

Årsredovisning 2024

Kollektivtrafiknämnd



Innehållsförteckning

1	Sammanfattning	3
2	Vision, värdegrund och styrmodell	4
3	Nämndens uppdrag	4
4	Händelser av väsentlig betydelse	5
5	Nämndens resultatmål	5
6	Uppföljning av politiska beslut och uppdrag	20
7	Viktiga förhållanden för nämndens resultat och ekonomiska ställning	20
8	Internkontroll.....	23

Bilagor

Bilaga 1: Mall intern ramfördelning ÅR 2024

Bilaga 2: Sammanställning budgetväxlingar nämnd ÅR 2024

1 Sammanfattning

I nämndens årsredovisning 2024 följs det nämnden beslutat i sin planering inför 2024 upp. Årsredovisningen innehåller redovisning, analys och bedömningar av måluppfyllnad för nämndens resultatmål respektive nämndens resultat och ekonomiska ställning.

Årsredovisningen behandlas av nämnden vid sammanträde i månadsskiftet februari/mars 2025.

Sammanfattande bedömning måluppfyllelse

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

Kollektivtrafiknämnden uppnår helt fyra och delvis ett av resultatmålen för året 2024.

Indikatorernas färger/ symboler innebär följande:

Grön (cirkel): förväntat mål i verksamhetsplan uppnått.

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

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

Resultatmål - Trygg och tillgänglig service (rött)

Marknadsandelen och nöjdheten ökade inte i en sådan omfattning att målet nås för 2024. Marknadsandelen påverkades negativt av metodändringar i den undersökning där måttet tas fram då bland annat fler män har tillfrågats i år jämfört med åren dessförinnan. Dessa metodförändringar gör det därför svårt att jämföra årets marknadsandel gentemot tidigare år. Även nöjdheten påverkas troligen negativt av att fler män tillfrågats då män generellt sett är mindre nöjda än kvinnor med kollektivtrafiken. Prishöjningar, en hård vinter som påverkade trafiken samt neddragning av trafik är också faktorer som kan ha påverkat nöjdheten. Måttet trygghet minskade något från förra året, men jämfört med andra regioner ligger dessa betyg på en hög nivå. Ett område som påverkar både nöjdhet och trygghet är att de som nyttjar kollektivtrafiken ska kunna lita på att de kommer fram i tid, och denna fråga jobbar Region Värmland med kontinuerligt för att påverka till det bättre.

Resultatmål - Smart resande (grönt)

Målet för året uppnås. Indikatorn marknadsandel hållbart resande har en avsevärd ökning från 26% till 30%, vilket är tre procentenheter över målnivån. Det är framförallt färdmedlen cykel och gång som ökat jämfört med föregående år.

Resultatmål - Jämställd och jämlik tillgänglighet (gult)

Målet uppnås delvis där en indikator är grön och tre indikatorer är gula. Nöjdheten med servicetrafiken ligger kvar på ungefär samma nivå som föregående år medan betyget för avgångstider ökar jämfört med ifjol och når nästan målnivån.

Resultatmål - Ekonomi i balans (rött)

Målet uppnås ej då störst vikt läggs vid att verksamheten inte nådde budgetmålet och ligger 61,1 miljoner kronor sämre än budgeterat. Resandet är i nivå med 2023 och försäljningen till privatmarknaden samt styrningseffekten i servicetrafiken uppnår de uppsatta målen.

Resultatmål - Attraktiv arbetsgivare (grönt)

Målet uppnås. Det är låg personalomsättning inom verksamheten och genomförda medarbetarenkäter visar på ett gott resultat.

Resultatmål - Hållbar arbetsmiljö (grönt)

Målet uppnås. Det är låg sjukfrånvarokvot inom verksamheten, få långtidssjukskrivna och skyddsronder genomfördes enligt plan.

Resultatmål - Minskad miljö- och klimatpåverkan (grönt)

Målet uppnås. Inga större förändringar har skett gällande drivmedel jämfört med föregående år.

Sammanfattning resultat och ekonomisk ställning

Utfall avvikelse mot budget (överskott/underskott [-] i mnkr)	Förändring utfall jämfört föregående år (ökning/minskning [-] mnkr)
-61,1	-41,5

Nämnden visade ett underskott på 61,1 miljoner kronor. Underskottet berodde främst på att indexnivån i trafikavtalen låg på en högre nivå vid årets ingång än vad som beräknades i budget samt att ersättningstrafik för tåg ökade på grund av störningar i järnvägsnätet och skadade tåg. Sänkt indexutveckling under året tillsammans med minskat utbud av trafik och användning av färre fordon kompenserade inte den högre indexnivån.

2 Vision, värdegrund och styrmodell

Vision

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

Värdegrund

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

Styrmodell

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

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

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

3 Nämndens uppdrag

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

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

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

Det övergripande målet för den allmänna kollektivtrafiken i Värmland är att det hållbara resandet ska få en ökande marknadsandel av de regionala persontransporterna. Region Värmland har en viktig roll i att medverka till en socialt och ekonomiskt hållbar utveckling i Värmland. Region Värmland ska bland annat göra det enkelt för invånarna att resa hållbart.

4 Händelser av väsentlig betydelse

Det har under året inte uppstått några händelser av väsentlig betydelse utöver vad som på förhand kunde förväntas.

5 Nämndens resultatmål

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

Nämndens resultatmål kan vara ett- eller fleråriga. Ett resultatmål kan endast vara kopplat till ett effektmål och varje nämnd ska ha 1-4 resultatmål per effektmål. Nämndernas resultatmål hämtas företrädesvis ur redan beslutade styrdokument. Resultatmålen ligger i sin tur till grund för den fortsatta verksamhets- och aktivitetsplaneringen inom förvaltningen.

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

Redovisning av bedömning av måluppfyllelse görs enligt följande:

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

5.1 Effektmål: Trygga och nöjda invånare

5.1.1 Resultatmål: Trygg och tillgänglig service

Beskrivning

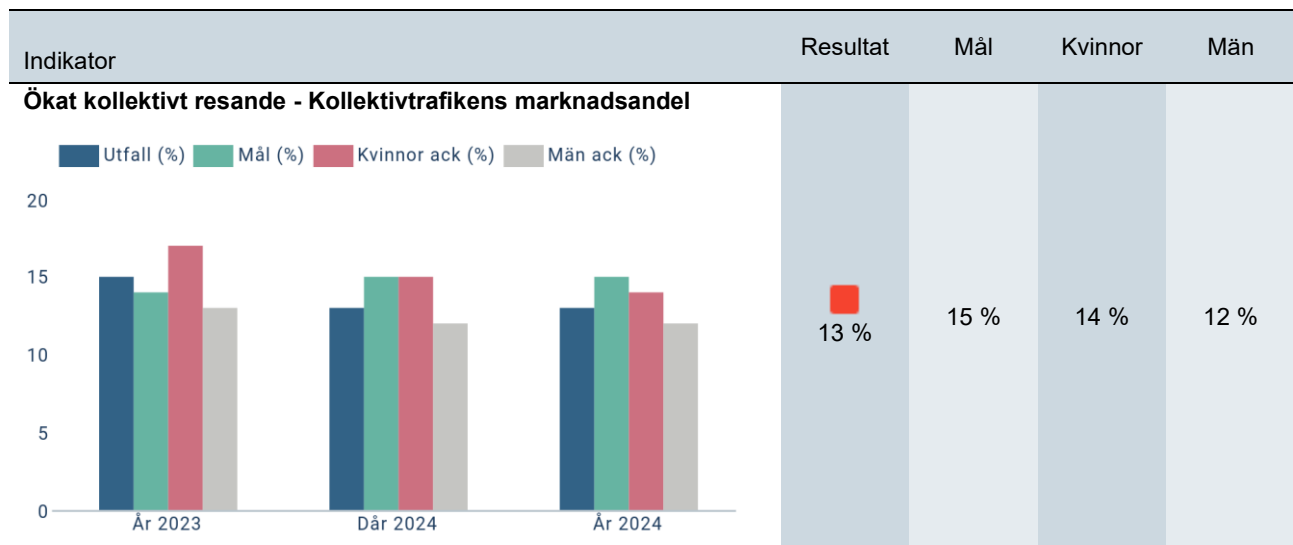
En resa med kollektivtrafiken i Värmland ska vara trygg och säker. Genom kollektivtrafiken får invånarna tillgänglighet till rekreation, upplevelser och kulturutbud på jämställda och jämlika villkor. Servicen ska vara god, och invånarna ska känna att de kan resa med kollektivtrafiken, oavsett vilket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

