Delårsrapport 2026
Kollektivtrafiknämnd



Innehållsförteckning

1 Sammanfattning **3**

2 Vision, värdegrund och styrmodell **4**

3 Nämndens uppdrag **4**

4 Händelser av väsentlig betydelse **4**

5 Nämndens mål och indikatorer **4**

6 Uppföljning av politiska beslut och uppdrag **17**

7 Viktiga förhållanden för nämndens resultat och ekonomiska ställning **17**

8 Internkontroll **20**

Bilagor

Bilaga 1: Bilaga Mall intern ramfördelning nämnd DÅR 2026

Bilaga 2: Bilaga Sammanställning budgetväxlingar nämnd 2026 DÅR

1 Sammanfattning

Sammanfattning av prognos för måluppfyllnad

Fullmäktiges mål	Nämndens mål	Helårsprognos måluppfyllnad
Trygga och nöjda invånare	Trygg och tillgänglig service	Uppnås delvis
Attraktivt och hållbart Värmland	Smart resande	Uppnås delvis
God, jämlik och jämställd hälsa	Jämställd och jämlik tillgänglighet	Uppnås
Hållbar organisation	Ekonomi i balans	Uppnås
	Attraktiv arbetsgivare	Uppnås
	Hållbar arbetsmiljö	Uppnås
	Minskad resursförbrukning	Uppnås
	Låg miljöpåverkan	Uppnås

Kollektivtrafiknämnden uppfyller enligt prognos sex av nämndens mål för 2026.
Indikatorernas färger/ symboler innebär följande:
Grön (cirkel): förväntat mål i verksamhetsplan uppnått.
Gul (stående kvadrat): samma nivå som föregående period men uppnår inte målet i verksamhetsplan.
Röd (liggande kvadrat): målet i verksamhetsplan nås inte och har sämre utfall än föregående period.

Nämndens mål - Trygg och tillgänglig service (gul)
Prognosen är att målet uppnås delvis. Detta med hänvisning till en något ökande marknadsandel och upplevd trygghet, men samtidigt en minskad upplevd nöjdhet bland invånare och resenärer.

Nämndens mål - Smart resande (gul)
Målet för delåret nås inte, men resultatet ligger något över förra årets nivå. Bedömningen är att detta även kommer gälla för helåret.

Nämndens mål - Jämställd och jämlik tillgänglighet (grön)
Målet kommer att nås för helår eftersom två av tre indikatorer (*Upplevd tillgänglighet PAC - Resenärer* och *Jämställdhetsintegrerade beslut)* förväntas bli gröna.

Nämndens mål - Ekonomi i balans (grön)
Verksamheten bedöms nå budgetmålet för helår med ett redovisat ett överskott på 25,2 miljoner kronor jämfört med budget. Prognosen för helår 2026 är 1,2 miljoner bättre än budget.

Nämndens mål - Attraktiv arbetsgivare (grön)
Antalet tillsvidaretjänster inom verksamheten är stabilt men ökar något. Ökningen av antalet visstidsanställda förklaras av förändringarna inom servicetrafiken, där antalet bedöms kunna minska under 2027 i takt med att systemen stabiliseras och arbetsbelastningen minskar. Prognosen är att målet kommer nås för helår.

Nämndens mål - Hållbar arbetsmiljö (grön)
Det är låg sjukfrånvarokvot inom verksamheten. Prognosen är att verksamheten kommer nå målet för helår.

Nämndens mål - Minskad resursförbrukning (grön)
Målet bedöms nås för helåret. Uppföljningen är kvalitativ och baseras på återbruk av möbler samt inriktningen för framtida tågfordon.

Nämndens mål - Låg miljöpåverkan (grön)
Någon större förändring gällande drivmedel sker inte under 2026, varför bedömningen är att målet kommer nås för helår 2026.

Sammanfattning av resultat, ekonomisk ställning och prognos

Utfall avvikelse mot budget (jan-aug) (överskott/underskott [-] i mnkr)	Förändring utfall jämfört föregående år (jan-aug) (ökning/minskning [-] mnkr)	Prognos avvikelse mot budget (helår) (överskott/underskott [-] i mnkr
25,2	-13,8	1,2

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 målstyrning och ramstyrning. 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.

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.

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.

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, båtbusstrafik, anropsstyrd trafik, skoltrafik i 16 kommuner, färdtjänst, riksfärdtjänst, 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 2026.

5 Nämndens mål och indikatorer

Regionfullmäktige tar varje mandatperiod beslut om långsiktiga och övergripande mål som ska styra Region Värmland mot visionen "Livskvalitet i världsklass". Alla nämnder ska, var och en på sitt sätt, medverka till att fullmäktiges mål nås. Nämnden bryter därför ner fullmäktiges mål till mål anpassade till den egna verksamheten. Varje nämnd beslutar själva om sina mål och bedömningsgrund för måluppfyllnad. Nämndens mål ligger i sin tur till grund för den fortsatta verksamhets- och aktivitetsplaneringen inom förvaltningen.

Under fullmäktiges mål Hållbar organisation ska alla nämnder ha med ett antal regiongemensamma mål, till exempel mål om en ekonomi i balans. Det var det högst prioriterade målet 2024 och 2025 och fortsätter att vara det även under 2026.

Prognos för måluppfyllnad görs enligt följande:

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

Indikatorernas färger/ symboler innebär följande:

Grön (cirkel): förväntat mål i verksamhetsplan uppnått.

Gul (stående kvadrat): samma nivå som föregående period men uppnår inte målet i verksamhetsplan. Flera av indikatorerna baseras på statistiska metoder utifrån ett urval, exempelvis enkätfrågor till resenärer. Detta ger inte ett exakt resultat utan en siffra med ett konfidensintervall som kan variera beroende på metod och urvalsstorlek. Enkelt uttryckt måste en skillnad vara tillräckligt stor jämfört med tidigare mätresultat för att vara 'statistiskt signifikant', alltså att det med säkerhet går att säga att något har förändrats.

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

5.1 Fullmäktiges mål: Trygga och nöjda invånare

5.1.1 Nämndens mål: 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.

Bidrar till de globala målen i Agenda 2030

Mål 3: God hälsa och välbefinnande
Mål 5: Jämställdhet
Mål 8: Anständiga arbetsvillkor och ekonomisk tillväxt
Mål 9: Hållbar industri, innovationer och infrastruktur
Mål 10: Minskad ojämlikhet
Mål 11: Hållbara städer och samhällen
Mål 12: Hållbar konsumtion och produktion
Mål 13: Bekämpa klimatförändringarna

Prognos för måluppfyllnad

Uppnås delvis

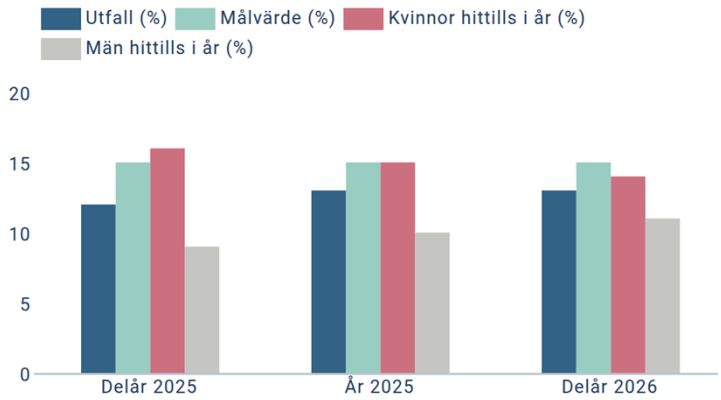
Kommentar

Marknadsandelen ökar något jämfört med fjolårets nivå, men når inte upp till målvärdet. Om hänsyn tas till metodologiska förändringar vid mätningarna under de senaste tre åren ligger den sannolikt ungefär på målnivån.

