

Årsredovisning 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	22
7	Viktiga förhållanden för nämndens resultat och ekonomiska ställning	22
8	Internkontroll.....	25

Bilagor

Bilaga 1: Mall intern ramfördelning nämnd ÅR 2025

Bilaga 2: Sammanställning budgetväxlingar nämnd 2025 ÅR

1 Sammanfattning

Sammanfattning av bedömning av måluppfyllnad

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

Kollektivtrafiknämnden uppfyller helt tre och delvis tre 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 (gul)

Målet uppnås delvis. Detta med hänvisning till en stabil marknadsandel och sammantaget god nöjdhet och trygghet bland invånare och resenärer.

Resultatmål - Smart resande (gul)

Målet för året nås delvis, resultatet ligger på liknande eller samma nivå som förra året.

Resultatmål - Jämställd och jämlik tillgänglighet (gul)

Målet uppnås delvis, resultatet ligger på liknande nivå som förra året.

Resultatmål - Ekonomi i balans (grön)

Verksamheten nådde budgetmålet och ligger 30,7 miljoner bättre än budget.

Resultatmål - Attraktiv arbetsgivare (röd)

Det hållbara medarbetarengagemanget har minskat jämfört med föregående år. Antalet tillsvidarejänster inom verksamheten är stabilt. Antalet visstidstjänster har temporärt ökat något till följd av servicetrafikens trafikstart den 1 maj.

Resultatmål - Hållbar arbetsmiljö (grön)

Det är låg sjukfrånvarokvot inom verksamheten.

Resultatmål - Minskad miljö- och klimatpåverkan (grön)

Någon större förändring gällande drivmedel skedde inte under 2025.

Sammanfattning av resultat och ekonomisk ställning

Utfall avvikelse mot budget (överskott/underskott [-] i mnkr)	Förändring utfall jämfört föregående år (ökning/minskning [-] mnkr)
30,7	-34,2

Nämnden visade ett överskott på 30,7 mkr trots lägre intäkter än budgeterat. Intäktsminskningen berodde främst på minskade biljettintäkter och lägre hyresintäkter kopplade till kommersiell tågtrafik. Samtidigt bidrog gratis sommarlovskort för unga till ett ökat resande, vilket är positivt ur ett långsiktigt resande- och tillgänglighetsperspektiv. Kostnaderna var lägre än budgeterat, främst till följd av lägre trafikknaster, återinförd skattereduktion för biogas, lägre indexutveckling orsakade av sjunkande bränslepriser samt minskade trafikknaster för sjukresor till följd av nya trafikavtal.

2 Vision, värdegrund och styrmodell

Vision

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

Värdegrund

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

Styrmodell

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

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

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

3 Nämndens uppdrag

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

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

Nämnden ansvarar för regiontrafik med buss och tåg, stadstrafik i Karlstad, båtbusstrafik, anropsstyrd trafik, skoltrafik i 15 kommuner, färdtjänst, riksferdtjänst, 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 året 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)

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. Flera av indikatorerna baseras på statistiska metoder utifrån ett urval, exempelvis enkätfrågor till resenärer. Detta ger inte ett exakt resultat utan en siffra med ett konfidensintervall som kan variera beroende på metod och urvalsstorlek. Enkelt uttryckt måste en skillnad vara tillräckligt stor jämfört med tidigare mätresultat för att vara 'statistiskt signifikant', alltså att det med säkerhet går att säga att något har förändrats.

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

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

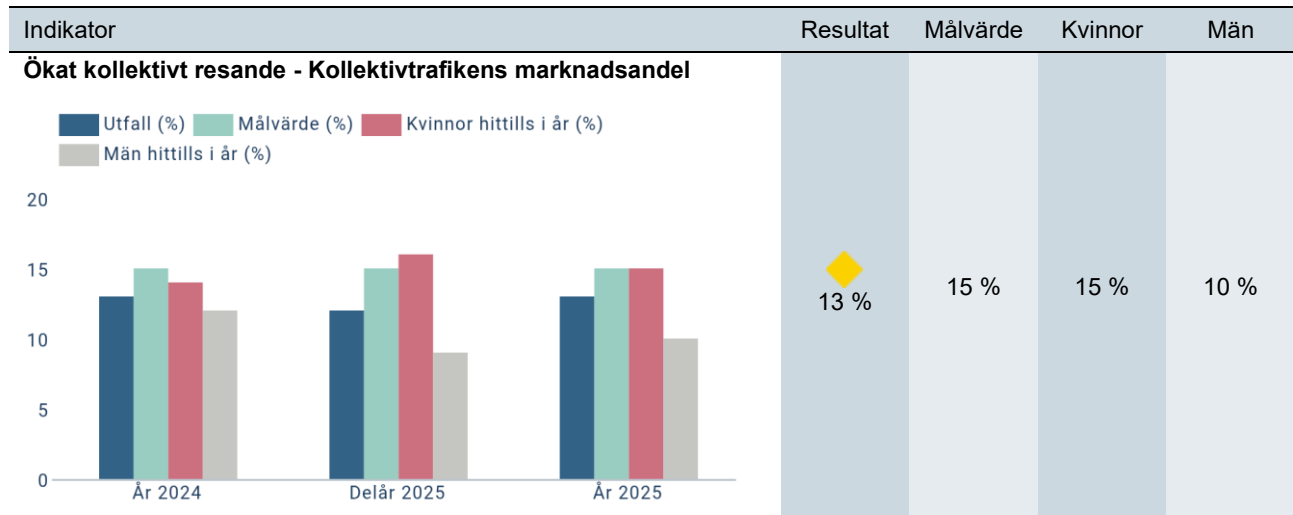
 Uppnås delvis

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 både invånare och resenärer överlag bättre, och tillbaka på nivåerna som var innan nedgången. Några orsaker till detta är troligen en mild 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 här har resenärernas betyg ökat i år.

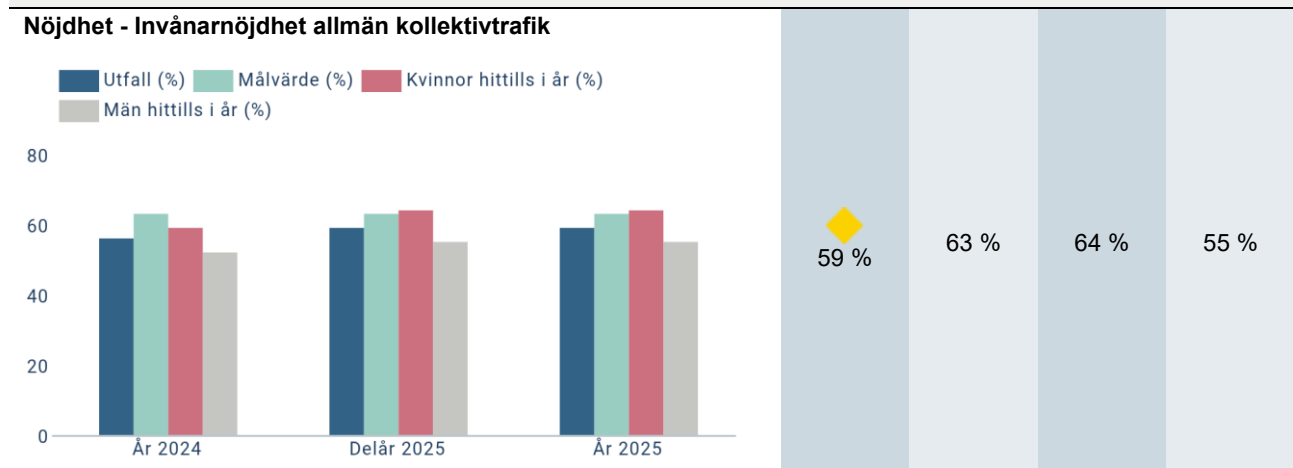


Datakälla

Kollektivtrafikbarometern

Marknadsandelen inom kollektivtrafiken är oförändrad sedan förra året, då den ligger kvar på 13%. Nominellt uppnås inte målet på 15%, 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).



