

Delårsrapport 2022

Kollektivtrafiknämnd



Innehållsförteckning

1 Sammanfattning	3
2 Uppföljning av resultatmål	3
2.1 Trygga och nöjda invånare.....	4
2.1.1 God tillgänglighet och service.....	4
2.2 Attraktivt och hållbart Värmland	6
2.2.1 Minskad miljö- och klimatpåverkan	6
2.3 Hållbar organisation	7
2.3.1 Hållbar organisation - Ekonomi i balans	7
3 Fokusområden.....	9
4 Arbete med personal- och arbetsmiljöfrågor	14
5 Händelser av väsentlig betydelse.....	14
6 Uppföljning av nämndplan och andra politiska uppdrag.....	14
7 Nämndanalys	14
8 Internkontroll	15
9 Information om eventuella säsongsvariationer/cykliska effekter som har påverkat verksamheten	15

1 Sammanfattning

Verksamheten under den aktuella perioden

Denna rapport är kollektivtrafiknämndens uppföljning av resultat från delår 2022 (jan-aug) och kommer tillsammans med övriga delar av verksamheterna inom Region Värmland att forma en gemensam delårsredovisning.

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. Många 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 Uppföljning av resultatmål

Kollektivtrafiknämnden uppfyller ett av resultatmålen för 2022. Inom minskad miljö- och klimatpåverkan. Bedömningen för helåret är att måluppfyllelse kommer nås för fler indikatorer än i dagsläget. Alla resultatmål kommer dock inte att nås för helår 2022.

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

Effektmål	Resultatmål	Exempel indikator
2.1 Trygga och nöjda invånare	2.1 .1 God tillgänglighet och service	Enkelt att resa - Det är enkelt att resa med kollektivtrafiken - invånare
2.2 Attraktivt och hållbart	2.2 .1 Minskad miljö och klimatpåverkan	Ökat kollektivt resande - Kollektivtrafikens marknadsandel hållbart resande
2.3 Hållbar organisation – ekonomi i balans	2.3 .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.

Gul: samma nivå som föregående period men uppnår inte det målet i nämndplan 2022.

Röd: Mål i nämndplan 2022 nås inte och har sämre utfall än föregående period.

God tillgänglighet och service (2.1.1)

Sex röda, två 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.

- Enkelt att resa - Det är enkelt att resa med kollektivtrafiken - invånare
- Enkelt att resa - Det är enkelt att resa med kollektivtrafiken - resenärer
- Nöjdhet - Invånarnöjdhet allmän kollektivtrafik

- Nöjdhet - Kundnöjdhet allmän kollektivtrafik
- Nöjdhet - Kundnöjdhet servicetrafiken
- Upplevd tillgänglighet - Avgångstiderna passar respondenternas behov - invånare

Ovan nämnda sex indikatorerna är röda vilket betyder att verksamheten inte förväntas uppnå målet på 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.

Minskad miljö och klimatpåverkan (2.2.1)

Två gröna och en gul indikator

Nämnden uppfyller målet minskad miljö och klimatpåverkan. Inom indikatorerna nedan uppfyller verksamheten målen:

- Ökat kollektivt resande - Kollektivtrafiken marknadsandel
- Ökad samkörning - Styrningseffekt för bokade sjukresor

För indikatorn Ökat kollektivt resande - Kollektivtrafikens 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 (2.3.1)

Nämnden uppfyller inte målet hållbar organisation – ekonomi i balans. Kollektivtrafiknämnden gör ett minusresultat på cirka 43,4 miljoner.

2.1 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 och verksamheten åter har börjat med aktiviteter och insatser för att både locka tillbaka gamla resenärer, men också 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 är 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.

2.1.1 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 allt mer glesbefolkat, lyckas verksamheten leverera en kollektivtrafik med god service och tillgänglighet. Möjligheterna till att utveckla kollektivtrafiken och nå än fler resenärer finns alltid.

