

# Delårsrapport 2024

## Kollektivtrafiknämnd



## Innehållsförteckning

1	Sammanfattning .....	3
2	Vision, värdegrund och styrmodell .....	4
3	Nämndens uppdrag .....	4
4	Händelser av väsentlig betydelse .....	5
5	Nämndens resultatmål .....	5
6	Uppföljning av politiska beslut och uppdrag .....	19
7	Viktiga förhållanden för nämndens resultat och ekonomiska ställning .....	19
8	Internkontroll .....	23

## Bilagor

*Bilaga 1: Sammanställning budgetväxlingar 2024 DÅR*

*Bilaga 2: Kopia av Mall intern ramfördelning DAR 2024*

# 1 Sammanfattning

I nämndens delårsrapport 2024 följs det nämnden beslutat i sin planering inför 2024 upp. Delårsrapporten innehåller redovisning, analys och bedömningar av delårsresultat på tillgängliga underlag till och med augusti månad samt helårsprognoser för måluppfyllelse och ekonomiskt utfall.

Delårsrapporten behandlas av nämnden vid sammanträde i månadsskiftet september/oktober 2024.

## Sammanfattande prognos måluppfyllelse

Effektmål	Resultatmål	Prognos
Trygga och nöjda invånare	Trygg och tillgänglig service	■ Uppnås inte
Attraktivt och hållbart Värmland	Smart resande	● Uppnås
God, jämlik och jämställd hälsa	Jämställd och jämlik tillgänglighet	● Uppnås
Hållbar organisation	Ekonomi i balans	■ Uppnås inte
	Attraktiv arbetsgivare	● Uppnås
	Hållbar arbetsmiljö	● Uppnås
	Minskad miljö- och klimatpåverkan	● Uppnås

Kollektivtrafiknämnden uppfyller fem av resultatmålen för delår 2024.

Indikatorernas färger/ symboler innebär följande:

Grön (cirkel): förväntat mål i verksamhetsplan uppnått.

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

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

### Resultatmål - Trygg och tillgänglig service (rött)

Prognosen är att marknadsandelen och nöjdhet inte kommer öka i en sådan omfattning att målet nås för helår 2024. Ett område som påverkar både nöjdhet och trygghet är att de som nyttjar kollektivtrafiken ska kunna lita på att de kommer fram i tid, och denna fråga jobbar Region Värmland med kontinuerligt för att påverka till det bättre.

### Resultatmål - Smart resande (grönt)

Målet för delåret nås och prognosen är att målet även kommer nås för helår. Indikatorn marknadsandel hållbart resande har en avsevärd ökning som bedöms hålla i sig.

### Resultatmål - Jämställd och jämlik tillgänglighet (grönt)

Målet för delår uppnås där tre indikatorer är gröna och en indikator är gul. Prognosen för helår är att målet kommer nås.

### Resultatmål - Ekonomi i balans (rött)

Verksamheten nådde inte budgetmålet och ligger för delår 37,3 miljoner sämre än budget. Prognosen för helår bedöms till 79,8 miljoner kronor sämre än budget.

### Resultatmål - Attraktiv arbetsgivare (grönt)

Det är låg personalomsättning inom verksamheten och tidigare genomförda medarbetarenkäter visar på gott resultat. Prognosen är att målet kommer nås för helår.

### Resultatmål - Hållbar arbetsmiljö (grönt)

Det är låg sjukfrånvarokvot inom verksamheten, få långtidssjukskrivna och skyddsronder genomförs enligt plan. Prognosen är att verksamheten kommer nå målet för helår.

## Resultatmål - Minskad miljö- och klimatpåverkan (grönt)

Någon förändring gällande drivmedel sker inte under 2024, varför bedömningen är att målet kommer nås för helår 2024.

### Sammanfattning resultat och ekonomisk ställning

Utfall avvikelse mot budget (jan-aug) (överskott/underskott [-] i mnkr)	Prognos avvikelse mot budget (helår) (överskott/underskott [-] i mnkr)	Förändring utfall jämfört föregående år (jan-aug) (ökning/minskning [-] mnkr)
-37,3	-79,8	22,1

Nettokostnaden var 22,1 miljoner kronor lägre än föregående år och 37,3 miljoner högre än budget. Den största avvikelsen avsåg trafik. Prognosen för 2024 är 79,8 miljoner kronor högre nettokostnad.

Intäkterna var 26,0 miljoner kronor högre än 2023 och 9 miljoner kronor lägre än budget. Avvikelserna berodde på biljettintäkter. Verksamhetens kostnader var 4,0 miljoner kronor högre än föregående år och 28,4 miljoner kronor högre än budget. Avvikelsen berodde på högre kostnadsutveckling för trafikavtal.

## 2 Vision, värdegrund och styrmodell

### Vision

Styrningen av Region Värmland utgår från visionen: "Livskvalitet i världsklass". Visionen innebär att regionen ska bidra till trygghet, välfärd och livskvalitet för alla i Värmland.

### Värdegrund

Vår värdegrund "För alla i Värmland" förenar oss som arbetar inom Region Värmland. Den är gemensam för alla verksamheter och anger riktningen mot vår vision. Den vägleder oss i vardagen och ger riktlinjer för vårt beteende och våra beslut. Vi är till för att alla i Värmland ska må bra och för att vår region ska vara attraktiv och konkurrenskraftig.

### Styrmodell

I Region Värmland arbetar vi efter en planeringsorienterad styrmodell som bygger på ramstyrning och målstyrning. Den valda styrmodellen ska stödja oss i att upprätthålla kommunallagens krav på god ekonomisk hushållning, det vill säga att verksamheten ska bedrivas kostnadseffektivt och ändamålsenligt.

**Ramstyrning** innebär att budgetramar successivt fördelas nedåt i organisationen, vilket skapar förutsättningar för gemensamt ansvar för att budgeterat resultat uppnås. Det ekonomiska resultatet följs upp på varje organisatorisk nivå genom avvikelser mot tilldelad budgetram.

**Målstyrning** innebär att övergripande mål successivt bryts ner i organisationen, vilket skapar förutsättningar för att säkerställa att verksamheterna gör rätt saker för att vi tillsammans ska nå vår vision. Måluppfyllelsen följs upp på respektive organisatoriska nivå utifrån fastställda bedömningskriterier.

## 3 Nämndens uppdrag

Enligt lagen (2010:1065) om kollektivtrafik ska det finnas en regional kollektivtrafikmyndighet i varje län. Region Värmland är regional kollektivtrafikmyndighet i Värmland och kollektivtrafiknämnden har ansvar att fullgöra uppdraget

Nämnden ansvarar för att utarbeta förslag till trafikförsörjningsprogram vilket syftar till att ge en styrning av den långsiktiga utvecklingen av kollektivtrafiken i Värmland.

Nämnden ansvarar för regiontrafik med buss och tåg, stadstrafik i Karlstad, anropsstyrd trafik, skoltrafik i 15 kommuner, färdtjänst, sjukresor och tätortstrafik i Arvika, Kristinehamn och Säffle. Trafiken utförs under varumärket Värmlandstrafik. Nämnden upphandlar trafikföretag som kör trafik bortsett från servicelinjerna som körs i egen regi. Kollektivtrafikens kunder är resenärer i alla olika åldrar, från skolungdomar till pensionärer.

Det övergripande målet för den allmänna kollektivtrafiken i Värmland är att det hållbara resandet ska få en ökande marknadsandel av de regionala persontransporterna. Region Värmland har en viktig roll i att

medverka till en socialt och ekonomiskt hållbar utveckling i Värmland. Region Värmland ska bland annat göra det enkelt för invånarna att resa hållbart.

## 4 Händelser av väsentlig betydelse

Inga särskilda händelser av väsentlig betydelse finns att rapportera för delår 2024.

## 5 Nämndens resultatmål

Regionfullmäktige tar varje mandatperiod beslut om långsiktiga och övergripande effektmål som ska styra Region Värmland mot visionen "Livskvalitet i världsklass". Alla nämnder ska, var och en på sitt sätt, medverka till att effektmålen nås. Nämnden bryter därför ner effektmålen till resultatmål anpassade till den egna verksamheten. Varje nämnd beslutar själva om sina resultatmål och bedömningsgrund för måluppfyllelse.

Nämndens resultatmål kan vara ett- eller fleråriga. Ett resultatmål kan endast vara kopplat till ett effektmål och varje nämnd ska ha 1-3 resultatmål per effektmål. Nämndernas resultatmål hämtas företrädesvis ur redan beslutade styrdokument. Resultatmålen ligger i sin tur till grund för den fortsatta verksamhets- och aktivitetsplaneringen inom förvaltningen.

Under effektmålet Hållbar organisation ska alla nämnder ha med ett antal regiongemensamma resultatmål, till exempel mål om en ekonomi i balans. Under år 2024 är just målet om en ekonomi i balans det högst prioriterade målet.

Redovisning av bedömning av och prognos för måluppfyllelse görs enligt följande:

- Uppnås (grönt)
- Uppnås delvis (gult)
- Uppnås inte (rött)

### 5.1 Effektmål: Trygga och nöjda invånare

#### 5.1.1 Resultatmål: Trygg och tillgänglig service

##### Beskrivning

En resa med kollektivtrafiken i Värmland ska vara trygg och säker. Genom kollektivtrafiken får invånarna tillgänglighet till rekreation, upplevelser och kulturutbud på jämställda och jämlika villkor. Servicen ska vara god, och invånarna ska känna att de kan resa med kollektivtrafiken, oavsett vilket syfte de har med resan och oavsett var i länet de befinner sig, och veta att de kommer fram i tid och med god komfort.