Efter det förra årets uppgång har det nu skett en minskning av nöjdhet hos invånare och resenärer. Mängden inställda turerna under den hårda vintern, och till viss del under sommaren, kan ha påverkat invånarnas syn på kollektivtrafiken negativt.

Däremot har tryggheten för både invånare och resenärer ökat och uppnår nu nivån för målet. Region Värmland har under en längre tid jobbat med trygghetsfrågorna, vilket har gett resultat som ligger i topp för båda kategorier vid en nationell jämförelse.

Indikator	Resultat	Målvärde	Kvinnor	Män
Ökat kollektivt resande - Kollektivtrafikens marknadsandel	13 %	15 %	14 %	11 %

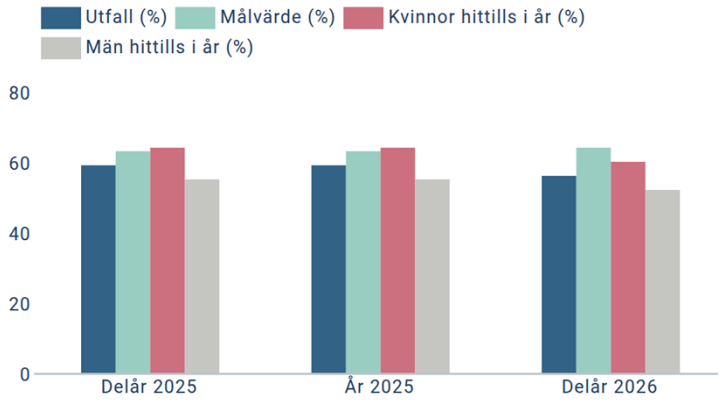


Datakälla
Kollektivtrafikbarometern

Marknadsandelen inom kollektivtrafiken ökar en procentenhet, från 12% till 13%, om jämförelse görs åren emellan. Målnivån på 15% uppnås ej.

Kvinnor använder kollektivtrafiken mer än män, även om skillnaden har minskat i år. Män är i större utsträckning renodlade bilister, medan kvinnor oftare reser kollektivt, antingen enbart eller i kombination med bil. Detta påverkar kollektivtrafikens marknadsandel för kvinnor respektive män.

Nöjdhet - Invånarnöjdhet allmän kollektivtrafik	56 %	64 %	60 %	52 %



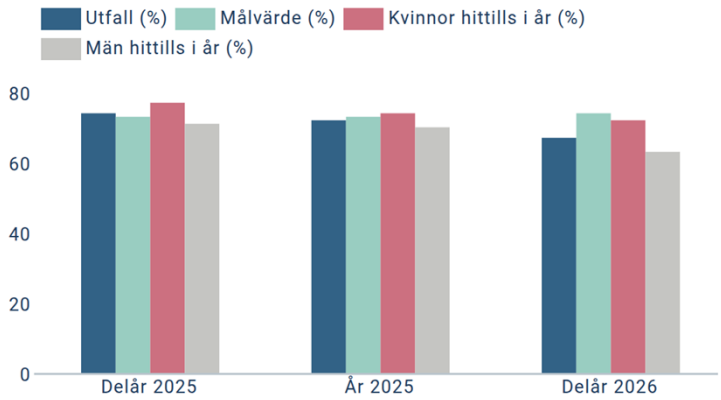
Datakälla
Kollektivtrafikbarometern

Invånarna i länet ger kollektivtrafiken ett något lägre betyg än förra året. Årets resultat är 56%, jämfört med 59% förra året. Resultatet når därmed inte målet på 64%. Det ligger samtidigt på samma nivå som det nationella snittet på 56%.

Invånarnas betyg på frågan om deras möjlighet att åka kollektivt har förbättrats det senaste året har sjunkit, vilket kan vara en del av förklaringen till nedgången i nöjdhet. Även de många inställda turerna under vintern, och till viss del under sommaren, kan ha påverkat invånarnas syn på kollektivtrafiken negativt.

Både kvinnor och män sänker sina betyg några procentenheter.

Indikator	Resultat	Målvärde	Kvinnor	Män
Nöjdhet - Kundnöjdhet allmän kollektivtrafik	67 %	74 %	72 %	63 %



Datakälla
Kollektivtrafikbarometern

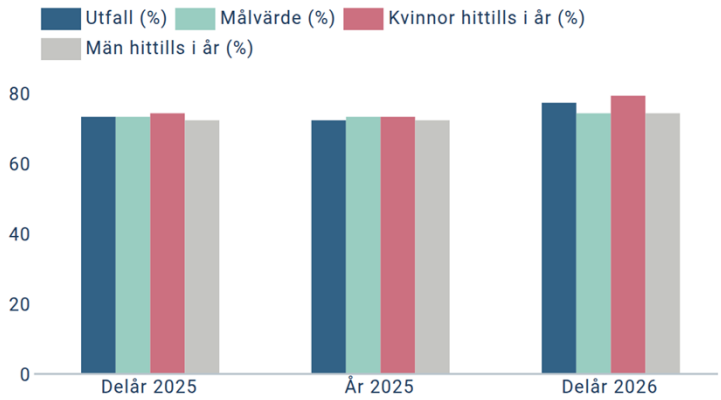
Kunderna är mindre nöjda med den allmänna kollektivtrafiken jämfört med föregående år. Utfallet på 67% uppnår inte fjolårets 72%, och inte heller målnivåns 74%. Betyget är över det nationella snittet på 62%.

Andelen missnöjda har ökat, samtidigt som lika många procentenheter har gått över till att ge betyget 3. Det innebär att fler inte tar ställning i frågan utan anger att de varken är nöjda eller missnöjda.

Troliga orsaker till de som blivit mer missnöjda är bland annat den hårda vintern som var, och som satte trafiken på prov med bland annat många inställda turer. Verksamheten jobbar kontinuerligt med uppföljning gentemot entreprenörerna, för att i möjligaste mån undvika dylika scenarier i framtiden. Betyget på frågan om resenärerna kan lita på att komma fram i tid har sjunkit i år, vilket troligen kan kopplas till ovanstående.

Både kvinnor och män är mindre nöjda med kollektivtrafiken. En fråga som påverkar nöjdheten är frågan om informationen vid förseningar och stopp fungerar bra. Betyget på denna fråga har sjunkit i år.

