

Delårsrapport 2025

Kollektivtrafiknämnd



Innehållsförteckning

1	Sammanfattning	3
2	Vision, värdegrund och styrmodell	4
3	Nämndens uppdrag	4
4	Händelser av väsentlig betydelse	4
5	Nämndens resultatmål och indikatorer	5
6	Uppföljning av politiska beslut och uppdrag	20
7	Viktiga förhållanden för nämndens resultat och ekonomiska ställning	20
8	Internkontroll	24

Bilagor

Bilaga 1: Bilaga Mall intern ramfördelning nämnd DÅR 2025

Bilaga 2: Bilaga Sammanställning budgetväxlingar nämnd 2025 DÅR

1 Sammanfattning

Sammanfattning av prognos för måluppfyllnad

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

Kollektivtrafiknämnden uppfyller enligt prognos fem av resultatmålen för 2025.

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 (grön)

Prognosen för året är att målet uppnås. Detta med hänvisning till en stabil marknadsandel och sammantaget god nöjdhet och trygghet bland invånare och resenärer.

Resultatmål - Smart resande (gul)

Målet för delåret nås inte, men resultatet ligger på liknande samma nivå som förra året. Bedömningen är att detta även kommer gälla för helåret.

Resultatmål - Jämställd och jämlik tillgänglighet (gul)

Målet för delår uppnås inte med tre gula indikatorer, även om det håller en stabil nivå jämfört med förra året. Prognosen för helår är densamma som delåret.

Resultatmål - Ekonomi i balans (grön)

Verksamheten nådde budgetmålet och ligger för delår 22,2 miljoner bättre än budget. Prognosen för helår 2025 är 20 miljoner bättre än budget.

Resultatmål - Attraktiv arbetsgivare (grön)

Antalet tillsvidarejänster inom verksamheten är stabilt men minskar något. Antalet visstidstjänster har temporärt ökat något till följd av servicetrafikens trafikstart den 1 maj. Prognosen är att målet kommer nås för helår.

Resultatmål - Hållbar arbetsmiljö (grön)

Det är låg sjukfrånvarokvot inom verksamheten. Prognosen är att verksamheten kommer nå målet för helår.

Resultatmål - Minskad miljö- och klimatpåverkan (grön)

Någon större förändring gällande drivmedel sker inte under 2025, varför bedömningen är att målet kommer nås för helår 2025.

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)
22,2	-12,0	20,0

Nämnden visade ett överskott på 22,2 miljoner kronor. Överskottet berodde främst på lägre indexnivåer i trafikavtalen, den återinförda skattereduktionen för biogas samt effekten av genomförda trafikupphandling inom både servicetrafiken och tätortstrafiken i Karlstad. Samtidigt minskade biljettintäkterna till följd av kostnadsfria sommarlovsresor för unga.

Helårsprognosen visar ett överskott på 20,0 miljoner kronor.

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, 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 2025.

5 Nämndens resultatmål och indikatorer

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 måluppfyllnad. 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. Det var det högst prioriterade målet 2024 och är det även fortsättningsvis 2025.

Prognos för måluppfyllnad 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.

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

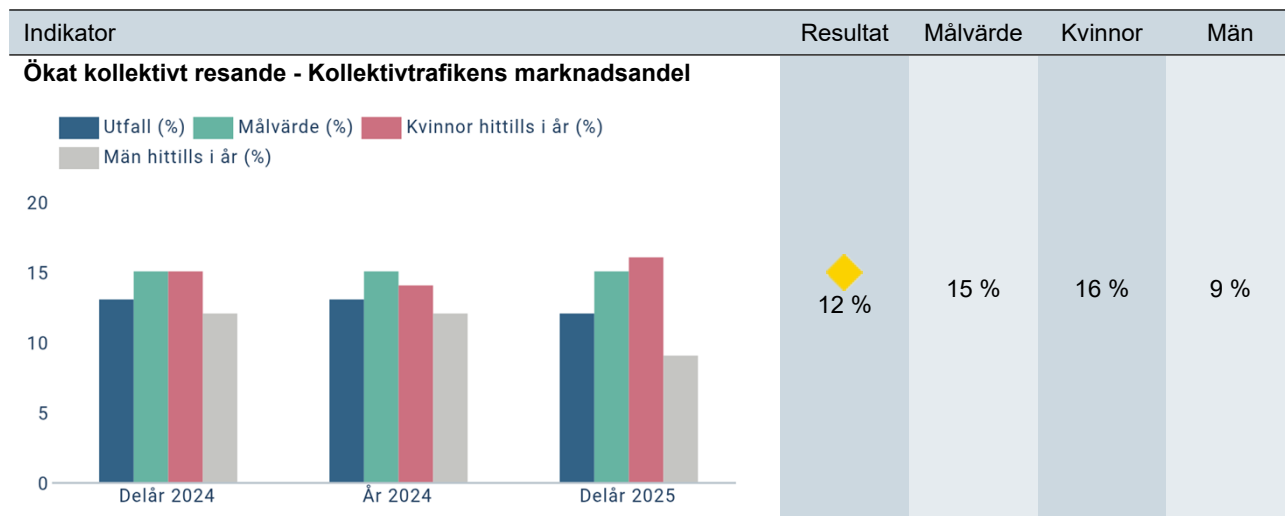
Kommentar

Marknadsandelen ligger kvar på fjolårets nivå. Om hänsyn tas till metodologiska förändringar vid mätningarna under de senaste två åren ligger den sannolikt ungefär på målnivån.

Efter fjolårets nedgång, så är i år nöjdheten hos invånare och resenärer överlag bättre, och tillbaka på nivåerna som var innan nedgången. Några orsaker till detta är troligen en mildare vinter, med färre inställda turer, samt att priserna inte höjdes så mycket detta år jämfört med 2024. Även det avgiftsfria sommarlovskortet, som lanserades i år, kan ha inverkat positivt på betygen.

Trygghetsbetygen påverkar också nöjdheten, och även dessa har ökat i år, vilket kan ha att göra med att

resenärerna mer litar på att de kommer fram i tid.



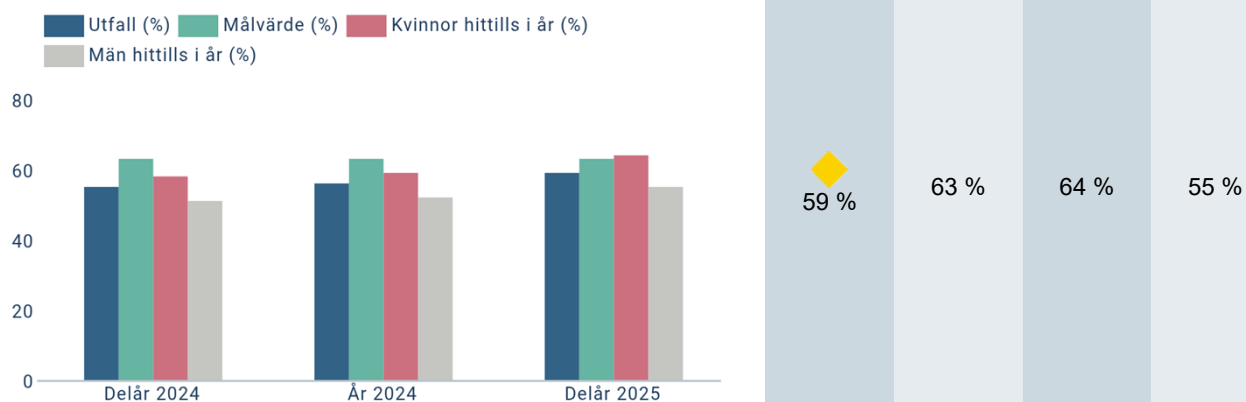
Datakälla

Kollektivtrafikbarometern

Marknadsandelen inom kollektivtrafiken är i praktiken oförändrad sedan förra året, även om den sjönk från 13% till 12% gentemot ifjol. Detta då förändringen är inom felmarginalen och därmed inte statistiskt säkerställd. Nominellt uppnås målet på 15% ej, till skillnad från för två år sedan. Reellt finns det däremot anledning att anse målet som uppfyllt, då metodologin för mätningen har förändrats under tiden. Dessa förändringar i undersökningen (Kollektivtrafikbarometern) påverkade marknadsandelen negativt redan ifjol, och årets resultat tyder på att förändringen består och innebär troligen att detta är den nya grundnivån framöver.

Fler kvinnor än män nyttjar kollektivtrafiken. Det 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).

