

# Årsredovisning 2021

## Kollektivtrafiknämnd



## Innehållsförteckning

<b>1 Sammanfattning .....</b>	<b>3</b>
<b>2 Händelser av väsentlig betydelse .....</b>	<b>3</b>
<b>3 Uppföljning av resultatmål .....</b>	<b>3</b>
3.1 Trygga och nöjda invånare.....	4
3.1.1 God tillgänglighet och service .....	4
3.2 Attraktivt och hållbart Värmland .....	8
3.2.1 Minskad miljö- och klimatpåverkan .....	8
3.3 Hållbar organisation - Ekonomi i balans.....	10
3.3.1 Hållbar organisation - Ekonomi i balans .....	11
3.4 Hållbar organisation - Respektfulla möten .....	12
3.4.1 Hållbar organisation - Respektfulla möten.....	12
<b>4 Uppföljning av nämndplan och andra politiska uppdrag .....</b>	<b>12</b>
<b>5 Nämndanalys .....</b>	<b>13</b>
<b>6 Internkontroll .....</b>	<b>13</b>
<b>7 Viktiga förhållanden för resultat och ekonomisk ställning .....</b>	<b>13</b>

## 1 Sammanfattning

Denna rapport är kollektivtrafiknämndens uppföljning av resultat från 2021 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 2021 har likt föregående år kantats av coronapandemin. Det kollektiva resandet har givetvis präglats av detta, då människor, under större delen av året har uppmuntrats till att resa på andra sätt än med kollektivtrafik.

Mycket har ändå skett under året med utveckling av nya digitala lösningar, påbörjat arbete med upphandlingar av framtida trafik och projekt som färdigställts. Bland annat Stronger combined med möjlighet att låna cykel på resecentrumen i Karlstad och Arvika. Med X-linjen i Säffle kan resenärerna resa när dom vill. Busstrafiken på Hammarö har förändrats något och numera med möjlighet att resa från Hammarö till Stora torget i Karlstad. Mycket har hänt under året och verksamheten är väl förberedd inför att det kollektiva resandet ska återhämta sig allt eftersom situationen i samhället normaliseras.

## 2 Händelser av väsentlig betydelse

Coronapandemin är den händelse som haft nämnvärd påverkan på kollektivtrafiken med förlorade intäkter på grund av minskat resande.

## 3 Uppföljning av resultatmål

Kollektivtrafiknämnden uppfyller inte resultatmålen för 2021.

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

Grön: förväntat mål uppnått

Gul: samma nivå som föregående period men uppnår inte det långsiktiga målet

Röd: långsiktiga målet nås inte och har sämre utfall än föregående period

### God tillgänglighet och service (3.1.1)

fem röda, fem gröna, två gula indikatorer

Nämnden uppfyller inte målet god tillgänglighet och service. I bedömningen läggs stor vikt vid indikatorerna: Användbarhet - Det är enkelt att köpa biljett och kort, Användbarhet - Det är enkelt att resa med kollektivtrafiken i Värmland, Pålitlighet - Invånarna litar på att de kommer fram i tid, Nöjdhet - Invånarnöjdhet allmän kollektivtrafik som alla är röda. Resultatmålet balanserar på gränsen mellan rött och grönt. Till exempel är fler hållplatser funktionsanpassade än förra året och flera aktiviteter är genomförda som ökar den geografisk tillgängligheten och att kundnöjdheten för den allmänna kollektivtrafiken är mycket hög. Indikatorer som alla är gröna.

Coronapandemin påverkar i hög grad resultaten.

### Minskad miljö och klimatpåverkan (3.2.1)

Sex röda, tre gröna och en gul indikator

Nämnden uppfyller inte målet minskad miljö och klimatpåverkan. Störst vikt läggs på indikatorn marknadsandel och resurseffektivitet som båda är röda. Få har rest med kollektivtrafiken under 2021, vilket också har uppmanats av regeringen, att inte åka kollektivt. Fordonsflottan har alla, förutom tåg, ökat sin andel förnybart bränsle (gröna).