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

Bedömning av måluppfyllnad

■ Uppnås inte



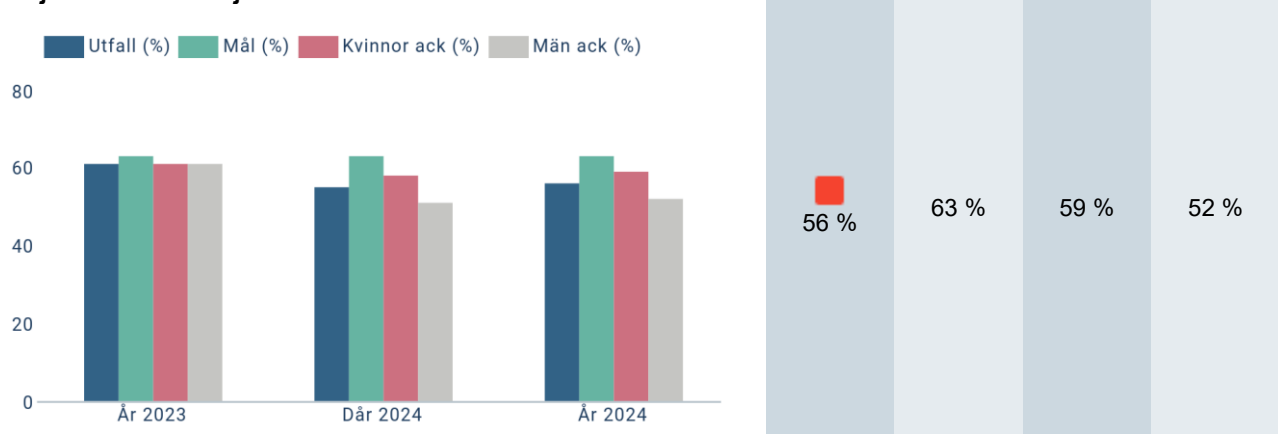
Mätmetod och datakälla

Kollektivtrafikbarometern

Marknadsandelen inom kollektivtrafiken sjönk från föregående års värde 15%, vilket också var målnivån, till 13%

Förändringar i undersökningen (Kollektivtrafikbarometern) påverkade marknadsandelen negativt. Bland annat har en jämnare könsfördelning eftersträfvats och därför har fler män än kvinnor tillfrågats 2024. Eftersom kvinnor brukar åka mer med kollektivtrafiken än män påverkar detta marknadsandelen och blir svår att jämföra rakt av mot föregående år. Resor med cykel och gång ökade gentemot ifjol vilket också kan ha påverkat kollektivtrafiken negativt om vissa av kollektivtrafikresenärerna övergått till att cykla eller gå.

Nöjdhet - Invånarnöjdhet allmän kollektivtrafik



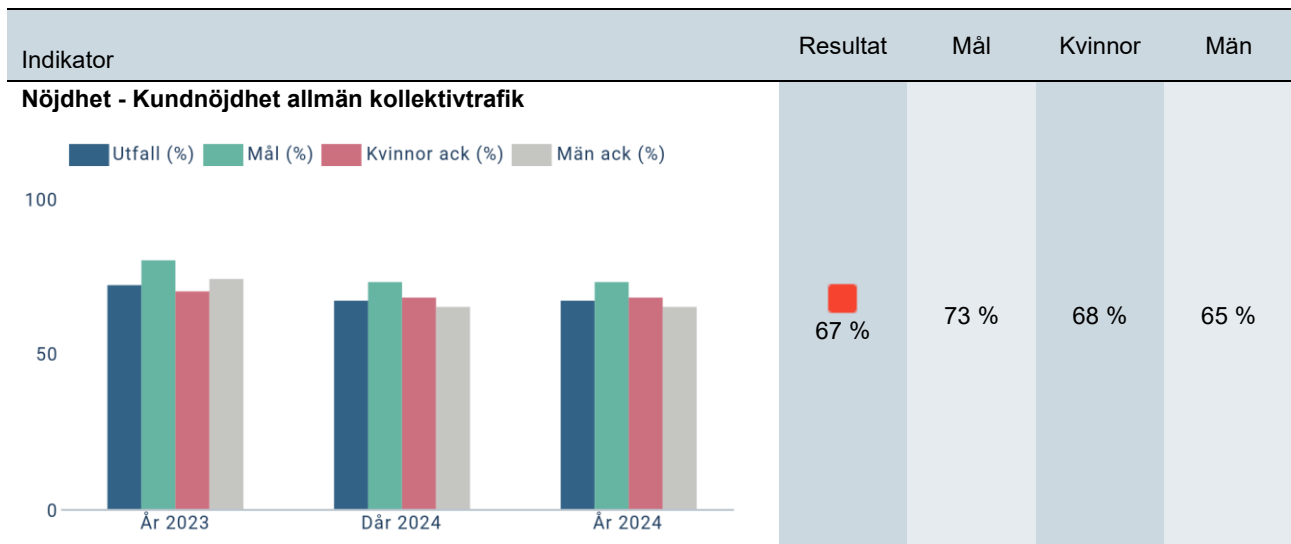
Mätmetod och datakälla

Kollektivtrafikbarometern

Invånarna i länet är mindre nöjda med kollektivtrafiken än tidigare och årets resultat 56%, när varken målet 63% eller föregående års betyg 61%. Det nationella snittet är 51%.

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

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



Mätmetod och datakälla

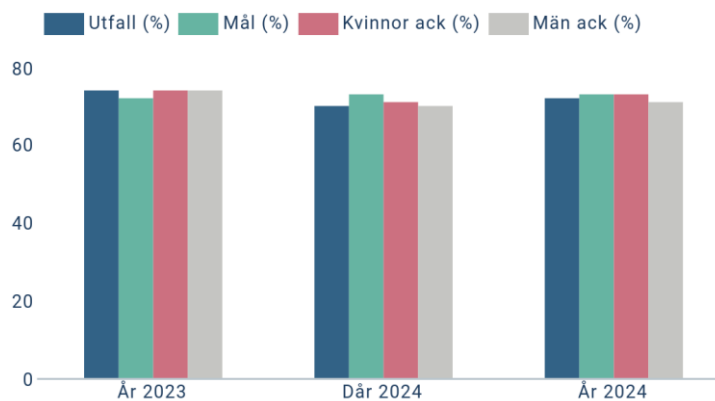
Kollektivtrafikbarometern

Resenärerna ger ett lägre betyg i år gentemot ifjol då det låg på 72%. Årets utfall på 67% når inte upp till målnivån 73%, dock ligger det klart över det nationella snittet som är 56%.