Nöjdhet - Invånarnöjdhet allmän kollektivtrafik

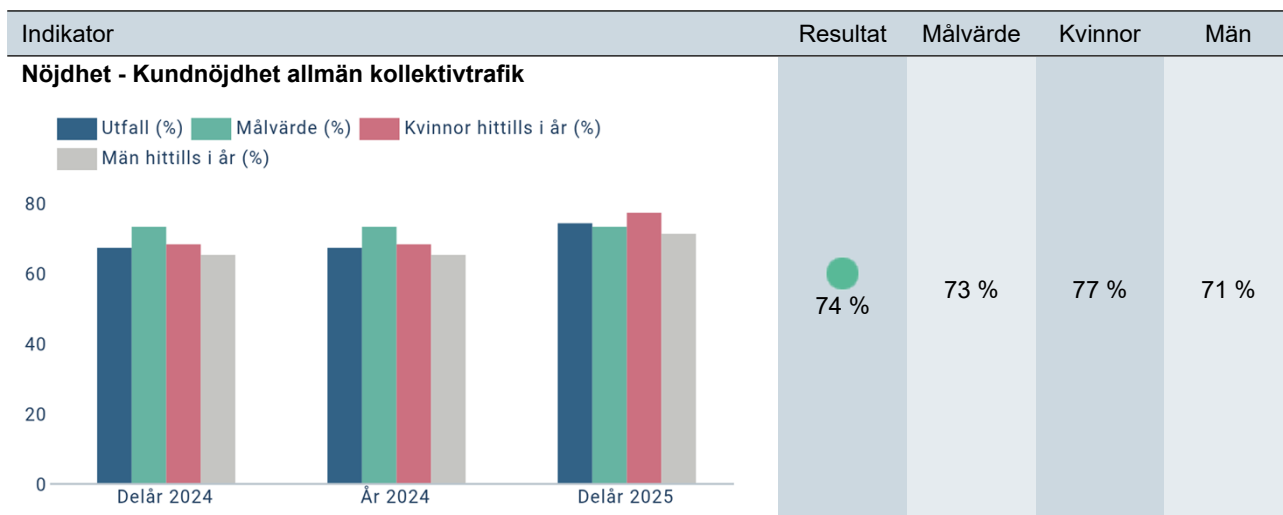


Datakälla

Kollektivtrafikbarometern

Efter förra årets nedgång återhämtar sig nöjdheten hos invånarna några procent. Utfallet på 59% är högre än fjolårets 55%, men det högt uppsatta målet på 63% uppnås inte. Det nationella snittet är 52%.

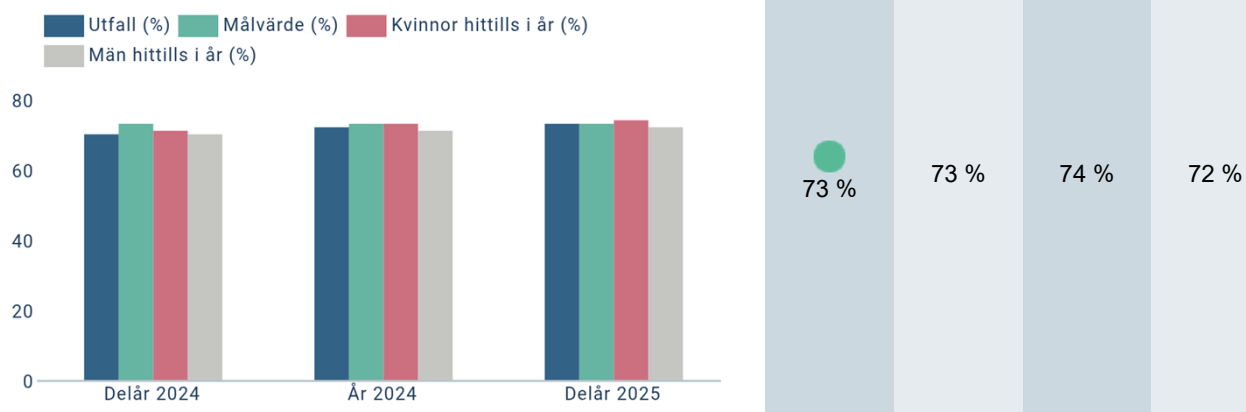
Både kvinnor och män anser sig vara mer nöjda i år.

**Datakälla***Kollektivtrafikbarometern*

Även resenärerna är mer nöjda med kollektivtrafiken än ifjol, och utfallet på 74%, som överstiger målet (73%), innebär att nöjdheten är tillbaka på historiskt höga nivåer. Region Värmland hamnar i toppskiktet på denna fråga om vi jämför oss med andra regioner. Det nationella snittet är 59%.

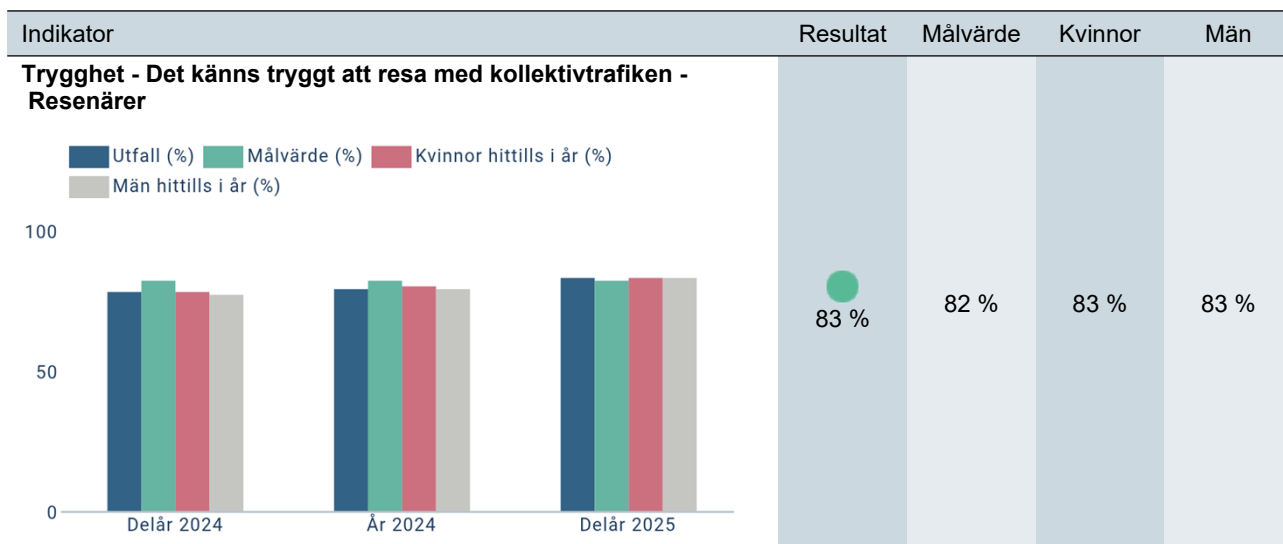
Troliga orsaker till uppgången kan vara att det i år var en mildare vinter, med färre inställda turer, samt att priserna inte höjdes så mycket detta år jämfört med 2024. Även det avgiftsfria sommarlovskortet, som barn och ungdomar har kunnat använda, kan ha inverkat positivt på betyget.

Både kvinnor och män har ökat sina betyg i denna fråga.

**Trygghet - Det känns tryggt att resa med kollektivtrafiken -
Invånare**
**Datakälla***Kollektivtrafikbarometern*

Invånarnas betyg på 73%, avseende hur tryggt det är att resa med kollektivtrafiken, överstiger föregående års värde 70% samt uppnår målnivån (73%). Det är även över det nationella snittet på 67%. Tätortsbor känner sig mer trygga än boende på landsbygden.

Det är bland annat att invånarna kan lita på att komma fram i tid som påverkar detta betyg, och på den frågan har betyget förbättrats i år.

**Datakälla**

Kollektivtrafikbarometern

83% av resenärerna känner sig trygga med kollektivtrafiken. Detta betyg placerar Region Värmland i topp vid en jämförelse med andra regioner, det nationella snittet är 74%. Betyget är över både föregående års 78% samt målnivåns 82%. Både kvinnor och män känner sig lika trygga.

Det är bland annat att resenärerna kan lita på att komma fram i tid som har inverkan på deras upplevda trygghet, och detta betyg har ökat från föregående år.

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.

