

Delårsrapport

Kollektivtrafiknämnden



Ansvarig verksamhet	Kollektivtrafik
Kontakt	Lena Thorin
Datum	2020-09-30
Diarienummer	KTN/200244
Region Värmland	
Regionens hus	
651 82 Karlstad	

Delårsrapport – Kollektivtrafiknämnden tertial 2 2020

Kollektivtrafiknämnden ska erbjuda ett sammanhållet, smidigt, jämlikt, hållbart och effektivt transportsystem för hela länet samt till och från länet med fokus på resenärernas behov. Under 2020 fokuserar nämnden på fortsatt utveckling och samordning inom befintliga trafiksystem, samt driver ett framtidsytande utvecklingsarbete för att tillvarata framtida utvecklingsmöjligheter. En viktig del av nämndens arbete under året är att ta fram förslag på en vision om långsiktig utveckling av kollektivtrafiken i Värmland med perspektiv 2040, att upprätta ett nytt trafikförsörjningsprogram samt intensivt arbeta med en digital transformation.

Kollektivtrafiknämndens resultatmål beslutas i regionplanen och för år 2020 är resultatmålen god tillgänglighet och service samt minskad miljö- och klimatpåverkan. I nämndplanen konkretiseras resultatmålen i ett antal fokusområden, vilket ger en inriktning för kollektivtrafiknämnden på specifika områden under verksamhetsåret.

I lägesrapporten redovisas kollektivtrafiknämndens fokusområden för verksamhetsåret 2020 genom en kort beskrivning av genomförda aktiviteter, samt en uppföljning av indikatorer i mätplanen. De delar som i kollektivtrafiknämndens mätplan följs upp delårsvis är marknadsandel, medborgar- och kundnöjdhet samt samordningseffekt servicetrafiken. Inom effektmålet hållbar organisation följer nämnden upp fokusområdet budget i balans månadsvis.

Coronapandemins påverkan på kollektivtrafiken i Värmland

Det rådande läget i världen, i Sverige och även i Värmland på grund av den rådande coronapandemin påverkar resultatet för kollektivtrafiken avsevärt. De nationella riktlinjerna gällande att resa med kollektivtrafik under pandemin var under våren och sommaren 2020 inriktade på att endast resa om man måste. Det är svårt att prognostisera hur det kollektiva resandet ser ut de kommande åren, samt vilken långsiktig påverkan resandeminskningen har på nämndens ekonomi. Region Värmland har under våren och sommaren haft ett minskat resande på upp till 50 procent inom vissa trafikslag.

Under våren och sommaren har det genomförts en rad åtgärder tillsammans med trafikbolagen för att minska smittspridningen i kollektivtrafikens fordon. I bussarna stängdes framdörrarna för påstigande resenärer samt att de främre sätena stängdes av, fordonen städades oftare samt vädrades ur under dagen. För att undvika för mycket resenärer på en buss genomförs en aktiv trafikplanering där det med kort varsel går att kalla in förstärkningsfordon. Genom att införa sommartidtabell för tätortstrafiken i Karlstad i början på april (istället för mitten av juni) frigjordes fordon som kunde stärka upp där behoven fanns samt skapade förutsättningar för att upprätthålla den planerade trafiken även om ett stort antal bussförare skulle bli sjuka. Region Värmlands tågtrafik har körts i planerad omfattning under året, dock har SJ dragit ner på antal avgångar mot både Stockholm och Göteborg samt att alla turer med alla tågtrafikbolag till Oslo har ställts in. Servicetrafiken har haft en stor minskning i antal bokningar, mycket på grund av att planerade vårdbesök och dagvård avbokas och ställs in samt att färdtjänstresor inte genomförs på samma nivå som vanligt. Antal resenärer per fordon har begränsats i jumbolans, på servicelinjerna, i färdtjänst och för sjukresor. Inom servicetrafiken bygger affärsmodellen på rörlig ersättning till trafikbolagen, och under året har tillfälliga avtal med en fast ersättning på 75 procent införts. Servicetrafiken har även varit behjälpliga med att köra ut skyddsutrustning, stöttat ambulanssjukvården genom att köra kunder med luftvägssymtom i dedikerade fordon, samt kört ut matkassar till färdtjänstkunder.

