

# Årsredovisning 2020

## Kollektivtrafiknämnden



Ansvarig verksamhet	Region Värmland Kollektivtrafik
Kontakt	Hanne Carlén, Ekonomi- och HR-chef hanne.carlen@regionvarmland.se
Datum	2021-03-09
Diarienummer	KTN/200405
Region Värmland Regionens hus 651 82 Karlstad	

## Innehållsförteckning

<b>Sammanfattning av 2020 .....</b>	<b>4</b>
<b>Uppföljning av resultatmål .....</b>	<b>5</b>
<b>Uppföljning av nämndplan och andra politiska uppdrag .....</b>	<b>7</b>
<b>Nämndanalys .....</b>	<b>12</b>
<b>Viktiga förhållanden för resultat och ekonomisk ställning .....</b>	<b>12</b>
<b>Internkontroll .....</b>	<b>12</b>
<b>Mätplan .....</b>	<b>13</b>
<b>Budget i balans .....</b>	<b>16</b>

## Sammanfattning av 2020

Kollektivtrafiknämnden ska erbjuda ett sammanhållet, smidigt, jämlikt, hållbart och effektivt transportsystem för hela länet samt till och från länet med fokus på resenärernas behov. Under 2020 fokuserar nämnden på fortsatt utveckling och samordning inom befintliga trafiksystem, samt driver ett framåtsyftande utvecklingsarbete för att tillvarata framtida utvecklingsmöjligheter. En viktig del av nämndens arbete under året är att ta fram förslag på en vision om långsiktig utveckling av kollektivtrafiken i Värmland med perspektiv 2040, att upprätta ett nytt trafikförsörjningsprogram samt intensifiera arbetet med en digital transformation.

Kollektivtrafiknämndens resultatmål beslutas i regionplanen och för år 2020 är resultatmålen god tillgänglighet och service samt minskad miljö- och klimatpåverkan. I nämndplanen konkretiseras resultatmålen i ett antal fokusområden, vilket ger en inriktning för kollektivtrafiknämnden på specifika områden under verksamhetsåret. Kollektivtrafiknämndens arbete utgår även ifrån *Regionalt trafikförsörjningsprogram för Värmland 2017–2021*, som är ett långsiktigt strategiskt dokument för kollektivtrafik i Värmlands län. Programmet beskriver målen för kollektivtrafikens utveckling i regionen.

Inom förvaltningen har det tillkommit nya medarbetare i takt med att behovet av kompetenser ökar. Avdelningen för trafiknära teknik fick i slutet på året en ny chef, efter att tjänsten varit vakant under andra halvan av året, samt att det har tillförts kompetenser inom bland annat geografisk information, fordonsbevakning tåg, UX-design (utveckling av användarens upplevelse och interaktion av en produkt eller tjänst) samt projekt- och processledning. Omorganisering av kansliavdelningen ledde till att alla nämndsekreterare flyttade ut till respektive verksamhet.

Region Värmland Kollektivtrafik bedriver trafik under varumärkena Karlstadsbuss och Värmlandstrafik. Under året har kollektivtrafiken deltagit i det övergripande varumärkesarbete som har genomförts inom regionen. Ett beslut gällande kollektivtrafikens framtida varumärke tas under 2021.

Under året har ett antal utvecklingsprojekt startats upp samt att projekt från föregående år har fortlöpt. Den röda tråden i många av projekten rör möjligheten att dela de trafikresurser som idag finns och att säkerställa datakvalitet. Det har även genomförts förstudier inför olika projektstarter under 2021, med fokus på förberedelser inför upphandling av regionbuss- och tätortstrafik som ska vara färdigt 2025 samt framtagandet av ett nytt biljett- och betalssystem. Det kommer under 2021 genomföras projekt med syfte att testa kollektivtrafik i form av dynamisk, anropsstyrd trafik i områden med färre resenärer samt expresslinje anpassade för arbetspendling. För att dra nytta av kunskaper som samlas i kollektivtrafikbranschen har Region Värmland blivit medlemmar i MaaS Alliance (MaaS – Mobility as a Service eller mobilitet som tjänst), som är ett europeiskt samarbete mellan privata och offentliga aktörer för att skapa en gemensam och öppen marknad för MaaS-tjänster.

2020 blev ett annorlunda verksamhetsår där stort fokus har legat på covid-19-pandemin. Resandet i den allmänna kollektivtrafiken har under året totalt minskat med ungefär en tredjedel i busstrafiken och med drygt hälften i tågtrafiken, jämfört med 2019. Servicetrafiken har haft en minskning i bokningar till Värmlandstrafiks bokningscentral med 31 procent och en minskning till Samres bokningscentral (färdtjänsten i Karlstads kommun) med 39 procent.

## Covid-19-pandemins påverkan på kollektivtrafiken i Värmland

Covid-19-pandemin påverkar resultatet för kollektivtrafiken i Värmland avsevärt. De nationella riktlinjerna från Folkhälsomyndigheten gällande att resa med kollektivtrafik under pandemin var under våren och sommaren 2020 inriktade på att endast resa om man måste. Under hösten 2020 var budskapet till resenärerna att om möjligt undvika att resa med kollektivtrafiken under peaktid morgon och eftermiddag. När smittspridningen i samhället ökade under senare delen av hösten blev rekommendationen återigen att avstå att resa om det inte var nödvändigt.

Under året har det genomförts en rad åtgärder tillsammans med trafikbolagen för att minska smittspridningen i kollektivtrafikens fordon. I bussarna stängdes framdörrarna för påstigande resenärer samt att de främre sätena stängdes av, fordonen städades oftare samt vädrades ur under dagen. För att undvika för mycket resenärer på en buss genomfördes en aktiv trafikplanering där det med kort varsel gick att kalla in förstärkningsfordon. Genom att införa sommartidtabell för tätortstrafiken i

Karlstad i början på april (istället för mitten av juni) frigjordes fordon som kunde stärka upp där behoven fanns samt skapade förutsättningar för att upprätthålla den planerade trafiken även om ett stort antal bussförare skulle bli sjuka. Det var möjligt att införa sommartidtabell då resandet redan var på en låg nivå eftersom andelen som arbetade hemifrån ökat samt att gymnasieskolor, högskolor, universitet, yrkeshögskola och komvux bedrev undervisning på distans. I den regionala busstrafiken har all planerad trafik genomförts samt att sex extra fordon tillfälligt har nyttjats för att försöka minska antalet resenärer per fordon på de avgångar där många reser. Region Värmlands tågtrafik har körts i planerad omfattning under året, dock har SJ dragit ner på antal avgångar mot både Stockholm och Göteborg samt att alla turer med alla tågtrafikbolag till Oslo har ställts in. Servicetrafiken har haft en minskning i antal bokningar, mycket på grund av att planerade vårdbesök och dagvård avbokas och ställs in samt att färdtjänstresor inte genomförs på samma nivå som vanligt. För att minska smittspridningen har antal resenärer per fordon begränsats i Jumbolans, på servicelinjerna, i färdtjänst och för sjukresor, samt att smittskydds- och hygienrutiner säkerställdes. Inom servicetrafiken bygger affärsmodellen på rörlig ersättning till trafikbolagen, och under året har tillfälliga avtal (mars-juni) med en fast ersättning på 75 procent införts. Detta tilläggsavtal resulterade i att alla trafikföretag utom ett undvek konkurs. Servicetrafiken har även varit behjälpliga med att köra ut skyddsutrustning, stötta ambulanssjukvården genom att köra kunder med luftvägssymtom i dedikerade fordon, samt kört ut matkassar till färdtjänstkunder.