### Hållbar organisation – Ekonomi i balans (3.3.1)

Nämnden uppfyller inte målet hållbar organisation – ekonomi i balans. Kollektivtrafiknämnden gör ett minusresultat på cirka 9 miljoner.

### Hållbar organisation – Respektfulla möten (3.4.1)

Nämnden uppfyller målet hållbar organisation – respektfulla möten. Värdegrundsarbete är genomfört med två aktiviteter genomförda på varje avdelning under 2021.

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

Effektmål	Resultatmål	Exempel indikator
3.1 Trygga och nöjda invånare	3.1 .1 God tillgänglighet och service	Pålitlighet – punktlighet Användbarhet – Funktionsanpassning av hållplatser
3.2 Attraktivt och hållbart	3.2 .1 Minskad miljö och klimatpåverkan	Minskad klimatpåverkan – andel förnybart drivmedel
3.3 Hållbar organisation – ekonomi i balans	3.3 .1 Ekonomi i balans	Ekonomi i balans, ökad samkörning
3.4 Hållbar organisation – respektfulla möten	3.4 .1 Respektfulla möten	Värdegrundsarbete

### 3.1 Trygga och nöjda invånare


Region Värmlands kollektivtrafik har 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-tjänstportalen 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.









#### 3.1.1 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 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 Väneren. 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.

Nedan följer indikatorerna för god tillgänglighet och service samt redovisning av nämndens fokusområden för 2021.

Indikatorer	Utfall
Restid - Restidskvoter för den allmänna kollektivtrafiken	 Delvis uppfyllt
<b>Kommentar</b> Regionbuss: 8 av 15 kommuner har restidskvot 1,3 för resa till Karlstad. 2020 (10 av 15) 2019 (14 av 15)	
Regiontåg: 4 av 8 kommuner har restidskvot 0,8 för resa till Karlstad. 2020 (4 av 8) 2019 (4 av 8)	