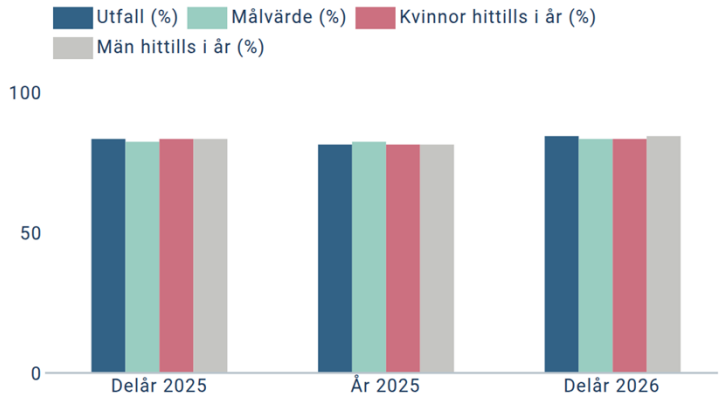
Trygghet - Det känns tryggt att resa med kollektivtrafiken - Invånare	77 %	74 %	79 %	74 %



Datakälla
Kollektivtrafikbarometern

Avseende trygghetsfrågorna inom kollektivtrafiken har Region Värmland haft höga betyg under flera år, och årets utfall på 77% utgör inget undantag. Det är över både fjolårets 73% och målnivåns 74%. Det nationella snittet är 69%, och utfallet placerar Region Värmland i topp vid jämförelse med andra regioner.

Kvinnor känner sig mer trygga än män och boende i tätort ger högre betyg på denna fråga.

Indikator	Resultat	Målvärde	Kvinnor	Män
Trygghet - Det känns tryggt att resa med kollektivtrafiken - Resenärer 	84 %	83 %	83 %	84 %

Datakälla
Kollektivtrafikbarometern

Region Värmland har under en längre tid jobbat med trygghetsfrågorna, vilket har gett resultat. Resenärerna ger högsta betyg till Region Värmland när det kommer till trygghet, om jämförelse görs med andra regioner. Årets utfall på 84% är över förra årets 83%, som även är målet. Det nationella snittet hamnar på 75%.

Både kvinnor och män känner sig lika trygga och boende i tätort är något mer trygga än boende ute i landsbygden.

5.2 Fullmäktiges mål: Attraktivt och hållbart Värmland

5.2.1 Nämndens mål: 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.

Bidrar till de globala målen i Agenda 2030

- Mål 3: God hälsa och välbefinnande
- Mål 5: Jämställdhet
- Mål 8: Anständiga arbetsvillkor och ekonomisk tillväxt
- Mål 9: Hållbar industri, innovationer och infrastruktur
- Mål 10: Minskad ojämlikhet
- Mål 11: Hållbara städer och samhällen
- Mål 12: Hållbar konsumtion och produktion
- Mål 13: Bekämpa klimatförändringarna

Prognos för måluppfyllnad

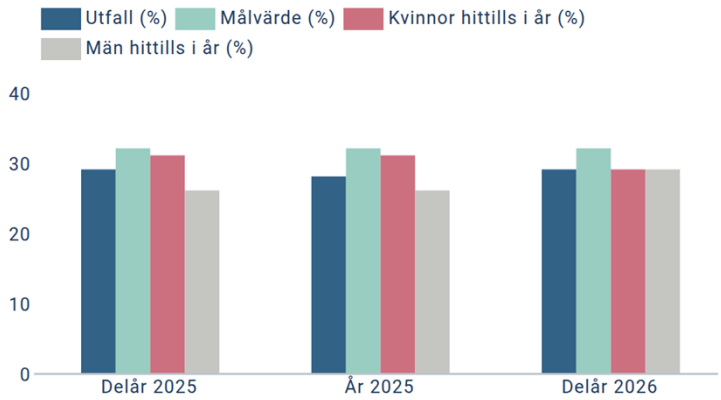
Uppnås delvis

Kommentar

Det långsiktiga målet i Region Värmlands trafikförsörjningsprogram är 32% marknadsandel för hållbart resande, vilket inte nås. Dock har det skett en viss ökning till 29% från fjolårets helårssiffra som var 28%. Målnivån har höjts från 30% till 32% vilket ställer högre krav på verksamheten att arbeta för att förbättra kollektivtrafikens attraktivitet, vilket ständigt pågår.

En färdplan för dynamisk kollektivtrafik fastställdes av nämnden under sammanträdet 2026-05-05, §82. Ett

trafikkoncept som sedan tidigare körs i Säffles tätort, Grums samt området runt Sunnes tätort. Färdplanen beskriver hur dynamisk kollektivtrafik ska utvecklas och integreras som en långsiktig del av kollektivtrafiksystemet i Värmland fram till 2040. Dynamisk trafik utgör ett strategiskt verktyg för att möta resenärernas behov, stärka tillgängligheten i hela länet och bidra till ett mer hållbart och resurseffektivt transportsystem.

Indikator	Resultat	Målvärde	Kvinnor	Män
Ökat kollektivt resande - Marknadsandel hållbart resande (cykel, gång, kollektivtrafik) 	29 %	32 %	29 %	29 %

Datakälla
Kollektivtrafikbarometern

Marknadsandelen för hållbart resande ökar något jämfört fjolårets helårssiffra på 28%. Målnivån på 32% uppnås dock ej. Både kollektivtrafikens andel liksom cykel och gång ligger kvar på samma nivåer som ifjol.

Den har skett en förändring bland könen, då det i år är lika många män som kvinnor som står för det hållbara resandet. Historiskt sett har det varit fler kvinnor som åkt hållbart. Marknadsandelen är högst i tätort, där det är lättare att ta sig fram samt utföra sina ärenden utan tillgång till bil.

5.3 Fullmäktiges mål: God, jämlik och jämställd hälsa

5.3.1 Nämndens mål: 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.

Bidrar till de globala målen i Agenda 2030

- Mål 3: God hälsa och välbefinnande
- Mål 5: Jämställdhet
- Mål 8: Anständiga arbetsvillkor och ekonomisk tillväxt
- Mål 9: Hållbar industri, innovationer och infrastruktur
- Mål 10: Minskad ojämlikhet
- Mål 11: Hållbara städer och samhällen
- Mål 12: Hållbar konsumtion och produktion
- Mål 13: Bekämpa klimatförändringarna

Prognos för måluppfyllnad

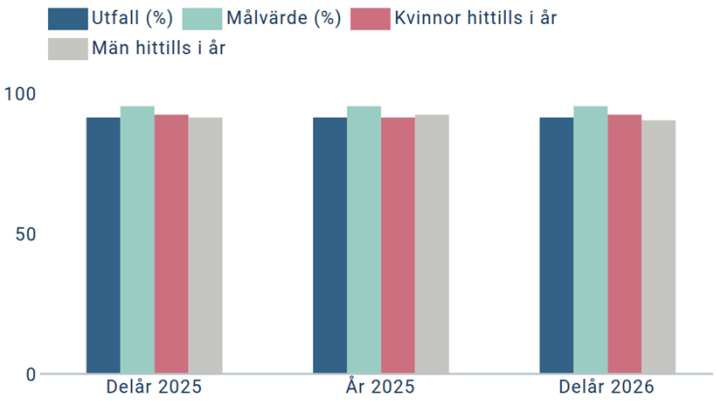
Uppnås

Kommentar

För kundnöjdheten i servicetrafiken är utfallet hittills 91%, vilket är på samma nivå som föregående år men det når inte upp till målnivån på 95%. Däremot ligger det i nivå med det nationella snittet på 91%. Kunderna är på en övergripande nivå väldigt nöjda, men ger inte lika höga betyg kring den bokade tiden de erhåller samt att resorna blir samkörda, vilket dock är ett av verksamhetens huvuduppdrag.

