa fall kan resandet helt undvikas genom att möten människor emellan sker digitalt.

Under coronapandemin har marknadsandelen för kollektivtrafiken minskat drastiskt vilket givetvis påverkar klimatet. Samtidigt som detta är utanför verksamhetens kontroll. Nu pågår ett arbete för att locka tillbaka resenärerna till kollektivtrafiken.


Indikatorer	Utfall
Minskad klimatpåverkan - Andel förnybart drivmedel regionbuss och tätortstrafik utanför Karlstad	

Indikatorer	Utfall
Kommentar Följs bara upp per helår.	
Minskad klimatpåverkan - Andel förnybart drivmedel tätortstrafik Karlstad	
Kommentar Följs bara upp per helår.	
Minskad klimatpåverkan - Andel förnybart drivmedel regiontåg	
Kommentar Följs bara upp per helår.	
Minskad klimatpåverkan - Andel förnybart drivmedel servicelinjerna	
Kommentar Följs bara upp per helår.	
Ökat kollektivt resande - Kollektivtrafikens marknadsandel	7 %
Kommentar Covid-19 pandemin påverkar, naturligt nog, marknadsandelen väldigt mycket och har gjort så sedan starten. Färre resor har gjorts överlag i länet och även färre resor i kollektivtrafiken.	
Ökad samkörning - Styrningseffekt för bokade sjukresor	7,9 %
Kommentar Pga Covid-19 pandemin har samkörning ej kunnat bokats i den mån verksamheten har som mål.	
Förbättrad resurseffektivitet - Ökad beläggningsgrad (påstigande per enkeltur) - Regionbuss hela trafiksystemet	
Kommentar Följs bara upp per helår.	
Förbättrad resurseffektivitet - Ökad beläggningsgrad (påstigande per enkeltur) - Regionbuss stomlinjer	
Kommentar Följs bara upp per helår.	
Förbättrad resurseffektivitet - Ökad beläggningsgrad (påstigande per enkeltur) - Regiontåg	
Kommentar Följs bara upp per helår.	
Förbättrad resurseffektivitet - Ökad beläggningsgrad (påstigande per enkeltur) - Tätortstrafik Karlstad	
Kommentar Följs bara upp per helår.	

2.2.1.1 Resande efter pandemin



En handlingsplan är framtagen och nu går projektet över i en corona comeback-grupp. Tanken är att gruppen ska agera som en styrgrupp kring kollektivtrafikens återkomst efter coronapandemin. Den kommer att förvalta de olika förslagen på åtgärder och besluta utifrån läget i pandemin vad kollektivtrafiken kommer att genomföra.

Aktiviteter	Status
Covid-19-pandemins påverkan på kollektivtrafiken i Värmland	 Pågående
Kommentar Kollektivtrafiknämnd	
Den pågående covid-19-pandemin påverkar kollektivtrafikens möjlighet att utföra sitt uppdrag och nå upp till vissa av de uppsatta målen. De nationella riktlinjerna gällande att resa med kollektivtrafik under januari till augusti 2021 har utgått i från att individen bör undvika att åka med kollektivtrafik där platsbiljett inte erbjuds. I början av januari infördes en rekommendation om att använda munskydd vid resa med kollektivtrafiken under vardagarna då många reser, klockan 07–09 samt 16–18. Vaccination mot covid-19 inleddes i december 2020, och pågår fortsatt under 2021.	
Region Värmlands trafik har körts i planerad omfattning under årets inledning, med undantag av att tätortstrafiken i Karlstad fick en tidigare lagd sommartidtabell. De kommersiella trafikaktörerna har i olika omfattning dragit ner på antal avgångar eller helt ställt in all sin interregionala trafik.	
Resandeminskning i Region Värmlands kollektivtrafiktrafik för perioden januari till augusti 2021 redovisas per trafikslag och jämförs med samma period 2019. I den regionala tågtrafiken ligger resandet på cirka 40 procent av 2019 års nivå. I tätortstrafiken har vi sett en minskning med 44 procent jämfört med samma period 2019,	