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

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

Trygghet - Det känns tryggt att resa med kollektivtrafiken - Invånare



72 %

73 %

73 %

71 %

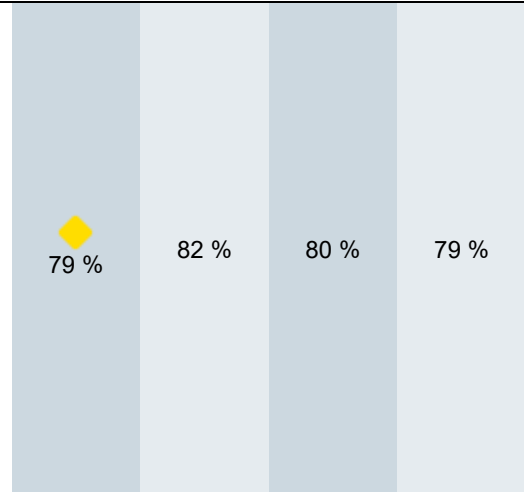
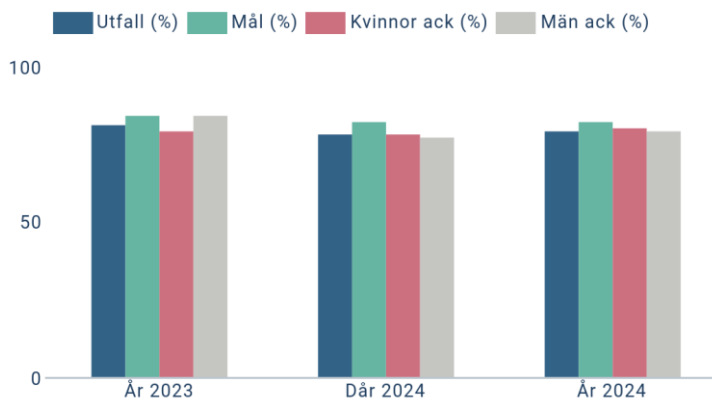
Mätmetod och datakälla

Kollektivtrafikbarometern

Invånarnas betyg avseende hur tryggt det är att resa med kollektivtrafiken uppgår till 72% och når nästan målnivån 73%. Det är över det nationella snittet på 65% och placerar Region Värmland i toppskiktet vid jämförelse med andra regioner. Fjolårets värde var 74%. Tätortsbor känner sig mer trygga än boende på landsbygden.

Männen ger ett lägre betyg i år jämfört med ifjol medan kvinnorna ligger kvar på ungefär samma nivå.

Trygghet - Det känns tryggt att resa med kollektivtrafiken - Resenärer



Mätmetod och datakälla Kollektivtrafikbarometern

Resenärernas utfall på 79% är nästan i nivå med fjolårets 81%. Målnivån 82% uppnås inte men Region Värmland ligger över det nationella snittet som är 72%.

Kvinnorna känner sig ungefär lika trygga i år som tidigare år medan männen har sänkt sitt betyg för denna fråga. En av frågorna inom trygghet är frågan om resenären kan lita på att komma fram i tid. Männen har i år ett lägre värde än förra året vilket påverkar trygghetsbetyget negativt.

5.2 Effektmål: Attraktivt och hållbart Värmland

5.2.1 Resultatmål: Smart resande

Beskrivning

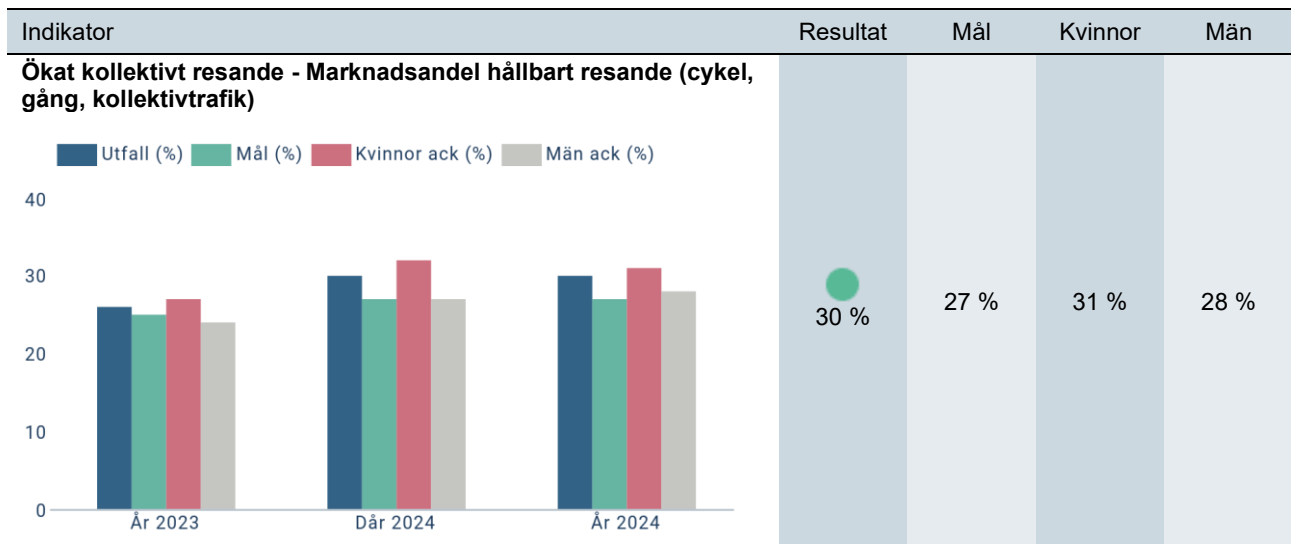
Genom att ta ansvar för helheten i det framväxande mobilitetssystemet bidrar nämnden till en hållbar regional utveckling samt medverkar till en socialt och ekonomiskt hållbar utveckling av Värmland, med möjligheter att bo och leva i hela regionen.

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

Bedömning av måluppfyllnad

Uppnås



Mätmetod och datakälla
Kollektivtrafikbarometern

Marknadsandelen för hållbart resande har ökat till 30% i år och överstiger både målnivån på 27% samt föregående års värde 26%.

Cykel och gång har ökat mycket jämfört med 2023 och kan därmed ha tagit andelar från kollektivtrafiken, vilket kan vara en del av förklaringen till att kollektivtrafikens marknadsandel har minskat istället.

Fler kvinnor än män reser hållbart men det har skett en ökning inom båda dessa grupper jämfört med ifjol. Att fler kvinnor reser hållbart beror bland annat på att män i större utsträckning är renodlade bilister jämfört med kvinnor, medan fler kvinnor är renodlade kollektivtrafikresenärer eller växlare (reser både kollektivt och med bil). Marknadsandelen för hållbart resande är högst i tätort där det är lättare att ta sig fram och kunna utföra sina ärenden utan tillgång till bil.

5.3 Effektmål: God, jämlik och jämställd hälsa

5.3.1 Resultatmål: Jämställd och jämlik tillgänglighet

Beskrivning

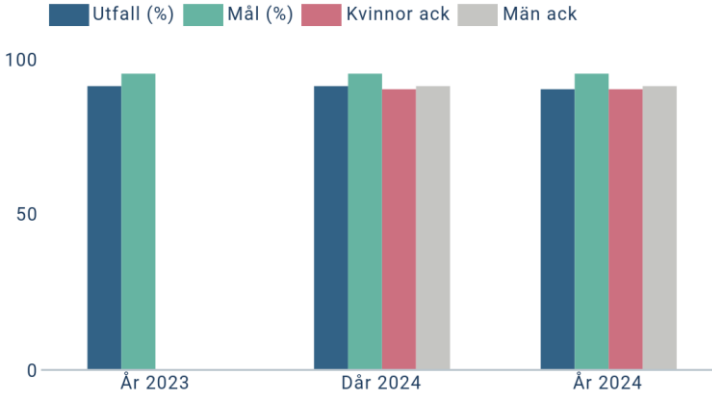
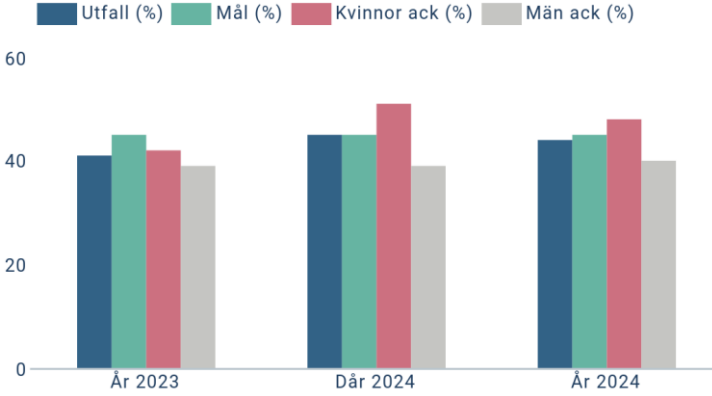
Genom kollektivtrafiken förbättras social sammanhållning då alla invånare oavsett kön och bakgrund får möjlighet att delta i samhällets utveckling. Kvinnor och män har olika inflytande inom transportsektorn genom att skapa jämställd representation förbättras förutsättningarna för en jämställd utveckling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