Under hösten 2020 är budskapet till resenärerna att om möjligt undvika att resa med kollektivtrafiken under peaktid morgon och eftermiddag. Osäkerheten i branschen är stor och resandeutvecklingen kommer gemensamt att följas och studeras noga. För region Värmlands del blir

det strategiskt viktigt att vara aktiv och delaktig i utvecklingen och delta i den nationella samverkan som nu förs på bred front.

Resultatmål 2020

Kollektivtrafiknämndens resultatmål för 2020 är formulerad i Regionplanen; god tillgänglighet och service samt minskad miljö-och klimatpåverkan.

Kollektivtrafik bedrivs i hela länet. Nästan nio av tio invånare i Värmland har mindre än 1,5 kilometer till närmsta hållplats. Alla kommunhuvudorter i Värmlands län har tillgång till kollektivtrafik och det är möjligt att resa direkt från kommunhuvudort till Karlstad. Via Karlstad finns sedan förbindelser till regionens alla kommunhuvudorter samt möjlighet att resa utanför länet. Turutbudet varierar i de olika kommunerna och utgår ifrån resandebestånd. I anslutning till de så kallade stomlinjerna finns matarlinjer som förenklar resandet på landsbygden och möjliggör byte till stomlinjerna för vidare resande i Värmland.

Genom kollektivtrafikbarometern mäts kundernas och medborgarnas nöjdhet med de två varumärkena Värmlandstrafik och Karlstadsbuss. Både kundnöjdhet och medborgarnöjdhet bedöms som hög. Arbetet med att förbättra kundnöjdheten och tillgängligheten är dock ett ständigt pågående arbete. Ett stort antal projekt pågår inom kollektivtrafikverksamheten som bidrar till utveckling och samordning av trafiksystemen, exempelvis skoltrafikapplikationen Bussklubben, ett nytt kundhanteringssystem, ett nytt biljett- och betalssystem, ett antal e-tjänster med en tillhörande portal samt två kollektivtrafikrelaterade EU-projekt; Stronger combined och Response som fokuserar på att göra resandet med kollektivtrafiken enklare och att knyta samman olika former av resande.

Under hela 2020 pågår arbetet med att ta fram ett nytt regionalt trafikförsörjningsprogram samt en vision om långsiktig utveckling av kollektivtrafiken i Värmland med perspektiv 2040. Båda dessa program bidrar till att uppfylla målen i den kommande Värmlandsstrategin där hållbara transportsystem en viktig del för att utveckla Värmland, utpekat som en del i insatsområdet *Utveckla attraktiva och tillgängliga platser*.

En stor andel av de fordon som används inom kollektivtrafiken drivs på förnyelsebart drivmedel. Nya projekt och samarbetsformer eftersträvas för att minska klimatpåverkan, men även för att optimera och effektivisera kollektivtrafiken.

Effektmål – Trygga och nöjda invånare

I Regionplan 2020 definieras effektmålet trygga och nöjda invånare som att Region Värmland ska arbeta för att alla i Värmland ska ges förutsättningar att leva ett gott liv, må bra, vara trygga och känna sig nöjda. Nöjdheten är en viktig faktor för att kunna öka resandet med kollektivtrafiken. När Region Värmlands kollektivtrafikresenärer tillfrågas om hur nöjda de är med sin senaste resa med kollektivtrafiken i Värmland svarar 86 procent att de är nöjda (Kollektivtrafikbarometern, jan-aug 2020). Karlstadsbuss har landets mest nöjda resenärer, 91 procent svarar att de är nöjda med sin senaste resa (Kollektivtrafikbarometern, jan-aug 2020).