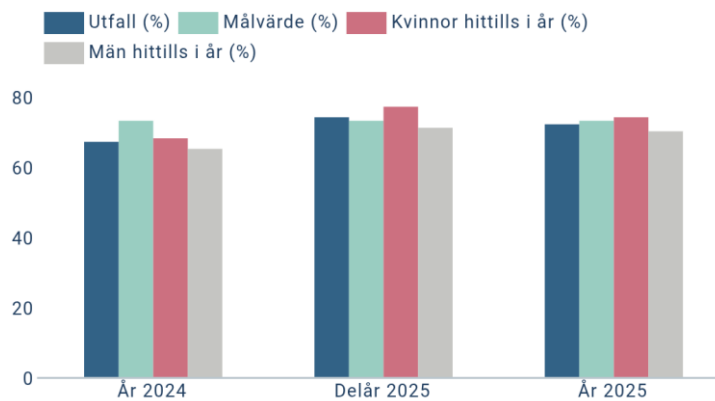
Datakälla

Kollektivtrafikbarometern

Efter förra årets nedgång återhämtar sig nöjdheten hos invånarna några procent. Utfallet på 59% är högre än fjolårets

Indikator	Resultat	Målvärde	Kvinnor	Män
56%, men det högt uppsatta målet på 63% uppnås inte. Det nationella snittet är 53%.				
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 sig av, kan ha inverkat positivt på betyget.				
Både kvinnor och män anser sig vara mer nöjda i år.				

Nöjdhet - Kundnöjdhet allmän kollektivtrafik



72 %

73 %

74 %

70 %

Datakälla

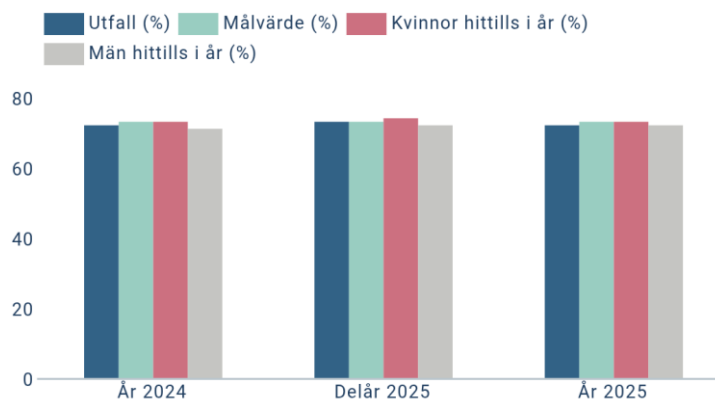
Kollektivtrafikbarometern

Även resenärerna är mer nöjda med kollektivtrafiken gentemot ifjol. Utfallet på 72%, som nästan når upp till målet (73%), innebär att nöjdheten är tillbaka på 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. En liten nedgång i betyget skönjdes under hösten, vilket bland annat kan ha berott på initiala svårigheter kring den nya trafikstarten i Karlstad tätort.

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

Trygghet - Det känns tryggt att resa med kollektivtrafiken - Invånare



72 %

73 %

73 %

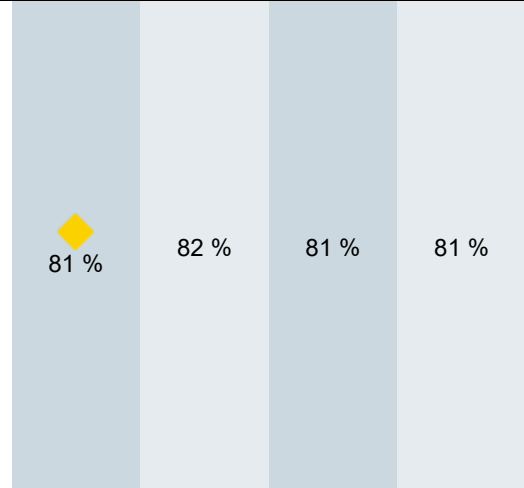
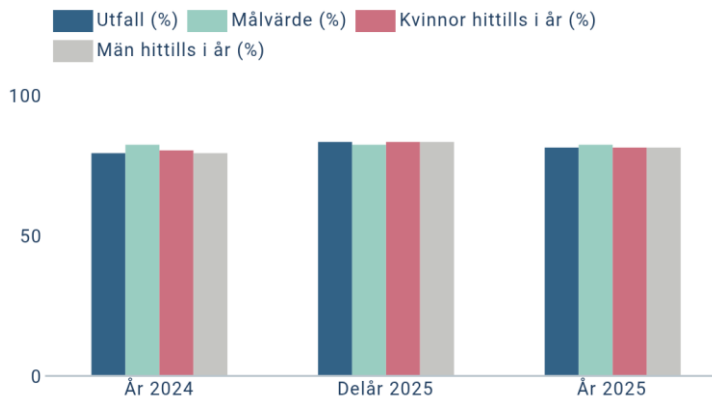
72 %

Datakälla

Kollektivtrafikbarometern

Indikator	Resultat	Målvärde	Kvinnor	Män
Invånarnas betyg, avseende hur tryggt det är att resa med kollektivtrafiken, hamnar på 72% och tangerar därmed föregående års värde samt uppnår nästan målnivåns 73%. Betyget är över det nationella snittet på 67%. Tätortsbor känner sig mer trygga än boende på landsbygden, vilket bland annat kan bero på att de mer litar på att de kommer fram i tid, vilket i sin tur kan vara beroende av att utbudet av trafik i tätorten är större än ute i länet. Förutom att invånarna kan lita på att komma fram i tid, så har även hur enkelt det är att resa med kollektivtrafiken samt tillgången till information vid resan betydelse för den upplevda tryggheten.				

Trygghet - Det känns tryggt att resa med kollektivtrafiken - Resenärer



Datakälla

Kollektivtrafikbarometern

81% 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 föregående års 79% samt strax under 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 påverkar trygghetsbetyget. Att det är enkelt att resa med kollektivtrafiken samt tillgången till information vid resan brukar också ha betydelse för tryggheten.