Bidrar till de globala målen i Agenda 2030

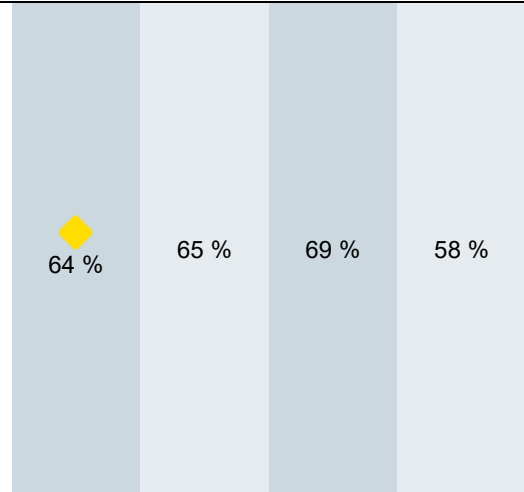
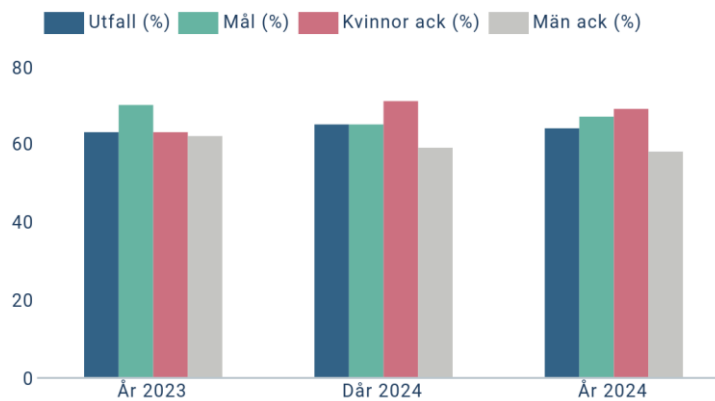
- Mål 3: God hälsa och välbefinnande
- Mål 5: Jämställdhet
- Mål 8: Anständiga arbetsvillkor och ekonomisk tillväxt
- Mål 9: Hållbar industri, innovationer och infrastruktur
- Mål 10: Minskad ojämlikhet
- Mål 11: Hållbara städer och samhällen
- Mål 12: Hållbar konsumtion och produktion
- Mål 13: Bekämpa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

Bedömning av måluppfyllnad

Uppnås delvis

Indikator	Resultat	Mål	Kvinnor	Män
Nöjdhet - Kundnöjdhet servicetrafiken 	 90 %	95 %	90	91
Mätmetod och datakälla Anbaro	Utfallet 90% var lägre än målet 95% och var ungefär som föregående år som uppgick till 91%. Utfallet 90% var detsamma som det nationella snittet 90%. Nuvarande avtal är i slutfasen, nya avtal startar i maj 2025. I samband med nya trafikavtal implementeras andra rutiner och det finns även en kvalitetsbonus till entreprenörerna inbyggd i avtalen vilket förväntas förbättra nöjdheten.			
Upplevd tillgänglighet - Avgångstiderna passar respondentens behov - Invånare 	 44 %	45 %	48 %	40 %
Mätmetod och datakälla Kollektivtrafikbarometern	Utfallet 44% överstiger föregående års värde, som var 41%, och når nästan upp till målnivån på 45%. Det nationella snittet är 54% men om storstadsregionerna, som har ett betydligt större utbud, utesluts så ligger snittet på cirka 43%. Det är framförallt kvinnorna som har gett bättre betyg avseende avgångstider i år jämfört med ifjol. Tätortsinvånarna är mer nöjda med avgångstiderna jämfört med boende på landsbygden. Hur väl invånarna anser att avgångstider passar deras behov brukar ha stort samband med hur enkelt det upplevs vara att resa med kollektivtrafiken och att de kan använda kollektivtrafiken för de flesta resorna de gör.			

Upplevd tillgänglighet - Avgångstiderna passar respondentens behov - Resenärer

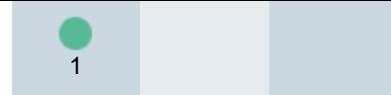


Mätmetod och datakälla Kollektivtrafikbarometern

Resenärernas betyg avseende avgångstiderna hamnar på 64% vilket är över fjolårets värde på 63% men når inte riktigt upp till målnivåns 65%. Det nationella snittet ligger på 68% men om storstadsregionerna, som har ett betydligt större utbud, utesluts så ligger snittet på cirka 65%.

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

Jämställdhetsintegrerade beslut



Utbildningsinsatser har under året genomförts för att stärka kompetensen i jämställdhetsfrågor.

- Under början av året genomfördes konferensen Forum jämställdhet i Karlstad. Det skapades möjlighet för ett flertal från verksamheten att delta, båda chefer och medarbetare. Dessutom deltog flera personer som inte var anmälda till konferensen vid det öppna programmet som var kostnadsfritt.
- En person har genomfört diplomeringsutbildning för chefer: att leda arbetet med jämställdhet, inkludering och mångfald som organiseras av Jämställt AB.
- Kollektivtrafiknämndens förvaltningsområde är anslutet till Ett jämställt Värmland som delar kunskaper och regelbundet arrangerar olika tematräffar. Det är ett nätverk som utgår ifrån Länsstyrelsen Värmlands strategi med samma namn.

De som deltar i olika kompetensutvecklingsinsatser tar med sig kunskaper för reflektion i ledningsgruppen så att organisationen blir bättre på jämställdhet och jämlikhet.

Beslut som medför förändringar i verksamheten säkerställs med hänsyn till jämställdhet som en del av den så kallade hållbarhetssäkringen. Det innebär att beslut granskas utifrån de tre hållbarhetsaspekterna social, ekologisk och ekonomisk hållbarhet. Kollektivtrafiken bidrar generellt till ett mer jämställt och därmed hållbart samhälle. Från forskningen är det väl känt att andelen kvinnor och unga som åker kollektivt är högre än andelen vuxna män.

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.

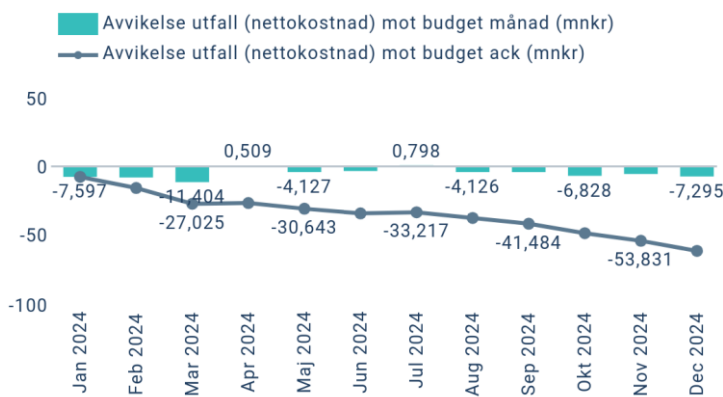
Bidrar till de globala målen i Agenda 2030

-  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

Bedömning av måluppfyllnad

 Uppnås inte

Nettokostnad mot budget



 -61,126 mnkr

Mätmetod och datakälla

Raindance

Nämnden visade ett underskott på 61,1 miljoner kronor. Underskottet berodde främst på högre kostnadsutveckling för trafik.

Indikatorn redovisas mer i detalj i kapitel 7.