##### Prognos för måluppfyllnad

■ Uppnås inte

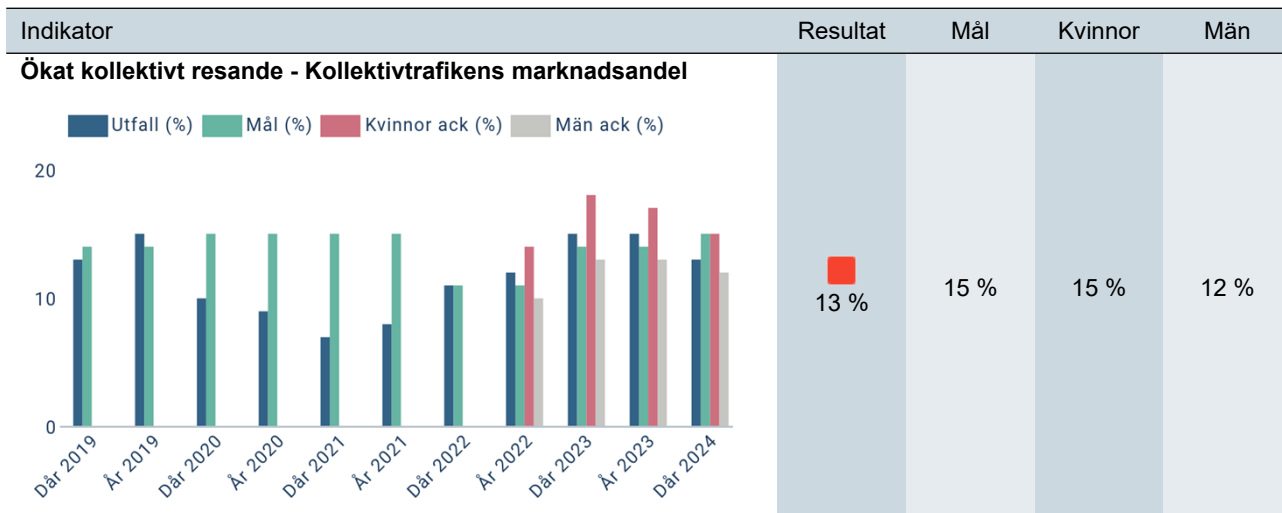
##### Kommentar

De utbudsminskningar samt prishöjningar som skett under senaste året har troligen påverkat värmlänningarnas nöjdhet med kollektivtrafiken negativt.

Prishöjningen i februari kan även ha påverkat tåtorresenärerna i den mån att fler nyttjat möjligheten att cykla eller gå istället för att åka med kollektivtrafiken, vilket kan vara en förklaring till att marknadsandelen för kollektivtrafik har gått ner något medan marknadsandelen för hållbart resande har gått upp.

Även nationellt har nöjdheten sjunkit och trots att Region Värmland har tappat i förtroende så är betygen över det nationella snittet.

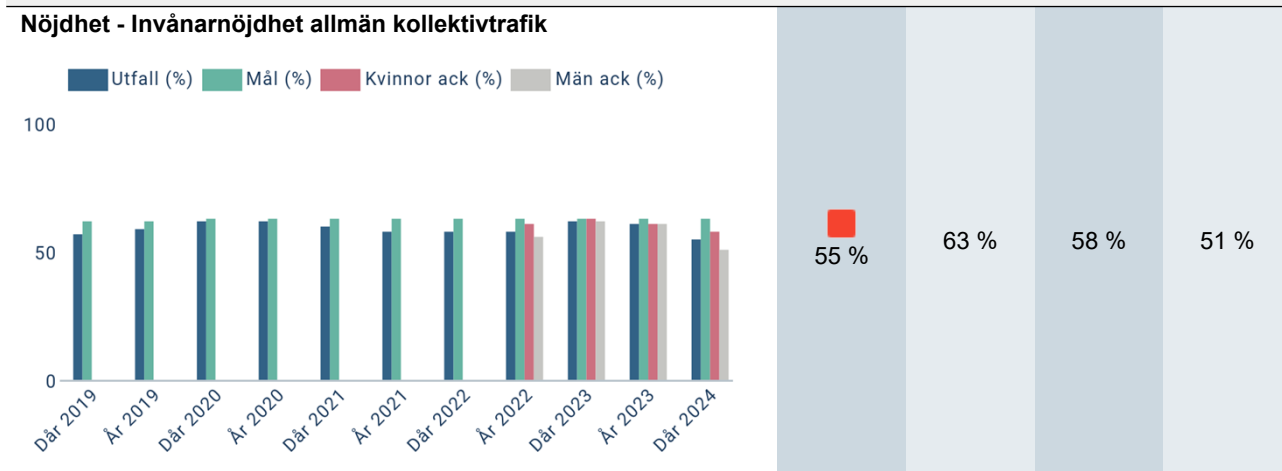
Trygghetsbetyget påverkas mycket av om resenärerna kan lita på att komma fram i tid och detta betyg har försämrats, och framför allt är det männen som känner sig mer otrygga.



**Mätmetod och datakälla**  
Kollektivtrafikbarometern

Marknadsandelen inom kollektivtrafiken sjunker något, till 13%, jämfört med föregående års värde 15% vilket också är målnivån.

Skillnaden mellan kvinnor och män som nyttjar kollektivtrafiken är något lägre än vad den har varit historiskt sett, vilket även kan påverka att den totala marknadsandelen är något lägre, då färre kvinnor har nyttjat kollektivtrafiken gentemot tidigare. Resor med cykel och "gång" har ökat gentemot ifjol vilket också kan påverka kollektivtrafiken negativt om vissa av kollektivtrafikresenärerna har övergått till att cykla eller gå.

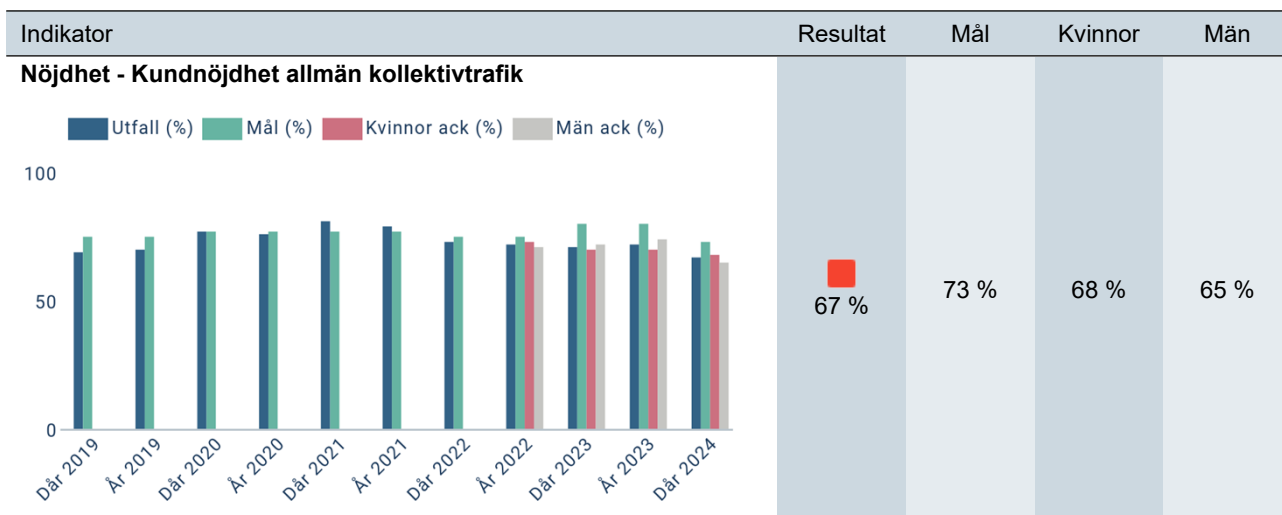


**Mätmetod och datakälla**  
Kollektivtrafikbarometern

Invånarna i länet är mindre nöjda med kollektivtrafiken än tidigare och årets resultat på 55% når varken målet 63% eller föregående års betyg 62%. Det nationella snittet är 51%.

Det är framför allt männen som är mindre nöjda med kollektivtrafiken. De anser att det är viktigt att avgångstiderna passar deras behov samt att de sparar tid genom att resa med kollektivtrafiken, vilket är frågor där de gett sämre betyg än ifjol.

Invånarnas betyg på frågan om det är prisvärt att resa med kollektivtrafiken har sjunkit mycket jämfört med tidigare vilket också kan påverka nöjdheten negativt. Betygssänkningen kan bero på de prishöjningar som genomförts det senaste året.

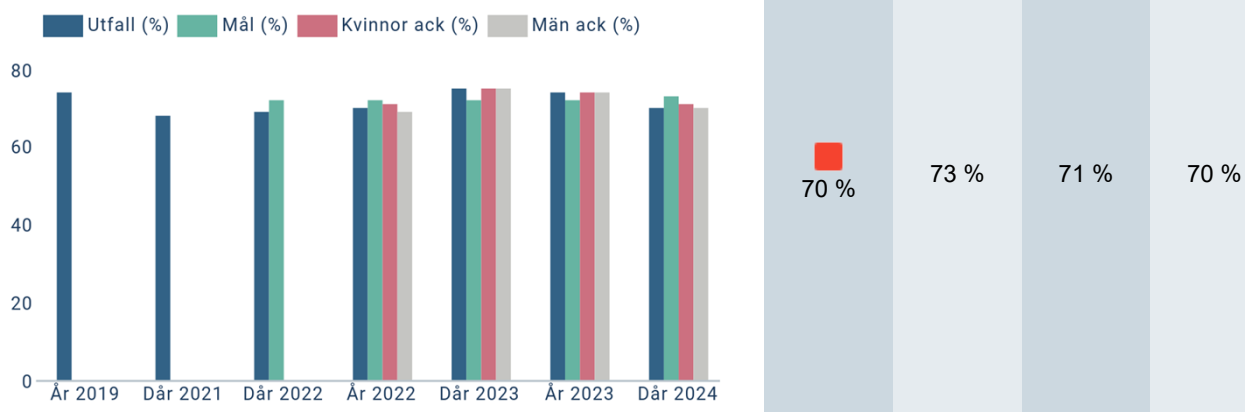
**Mätmetod och datakälla**

Kollektivtrafikbarometern

Resenärerna ger ett sämre betyg i år gentemot ifjol då det låg på 71%. Årets utfall på 67% når inte heller upp till målnivån 73%, dock ligger det klart över det nationella snittet som är 56%.