Indikatorer	Utfall
<p>Tätortstrafik Karlstad: 24 av 29 stadsdelar har restidskvot 2 för resa till Stora Torget. 2020 (24 av 29) 2019 (12 av 29)</p> <p>För restidskvot för regionbuss är det en försämring med två kommuner (Säffle och Grums) . Skälet är en något kortare restid för bil samt en något högre restid med buss. Även om förändringarna är små, blir utfallet en försämring med högre restidskvot.</p>	
<p>Pålitlighet - Punktlighet regiontåg</p> <p><b>Kommentar</b> Punktligheten 2021 kommer inte upp i fjolårets nivå på 94,5% och når heller inte målnivån på 93%. 2019 var utfallet 87,5%. Våra järnvägar har stort behov av uppgradering så att basnivå och säkerhet säkerställs. Kan vara/inbegripa allt från träsäkring till mötesspår/dubbelspår. Borttagning av osäkra oövervakade banövergångar mm.</p> <p><b>Definition:</b> Andel av regiontåg som ankommer till slutstation i rätt tid +5 minuter</p>	<p> 91,3 %</p>
<p>Pålitlighet - Punktlighet regionbuss</p> <p><b>Kommentar</b> Punktligheten ligger kvar på den höga nivån 96% vilket är över målet på 95%</p> <p><b>Definition:</b> Andel turer som avgår från starthållplats (busstationer eller resecentrum) med max tre minuters försening.</p>	<p> 96 %</p>
<p>Pålitlighet - Punktlighet tätortstrafik</p> <p><b>Kommentar</b> Punktligheten i tätorten kommer över 2019 års värde som var 60%</p> <p><b>Definition:</b> Andel turer som avgår från starthållplats (endast baslinjer) inom intervallet 30 sekunder för tidig till 1 minut försenad.</p>	<p> 66 %</p>
<p>Pålitlighet - Invånarna litar på att de kommer fram i tid</p> <p><b>Kommentar</b> Utfallet på 55% ligger något lägre än föregående års utfall (56%), vilket även gäller för de flesta regioner. Jämför vi oss med resten av landet är Region Värmland i toppskiktet samt klart över det nationella snittet som är 45%. Det långsiktiga målet är 60%. Utfallet 2019 var 57%.</p>	<p> 55 %</p>
<p>Användbarhet - Funktionsanpassning av hållplatser</p> <p><b>Kommentar</b> Sex hållplatser inom den regionala busstrafiken har funktionsanpassats under 2021. Fyra hållplatser inom tätortstrafiken i Karlstad kommun har funktionsanpassats under 2021.</p>	<p> Ja</p>
<p>Användbarhet - Det är enkelt att resa med kollektivtrafiken i Värmland</p> <p><b>Kommentar</b> Ett område som troligen påverkats negativt av Covid-19 pandemin. Betyget 56% ligger under det nationella snittet, vilket även det sjunkit till 60% (61% 2020). Utfallet 2019 samt 2020 var 58% och det långsiktiga målet är 60%.</p>	<p> 56 %</p>
<p>Användbarhet - Det är enkelt att köpa biljett och kort</p> <p><b>Kommentar</b> Covid -19 pandemin har påverkat resenärernas inställning till hur enkelt det är att köpa biljetter. I och med stängda framdörrar har möjligheterna att köpa biljetter begränsats under pandemin vilket troligtvis är förklaringen till årets resultat. Utfallet på 78% ligger dock över det nationella snittet (75%) och placerar Region Värmland i toppskiktet om vi jämför oss med resten av landet. Utfallet 2020 var 80% vilket också är det långsiktiga målet.</p>	<p> 78 %</p>
<p>Geografisk tillgänglighet - Aktivitetsredovisning</p> <p><b>Kommentar</b> Flera aktiviteter har genomförts som ökar och varierar den geografisk tillgängligheten för kollektivtrafiken i Värmland. Bland annat har X-linjen införts i Säffle. Med hjälp av applikationen X-linjen bokar resenären en resa genom att ange adressen resenärer önskar resa från och dit den vill åka. Tjänsten är tillgänglig för bokning när man vill klockan:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• 06.00-19.00 på vardagar</li> <li>• 10.30-14.30 på lördagar.</li> </ul> <p>I Karlstad pågår pilotprojektet Karlstad nära som startade i slutet på 2021 och kommer pågå till mitten av 2022.</p>	<p> Ja</p>

Indikatorer	Utfall
<p>Likt X-linjen kan resenärerna via en applikation boka sin resa på dessa tider:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Tisdag - fredag 06.00-10.00 / 14.00-18.00.</li> <li>• Lördag 09.00-13.00 / 14.00-18.00.</li> </ul>	
<p>Resenärerna kan resa mellan befintliga och ett flertal virtuella hållplatser på Mjölntorget samt till och från Välsviken, Kronoparken C och universitetet.</p>	
<p>Framtagandet av utvecklingsförslag av Hammarötrafiken är klart och startades i december 2021. Detta innebär att linje 900 vänder i Skoghall i stället för att gå till Ikea. På linjerna 900 och 901 har det utökats från 30-minuterstrafik till 20-minuterstrafik i peaktid. Linje 911, som idag går från Rud på Hammarö till Jonsbols bytespunkt, har fått en ny linjedragning till Skoghall och skapat en direktförbindelse mellan östra och västra Hammarö.</p>	
<p>Nöjdhet - Invånarnöjdhet allmän kollektivtrafik</p>	 58 %
<p><b>Kommentar</b> Nöjdheten bland invånarna i länet sjunker jämfört med föregående år. Trots detta ligger Region Värmland i toppskiktet om vi jämför oss med andra trafik huvudmän. Det nationella snittet är 52%. Utfallet 2019 var 59%, 2020 62% och det långsiktiga målet är 63%.</p>	
<p>Nöjdhet - Kundnöjdhet allmän kollektivtrafik</p>	 79 %
<p><b>Kommentar</b> Kunderna är fortsatt mycket nöjda med kollektivtrafiken i Värmland, pandemin till trots. Utfallet på 79% är det historiskt högsta helårsbetyget vi haft och ligger över målnivån på 77%. Detta placerar Region Värmland på första plats om vi jämför oss med resten av landet. Betyget ligger även klart över det nationella snittet på 60%. Utfallet 2020 var 77% och 2019 låg det på 75%.</p>	
<p>Nöjdhet - Kundnöjdhet servicetrafiken</p>	 94 %
<p><b>Kommentar</b> Fortsatt höga och stabila betyg från kunderna gällande servicetrafiken. Region Värmlands betyg ligger över det nationella snittet på 92%. Utfallet 2020 var 93% och det långsiktiga målet är 95%. 2019 var utfallet 90%.</p>	