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 delvis

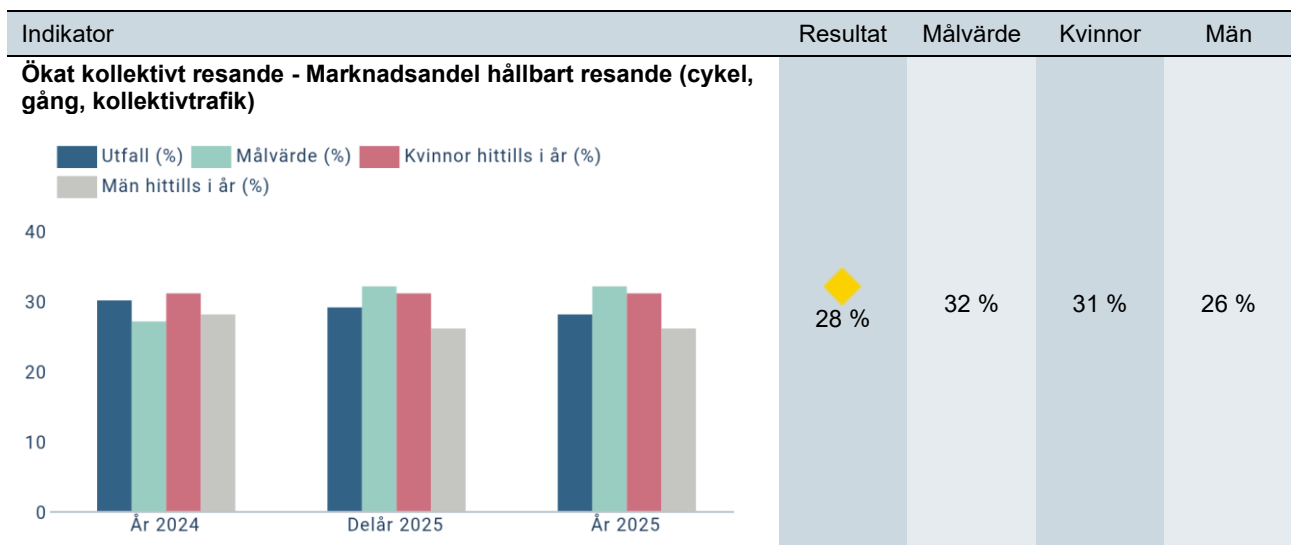
Kommentar

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 2024 medan det i Karlstad uppdaterades 2025.

Dynamisk trafik har körts i Säffles tätort sedan 2023 och startades även i Grums 2025. Denna sommar kördes den för andra året i rad i området runt Sunnes tätort. Kollektivtrafiknämnden beslutade 2025-11-04, §174, att fortsätta utveckla detta trafikkoncept.



Datakälla

Kollektivtrafikbarometern

Marknadsandelen för hållbart resande ligger med sina 28% kvar i samma härad, och inom felmarginalen av föregående års värde, som var 30%. Målnivån på 32% uppnås dock ej. Kollektivtrafikens och cykelresornas andel ligger kvar på samma nivå som ifjol, medan "gångresor" har minskat något.

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

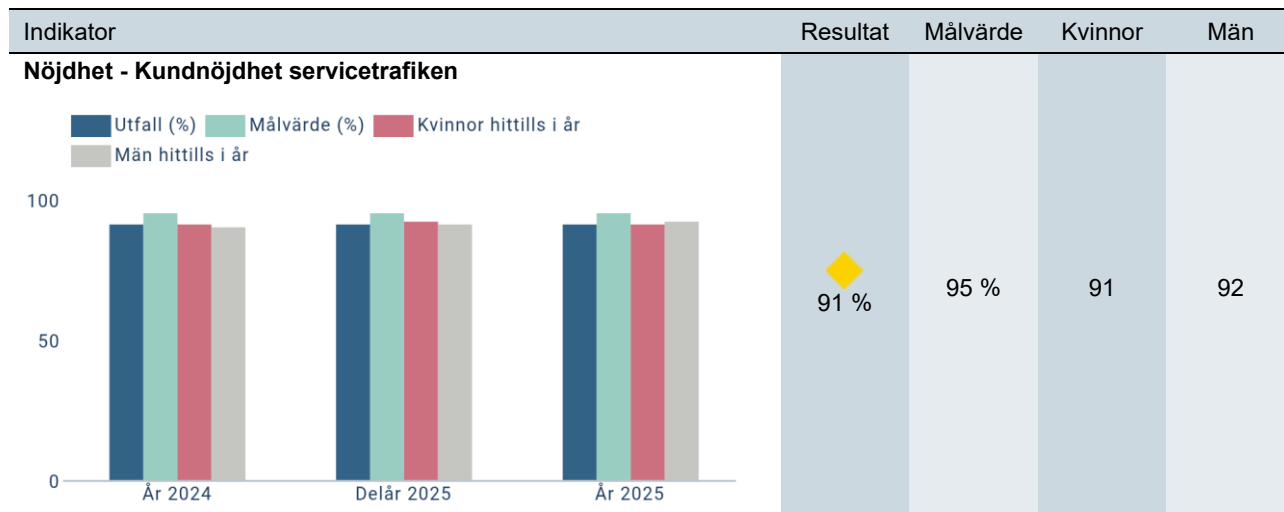
Bedömning av måluppfyllnad

 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.

Trots att målet inte helt nås kan det ändå nämnas att 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. Kollektivtrafiknämnden beslutade 2025-11-04, §174, att fortsätta utveckla detta trafikkoncept. Mixtrafik innebär att skoltrafiken öppnas upp för allmänheten, vilket ytterligare ökar tillgängligheten till att resa kollektivt.



Datakälla

Anbaro

Utfallet 91%, som är på samma nivå som föregående år, når inte upp till målnivån på 95% men ligger i nivå med det nationella snittet som även det är 91%.

En analys av resultatet visar att kunderna är övergripande väldigt nöjda med bemötande hos både beställningspersonal och förare, men helhetsbetyget blir ändå något lägre. Över tid förväntas ett högre betyg, dels utifrån att nya system, personal och arbetssätt blir mer intrimmande, dels att kunderna vant sig vid det nya

Indikator	Resultat	Målvärde	Kvinnor	Män
trafikupplägget.				
Upplevd tillgänglighet - Avgångstiderna passar respondentens behov - Invånare Utfall (%) Målvärde (%) Kvinnor hittills i år (%) Män hittills i år (%) År 2024 Delår 2025 År 2025 44 % 47 % 46 % 41 % Datakälla Kollektivtrafikbarometern Inga förändringar har skett avseende invånarnas betyg för avgångstider gentemot fjolåret. Årets värde på 44% är samma som ifjol. 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%. 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 Utfall (%) Målvärde (%) Kvinnor hittills i år (%) Män hittills i år (%) År 2024 Delår 2025 År 2025 63 % 67 % 63 % 62 % Datakälla Kollektivtrafikbarometern Resenärernas betyg avseende avgångstiderna blir 63%, och är i samma härad som fjolårets 64%, men når inte upp till målnivån på 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				
Under hösten har tre praktikanter från Karlstads universitet genomfört en studie av upplevd tillgänglighet i kollektivtrafiken. Datan analyserades utifrån kön men även geografi, kundstatus och ålder. Överlag präglas länet av en hög upplevd tillgänglighet, men kvinnor och yngre upplever minst tillgänglighet i sitt resande. Rekommendationerna var att satsa mer på trafik i delar med låg upplevd tillgänglighet, att anpassa trafik mer efter kundens behov samt fortsatt analys inom området. Utbildningsinsatser har under året genomförts för att stärka kompetensen i jämställdhetsfrågor. - Under början av året genomfördes konferensen Forum jämställdhet i Malmö där delar av ledningsgruppen deltog. - 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