Männen är mindre nöjda med kollektivtrafiken och långt ifrån fjolårets betyg. En viktig fråga där männen har sänkt sitt betyg är om de kan lita på att komma fram i tid. Männen anser också att det är viktigt att möjligheterna att resa kollektivt förbättras.

Även resenärernas betyg på frågan om det är prisvärt att resa med bolaget har sjunkit mycket jämfört med tidigare vilket också kan påverka nöjdheten negativt. Betygssänkningen kan bero på de prishöjningar som genomförts det senaste året.

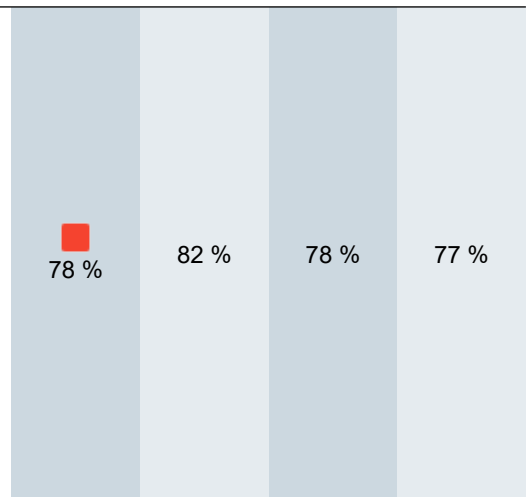
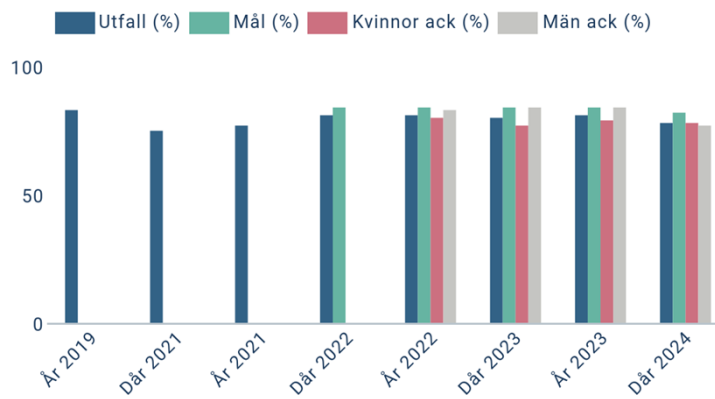
**Trygghet - Det känns tryggt att resa med kollektivtrafiken - Invånare****Mätmetod och datakälla**

Kollektivtrafikbarometern

Invånarnas betyg avseende hur tryggt det är att resa med kollektivtrafiken uppgår till 70%. Det är över det nationella snittet på 65%, men uppnår inte fjolårets värde 75% eller målnivåns 73%. Tätortsbor känner sig mer trygga än boende på landsbygden.

Det är framför allt att invånarna kan lita på att komma fram i tid som påverkar detta betyg och på den frågan har betyget försämrats i år.

**Trygghet - Det känns tryggt att resa med kollektivtrafiken - Resenärer**



**Mätmetod och datakälla**  
Kollektivtrafikbarometern

Resenärernas utfall på 78% är ett något sämre betyg än fjolårets 80%. Inte heller målnivån på 82% uppnås, dock ligger Region Värmland över det nationella snittet som är 72%.

Kvinnorna känner sig ungefär lika trygga i år som tidigare år medan männen har sänkt sitt betyg för denna fråga. På frågan om resenären kan lita på att komma fram i tid har männen i år ett betydligt sämre värde än förra året vilket påverkar trygghetsbetyget negativt.

**5.2 Effektmål: Attraktivt och hållbart Värmland**

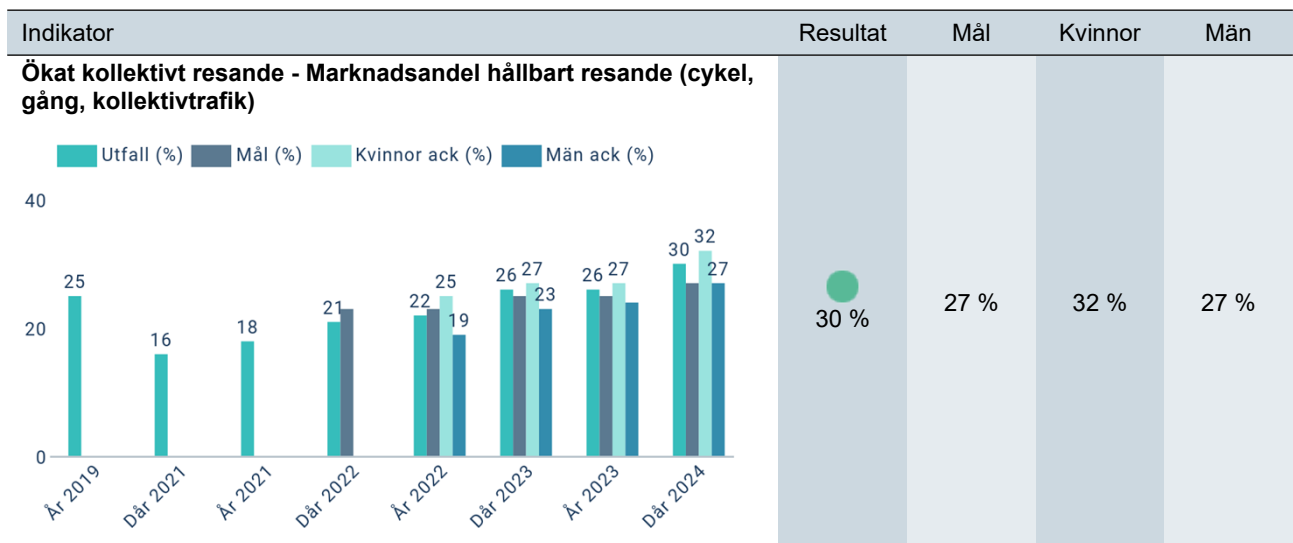
5.2.1 Resultatmål: Smart resande

**Beskrivning**

Genom att ta ansvar för helheten i det framväxande mobilitetssystemet bidrar nämnden till en hållbar regional utveckling samt medverkar till en socialt och ekonomiskt hållbar utveckling av Värmland, med möjligheter att bo och leva i hela regionen.

**Prognos för måluppfyllnad**

● Uppnås





Indikator	Resultat	Mål	Kvinnor	Män
<b>Mätmetod och datakälla</b> Kollektivtrafikbarometern				
Marknadsandelen för hållbart resande har ökat till 30% i år och överstiger både målnivån på 27% samt föregående års värde 26%.				
Cykel och gång har ökat och kan därmed ha tagit andelar från kollektivtrafiken vilket kan vara en del av förklaringen till att kollektivtrafikens marknadsandel har minskat.				
Fler kvinnor än män reser hållbart men det har skett en ökning inom båda dessa grupper jämfört med ifjol. Att fler kvinnor reser hållbart beror bland annat på att män i större utsträckning är renodlade bilister jämfört med kvinnor, medan fler kvinnor är renodlade kollektivtrafikresenärer eller växlare (reser både kollektivt och med bil). Marknadsandelen för hållbart resande är högst i tätort där det är lättare att ta sig fram och kunna utföra sina ärenden utan tillgång till bil.				

### 5.3 Effektmål: God, jämlik och jämställd hälsa

#### 5.3.1 Resultatmål: Jämställd och jämlik tillgänglighet

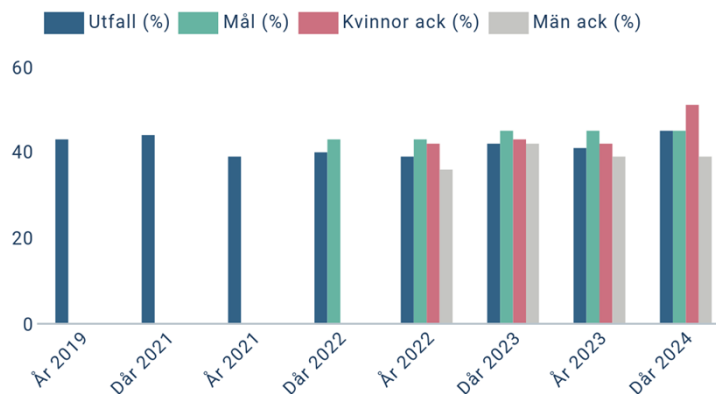
##### Beskrivning

Genom kollektivtrafiken förbättras social sammanhållning då alla invånare oavsett kön och bakgrund får möjlighet att delta i samhällets utveckling. Kvinnor och män har olika inflytande inom transportsektorn genom att skapa jämställd representation förbättras förutsättningarna för en jämställd utveckling av tillgängligheten i länet. God tillgänglighet för alla till hälso- och sjukvård bidrar till mer jämställd och jämlik folkhälsa.