Det krävs även relevanta kommunikationskanaler med god resenärsinformation, enkla biljettlösningar och smarta mobilitetslösningar för att möta medborgarnas behov av en tillgänglig kollektivtrafik. Region Värmland arbetar kontinuerligt med att möta medborgarnas behov och under 2020 har arbetet med att ta fram ett nytt biljett- och betalssystem initierats som en del i transformationen att uppnå enkla och kundcentrerade informations- och försäljningskanaler. Även ett antal pilotprojekt har initierats för att prova olika typer av mobilitetslösningar. Av invånarna i Värmland instämmer 58 procent i påståendet att det är enkelt att resa med kollektivtrafiken i Värmland (Kollektivtrafikbarometern, jan-aug 2020).

Lägesrapport - Fokus för verksamhetsåret

I nämndplanen för verksamhetsåret 2020 har åtta fokusområden pekats ut, som ska bidra till uppfyllelse av resultatmålen. I detta kapitel följer en uppföljning av respektive fokusområde och en utvärdering av måluppfyllelse. Inom alla fokusområden pågår ett arbete som bidrar till kollektivtrafikens utveckling på lång sikt, och är ett arbete som i många fall inte avslutas under verksamhetsåret utan är pågående under en längre tidsperiod.

Ta fram en vision för en hållbar kollektivtrafik i Värmland 2040 inklusive strategi för tågtrafikens utveckling och kollektivtrafikens roll i ett hållbart samhälle med nya former av mobilitet.

Arbetet med att ta fram Målbild 2040 för kollektivtrafiken är pågående och genomförs tillsammans med framtagande av nytt trafikförsörjningsprogram. Samrådsmöten har genomförts med alla Värmlands kommuner, regionala kollektivtrafikmyndigheter i angränsande län, kommersiella aktörer samt berörda myndigheter. Fortsatt dialog kommer att ske i nämnden och med andra intressenter under hösten 2020. Tidplanen har blivit förskjuten på grund utav coronapandemin, samt anpassning till process för framtagande av Värmlandsstrategin, men ett beslut om Målbild 2040 bör kunna tas i regionfullmäktige under 2021. Planerad remissperiod är i början av 2021.

Ta fram nytt trafikförsörjningsprogram att gälla från 2022.

Arbetet med att ta fram det nya trafikförsörjningsprogrammet är pågående och sker parallellt med framtagande av målbild 2040. Samrådsmöten har genomförts med alla Värmlands kommuner, regionala kollektivtrafikmyndigheter i angränsande län, kommersiella aktörer samt berörda myndigheter. Fortsatt dialog kommer att ske i nämnden och med andra intressenter under hösten 2020. Tidplanen har blivit förskjuten på grund utav coronapandemin, samt anpassning till process för framtagande av Värmlandsstrategin, men ett beslut om nytt trafikförsörjningsprogram bör kunna tas i regionfullmäktige under 2021. Planerad remissperiod är i början av 2021.

Skapa god samordning med övriga verksamheter inom Region Värmland. Under 2020 fokuseras på samskapande i framåtsyftande strategier till exempel Värmlandstrategin.

Kollektivtrafikverksamheten har på olika sätt följt och bidragit i arbetet med utveckling av en ny Värmlandsstrategi. En regional utvecklingsstrategi bidrar till att samla Värmland i riktning mot en gemensam målbild. Kollektivtrafiken är ett viktigt verktyg i den regionala utvecklingen och för att uppnå mål inom andra samhällsområden. I kommande Värmlandsstrategin är hållbara transportsystem en viktig del för att utveckla Värmland, som en del i insatsområdet *Utveckla attraktiva och tillgängliga platser*.