Resande

Utfall (miljoner resor) Mål

15

10

5

0

Dår 2023

År 2023

Dår 2024

År 2024

11
miljoner
resor

11

Resandet med buss inom kollektivtrafiken uppgår i år till 11 miljoner resor och detta är en liten minskning med cirka 100 tusen resor gentemot samma period 2023. Resandet i början av året låg på en högre nivå än 2023 medan det under sommaren och hösten har skett en nedgång, bland annat beroende på att skolorna både slutade tidigare på vårterminen i år samt började senare under hösten jämfört med 2023.

Differensen i de skolresor som har utförts med kort som kommunerna köper in motsvarar den totala sänkningen jämfört med 2023. Om bara privatmarknadsresorna räknas in så tangerar bussresandet i år 2023 års siffror.

Indikatoren redovisas mer i detalj via andra rapporter.

Försäljning

Utfall (mnkr) Mål (mnkr)

200

150

100

50

0

Dår 2023

År 2023

Dår 2024

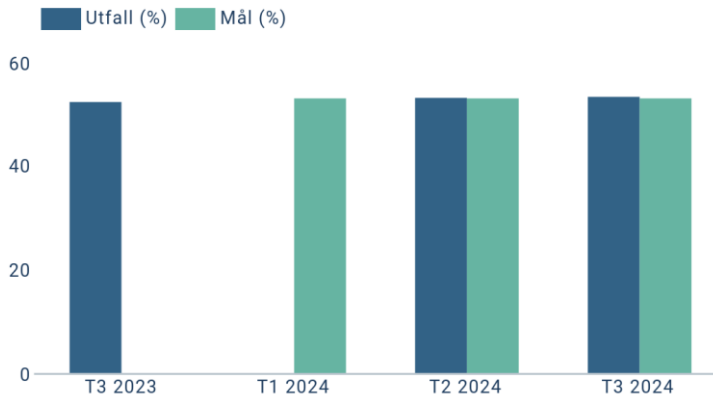
År 2024

198,5
mnkr

179,2
mnkr

Försäljning av produkter till privatmarknaden har ökat med cirka 11% eller 19 miljoner kronor gentemot 2023. En naturlig utveckling på grund av de prisökningar som införts under det gångna året. Prisökningarna har troligen medfört att det blivit en annan resandeutveckling där kunderna till viss del gått över från enkelbiljetter till att köpa periodkort. Detta innebär att försäljningen kunde ha varit ännu högre 2024 då enkelbiljetterna har en högre snittintäkt jämfört med periodkort.

Styrningseffekt Servicetrafik



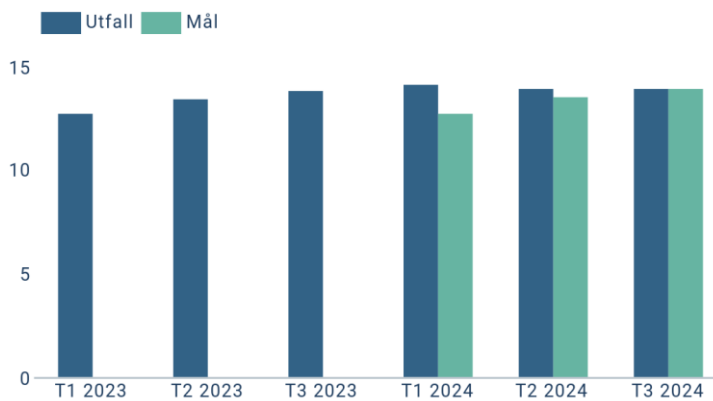
53,3 %

53 %

Styrningseffekten är 53,3% vilket är högre än målet 53% och högre än föregående års värde 52%.

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

Resande / tur



13,9

13,9

Resande per tur uppvisar ett utfall på 13,9 stycken resande vilket överstiger föregående års värde 13,8 och därmed uppnås även målnivåns 13,9.

5.4.2 Resultatmål: Attraktiv arbetsgivare

Beskrivning

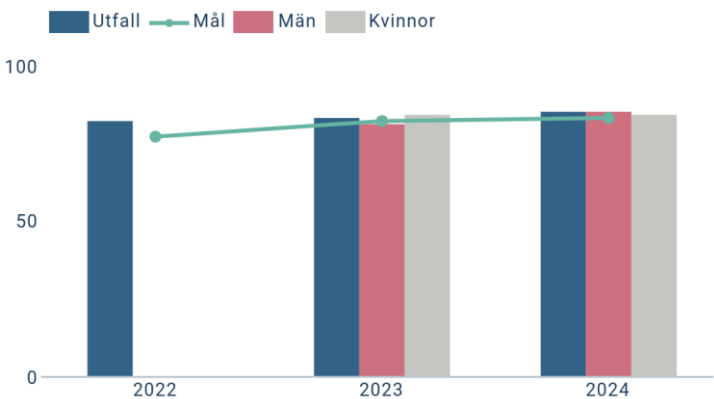
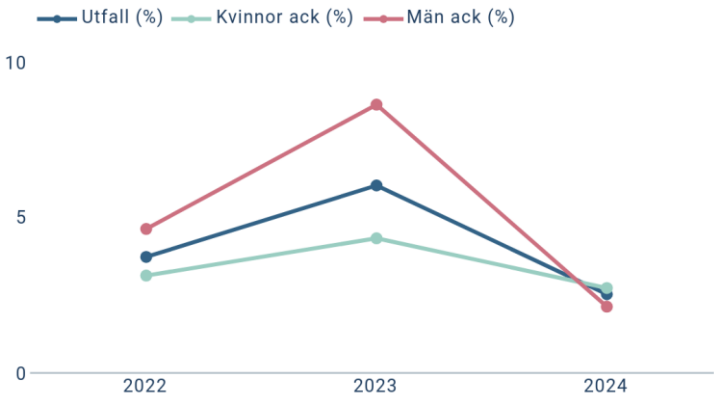
Region Värmland ska vara en attraktiv arbetsgivare. För att vara en attraktiv arbetsgivare är det viktigt att Region Värmland kan attrahera och rekrytera nya medarbetare, utveckla och behålla befintliga medarbetare och skapa bra avslut när medarbetare slutar sin anställning. Varje medarbetare är en viktig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

Bedömning av måluppfyllnad

Uppnås

Indikator	Resultat	Mål	Kvinnor	Män
Hållbart medarbetarengagemang (HME) – totalindex  Mätmetod och datakälla Resultat erhålls från medarbetarenkäten som genomförs en gång per år. Totalindex för hållbart medarbetarengagemang (HME) är 85% vilket är högre än målet 83% och högre än föregående års värde 83%. HME ligger på en hög nivå. Den höga nivån visar att det kontinuerliga arbetet med att förbättra arbetsmiljön och engagemanget ger resultat och uppskattas av medarbetarna.	85	83	84	85
Personalomsättning - andel avgångar  Mätmetod och datakälla Uppgift om personalomsättning - andel avgångar finns att erhålla i Rapportportalen. Källa: Heroma - datalagret Personalomsättningen - andel avgångar är 2,5% vilket var lägre än målet 5% och lägre än föregående års värde 6%. Kvinnors personalomsättning är 2,7%, vilket var lägre än föregående år som uppgick till 4,3%. Männen personalomsättning är 2,1% vilket var lägre än föregående år som uppgick till 8,6%. Personalomsättning på 2,5 % är låg och tyder på hög trivsel, engagemang och en stabil arbetsmiljö. Det innebär att organisationen lyckas behålla värdefull kompetens och erfarenhet, vilket bidrar till kontinuitet och effektivitet. Den stabiliteten stärker organisationen långsiktigt och minskar kostnader förknippade med rekrytering och introduktion.	2,5 %	5%	2,7 %	2,1 %