### 3.1.1.1 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 godkändes programmet i regionfullmäktige. Under 2022 ska det nya programmet och dess budskap implementeras i organisationen.

### 3.1.1.2 Målbild Kollektivtrafik 2040



Kollektivtrafiknämnden tog den 7 september beslut om Målbild Kollektivtrafik 2040. Den 27 oktober godkändes strategin i regionfullmäktige. Tillsammans med det nya trafikförsörjningsprogrammet kommer det ske ett internt arbete med strategierna under 2022 för att implementera budskapen och målen i organisationen.

### 3.1.1.3 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. Arbetet med upphandlingsprojektet har på många sätt blivit försenat under pandemin då det inte varit möjligt att starta upp pilotprojekt i den omfattning som skulle behövas för att utforska medborgarnas behov av framtidens trafik.

Det har även startats upp ett projekt gällande dynamisk trafik i Säffle tätort. Detta projekt utförs gemensamt med operatören Nobina.

Arbetet med en utredning av placering av en bussdepå i Karlstad har slutrapporterats och arbetet med framtida samlokalisering av depå planeras tillsammans av Region Värmland och Karlstads kommun. Idag

har regiontrafiken en bussdepå på Våxnäs och tätortstrafiken i Karlstad har en depå på Örsholmen. En av utgångspunkterna i utredningsarbetet har varit att titta på möjligheten att samlokalisera de två depåerna.

#### 3.1.1.4 Nytt biljett- och betalsystem



Kollektivtrafiknämnden beslutade den 1:e juni om samarbete kring nytt biljett- och betalsystem med Region Örebro. Upphandlingsprocess initierad och har pågått tillsammans med Region Örebro under hösten. Planerat urval av lösning och driftsättning sker under 2022. Under hösten 2021 arbetades det med en plan för utfasning av det gamla systemet och infasning av det nya. Arbetet är pågående och fortsätter över 2022.

#### 3.1.1.5 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 medarbetare från Kristinehamns kommun. Förslaget presenterades för tätortstrafikutskottet i maj och beslutades i nämnden i september. Osäkerhet finns när det gäller tidplan för nödvändiga infrastrukturåtgärder av Kristinehamns kommun vilket innebär att tidpunkt för lansering av det nya linjenätet ej är klar.

Samarbetet med Karlstads kommun har fortsatt under årets 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.

#### 3.1.1.6 Regelverk färdtjänst och sjukresor



Utredningen kring nytt reglemente för färdtjänst, riksfärdtjänst och sjukresor är nu avslutad. Kollektivtrafiknämnden har på möte den 7 december föreslagit regionfullmäktige att dels besluta om nytt reglemente och principer för egenavgifter färdtjänst inklusive egenavgifter sjukresor, dels besluta om principer för egenavgifter färdtjänst. Regionfullmäktige planerar att besluta i ärendet 2022-02-16. I den delen som handlar om principer för egenavgifter färdtjänst behöver samtliga kommuner fatta likalydande beslut som regionfullmäktige eftersom betalningsansvaret för färdtjänsten kvarstår hos kommunerna.