För att skapa bättre samordning mellan olika verksamheter inom Region Värmland arbetar kollektivtrafiken på olika sätt med att integrera våra processer och system. Inom projektet Vägvisaren säkerställs att kollektivtrafiken integreras i regiongemensamma IT-system. Arbetet har intensifierats under året och planeras att vara slutförts under första kvartalet 2021. Under sommaren fick kollektivtrafiken en kundansvarig inom Region-IT vilket bidrar till att nå ökad nytta av regionens samlade resurser.

Inom området infrastrukturutveckling samarbetar kollektivtrafikverksamheten löpande med regional tillväxt, exempelvis gällande utvecklingen av Karlstad C, så att infrastrukturen bidrar till kollektivtrafikens framkomlighet och ökad effektivitet. Dialog runt infrastruktur och kollektivtrafikstrategier planeras tillsammans med både kollektivtrafiknämnd och regional utvecklingsnämnd.

Under coronapandemin har nya samarbeten mellan servicetrafiken och framförallt ambulansen varit mycket lyckat med nationell uppmärksamhet. Servicetrafikens fordon avlastar ambulansen genom att köra särskilda fordon för personer med luftvägssymtom. Servicetrafiken har även hjälpt till med utkörning av skyddsutrustning som Socialstyrelsen beställt till kommunerna inom regionen.

Skapa en effektiv, samlad kollektivtrafikverksamhet där samordningseffekter ska eftersträvas samtidigt som god kundnöjdhet vidmakthålls.

Under året har en ny styrning och samordning av alla trafikslag införts där trafikcheferna tillsammans bereder frågor. Detta har resulterat i en högre grad av samordning mellan trafikslag i utvecklingsarbetet. De medarbetare som arbetar med trafikplanering har haft flera samarbetsstärkande träffar för att försöka delge varandra kompetens, idéer och finna former för samarbete. Fokus har även lagts på att hitta bra analysverktyg som kan användas för fortsatt utveckling av den samlade verksamheten.

I augusti 2020 startade en ny tätortslinje som binder samman Ilanda bytespunkt (anslutning regionala busslinjer) med Karlstads universitet.

Som nämns i punkten nedan förekommer även diskussioner kring öppning av skoltrafik och arbete med projekten Stronger Combined och Response där aktiviteterna är en del utav att försöka samordna kollektivtrafikens samlade trafikresurser och använda dessa mer effektivt.

Då många av medarbetarna inom kollektivtrafiken numera är samlade i samma lokaler skapas naturligt bryggor mellan olika kompetensområden. Genomlysning av olika verksamhetsprocesser har genomförts med förslag på förbättringsområden.

Starta arbetet med digital transformation för att uppnå enkla och kundcentrerade informations- och försäljningskanaler.

Utvecklingen av skoltrafikapplikationen Bussklubben pågår och appen lanseras i Grums kommun under september. Syftet med appen är att elever som reser med kollektivtrafiken till och från skola ska kunna checka in och ut när de kliver av och på bussen samt kommunicera med sina kamrater. Målet är att göra resan med kollektivtrafiken roligare samt att in- och utcheckning gör det enklare för vårdnadshavaren att se när eleven är på bussen. För verksamheten blir informationen värdefull för att kunna utveckla skoltrafiken och bättre kunna anpassa utbud efter efterfrågan.

Utvecklingen av kollektivtrafikens nya kundhanteringssystem fortgår. Vidareutveckling av systemet innebär att befintliga tjänster digitaliseras och processer automatiseras. Ett digitalt ansökningsformulär för kunder inom färdtjänst och riksfärdtjänst i hela Värmland har tagits fram och lanserats som en e-tjänst. En översyn har gjorts av processer för kundärendehantering och denna har automatiserats där möjlig, med fokus på utbetalningsprocessen av förseningsersättning. Även nya tjänster utvecklas med koppling till kundhanteringssystemet, bland annat är att Bussklubben samlar in data kopplat till skoltrafiken samt att en marknadsföringsmodul börjar att ta form. Genom att bygga in systemstöd för marknadsföring i kundhanteringssystemet blir det enkelt att följa upp kampanjer och olika kommunikativa insatser som når kollektivtrafikens kunder.