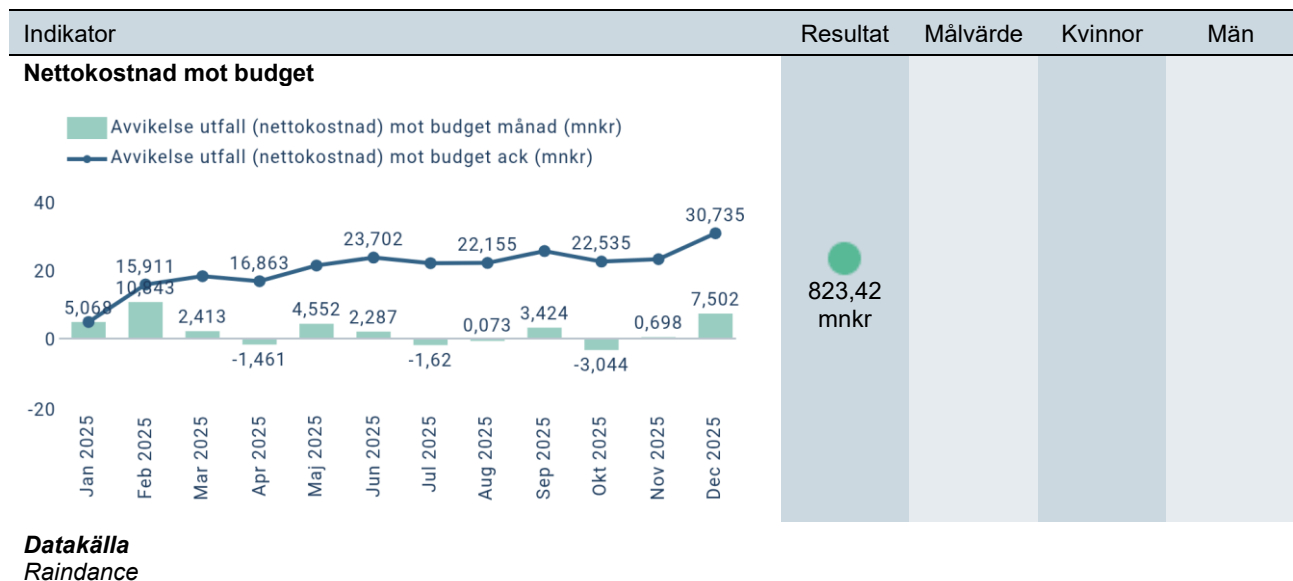
Kommentar

Nämnden visade ett överskott på 30,7 miljoner kronor jämfört med budget. Överskottet berodde främst på lägre indexnivåer i trafikavtalen, den återinförda skattereduktionen för biogas samt effekten av genomförd

trafikupphandling inom servicetrafiken. Samtidigt minskade biljettintäkterna till följd av kostnadsfria sommarlovsresor för unga.

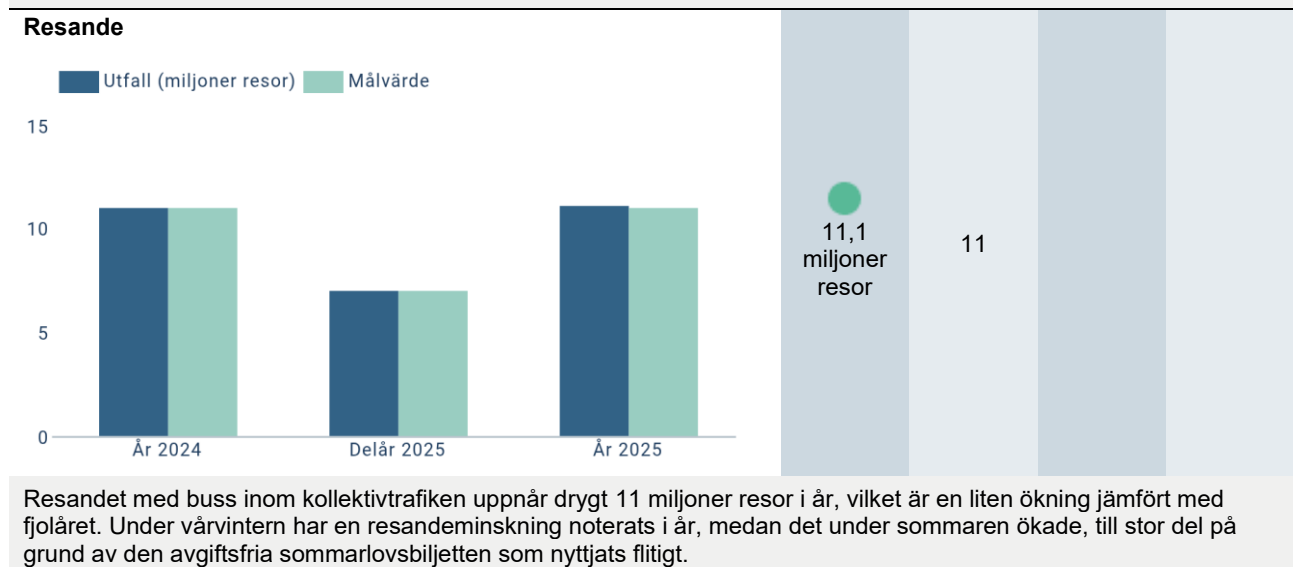
Resandet med kollektivtrafiken påverkas positivt av det avgiftsfria sommarlovskortet, som erbjöds till barn och unga. Till skillnad mot resandet så påverkas försäljningen istället negativt av ovanstående kort då biljettintäkter från skolungdomar minskat under sommarlovet på grund av detta.

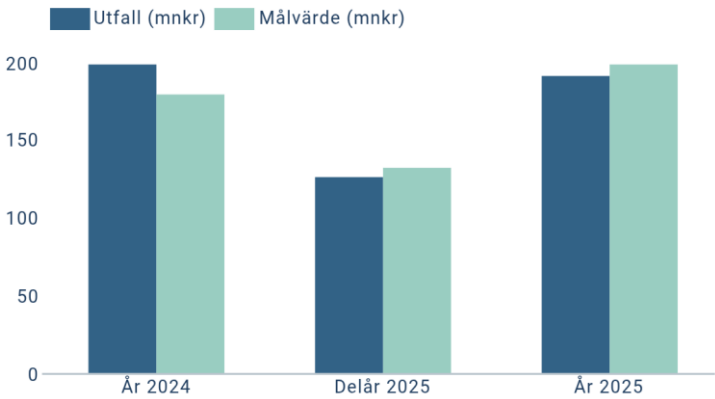
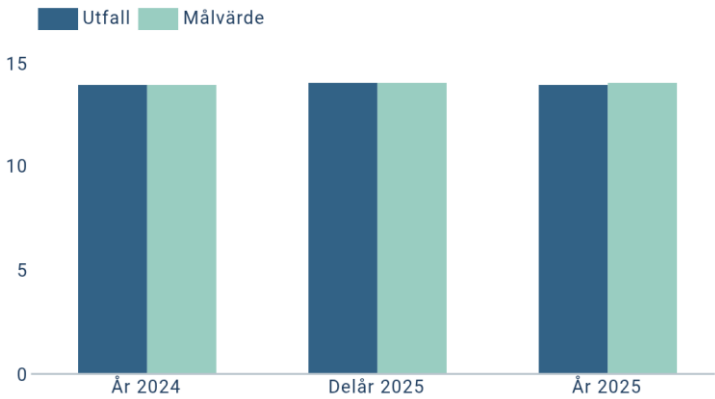
Andelen inköp som görs via beställningssystemet uppgår till 40 procent, vilket är lägre än målsättningen om 100 procent. En stor del av inköp utanför e-handelssystemet är kopplade till arbetet med hållplatser. Inköpen sker i vissa fall direkt i butik i samband med pågående arbete, vilket upplevs som praktiskt och där det finns ett värde i att kunna se och bedöma produkter på plats. Samtidigt finns fortsatt potential att i högre grad nyttja beställningssystemet, vilket kan bidra till effektivare inköpsprocesser och tidsbesparingar framåt.