Åtgärder förbereddes för att säkerställa att den dagliga, operativa delen av kollektivtrafikverksamheten, där bland annat trafikledning, bokningscentral och färdtjänsthandläggare ingår, skulle kunna fortgå även om en större andel av personalen skulle bli sjuka. Det iordningsställdes fler arbetsplatser, utspridda på de olika kontoren, för ökad flexibilitet att vid behov flytta och separera personal med kritiska och kundnära uppgifter. Dessa åtgärder behövdes dock aldrig användas under året, men beredskapen kvarstår så länge pandemin fortgår. Genomförande av många av kollektivtrafikens projekt har pausats, då de haft behov av att genomföra pilottester i den dagliga trafiken eller lansera nya tjänster, vilket inte har varit möjligt på grund av risk för trängsel. De två internationella EU-projekten har i hög grad påverkats av covid-19-pandemin då det inte har varit möjligt att genomföra några internationella projektmöten, något som påverkar den transnationella dimensionen, som är en av grundbultarna i EU-projekt.

Resandet i den allmänna kollektivtrafiken har under året totalt minskat med cirka 29 procent i den regionala busstrafiken, cirka 33 procent i tätortstrafiken (Karlstad, Kristinehamn, Arvika och Säffle tätorter) och 46 procent i tågtrafiken, jämfört med 2019. Servicetrafiken har haft en minskning i bokningar till Värmlandstrafiks bokningscentral med 31 procent och en minskning på 20 procent på utförda resor. Till Samres bokningscentral (färdtjänsten i Karlstads kommun) har bokningarna minskat med 39 procent. Det är svårt att prognostisera hur det kollektiva resandet ser ut de kommande åren, samt vilken långsiktig påverkan resandeminskningen har på nämndens ekonomi. 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 nu förs på bred front.

#### **Bedömer nämnden att resultatmålen uppnåtts för helåret 2020?**

*Ja*

## **Uppföljning av resultatmål**

Kollektivtrafiknämndens resultatmål för 2020:

- God tillgänglighet och service
- Minskad miljö- och klimatpåverkan

Kollektivtrafik bedrivs i hela länet. Nästan nio av tio invånare i Värmland har mindre än 1,5 kilometer till närmsta hållplats. Alla tätorter i Värmlands län har tillgång till kollektivtrafik, men turutbudet varierar inom länet och utgår ifrån resandebehov. Stomlinjenätet förbinder alla länets kommuner med varandra i de stråk som har stora resandeströmmar. I anslutning till stomlinjerna går matarlinjer samt anropsstyrd trafik så att systemet 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.

Genom kollektivtrafikbarometern mäts kundernas och medborgarnas nöjdhet med de två varumärkena Värmlandstrafik och Karlstadsbuss. Både kundnöjdhet och medborgarnöjdhet med den allmänna kollektivtrafiken bedöms som hög (över nationellt snitt). Arbetet med att förbättra kundnöjdheten och tillgängligheten är dock ett ständigt pågående arbete. Kundundersökning som genomförs bland resenärerna med färdtjänst inom länet samt riksfärdtjänst visade på en kundnöjdhet med hela resan inklusive bokning på 93 procent<sup>1</sup>. Ett stort antal projekt pågår inom kollektivtrafikverksamheten som bidrar till utveckling och samordning av trafiksystemen samt bättre kundkommunikation, exempelvis skoltrafikapplikationen Bussklubben, ett nytt kundhanteringssystem, ett nytt biljett- och betalsystem, ett antal e-tjänster med en tillhörande portal, RV-labs samt två kollektivtrafikrelaterade EU-projekt. De två EU-projekten är Stronger Combined och Response och de fokuserar på att göra resandet med kollektivtrafiken enklare samt att knyta samman olika former av resande.

En stor andel av de fordon som används inom kollektivtrafiken drivs på förnyelsebart drivmedel. Nya projekt och samarbetsformer eftersträvas för att minska klimatpåverkan, men även för att optimera och effektivisera kollektivtrafiken. Genom att öka det kollektiva resandet kan persontransporternas miljöpåverkan minskas. I den pågående utvecklingen av verksamheten är det stort fokus på att öka det hållbara resandet, där kombinerade transportlösningar (exempelvis cykel och kollektivtrafik) är en del.

Region Värmland har fyra effektmål; trygga och nöjda invånare, attraktivt och hållbart Värmland, god och jämlik hälsa samt hållbar organisation. Utifrån regionfullmäktiges mätplan bidrar kollektivtrafiknämnden till effektmålen trygga och nöjda invånare, god och jämlik vård samt hållbar organisation – minskat miljöavtryck.

## Trygga och nöjda invånare

I Regionplan 2020 definieras effektmålet trygga och nöjda invånare som att Region Värmland ska arbeta för att alla i Värmland ska ges förutsättningar att leva ett gott liv, må bra, vara trygga och känna sig nöjda. Nöjdheten är en viktig faktor för att kunna öka resandet med kollektivtrafiken. När Region Värmlands kollektivtrafikresenärer tillfrågas om hur nöjda de är med sin senaste resa med kollektivtrafiken i Värmland svarar 76 procent att de är nöjda (att jämföra med 70 procent år 2019 och det nationella snittet för 2020 på 61 procent)<sup>2</sup>. När samma fråga ställs till länets invånare svarar 62 procent att de är nöjda med sin senaste resa (att jämföra med 59 procent år 2019 och det nationella snittet för 2020 på 54 procent)<sup>3</sup>.

En del i att tillhandahålla en attraktiv kollektivtrafik är att länets invånare har förtroende för att de kan genomföra sin resa och komma fram till sin destination i tid. Av tillfrågade invånare i Värmland svarar 56 procent att de kan lita på att de kommer fram i tid när de reser med den kollektivtrafik som anordnas av Region Värmland (jämfört med 57 procent år 2019)<sup>4</sup>.