Nya egenavgifter, baserade på det nya beslutet, kan tidigast införas i samband med att nya trafikavtal inom servicetrafiken börjar gälla, vilket tidigast sker 2023-09-01. I beslutet från kollektivtrafiknämnden framgår att ny prissättning ska ske stegvis samt att periodkort eller liknande förmånsprodukter kommer att tillföras när det nya prissystemet träder i kraft.

#### 3.1.1.7 Upphandling båtbusstrafik



Nuvarande avtal för båtbusstrafiken i Klarälvsdeltat och norra Vänerskärsgården löpte ut vid årsskiftet. Beslut om att genomföra upphandling och trafikpliktsbeslut togs på kollektivtrafiknämnden den 29 juni och beslut om förfrågningsunderlag togs på kollektivtrafiknämnden den 9 november. Tilldelningsbeslut i upphandlingen tas den 15 februari 2022 på tätortstrafikutskottet.

### 3.1.1.8 Utredning tågstopp



Flera tåghållplatser har öppnats men uppföljning av resultat för fortsatt arbete med tågstopp har inte kunnat genomföras som planerat under pandemin. Under 2022 ska en tågstrategi arbetas fram som skapar en tydligare målbild för tågtrafikens framtid.

### 3.1.1.9 Underlätta för busstrafik på länsväg 236, Skoghall-Karlstad



Trafikverket ska, i bästa fall, 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.

### 3.1.1.10 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, app för cykelbokning ombord buss, 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 Mixtrafik. Där inväntas att smittspridningen av covid-19 minskar innan genomförande av testet.

## 3.2 Attraktivt och hållbart Värmland

Region Värmland kollektivtrafik strävar efter att ha en kollektivtrafik som drivs av förnybart drivmedel. I de två nya strategierna Trafikförsörjningsprogrammet och Målbild 2040 som beslutades 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 förnybart drivmedel.

### 3.2.1 Minskad miljö- och klimatpåverkan



Region Värmland kollektivtrafik strävar efter att ha en kollektivtrafik som drivs av förnybart drivmedel. 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. Organisationen som sådan



har trots pandemin arbetat med aktiviteter och åtgärder som kan minska klimat- och miljöpåverkan. Bland annat med olika tjänster för kollektivt resande. Tjänsterna är uppskattade och förhoppningen är att de blir än mer använda allt eftersom pandemin avtar.

Nedan följer indikatorerna för minskad miljö- och klimatpåverkan samt redovisning av nämndens fokusområden för 2021.