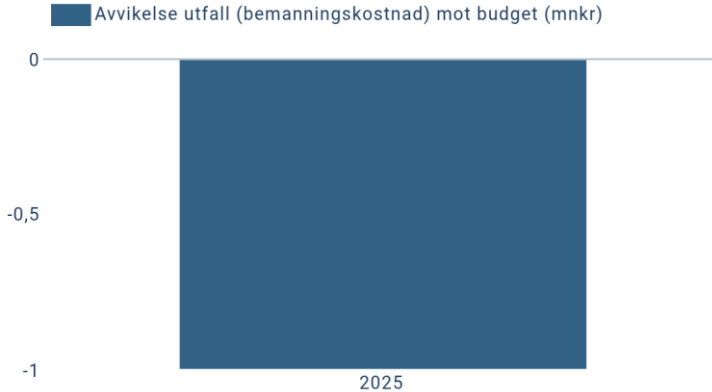
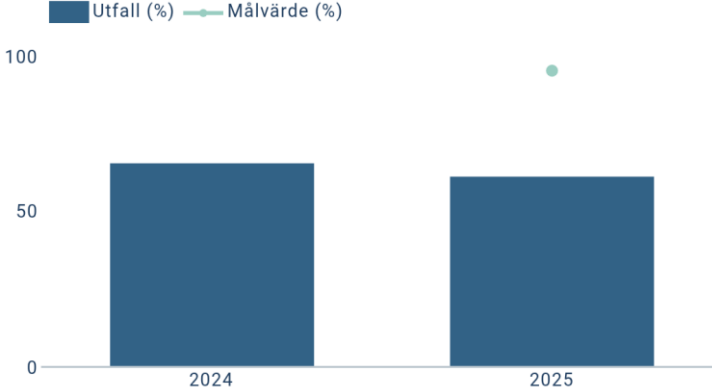


Nämnden visade ett överskott på 30,7 miljoner kronor jämfört med budget. Överskottet berodde främst på lägre indexnivåer i trafikavtalen, den återinförda skattereduktion för biogas samt effekten av genomförd trafikupphandling inom servicetrafiken. Samtidigt minskade biljettintäkterna till följd av kostnadsfria sommarlovsresor för unga.

Indikatorn redovisas mer i detalj under kapitel 7.



Indikator	Resultat	Målvärde	Kvinnor	Män
Försäljning				
 Utfall (mkr) Målvärde (mkr) År 2024 Delår 2025 År 2025	 191,1 mkr	198,5 mkr		
Försäljning av produkter till privatmarknaden har minskat med 4% gentemot 2024. Den största delen av denna minskning härrör till det avgiftsfria sommarlovskortet, som erbjöds till barn och unga 2025.				
Resande / tur				
 Utfall Målvärde År 2024 Delår 2025 År 2025	 13,9	14		
Utfallet på 13,9 stycken resande per tur ligger på samma nivå som föregående år och når nästan upp till 14 stycken, som är målvärdet.				

Indikator	Resultat	Målvärde	Kvinnor	Män
Bemanningskostnad mot budget				
 Avvikelse utfall (bemanningskostnad) mot budget (mnkr) 2025	-1 mnkr			
Datakälla Raindance				
Avvikelsen är 0,3 miljoner kronor eller 0,3%. Kostnaden för bemanningen är i enlighet med budget.				
Nyttjandegrad i e-handelssystemet				
 Utfall (%) — Målvärde (%) 2024 2025	60,9 %	95 %		
Datakälla Raindance				
Andelen inköp som kan göras inom e-handelssystemet är liten i relation till Kollektivtrafikens totala inköp. Under året motsvarar de möjliga inköpen 0,3 mnkr av totalt 1 468 mnkr. Av dessa 0,3 mnkr har 0,2 mnkr genomfört via e-handelssystemet, vilket motsvarar 61%. En stor del av inköp utanför e-handelssystemet är kopplade till arbetet med hållplatser. Inköpen sker i vissa fall direkt i butik i samband med pågående arbete, vilket upplevs som praktiskt och där det finns ett värde i att kunna se och bedöma produkter på plats. Samtidigt finns fortsatt potential att i högre grad nyttja beställningssystemet, vilket kan bidra till effektivare inköpsprocesser och tidsbesparingar framåt.				

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

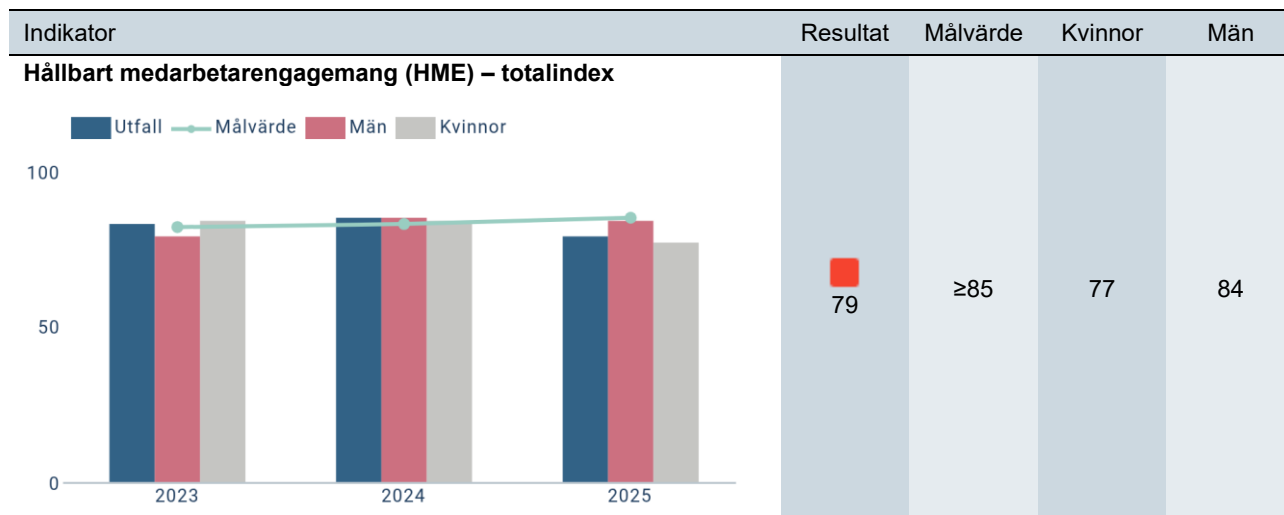
 Uppnås inte

Kommentar

Det hållbara medarbetarengagemanget har minskat jämfört med föregående år. Minskningen kan i huvudsak kopplas till införandet av nya avtal inom servicetrafiken, som inneburit stora förändringar bland annat förändringar i regelverk, nya entreprenörer samt ett nytt bokningssystem. Bokningssystemet har inte fungerat fullt ut, vilket har påverkat de medarbetare som arbetat närmast förändringen. Samtidigt har organisationen visat ett starkt engagemang och ett tydligt ansvarstagande i hanteringen av utmaningarna. Detta ger goda förutsättningar för stabilisering och förbättring av resultaten framåt.

Förändringen i antalet omräknade heltider är en ökning med 0,6 tjänster, vilket är positivt. Behovet av resurser har ökat men verksamheten har lyckats omfördela resurserna på ett bra sätt.

Ökningen av antalet visstidsanställda förklaras av förändringarna inom servicetrafiken, där antalet bedöms kunna minska under 2026 i takt med att systemen stabiliseras och arbetsbelastningen minskar.