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

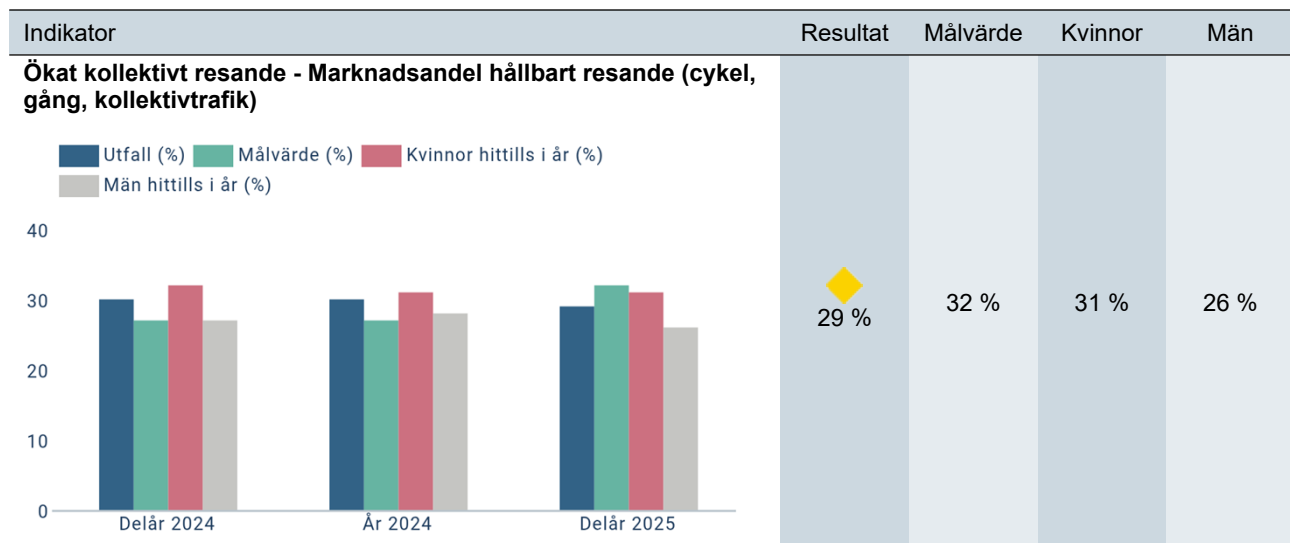
Kommentar

Det långsiktiga målet i Region Värmlands trafikförsörjningsprogram är 30% marknadsandel för hållbart resande, vilket nåddes förra året och förändringen till detta år befinner sig inom den statistiska felmarginalen.

Arbetet för att förbättra kollektivtrafikens attraktivitet pågår ständigt.

Tätortstrafikens linjenät i Kristinehamn uppdaterades under föregående år medan det i Karlstad uppdaterades denna sommar.

Dynamisk trafik har körts i Säffles tätort sedan 2023. Denna sommar kördes den för andra året i rad i området runt Sunnes tätort. Ambitionen är att fortsätta utveckla detta trafikkoncept.



Datakälla

Kollektivtrafikbarometern

Marknadsandelen för hållbart resande ligger med sina 29% kvar i samma härad, och inom felmarginalen av föregående års värde, som var 30%. Målnivån på 32% uppnås dock ej. Kollektivtrafikens andel ligger kvar på samma nivå som ifjol, medan "resor" med cykel samt gång har ökat respektive minskat några procentenheter.

Likt förut är det fler kvinnor än män som reser hållbart, vilket bland annat kan bero på att kvinnor, generellt sett, är mer benägna att vidtaga åtgärder som gynnar miljön. Marknadsandelen är störst i tätort, där det är lättare att ta sig fram samt 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.

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

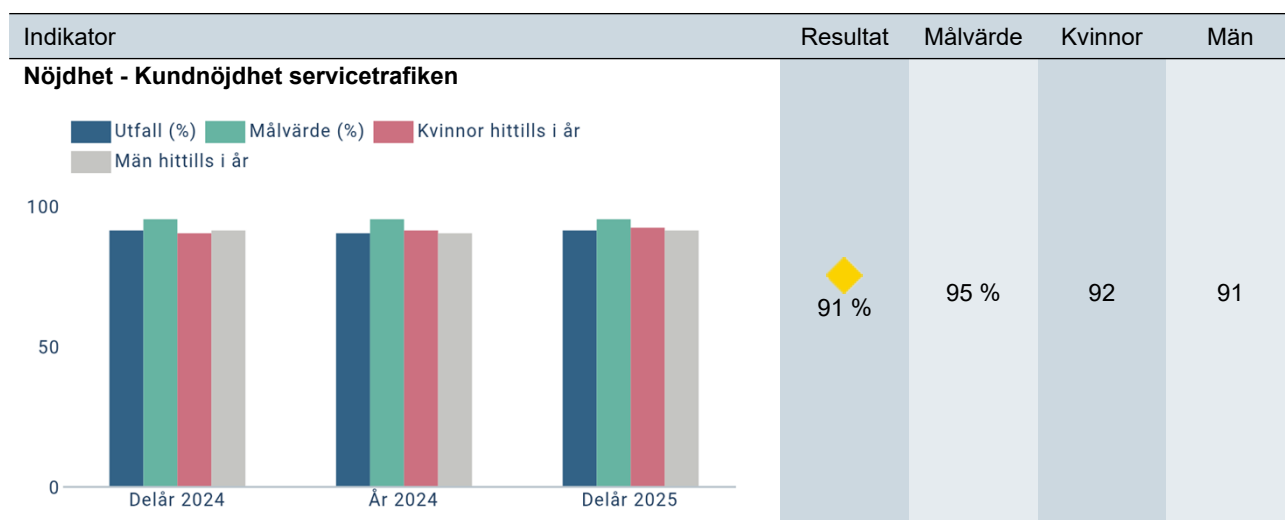
Prognos för måluppfyllnad

◆ Uppnås delvis

Kommentar

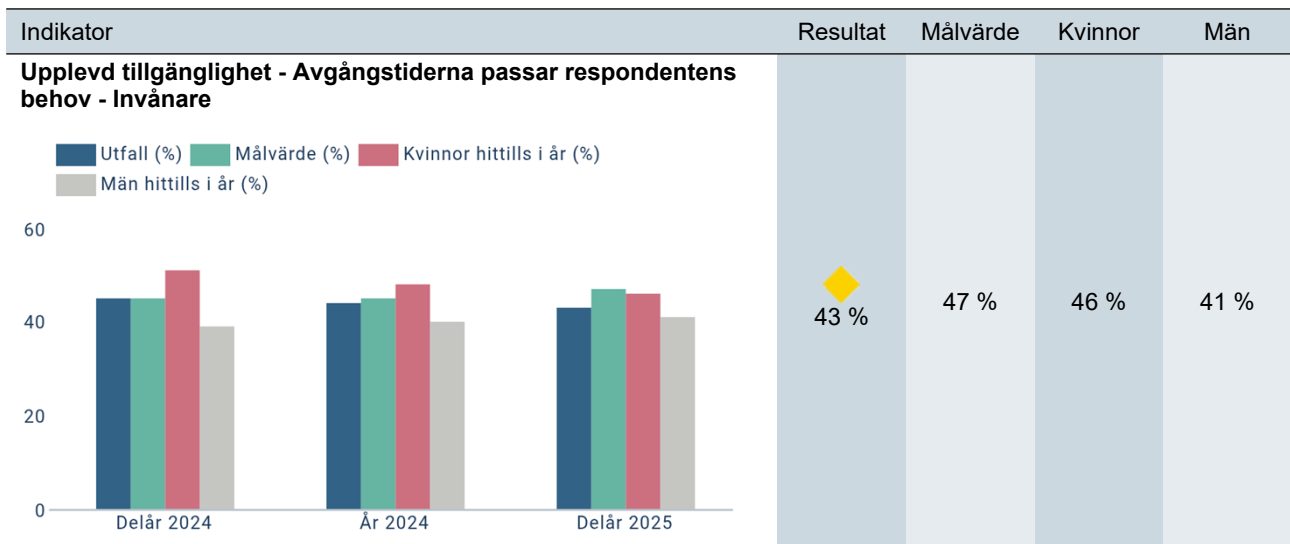
Servicetrafiken införde den 1 maj ett nytt systemstöd, vilket tills de inledande svårigheterna löstes ledde till minskad kundnöjdhet även om värdet ligger på samma nivå som föregående år. Den upplevda tillgängligheten gällande avgångstider ligger i stort på samma nivå som förra året, vilket är enligt förväntan då inga strukturella förändringar av trafikutbudet har genomförts.

Prognosen är att målet delvis uppnås. Kundnöjdheten för servicetrafiken ökade igen efter den första tidens svårigheter med det nya systemstödet, och den bedöms fortsätta enligt detta mönster. För att förbättra upplevd tillgänglighet kopplat till avgångstider pågår ett ständigt arbete med att utveckla nya trafikkoncept såsom dynamisk trafik och mixtrafik. Dynamisk trafik körs sedan tidigare i både Säffle och Sunne, nu har det även lanserats i Grums. Mixtrafik innebär att skoltrafiken öppnas upp för allmänheten, vilket ytterligare ökar tillgängligheten till att resa kollektivt.

**Datakälla**

Anbaro

Utfallet 91%, som är något högre än föregående års värde, når inte upp till målnivån på 95% men ligger i nivå med det nationella snittet på 91%.