Indikatorer	Utfall
Minskad klimatpåverkan - Andel förnybart drivmedel regionbuss och tätortstrafik utanför Karlstad	 96 %
<b>Kommentar</b> Regionbussarna har körts med större andel förnybart drivmedel jämfört med 2020 (88%). Målet på 85% är även det uppnått.	
Minskad klimatpåverkan - Andel förnybart drivmedel tätortstrafik Karlstad	 100 %
Minskad klimatpåverkan - Andel förnybart drivmedel regiontåg	 62 %
<b>Kommentar</b> Färre km med förnybart drivmedel har körts jämfört med föregående år, som uppvisade resultatet 64%. 2019 var utfallet 62% och målet är satt till 65%	
Minskad klimatpåverkan - Andel förnybart drivmedel servicelinjerna	 12 %
<b>Kommentar</b> 2021 startades servicelinje mellan Ksd-Örebro/Uppsala upp i egen regi och dessa fordon drivs av förnybart drivmedel. föregående år har servicelinjen haft 0% förnybart drivmedel.	
Ökat kollektivt resande - Kollektivtrafikens marknadsandel	 8 %
<b>Kommentar</b> Covid-19 pandemin påverkar, naturligt nog, marknadsandelen väldigt mycket och har gjort så från början. Färre resor har gjorts överlag i länet och även färre resor i kollektivtrafiken. Vi sänker oss något gentemot utfallet 2020, som var 9% och normalåret 2019 låg det på 15%.	
Ökad samkörning - Styrningseffekt för bokade sjukresor	 8,47 %
<b>Kommentar</b> På grund av covid-19 pandemin har samkörning ej kunnat planerats i den utsträckning verksamheten har som mål. 2020 var utfallet 8,9% och 2019 låg det på 9,1%.	
Förbättrad resurseffektivitet - Ökad belägningsgrad (påstigande per enkeltur) - Regionbuss hela trafiksystemet	 7,5
<b>Kommentar</b> Ganska naturligt påverkar pandemin belägningsgraden, då det har varit färre resande 2021 men ungefär lika många turer som föregående år. Utfallet 2020 var 8 och det långsiktiga målet ligger på 11,3, som också var utfallet för 2019.	
Förbättrad resurseffektivitet - Ökad belägningsgrad (påstigande per enkeltur) - Regionbuss stomlinjer	 10,2
<b>Kommentar</b> Ganska naturligt påverkar pandemin belägningsgraden, då det har varit färre resande 2021 men ungefär lika många turer som föregående år. Utfallet 2020 låg på 10,5 och det långsiktiga målet är 14,4, vilket också var 2019 års värde.	
Förbättrad resurseffektivitet - Ökad belägningsgrad (påstigande per enkeltur) - Regiontåg	 27
<b>Kommentar</b> Ganska naturligt påverkar pandemin belägningsgraden, utfallet ligger kvar på 2020 års nivå men är långt ifrån 2019 års belägning, som var 42.	
Förbättrad resurseffektivitet - Ökad belägningsgrad (påstigande per enkeltur) - Tätortstrafik Karlstad	 11,2
<b>Kommentar</b> Ganska naturligt påverkar pandemin belägningsgraden, då det har varit färre resande 2021 men ungefär lika många turer som föregående år. Vi når därför inte upp till 2020 års värde på 12 och inte heller det långsiktiga målet, tillika 2019 års värde, som är 17,9.	

### 3.2.1.1 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.

Coronapandemin är inte över varför resande efter pandemin inte riktigt är relevant, ännu. Verksamheten är dock förberedd på att genomföra aktiviteter för att öka resandet när pandemin väl kan betraktas vara över. Läget gällande coronapandemin är dock inte som det var i början och aktivitet har till viss del genomförts under hösten för att ändå lyfta möjligheten att resa med kollektivtrafiken i Värmland.

Arbetet ska kännetecknas genom att vara agilt och arbeta i olika spår. Följande aktiviteter har genomförts helt eller delvis under hösten, vissa har pausats, men planeras att utföras när läget med coronapandemin har förbättrats:

- Välkommen tillbaka/Marknad
  - Diverse kampanjer där vi visar att kollektivtrafiken finns, och vill ta kunderna till allt som de saknat under pandemin
  - Kraftig rabatt på helger
- Digitala hjälpmedel
  - Diverse bokningstjänster
- Arbetsgivarespåret
  - Ta kontakt med arbetsgivare, fokus både resor till och från jobbet men också tjänsteresor
- Fritidspaketet (sommar)
  - Samarbete med Visit Värmland för att belysa specifika ställen där man kan ta kollektivtrafik till
  - Jobba med Nobina att hitta former hur sommartidtabellen kan bli bättre
  - Samordning kring cykelfrågor/mobilitet
  - Cykel på bussen
- Bättre störningsinformation

### 3.2.1.2 Karlstadsstråket



Region Värmland deltar i Karlstads kommuns byggprojekt för Karlstadsstråkets utbyggnad, där fokus under året legat på projektering av framför allt hållplatsförändringar. Dialog med Karlstads EI- och Stadsnät pågår gällande flytt av snabbbladdningsstationerna från Rud till Välsviken. Tidtabellsanalys har också genomförts där det ingått att titta på utbudsstruktur och påverkan på övriga linjer som trafikerar området runt Lorensberg, Kronoparken och Välsviken. Förlängning av S-linjen österut till Välsviken planeras till augusti 2022 och förlängning åt väster till Jakobsberg sker i december 2022.