## God och jämlik hälsa

Effektmålet god och jämlik hälsa utgår ifrån att Region Värmlands verksamhet ska vara tillgänglig, samordnad och välfungerande, samt utgå från medborgarnas behov. Det krävs relevanta kommunikationskanaler med god resenärsinformation, enkla biljettlösningar, tillgängligt för personer med funktionsnedsättning och smarta mobilitetslösningar för att möta invånarnas behov av en tillgänglig kollektivtrafik. Region Värmland arbetar kontinuerligt med att möta invånarnas behov och under 2020 har arbetet med att ta fram ett nytt biljett- och betalsystem initierats, som en del i transformationen att uppnå enkla och kundcentrerade informations- och försäljningskanaler. Även ett antal pilotprojekt har startats för att prova olika typer av mobilitetslösningar. Av invånarna i Värmland

<sup>1</sup> Anbar 2020, fråga R18, Värmlandstrafik och Samres sammanslaget

<sup>2</sup> Kollektivtrafikbarometern, 2020

<sup>3</sup> Kollektivtrafikbarometern, 2020

<sup>4</sup> Kollektivtrafikbarometern, 2020

instämmer 22 procent i påståendet att deras möjligheter att resa kollektivt har förbättrats det senaste året (jämfört med 22 procent år 2019)<sup>5</sup>.

## Hållbar organisation – Minskat miljöavtryck

Att byta färdväg från bil till kollektivtrafik leder generellt sett till minskad miljöpåverkan, exempelvis gällande utsläpp av växthusgaser, buller och trängsel. Kollektivtrafikens miljöpåverkan beror på vilket drivmedel som används och hur effektivt resan genomförs. Med höga miljökrav har kollektivtrafiken goda förutsättningar att minska persontransportsektorns negativa miljöpåverkan.

Arbetet med att öka andelen förnybart bränsle och minska energianvändningen per kilometer fortgår. Under 2020 var andelen förnybart drivmedel i regionens busstrafik 91 procent (jämfört med 90 procent år 2019). Busstrafikens energianvändning var 3,6 kWh/km år 2020 (att jämföra med 3,7 kWh/km år 2019). För tätortstrafiken är andelen förnybart bränsle 100 procent. Båtbussarna drivs på diesel miljöklass 1 från och med i år, vilket bland annat minskade svavelutsläppen med 40 procent. Regiontågen som trafikerar Värmlandsbanan samt Vänerbanan drivs på förnybar el. Fryksdalsbanan är inte elektrifierad vilket ger att regiontågen som trafikerar där drivs av diesel med inblandning av biodiesel och Adblue (minskar koncentrationen kväveoxider i avgaserna från en dieselmotor).

## Uppföljning av nämndplan och andra politiska uppdrag

Kollektivtrafiknämnden ansvarar för de uppgifter som faller på Region Värmland som regional kollektivtrafikmyndighet. Nämnden ansvarar för att fatta beslut om allmän trafikplikt samt upphandla och sluta avtal inom ramen för allmän trafikplikt. Under 2020 har det fattats beslut om trafikplikt för tåg på sträckan Kristinehamn-Degerfors. Beslut om kommande års priser och produkter i den allmänna kollektivtrafiken fattades enligt den av regionfullmäktige fastställda processen. En genomsnittlig prishöjning med cirka 3 procent beslutades för 2021, Torsby kommuns två enkelbiljettszoner slogs samman till en samt att priserna för ordinarie biljett för all tätortstrafik i regionen anpassades till varandra för att ha samma taxa. Inom nämndens verksamhetsområde ingår att utföra regionens patient/sjukresor med tillhörande beställningscentral. Regionala kollektivtrafikmyndigheten är huvudman för färdtjänst i länets samtliga kommuner, vilket organiseras som länsfärdtjänst, och ansvaret regleras i särskilda avtal med respektive kommun. Upphandling av färdtjänsttrafiken i Karlstad med trafikstart 1 februari 2021 genomfördes under året. Trafikavtalen inom servicetrafiken som körs under varumärket Värmlandstrafik förlängdes till den 2023-08-31. På uppdrag av alla länets kommuner, utom Karlstads kommun, upphandlar samt samordnar Region Värmland skolskjuttrafiken.

Nämnden ansvarar för att styra och leda kollektivtrafiken i enlighet med *Regionalt trafikförsörjningsprogram för Värmland 2017–2021* som beskriver mål och inriktning med den regionala kollektivtrafiken. Uppföljning av målen i trafikförsörjningsprogrammet sker i en separat rapport. Nämnden ansvarar även för att bereda ett nytt trafikförsörjningsprogram att gälla 2022–2026, inför beslut i regionfullmäktige, ett arbete som har pågått under 2020.

Två politiska uppdrag gällande linjedragning i den regionala trafiken har utretts angående Hammarötrafiken och Segmon. Föreslagna förändringar genomfördes på linje 800 i Segmon. Ändringsförslagen gällande trafiken på 900-linjerna till och på Hammarö genomfördes ej vid tidtabellsskiftet i december 2020 på grund av att det innebar ökade kostnader. Förslaget ligger med i framtida planering.

Under andra halvan av 2020 har ett förslag på ny utformning av färdtjänst- och sjukhusregelverk arbetats fram. Under hösten beslutades om en remissutgåva som sedan skickades ut till länets kommuner och brukarorganisationer att inkomma med synpunkter på. Under februari 2021 kommer en sammanställning av svaren redovisas samt att arbetet med ett nytt regelverk kommer att fortgå under året.

Under året har ett antal linjeförändringar genomförts, samt att framtida justeringar har utretts. Vid tidtabellsskiftet i december 2020 ändrade linje 602 linjesträckning och trafikerade området Henstad,

<sup>5</sup> Kollektivtrafikbarometern, 2020



Hultsberg och Våxnäs i Karlstad istället för riksväg 61/62. Justering på linje 800 innebär att den trafikerar Segmon istället för Grums med vissa turer. Linje 900 och 901 trafikerar Tullhusgatan och Hamngatan istället för Sjömansgatan i Karlstad. I augusti 2020 startade en ny tätortslinje som binder samman Ilanda bytespunkt (där regionala busslinjer ansluter), Stodene och Skåre med Karlstads universitet. Tätortstrafiken i Karlstad hade under 2020 inga planerade linjeförändringar, men det blev ett antal infrastruktureller ändringar, exempelvis stängdes Västra bron av i södergående riktning och byggnationen av Vikenförbindelsen ledde till att linje 7 fått ändrad linjedragning under året. Vid tidtabellsskifte i december 2020 ledde den kommande byggnationen vid Sundsta torg att en del linjer som trafikerar området läggs om under hela 2021. Under 2021 fortsätter arbetet med Karlstadsstråket, med målet att efter sommaren 2021 öppna upp en förlängning av stråket. Det beslutades om att tillföra två tågstopp längs med Värmlandsbanan, i Ottebol och Lene, samt att det på tre orter startades anslutning till tågtrafiken med tågtaxi (Ås, Lerot och Brunsberg).