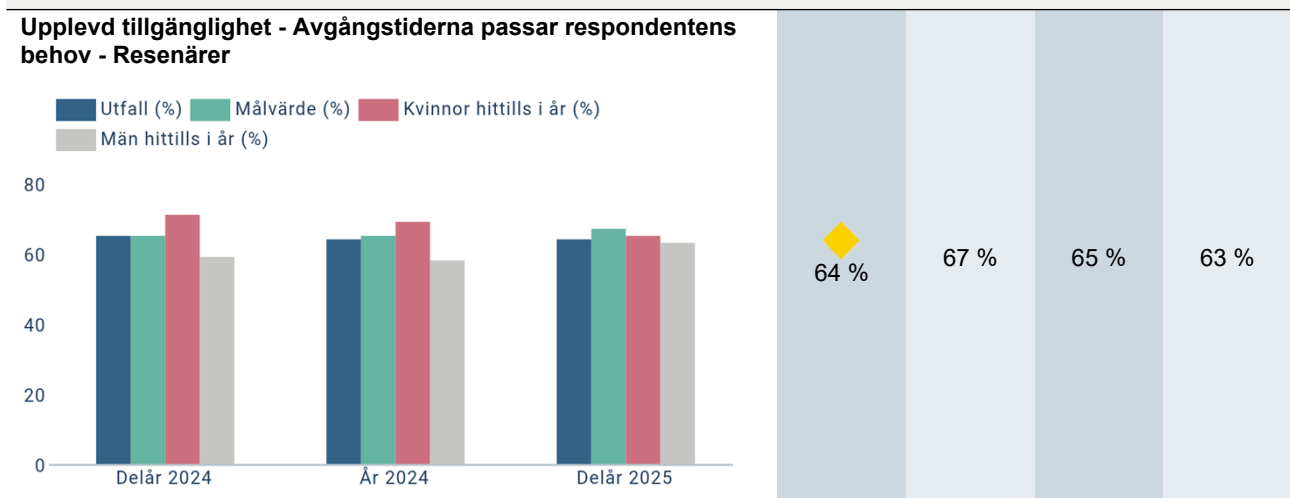
**Datakälla**

Kollektivtrafikbarometern

Inga stora förändringar har skett avseende betyget för avgångstider, och även om årets värde på 43% är lägre än fjolårets 45%, så är det inom felmarginalen. Målnivåns 47% uppnås ej. Det nationella snittet är 54%, men om storstadsregionerna, som har ett betydligt större utbud, utesluts så ligger snittet på cirka 43%.

Männen ligger kvar på samma betyg som ifjol medan kvinnorna har sänkt sitt betyg något.

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.

**Datakälla**

Kollektivtrafikbarometern

Resenärernas betyg avseende avgångstiderna, som är 64%, landar i stort sett på fjolårets nivå (65%), men når inte upp till målnivåns 67%. Det nationella snittet ligger på 69%, men om storstadsregionerna, som har ett betydligt större utbud, utesluts så ligger snittet på cirka 65%.

Till skillnad mot ifjol har kvinnornas betyg sjunkit medan männens har ökat. Resenärer i tätort är mer nöjda med avgångstiderna jämfört med boende på landsbygden.

Indikator	Resultat	Målvärde	Kvinnor	Män
Jämställdhetsintegrerade beslut	—			
Uppföljning sker endast per helår				

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.

Bidrar till de globala målen i Agenda 2030

-  Mål 3: God hälsa och välbefinnande
-  Mål 8: Anständiga arbetsvillkor och ekonomisk tillväxt
-  Mål 11: Hållbara städer och samhällen
-  Mål 12: Hållbar konsumtion och produktion

Prognos för måluppfyllnad

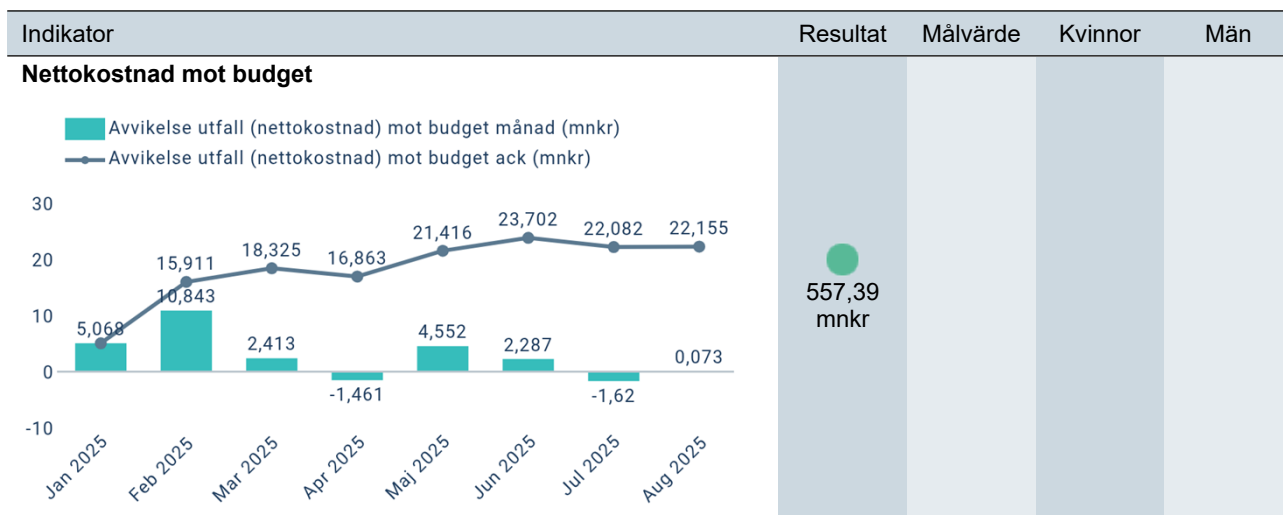


Uppnås

Kommentar

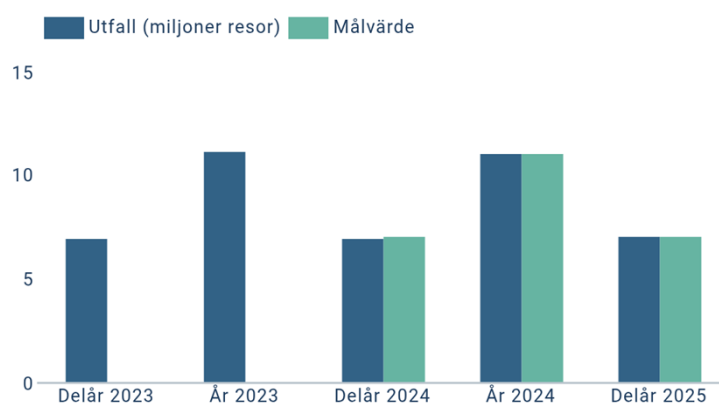
Nämnden visade ett överskott på 22,2 miljoner kronor. Överskottet berodde främst på lägre indexnivåer i trafikavtalen, den återinförda skattereduktionen för biogas samt effekten av genomförda trafikupphandlingar inom både servicetrafiken och tätortstrafiken i Karlstad. Samtidigt minskade biljettintäkterna till följd av kostnadsfria sommarlovsresor för unga.

Resandet med kollektivtrafiken påverkas positivt av det avgiftsfria sommarlovskortet, som erbjöds till barn och unga. Till skillnad mot resandet, så påverkas försäljningen istället negativt av ovanstående kort, då biljettintäkter från skolungdomar minskat under sommarlovet på grund av detta.

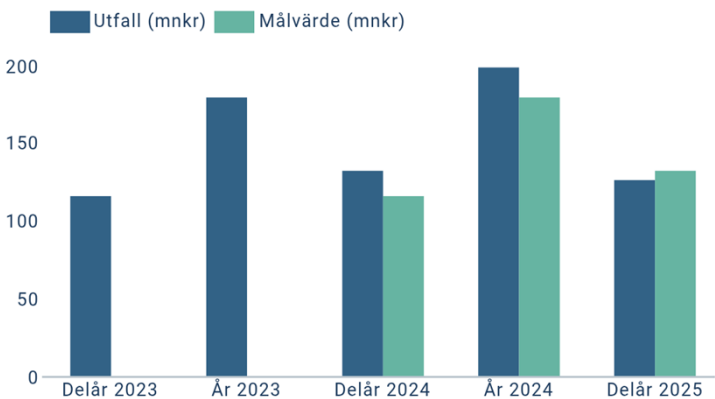
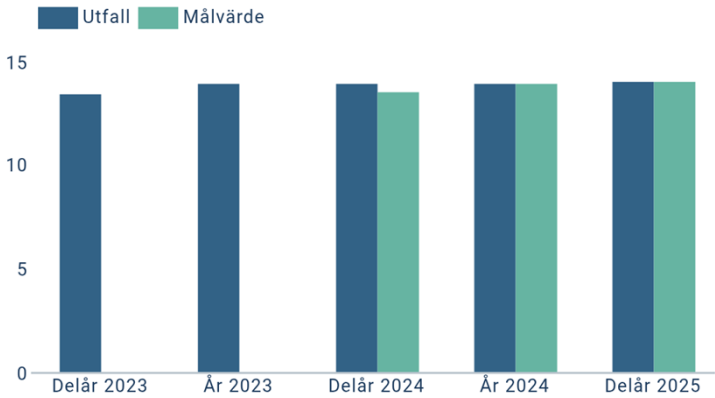
**Datakälla**

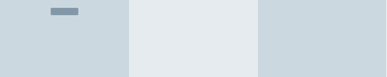
Raindance

Nämnden visade ett överskott på 22,2 miljoner kronor. Överskottet berodde främst på lägre indexnivåer i trafikavtalen, den återinförda skattereduktion för biogas samt effekten av genomförda trafikupphandlingar inom både servicetrafiken och tätortstrafiken i Karlstad. Samtidigt minskade biljettintäkterna till följd av kostnadsfria sommarlovsresor för unga. Indikatorn redovisas mer i detalj under kapitel 7.