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. 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	Mål
Pålitlighet - Punktlighet regiontåg		

Indikatorer	Utfall	Mål
Kommentar Redovisas endast per helår		
Pålitlighet - Punktlighet regionbuss		
Kommentar Redovisas endast per helår		
Pålitlighet - Punktlighet tätortstrafik		
Kommentar Redovisas endast per helår		
Enkelt att resa - Det är enkelt att resa med kollektivtrafiken - Invånare	54 %	60 %
Kommentar Ett område som troligen påverkats negativt av Covid-19 pandemin. För att följa folkhälsomyndighetens rekommendationer stängdes t ex framdörrarna på bussarna i början av året, vilket kan uppfattas som försvårande vid resor. Betyget 54% är en bit från målnivåns 60% och ligger även under det nationella snittet, vilket också det är 60%.		
Enkelt att resa - Det är enkelt att resa med kollektivtrafiken - Resenärer	79 %	80 %
Kommentar Till skillnad mot invånarnas svar på denna fråga, så är resenärerna betydligt nöjdare, och många anser det vara enkelt att resa med kollektivtrafiken i Värmland. Utfallet på 79% är en procentenhet lägre än både fjolårets betyg samt målet på 80%, men är ändå i samma härad som denna siffra. Tittar vi på det nationella snittet, vilket är 74% , så placerar sig Region Värmland i toppskiktet på denna fråga.		
Enkelt att resa - Det är enkelt att köpa biljett och kort - Invånare	80 %	80 %
Kommentar Covid -19 pandemin har under de föregående perioderna påverkat invånarnas inställning negativt till hur enkelt det är att köpa biljetter. Dock ses en ökning av detta betyg under denna period och utfallet på 80% når upp till målnivån samt ligger över det nationella snittet (78%) och placerar därmed Region Värmland i toppskiktet om vi jämför oss med resten av landet.		
Enkelt att resa - Det är enkelt att köpa biljett och kort - Resenärer	79 %	80 %
Kommentar Detta är en av få frågor där invånarna ger bättre betyg än resenärerna för Region Värmlands del. Utfallet på 79% är i paritet med det nationella snittet och ligger över fjolårets betyg som var 77%. Dock uppnås inte målnivån, som är 80%.		
Nöjdhet - Invånarnöjdhet allmän kollektivtrafik	58 %	63 %
Kommentar Utfallet på 58% kommer inte upp till fjolårets delårsresultat (60%) eller målnivåns 63%. Det tangerar dock helårsresultatet för 2021 och är klart över det nationella snittet, som är 52%. Region Värmland återfinns, även här, i toppskiktet om jämförelse görs med andra regioner.		
Nöjdhet - Kundnöjdhet allmän kollektivtrafik	73 %	75 %
Kommentar Förra årets toppresultat (81%) har mattats något i år och vi noterar ett utfall på 73% vilket inte heller når upp till målnivån, som är 75%. Det inledande kvartalet redovisar betydligt lägre siffror än vanligt för att därefter ligga ganska stabilt runt 75% resterande månader. Trots att målnivån inte uppnås ligger Region Värmland i toppskiktet om vi jämför oss med andra regioner, och betyget är klart över det nationella snittet på 59%.		
Nöjdhet - Kundnöjdhet servicetrafiken	91 %	95 %
Kommentar Kundnöjdheten i servicetrafiken har sjunkit gentemot föregående år. Utfallet på 91% är lägre än fjolårets 94% och målnivån 95%. En förklaring till detta är att beställningscentralen för resor inom Karlstad 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 beställningsmottagare eller förare		
Trygghet - Det känns tryggt att resa med kollektivtrafiken - Invånare	69 %	72 %
Kommentar En fråga som påverkats negativt av Covid-19 pandemin. Många har känt sig otrygga med att resa		