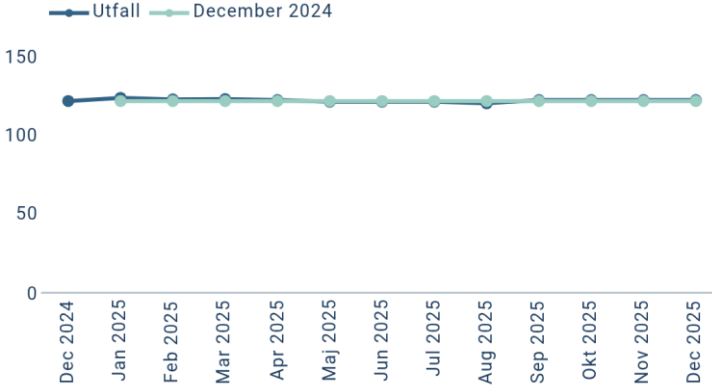
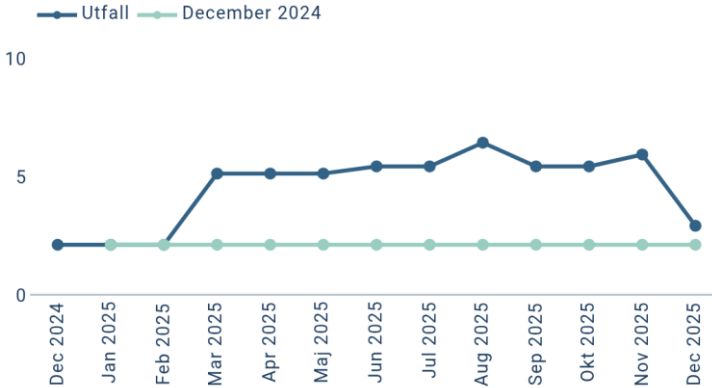
Datakälla

Resultat erhålls från medarbetarenkäten som genomförs en gång per år.

Totalindex för 2025 uppgick till 79, vilket är lägre än både målvärdet 85 och föregående års resultat 85. För kvinnor var totalindex 77 (84 föregående år) medan män uppvisade ett index på 84 (85).

Det hållbara medarbetarengagemanget har minskat jämfört med föregående år. Minskningen kan i huvudsak kopplas till införandet av nya avtal inom servicetrafiken, som inneburit stora förändringar bland annat förändringar i regelverk, nya entreprenörer samt ett nytt bokningssystem. Bokningssystemet har inte fungerat fullt ut, vilket har påverkat de medarbetare som arbetat närmast förändringen.

De funktioner som i högst grad påverkats av förändringarna är till stor del bemannade av kvinnor. Detta bidrar till att nedgången i nöjdhet är tydligare bland kvinnor än bland män.

Indikator	Resultat	Målvärde	Kvinnor	Män
Samtidigt har organisationen visat ett starkt engagemang och ett tydligt ansvarstagande i hanteringen av utmaningarna. Detta ger goda förutsättningar för stabilisering och förbättring av resultaten framåt.				
Omräknade heltider tillsvidareanställda 	121,6		72	49
Datakälla Heroma				
Antalet omräknade heltider har under året ökat med 0,6 tjänster. Behovet av resurser har ökat men verksamheten har lyckats omfördela befintliga resurser på ett bra sätt och inte behövt utöka.				
Omräknade heltider visstidsanställda 	2,9		4	2,4
Datakälla Heroma				
Omräknade heltider för visstidsanställda har ökat från december 2024 med 0,8 anställda. Kvinnorna har ökat med 0,5 och männen har ökat med 0,3. Antalet omräknade visstidsanställda har ökat under året, främst till följd av trafikstarten i servicetrafiken som medfört ett tillfälligt ökat resursbehov. Minskningen i december bedöms vara tillfällig och förändrar inte behovet av extra resurser.				

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

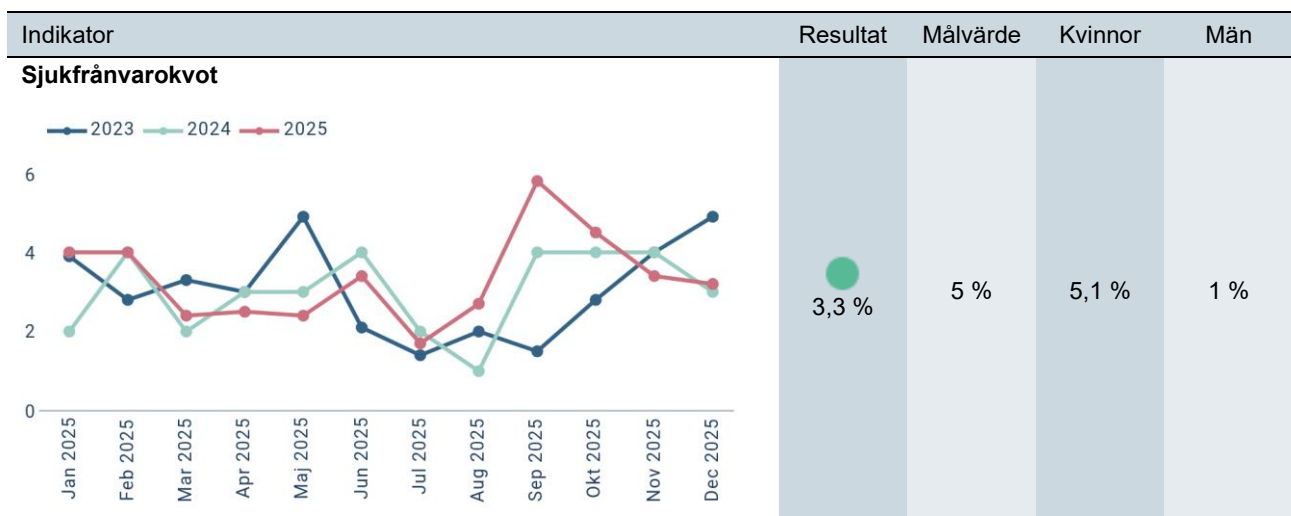
 Uppnås

Kommentar

Kollektivtrafikens sjukfrånvaro befinner sig med 3,3% 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. Skillnaden är även kopplad till trafikstarten i servicetrafiken och den höga arbetsbelastning som följde. Då det framför allt är kvinnor som arbetat med denna del av verksamheten syns ökningen tydligare bland kvinnor än bland män.

God 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.

100% av cheferna har genomfört skyddsronnd för både medarbetare och underliggande chefer. 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 trivsamt arbetsplats.



Indikator	Resultat	Målvärde	Kvinnor	Män
Datakälla Heroma				
Sjukfrånvaron för perioden är 3,3% vilket är lägre än målet 5% men högre än föregående år 3,0%. Kvinnors sjukfrånvaro är 5,1% vilket är högre än föregående års värde 4,4%. Männens sjukfrånvaro är 1,0%, vilket är i nivå med föregående års värde 0,9%. 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. Sjukfrånvaron har ökat jämfört med föregående år och ökningen är delvis kopplad till trafikstarten i servicetrafiken och den höga arbetsbelastning som följde. Då det framför allt är kvinnor som arbetat med denna del av verksamheten syns ökningen tydligare bland kvinnor än bland män. Utöver detta påverkas sjukfrånvaron under året även av ett fåtal individuella händelser som verksamheten har begränsade möjligheter att påverka. Dessa har bidragit till tillfälliga variationer i sjukfrånvaron under delar av året, medan den ackumulerade sjukfrånvaron för helåret 2025 sammantaget är på en god nivå. I takt med att systemen stabiliseras och arbetsbelastningen minskar förväntas sjukfrånvaron sjunka.				
Andel chefer som genomfört skyddsronnd medarbetare	 100 %	100 %		
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 trivsamt arbetsplats.				
Andel chefer som genomfört skyddsronnd för underliggande chefer	 100 %	100 %		
Datakälla Årlig uppföljning Systematisk arbetsmiljöarbete (SAM), uppgift kommer att kunna erhållas i SAM-modulen. Datakälla: Stratsys, SAM-modul				
Skyddsronnder har genomförts för samtliga verksamheter.				

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

Bedömning av 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 skedde inte under 2025. Däremot minskade andelen förnybara drivmedel i tågtrafiken eftersom andelen kilometer utförda med dieseltåg ökade.