### 3.2.1.3 Utvecklad busstrafik Karlstad - Hammarö




Framtagandet av utvecklingsförslag av Hammarötrafiken är klar och startades i december 2021. 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 har det utökats från 30-minuterstrafik till 20-minuterstrafik i peaktid samt utökat utbud kvällstrafik. Linje 911, som idag går från Rud på Hammarö till Jonsbols bytespunkt, har fått en ny linjedragning till Skoghall och skapat en direktförbindelse mellan östra och västra Hammarö. Ny linjedragning inne i Karlstad innebär även att linjerna kan användas för tätortsresor mellan till exempel Packhusgatan och Stora Torget.

## 3.3 Hållbar organisation - Ekonomi i balans

Verksamhetens nettokostnader (mnkr)					
Period: jan-dec	Utfall	Utfall	Utveckling	Budget	Utfall

Verksamhetens nettokostnader (mnkr)						
	perioden 2021	perioden 2020			perioden 2021	jämfört med budget
<b>Verksamhetens intäkter</b>	<b>519,0</b>	<b>502,7</b>	<b>16,3</b>	<b>3,2 %</b>	<b>545,4</b>	<b>-26,4</b>
Personalkostnader	-76,8	-72,6	4,2	5,8 %	-80,9	4,1
Köp av verksamhet	-931,7	-906,2	25,4	2,8 %	-938,4	6,7
Verksamhetsanknutna tjänster	-6,1	-1,3	4,8	356,2 %	-5,9	-0,2
Övriga verksamhetskostnader	-231,7	-225,4	6,3	2,8 %	-237,7	6,0
<b>Verksamhetens kostnader</b>	<b>-1 246,3</b>	<b>-1 205,6</b>	<b>40,8</b>	<b>3,4 %</b>	<b>-1 263,0</b>	<b>16,6</b>
Avskrivningar och nedskrivningar	-10,5	-9,8	0,7	7,1 %	-10,4	-0,1
Finansiella kostnader	-0,5	-0,5	0,0	1,3 %	-0,5	0,0
<b>Verksamhetens nettokostnader</b>	<b>-738,3</b>	<b>-713,1</b>	<b>25,2</b>	<b>3,5 %</b>	<b>-728,4</b>	<b>-9,9</b>
Indikatorer						Utfall

Nettokostnad mot budget 

#### **Kommentar**

Coronapandemin är den mest väsentliga händelsen för fokusområdet *Budget i balans*.

#### **Utfall jämfört med budget**

Kollektivtrafikens nettokostnad var 9,9 miljoner kronor högre än budget. De största avvikelserna var marknadsintäkt och trafik kostnad.

Intäkter från marknaden var 36 miljoner kronor lägre än budget. Regeringen beslutade om ett riktat bidrag på tre miljarder kronor till de regionala kollektivtrafikmyndigheterna i Sverige. Region Värmland ansökte om att få ta del av dessa pengar och fick bidrag med 25 miljoner kronor, vilket var 10 miljoner kronor mer än budgeterat. Under året har kollektivtrafiken även fått ett bidrag med 22 miljoner kronor avseende kostnader för skyndsamma transporter 2020.

Intäkter för såld trafik avseende skoltrafik och färdtjänst var 17 miljoner kronor lägre än budget. Kostnaden minskade med samma belopp.

På grund av pandemin och de restriktioner som fanns under året kunde inte planerade aktiviteter i projekten utföras som planerat. Då kostnaden blev lägre minskade även bidragsintäkterna med 5 miljoner kronor.