Processen med att arbeta fram ett nytt biljett- och betalssystem inleddes i början av året med en workshop för förtroendevalda och medarbetare inom kollektivtrafik. Dagen innehöll både information om olika typer av biljetter, betalssystem och tekniken runt denna. Efter sommaren har arbetet intensifierats med bland annat ett antal workshops i ledningsgruppen och fortsatt dialog planeras med nämnden senare under hösten.

Under sommaren har de externa webbplatserna setts över och en uppgradering kommer att ske i närtid för att öka den digitala tillgängligheten. I juli lanserades e-tjänster för ansökning av färdtjänst- och riksfärdtjänsttillstånd. Kollektivtrafiken börjar få allt fler e-tjänster och ett behov finns av att samla nuvarande tjänster i en portal för att göra dem tillgängliga på ett tryggt sätt för medborgarna i Värmland.

Utveckla formerna för samordning av tätortstrafik och samhällsplanering med fokus på de kommuner som har tätortstrafik.

Tillsammans med Kristinehamns kommun har arbete inletts för att se över tätortstrafiken på både kort och lång sikt, där även den regionala trafiken i kommunen har inkluderats. Detta sker inom ramen för framtagandet av *Handlingsplan för kollektivtrafik i Kristinehamns kommun*. Målsättningen är att handlingsplanen för Kristinehamn blir en modell till framtida användning för en ökad samordning mellan kommunernas samhällsplanering och kollektivtrafiken i Region Värmland.

Med Karlstads kommun förekommer regelbundna kollektivtrafikmöten där representanter från både översiktsplanering och detaljplanering deltar. Samarbetet har bland annat lett fram till att Karlstads kommun beslutat om en utbyggnad av Karlstadsstråket till Välsviken och Jakobsberg. Båda organisationerna har också enats om att ta fram en gemensam handlingsplan för kollektivtrafikens fortsatta utveckling i Karlstad. Syftet med handlingsplanen är bland annat att uppnå en samsyn kring framtida investeringsbehov inom infrastrukturen som en följd av Karlstadstråkets fortsatta utbyggnad.

Ta fram och genomföra pilottest av nya tjänster med fokus på ökad kund- och medborgarnöjdhet i linje med visionen livskvalitet i världsklass

Under 2020 planeras det för att inom ramen för ett pilotprojekt öppna upp några av skoltrafikurerna inom Grums och Kils kommuner för allmänheten. Målsättningen är att projektet ska starta under hösten 2020 och pågå i cirka ett år. Tester i trafiken genomförs i den senare delen i projektet. Därefter ska det utvärderas för att avgöra om detta är en intressant typ av trafik att ha med i regionens trafikutbud samt hur en framtida finansieringsmodell kan se ut. Projektet samkör med utvecklingen av appen Bussklubben då det finns synergieffekter utifrån att båda bygger på samma data.

Region Värmland deltar i två kollektivtrafikrelaterade EU-projekt; Stronger combined och Response. Båda projekten fokuserar på att göra resandet med kollektivtrafiken enklare och att knyta samman olika former av resande. Kombinerad mobilitet, där kollektivtrafiken kanske bara är en del av hela resan, innefattar exempelvis även samåkning, cykel och anropsstyrd trafik. Inom ramen för Response har en första undersökning genomförts bland sjukrese- och färdtjänstresenärer, där det även ställdes frågor rörande corona och kundernas tillbakagång till kollektivtrafiken.

Flertalet av de aktiviteterna som planerats för är pausade på grund av corona, men förhoppningen är att kunna komma igång med pilottester så snart det är möjligt. Projekt och pilottester kan bidra med nyttiga lärdomar gällande hur kollektivtrafiken i Värmland ska utvecklas, med speciellt fokus på landsbygden.