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

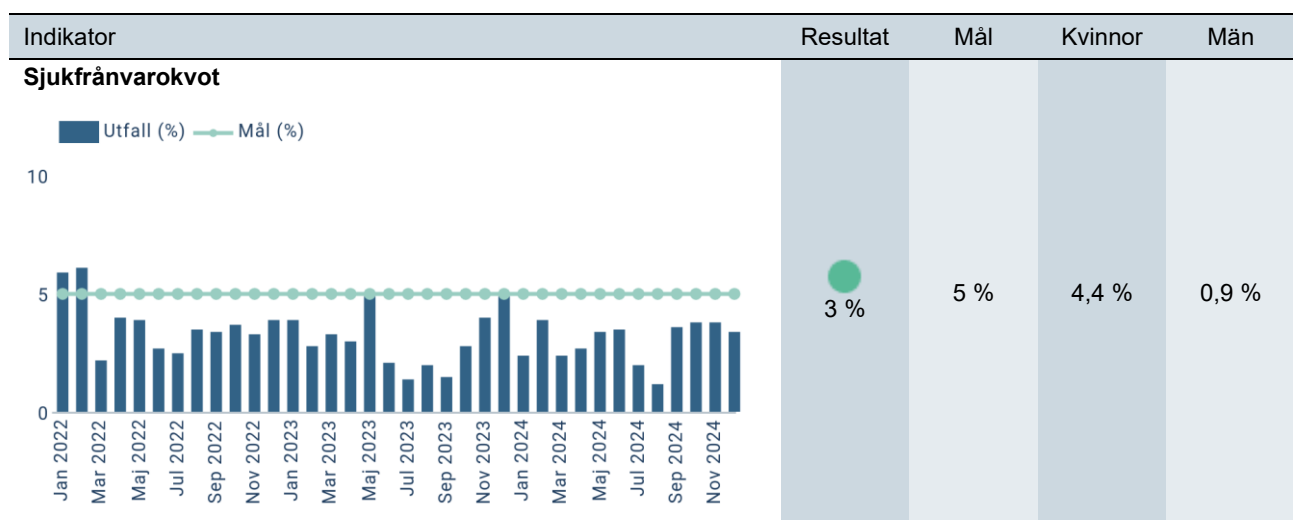
karaktäriserat av respekt och tillit, där alla kan känna delaktighet, medskapande och uppleva arbetsglädje i en kontinuerlig verksamhetsutveckling. Region Värmland arbetar med arbetsmiljöfrågorna på ett systematiskt sätt genom att undersöka, riskbedöma, åtgärda och följa upp arbetsmiljön - SAM, det systematiska 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

Bedömning av måluppfyllnad

 Uppnås



Mätmetod och datakälla

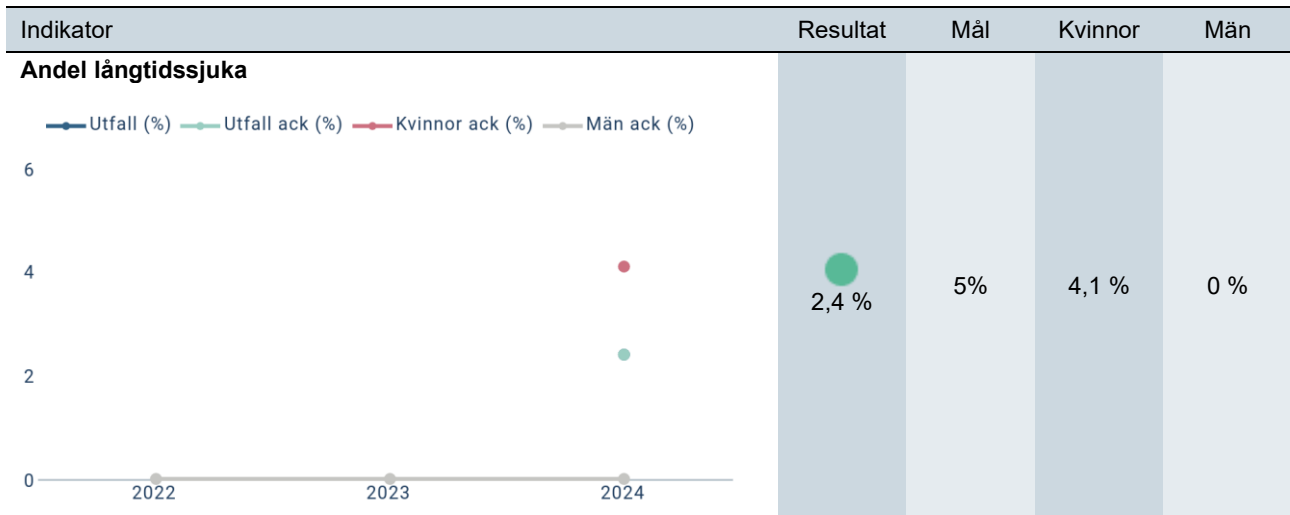
Uppgift om sjukfrånvaro per månad, ackumulerat samt per kön skickas till Stratsys en gång per månad från datalagret.

Källa: Heroma - datalagret

Sjukfrånvaron för perioden är 3,0% vilket är lägre än målet 5% och i samma nivå som föregående år.

Kvinnors sjukfrånvaro är 4,4% vilket är högre än föregående års värde 4,1%. Männens sjukfrånvaro är 0,9%, vilket är lägre än föregående års värde 1,4%. En av orsakerna till männens lägre sjukfrånvaro är 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.



Mätmetod och datakälla

Indikatorn följs upp på decembervärdet.

Uppgift om andel långtidssjuka finns att erhålla i Rapportportalen.

Källa. Heroma - datalagret

Andel långtidssjukskrivna var i december 2,4% vilket är lägre än målet som är 5%.

Långtidssjukfrånvaron beror ofta på medicinska tillstånd eller sjukdomar som ligger utanför arbetsgivarens möjlighet att direkt påverka, såsom kroniska sjukdomar eller skador som inte har sitt ursprung i arbetet. Trots detta arbetar organisationen aktivt med att skapa en stödjande arbetsmiljö och erbjuda anpassningar för att underlätta återgång i arbete när det är möjligt men också åtgärder för att förhindra en ny sjukskrivning.

Andel chefer som genomfört skyddsronnd medarbetare

100 %

100%

Mätmetod och datakälla

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

Datakälla: Stratsys, SAM-modul

100% av cheferna har genomfört skyddsronnd.

Cheferna ser skyddsronnd som ett bra verktyg för att främja en säker och hälsosam arbetsmiljö. Skyddsronnden identifierar och förebygger problem i arbetsmiljön, stärker dialogen med medarbetare och ökar möjligheten till en trivsam arbetsplats.

Andel chefer som genomfört skyddsronnd för underliggande chefer

100 %

100%

Mätmetod och datakälla

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

Datakälla: Stratsys, SAM-modul

100% av chefer som har underliggande chefer har genomfört skyddsronnd för dessa.

Cheferna ser skyddsronnd som ett bra verktyg för att främja en säker och hälsosam arbetsmiljö. Skyddsronnden identifierar och förebygger problem i arbetsmiljön, stärker dialogen med medarbetare och ökar möjligheten till en trivsam arbetsplats.

5.4.4 Resultatmål: Minskad miljö- och klimatpåverkan

Beskrivning

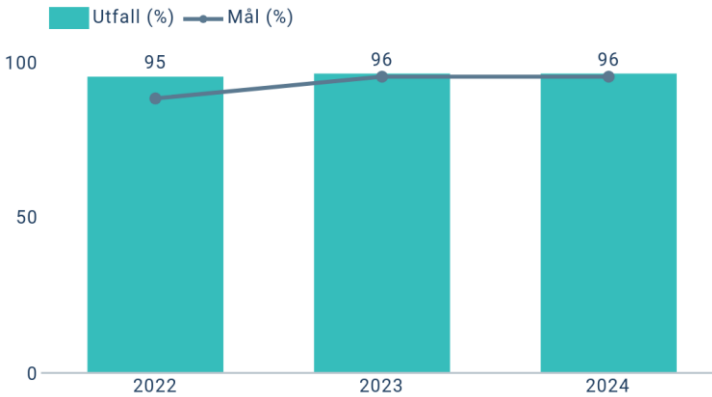
Nämnden ska verka för ett långsiktigt hållbart transportsystem. Genom att öka kollektivtrafikens andel av det motoriserade resandet och förbättra kollektivtrafikens egen miljöprestanda bidrar nämnden till en ekonomiskt, socialt och miljömässigt hållbar utveckling.