## Hävning av trafikavtal

Den 16 december hävdes trafikavtalet med AB Trendtaxi för körområde 5 och 6 (Munkfors, Hagfors, Sunne och Torsby kommuner) och dagen efter hävdes interimsavtalet med samma bolag avseende färdtjänsttrafiken i Karlstad med trafikstart den 1 februari 2021. Trendtaxi hade blivit av med sitt taxitrafiktillstånd vilket är ett väsentligt kontraktskrav och ett explicit hävningsgrundande skäl enligt upphandlade avtal. Nuvarande avtal med andra trafikoperatörer gav utrymme för att permanent utöka fordonsavtalen, vilket gav att trafiken säkerställdes i körområde 5 och 6 avtalsmässigt inom ramen för befintliga trafikavtal och körpriser med Arvika-Eda Taxitransporter, Karlstad Taxitransporter samt Rudskoga Taxi. Byten av trafikföretag kunde ske utan kundpåverkan.

Samtliga interimsavtal (efter hävningen av Trendtaxis avtal) för färdtjänsten i Karlstad säkerställdes i början av 2021, Karlstad Taxi var de som framförallt fick fler fordon. Trafikstarten är den 1 februari. Trafiken kommer att bli något dyrare som en följd av nyss nämnda hävning.

## Fokusområden

I nämndplanen för verksamhetsåret 2020 har åtta fokusområden pekats ut, som ska bidra till uppfyllelse av resultatmålen. I detta kapitel följer en uppföljning av respektive fokusområde och en utvärdering av måluppfyllelse. Inom alla fokusområden pågår ett arbete som bidrar till kollektivtrafikens utveckling på lång sikt, och är ett arbete som i många fall inte avslutas under verksamhetsåret utan är pågående under en längre tidsperiod.

Fokusområden 2020:

- Ta fram en vision för en hållbar kollektivtrafik i Värmland 2040 inklusive strategi för tågtrafikens utveckling och kollektivtrafikens roll i ett hållbart samhälle med nya former av mobilitet.
- Ta fram nytt trafikförsörjningsprogram att gälla från 2022.
- Skapa god samordning med övriga verksamheter inom Region Värmland. Under 2020 fokuseras på samskapande i framtidsytande strategier till exempel Värmlandstrategin.
- Skapa en effektiv, samlad kollektivtrafikverksamhet där samordningseffekter ska eftersträvas samtidigt som god kundnöjdhet vidmakthålls.
- Starta arbetet med digital transformation för att uppnå enkla och kundcentrerade informations- och försäljningskanaler.
- Utveckla formerna för samordning av tätortstrafik och samhällsplanering med fokus på de kommuner som har tätortstrafik.
- Ta fram och genomföra pilottest av nya tjänster med fokus på ökad kund- och medborgarnöjdhet i linje med visionen livskvalitet i världsklass.
- Utveckla kollektivtrafiken så att den minskar biltrafiken.

## Ta fram en vision för en hållbar kollektivtrafik i Värmland 2040 inklusive strategi för tågtrafikens utveckling och kollektivtrafikens roll i ett hållbart samhälle med nya former av mobilitet.

Arbetet med att ta fram *Målbild för kollektivtrafik i Värmland 2040* är pågående och genomförs tillsammans med framtagande av ett nytt regionalt trafikförsörjningsprogram. Samrådsmöten har genomförts med alla Värmlands kommuner, regionala kollektivtrafikmyndigheter i angränsande län,



kommersiella aktörer samt berörda myndigheter. Dialog har genomförts i kollektivtrafiknämnden under hösten. Tidplanen för framtagandet blev förskjuten på grund av covid-19-pandemin, samt anpassning till process för framtagande av *Värmlandsstrategin 2040*. Remissperiod är planerad till februari–april 2021 och ett beslut om målbildsdokumentet bör kunna fattas i regionfullmäktige efter sommaren 2021.

### **Ta fram nytt trafikförsörjningsprogram att gälla från 2022.**

Arbetet med att ta fram *Regionalt trafikförsörjningsprogram Värmland 2022–2026* är pågående och sker parallellt med framtagande av målbildsdokumentet. Samrådsmöten har genomförts med alla Värmlands kommuner, regionala kollektivtrafikmyndigheter i angränsande län, kommersiella aktörer samt berörda myndigheter. Dialog har genomförts i kollektivtrafiknämnden under hösten. Tidplanen för framtagandet blev förskjuten på grund av covid-19-pandemin, samt anpassning till process för framtagande av *Värmlandsstrategin 2040*. Remissperiod är planerad till februari–april 2021 och ett beslut om trafikförsörjningsprogrammet bör kunna fattas i regionfullmäktige efter sommaren 2021

### **Skapa god samordning med övriga verksamheter inom Region Värmland. Under 2020 fokuseras på samskapande i framåtsyftande strategier till exempel Värmlandstrategin.**

Kollektivtrafikverksamheten har på olika sätt följt och bidragit i arbetet med utveckling av en ny Värmlandsstrategi, bland annat genom en intern arbetsgrupp. En regional utvecklingsstrategi bidrar till att samla Värmland i riktning mot en gemensam målbild. Kollektivtrafiken är ett viktigt verktyg i den regionala utvecklingen och för att uppnå mål inom andra samhällsområden. I kommande Värmlandsstrategin är hållbara transportsystem en viktig del för att utveckla Värmland, som en del i insatsområdet *Utveckla attraktiva och tillgängliga platser*. Mål och inriktning i Värmlandsstrategin ligger till grund för utformning av *Regionalt trafikförsörjningsprogram Värmland 2022–2026* och *Målbild för kollektivtrafik i Värmland 2040*.

För att skapa bättre samordning mellan olika verksamheter inom Region Värmland arbetar kollektivtrafiken på olika sätt med att integrera processer och system. Inom projektet Vägvisaren säkerställs att kollektivtrafiken integreras i regiongemensamma IT-system. Arbetet har intensifierats under året och planeras att vara slutfört under första kvartalet 2021. Under sommaren fick kollektivtrafiken en kundansvarig inom region-IT vilket bidrar till ökad samordning mellan verksamheterna. Tillsammans med kansliavdelningen har utbildningar i förvaltningskunskap genomförts. Omorganisering av kansliavdelningen ledde till att alla nämndsekreterare flyttade ut till respektive verksamhet.