##### Prognos för målpupfyllnad

● Uppnås

Indikator	Resultat	Mål	Kvinnor	Män																																																		
<b>Nöjdhet - Kundnöjdhet servicetrafiken</b>																																																						
<table border="1"> <caption>Data for Kundnöjdhet servicetrafiken</caption> <thead> <tr> <th>År</th> <th>Utfall (%)</th> <th>Mål (%)</th> <th>Kvinnor ack</th> <th>Män ack</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>År 2019</td> <td>~90</td> <td>95</td> <td>-</td> <td>-</td> </tr> <tr> <td>År 2020</td> <td>~90</td> <td>95</td> <td>-</td> <td>-</td> </tr> <tr> <td>Dår 2021</td> <td>~90</td> <td>95</td> <td>-</td> <td>-</td> </tr> <tr> <td>År 2021</td> <td>~90</td> <td>95</td> <td>-</td> <td>-</td> </tr> <tr> <td>Dår 2022</td> <td>~90</td> <td>95</td> <td>-</td> <td>-</td> </tr> <tr> <td>År 2022</td> <td>~90</td> <td>95</td> <td>-</td> <td>-</td> </tr> <tr> <td>Dår 2023</td> <td>~90</td> <td>95</td> <td>-</td> <td>-</td> </tr> <tr> <td>År 2023</td> <td>~90</td> <td>95</td> <td>-</td> <td>-</td> </tr> <tr> <td>Dår 2024</td> <td>91</td> <td>95</td> <td>90</td> <td>91</td> </tr> </tbody> </table>	År	Utfall (%)	Mål (%)	Kvinnor ack	Män ack	År 2019	~90	95	-	-	År 2020	~90	95	-	-	Dår 2021	~90	95	-	-	År 2021	~90	95	-	-	Dår 2022	~90	95	-	-	År 2022	~90	95	-	-	Dår 2023	~90	95	-	-	År 2023	~90	95	-	-	Dår 2024	91	95	90	91	91 %	95 %	90	91
År	Utfall (%)	Mål (%)	Kvinnor ack	Män ack																																																		
År 2019	~90	95	-	-																																																		
År 2020	~90	95	-	-																																																		
Dår 2021	~90	95	-	-																																																		
År 2021	~90	95	-	-																																																		
Dår 2022	~90	95	-	-																																																		
År 2022	~90	95	-	-																																																		
Dår 2023	~90	95	-	-																																																		
År 2023	~90	95	-	-																																																		
Dår 2024	91	95	90	91																																																		
<b>Mätmetod och datakälla</b> Anbaro																																																						
Utfallet 91%, som även var föregående års värde, når inte upp till målnivån på 95% men ligger över det nationella snittet på 89%.																																																						

**Upplevd tillgänglighet - Avgångstiderna passar respondentens behov - Invånare**

45 %

45 %

51 %

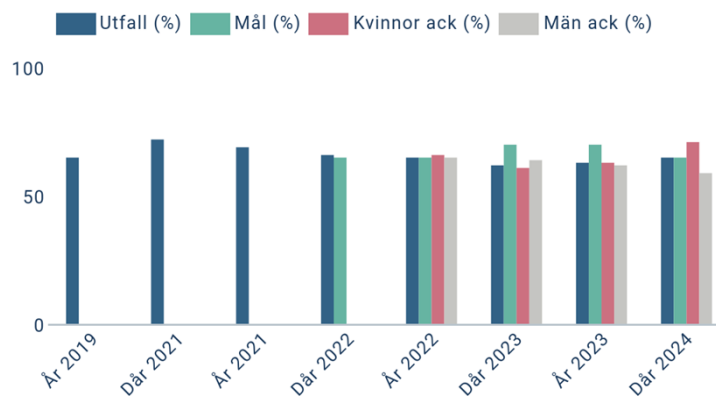
39 %

**Mätmetod och datakälla**  
Kollektivtrafikbarometern

Utfallet 45% tangerar målnivån och överstiger föregående års 42%. Det nationella snittet är 54% men om storstadsregionerna, som har ett betydligt större utbud, utesluts så ligger snittet på cirka 43%.

Det är framförallt kvinnorna som har gett bättre betyg avseende avgångstider i år jämfört med ifjol.

Tätortsinvånarna är mer nöjda med avgångstiderna jämfört med boende på landsbygden. Hur väl invånarna anser att avgångstider passar deras behov brukar ha stort samband med hur enkelt det upplevs vara att resa med kollektivtrafiken och att de kan använda kollektivtrafiken för de flesta resorna de gör.

**Upplevd tillgänglighet - Avgångstiderna passar respondentens behov - Resenärer**

65 %

65 %

71 %

59 %

**Mätmetod och datakälla**  
Kollektivtrafikbarometern

Resenärernas betyg avseende avgångstiderna hamnar på 65% vilket är över fjolårets värde 62% och målnivån som även den är 65% uppnås. Det nationella snittet ligger på 68% men om storstadsregionerna, som har ett betydligt större utbud, utesluts så ligger snittet på cirka 65%.

Männens betyg har backat medan de kvinnliga resenärernas betyg istället har ökat i år vilket gör dem betydligt nöjdare med avgångstiderna jämfört med männen. Resenärer i tätort är mer nöjda med avgångstiderna jämfört med boende på landsbygden.

**Jämställdhets- integrerade beslut**

1

Utbildningsinsatser har genomförts för att stärka kompetensen i jämställdhetsfrågor. Beslut som medför förändringar i verksamheten säkerställs med hänsyn till jämställdhet.

**5.4 Effektmål: Hållbar organisation**

5.4.1 Resultatmål: Ekonomi i balans

**Beskrivning**

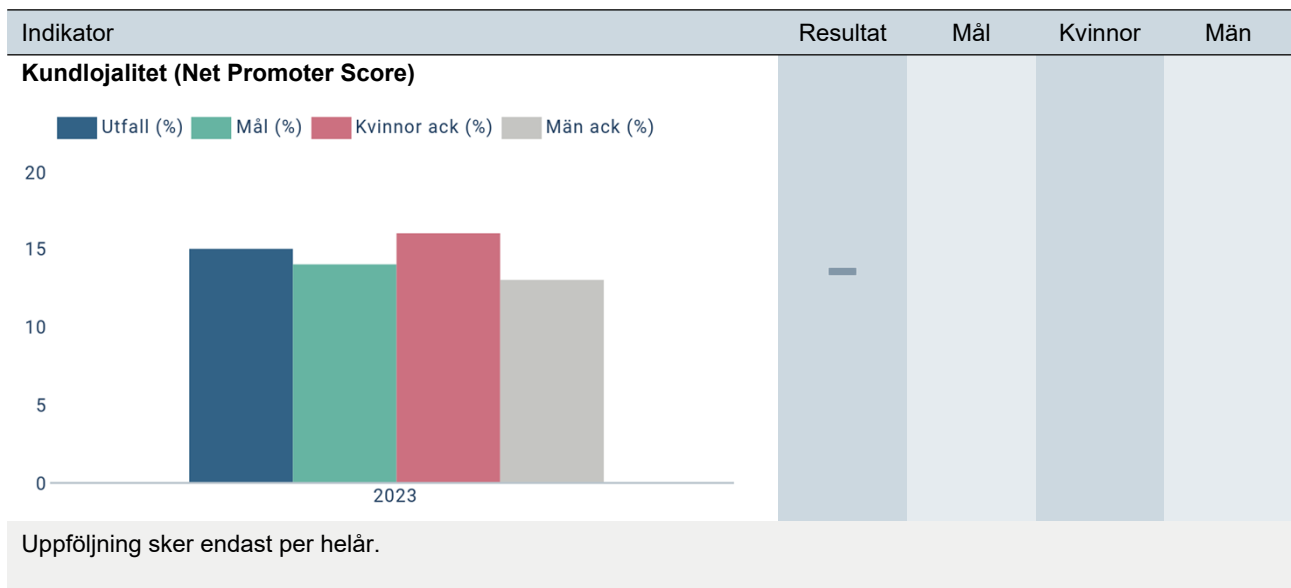
Region Värmlands verksamhet ska bedrivas med god ekonomisk hushållning, kostnadskontroll och långsiktig ekonomisk hållbarhet. Det innebär att verksamheten ska rymmas inom beslutade ekonomiska ramar.

God ekonomisk hushållning är en förutsättning för att även i framtiden kunna ge värmlänningarna en god hälso- och sjukvård inklusive tandvård, regional utveckling, kollektivtrafik, kultur och bildning.

Det finansiella perspektivet av god ekonomisk hushållning innebär att varje generation ska bära kostnaderna för den service som de konsumerar.