Indikatorer	Utfall	Mål
i kollektivtrafiken under pandemin, vilket också påverkat resultatet för denna fråga. Utfallet på 69% är en liten ökning jämfört med samma period ifjol (68%). Och jämför vi oss med andra regioner så ligger Region Värmland högt över det nationella snittet på 62%.		
Trygghet - Det känns tryggt att resa med kollektivtrafiken - Resenärer	81 %	84 %
Kommentar Tidigare under pandemin har betyget på denna fråga varit ganska lågt och resenärerna har uppgett sig vara mindre trygga med kollektivtrafiken än innan pandemin. Under 2022 ser vi dock en markant ökning och även om betyget på 81% inte kommer upp till målnivån (84%), så är det klart över fjolårets 75% samt det nationella snittet på 68%, och därmed ligger Region Värmland i toppskiktet vid jämförelse med andra regioner.		
Upplevd tillgänglighet - Avgångstiderna passar respondentens behov - Invånare	40 %	43 %
Kommentar Ytterligare ett betyg som sjunkit under pandemin, både inom regionen men även nationellt. Utfallet på 40% når ej målnivån (43%), och inte heller det nationella snittet, som uppgår till 50%. Även gentemot fjolårets delårsbetyg (41%) noteras en liten minskning.		
Upplevd tillgänglighet - Avgångstiderna passar respondentens behov - Resenärer	66 %	65 %
Kommentar Om jämförelse görs mot föregående års delårsutfall, som var 72%, så är utfallet på 66% lägre. Målnivån på 65% uppnås dock, och betyget är i samma härad som det nationella snittet (67%), som även det har sjunkit till i år.		

2.2 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 det att Värmland blir mer attraktivt att leva och bo i. Flera utvecklingsprojekt är pågående, bland annat stronger combined (lånecykel på utvalda platser) och X-linjen i Säffle (flexibel bokning). Båda projekten är uppskattade bland användarna och bidrar med kunskap och idéer inför den fortsatta utvecklingen av framtidens kollektivtrafik samt framtida trafikupphandlingar.

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.

2.2.1 Minskad miljö- och klimatpåverkan



Indikatorer	Utfall	Mål
Minskad klimatpåverkan - Andel förnybart drivmedel regionbuss och tätortstrafik utanför Karlstad		
Kommentar Redovisas endast per helår		
Minskad klimatpåverkan - Andel förnybart drivmedel tätortstrafik Karlstad		
Kommentar Redovisas endast per helår		
Minskad klimatpåverkan - Andel förnybart drivmedel regiontåg		
Kommentar Redovisas endast per helår		
Minskad klimatpåverkan - Andel förnybart drivmedel servicelinjerna		

Indikatorer	Utfall	Mål
Kommentar Redovisas endast per helår		
Ökat kollektivt resande - Kollektivtrafikens marknadsandel	11 %	11 %
Kommentar Återhämtningen efter Covid-19 pandemin har påbörjats och det syns ganska tydligt på marknadsandelar och resande. Utfallet 11% är några procentenheter högre än fjolårets resultat och målnivån, som även den är 11% uppnås.		
Ökat kollektivt resande - Kollektivtrafikens marknadsandel hållbart resande (cykel, gång, kollektivtrafik)	21 %	23 %
Kommentar Även marknadsandelen avseende hållbart resande återhämtar sig successivt. Utfallet på 21% ligger klart över fjolårets 16%, dock uppnås inte målnivån på 23% än.		
Ökad samkörning - Styrningseffekt för bokade sjukresor	9,6 %	9,1 %
Kommentar Ett område där regionens arbete har varit lyckat, och där målnivån uppnås. Antalet sjukresor totalt har ökat, och är i dagsläget fler än innan pandemin. Andel av dessa sjukresor som utförts i den allmänna kollektivtrafiken är också högre än innan pandemin.		

2.3 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 av 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 kommer verksamheten även påbörja en typ av inventering av hur kontoren kan göras mer hållbara utifrån avfallshantering och hur resurser används.