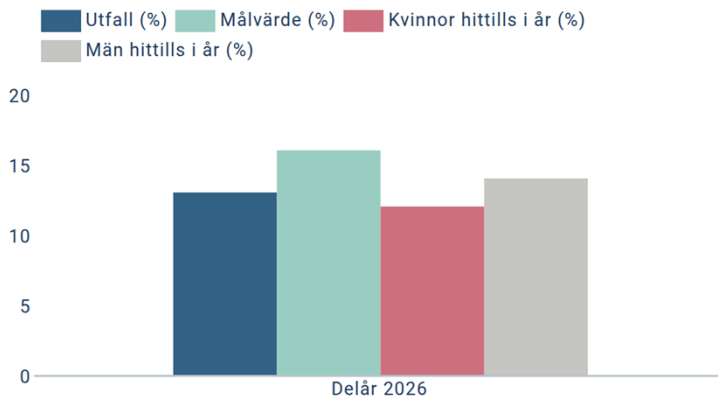
Gällande upplevd tillgänglighet för resenärer uppnås målet. Region Värmland jobbar ständigt med tillgängligheten, oavsett om det gäller fordonens utförande eller utformningen kring hållplatserna. Även att tillgängliggöra trafik, utanför de stora stråken, är ett viktigt arbete som regionen bland annat driver vidare genom projekt kring dynamisk kollektivtrafik. En färdplan för dynamisk kollektivtrafik fastställdes av nämnden under sammanträdet 2026-05-05, §82. Ett trafikkoncept som sedan tidigare körs i Säffles tätort, Grums samt området runt Sunnes tätort. Färdplanen beskriver hur dynamisk kollektivtrafik ska utvecklas och integreras som en långsiktig del av kollektivtrafiksystemet i Värmland fram till 2040. Dynamisk trafik utgör ett strategiskt verktyg för att möta resenärernas behov, stärka tillgängligheten i hela länet och bidra till ett mer hållbart och resurseffektivt transportsystem.

Indikatorn Jämställdhetsintegrerade beslut bedöms uppnå sitt mål, det vill säga bli grön, för helåret.

Indikator	Resultat	Målvärde	Kvinnor	Män
Nöjdhet - Kundnöjdhet servicetrafiken 	91 %	95 %	92	90

Datakälla
Anbaro

Utfallet 91%, som är på samma nivå som föregående år, når inte upp till målnivån på 95% men ligger i nivå med det nationella snittet, som även det är 91%.
En analys av resultatet visar att kunderna är övergripande väldigt nöjda med bemötande hos både beställningspersonal och förare samt verksamhetens telefontillgänglighet, men helhetsbetyget blir ändå något lägre. En del i detta kan vara att kunderna inte ger lika höga betyg kring den bokade tiden de erhåller samt att resorna blir samkörda, vilket dock är ett av verksamhetens huvuduppdrag.

Indikator	Resultat	Målvärde	Kvinnor	Män
Upplevd tillgänglighet PAC - Resenärer 	13 %	16 %	12 %	14 %

De resenärer som anger att de **inte** upplever kollektivtrafiken som tillgänglig uppgår i år till 13%. Målet uppnås därmed då siffran understiger 16%, som det jämförande värdet var 2024. Även betyget för de som anser att kollektivtrafiken är tillgänglig har förbättrats.

Region Värmland jobbar ständigt med tillgängligheten, oavsett om det gäller fordonens utförande eller utformningen kring hållplatserna. Även att tillgängliggöra trafik, utanför de stora stråken, är ett viktigt arbete som regionen bland annat driver vidare genom dynamisk kollektivtrafik.

5.4 Fullmäktiges mål: Hållbar organisation

5.4.1 Nämndens mål: 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.

Bidrar till de globala målen i Agenda 2030

Mål 8: Anständiga arbetsvillkor och ekonomisk tillväxt

Prognos för måluppfyllnad

Uppnås

Kommentar

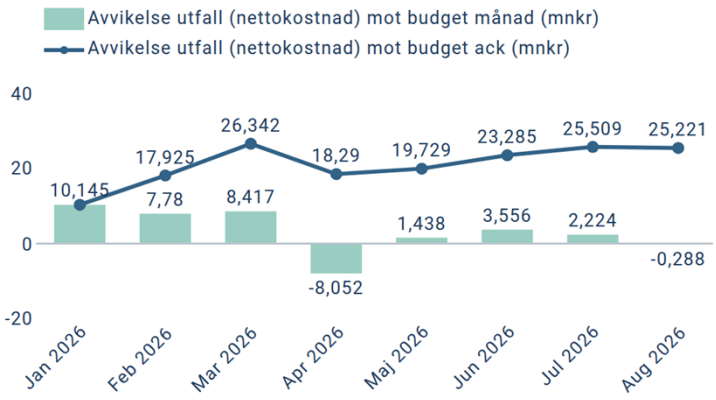
Nämnden redovisade ett överskott på 25,2 miljoner kronor jämfört med budget. Avvikelsen berodde främst på högre intäkter från marknadsbiljetter och egenavgifter samt intäkter av engångskaraktär, exempelvis viten och försäkringsersättning. Även statlig kompensation för biljettrabatten bidrog till intäkterna. Kostnaderna var lägre än budgeterat, bland annat till följd av att kostnader för biljettsystem och marknadskampanjer ännu inte hade inkommit. Samtidigt är kostnaderna för trafikavtalens index högre, främst inom busstrafiken till följd av högre bränslepriser.

Resandet med kollektivtrafiken har minskat något jämfört med föregående år. Detta beror för det första på den hårda vintern med inställda turer, för det andra på ett mer effektivt linjenät som minskar behovet av byten/delresor samt för det tredje på minskat nyttjade av den kostnadsfria sommarlovsbiljetten för unga jämfört med förra året.

Däremot har försäljningen ökat från tidigare år. Här märks skillnaden främst på 30-dagarsprodukter. En del av förklaringen är rimligen regeringens subvention av dessa där priset för kund halveras.

I sammanhanget är det värt att nämna att indikatorn nettokostnad mot budget i nuläget är missvisande. Under 2026 ändrade Region Värmland redovisningsprinciperna för leasing av tåg från operationell leasing till finansiell leasing. Förändringen innebar att räntekostnaden redovisades centralt och inte belastade kollektivtrafiknämnden.

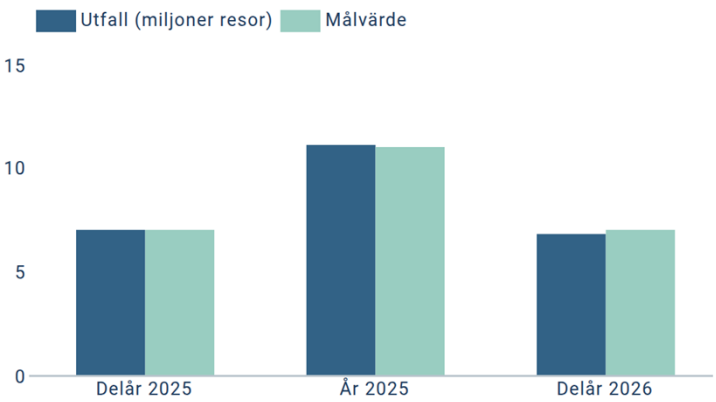
Sammantaget är ändå bedömningen att målet nås för helår.