**Prognos för måluppfyllnad**

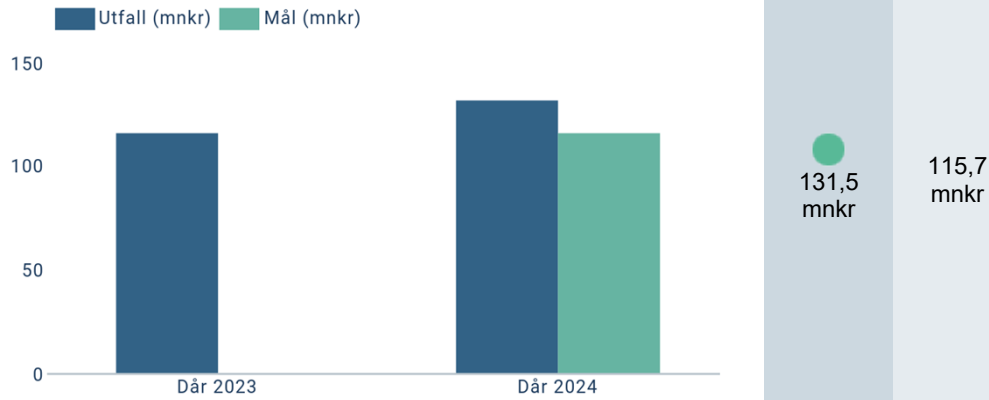
■ Uppnås inte



Indikator	Resultat	Mål	Kvinnor	Män																											
<p><b>Nettokostnad mot budget</b></p> <p>■ Avvikelse utfall (nettokostnad) mot budget månad (mnkr) ● Avvikelse utfall (nettokostnad) mot budget ack (mnkr)</p> <table border="1"> <caption>Nettokostnad mot budget (mnkr)</caption> <thead> <tr> <th>Månad</th> <th>Avvikelse utfall (nettokostnad) mot budget månad (mnkr)</th> <th>Avvikelse utfall (nettokostnad) mot budget ack (mnkr)</th> </tr> </thead> <tbody> <tr><td>Jan 2024</td><td>-7,597</td><td>-7,597</td></tr> <tr><td>Feb 2024</td><td>-8,024</td><td>-15,621</td></tr> <tr><td>Mar 2024</td><td>-11,404</td><td>-27,025</td></tr> <tr><td>Apr 2024</td><td>0,509</td><td>-26,516</td></tr> <tr><td>Maj 2024</td><td>-4,127</td><td>-30,643</td></tr> <tr><td>Jun 2024</td><td>-3,372</td><td>-34,015</td></tr> <tr><td>Jul 2024</td><td>0,798</td><td>-33,217</td></tr> <tr><td>Aug 2024</td><td>-4,126</td><td>-37,342</td></tr> </tbody> </table>	Månad	Avvikelse utfall (nettokostnad) mot budget månad (mnkr)	Avvikelse utfall (nettokostnad) mot budget ack (mnkr)	Jan 2024	-7,597	-7,597	Feb 2024	-8,024	-15,621	Mar 2024	-11,404	-27,025	Apr 2024	0,509	-26,516	Maj 2024	-4,127	-30,643	Jun 2024	-3,372	-34,015	Jul 2024	0,798	-33,217	Aug 2024	-4,126	-37,342	-37,342 mnkr			
Månad	Avvikelse utfall (nettokostnad) mot budget månad (mnkr)	Avvikelse utfall (nettokostnad) mot budget ack (mnkr)																													
Jan 2024	-7,597	-7,597																													
Feb 2024	-8,024	-15,621																													
Mar 2024	-11,404	-27,025																													
Apr 2024	0,509	-26,516																													
Maj 2024	-4,127	-30,643																													
Jun 2024	-3,372	-34,015																													
Jul 2024	0,798	-33,217																													
Aug 2024	-4,126	-37,342																													
<p><b>Mätmetod och datakälla</b> Raindance</p>	<p>Nämnden visade ett underskott på 37,3 miljoner kronor. Underskottet berodde främst på högre kostnadsutveckling för trafik.</p>																														

<p><b>Resande</b></p> <p>■ Utfall (miljoner resor) ■ Mål</p> <table border="1"> <caption>Resande (miljoner resor)</caption> <thead> <tr> <th>År</th> <th>Utfall (miljoner resor)</th> <th>Mål</th> </tr> </thead> <tbody> <tr><td>Dår 2023</td><td>7</td><td>7</td></tr> <tr><td>Dår 2024</td><td>6,9</td><td>7</td></tr> </tbody> </table>	År	Utfall (miljoner resor)	Mål	Dår 2023	7	7	Dår 2024	6,9	7	6,9 miljoner resor	7		
År	Utfall (miljoner resor)	Mål											
Dår 2023	7	7											
Dår 2024	6,9	7											
<p>Resandet med buss inom kollektivtrafiken uppgår i år till 6,9 miljoner resor och detta tangerar resandet för samma period 2023. Resandet i början av året låg på en högre nivå än 2023 medan det under sommaren har skett en nedgång, bland annat beroende på att skolorna både slutade tidigare på vårterminen i år samt började senare under hösten jämfört med 2023.</p> <p>Indikatorn redovisas mer i detalj via andra rapporter.</p>													

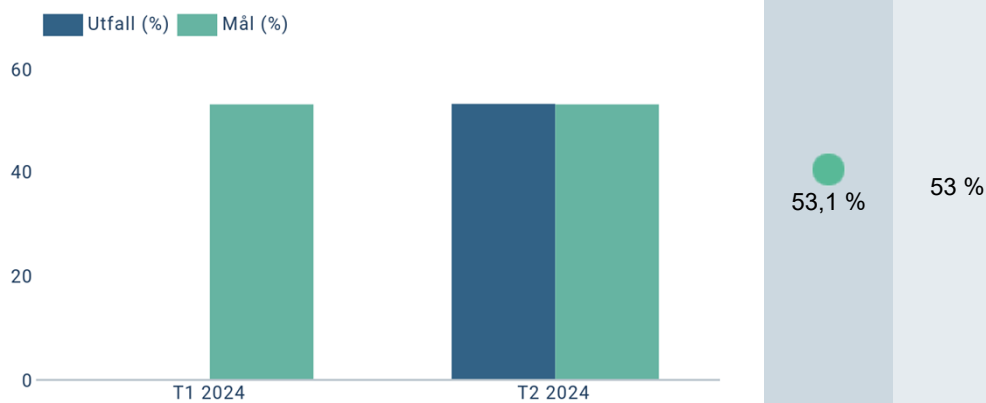
### Försäljning



Försäljning av produkter till privatmarknaden har ökat med 14% gentemot samma period 2023. En naturlig utveckling på grund av de prisökningar som införts under det gångna året.

Indikatorn redovisas mer i detalj via andra rapporter.

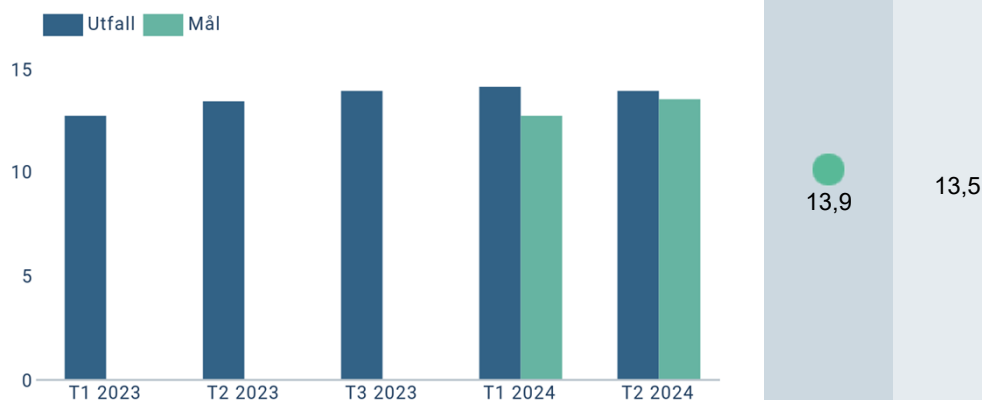
### Styrningseffekt Servicetrafik



Styrningseffekten är 53,1% vilket är högre än målet 53% och 1,5% högre än föregående år.

Styrning och samordning inom servicetrafiken leder till besparingar genom att resor styrs mot allmän kollektivtrafik och servicelinjer. Den ökade styrningseffekten beror främst på ökad användning av servicelinjer.

### Resande / tur



Resande per tur uppvisar ett utfall på 13,9 vilket överstiger föregående års värde 13,4 och därmed uppnås även målnivån.

5.4.2 Resultatmål: Attraktiv arbetsgivare

**Beskrivning**

Region Värmland ska vara en attraktiv arbetsgivare. För att vara en attraktiv arbetsgivare är det viktigt att Region Värmland kan attrahera och rekrytera nya medarbetare, utveckla och behålla befintliga medarbetare och skapa bra avslut när medarbetare slutar sin anställning. Varje medarbetare är en viktig ambassadör för Region Värmland.

**Prognos för måluppfyllnad**

● Uppnås

Indikator	Resultat	Mål	Kvinnor	Män
<p><b>Hållbart medarbetarengagemang (HME) – totalindex</b></p>				
<p><b>Mätmetod och datakälla</b>                      Resultat erhålls från medarbetarenkäten som genomförs en gång per år.</p> <p>Uppföljning sker endast per helår.</p>				
<p><b>Personalomsättning - andel avgångar</b></p>				
<p><b>Mätmetod och datakälla</b>                      Uppgift om personalomsättning - andel avgångar finns att erhålla i Rapportportalen.</p> <p>Källa: Heroma - datalagret</p> <p>Uppföljning sker endast per helår</p>				