Resande

Resandet med buss inom kollektivtrafiken uppgår för delåret till 7 miljoner resor, och detta är en ökning gentemot samma period 2024 (6,9 miljoner). Under perioden januari till maj har en resandeminskning noterats i år, medan det under sommaren har ökat igen, till stor del på grund av den avgiftsfria sommarlovsbiljetten som nyttjats flitigt.

Indikator	Resultat	Målvärde	Kvinnor	Män
Försäljning  Utfall (mnkr) Målvärde (mnkr) Delår 2023 År 2023 Delår 2024 År 2024 Delår 2025	126 mnkr	132 mnkr		
Försäljning av produkter till privatmarknaden har minskat med 5% gentemot samma period 2024. Det avgiftsfria sommarlovskortet, som erbjöds till barn och unga 2025, påverkar årets försäljning negativt. Om försäljningen till skolorna utesluts ur siffrorna, för sommarmånaderna, så uppgår försäljningen till nästan samma nivå som 2024.				
Resande / tur  Utfall Målvärde Delår 2023 År 2023 Delår 2024 År 2024 Delår 2025	14	14		
Utfallet på 14 stycken resande per tur överstiger föregående års värde 13,9, och därmed uppnås även målnivån. Det avgiftsfria sommarlovskortet påverkar även denna indikator positivt, då fler har rest under sommaren.				

Indikator	Resultat	Målvärde	Kvinnor	Män
Bemanningskostnad mot budget				
 Avvikelse utfall (bemanningskostnad) mot budget (mnkr) 2025 0 mnkr				
Datakälla Raindance				
Uppföljning sker endast på helår.				
Nyttjandegrad i e-handelssystemet				
 Inga tillgängliga data				
Datakälla Raindance				
Uppföljning sker endast på helår.				

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.

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 10: Minskad ojämlikhet
-  Mål 11: Hållbara städer och samhällen

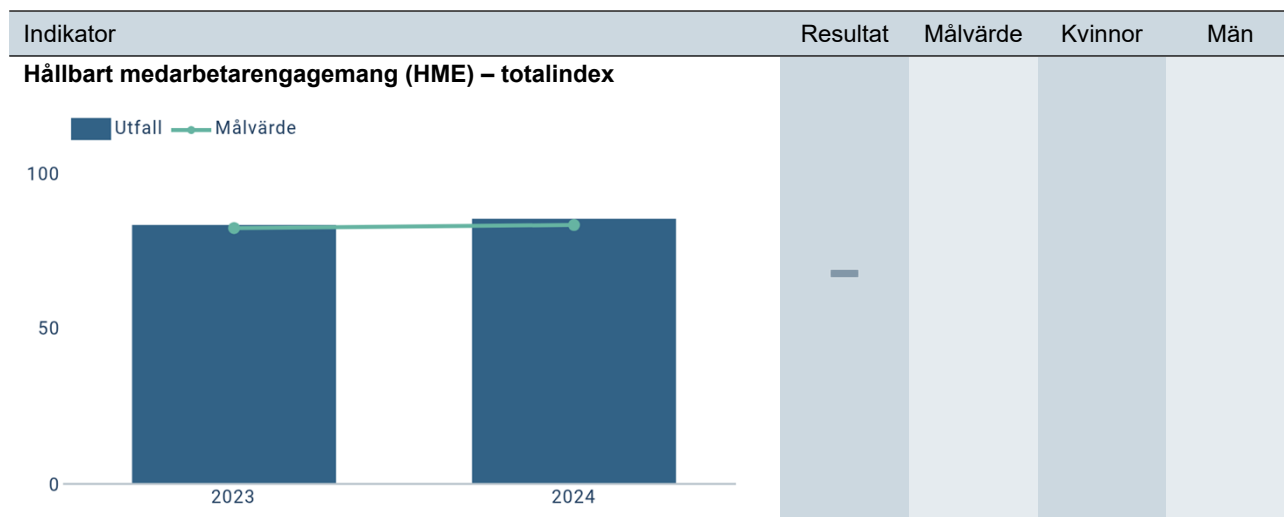
Prognos för måluppfyllnad

 Uppnås

Kommentar

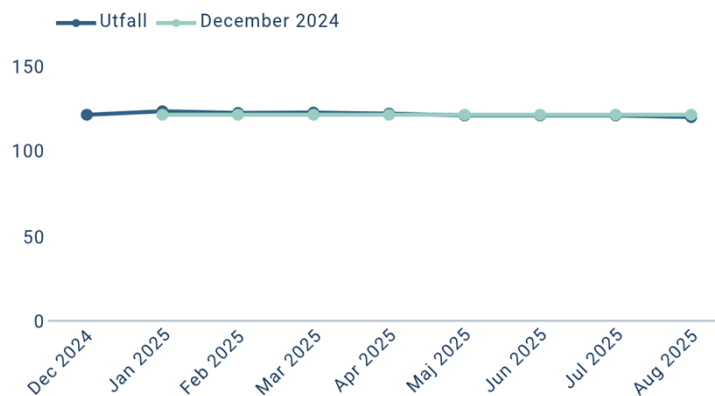
Antalet tillsvidarejänster inom verksamheten är stabilt men minskar något. Antalet visstidstjänster har temporärt ökat något till följd av servicetrafikens trafikstart den 1 maj.

Prognosen är att målet kommer nås för helår. Detta då resultatet från medarbetarenkäterna förväntas ligga på samma höga nivå som föregående år samt att antalet tillsvidareanställda inte kommer att öka. Sammantaget bör dessa två indikatorer ges större vikt än antalet visstidsanställda då de senare är få i relation till de tillsvidareanställda. I det fall att servicetrafikens trafikstart går enligt plan kommer visstidstjänsterna att minska redan mot slutet av året, i värsta fall bedöms de kunna minska under första kvartalet följande år.

**Datakälla**

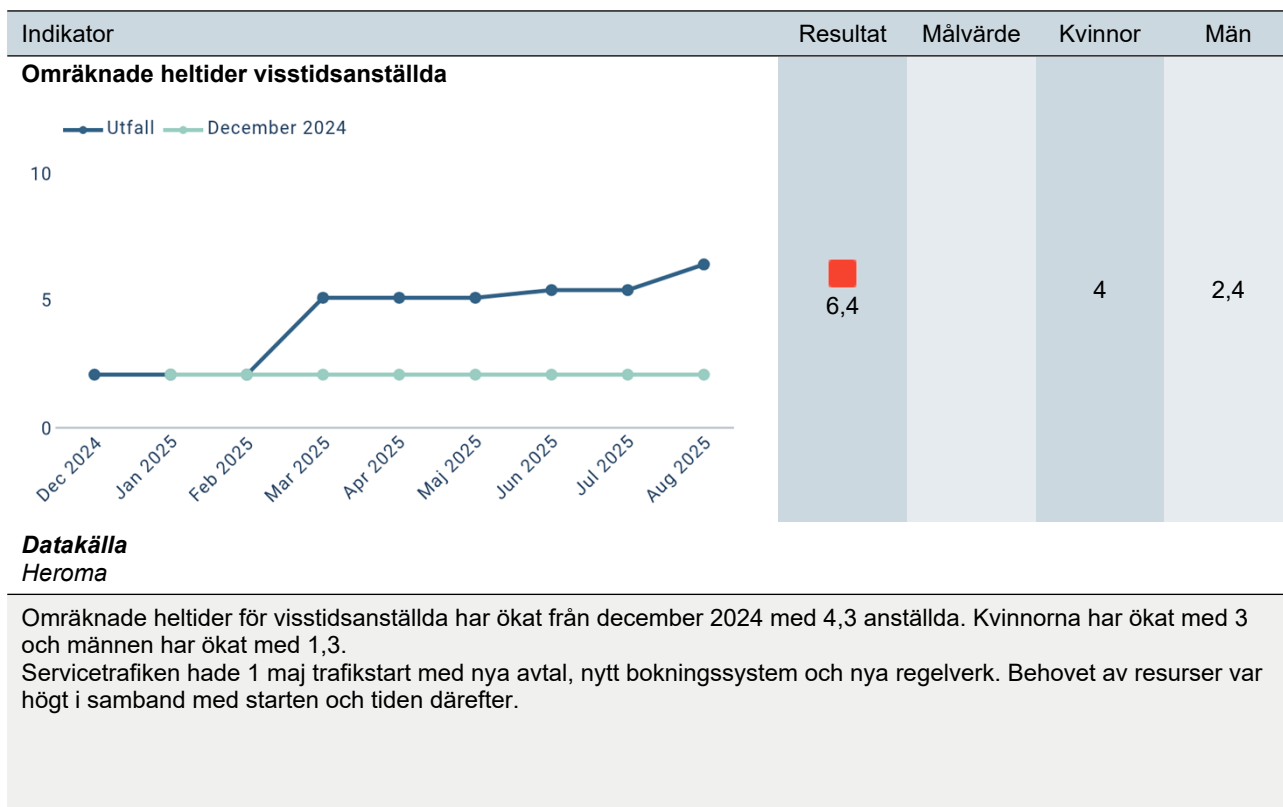
Resultat erhålls från medarbetarenkäten som genomförs en gång per år.