Under året har kollektivtrafiken deltagit i det övergripande arbete som har genomförts på regionen gällande alla Region Värmlands varumärken, som en del i att organisationen bildades den 1 januari 2019. Ett beslut gällande kollektivtrafikens framtida varumärke tas under 2021.

Inom området infrastrukturutveckling samarbetar kollektivtrafikverksamheten löpande med enheten Regional tillväxt, exempelvis gällande utvecklingen av Karlstad Centralstation, så att infrastrukturen bidrar till kollektivtrafikens framkomlighet och ökad effektivitet. Dialog runt infrastruktur och kollektivtrafikstrategier planeras tillsammans med både kollektivtrafiknämnd och regional utvecklingsnämnd. Kollektivtrafiken har under året delat resurser med enheten Hållbar utveckling rörande projekt- och processledning av EU-projektet Stronger Combined och en förstudie om framtida kundledningscentral.

Under coronapandemin har nya samarbeten mellan servicetrafiken och framförallt ambulansverksamheten inom hälso- och sjukvården varit lyckade, med nationell uppmärksamhet. Servicetrafikens fordon avlastar ambulansen genom att köra särskilda fordon för personer med luftvägssymtom. Servicetrafiken har även hjälpt till med utkörning av skyddsutrustning som Socialstyrelsen beställt till kommunerna inom regionen. Under året har även vidare samarbete gällande sjuktransporter utvecklats inom regionen. 2019 togs det beslut om att driva servicelinje för patienter till sjukhusen i Uppsala och Örebro i egen regi. Under 2020 har upphandling av två fordon genomförts tillsammans med ambulansverksamheten och trafiken i egen regi startar i september 2021.

### **Skapa en effektiv, samlad kollektivtrafikverksamhet där samordningseffekter ska eftersträvas samtidigt som god kundnöjdhet vidmakthålls.**

Under året har en ny styrning och samordning av alla trafikslag införts där trafikcheferna tillsammans bereder frågor. Detta har resulterat i en högre grad av samordning mellan trafikslag i utvecklingsarbetet. De medarbetare som arbetar med trafikplanering har haft flera samarbetsstärkande träffar för att delge varandra kompetens, idéer och finna former för samarbete. Fokus har även lagts på att hitta bra analysverktyg som kan användas för fortsatt utveckling av den samlade verksamheten. Genomlysning av olika verksamhetsprocesser har genomförts med förslag på förbättringsområden. Färdtjänst- och sjukreseenheter har samlokaliseras under hösten.

I de två projekten Stronger Combined och Response är del av projektmålen att titta på hur kollektivtrafikens samlade trafikresurser kan samordnas och användas mer effektivt. Ett delprojekt i Stronger Combined är Mixtrafik, med fokus på att skapa bättre samordning mellan olika trafikslag. Parallellt med detta arbete drivs ett projekt med att ta fram en skoltrafikapplikation (Bussklubben) som testas i Grums kommun. Appen ska hantera information gällande störningar i skoltrafiken samt vara intressant att använda för elever som åker skoltrafik. Appen blir ett verktyg både för datainsamling och kvalitetssäkring för att kunna förbättra skoltrafiken framöver.

Trafikavdelningarna tillsammans med trafiknära teknik har under hösten 2020 startat en förstudie gällande kommande boknings- och trafikledningsprogram. Det har genomförts en omfattande omvärldsspaning, vilket är underlag till planeringen för fortsatt utveckling respektive upphandling inför kommande trafikavtal. Under hösten har även förstudien Framtidens Kundledningscentral (KLC) genomförts och slutrapportering sker i februari 2021. Denna förstudie har engagerat i princip samtliga avdelningar inom kollektivtrafiken. Ambitionen med en kundledningscentral är att ha ett samlat grepp i realtid över all trafik och på ett proaktivt sätt kunna agera för att minimera kundstörningar och säkerställa en kollektivtrafik i absolut toppklass.

### **Starta arbetet med digital transformation för att uppnå enkla och kundcentrerade informations- och försäljningskanaler.**

Utvecklingen av skoltrafikapplikationen Bussklubben pågår och appen lanserades i Grums kommun under september. Syftet med appen är att elever som reser med skolskjuts till och från skola ska känna sig trygga och erhålla störningsinformation samt att det samlas in resedata om skoltrafiken. I appen kan eleverna checka in och ut när de kliver av och på bussen samt kommunicera med sina kamrater. Målet är att göra resan med kollektivtrafiken roligare samt att in- och utcheckning gör det enklare för vårdnadshavaren att se när eleven är på bussen. För verksamheten blir informationen värdefull för att kunna utveckla skoltrafiken och bättre kunna anpassa utbud efter efterfrågan. Tillsammans med projektet Mixtrafik kan insamlad data användas för att öppna upp lediga platser på skolbussen för allmänheten, vilket ökar den geografiska tillgängligheten i länet. Den data som samlas in skapar möjligheter för att effektivisera trafiken, lära känna våra resenärer och förstå deras behov bättre samt kunna skraddarsy tjänster som ökar tillgängligheten.

Utvecklingen av kollektivtrafikens nya kundhanteringssystem fortgår. Vidareutveckling av systemet innebär att befintliga tjänster digitaliseras och processer automatiseras. Ett digitalt ansökningsformulär för kunder inom färdtjänst och riksfärdtjänst i hela Värmland har tagits fram och lanserats som en e-tjänst. På grund av covid-19-pandemin har resandet under året varit lågt, vilket ger att marknadsföring av den nya tjänsten genomförs när rekommendationerna att avstå från att resa med kollektivtrafiken har tagits bort. En översyn har gjorts av processer för kundärendehantering och denna har automatiserats där det är möjligt, med fokus på utbetalningsprocessen av förseningsersättning. Även nya tjänster utvecklas med koppling till kundhanteringssystemet, där bland annat Bussklubben samlar in data kopplat till skoltrafiken samt att en marknadsföringsmodul börjar att ta form. Genom att bygga in systemstöd för marknadsföring i kundhanteringssystemet blir det enkelt att följa upp kampanjer och olika kommunikativa insatser som når kollektivtrafikens kunder. Kollektivtrafiken börjar få allt fler e-tjänster och arbetet med att samla nuvarande tjänster i en portal har påbörjats under hösten, detta för att göra e-tjänsterna tillgängliga på ett tryggt sätt för invånarna i Värmland. Inom ramen för utvecklingen av portalen kommer digitala användartester att utföras, med syfte att samla in resenärernas tankar, idéer och åsikter om denna typ av tjänst. Byggandet av e-tjänsteportalen

finansieras via den särskilda satsningen på digitaliseringen. Automatisk fakturering av färdtjänstfakturor till kund har införts under året, och kommer fortsätta att utvecklas under 2021.