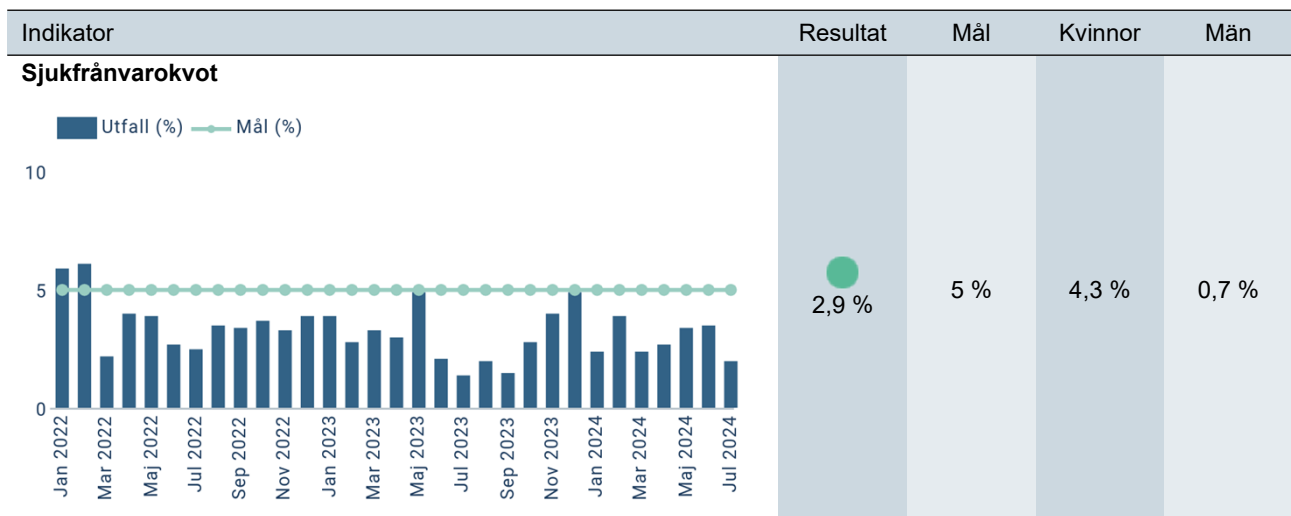
## 5.4.3 Resultatmål: Hållbar arbetsmiljö

**Beskrivning**

Region Värmland ska ha en Hållbar arbetsmiljö. Region Värmlands arbetsmiljöpolicy anger den politiska viljeinriktningen att arbetsmiljön i regionen ska stimulera till engagemang i ett utvecklingsvänligt arbetsklimat karaktäriserat av respekt och tillit, där alla kan känna delaktighet, medskapande och uppleva arbetsglädje i en kontinuerlig verksamhetsutveckling. Region Värmland arbetar med arbetsmiljöfrågorna på ett systematiskt sätt genom att undersöka, riskbedöma, åtgärda och följa upp arbetsmiljön - SAM, det systematiska arbetsmiljöarbetet. Arbetsmiljöarbetet ska skapa förutsättningar för ett långsiktigt hållbart arbetsliv.

**Prognos för måluppfyllnad**

● Uppnås

**Mätmetod och datakälla**

Uppgift om sjukfrånvaro per månad, ackumulerat samt per kön skickas till Stratsys en gång per månad från datalagret.

Källa: Heroma - datalagret

Akkumulerad sjukfrånvaro är januari-juli 2024 2,9%. Kvinnors sjukfrånvaro uppgår till 4,3 % jämfört med männens 0,7 %.

Medarbetare har i vissa tjänster möjlighet att arbeta på distans, vilket gör att vissa väljer att arbeta hemifrån även vid lindrig sjukdom som till exempel en förkylning. Inom kollektivtrafiken finns det även arbetsroller där distansarbete inte är möjligt. Majoriteten av de anställda i dessa tjänster är kvinnor, vilket utgör en betydande anledning till den högre sjukfrånvaron bland kvinnor jämfört med män.

Indikator	Resultat	Mål	Kvinnor	Män															
<p><b>Andel långtidssjuka</b></p> <table border="1"> <caption>Data for Andel långtidssjuka</caption> <thead> <tr> <th>År</th> <th>Utfall (%)</th> <th>Utfall ack (%)</th> <th>Kvinnor ack (%)</th> <th>Män ack (%)</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>2022</td> <td>0.9</td> <td>0.0</td> <td>1.6</td> <td>0.0</td> </tr> <tr> <td>2023</td> <td>0.8</td> <td>0.0</td> <td>1.4</td> <td>0.0</td> </tr> </tbody> </table>	År	Utfall (%)	Utfall ack (%)	Kvinnor ack (%)	Män ack (%)	2022	0.9	0.0	1.6	0.0	2023	0.8	0.0	1.4	0.0				
År	Utfall (%)	Utfall ack (%)	Kvinnor ack (%)	Män ack (%)															
2022	0.9	0.0	1.6	0.0															
2023	0.8	0.0	1.4	0.0															
<p><b>Mätmetod och datakälla</b> Indikatorn följs upp på decembervärdet.</p> <p>Uppgift om andel långtidssjuka finns att erhålla i Rapportportalen.</p> <p>Källa. Heroma - datalagret</p>																			
Uppföljning sker endast per helår																			
<p><b>Andel chefer som genomfört skydds rond medarbetare</b></p>		100 %																	
<p><b>Mätmetod och datakälla</b> Årlig uppföljning Systematisk arbetsmiljöarbete (SAM), uppgift kommer att kunna erhållas i SAM-modulen.</p> <p>Datakälla: Stratsys, SAM-modul</p>																			
Uppföljning sker endast per helår																			
<p><b>Andel chefer som genomfört skydds rond för underliggande chefer</b></p>																			
<p><b>Mätmetod och datakälla</b> Årlig uppföljning Systematisk arbetsmiljöarbete (SAM), uppgift kommer att kunna erhållas i SAM-modulen.</p> <p>Datakälla: Stratsys, SAM-modul</p>																			
Uppföljning sker endast per helår																			

#### 5.4.4 Resultatmål: Minskad miljö- och klimatpåverkan

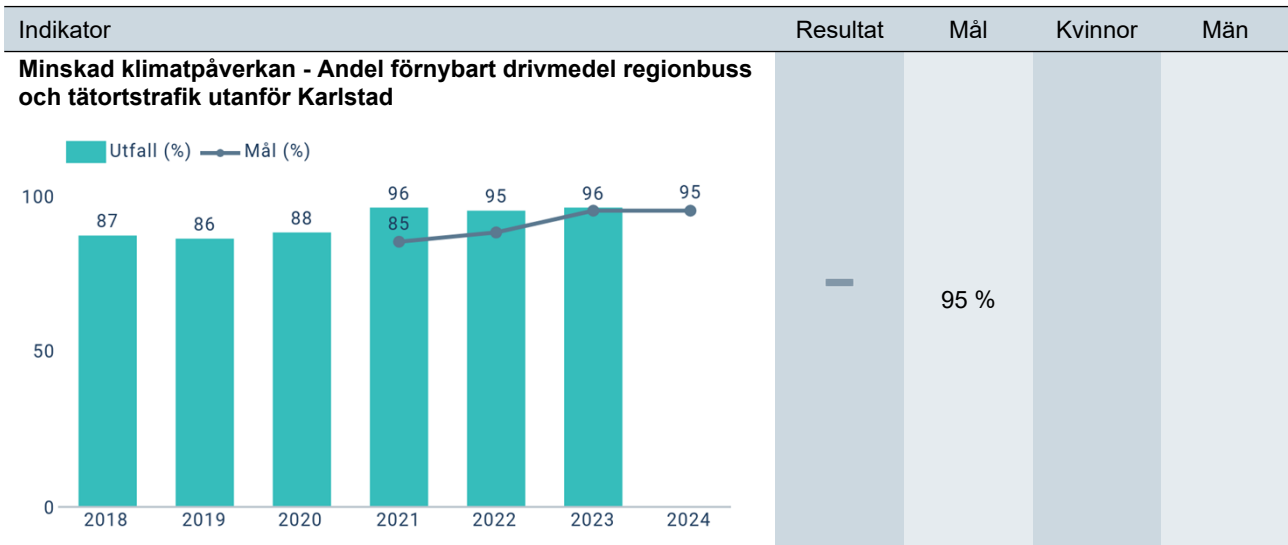
##### Beskrivning

Nämnden ska verka för ett långsiktig hållbart transportsystem. Genom att öka kollektivtrafikens andel av det motoriserade resandet och förbättra kollektivtrafikens egen miljöprestanda bidrar nämnden till en ekonomiskt, socialt och miljömässigt hållbar utveckling.