Bidrar till de globala målen i Agenda 2030

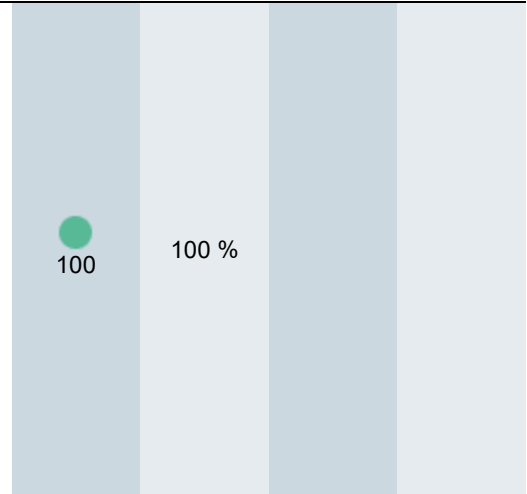
-  Mål 3: God hälsa och välbefinnande
-  Mål 11: Hållbara städer och samhällen
-  Mål 12: Hållbar konsumtion och produktion
-  Mål 13: Bekämpa klimatförändringarna

Bedömning av måluppfyllnad

 Uppnås

Indikator	Resultat	Mål	Kvinnor	Män
Minskad klimatpåverkan - Andel förnybart drivmedel regionbuss och tätortstrafik utanför Karlstad  Mätmetod och datakälla FRIDA / Egen uppföljning	 96	95 %		
Ingen större förändring har skett på regionbussarna gällande drivmedel. Utfallet 96% är på samma nivå som föregående år och över målnivåns 95%.				

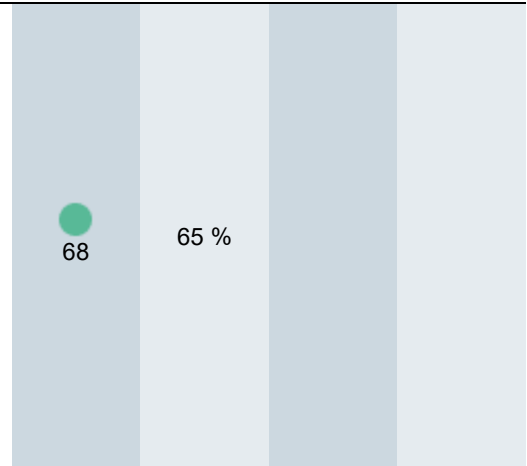
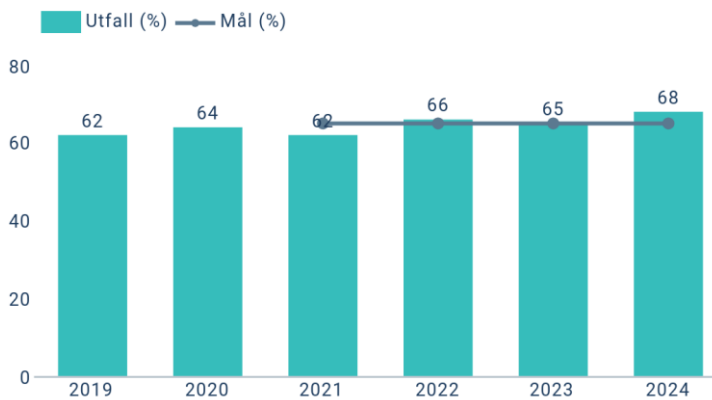
Minskad klimatpåverkan - Andel förnybart drivmedel tätortstrafik Karlstad



Mätmetod och datakälla
FRIDA / Egen uppföljning

Likt föregående år uppnås målnivån på 100%.

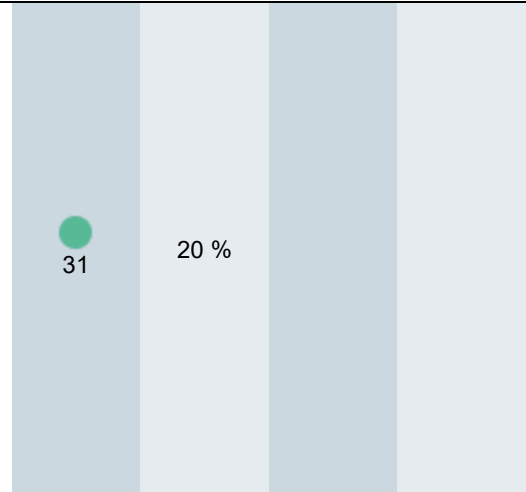
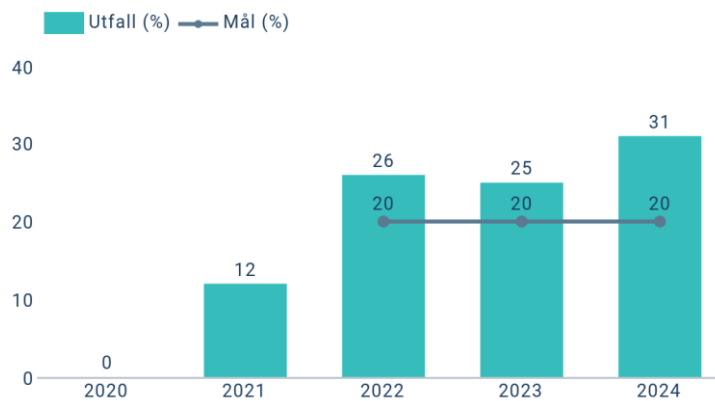
Minskad klimatpåverkan - Andel förnybart drivmedel regiontåg



Mätmetod och datakälla
FRIDA / Egen uppföljning

Årets resultat på 68% överstiger målnivån 65% samt föregående års värde som även det var 65%. Totala antalet kilometer utförda med tåg är lägre i år jämfört med 2023, dock är andelen kilometer utförda med eldrivna tåg större 2024 vilket innebär att årets resultat ökar.

Minskad klimatpåverkan - Andel förnybart drivmedel servicelinjerna



Mätmetod och datakälla

> 2020 års nivå

FRIDA / Egen uppföljning

Servicelinjerna kommer även i år över drivmedelsmålet på 20% och noteras för 31% förnybara körda kilometer. Servicelinjerna till Örebro och Uppsala påverkar andelen positivt då dessa fordon drivs av förnybart drivmedel.

6 Uppföljning av politiska beslut och uppdrag

6.1 Omställning

Med anledning av Region Värmlands mycket allvarliga ekonomiska läge har en omställningsprocess för att reducera personalkostnader genomförts under året. Varje förvaltningsområde har haft i uppdrag att reducera sina personalkostnader, motsvarande den ökning av antal anställda som skett under perioden november 2020 till och med november 2023.

Kollektivtrafiken har samverkat och fastställt sin omställningsplan i fas 1. Under 2024 och 2025 har verksamheten två tunga kritiska processer där en för snabb omställning kan få stora konsekvenser: trafikstarten inom servicetrafiken med en förändrad trafikcentral, samt framtagandet av upphandlingsunderlag för framtidens busstrafik i Värmland. Planen för omställningen, som innebär en minskning med 9,75 tjänster, sträcker sig därför över 2024 och 2025. Planen för omställning har följts under 2024 genom att minska öppettider på kundcenter, reducera bemanning under sommaren samt genom naturlig avgång.

7 Viktiga förhållanden för nämndens resultat och ekonomiska ställning

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

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

7.1 Genomgång av resultat

I årsredovisningen ska nämndens ackumulerade ekonomiska utfall följas upp jämfört med budget för

perioden samt utveckling mot föregående år.

7.2 Verksamhetens nettokostnader

I verksamhetens nettokostnader ingår verksamhetens intäkter, kostnader och avskrivningar.