Uppföljning sker endast på helår

Omräknade heltider tillsvidareanställda**Datakälla**

Heroma

Omräknade heltider för tillsvidareanställda har minskat från december 2024 med 1,4 anställda. Kvinnorna har minskat med 3 och männen har ökat med 1,6.



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.

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 10: Minskad ojämlikhet
-  Mål 11: Hållbara städer och samhällen

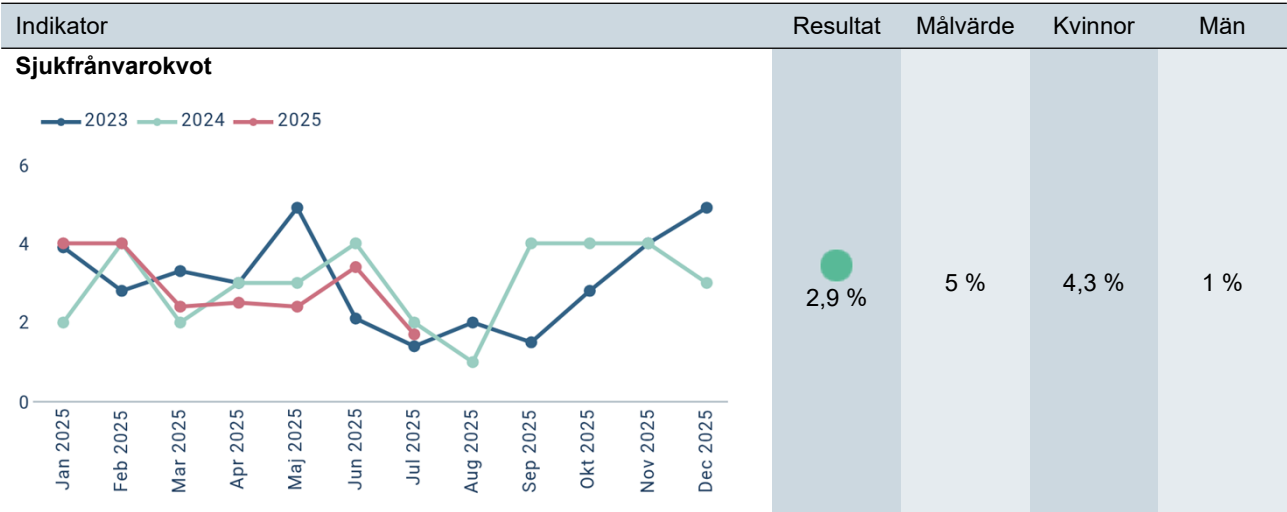
Prognos för måluppfyllnad

 Uppnås

Kommentar

Kollektivtrafikens sjukfrånvaro befinner 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.

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.



Datakälla
Heroma

Diagrammet visar sjukfrånvaron respektive månad.

Sjukfrånvaron för perioden är 2,9% vilket är lägre än målet 5% och lika som föregående år.

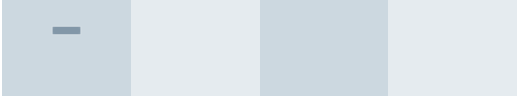
Kvinnors sjukfrånvaro är 4,3% oförändrat jämfört med föregående år. Männens sjukfrånvaro är 1,0%, vilket är högre än föregående års värde 0,7%. En förklaring till männens lägre nivå är att fler män i organisationen har möjlighet att arbeta på distans vid lättare sjukdom som t.ex. förkylningar.

Den korta sjukfrånvaron är 1,8 % vilket är 0,3% högre än föregående år (1,5%). Den långa sjukfrånvaron (60 dagar eller mer) är 1,1% vilket är 0,1% lägre än föregående år. Långtidssjukfrånvaron har gällt kvinnor och har medicinska orsaker.

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.

Från 2024 används friskfaktorer i Region Värmland som metod för att främja hälsa, förebygga ohälsa och stärka arbetsmiljön. Kollektivtrafiken arbetar med arbetssättet och vilket omfattar tidiga insatser, kontinuerlig dialog med medarbetare och fokus på att stärka frisknärvaron. Genom systematiskt arbetsmiljöarbete och uppföljning skapas förutsättningar för att behålla den låga sjukfrånvaron.

Andel chefer som genomfört skyddsron medarbetare



Datakälla
Årlig uppföljning Systematisk arbetsmiljöarbete (SAM), uppgift kommer att kunna erhållas i SAM-modulen.
Datakälla: Stratsys, SAM-modul

Uppföljning sker endast på helår.

Indikator	Resultat	Målvärde	Kvinnor	Män
Andel chefer som genomfört skydds rond för underliggande chefer				

Datakälla

Årlig uppföljning Systematisk arbetsmiljöarbete (SAM), uppgift kommer att kunna erhållas i SAM-modulen.

Datakälla: Stratsys, SAM-modul

Uppföljning sker endast på 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.

Bidrar till de globala målen i Agenda 2030

-  Mål 3: God hälsa och välbefinnande
-  Mål 11: Hållbara städer och samhällen
-  Mål 12: Hållbar konsumtion och produktion
-  Mål 13: Bekämpa klimatförändringarna