Aktiviteter	Status
<p>medan det i regionbusstrafiken är en ungefärlig minskning på 40 procent jämfört med 2019. I regionbusstrafiken rapporteras ingen trängsel, utom på någon enstaka avgång. På samtliga förarplatser i regionbusstrafiken har det installerats skyddsglas för att kunna släppa på resenärer genom framdörrarna igen. Det ger ett bättre flöde av resenärerna ombord samtidigt som föraren inte riskerar att bli smittad. Installation av skyddsglas i tätortstrafiken diskuteras.</p> <p>Frågan om trygghet har blivit central i all kommunikation. Tidigare har fokus legat på att locka kunder att resa eller att ta del av kollektivtrafikens tjänster. Nu handlar kommunikationen först och främst om att avråda till resor, samt i andra hand om att genomföra sin resa på ett tryggt sätt. Mycket fokus har lagts på att nå ut med information till kunderna, dels om vikten av att hålla avstånd, dels om rekommendationen att använda munskydd. Det har även inletts ett framtäyttande projekt med syfte att ta fram en bred handlingsplan för att återfå marknadsandelar och resenärer efter pandemin. Osäkerheten i branschen är stor och resandeutvecklingen kommer gemensamt att följas och studeras noga. För Region Värmlands del blir det strategiskt viktigt att vara aktiv och delaktig i utvecklingen och delta i den nationella samverkan som förs på bred front.</p> <p>Den tekniska utvecklingen har fokuserat på införandet av ett passagerarräkningssystem (APC – automatic passenger counting). Sensorer har installerats i bussar som trafikerar i regiontrafiken och det återstår att installera sensorer i bussar i tätortstrafiken samt en lösning för att få ut informationen till kunder.</p> <p>EU-projekten påverkas fortsatt stort av pandemin, då inga pilottester kan genomföras på grund av uppmaningen att inte resa kollektivtrafik och att undvika trängsel. Projektet Stronger Combined har fått förlängd projekttid och prognosen är att de förväntade resultaten kommer att uppnås. Projektet Response avslutas till årsskiftet och kommer inte att generera de resultat som var planerade.</p> <p>De ekonomiska påverkningarna på grund av covid-19-pandemin är för perioden januari till augusti 2021 liknande de för helåret 2020. Marknadsintäkterna i den allmänna kollektivtrafiken har minskat. Antalet färdtjänstresor minskar, men det påverkar inte Region Värmlands resultat eftersom det är kommunerna som står för kostnaden. Kostnaden för sjukresor har ökat, detta på grund av att antalet sjukreseresenärer ligger på ungefär samma nivå som 2019 men det går inte att samköra flera resenärer i samma fordon.</p>	

2.2.1.2 Karlstadsstråket



Region Värmland deltar i Karlstads kommuns byggprojekt för Karlstadsstråkets utbyggnad, där fokus under inledningen av året legat på projektering av framför allt hållplatsförändringar. Dialog med Karlstads EI- och Stadsnät pågår gällande flytt av snabbbladdningsstationerna från Rud till Välsviken. Tidtabellsarbetet har också inletts där det ingår att titta på utbudsstruktur och påverkan på övriga linjer som trafikerar området runt Lorensberg, Kronoparken och Välsviken.

2.2.1.3 Utvecklad busstrafik Karlstad - Hammarö



Framtagandet av utvecklingsförslag av Hammarötrafiken är klar och det planeras för trafikstart i december i år. Förslaget innebär att linje 900 vänder i Skoghall i stället för att gå till Ikea, detta på grund av väldigt få resenärer på den sträckan. På linjerna 900 och 901 kommer det att utökas från 30-minuterstrafik till 20-minuterstrafik i peaktid. Linje 911, som idag går från Rud på Hammarö till Jonsbols bytespunkt, kommer att få en ny linjedragning till Skoghall och då skapa en direktförbindelse mellan östra och västra Hammarö.

2.3 Hållbar organisation - Ekonomi i balans

Indikatorer	Utfall
-------------	--------

Nettokostnad mot budget

Kommentar: Kollektivtrafikens nettokostnad var 2,2 miljoner kronor högre än budget. De största avvikelserna var marknadsintäkt och trafik kostnad.

Verksamhetens nettokostnader (mnkr) Period: jan-aug						
Kollektivtrafiken	Utfall perioden 2021	Utfall perioden 2020	Utveckling		Budget perioden 2021	Utfall jämfört med budget
Verksamhetens intäkter	323,1	326,9	-3,8	-1,2 %	360,1	-37,0
Personalkostnader	-48,9	-47,7	1,2	2,6 %	-51,9	3,0
Köp av verksamhet	-599,9	-604,1	-4,2	-0,7 %	-624,8	24,9
Verksamhetsanknutna tjänster	-1,0	-1,0	0,0	0,6 %	-4,0	2,9
Övriga verksamhetskostnader	-155,3	-144,9	10,3	7,1 %	-159,2	3,9
Verksamhetens kostnader	-805,1	-797,7	7,4	0,9 %	-839,9	34,8
Avskrivningar och nedskrivningar	-6,5	-6,5	0,0	-0,1 %	-6,6	0,0
Finansiella kostnader	-0,3	-0,3	0,0	-1,2 %	-0,3	0,0
Verksamhetens nettokostnader	-488,9	-477,7	11,2	2,3 %	-486,7	-2,2