Processen med att arbeta fram ett nytt biljett- och betalsystem inleddes i början av året med en workshop för förtroendevalda och medarbetare inom kollektivtrafik. Dagen innehöll både information om olika typer av biljetter, betalsystem och tekniken runt denna. Efter sommaren har arbetet intensifierats med bland annat ett antal workshops i ledningsgruppen och med nämnden om förväntningar på det nya systemet, omvärldsspaning, analys av nuvarande system samt kontakt med flera regioner om möjliga framtida samarbeten.

Under sommaren har de externa webbplatserna setts över för att öka den digitala tillgängligheten, i enlighet med webbdirektivet WCAG 2.1 (Web Content Accessibility Guidelines – Riktlinjer för tillgänglighetsanpassning av webbplatser). I projektet Välkommen ombord genomför Region Värmland tester med crowdsourcing (en metod för att lösa problem med hjälp av en större grupp människor i form av en öppen förfrågan) tillsammans med ett antal projektpartners runt om i Sverige. I Värmland har testet bestått i en QR-kod på vissa busslinjer, som vid skannande med mobilen ger personen en fråga gällande hur denne upplever trängseln på just den bussen. I Värmlandstrafiks och Karlstadsbuss mobilappar har produktutbudet fortsatt att öka, exempelvis finns nu biljetten Flex 10/60 i Värmlandstrafiks app. För att kunna testa framtida digitala apptjänster har appen RV-labs tagits fram med syfte att nya idéer snabbt ska kunna testas i en labbmiljö tillsammans med användarna. För det interna arbetet har verktyget Power BI börjat användas som stöd för analys och beslutsfattande.

### **Utveckla formerna för samordning av tätortstrafik och samhällsplanering med fokus på de kommuner som har tätortstrafik.**

Tillsammans med Kristinehamns kommun pågår arbetet för att se över tätortstrafiken på både kort och lång sikt, där även den regionala trafiken i kommunen har inkluderats. Detta sker inom ramen för framtagandet av *Handlingsplan för kollektivtrafik i Kristinehamns kommun*. Målsättningen är att handlingsplanen för Kristinehamn blir en modell till framtida användning för en ökad samordning mellan kommunernas samhällsplanering och kollektivtrafiken i Region Värmland.

Med Karlstads kommun förekommer regelbundna kollektivtrafikmöten där representanter från både översiktsplanering och detaljplanering deltar. Samarbetet har bland annat lett fram till att Karlstads kommun beslutat om en utbyggnad av Karlstadsstråket till Välsviken och Jakobsberg. Båda organisationerna har också enats om att ta fram struktur och former för samverkan för kollektivtrafikens fortsatta utveckling i Karlstad. Syftet med arbetet är bland annat att uppnå en samsyn kring framtida investeringsbehov inom infrastrukturen som en följd av Karlstadstråkets fortsatta utbyggnad.

### **Ta fram och genomföra pilottest av nya tjänster med fokus på ökad kund- och medborgarnöjdhet i linje med visionen livskvalitet i världsklass**

Flertalet av de aktiviteterna som planerats för är pausade på grund av covid-19, men förhoppningen är att kunna komma igång med pilottester under 2021. Projekt och pilottester kan bidra med nyttiga lärdomar gällande hur kollektivtrafiken i Värmland ska utvecklas, med speciellt fokus på landsbygd.

Under 2020 planerades det för att inom ramen för projektet Mixtrafik öppna upp några av skoltrafikurerna inom Grums och Kils kommuner för allmänheten. Bokningssidan är färdig, dock har inga tester kunnat genomföras på grund av covid-19-pandemin, och planeras därför att genomföras under 2021. Utifrån resultaten i projektet kan analyser genomföras för att avgöra om detta är en intressant typ av trafik att ha med i regionens framtida trafikutbud. Projektet ska även se över hur en framtida finansieringsmodell kan se ut. Projektet samkör med utvecklingen av appen Bussklubben då det finns synergieffekter utifrån att båda bygger på samma data.

Region Värmland deltar i två kollektivtrafikrelaterade EU-projekt; Stronger Combined och Response. Båda projekten fokuserar på att göra resandet med kollektivtrafiken enklare och att knyta samman olika former av resande. Kombinerad mobilitet, där kollektivtrafiken kanske bara är en del av hela resan, innefattar exempelvis även samåkning, cykel och anropsstyrd trafik. Inom ramen för Response genomfördes under sommaren en undersökning där analysen visade att sjuk- och färdtjänstresenärer

tycker att ”med Värmlandstrafik kan jag leva det liv jag önskar”. Det ställdes även några frågor kopplat till resande och den pågående pandemin, och svaren visade att det snarare var bristen på aktiviteter mer än rädslan för smitta som gjorde att sjuk- och färdtjänstresenärer valde att resa mindre. Projektet Stronger Combined har dels arbetet med delprojektet Mixtrafik, dels tillsammans med Karlstads och Arvika kommuner för att testa en delad cykeltjänst.

Under andra halvan av 2020 har det planerats inför ett antal pilottester av nya trafiklösningar, som förhoppningsvis kan genomföras 2021. Dessa tester är en del i förberedelserna inför den kommande upphandlingen av busstrafik 2025. Bland annat planeras tester av dynamisk, anropsstyrd kollektivtrafik med genomförande i Säffle tätort samt expressbusslinje på sträckan Karlstad – Årjäng.

### Utveckla kollektivtrafiken så att den minskar biltrafiken

Fokusområdet att utveckla kollektivtrafiken så att den minskar biltrafiken går in i alla fokusområden i nämndplanen, samt att det här redovisas några exempel på aktiviteter som bidrar till måluppfyllelse. Region Värmland är delaktiga i arbetet med nybyggnationen Karlstad Centralstation, så att det nya resecentrumet blir anpassat för en väl fungerande kollektivtrafik och för dess resenärer. I *Regionalt trafikförsörjningsprogram Värmland 2022–2026* och *Målbild för kollektivtrafik i Värmland 2040* är föreslaget att kollektivtrafikverksamheten inte bara ska arbeta med kollektivtrafik utan även ta ett bredare grepp och verka för en ökning av det hållbara resandet. Med målet att minska det privata bilresandet och minska persontransporternas miljö- och klimatpåverkan. Att på vissa linjer möjliggöra att skoltrafiken är öppen för allmänheten, som testas i projektet Mixtrafik, samt de pågående EU-projekten Stronger Combined och Response testas olika sätt för att minska behovet av bil. Det pågår även löpande omvärldsspaningar, utredningar och undersökningar med syfte att utveckla alla delar av kollektivtrafiken till förmån för ett hållbart resande.