2.3.1 Hållbar organisation - Ekonomi i balans



Indikatorer	Utfall	Mål
Nettokostnad mot budget		
Kommentar Coronapandemin och indexutveckling för trafikavtal är den största väsentliga händelsen för budget i balans.		
Utfall jämfört med budget		
Kollektivtrafikens nettokostnad var 43,4 miljoner kronor högre än budget. De största avvikelserna var marknadsintäkt och trafikkostnad.		
Intäkter från marknaden var mycket lägre än budget. Regeringen utlovade en miljard 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.		
Intäkter för såld trafik avseende skoltrafik och färdtjänst var högre än budget men kostnaden ökade med samma belopp så avvikelsen påverkar inte resultatet.		
Kostnaden för köp av verksamhet var betydligt högre än budget. Kostnaden ökade på grund av ökat index för trafikavtal och nytt tilläggsavtal för tåg. Avbrott i tågtrafiken medförde ökade kostnader för ersättningsbussar. Lägre resande medförde att kostnaden för resegaranti, försäljningsprovision och kontrollverksamhet minskade något.		
I övriga verksamhetskostnader redovisades sjukresor. Kostnaden för sjukresor ökade något medan övriga verksamhetskostnader inom gruppen var lägre än budget då vissa kostnader utfaller senare under hösten.		

Indikatorer	Utfall	Mål
Prognos jämfört med budget		
Prognosen för årets nettokostnad bedöms bli 93,5 miljoner kronor högre än budget. De största avvikelserna är marknadsintäkt och trafik kostnad.		
Intäkten från marknaden bedöms bli betydligt lägre än budget. Under jan-feb var resandet mycket lågt på grund av coronapandemin, därefter ökade resandet gradvis. Marknadsintäkterna bedöms bli närmare 90% av 2019 under resterande del av året. Regeringen har utlovat en miljard kronor i bidrag till kollektivtrafiken för utebliven biljettintäkt men bidraget är litet i förhållande till förlorade marknadsintäkter.		
På grund av ökat index för trafikavtal beräknas intäkter för såld trafik (skoltrafik och färdtjänst) bli högre budget. Kostnaden för köpt trafik ökar med samma belopp som intäkten så avvikelse för skoltrafik och färdtjänst är resultatneutralt.		
Kostnaden för köp av verksamhet bedöms öka framför allt på grund av högre utveckling av index än budgeterat. Inflation, höjda bränslepriser och ökade löner påverkar det index som används vid beräkning av ersättning till trafikföretagen. Coronapandemin påverkade intäkter även för tågtrafiken och begränsade tågrentreprenörens möjlighet att bedriva trafiken utan stora förluster. Ett tilläggsavtal tecknades därför med tågrentreprenören vilket ökade kostnaderna för tågtrafiken.		
Övriga verksamhetskostnader bedöms bli något högre än budget. Den ökade kostnaden beror på att sjukresorna har ökat i längd, att det på grund av corona inte har kunnat samköras (fler i bilen) på samma sätt samt att fler kunder har sökt reseersättning.		

Ökad samkörning - Samordningseffekt servicetrafiken

Kommentar Redovisas endast per helår

Verksamhetens nettokostnader (mnr)

Kollektivtrafiken	Utfall perioden 2022	Utfall perioden 2021	Utveckling	Budget perioden 2022	Utfall jämfört budget	
Period: jan-aug						
Verksamhetens intäkter	361,9	323,1	38,9	12,0%	392,2	-30,3
Personalkostnader	-50,5	-48,9	1,7	3,4%	-52,6	2,0
Köp av verksamhet	-691,2	-599,9	91,3	15,2%	-669,2	-22,0
Verksamhetsanknutna tjänster	-4,5	-1,0	3,5	351,3%	-6,0	1,5
Övriga verksamhetskostnader	-149,9	-155,3	-5,5	-3,5%	-155,0	5,2
Verksamhetens kostnader	-896,1	-805,1	91,0	11,3%	-882,8	-13,3
Avskrivningar och nedskrivningar	-7,0	-6,5	0,5	7,6%	-7,2	0,2
Finansiella kostnader	-0,3	-0,3	-0,1	-16,0%	-0,3	0,0
Verksamhetens nettokostnader	-541,5	-488,9	52,6	10,8%	-498,1	-43,4