Verksamhetens nettokostnader, helåret (mnkr)			
Kollektivtrafiken	Prognos helåret 2021	Budget helåret 2021	Prognos jämfört med budget
Verksamhetens intäkter	504,9	545,4	-40,6
Personalkostnader	-75,6	-80,9	5,2
Köp av verksamhet	-928,9	-938,4	9,5
Verksamhetsanknutna tjänster	-2,1	-5,9	3,9
Övriga verksamhetskostnader	-252,6	-237,8	-14,8
Verksamhetens kostnader	-1 259,2	-1 263,0	3,8
Avskrivningar och nedskrivningar	-9,8	-10,4	0,6
Finansiella kostnader	-0,5	-0,5	0,0
Verksamhetens nettokostnader	-764,6	-728,4	-36,2

Indikatorer

Utfall

Coronapandemin är den största väsentliga händelsen för budget i balans.

Utfall jämfört med budget

Kollektivtrafikens nettokostnad var 2,2 miljoner kronor högre än budget. De största avvikelserna var marknadsintäkt och trafik kostnad.

Intäkter från marknaden var 27 miljoner kronor lägre än budget. Regeringen utlovade tre miljarder kronor i bidrag till kollektivtrafiken men det är oklart hur fördelningen av bidraget kommer att se ut. Ansökan för att få ta del av dessa pengar sker under september och utbetalning sker innan året är slut. Eventuellt bidrag har inte bokförts och var därför inte med i utfallet till och med augusti men bidraget finns med i budget. 2021 utbetalades ett bidrag med 21 miljoner kronor avseende transporter under 2020 som utfördes med servicetrafikens fordon för att transportera misstänkta coronasmittade personer till vården. Bidraget utgår inte under 2021.

Intäkter för såld trafik avseende skoltrafik och färdtjänst var 16 miljoner kronor lägre än budget. Kostnaden minskade med samma belopp.

Kostnaden för linjetrafik var 6 miljoner kronor lägre än budget. Det var många banarbeten under våren vilket minskade kostnaden för infrastruktur men samtidigt ökade kostnaden för ersättningstrafik. Kostnaden för periodkortsavtal har varit lägre på grund av corona och anropsstyrd trafik kördes inte i lika stor omfattning som beräknats.

I övriga verksamhetskostnader redovisades sjukresor. Kostnaden för vaccinationsresor och covidrelaterade resor som utförs med servicetrafikens fordon var cirka 9 miljoner kronor för perioden. Utfallet för övriga verksamhetskostnader var lägre än budget på grund av periodisering men också för att verksamheten tvingades senarelägga bland annat marknadsförings- och projektaktiviteter.

Prognos jämfört med budget

Prognosen för årets nettokostnad bedöms bli 36 miljoner kronor högre än budget. De största avvikelserna är marknadsintäkt och trafik kostnad.

Intäkter från marknaden bedöms bli 41 miljoner kronor lägre än budget. Det var en viss återhämtning i resandet under sommaren men trots det bedöms intäkter ligga lägre än budget hela året. Regeringen har utlovat tre miljarder kronor i bidrag till kollektivtrafiken för utebliven biljettintäkt. Bidraget bedöms för Värmland bli cirka 12 miljoner kronor vilket är något lägre än budget.

Intäkter för såld trafik (skoltrafik och färdtjänst) bedöms ligga lägre än budget resterande del av året. För helåret 2021 bedöms intäkterna minska med 17 miljoner kronor. Kostnaden för köpt trafik minskar med samma belopp som intäkten.

Kostnaden för linjetrafik bedöms öka på grund av högre utveckling av index än budgeterat. Vissa av regeringens stödåtgärder som beslutats för att häva effekten av corona påverkar det index som används vid beräkning av ersättning till trafikföretagen. Justeringar behöver därför göras av entreprenörens ersättning vilket ökar kostnaden för linjetrafik och ökningen finns med i prognosen. För helåret 2021 bedöms linjetrafiken bli 9 miljoner kronor högre än budget.

Kostnaden för sjukresor bedöms bli 17 miljoner kronor högre än budget eftersom vaccinationsresor och covidrelaterade resor som utförs med servicetrafikens fordon beräknas fortsätta hela året.