Indikator	Resultat	Målvärde	Kvinnor	Män												
Minskad klimatpåverkan - Andel förnybart drivmedel regionbuss och tätortstrafik utanför Karlstad	<table><thead><tr><th>År</th><th>Utfall (%)</th><th>Målvärde (%)</th></tr></thead><tbody><tr><td>2023</td><td>96</td><td>96</td></tr><tr><td>2024</td><td>96</td><td>96</td></tr><tr><td>2025</td><td>96</td><td>96</td></tr></tbody></table>	År	Utfall (%)	Målvärde (%)	2023	96	96	2024	96	96	2025	96	96	96 %		
År	Utfall (%)	Målvärde (%)														
2023	96	96														
2024	96	96														
2025	96	96														
Datakälla FRIDA / Egen uppföljning																
Ingen större förändring har skett på regionbussarna gällande drivmedel, och likt förut körs de till största delen på det förnybara drivmedlet HVO100. Utfallet på 96% är samma som målnivån och även föregående års värde.																

Minskad klimatpåverkan - Andel förnybart drivmedel tätortstrafik Karlstad	<table><thead><tr><th>År</th><th>Utfall (%)</th><th>Målvärde (%)</th></tr></thead><tbody><tr><td>2018</td><td>100</td><td>100</td></tr><tr><td>2019</td><td>100</td><td>100</td></tr><tr><td>2020</td><td>100</td><td>100</td></tr><tr><td>2021</td><td>100</td><td>100</td></tr><tr><td>2022</td><td>100</td><td>100</td></tr><tr><td>2023</td><td>100</td><td>100</td></tr><tr><td>2024</td><td>100</td><td>100</td></tr><tr><td>2025</td><td>100</td><td>100</td></tr></tbody></table>	År	Utfall (%)	Målvärde (%)	2018	100	100	2019	100	100	2020	100	100	2021	100	100	2022	100	100	2023	100	100	2024	100	100	2025	100	100	100 %		
År	Utfall (%)	Målvärde (%)																													
2018	100	100																													
2019	100	100																													
2020	100	100																													
2021	100	100																													
2022	100	100																													
2023	100	100																													
2024	100	100																													
2025	100	100																													

Indikator	Resultat	Målvärde	Kvinnor	Män																								
Datakälla FRIDA / Egen uppföljning																												
Likt föregående år uppnås målnivån på 100%.																												
Under 2025 startades det nya trafikavtalet med Nobina upp, och detta innebär fler elbussar i fordonsflottan, vilket dock inte påverkar andelen förnybart drivmedel, då föregående entreprenör har kört bussarna med biogas, som också är förnybart.																												
Minskad klimatpåverkan - Andel förnybart drivmedel regiontåg																												
<table><tr><th>År</th><th>Utfall (%)</th><th>Målvärde (%)</th></tr><tr><td>2019</td><td>62</td><td></td></tr><tr><td>2020</td><td>64</td><td></td></tr><tr><td>2021</td><td>62</td><td></td></tr><tr><td>2022</td><td>66</td><td></td></tr><tr><td>2023</td><td>65</td><td></td></tr><tr><td>2024</td><td>68</td><td></td></tr><tr><td>2025</td><td>65</td><td></td></tr></table>	År	Utfall (%)	Målvärde (%)	2019	62		2020	64		2021	62		2022	66		2023	65		2024	68		2025	65		65	67 %		
År	Utfall (%)	Målvärde (%)																										
2019	62																											
2020	64																											
2021	62																											
2022	66																											
2023	65																											
2024	68																											
2025	65																											
Datakälla FRIDA / Egen uppföljning																												
Årets resultat på 65% uppnår ej målnivåns 67%, och inte heller föregående års värde, som var 68%.																												
Det har skett neddragning av trafik både på Värmlandsbanan samt Fryksdalsbanan under 2025. Det är större neddragning på Värmlandsbanan, som drivs av elektrifierade tåg till skillnad mot Fryksdalsbanans dieseltåg, och detta innebär att andelen kilometer utförda med tåg som drivs av förnybart drivmedel har minskat, vilket i sin tur återspeglas i årets utfall.																												
Minskad klimatpåverkan - Andel förnybart drivmedel servicelinjerna																												
<table><tr><th>År</th><th>Utfall (%)</th><th>Målvärde (%)</th></tr><tr><td>2020</td><td>0</td><td></td></tr><tr><td>2021</td><td>12</td><td></td></tr><tr><td>2022</td><td>26</td><td>20</td></tr><tr><td>2023</td><td>25</td><td>20</td></tr><tr><td>2024</td><td>22</td><td>20</td></tr><tr><td>2025</td><td>25</td><td>20</td></tr></table>	År	Utfall (%)	Målvärde (%)	2020	0		2021	12		2022	26	20	2023	25	20	2024	22	20	2025	25	20	25	20 %					
År	Utfall (%)	Målvärde (%)																										
2020	0																											
2021	12																											
2022	26	20																										
2023	25	20																										
2024	22	20																										
2025	25	20																										
Datakälla FRIDA / Egen uppföljning																												
Servicelinjerna kommer även i år över drivmedelsmålet på 20% och noteras för 25% förnybara körda kilometer. Servicelinjerna till Örebro och Uppsala påverkar andelen positivt då dessa fordon drivs av det förnybara drivmedlet HVO100.																												

Indikator	Resultat	Målvärde	Kvinnor	Män

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.

Vid sammanträdet 2025-11-04 (Dnr. KTN/250194) beslutade nämnden att en färdplan för dynamisk kollektivtrafik i länet ska tas fram. Beslutet innebar dels att trafikdirektören uppdras ta fram förslag på trafikupplägg som är mest ändamålsenliga utifrån de skilda geografiska förutsättningar som råder i länet, dels att trafikdirektören uppdras successivt implementera konceptet X-linjen i fler områden under 2026-2027.

7 Viktiga förhållanden för nämndens resultat och ekonomiska ställning

Region Värmlands verksamhet ska bedrivas med god ekonomisk hushållning, kostnadskontroll och långsiktig ekonomisk hållbarhet. Regionfullmäktige fastställer inför varje nytt kalenderår årets resultatbudget och nämndernas nettokostnadsramar. Nämndens nettokostnadsram är uppbyggd av verksamhetens direkta intäkter minus direkta kostnader och avskrivningar, och anger nämndens utrymme att bedriva verksamhet. Varje nämnd beslutar om sin interna ramfördelning av den av regionfullmäktige tilldelade nettokostnadsramen.

7.1 Genomgång av resultat

I årsredovisningen ska nämndens ackumulerade ekonomiska utfall följas upp jämfört med budget samt utveckling mot föregående år.

Intäkterna uppgick till 645,1 miljoner kronor, vilket var 6,1 miljoner kronor (0,9 procent) lägre än föregående år. Minskningen beror främst på minskade biljettintäkter till följd av gratis resor för unga under sommarlovet samt avslutade projekt som genererat statsbidrag föregående år.

Intäkterna var 14,4 miljoner kronor lägre än budget. Avvikelsen beror främst på lägre biljettintäkter samt minskade hyresintäkter kopplade till lägre nivå av utförd kommersiell tågtrafik jämfört med vad som var planerat.

Kostnaderna uppgick till 1 468,5 miljoner kronor, vilket var 40,3 miljoner kronor (2,7 procent) lägre än föregående år. Minskningen beror främst på lägre trafik kostnader för index till följd av sjunkande bränslepriser. Den återinförd skattereduktion för biogas samt minskad kostnadsnivå för kommunala resor som exempelvis sjukresor och färdtjänstresor.