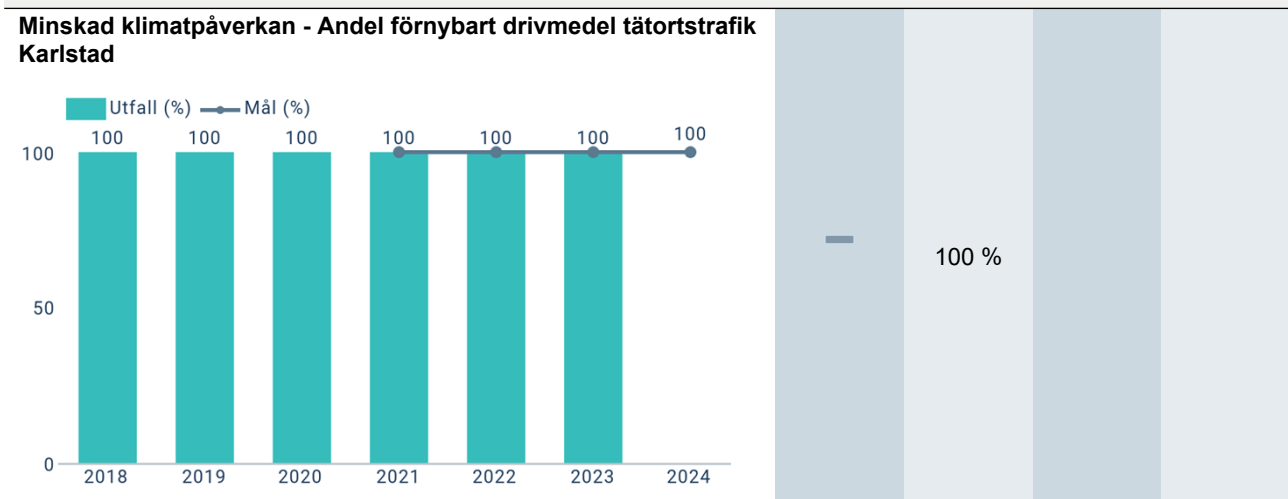
## Prognos för måluppfyllnad

● Uppnås



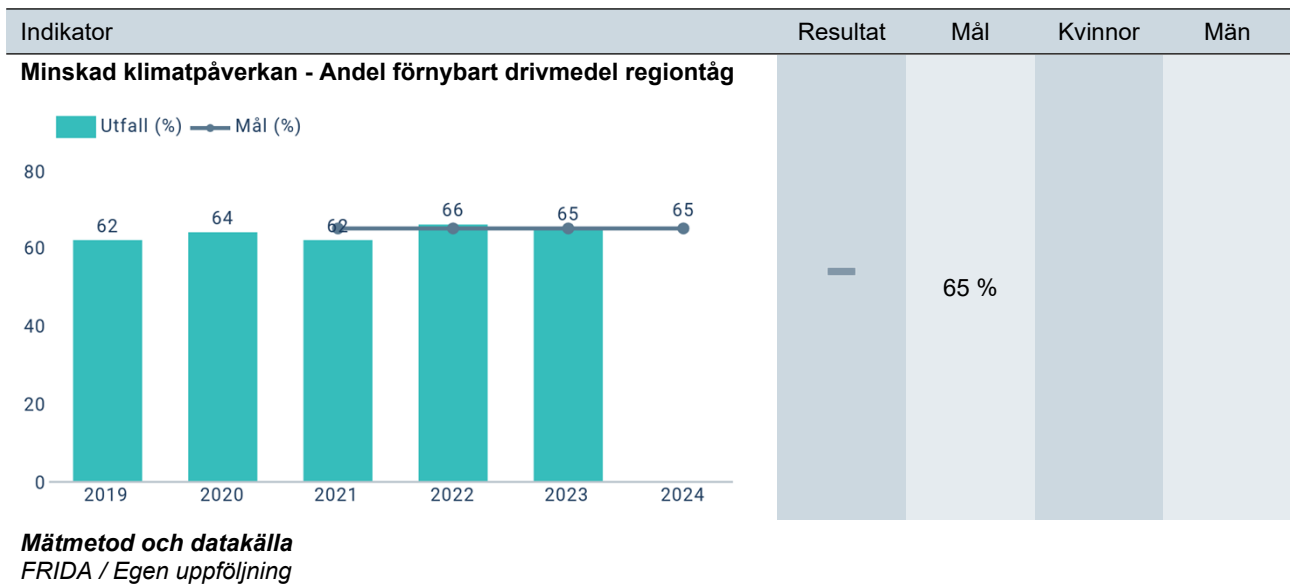
**Mätmetod och datakälla**  
FRIDA / Egen uppföljning

Uppföljning sker endast per helår

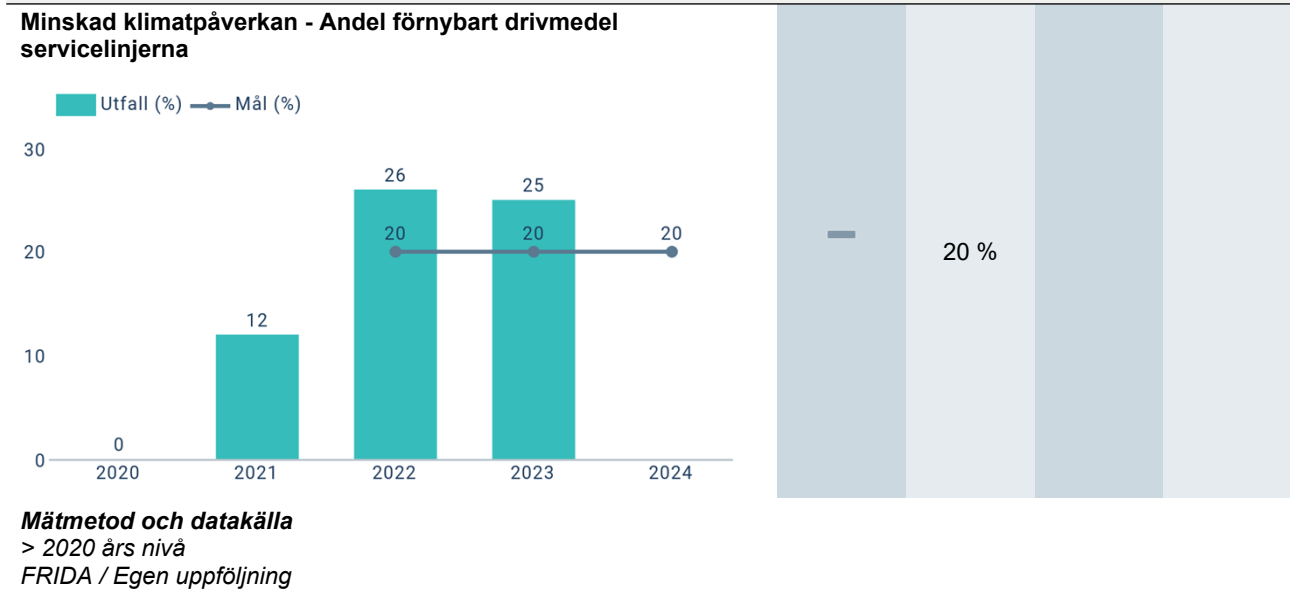


**Mätmetod och datakälla**  
FRIDA / Egen uppföljning

Uppföljning sker endast per helår



Uppföljning sker endast per helår



Uppföljning sker endast per helår

## 6 Uppföljning av politiska beslut och uppdrag

### 6.1 Omställning

Med anledning av Region Värmlands mycket allvarliga ekonomiska läge och att tidigare sparåtgärder inte varit tillräckliga är regionen i en omställning för att reducera personalkostnader. Omställning är ett samlat begrepp för att arbetsgivaren behöver anpassa sin organisation efter nya förutsättningar. Dessa kan vara ekonomiska, kompetensmässiga eller tvingande av andra orsaker.

Varje förvaltningsområde ska reducera sina personalkostnader motsvarande den ökning av antal anställda, som skett under perioden november 2020 till och med november 2023. Administratörer och handläggare är de yrkesgrupper som hanteras först, fas 1, övriga yrkesgrupper följer i fas 2.

Kollektivtrafiken har samverkat och fastställt sin omställningsplan i fas 1. Under 2024 hanteras två kritiska processer, där en för snabb omställning kan få stora konsekvenser: trafikstarten inom servicetrafiken med en förändrad trafikcentral, samt framtagandet av upphandlingsunderlag för framtidens busstrafik i Värmland. Planen för omställningen, som innebär en minskning med 9,75 tjänster, sträcker sig över 2024 och 2025. Hittills under 2024 har detta uppnåtts genom minskade öppettider på kundcenter och reducerad bemanning inom servicetrafiken under sommaren.

## 7 Viktiga förhållanden för nämndens resultat och ekonomiska ställning

Region Värmlands verksamhet ska bedrivas med god ekonomisk hushållning, kostnadskontroll och långsiktig ekonomisk hållbarhet. Regionfullmäktige fastställer inför varje nytt kalenderår årets resultatbudget och nämndernas nettokostnadsramar. Nämndens nettokostnadsram är uppbyggd av verksamhetens direkta intäkter minus direkta kostnader och avskrivningar, och anger nämndens utrymme att bedriva verksamhet.

Från och med 2024 beslutar varje nämnd sin interna budgetfördelning av den av regionfullmäktige tilldelade nettokostnadsramen. I nämndens svar på planeringsdirektivet 2024 redovisades föreslagna och beslutade omprioriteringar för att verksamhetens ska rymmas inom angiven nettokostnadsram. Återrapportering till nämnd av föreslagna omprioriteringar för en budget i balans görs för berörda nämnder i samband med årsredovisning 2024.

### 7.1 Genomgång av resultat

I delårsrapporten redovisas nämndens ackumulerade ekonomiska utfall efter åtta månader och jämförs både med budgeten för samma period och med utfallet för samma period föregående år. Dessutom redovisas nämndens ekonomiska prognos för helåret och jämförs med budgeten.

### 7.2 Verksamhetens nettokostnader

I verksamhetens nettokostnader ingår verksamhetens intäkter, kostnader och avskrivningar.

Nämndens nettokostnad var 569,4 miljoner kronor.

### 7.3 Verksamhetens intäkter

I verksamhetens intäkter ingår verksamheternas externa intäkter, till exempel avgifter. Riktade statsbidrag och andra anslag kan ges för att utföra specifik verksamhet och förutsätter att motsvarande kostnader uppstår.

Intäkterna uppgick till 437,7 miljoner kronor vilket var 26,0 miljoner kronor (6,3 procent) högre än motsvarande period föregående år. Orsaken till förändringen var ökade biljettintäkter.

Periodens budgeterade intäkter var 446,6 miljoner kronor. För helåret 2024 bedöms intäkterna uppgå till 653,1 miljoner kronor vilket är 11,3 miljoner kronor lägre än budget. Avvikelsen jämfört med budget beror på lägre biljettintäkter.

Höjda biljettpriser har gett önskad effekt, biljettintäkterna ökade jämfört med 2023 men resandeutvecklingen har varit lägre än förväntat och intäkterna når inte upp till den budgeterade nivån 2024. Bedömningen är att de senaste prisökningarna i kombination med lägre bränslepriser har stört resandeutvecklingen. Vi ser också att fler i högre grad väljer att gå och cykla i tätort.