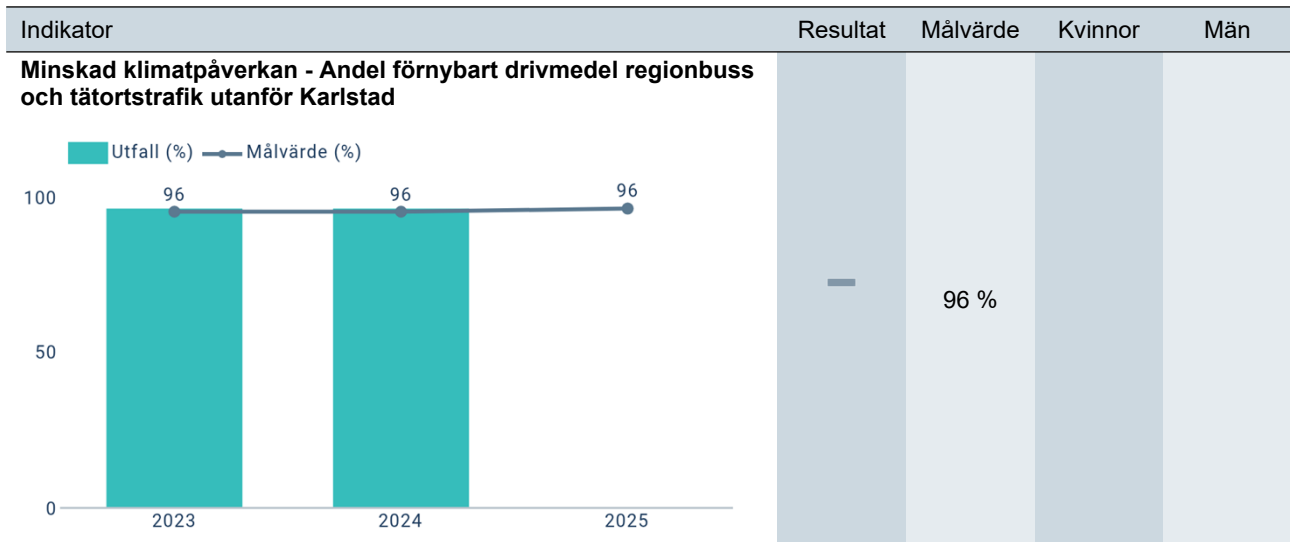
Prognos för måluppfyllnad

Uppnås

Kommentar

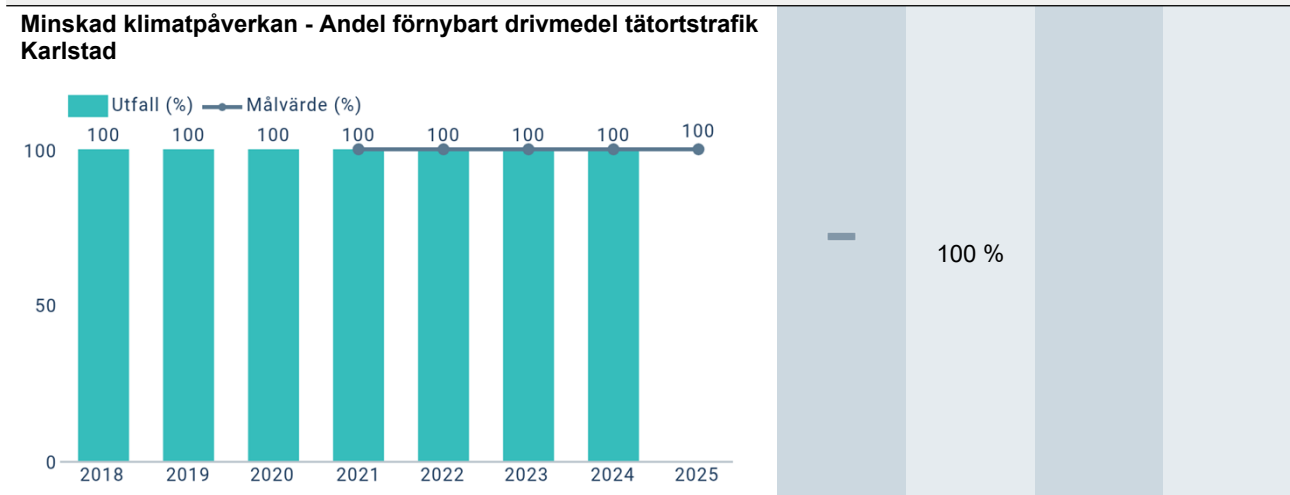
Utöver att öka andelen hållbart resande i länet överlag strävar kollektivtrafiken också efter att ha hållbara, alltså förnybara, bränslen i sin egen fordonsflotta. Detta gäller bussar, tåg och servicelinjerna.

Någon större förändring gällande drivmedel sker inte under 2025, varför bedömningen är att målet kommer nås för helåret.

**Datakälla**

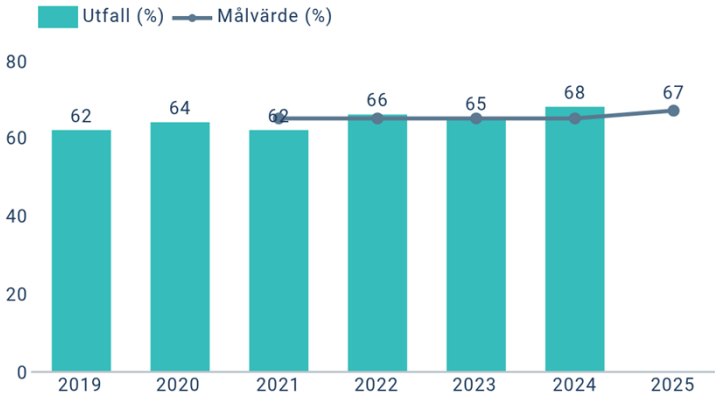
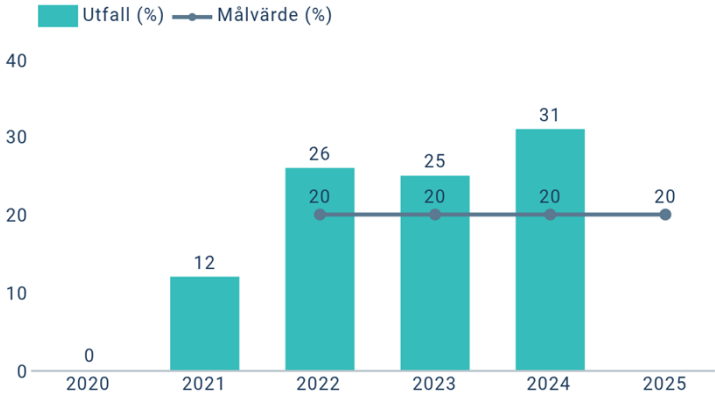
FRIDA / Egen uppföljning

Uppföljning sker endast på helår.

**Datakälla**

FRIDA / Egen uppföljning

Uppföljning sker endast på helår.

Indikator	Resultat	Målvärde	Kvinnor	Män
Minskad klimatpåverkan - Andel förnybart drivmedel regiontåg  Utfall (%) — Målvärde (%)	—	67 %		
Datakälla FRIDA / Egen uppföljning				
Uppföljning sker endast på helår.				
Minskad klimatpåverkan - Andel förnybart drivmedel servicelinjerna  Utfall (%) — Målvärde (%)	—	20 %		
Datakälla FRIDA / Egen uppföljning				
Uppföljning sker endast på helår.				

6 Uppföljning av politiska beslut och uppdrag

Under sammanträdet 2025-04-01 (Dnr. KTN/250088), §61, beslutade kollektivtrafiknämnden att en kostnadsfri sommarlovsbiljett skulle erbjudas för barn och unga i åldern 7-19 år i Värmland under perioden 9 juni - 17 augusti 2025. Det uttalade syftet var att skapa bättre förutsättningar för barn och ungdomar att ha en aktiv sommar. Detta utifrån resonemanget att förslaget stärker barn och ungas möjlighet till resande och bygger en grund för användandet av kollektivtrafik som följer med dem genom livet.

Under perioden gav sommarlovsbiljetten upphov till 553 000 resor, vilket innebär 7 600 om dagen. Den användes av de berättigade resenärerna till att kunna träffa kompisar, ta sig till fritidsaktiviteter, upptäcka nya platser och pendla till sommarjobb. Deras föräldrar har beskrivit en ekonomisk lättnad samt att de sluppit skjutsa sina barn under sommaren.

En bredare utvärdering och analys av biljetten kommer att göras under hösten 2025.

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. I nämndens Svar på planeringsdirektiv 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 årsredovisningen.

7.1 Genomgång av resultat

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

Nettokostnaderna uppgick till 557,4 miljoner kronor, vilket var 12,0 miljoner kronor (2,1 procent) lägre än motsvarande period föregående år. Minskningen berodde främst på lägre indexnivåer i trafikavtalen, den återinförda skattereduktionen för biogas samt effekten av genomförda trafikupphandlingar inom både servicetrafiken och tätortstrafiken i Karlstad. Samtidigt minskade biljettintäkterna till följd av kostnadsfria sommarlovsresor för unga.

Nettokostnaderna var 22,2 miljoner kronor lägre än budget. Avvikelsen består främst av lägre indexnivåer i trafikavtalen, effekter av genomförda trafikupphandlingar samt återinförandet av skattereduktion för biogas. Samtidigt minskade biljettintäkterna till följd av kostnadsfria sommarlovsresor för unga.

Främst är det komponenten bränsle i indexkorgen som är på en lägre nivå än vid tidpunkten för budget. Priset på råolja har sjunkit under 2025 på grund av lägre efterfrågan och fallande dollarkurs, vilket är gynnsamt för köpare av olja och diesel i Sverige. Således fick lägre bränslepriser en påverkan av index, som genererat en positiv effekt gällande trafikkostnaden i avtalen för busstrafik.

Den första maj trädde nya trafikavtal inom Servicetrafiken i kraft. Trafiken upphandlades till en lägre kostnad och samtidigt är det ett lägre resande med sjukresor vilket minskar kostnaderna.

Den första juli trädde ett nytt trafikavtal för buss i Karlstad och dess utökade trafikområde i kraft. Trafiken upphandlades till en lägre kostnad än det tidigare trafikavtalet för Karlstad.

Regeringen återinförde skattereduktion för biogas vilket ger en effekt på resultatet första halvåret för 2025. För 2025 var en kostnad budgeterad för det första halvåret.

För helåret bedöms nettokostnaderna uppgå till 834,1 miljoner kronor, vilket är 20,0 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 422,9 miljoner kronor vilket var 14,8 miljoner kronor (3,4 procent) lägre än motsvarande period föregående år. Minskningen består främst av ett avslutat medfinansieringsavtal avseende Karlstads tätort, ett avslutat projekt som tidigare genererat statligt bidrag samt beslutet om fria sommarlovsresor för unga.

Periodens budgeterade intäkter var 439,4 miljoner kronor. För helåret 2025 bedöms intäkterna uppgå till 637,7 miljoner kronor vilket är 21,8 miljoner kronor lägre än budget. Avvikelsen beror på beslutet om fria sommarlovsresor för unga, minskade intäkter från fordonshyra från entreprenör samt lägre intäkter för färdtjänst (motsvarande lägre kostnad finns).

7.4 Verksamhetens kostnader

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

Kostnaderna uppgick till 975,3 miljoner kronor vilket var 26,3 miljoner kronor (2,6 procent) lägre än motsvarande period föregående år. Minskningen berodde främst på lägre indexnivåer i trafikavtalen, den återinförda skattereduktionen för biogas samt effekten av genomförda trafikupphandlingar inom både servicetrafiken och tätortstrafiken i Karlstad. Samtidigt minskade biljettintäkterna till följd av kostnadsfria sommarlovsresor för unga.

Främst är det komponenten bränsle i indexkorgen som är på en lägre nivå än vid tidpunkten för budget. Priset på råolja har sjunkit under 2025 på grund av lägre efterfrågan och fallande dollarkurs, vilket är gynnsamt för köpare av olja och diesel i Sverige. Således fick lägre bränslepriser en påverkan på index, som genererat en positiv effekt gällande trafikalkostnaden i avtalen för busstrafik.