Indikator	Resultat	Målvärde	Kvinnor	Män
Nettokostnad mot budget 	543,631 mnkr			

Datakälla
Raindance

Nämnden redovisade ett överskott på 25,2 miljoner kronor jämfört med budget. Avvikelsen berodde främst på högre intäkter från marknadsbiljetter och egenavgifter samt intäkter av engångskaraktär, exempelvis viten och försäkringsersättning. Även statlig kompensation för biljettrabatten bidrog till intäkterna. Kostnaderna var lägre än budgeterat, bland annat till följd av att kostnader för biljettsystem och marknadskampanjer ännu inte hade inkommit. Detta motverkades av högre kostnader för trafikavtalens index, främst inom busstrafiken till följd av högre bränslepriser.

Under 2026 ändrade Region Värmland redovisningsprinciperna för leasing av tåg från operationell leasing till finansiell leasing. Förändringen innebar att räntekostnaden redovisades centralt och inte belastade kollektivtrafiknämnden.

Resande 	6,8 miljoner resor	7		

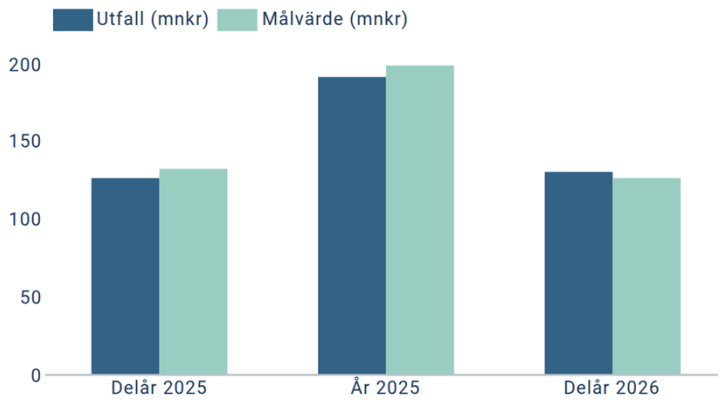
Resandet med buss inom kollektivtrafiken uppgår för perioden till 6,8 miljoner resor, och detta är en minskning gentemot samma period 2025 (7 miljoner resor).

Under den hårda vintern som var minskade resandet, bland annat till följd av inställda turer. Även under våren har

Indikator	Resultat	Målvärde	Kvinnor	Män

resandet minskat något. En förklaring är förändringen i linjenätet i Karlstads tätortstrafik. Vissa linjer går nu direkt till kundernas slutdestination, vilket är positivt för resenärerna då de slipper byta linje. Samtidigt innebär förändringen att antalet delresor minskar eftersom en resa som tidigare innebar ett byte nu kan genomföras som en enda delresa. Även under sommaren har resandet minskat. En del av minskningen kan härledas till färre resande med sommarlovsbiljetten jämfört med föregående år. Färre nedladdade biljetter och det fina vädret, som kan ha gjort att fler valt att ta sig fram till fots eller med cykel, kan vara bidragande faktorer.
Den ökade försäljningen av 30-dagarsprodukter kan eventuellt bidra till ett ökat resande under hösten.

Försäljning

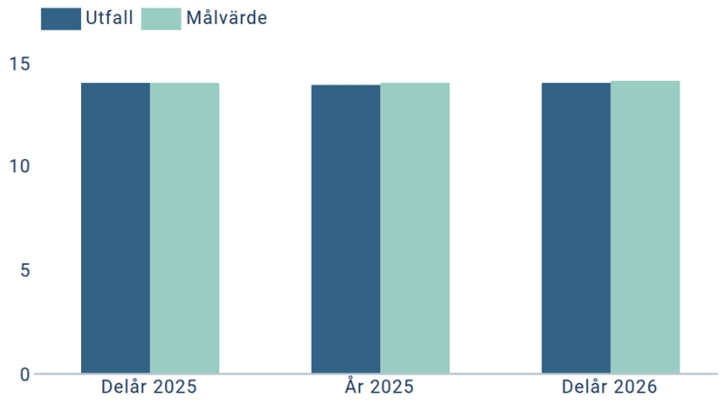


130 mnkr

126 mnkr

Försäljningen av produkter till privatmarknaden har ökat med 4% gentemot samma period 2025. Efter februari har en ökning redovisats varje månad, och den beräknas hålla i sig även under hösten, då fler kunder har börjat köpa de rabatterade 30-dagarsprodukterna.

Resande / tur



14

14,1

Utfallet på 14 stycken resande per tur ligger på samma nivå som föregående år och når nästan upp till målnivån som är 14,1 stycken.

5.4.2 Nämndens mål: 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.

Bidrar till de globala målen i Agenda 2030

Mål 8: Anständiga arbetsvillkor och ekonomisk tillväxt

Prognos för måluppfyllnad

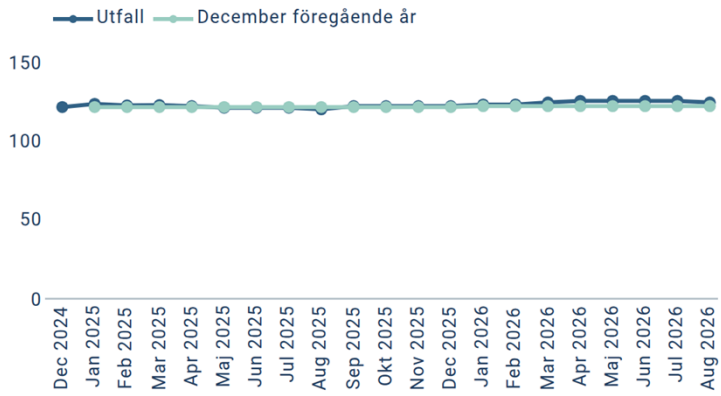
Uppnås

Kommentar

Antalet tillsvidaretjänster inom verksamheten är stabilt men ökar något. Ökningen av antalet visstidsanställda förklaras av förändringarna inom servicetrafiken, där antalet bedöms kunna minska under 2027 i takt med att systemen stabiliseras och arbetsbelastningen minskar.

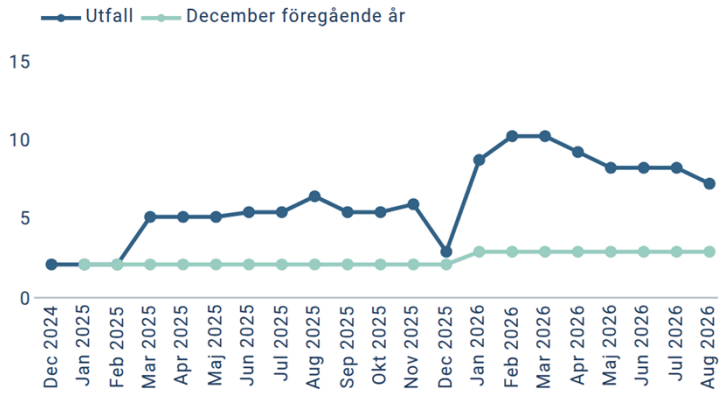
Prognosen är att målet kommer nås för helår. Detta då resultatet från medarbetarenkäterna förväntas återgå till den höga nivån från 2024, utifrån att organisationen visat ett starkt engagemang och ett tydligt ansvarstagande i hanteringen av utmaningarna. Detta ger goda förutsättningar för stabilisering och förbättring av resultaten framåt.

Indikatorerna *Omräknade heltider tillsvidareanställda* och *Omräknade heltider tillsvidareanställda* bedöms kvalitativt med en analys där resultatet ställs i relation till målvärdet, som är värdet från december 2025. Det görs således ingen kvantitativ bedömning där ett numeriskt värde som över- eller understiger målvärdet leder till att indikatorn anses uppnås eller ej. Indikatorerna kan inte anses uppnådda eller ej uppnådda i sig själva, de ligger enbart till grund för den mer helhetsmässiga bedömningen av nämndmålet.