### 7.4 Verksamhetens kostnader

I verksamhetens kostnader ingår bland annat personalkostnader, köp av verksamhet och material.

Kostnaderna uppgick till 1 001,5 miljoner kronor vilket var 4,0 miljoner kronor (0,4 procent) högre än motsvarande period föregående år. Orsaken till förändringen var högre kostnadsutveckling för trafikavtal.

Periodens budgeterade kostnader var 972,1 miljoner kronor. För helåret 2024 bedöms kostnaderna uppgå till 1 520,9 miljoner kronor vilket är 69,9 miljoner kronor högre än budget. Orsaken till förändringen är högre kostnadsutveckling för trafikavtal, indexnivån i trafikavtalen låg på en högre nivå vid årets ingång än vad som beräknades. Minskat utbudet av trafik och användning av färre fordon kompenserar inte den högre

indexnivån. Under 2024 har dock takten för indexutvecklingen bromsats upp och en mer normal ökningstakt förväntas framöver.

#### 7.4.1 Personalkostnader

Kostnaderna uppgick till 59,8 miljoner kronor vilket var 3,1 miljoner kronor (5,4 procent) högre än motsvarande period föregående år. Orsaken till förändringen var allmän löneutveckling och ökad kostnad för po-pålägg.

Periodens budgeterade kostnader var 60,4 miljoner kronor. För helåret 2024 bedöms kostnaderna uppgå till 93,0 miljoner kronor vilket är 2,7 miljoner kronor lägre än budget. Orsaken till förändringen beror på senarelagd övergång till dygnet runt bemanning i trafikcentralen (servicetrafik)

#### 7.4.2 Köp av verksamhet

Kostnaderna uppgick till 779,9 miljoner kronor vilket var 4,1 miljoner kronor (0,5 procent) högre än motsvarande period föregående år. Orsaken till förändringen var högre kostnadsutveckling för trafikavtal, indexnivån i trafikavtalen låg på en högre nivå vid årets ingång än vad som beräknades. Minskat utbud av trafik och användning av färre fordon kompenserade inte den högre indexnivån.

Periodens budgeterade kostnader var 739,8 miljoner kronor. För helåret 2024 bedöms kostnaderna uppgå till 1 177,4 miljoner kronor vilket är 75,9 miljoner kronor högre än budget. Orsaken till förändringen är högre kostnadsutveckling för trafikavtal, indexnivån i trafikavtalen låg på en högre nivå vid årets ingång än vad som beräknades. Minskat utbudet av trafik och användning av färre fordon kompenserar inte den högre indexnivån.

#### 7.4.3 Verksamhetsanknutna tjänster och inhyrd personal

Kostnaderna uppgick till 1,1 miljoner kronor vilket var 0,2 miljoner kronor (24,2 procent) högre än motsvarande period föregående år.

Periodens budgeterade kostnader var 1,4 miljoner kronor. För helåret 2024 bedöms kostnaderna uppgå till 2,1 miljoner kronor vilket är 0,2 miljoner kronor högre än budget.

#### 7.4.4 Material och varor

#### 7.4.5 Lämnade bidrag

#### 7.4.6 Övriga verksamhetskostnader

Kostnaderna uppgick till 160,7 miljoner kronor vilket var 3,3 miljoner kronor (2,0 procent) lägre än motsvarande period föregående år. Orsaken till förändringen var lägre kostnad för sjukresor.

Periodens budgeterade kostnader var 170,5 miljoner kronor. För helåret 2024 bedöms kostnaderna uppgå till 248,4 miljoner kronor vilket är 3,5 miljoner kronor lägre än budget. Orsaken till förändringen är lägre kostnad för sjukresor.

### 7.5 Avskrivningar

Avskrivningar används inom redovisning för att fördela kostnaden för en tillgång över så lång tid som den beräknas vara användbar, det vill säga dess ekonomiska livslängd.

Kostnaderna uppgick till 5,1 miljoner kronor vilket var 0,3 miljoner kronor (4,8 procent) lägre än motsvarande period föregående år. Orsaken till förändringen var försenad leverans av inköpt servicetrafikbuss samt senarelagd uppsättning av hållplatspelare.

Periodens budgeterade kostnader var 6,1 miljoner kronor. För helåret 2024 bedöms kostnaderna uppgå till 7,9 miljoner kronor vilket är 1,2 miljoner kronor lägre än budget. Orsaken till förändringen var försenad leverans av inköpt servicetrafikbuss samt senarelagd uppsättning av hållplatspelare.

## 7.6 Nämndanalys

### Avvikelser mot budget

Nämnden visade ett underskott på 37,3 miljoner kronor. Underskottet berodde främst på högre kostnadsutveckling för trafikavtal, indexnivån i trafikavtalen låg på en högre nivå vid årets ingång än vad som beräknades. Minskat utbud av trafik och användning av färre fordon kompenserade inte den högre indexnivån.

Helårsprognosen visar ett underskott på 79,8 miljoner kronor.

### 7.7 Återrapportering till nämnd på beslutad intern budgetfördelning

I nämndens svar på planeringsdirektivet 2024 redogjordes på en övergripande nivå hur tilldelad nettokostnadsram skulle användas inom nämndens område för att nämndens verksamhet ska utvecklas i rätt riktning. I nämndens beslut om intern ramfördelning fastställdes hur nämnden avser att använda sin av regionfullmäktige tilldelade budgetram för att möjliggöra detta.

Budget-ramens fördelningsgrund	Beslutad fördelning budget-ramen 2024-01-01	Budget-växlingar jan-aug	Fördelning budgetramen 2024-08-31	Utfall jan-aug	Budget-avvikelse (utf jf bud) jan-aug	Prognos	Prognos avvikelse (progn jf bud)	Kostnadsutveckling jan-aug -24 jf jan-aug -23	
	(tusentals kronor)	(tkr)	(tkr)	(tkr)	(tkr)	(tkr)	(tkr)	(tkr)	%
Marknadsintäkter	-204 000	-	-136 100	-130 689	-5 411	-199 000	-5 000	-15 808	-14
Skolbiljetter	-85 000	-	-56 667	-57 385	718	-85 000	-	-3 118	-6
Intäkt skoltrafik / färdtjänst	-311 335	-	-209 679	-203 583	-6 096	-308 240	-3 095	-1 524	-1
Övriga intäkter	-64 086	-	-44 194	-46 008	1 814	-60 874	-3 212	-5 505	-14
Kostnad skoltrafik / färdtjänst	311 335	-	209 965	203 942	6 023	308 240	3 095	1 524	-1
Trafik	963 708	-	648 031	692 118	-44 087	1 040 270	-76 562	2 646	0
Övriga kostnader	185 891	-	120 675	110 978	9 697	181 027	4 864	-271	0
Summa	796 513	-	796 513	569 373	227 140	876 423	-79 910	-22 056	-4

Kollektivtrafiknämnden uppnådde inte ekonomi i balans på grund av en hög kostnadsutveckling i trafikavtalen. I avtalen finns indexklausuler för att hålla affärsrisken neutral över tid och spegla den allmänna kostnadsutvecklingen. Inflation och förändringar i bränslepriser har reglerats via index. De ingående indexen för 2024 låg på en högre nivå än vad som budgeterats, och de beslut nämnden fattat om minskat trafikutbud och användning av färre fordon kompenserade inte den högre indexnivån. Dessa parametrar har nämnden inte kunnat påverka.

Det fanns även andra orsaker utanför nämndens kontroll. En fördröjd trafikstart för serviceresor på grund av utdragen rättsprocess genererade högre kostnader som överskred budgeten. Banarbeten och problem på befintlig infrastrukturen för tåg, samt skador på tågen medförde ökade kostnader för ersättningstrafik.

Under 2023 fattades ytterligare beslut för att nå budget i balans. En justering av biljettintäkter genomfördes under februari 2024, vilket ledde till ökade intäkter under perioden januari-augusti jämfört med samma period föregående år. Intäkterna nådde dock inte den budgeterade nivån för 2024. Marknadsandelen för

kollektivtrafik minskade med två procentenheter jämfört med föregående år. Enligt analyser och mätningar ökade marknadsandelen för cykel och gång, vilket kan ha bidragit till lägre biljettintäkter än beräknat. Problemen med tågtrafikens infrastruktur, som ledde till ersättningstrafik, kan också ha orsakat att resenärer valt andra färdstätt, vilket ytterligare minskat biljettintäkterna.

### 7.8 Budgetväxlingar

Vid förändring av budgetramar mellan posterna i nämndens beslutade fördelning ska aktuell beslutsnivå beaktas, t ex genom delegeringsbeslut eller nämndbeslut. Omfördelning av budgetramar mellan nämnder ska alltid beslutas av alla berörda nämnder samt av regionstyrelsen.

Ingen omfördelning av budgetram har skett för perioden.

### 7.9 Investeringsredovisning

## 8 Internkontroll

Region Värmlands process för intern kontroll är ett stöd för regionstyrelsen och nämnderna i styrningen av verksamheterna och ett hjälpmedel att nå de uppsatta målen. Regionstyrelsen fastställer årligen regionövergripande kontrollmoment. Varje nämnd gör riskanalyser och fastställer internkontrollplaner för sina respektive ansvarsområden. Nämnderna internkontrollplaner skickas till regionstyrelsen som en del i uppsiktsplikten.

I kollektivtrafiknämndens internkontroll för 2024 ingår följande uppföljningsmoment:

- Ekonomisk redovisning (månadsvis).
- Trafikdirektör 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.
- Delårsrapport – uppföljning av verksamhetsplan.
- Årsredovisning – uppföljning av verksamhetsplan.

Momenten som ingår i internkontrollen genomförs enligt plan.