Verksamhetens nettokostnader, helåret (mnr)

Kollektivtrafiken	Prognos helåret 2022	Budget helåret 2022	Prognos jämfört budget

Verksamhetens intäkter	571,5	591,6	-20,1
Personalkostnader	-80,0	-81,3	1,3
Köp av verksamhet	-1 074,4	-1 001,0	-73,4
Verksamhetsanknutna tjänster	-6,0	-8,9	2,9
Övriga verksamhetskostnader	-236,8	-232,4	-4,4
Verksamhetens kostnader	-1 397,2	-1 323,5	-73,7
Avskrivningar och nedskrivningar	-10,6	-10,8	0,2
Finansiella kostnader	-0,4	-0,4	0,0
Verksamhetens nettokostnader	-836,7	-743,2	-93,5

3 Fokusområden

Kollektivtrafiknämnden har i sin nämndplan sju fokusområden beskrivna. Fokusprocesserna är övergripande områden som 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 kommer att fokusera på under 2022. Flera av fokusområdena härstammar ur det regionala trafikförsörjningsprogrammet 2022-2026 och anses vara särskilt viktiga för en positiv utveckling för kollektivtrafiken i Värmland.

I delårsrapporten är två av dessa fokusområden bedömda som gröna. Det är områdena Post-corona kollektivtrafikens omstart och Utveckling av mobilitet och tjänster. Flera av de punkter som beskrivs i dessa fokusområden bedöms vara uppfyllda eller klara. Arbete inom områdena kommer dock att fortsätta.

Inom de områden som är bedömda som gula är vissa punkter genomförda på ett eller annat vis, medan andra kommer fortgå i nästkommande år.

Digitalisering



Under året kommer nämnden att fokusera på:

- Fortsatt utveckling av kollektivtrafikens e-tjänsteportal.
- Implementering av *Bussklubben* (skoltrafikapp) i kommunerna.
- Samordna och vidareutveckla förvaltningsmodeller för den digitala utvecklingen tillsammans med övriga delar av regionen.
- 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.

Status:

E-tjänsteportalen går in sin andra utvecklingscykel där portalen ska utökas med några funktioner. Exempelvis pågår arbete med att skapa ett utloggat läge så att det går att se samtliga tjänster utan att logga in med Bank-ID och endast kräva inloggning för utvalda tjänster. Vidare har arbetet med att bygga ut E-tjänsteportalen med en bokningsplattform där alla bokningstjänster ska samlas, påbörjats.

Inom bussklubben drivs två spår. Det ena handlar om att få ut bussklubben till ytterligare kommuner. Det andra spåret är vidareutveckling av applikationen där flera idéer utforskas.

Verksamheten har kommit långt i förvaltningsarbetet där system är samlade i förvaltningsobjekt. Ett förvaltningsobjekt består utav representanter från både teknikavdelningen och övrig verksamhet som träffas i olika forum för att förvalta och vidareutveckla våra system. En förstudie om digitala tjänster är påbörjad och kommer att färdigställas under hösten.

Framtidens affärs- och kundmodeller



Under året kommer nämnden att fokusera på:

- 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, pilottesta 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 app pågår. Ansökningsinbjudan är utskickad och vi inväntar anbud som kommer att utvärderas under hösten. Parallellt med upphandling av första fasen har en förstudie som ska ge vägledning om kommande steg i projektet liksom avveckling av nuvarande system påbörjats. Fortsatta undersökningar samt dialog med nämnden är planerad under hösten.