## Nämndanalys

Kollektivtrafiknämnden visade ett underskott på 5,4 miljoner kronor för 2020. Intäkterna blev 87,4 miljoner kronor lägre än budget. Kostnaderna för trafik och övriga kostnader blev 53,3 miljoner respektive 28,6 miljoner lägre än budget. Covid-19-pandemin har lett till lägre biljettförsäljning samtidigt som kostnaden varit lägre på grund av minskat behov av trafik för färdtjänst och skola men också på grund av index som styr trafikavtalens kostnadsuppräknings.

## Viktiga förhållanden för resultat och ekonomisk ställning

Den enskilt största omvärldsrisk som har påverkat 2020 års resultat är covid-19-pandemin.

## Internkontroll

Kollektivtrafiknämndens internkontroll 2020 har inkluderat följande kontrollmoment:

- Ekonomisk redovisning, månadsvis
- Trafikdirektörens lägesrapport, månadsvis
- Tertialrapport, tertial 1 – uppföljning av nämnd- och mätplan.
- Delårsrapport, tertial 2 – uppföljning av nämnd- och mätplan.
- Årsredovisning.

Fem riskområden identifierades i internkontrollplanen och dessa har följts upp under året. Under uppföljningen presenterades förvaltningens arbete inom områdena samt att det gavs förslag på eventuella åtgärder om brister upptäcktes. Dessa riskområden följdes upp:


- Intern kommunikation och information – KTN/200126
  - Hur kommuniceras politiska beslut till förvaltningen?
  - Hur förmedlas gemensam information internt?
  - Hur sker kommunikation mellan förvaltningsledning och medarbetare?
- Personalförsörjning – KTN/200187


- Hur sker arbetet med kompetensförsörjningen inom Region Värmland Kollektivtrafik?
- Hur sker samarbetet med kompetensförsörjning till våra operatörer?
- Beredskap inför naturkatastrofer eller andra särskilda händelser – KTN/200126
  - Vilken beredskap finns vid särskilda händelser?
  - Hur säkerställer förvaltningen att det fungerar?
  - Hur sker samarbete med andra aktörer inom det civila försvaret?
- Resenärsfokus – störningsinformation, ersättningstrafik vid störning och svara mot en ökad efterfrågeökning – KTN/200126
  - Hur sker arbetet med störningsinformation?
  - Hur sker arbetet med ersättnings/förstärkningstrafik?
  - Kan kollektivtrafiken svara på en snabb efterfrågeökning?
- Ekonomi och marknad – KTN/200126
  - Vilka kontrollfunktioner finns för att upptäcka ekonomiska felaktigheter och avvikelser?
  - Hur sker arbetet för att förebygga eventuella tvister och avtalsbrott med leverantörer?


## Mätplan

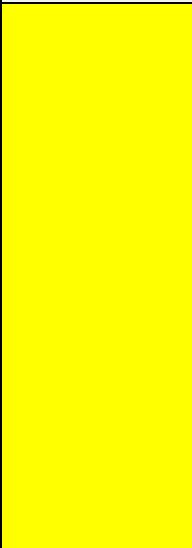

Av mätplanen framgår de fokusområden med tillhörande indikatorer som nämnden ska följa upp under 2020. Indikatorerna utgör ett av underlagen för nämndens bedömning av måluppfyllelse av resultatmålen.

Mätplanens definition av måluppfyllelse:

 = Periodens resultat uppfyller inte indikatornivån i mätplanen 2020.  
Försämrat resultat jämfört med senast motsvarande period.

 = Periodens resultat uppfyller inte indikatornivån i mätplanen 2020.  
Förbättrat eller oförändrat resultat jämfört med senaste motsvarande period.

 = Periodens resultat uppfyller indikatornivån i mätplanen 2020.

God tillgänglighet och service				
Fokusområde	Indikator	Indikatornivå 2020	Resultat 2020	Måluppfyllelse
Restider	Restidskvoter	<2019 års nivå 2019: Regionbuss: 14 av 15 kommuner har restidskvot <1,3 för resa till Karlstad Regiontåg: 4 av 8 kommuner har restidskvot <0,8 för resa till Karlstad Tätortstrafik Karlstad: 12 av 29 stadsdelar har restidskvot <2 för resa till Stora Torget.	Regionbuss: 10 av 15 kommuner har restidskvot <1,3 för resa till Karlstad Regiontåg: 4 av 8 kommuner har restidskvot <0,8 för resa till Karlstad Tätortstrafik Karlstad: 24 av 29 stadsdelar har restidskvot <2 för resa till Stora Torget.	
Pålitlighet	Punktlighet regional tågtrafik	>93 % (2019: 87,5 %)	94,5 %	

Användbarhet	Funktionsanpassning av hållplatser	>2019 års nivå	Under året har 29 hållplatser och 2 busstationer funktionsanpassats	
Geografisk tillgänglighet	Aktivitetsredovisning	Aktiviteter som ökar den geografiska tillgängligheten*	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Förbättrad kunskap i att analysera geografisk tillgänglighet i och med utökad kompetens.</li> <li>- Översyn av olika system och kartor samt arbete med ökad datakvalitet för geografiska data.</li> <li>- Tillfört 2 tågstopp (Ottebol och Lene) samt 3 stationer med tågtaxi (Ås, Lerot och Brunsberg).</li> <li>- Linjeförändring förstärkningsbussarna mellan Säffle och Karlstad morgon och eftermiddag.</li> <li>- Linjeförändring linje 602 som nu går in via Henstad och Hultsberg istället för riksväg 61/62.</li> </ul>	
Medborgares perspektiv	Medborgarnöjdhet	63 % (2019: 59 %)	62 %	
Kunders perspektiv	Kundnöjdhet	77 % (2019: 70 %)	76 %	

Hållbar organisation - Ekonomi i balans				
Fokusområde	Indikator	Indikatornivå 2020	Resultat 2020	Måluppfyllelse
Budget i balans	Nettokostnad mot budget	Beslutad nettokostnadsram	-5,4 miljoner kronor	

Hållbar organisation - Minskat miljöavtryck				
Fokusområde	Indikator	Indikatornivå 2020	Resultat 2020	Måluppfyllelse
Minskad klimatpåverkan	Andel förnybart drivmedel**	94 % (2019: 90 %)	91 %	
Ökat kollektivt resande	Marknadsandel	15 % (2019: 15 %)	9 %	
Ökad samkörning	Samordningseffekt servicetrafiken***	>2019 års nivå (2019: 29 %)	21 %	