Kostnaden för linjetrafik var 14 miljoner kronor högre än budget. Kostnader för indexutveckling på grund av ökade bränslepriser samt extra ersättning till tågagenturen för tilläggsavtal ökade kostnaderna medan kostnader för resandeincitament i busstrafiken samt anropsstyrd trafik var lägre än budget

Antalet bokade serviceresor var under året i nivå med 2019 men kostnaden var 15 miljoner kronor högre än budget. Anledningen till ökade kostnader var krav på ensamåkning, kostnad för fordon som körde covidsjuka eller misstänkt covidsjuka och möjligheten att åka sjukresa till vaccinationsmottagning.

Utfallet för övriga verksamhetskostnader var lägre än budget på grund av att verksamheten tvingades fokusera på coronafrågor och inte kunde utföra all planerad verksamhet. De största avvikelserna var kostnader för annonser och reklam samt för projekten Respons och Stronger combined.

### 3.3.1 Hållbar organisation - Ekonomi i balans



Indikatorer	Utfall
Ökad samkörning - Samordningseffekt servicetrafiken	 21%
<b>Kommentar</b> Den ekonomiska samordningseffekten ligger på samma nivå som för 2020. På grund av pandemin är vi dock en bit från målet på 30%, vilket också var 2019 års värde.	

### 3.3.1.1 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. Dessa projekt är till exempel OnDemand (dynamisk kollektivtrafik), Öppen skoltrafik, Skoltrafikappen Bussklubben och Cykel ombord på bussen (tillsammans med Visit Värmland).

### 3.3.1.2 Avtal tågtrafik



Avtalen uppstartade och igång sedan 2020-12-13. Rutiner skapade och igångsatta under T21.

### 3.3.1.3 Uppstart 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.

## 3.4 Hållbar organisation - Respektfulla möten

Under året har värdegrundsarbete kopplade till Region Värmlands värdegrund genomförts på alla avdelningar inom kollektivtrafiken.

### 3.4.1 Hållbar organisation - Respektfulla möten



Under året har värdegrundsarbete kopplade till Region Värmlands värdegrund genomförts på alla avdelningar inom kollektivtrafiken.

Indikatorer	Utfall
Värdegrundsarbete - Aktivitetsredovisning	 2antal övningar

## 4 Uppföljning av nämndplan och andra politiska uppdrag

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

## 5 Nämndanalys

Kollektivtrafiknämnden visade ett underskott på 9,9 miljoner kronor för 2021. Intäkterna blev 26,4 miljoner kronor lägre än budget. Kostnaderna för trafik och övriga kostnader blev 6,7 miljoner respektive 6,0 miljoner kronor lägre än budget. Covid-19-pandemin har lett till lägre biljettförsäljning men samtidigt har Kollektivtrafiken fått statliga bidrag för en del av bortfallet. Kostnaden har varit lägre på grund av minskat behov av trafik för färdtjänst men också på grund av att verksamheten har fokuserat på coronarelaterade frågor och inte kunnat utföra all planerad verksamhet.

## 6 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)
- Trafikdirektören informerar muntligt 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.

## 7 Viktiga förhållanden för resultat och ekonomisk ställning

Som året innan är coronapandemin fortfarande närvarande. Även om åtgärder och restriktioner nu hävs finns risken att det kommer ta en tid att få tillbaka resenärer och tydliggöra nyttan och värdet i att åka kollektivt. Det kan komma att påverka kollektivtrafikens resultat de kommande åren.

Det är svårt att förutse hur det kollektiva resandet kommer se ut framöver. Oförutsägbarheten ställer krav på organisationen att vara flexibel i sin planering och vara innovativ i sitt utvecklande av framtidens kollektivtrafik. Verksamheten är medveten om utmaningarna och har redan under 2021 utfört och utför in i 2022 flera olika pilotprojekt med fokus på en mer flexibel kollektivtrafik.