Arbetet med priser- och produkter pågår på flera olika plan. Dels genom kampanjer för att locka nya kundgrupper t ex 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 nämnden. I kollektivtrafiknämnden har dialog förts om olika principer för prissystem bland annat med delaktighet från andra regionala kollektivtrafikmyndigheter som presenterat sina prissystem.

Implementering av nytt varumärke pågår och är ett långsiktigt arbete i många olika kanaler. Dubbeldäckare (buss) med det nya varumärket tas i bruk i kollektivtrafiken i september.

Utveckling av mobilitet och tjänster



Under året kommer nämnden att fokusera på:

- Implementering av mixtrafik (erbjuder allmänheten att resa i skoltrafiken) i kommunerna.
- Pilottest av nya trafikerbjudanden och tjänster (exempelvis turism, fritids- och helgerbjudanden) för att öka marknadsandelen.
- Aktiviteter för ökad tillgänglighet i kollektivtrafiksystemet.

Status:

Under våren har verksamheten startat upp projektet Mixtrafik i Kils kommun, i området Fagerås. 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 - Glasskogen - Arvika trafikerats i båda riktningar 4 dagar per vecka. Detta har genomförts i samråd med Glasskogens 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 Klarälvsvanbanan utökats. Resenärerna har kunnat ta med sig cykel på fler avgångar än förra sommaren. Även möjligheten att kunna boka med sig cykel på linje 700 mellan Karlstad och Årjäng med koppling till Unionsleden har erbjudits under sommaren. Nytt för i år är att man bokar sin plats för cykel via en mobilapplikation. På båda linjerna har det varit 104 bokningar, där 76 har genomförts.

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 kommer nämnden att fokusera på:

- Projekt nästa generation bussystem i Värmland.
- Utvärderingar av implementerade trafiklösningar, samt rese- och kundundersökningar utifrån verksamhetens analysbehov.
- Pilottester av dynamisk, anropsstyrd kollektivtrafik (OnDemand) på tre olika platser i länet.
- Tågstrategi
- Nästa etapp i utbyggnaden av Karlstadsstråket
- Uppstart utveckling 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. Ett arbete pågår nu hur linjen ska kunna göras permanent efter att projektet är slut den sista oktober 2022. Det pågår även ett förberedande arbete med hur fler dynamiska trafiklösningar ska kunna erbjudas under kommande år, då främst i glesbygd.

Ett 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 ostliga 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 infrastrukturåtgärder som behöver realiseras för att det nya beslutade linjenätet i Kristinehamn ska kunna implementeras. Vägghållaren Kristinehamns kommun räknar med att kunna genomföra majoriteten av åtgärderna under 2023 vilket medför att linjenätet skulle kunna invigas i december 2023.

Samverkan



Under året kommer nämnden att fokusera på:

- Implementering av handlingsplaner inom Kristinehamns och Karlstads kommuner.
- Fortsatt utveckling 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 Järnhusen. 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.

Nämnden beslutade på mötet i april om ledamöter till det nya forumet Kollektivtrafik- och regionalt utvecklingsforum. 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 regionen bildades.

Särskilda persontransporter



Under året kommer nämnden att fokusera på:

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

Status:

Den 16 februari beslutade Regionfullmäktige om nya kommande reglementen för färdtjänst, riksfärdtjänst och sjukresor. Detta skapar nu möjligheten för en samordnad trafikupphandling i hela Värmland. Förfrågningsunderlaget har beslutats av nämnden, annonserats och tilldelats. Tilldelningen är överprövad och därmed råder förlängd avtalsspärr.

Nämnden beslutade om tilldelningar inom servicetrafiken under sommaren 2022. Upphandlingen av servicetrafik har överprövats och processen kommer att fortsätta under hösten.