Nämndens nettokostnad var 857,6 miljoner kronor.

7.3 Verksamhetens intäkter

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

Intäkterna uppgick till 651,2 miljoner kronor vilket var 29,9 miljoner kronor (4,8 procent) högre än motsvarande period föregående år. Ökningen beror främst på ökade biljettintäkter.

Periodens budgeterade intäkter var 664,4 miljoner kronor. För helåret 2024 var intäkterna 651,2 miljoner kronor vilket var 13,2 miljoner kronor lägre än budget. Avvikelsen består främst av lägre biljettintäkter och lägre intäkter för skoltrafik.

Höjda biljettpriser gav önskad effekt, biljettintäkterna ökade jämfört med 2023 men intäkterna blev lägre än förväntat då kunderna till viss del gick över från att köpa enkelbiljetter till att köpa periodkort. De senaste prisökningarna i kombination med lägre bränslepriser störde resandeutvecklingen under 2024. Fler valde att i högre grad gå och cykla i tätort. Störningar i tågtrafik och rationaliseringar i trafikutbud kan ha påverkan på resandet och biljettintäkterna.

7.4 Verksamhetens kostnader

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

Kostnaderna uppgick till 1 500,5 miljoner kronor vilket var 11,5 miljoner kronor (0,8 procent) lägre än motsvarande period föregående år. Minskningen beror främst på att kostnaden för index i trafikavtalen minskat samt att effektiviseringar i trafiksystem genomförts. Det gjorde att kostnaden för trafikavtal blev lägre än föregående år. Verksamheten har även varit återhållsam och kostnadseffektiv.

Periodens budgeterade kostnader var 1 451,0 miljoner kronor. För helåret 2024 uppgick kostnaderna till 1 500,5 miljoner kronor vilket var 49,5 miljoner kronor högre än budget. Avvikelsen består främst på att indexnivån i trafikavtalen låg på en högre nivå vid årets ingång än vad som beräknades i budget och ersättningstrafik för tåg ökade på grund av störningar och skadade tåg. Sänkt indexutveckling under året tillsammans med minskat utbud av trafik och användning av färre fordon kompenserade inte den högre indexnivån.

7.4.1 Personalkostnader

Kostnaderna uppgick till 92,0 miljoner kronor vilket var 4,7 miljoner kronor (5,4 procent) högre än motsvarande period föregående år. Ökningen beror främst på allmän löneutveckling och ökad kostnad för po-pålägg.

Periodens budgeterade kostnader var 95,6 miljoner kronor. För helåret 2024 uppgick kostnaderna till 92,0 miljoner kronor vilket var 3,6 miljoner kronor lägre än budget. Avvikelsen består främst av senarelagd övergång till dygnet runt bemanning i trafikcentralen (servicetrafik)

7.4.2 Köp av verksamhet

Kostnaderna uppgick till 1 162,4 miljoner kronor vilket var 7,6 miljoner kronor (0,6 procent) lägre än motsvarande period föregående år. Minskningen beror främst på lägre kostnadsutveckling för trafikavtal, effektivisering i trafiken genom minskat utbud och användning av färre fordon. Samtidigt ökade kostnaden för ersättningstrafik för tåg på grund av störningar på banan/järnvägsnätet och skadade tåg.

Periodens budgeterade kostnader var 1 101,5 miljoner kronor. För helåret 2024 var kostnaderna 1 162,4 miljoner kronor vilket var 60,9 miljoner kronor högre än budget. Avvikelsen består främst av att indexnivån i trafikavtalen låg på en högre nivå vid årets ingång än vad som beräknades i budget och ersättningstrafik för tåg ökade på grund av störningar och skadade tåg. Sänkt indexutveckling under året tillsammans med minskat utbud av trafik och användning av färre fordon kompenserade inte den högre indexnivån.

7.4.3 Verksamhetsanknutna tjänster och inhyrd personal

Kostnaderna uppgick till 1,7 miljoner kronor vilket var 0,4 miljoner kronor (31,3 procent) högre än motsvarande period föregående år.

Periodens budgeterade kostnader var 1,9 miljoner kronor. För helåret 2024 var kostnaderna 1,7 miljoner kronor vilket är 0,2 miljoner kronor lägre än budget.

7.4.4 Övriga verksamhetskostnader

Kostnaderna uppgick till 244,5 miljoner kronor vilket var 9,0 miljoner kronor (3,6 procent) lägre än motsvarande period föregående år. Minskningen beror främst på lägre kostnad för sjukresor samt minskade kostnader för hållplatsunderhåll efter övergång till egen regi.

Periodens budgeterade kostnader var 252,0 miljoner kronor. För helåret 2024 var kostnaderna 244,5 miljoner kronor vilket är 7,5 miljoner kronor lägre än budget. Avvikelsen består främst av lägre kostnad för sjukresor samt minskade kostnader för hållplatsunderhåll efter övergång till egen regi.

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 7,7 miljoner kronor vilket var 0,3 miljoner kronor (3,5 procent) lägre än motsvarande period föregående år. Minskningen beror främst på försenad leverans av inköpt servicetrafikbuss samt senarelagd uppsättning av hållplatspelare.

Periodens budgeterade kostnader var 9,1 miljoner kronor. För helåret 2024 var kostnaderna 7,7 miljoner kronor vilket var 1,4 miljoner kronor lägre än budget. Avvikelsen beror främst av försenad leverans av inköpt servicetrafikbuss samt senarelagd uppsättning av hållplatspelare.

7.6 Nämndanalys

Nämnden visade ett underskott på 61,1 miljoner kronor. Underskottet berodde främst på att indexnivån i trafikavtalen låg på en högre nivå vid årets ingång än vad som beräknades i budget och ersättningstrafik för tåg ökade på grund av störningar i järnvägsnätet och skadade tåg. Sänkt indexutveckling under året tillsammans med minskat utbud av trafik och användning av färre fordon kompenserade inte den högre indexnivån.

7.7 Återrapportering till nämnd på beslutad intern budgetfördelning

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

Budgetramens fördelningsgrund	Beslutad fördelning budgetram per 2024-01-01 (tusentals kronor)	Budget--växlingar jan-dec (tkr)	Fördelning budgetram per 2024-12-31 (tkr)	Utfall jan-dec (tkr)	Budgetavvikelse (utf jf bud) jan-dec (tkr)	Prognos (tkr)	Prognosavvikelse (progn jf bud) (tkr)	Nettokostnadsutveckling jan-dec -24 jf jan-dec -23 (tkr)	%
Marknadsintäkter	- 204 000	-	- 204 000	- 196 402	- 7 598	- 199 000	- 5 000	- 19 255	- 11
Skolbiljetter	- 85 000	-	- 85 000	- 85 336	336	- 85 000	-	- 4 914	- 6
Intäkt skoltrafik / färdtjänst	- 311 335	-	- 311 335	- 306 689	- 4 646	- 308 240	- 3 095	- 2 066	- 1
Övriga intäkter	- 64 086	-	- 64 086	- 62 800	- 1 286	- 60 874	- 3 212	- 3 687	- 6
Kostnad skoltrafik / färdtjänst	311 335	-	311 335	307 165	4 170	308 240	3 095	2 101	- 1
Trafik	963 708	-	963 708	1 027 132	63 424	1 040 270	76 562	13 015	1
Övriga kostnader	185 891	-	185 891	174 569	11 322	181 027	4 864	660	0
Summa	796 513	-	796 513	857 639	61 126	876 423	79 910	41 496	5

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. Inga budgetväxlingar har skett under året.

7.9 Återrapportering till nämnd av föreslagna omprioriteringar för en budget i balans

I nämndens Svar på planeringsdirektiv 2024 redovisades föreslagna och beslutade omprioriteringar för att verksamhetens ska rymmas inom angiven nettokostnadsram.

8 Internkontroll

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

I kollektivtrafiknämndens internkontroll för 2024 ingick 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.