Kostnaderna var 45,1 miljoner kronor lägre än budget. Avvikelsen beror främst på lägre trafik kostnader för index till följd av sjunkande bränslepriser, återinförd skattereduktion för biogas samt minskad kostnadsnivå för kommunala resor som exempelvis sjukresor och färdtjänstresor.

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 645,1 miljoner kronor, vilket var 6,1 miljoner kronor (0,9 procent) lägre än föregående år. Minskningen beror främst på minskade biljettintäkter till följd av gratis resor för unga under sommarlovet, avslutat projekt som genererat statsbidrag föregående år samt minskade intäkter från kommunerna avseende kommunala resor som exempelvis färdtjänstresor (motsvarande minskad kostnad finns). Intäktsminskningarna motverkas delvis av ökade intäkter för skolladdningar och bokningsintäkt för kommunala resor.

Intäkterna var 14,4 miljoner kronor lägre än budget. Avvikelsen består främst av minskade biljettintäkter till följd av gratis resor för unga under sommarlovet, minskade hyresintäkter för tåghyra till följd av lägre utförd nivå av kommersiell tågtrafik samt lägre intäkter från kommunerna för kommunala resor som exempelvis färdtjänstresor (motsvarande minskad kostnad finns).

7.4 Verksamhetens kostnader

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

Kostnadsutvecklingen under året visar på en generellt lägre nivå än både föregående år och budget, främst till följd av lägre trafik kostnader, återbetalningar och lägre indexuppräknings. Samtidigt finns det kostnadsökningar inom vissa områden kopplade till nya avtal, ökad bemanning och ersättningstrafik för tåg.

Kostnaderna uppgick till 1 460,2 miljoner kronor, vilket var 40,3 miljoner kronor (2,7 procent) lägre än föregående år. Minskningen beror främst på lägre trafik kostnader till följd av upphandling, återinförd skattereduktion för biogas, lägre index samt minskade kostnader för kommunala resor, som exempelvis färdtjänstresor.

Kostnaderna var 44,7 miljoner kronor lägre än budget. Avvikelsen består främst av återbetalningar kopplade till biogas och lägre indexuppräknings, vilka sammantaget översteg kostnadsökningar som ersättningstrafik tåg samt tillfälliga kostnader som uppstått inom vissa verksamhetsdelar.

7.4.1 Personalkostnader

Kostnaderna uppgick till 94,3 miljoner kronor, vilket var 2,3 miljoner kronor (2,5 procent) högre än föregående år. Ökningen beror främst på att Region Värmland övertagit ansvaret för bokning av färdtjänstresor inom Karlstad kommun samt att nya trafikavtal inom servicetrafiken medfört behov av bemanning dygnet runt. Kostnadsökningen speglar en utökad verksamhetsvolym snarare än ökad kostnad per anställd.

Kostnaderna var 0,3 miljoner kronor lägre än budget.

7.4.2 Köp av verksamhet

Kostnaderna uppgick till 1 115,5 miljoner kronor, vilket var 46,9 miljoner kronor (4 procent) lägre än föregående år. Minskningen beror främst på återinförd skattereduktion för biogas och återbetalning för biogas för tidigare år, lägre index till följd av sjunkande bränslepriser. Därutöver har ett nytt trafikavtal för Karlstad tätort samt kostnaden för kommunala resor (motsvarande minskad intäkt finns) bidragit till lägre kostnader. Samtidigt har kostnaden för ersättningstrafik för tåg ökat, vilket delvis motverkat kostnadsminskningen.

Kostnaderna var 35,1 miljoner kronor lägre än budget. Avvikelsen består främst av återinförd skattereduktion för biogas, lägre index till följd av sjunkande bränslepriser samt minskad kostnad för kommunala resor (motsvarande minskad intäkt finns). Samtidigt har kostnaden för ersättningstrafik tåg ökat vilket delvis motverkat kostnadsminskningen.

7.4.3 Verksamhetsanknutna tjänster och inhyrd personal

Kostnaderna uppgick till 4,4 miljoner kronor, vilket var 2,7 miljoner kronor (162,3 procent) högre än föregående år. Ökningen beror främst på kostnad för flytt av laddinfrastruktur och nya skyltar på S-linje bussar. Dessa kostnader bedöms vara av tillfällig karaktär.

Kostnaderna var 2,7 miljoner kronor lägre än budget, vilket beror på att vissa kostnader i stället redovisas inom köp av verksamhet.

7.4.4 Övriga verksamhetskostnader

Kostnaderna uppgick till 245,9 miljoner kronor, vilket var 1,5 miljoner kronor (0,6 procent) högre än föregående år. Ökningen beror på flera faktorer bland annat anslutningsavgift för el, kopplad till flyttad laddinfrastruktur, ökade kostnader för resenärsinformation i samband med nya trafikavtal samt ökade konsultkostnad för system inom servicetrafiken. Samtidigt har trafik kostnaderna för sjukresor minskat till följd av nya trafikavtal.

Kostnaderna var 6,7 miljoner kronor lägre än budget. Avvikelsen består främst av lägre trafik kostnad för sjukresor samt lägre leasingavgift för tåg.

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 7,8 miljoner kronor, vilket var 0,4 miljoner kronor (0,6 procent) högre än föregående år. Ökningen berodde på avskrivning för en nyanskaffad servicelinjebuss.

Kostnaderna var 0,3 miljoner kronor lägre än budget.

7.6 Nämndanalys

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

Nämnden visade ett överskott på 30,7 mkr trots lägre intäkter än budgeterat. Intäktsminskningen berodde främst på minskade biljettintäkter och lägre hyresintäkter kopplade till kommersiell tågtrafik. Samtidigt bidrog gratis sommarlovskort för unga till ett ökat resande, vilket är positivt ur ett långsiktigt resande- och tillgänglighetsperspektiv. Kostnaderna var lägre än budgeterat, främst till följd av lägre trafik kostnader som återinförd skattereduktion för biogas, lägre indexutveckling orsakade av sjunkande bränslepriser samt minskade trafik kostnader för sjukresor till följd av nya trafikavtal.

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.

Budgetramens fördelningsgrund	Beslutad fördelning budgetram per 2025-01-01 (tusentals kronor)	Budgetväxlingar jan-dec (tkr)	Fördelning budgetram per 2025-12-31 (tkr)	Utfall jan-dec (tkr)	Budgetavvikelse (utf jf bud) jan-dec (tkr)	Prognos (tkr)	Prognosavvikelse (progn jf bud) (tkr)	Nettokostnadsutveckling jan-dec -25 jf jan-dec -24 (tkr)	%
Marknadsintäkter	- 200 000	-	- 200 000	- 190 342	- 9 658	- 192 000	- 8 000	6 060	-3%
Skolbiljetter	- 87 550	-	- 87 550	- 90 142	- 2 592	- 87 550	-	4 806	6%
Intäkt skoltrafik / färdtjänst	- 307 385	-	- 307 385	- 302 201	- 5 184	- 300 085	- 7 300	4 488	-1%
Övriga intäkter	- 64 557	-	- 64 557	- 62 422	- 2 135	- 57 352	- 7 205	378	-1%
Kostnad skoltrafik / färdtjänst	307 385	-	307 385	302 201	5 184	300 085	7 300	4 964	-2%
Trafik	1 010 000	-	1 010 000	974 154	35 846	981 788	28 212	52 978	-5%
Övriga kostnader	196 262	-	196 262	192 172	4 090	189 232	7 030	17 603	10%

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.

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

7.10 Investeringsredovisning

8 Internkontroll

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

I kollektivtrafiknämndens internkontroll för 2025 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 genomfördes enligt plan.