Vad gäller upphandlingen av systemstöd så är den upphandlingen 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 upphandling av nytt IT-system för skoltrafiken är det beslutat att avvakta resultat från nytt systemstöd i servicetrafiken.

Post corona – kollektivtrafikens omstart



Under året kommer nämnden att fokusera på

- 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 kollektivtrafik leverantörer 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 färgas 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 är erbjudanden med extra låga priser på biljetten Duo/Familj under våren och sommaren. Syftet är att genom att sänka priset, minska tröskeln att kliva ombord, att helt enkelt kickstarta det kollektiva resandet igen. Rabatten för kunden landar runt 35 procent på det redan låga ordinarie priset. Erbjudandet mottogs väl under våren och med tanken att haka på och stimulera trenden med mer fritidsresande förlängdes därför erbjudandet till att gälla även under sommaren 2022.

Under post corona finns det också en ambition att jobba tätare med större arbetsgivare inom regionen genom att sprida information om våra tjänster så som företagskonto. Region Värmland vill 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 man 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 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.

Det finns också en ambition att våga tänka än mer utanför boxen för att driva upp resande och samtidigt intäkterna, ett arbete som behöver utvecklas ytterligare under 2022.

4 Arbete med personal- och arbetsmiljöfrågor

Under våren 2022 genomfördes skyddsronde på kollektivtrafikens alla arbetsplatser tillsammans med skyddsombuden. Syftet var att upptäcka risker och brister inom arbetsmiljön och finna sätt att åtgärda dessa. Skyddsronden mynnade ut i en handlingsplan. Under våren 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.

Inom kollektivtrafiken genomförs samverkansmöten kontinuerligt med fackliga företrädare och avdelningsrepresentanter.

5 Händelser av väsentlig betydelse

Under 2022 har fokus på coronapandemin inte varit lika stort. Däremot har coronapandemin påverkat både kollektivtrafiken och samhället i stort. Medborgare rekommenderades att inte resa med kollektivtrafiken under coronapandemin och det är en utmaning att få tillbaka resenärer som valt andra sätt att resa under en lång tid. Marknadsandelen för kollektivtrafiken har ändå ökat betydligt, vilket visar på att resenärer kommer tillbaka och fler börjar att resa kollektivt. En trend som förhoppningsvis fortsätter.

6 Uppföljning av nämndplan och andra politiska uppdrag

Kollektivtrafiknämndens fokusområden, som är beskrivna i nämndplanen för 2022, följs upp under rubrikerna ovan.

7 Nämndanalys

Nämnden visade ett underskott på 43,4 miljoner kronor.

Coronapandemin och indexutveckling på trafikavtal är den största orsaken till avvikelser mot budget i balans. Intäkterna för perioden var 361,9 miljoner kronor vilket var 30,3 miljoner kronor lägre än budget. Biljettintäkter minskade på grund av coronapandemin.

Kostnaderna för perioden var 903,4 miljoner kronor vilket var 13,2 miljoner kronor lägre än budget. Indexutveckling på trafikavtal ökade under hela perioden och tecknat tilläggsavtal för tåg ökade kostnaden för tågtrafiken.

Prognos

Nämnden förväntas visa ett underskott på 93,5 miljoner kronor.

Under hösten förväntas biljettintäkter fortsatt bli lägre än budget. Kostnaderna för indexutveckling som

styr trafikavtalens kostnadsuppräknning förväntas öka och nytecknat tilläggsavtal för tåg ökar kostnaden under året.

8 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 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.

För 2022 har alla moment efterföljts förutom årsredovisning som påbörjas i början på år 2023 och uppföljning av identifierade riskområden. Detta görs i samband med att ny interkontrollplan för kollektivtrafiknämnden (Internkontrollplan 2023) tas fram under hösten 2022.

9 Information om eventuella säsongsvariationer/cykliska effekter som har påverkat verksamheten

Ingen påverkan av säsongsvariationer eller cykliska effekter.