2.3.1 Hållbar organisation - Ekonomi i balans



Pga Covid-19 pandemin har samkörning ej kunnat bokats i den mån verksamheten har som mål.

Indikatorer

Utfall

Ökad samkörning - Samordningseffekt servicetrafiken

2.3.1.1 Kollektivtrafikens effektivitet



En teknisk systemförvaltningsmodell är under utveckling. Syftet med denna är dels att skapa ordning och reda, dels att säkra att resurserna används rätt. Detta genom ett tydligare prioriteringsarbete, kunskapsåterföring samt proaktiv planering inom och mellan förvaltningsgrupper.

En plan för samordning av region- och tätortstrafik med buss har tagits fram för ytterområden i Karlstad, exempelvis Edsgatan.

Det pågår arbete i olika projekt med syftet att inhämta kunskap inför kommande trafikupphandling 2025. Dessa projekt är till exempel OnDemand (dynamisk kollektivtrafik), Öppen skoltrafik,

Skoltrafikappen Bussklubben och Cykel ombord på bussen (tillsammans med Visit Värmland).

2.3.1.2Avtal tågtrafik



De nya avtalen med SJ, Vy och Tågab startade den 2020-12-13 och allt fungerar väl med ett tydligt definierat samarbete. Nu är även rapporteringsrutiner fastställda, vilka fungerar planligt.

2.3.1.3Uppstart sjuktransport



Den 1 september tog Region Värmland över nuvarande Jumbolansen i egen regi och den trafiken är därmed en del av övriga servicelinjer. Två nya fordon har upphandlats tillsammans med ambulanssjukvården som levererades innan sommaren. Det har även slutits en överenskommelse med Region Örebro län om nyttjande av linjen för deras resenärer som har behov av att resa på sträckan.

2.4 Hållbar organisation - Respektfulla möten

Under året pågår värdegrundsarbete på alla avdelningar inom kollektivtrafiken. Vid avdelningsmöten genomförs aktiviteter kopplade till Region Värmlands värdegrund.

2.4.1 Hållbar organisation - Respektfulla möten



Under året pågår värdegrundsarbete på alla avdelningar inom kollektivtrafiken. Vid avdelningsmöten genomförs övningar kopplade till Region Värmlands värdegrund.

Indikatorer	Utfall
-------------	--------

Värdegrundsarbete - Aktivitetsredovisning

3 Uppföljning av nämndplan och andra politiska uppdrag

De fokusområden som ovan beskrivits ingår i kollektivtrafikenämndens nämndplan och är redovisade enligt ovan.

4 Nämndanalys

Nämnden visade ett underskott på 2,2 miljoner kronor.

Coronapandemin är den största orsaken till avvikelser mot budget i balans.

Intäkterna för perioden var 323,1 miljoner kronor vilket var 37,0 miljoner kronor lägre än budget. Biljettintäkter och intäkter för färdtjänst minskade på grund av coronapandemin. Nämnden erhöll bidrag för skyndsamma transporter under perioden.

Kostnaderna för perioden var 805,1 miljoner kronor vilket var 34,8 miljoner kronor lägre än budget. Efterfrågan på färdtjänstresor minskade och planerade aktiviteter senarelades på grund av coronapandemin.

Prognos

Nämnden förväntas visa ett underskott på 36 miljoner kronor.

Under hösten förväntas biljettintäkter fortsatt bli lägre än budget samtidigt som ett bidrag från Trafikverket erhålls. Kostnaderna för Indexutveckling som styr trafikavtalens kostnadsuppräknning förväntas öka och kostnaden för sjukresor ökar jämfört med budget då covidrelaterade resor är fler än förväntat.

5 Internkontroll

I slutet av 2020 genomförde kollektivtrafiknämnden en workshop med syfte att ta fram en internkontrollplan för 2021. Enligt internkontrollplanen har uppföljning sedan skett enligt följande rutin:

- Ekonomisk redovisning (månadsvis)
- Trafikdirektörinformerar muntlig om aktuella frågor i samband med varje nämndmöte
- Uppföljning av de identifierade riskområdena –Presentera förvaltningens arbetssätt och ge förslag på eventuella åtgärder om brister upptäcks
- Tertialrapport, tertial 1 –uppföljning av nämnd-och mätplan.
- Delårsrapport, tertial 2 –uppföljning av nämnd-och mätplan.
- Årsredovisning–uppföljning av nämnd-och mätplan.