Indikator	Resultat	Målvärde	Kvinnor	Män
Omräknade heltider tillsvidareanställda 	123,9		70,3	53,6

Datakälla
Heroma

Antalet omräknade heltider har under året ökat med 3 tjänster. Ökningen avser reella behov samt en ersättningsrekrytering där den avgående medarbetaren ännu inte har avslutat sin anställning.

Indikator	Resultat	Målvärde	Kvinnor	Män
Omräknade heltider visstidsanställda 	7,2		5,8	1,4

Datakälla
Heroma

Omräknade heltider för visstidsanställda har ökat med 4,3 jämfört med december 2025, främst till följd av ett ökat resursbehov i samband med trafikstarten i servicetrafiken. Extra resurser behövs fortsatt för att hantera kvarstående brister i system och arbetssätt.

5.4.3 Nämndens mål: 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.

Bidrar till de globala målen i Agenda 2030

Mål 8: Anständiga arbetsvillkor och ekonomisk tillväxt

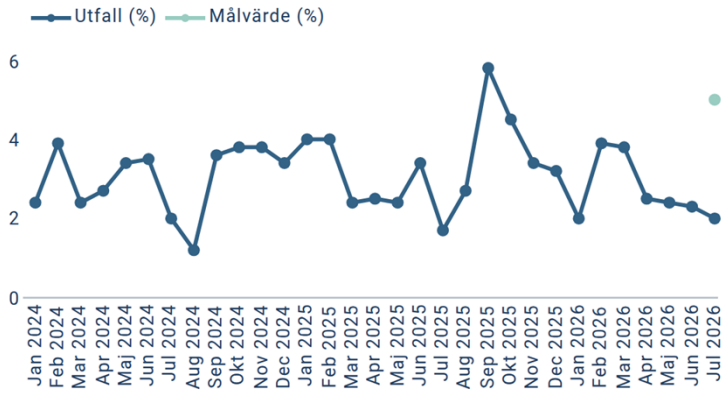
Prognos för måluppfyllnad

Uppnås

Kommentar

Kollektivtrafikens sjukfrånvaro befinner med 2,7% sig klart under målet på 5%. Frånvaron är högre för kvinnor vilket har sin förklaring i att fler män i organisationen har möjlighet att arbeta på distans vid lättare sjukdom som t.ex. förkylningar. Sjukfrånvaron påverkas fortsatt av den arbetsbelastning som följde av trafikstarten i servicetrafiken 2025, även om effekten successivt minskat. Även enskilda individuella händelser har påverkat sjukfrånvaron under året.

Hög trivsel, engagemang och tidiga insatser är faktorer som bidragit till låg sjukfrånvaro. Friskfaktorer är en metod som från 2024 används i hela Region Värmland och som syftar till att främja hälsa, förebygga ohälsa och stärka arbetsmiljön. Mot bakgrund av detta bedöms målet nås även för helår.

Indikator	Resultat	Målvärde	Kvinnor	Män
Sjukfrånvarokvot 	2,7 %	5 %	3,4 %	1,7 %

Datakälla
Heroma

Sjukfrånvaron för perioden är 2,7 procent, vilket är lägre än målet på 5 procent och föregående års nivå på 2,9 procent. Kvinnors sjukfrånvaro uppgår till 3,4 procent och mäns till 1,7 procent. Sjukfrånvaron påverkas fortsatt av den arbetsbelastning som följde av trafikstarten i servicetrafiken, även om effekten successivt minskat. Även enskilda individuella händelser har påverkat sjukfrånvaron under året.

5.4.4 Nämndens mål: Minskad resursförbrukning

Beskrivning

För att minska vår resursförbrukning behöver vi arbeta mer förebyggande och strategiskt. Det innebär att vi aktivt ska undvika onödiga inköp och överanvändning av resurser. Vi måste till exempel minska mängden läkemedel, mat, förbrukningsmaterial och textilier som slängs i onödan. Vi behöver använda energi, lokaler, fordon, material och medicinska gaser så effektivt som möjligt. Det är också viktigt att minska lågvärdesvården och överförskrivningen av läkemedel, samt att gå över från engångs- till flergångsprodukter och till cirkulära system för exempelvis möbler, sjukvårdens förbrukningsmaterial, IT-utrustning och byggmaterial.

Bidrar till de globala målen i Agenda 2030

- Mål 2: Ingen hunger
- Mål 7: Hållbar energi för alla
- Mål 9: Hållbar industri, innovationer och infrastruktur
- Mål 11: Hållbara städer och samhällen
- Mål 12: Hållbar konsumtion och produktion

Prognos för måluppfyllnad

Uppnås

Kommentar

Vid början av året samlokaliserades sjukreseenheten på Lagergrens gata 7 med övrig kollektivtrafik på första våningen och Region IT på tredje våningen. Detta frigjorde en mängd kontorsmöbler som kunde återanvändas och merutnyttjas av fler medarbetare. Omallokeringen gjordes i enlighet med det resurseffektiva arbetssätt som ledningsgruppen sedan tidigare verkar enligt.

Det pågår även en process för att avgöra hur tågtrafiken på Fryksdalsbanan i framtiden ska utformas. Detta mot bakgrund dels i spårbytet under 2026 och 2027, dels i behovet av att byta ut fordonsflottan under mitten av 2030-talet. En i sammanhanget viktig del av detta är hur tågfordonen ska drivas. Kollektivtrafiknämnden beredde under sammanträdet 2026-09-01, §121, Region Värmlands svar på en remiss från Trafikverket om detta. Slutsatsen i remissvaret är att ett byte från dieseltåg till batteritåg är det lämpligaste alternativet. Detta

är ett långsiktigt arbete men den beräknade besparingen är 570 000 liter diesel per år, vilket motsvarar utsläpp av drygt 1 500 ton koldioxid.

Mot bakgrund av dessa processer bedöms prognosen för detta kvalitativt mätta mål uppfyllas för helåret.

5.4.5 Nämndens mål: Låg miljöpåverkan

Beskrivning

För att hålla vårt miljöavtryck så lågt som möjligt från de resurser vi måste köpa in, använda och förbruka, samt från de direkta avtryck vi gör i miljön genom exempelvis markanvändning och transporter, krävs ett brett spektrum av insatser. Vi behöver bland annat gå över till fossilfria förbrukningsmaterial och transporter, öka andelen livsmedel med lågt klimatavtryck, ställa skarpare miljökrav vid upphandlingar och göra medvetna val av läkemedel och byggmaterial. Det är också viktigt att möjliggöra materialåtervinning i högre utsträckning samt att vårda och utveckla utomhusmiljöerna kring våra fastigheter för att bidra till en stärkt biologisk mångfald. Även genom vår placering i fonder och aktier samt genom våra bidrag, projektmedel och stöd kan vi främja aktiviteter och insatser som bidrar till miljömässig hållbarhet.

Bidrar till de globala målen i Agenda 2030

Mål 2: Ingen hunger
Mål 3: God hälsa och välbefinnande
Mål 5: Jämställdhet
Mål 6: Rent vatten och sanitet
Mål 11: Hållbara städer och samhällen
Mål 13: Bekämpa klimatförändringarna
Mål 15: Ekosystem och biologisk mångfald

Prognos för måluppfyllnad

Uppnås

Kommentar

Utöver att öka andelen hållbart resande i länet överlag strävar kollektivtrafiken också efter att ha hållbara, alltså förnybara, bränslen i sin egen fordonsflotta. Detta gäller bussar, tåg och servicelinjerna.