Förbättrad resurseffektivitet	Ökad beläggingsgrad (påstigande/enkeltur)	>2019 års nivå 2019: - Regional busstrafik alla linjer: 12,1 resenärer - Regional busstrafik endast stomlinjer: 14,4 resenärer - Regional tågtrafik: 42 resenärer - Tätortstrafik Karlstad: 17,9 resenärer	- Regional busstrafik alla linjer: 8 resenärer - Regional busstrafik endast stomlinjer: 10,5 resenärer - Regional tågtrafik: 27 resenärer - Tätortstrafik Karlstad: 12 resenärer	
-------------------------------	---	---	---	--

\* Kan vara förändringar i stopphållplatser (fler, nya, förändringar) eller nya trafikeringslinjer. Aktiviteten ska ha inneburit att fler individer inom Värmlands län (jämfört med föregående år) ska ha fått tillgång till kollektivtrafik.

\*\* Indikatorn gäller för busstrafik inom den allmänna kollektivtrafiken.

\*\*\* Den ekonomiska samordningseffekten är en ny indikator för 2020 och redovisar all servicetrafik som bedrivs under varumärket Värmlandstrafik (färdtjänst, sjukresor, dagvård och anropsstyrd trafik). I dagsläget inkluderas inte siffror för färdtjänsten i Karlstad som hanteras av Samres.

Kund- och medborgarnöjdheten är på en fortsatt hög nivå, detta trots att restriktioner på grund av covid-19-pandemin har minskat tillgängligheten till kollektivtrafiken genom exempelvis avrådan från att resa och att det inte har gått att köpa biljett ombord på bussen av bussföraren.

Målet att uppnå 94 procents andel förnybart drivmedel för busstrafiken inom den allmänna kollektivtrafiken nåddes ej, dock är resultatet högre än föregående år då andelen var 90 procent.

Bokningar inom Värmlandstrafiks servicetrafik gick ned med 31 procent under helåret på grund av pandemin. Det i kombination av utglesningsregler har gjort att det inte varit möjligt att nå mål om samkörningseffekt.

Alla trafikslag har under 2020 haft färre resenärer än föregående år, detta på grund av covid-19-pandemin och uppmaningen att om möjligt avstå från att resa med kollektivtrafiken. Kollektivtrafikens marknadsandel för året är 9 procent, en rejäl minskning från föregående år då den låg på 15 procent. Även beläggingsgraden i fordonen har minskat kraftigt jämfört med föregående år. För tätortstrafiken i Karlstad infördes sommartidtabell tidigare än vanligt, men det har bara marginellt påverkat beläggingsgraden då resandet gick ner ännu mer.



## Budget i balans

### Resultaträkning, perioden (mnkr)

Period januari-december  
2020

	Utfall perioden 2020	Utfall perioden 2019	Utveckling		Budget perioden 2020	Utfall jämfört budget	
<b>Verksamhetens intäkter</b>	<b>502,7</b>	<b>569,2</b>	<b>-66,4</b>	<b>-11,7%</b>	<b>590,1</b>	<b>-87,4</b>	<b>14,8%</b>
Personalkostnader	-72,6	-71,3	-1,3	1,9%	-79,3	6,7	-8,5%
Skoltrafik, färdtjänst	-220,0	-239,1	19,0	-8,0%	-260,0	39,9	-15,4%
Linjetrafik	-663,7	-674,1	10,4	-1,5%	-690,2	26,4	-3,8%
Övriga verksamhetsanknutna tjänster <sup>1)</sup>	-23,8	-27,4	3,6	-13,0%	-28,7	4,9	-17,0%
Sjukresor	-113,6	-96,4	-17,3	17,9%	-100,7	-13,0	12,9%
Övriga verksamhetskostnader <sup>2)</sup>	-111,7	-121,8	10,0	-8,2%	-128,0	16,3	-12,7%
<b>Summa verksamhetens kostnader</b>	<b>-1 205,6</b>	<b>-1 230,0</b>	<b>24,4</b>	<b>-2,0%</b>	<b>-1 286,9</b>	<b>81,3</b>	<b>-6,3%</b>
Avskrivningar	-9,8	-8,8	-1,0	11,6%	-10,6	0,8	-7,5%
Finansiella kostnader	-0,5	-2,5	2,1	-81,7%	-0,3	-0,1	47,3%
<b>Summa kostnader</b>	<b>-1 215,9</b>	<b>-1 241,3</b>	<b>25,4</b>	<b>-2,1%</b>	<b>-1 297,8</b>	<b>81,9</b>	<b>-6,3%</b>
<b>Verksamhetens nettokostnad</b>	<b>-713,1</b>	<b>-672,1</b>	<b>-41,0</b>	<b>6,1%</b>	<b>-707,7</b>	<b>-5,4</b>	<b>0,8%</b>

Källa: Raindance

1) Försäljningskostnad, biljettsystem, drift och support system, kontrollverksamhet

2) Lokalkostnad, kostnader servicelinje, resekostnader, information och marknadsföring, konsultkostnad

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

## Utfall jämfört med budget

Kollektivtrafikens nettokostnad var 5,4 miljoner kronor högre än budget. De största avvikelserna var marknadsintäkt och trafik kostnad.

Intäkter från marknaden var 67 miljoner kronor lägre än budget. Regeringen beslutade i maj 2020 om ett riktat bidrag på tre miljarder kronor till de regionala kollektivtrafikmyndigheterna i Sverige, som ersättning för minskade biljettintäkter till följd av covid-19-pandemin. Region Värmland ansökte om att få ta del av dessa pengar och fick bidrag med 25 miljoner kronor.

Intäkter för såld trafik avseende skoltrafik och färdtjänst var 40 miljoner kronor lägre än budget. Kostnaden minskade med samma belopp.

Kostnaden för linjetrafik var 26 miljoner kronor lägre än budget. Indexutvecklingen har haft en tillbakagång, tillfällig trafik kördes inte i lika stor omfattning och Karlstadsbuss införde sommartidtabell (vilket innebär färre turer än ordinarie tidtabell) tidigare än vanligt.

Färre sjukbesök i vården innebar färre sjukresor till och från vården. Samtidigt inrättade kollektivtrafiken dedikerade fordon för transport av misstänkta/bekräftade covid-19-fall. Sammantaget innebar det att kostnaden blev 13 miljoner kronor högre än budget.

Utfallet för övriga verksamhetskostnader var lägre än budget på grund av att verksamheten tvingades fokusera på covid-19-frågor och inte kunde utföra all planerad verksamhet.