Den första maj trädde nya trafikavtal för servicetrafiken i kraft. Upphandlingen resulterade i en lägre kostnadsnivå. Därtill har resandet för sjukresor minskat, vilket bidrar till ytterligare kostnadsminskning. Den första juli trädde ett nytt trafikavtal för buss i Karlstad och dess utökade trafikområde i kraft. Trafiken upphandlades till en lägre kostnad än det tidigare trafikavtalet i Karlstad.

Regeringen återinförde efter godkännande av EU-kommissionen skattereduktion för biogas vilket ger en effekt på resultatet första halvåret för 2025. För 2025 var en kostnad budgeterad för det första halvåret.

Periodens budgeterade kostnader var 1 013,1 miljoner kronor. För helåret 2025 bedöms kostnaderna uppgå till 1 464,2 miljoner kronor vilket är 40,7 miljoner kronor lägre än budget. Avvikelsen består av lägre indexnivåer i trafikavtalen, återinförd skattereduktion för biogas samt retroaktiv återbetalning av skatt för biogas för tidigare år samt minskade kostnader för färdtjänst (motsvarande intäkt finns).

7.4.1 Personalkostnader

Kostnaderna uppgick till 60,7 miljoner kronor vilket var 0,9 miljoner kronor (1,5 procent) högre än motsvarande period föregående år. Ökningen består av allmän löneutveckling samt ett ökat antal anställda inom servicetrafiken, vilket beror på nya förutsättningar i trafikcentralen med dygnet-runt-bemannning.

Periodens budgeterade kostnader var 61,3 miljoner kronor. För helåret 2025 bedöms kostnaderna uppgå till 93,7 miljoner kronor vilket är 0,9 miljoner kronor lägre än budget. Avvikelsen består av variationer i tjänstgöringsgrad, frånvaro och andra individuella förutsättningar.

7.4.2 Köp av verksamhet

Kostnaderna uppgick till 757,1 miljoner kronor vilket var 22,7 miljoner kronor (2,9 procent) lägre än motsvarande period föregående år. Minskningen berodde främst på lägre indexnivåer i trafikavtalen, den återinförda skattereduktionen för biogas samt effekten av genomförda trafikupphandlingar inom både servicetrafiken och tätortstrafiken i Karlstad..

Främst är det komponenten bränsle i indexkorgen som är på en lägre nivå än vid tidpunkten för budget. Priset på råolja har sjunkit under 2025 på grund av lägre efterfrågan och fallande dollarkurs, vilket är gynnsamt för köpare av olja och diesel i Sverige. Således fick lägre bränslepriser en påverkan på index, som genererat en positiv effekt gällande trafikkostnaden i avtalen för busstrafik.

Den första maj trädde nya trafikavtal för servicetrafiken i kraft. Upphandlingen resulterade i en lägre kostnadsnivå för färdtjänstresor (motsvarande intäktsminskning finns).

Den första juli trädde ett nytt trafikavtal för buss i Karlstad och dess utökade trafikområde i kraft. Trafiken upphandlades till en lägre kostnad än det tidigare trafikavtalet i Karlstad.

Regeringen återinförde skattereduktion för biogas vilket ger en effekt på resultatet första halvåret för 2025. För 2025 var en kostnad budgeterad för det första halvåret.

Periodens budgeterade kostnader var 776,9 miljoner kronor. För helåret 2025 bedöms kostnaderna uppgå till 1 117,4 miljoner kronor vilket är 33,1 miljoner kronor lägre än budget. Avvikelsen består av lägre indexnivåer i trafikavtalen, återinförd skattereduktion för biogas samt retroaktiv återbetalning av skatt för biogas för tidigare år samt minskade kostnader för färdtjänst (motsvarande intäktsminskning finns).

7.4.3 Verksamhetsanknutna tjänster och inhyrd personal

Kostnaderna uppgick till 1,3 miljoner kronor vilket var 0,3 miljoner kronor (23,1 procent) högre än motsvarande period föregående år.

Periodens budgeterade kostnader var 4,8 miljoner kronor. För helåret 2025 bedöms kostnaderna uppgå till 7,1 miljoner kronor vilket är i nivå med budget.

7.4.4 Material och varor

7.4.5 Lämnade bidrag

7.4.6 Övriga verksamhetskostnader

Kostnaderna uppgick till 156,0 miljoner kronor vilket var 4,7 miljoner kronor (2,9 procent) lägre än motsvarande period föregående år. Minskningen förklaras dels av lägre kostnader för sjukresor till följd av färre genomförda resor, dels av effekter från den genomförda upphandlingen.

Periodens budgeterade kostnader var 170,0 miljoner kronor. För helåret 2025 bedöms kostnaderna uppgå till 245,9 miljoner kronor vilket är 6,7 miljoner kronor lägre än budget. Avvikelsen består av lägre kostnad för sjukresor samt lägre kostnad för fordonsleasing inom tågtrafiken. För leasingen av tåg är det räntan som är på en lägre nivå än vad som var budgeterat.

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 4,7 miljoner kronor vilket var 0,4 miljoner kronor (7,9 procent) lägre än motsvarande period föregående år.

Periodens budgeterade kostnader var 5,4 miljoner kronor. För helåret 2025 bedöms kostnaderna uppgå till 7,2 miljoner kronor vilket är 0,9 miljoner kronor lägre än budget. Avvikelsen består av försenad godkänd leverans av inköpt servicetrafikbuss samt senarelagd uppsättning av hållplatspelare.

7.6 Nämndanalys

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

Nämnden visade ett överskott på 22,2 miljoner kronor. Överskottet berodde främst på lägre indexnivåer i trafikavtalen, den återinförda skattereduktionen för biogas samt effekten av genomförda trafikupphandlingar inom både servicetrafiken och tätortstrafiken i Karlstad. Samtidigt minskade biljettintäkterna till följd av kostnadsfria sommarlovsresor för unga.

Helårsprognosen visar ett överskott på 20,0 miljoner kronor.

7.7 Återrapportering till nämnd på beslutad intern ramfördelning

I nämndens Svar på planeringsdirektiv 2025 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 2025-01-01 (tusentals kronor)	Budgetväxlingar jan-aug 2025 (tkr)	Fördelning nettokostnadsram 2025-08-31 (tkr)	Prognos (tkr)	Prognosavvikelse helår (prognos T2 jf budget) (tkr)
Marknadsintäkter	- 200 000		- 200 000	- 192 000	- 8 000
Skolbiljetter	- 87 550		- 87 550	- 87 550	-
Intäkt skoltrafik / färdtjänst	- 307 385		- 307 385	- 300 085	- 7 300
Övriga intäkter	- 64 557		- 64 557	- 57 352	- 7 205
Kostnad skoltrafik / färdtjänst	307 385		307 385	300 085	7 300
Trafik	1 010 000		1 010 000	981 788	28 212
Övriga kostnader	196 262		196 262	189 232	7 030
			-		-
Summa	854 155	-	854 155	834 118	20 037

Kollektivtrafiknämnden uppnår budget i balans. I trafikavtalen finns indexklausuler som ska spegla kostnadsutvecklingen och hålla affärsrisken neutral över tid. Främst är det komponenten bränsle i indexkorgen som är på en lägre nivå än vid tidpunkten för budget. Priset på råolja har sjunkit under 2025 på grund av lägre efterfrågan. Oljepriserna har också påverkats av den amerikanska presidentens utspel om införande av handelshinder och tullar. Samtidigt som världsmarknadspriset på råolja sjunkit, har även dollarkursen fallit, vilket är gynnsamt för köpare av olja och diesel i Sverige. Således fick lägre bränslepriser en påverkan av index, som genererat en positiv effekt gällande trafikkostnaden i avtalen för busstrafik.

Under året fattade EU-kommissionen beslut om ett godkännande om att regeringen återinför skattereduktion av biogas samt att återbetala tidigare års inbetalda skatter. Ännu har inte något beslut om nivå av återbetalning kommunicerats men återbetalning av inbetalda skatter i sin helhet förväntas.

Nämnden fattade beslut om fria sommarlovsresor för unga, vilket minskade utfallet för biljettintäkter jämfört med den budgeterade nivån. Entreprenör som kör tågtrafik har möjlighet att hyra tåg när de vill köra kommersiell trafik. Inför 2025 aviserades fler avgångar för kommersiell trafik än vad som faktiskt genomförts. Intäkten för uthyrning av tåg är därför lägre än vad som budgeterats.

Banarbeten, skador på tåg och järnvägsinfrastruktur har genererat en hög kostnad för ersättningstrafik. Det är även rimligt att den reducerade tågtrafiken bidragit till lägre biljettintäkter än vad som varit budgeterat för perioden. Detta då problemen kan ha orsakat att resenärer valt andra färdstätt.

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.

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 2025 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.