Någon större förändring gällande drivmedel sker inte under 2026, varför bedömningen är att målet kommer nås för helåret.

6 Uppföljning av politiska beslut och uppdrag

Under sammanträdet 2026-01-27 (Dnr. KTN/250191), §19, biföll kollektivtrafiknämnden ett initiativärende från Sara Gunnarsson (L) med flera om Bussförbindelse till Karlstad Airport. Anropsstyrd trafik till Karlstad Airport infördes 2026-03-01. Kostnaden bedömdes till cirka 100 000 kronor per år, vilket rymdes inom nämndens budget. Flygplatsen erbjuder både reguljärflyg genom Sola Air, med destinationer som Stockholm och Köpenhamn, samt charterresor till populära resmål. Syftet var att resenärer skulle kunna resa till och från flyget kollektivt. En mer fullständig uppföljning kommer att göras senare under året.

Vid mötet den 2026-05-05 (Dnr. KTN/250194), §82, fastställdes en färdplan för dynamisk kollektivtrafik i Värmland. Den har sitt ursprung i ett uppdrag som ledamöterna i S, C & V gav förvaltningsområdet under föregående år. Bakgrund till beslutet är att Värmlandstrafik var först i Sverige med att testa dynamisk kollektivtrafik. Färdplanen beskriver hur dynamisk kollektivtrafik ska utvecklas och integreras som en långsiktig del av kollektivtrafiksystemet i Värmland fram till 2040. Dynamisk trafik utgör ett strategiskt verktyg för att möta resenärernas behov, stärka tillgängligheten i hela länet och bidra till ett mer hållbart och resurseffektivt transportsystem.

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. Varje nämnd beslutar om sin interna ramfördelning av den av regionfullmäktige tilldelade nettokostnadsramen.

7.1 Genomgång av resultat

I delårsrapporten ska nämndens ackumulerade ekonomiska utfall följas upp jämfört med budget samt utveckling mot föregående år. Delårsrapporten ska även innehålla en helårsprognos för ekonomiskt utfall jämfört med budget.

Nettokostnaden uppgick till 543,6 miljoner kronor, vilket var 13,8 miljoner kronor (2,5%) lägre än föregående år. Minskningen berodde främst på helårseffekten av det nya avtalet för busstrafik i Karlstad, eftersom avtalet startade 1 juli 2025 och endast gav halvårseffekt. Kostnaden för index i regionbusstrafiken ökade, främst beroende på högre bränslepriser. Utöver det minskade kostnaden för ersättningstrafik avseende tåg medan kostnaden för sjukresor ökade.

Under 2026 ändrade Region Värmland redovisningsprinciperna för leasing av tåg från operationell leasing till finansiell leasing. Förändringen innebar att räntekostnaden, i den finansiella leasingen, redovisades centralt och inte belastade kollektivtrafiknämnden. Avskrivningen, i den finansiella leasingen, flyttades samtidigt från verksamhetens kostnader till avskrivning.

Nettokostnaden var 25,2 miljoner kronor lägre än budget. Avvikelsen beror främst på lägre kostnader än budgeterat, bland annat eftersom kostnader för biljettsystem och marknadskampanjer ännu inte har inkommit. Högre kostnader för trafikavtalens index, främst inom busstrafiken till följd av högre bränslepriser, motverkade avvikelsen. Intäkterna från marknadsbiljetter och egenavgifter är högre än budgeterat. Även intäkter av engångskaraktär, exempelvis viten och försäkringsersättning, bidrar till avvikelsen. Förändrad redovisning av tågleasing påverkar även nettokostnaden.

Periodens budgeterade nettokostnader uppgick till 568,9 miljoner kronor. För helåret bedöms nettokostnaderna uppgå till 867,2 miljoner kronor, vilket är 1,2 miljoner kronor lägre än budgeterat.

7.2 Verksamhetens nettokostnader

I verksamhetens nettokostnader ingår verksamhetens intäkter, kostnader och avskrivningar.

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 442,2 miljoner kronor, vilket var 19,4 miljoner kronor (4,6%) högre än föregående år. Avvikelsen berodde bland annat på högre intäkter från marknadsbiljetter. Det politiska beslut om sänkning av priset på månadskort med 50 procent hade medfört en förflyttning från andra biljettyper till månadskort, vilket ökade intäkterna. Regeringen hade beslutat om kompensation till kollektivtrafikmyndigheterna för biljettrabatten till och med december 2026. Intäkter från egenavgifter ökade men även intäkter av engångskaraktär, exempelvis viten och försäkringsersättning. Intäkterna från skolkort ökade till följd av fler laddningar av skolkort avseende vårterminen.

Intäkterna var 9,6 miljoner högre än budget. Avvikelsen beror främst på högre intäkter från marknadsbiljetter. Förflyttningen från andra biljettyper till månadskort till följd av den sänkta månadskortsavgiften har bidragit till de högre intäkterna. Intäkterna från egenavgifter och engångsintäkter, exempelvis viten och försäkringsersättning, är också högre än budgeterat.

Periodens budgeterade intäkter är 432,6 miljoner kronor. För helåret 2026 bedöms intäkterna uppgå till 665,6 miljoner kronor, vilket är 17,2 miljoner högre än budget.

7.4 Verksamhetens kostnader

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

Kostnaderna uppgick till 962,1 miljoner kronor, vilket var 13,1 miljoner kronor (1,3%) lägre än motsvarande

period föregående år. Minskningen berodde främst på helårseffekten av det nya avtalet för busstrafik i Karlstad, eftersom avtalet startade 1 juli 2025 och endast gav halvårseffekt. Kostnaden för index i regionbusstrafiken ökade, främst till följd av högre bränslepriser. Kostnaden för ersättningstrafik avseende tåg minskade, medan kostnaden för sjukresor ökade.

Under 2026 ändrade Region Värmland redovisningsprinciperna för leasing av tåg från operationell leasing till finansiell leasing. Förändringen innebar att räntekostnaden redovisades centralt och inte belastade Kollektivtrafiknämnden. Avskrivningskostnaden flyttades från verksamhetens kostnader till gruppen avskrivningar.

Kostnaderna var 15,8 miljoner kronor (1,6%) lägre än budget. Avvikelsen beror främst på att kostnader för biljettsystem och marknadskampanjer ännu inte har inkommit. Förändrad redovisning av tågleasing påverkade också kostnadsnivån nedåt. Högre kostnader för trafikavtalens index, främst inom busstrafiken till följd av högre bränslepriser, motverkar de lägre kostnaderna.

Periodens budgeterade kostnader uppgår till 977,9 miljoner kronor. För helåret 2026 bedöms kostnaderna uppgå till 1 497,2 miljoner kronor, vilket är 16,7 miljoner kronor högre än budget.

7.4.1 Personalkostnader

Kostnaderna uppgick till 65,7 miljoner kronor, vilket var 5,0 miljoner kronor (8,2%) högre än motsvarande period föregående år. Ökningen berodde främst på att Region Värmland hade övertagit ansvaret för bokning av färdtjänstresor inom Karlstads kommun från 1 maj 2025, samt att nya trafikavtal inom servicetrafiken hade medfört behov av bemanning dygnet runt. Kostnadsökningen var därmed kopplad till en utökad verksamhetsvolym snarare än en ökad kostnad per anställd.

Kostnaderna var 0,5 miljoner kronor (0,7%) lägre än budget. Avvikelsen beror på månadsvariationer avseende obekväm arbetstid och övertid.

Periodens budgeterade kostnader uppgår till 66,2 miljoner kronor. För helåret 2026 bedöms kostnaderna uppgå till 101,5 miljoner kronor.

7.4.2 Köp av verksamhet

Kostnaderna uppgick till 756,2 miljoner kronor, vilket var 1,0 miljon kronor (0,1%) lägre än motsvarande period föregående år. Minskningen berodde främst på lägre kostnader för tågtrafik, bland annat för ersättningstrafik. Samtidigt ökade kostnaderna för busstrafik till följd av helårseffekten av det nya trafikavtalet, eftersom avtalet startade 1 juli 2025 och endast gav halvårseffekt. Kostnaden för index i regionbusstrafiken ökade främst till följd av högre bränslepriser.

Kostnaderna var 1,2 miljoner kronor (0,2%) högre än budget. Avvikelsen beror främst på högre kostnader för trafikavtalens index, framför allt inom busstrafiken till följd av högre bränslepriser. Detta motverkas av lägre kostnader inom tågtrafiken, bland annat till följd av färre banarbeten och lägre kostnader för reparationer än budgeterat. Även lägre elkostnader inom infrastrukturen bidrar till de lägre kostnaderna. Kostnader för köp av verksamhet ligger totalt på ungefär samma nivå som motsvarande period föregående år.

Periodens budgeterade kostnader uppgår till 757,3 miljoner kronor. För helåret 2026 bedöms kostnaderna uppgå till 1 170,6 miljoner kronor, vilket är 28,3 miljoner kronor högre än budget.

7.4.3 Verksamhetsanknutna tjänster och inhyrd personal

Kostnaderna uppgick till 0,7 miljoner kronor, vilket var 0,7 miljoner kronor (50,6%) lägre än motsvarande period föregående år. Minskningen berodde främst på att kostnader för utrustning till elbussar, inklusive nya antenner hade belastat motsvarande period föregående år.

Kostnaderna var 0,4 miljoner kronor (37,9%) lägre än budget. Avvikelsen beror främst på att externa tjänster inte har köpts in i samma omfattning som budgeterat.

Periodens budgeterade kostnader uppår till 1,1 miljoner kronor. För helåret 2026 bedöms kostnaderna uppgå till 1,4 miljoner kronor, vilket är 0,2 miljoner kronor lägre än budget.

7.4.4 Övriga verksamhetskostnader

Kostnaderna uppgick till 139,5 miljoner kronor, vilket var 16,5 miljoner kronor (10,6%) lägre än motsvarande period föregående år. Minskningen berodde främst på förändrad redovisning av tågleasing. Räntekostnaden för den finansiella leasingen redovisades centralt och belastade därmed inte kollektivtrafiknämnden. Avskrivningskostnaden flyttades samtidigt från verksamhetens kostnader till gruppen avskrivningar. Kostnaden för sjukresor ökade jämfört med motsvarande period föregående år.

Kostnaderna var 13,8 miljoner kronor (9,0%) lägre än budget. Avvikelsen beror främst på förändrad redovisning av tågleasing samt på att kostnader för biljettsystem och marknadskampanjer ännu inte har inkommit.

Periodens budgeterade kostnader uppgår till 153,3 miljoner kronor. För helåret 2026 bedöms kostnaderna uppgå till 223,6 miljoner kronor, vilket är 11,4 miljoner kronor lägre än budget.

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 23,4 miljoner kronor, vilket var 18,7 miljoner kronor (398,5%) högre än motsvarande period föregående år. Ökningen berodde på förändrad redovisning av tågleasing. Vid övergången från operationell till finansiell leasing flyttades avskrivningskostnaden från verksamhetens kostnader till gruppen avskrivningar.

Kostnaderna var 0,2 miljoner kronor (0,8%) högre än budget.

Periodens budgeterade kostnader uppgår till 23,2 miljoner kronor. För helåret 2026 bedöms kostnaderna uppgå till 34,8 miljoner kronor, vilket är 0,7 miljoner kronor lägre än budget.

7.6 Nämndanalys

Nämndanalysen innehåller nämndens kortfattade redogörelse till regionstyrelsen avseende utfall mot tilldelad nettokostnadsram (överskott/underskott) och utgör underlag till en del av styrelsens samlade rapportering till regionfullmäktige.

Nämnden redovisade ett överskott på 25,2 miljoner kronor jämfört med budget. Överskottet berodde främst på högre intäkter från marknadsbiljetter och egenavgifter samt intäkter av engångskaraktär, exempelvis viten och försäkringsersättning. Även bidrag från staten, kopplade till biljettrabatten, påverkade intäkterna. Kostnaderna var lägre än budgeterat, bland annat till följd av att kostnader för biljettsystem och marknadskampanjer ännu inte hade inkommit. Detta motverkades av högre kostnader för trafikavtalens index, främst inom busstrafiken till följd av högre bränslepriser.

Under 2026 ändrade Region Värmland redovisningsprinciperna för leasing av tåg från operationell leasing till finansiell leasing. Förändringen innebar att räntekostnaden redovisades centralt och inte belastade kollektivtrafiknämnden.

Helårsprognosen visade ett överskott på 1,2 miljoner kronor jämfört med budget

7.7 Återrapportering till nämnd på beslutad intern ramfördelning

I nämndens Årsplan och budget 2026 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.

Nettokostnadsramens fördelningsgrund	Beslutad fördelning nettokostnadsram 2026-01-01 (tkr)	Budgetväxlingar jan-aug 2026 (tkr)	Fördelning nettokostnads-ram 2026-08-31 (tkr)	Prognos (tkr)	Prognosavvikelse helår (prognos T2 jf budget) (tkr)
Marknadsintäkter	- 195 840		- 195 840	- 200 340	4 500
Skolbiljetter	- 89 511		- 89 511	- 92 800	3 289
Intäkt skoltrafik / färdtjänst	- 308 424		- 308 424	- 306 299	- 2 125
Övriga intäkter	- 54 785		- 54 785	- 66 129	11 344
Kostnad skoltrafik / färdtjänst	308 424		308 424	306 299	2 125
Trafik	1 017 559	- 26 685	990 874	1 004 368	- 13 494
Övriga kostnader	190 947	26 685	217 632	222 109	- 4 477
Politiken			-		-
Summa	**868 370**	**- 0**	**868 370**	**867 208**	**1 162**

Under 2026 ändrade Region Värmland redovisningsprinciperna för leasing av tåg från operationell leasing till finansiell leasing. Förändringen innebar att räntekostnaden, i den finansiella leasingen, redovisades centralt och inte belastade kollektivtrafiknämnden. Avskrivningen, i den finansiella leasingen, flyttades samtidigt från verksamhetens kostnader till avskrivning.

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.

Eftersom Region Värmland under året ändrat redovisningsprinciperna för leasing av tåg från operationell leasing till finansiell leasing omfördelades budget från verksamhetens kostnader till avskrivningar.

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.

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. Nämndernas internkontrollplaner skickas till regionstyrelsen som en del i uppsiktsplikten.

I kollektivtrafiknämndens internkontroll för 2026 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.