Utveckla kollektivtrafiken så att den minskar biltrafiken

Fokusområdet är en punkt som kan relateras till de andra fokusområdena. En konkret aktivitet är att kollektivtrafiken är delaktiga i arbetet med Karlstad C, så att resecentrumet blir anpassat för en väl fungerande kollektivtrafik och för dess resenärer. I det nya trafikförsörjningsprogrammet och målbild

2040 är föreslaget att kollektivtrafikverksamheten inte bara ska arbeta med kollektivtrafik utan även ta ett bredare grepp och samarbeta och verka för en ökning av hållbart resande. Former som kan minska det privata bilresandet och minskad klimatpåverkan. De planerade försöken att på vissa linjer möjliggöra att skoltrafiken är öppen för allmänheten samt de pågående EU-projekten som nämnts ovan testas olika sätt för att minska behovet av bil.

Fokusområden i mätplanen

Av mätplanen framgår de fokusområden med tillhörande indikatorer som nämnden ska följa upp under 2020. Indikatorerna utgör ett av underlagen för nämndens bedömning av måluppfyllelsen. Inom resultatmålet god tillgänglighet och service följs fokusområdena *medborgares perspektiv* samt *kunders perspektiv* upp varje delår, och detta genom indikatorn nöjdhet. Resultatmålet minskad miljö- och klimatpåverkan följs upp i fokusområdena *ökat kollektivt resande* samt *ökad samkörning*, detta genom indikatorn marknadsandel kollektivtrafiken respektive samordningseffekt servicetrafiken.

Mätplanens definition av måluppfyllelse:

- = Periodens resultat uppfyller inte indikatornivån i mätplanen 2021.
Försämrat resultat jämfört med senast motsvarande period.
- = Periodens resultat uppfyller inte indikatornivån i mätplanen 2021.
Förbättrat eller oförändrat resultat jämfört med senaste motsvarande period.
- = Periodens resultat uppfyller indikatornivån i mätplanen 2021.

Indikator	Tertial 2, 2019	Tertial 2, 2020	Tertial 1+2 2019 **	Tertial 1+2 2020 **	Mål 2020	Källa
Nöjdhet med bolaget* - Medborgare	56 %	60 %	57 %	62 %	63 %	Kollektivtrafikbarometern
Nöjdhet med bolaget* - Kund	68 %	76 %	69 %	77 %	77 %	Kollektivtrafikbarometern
Ökat kollektivt resande – Marknadsandel kollektivtrafik	12 %	7 %	13 %	10 %	15 %	Kollektivtrafikbarometern
Samkörning – Samordningseffekt servicetrafiken VT	29 %	17 %	29%	23 %	> 2019 års nivå	Egen uppföljning

*Sammanlagt värde för Värmlandstrafik och Karlstadsbuss

**Sammanlagt värde för tertial 1 och tertial 2.

Den ekonomiska samordningseffekten är en ny indikator för 2020 och redovisar all servicetrafik som bedrivs under varumärket Värmlandstrafik (färdtjänst, sjukresor, dagvård och anropsstyrd trafik). I dagsläget inkluderas inte siffror för färdtjänsten i Karlstad som hanteras av Samres. Högre procentuell samordningseffekt innebär lägre utgifter för verksamheten och bättre nyttjande av regionens gemensamma resurser. Hög samordningseffekt nås genom att flera resenärer som ska till samma destination eller har liknande färdväg kan samåka samt nyttjande av fordonen på effektivast sätt.

Indikatorn *Nöjdhet med bolaget – Medborgare* antas uppnå uppsatt indikatornivå för 2020. Ökat kollektivt resande, som mäts genom den marknadsandel som kollektivtrafiken har, samt samkörning i servicetrafiken under varumärket Värmlandstrafik antas ej uppnå uppsatt indikatornivå, detta på grund av att invånarna just nu uppmanas att undvika att resa med kollektivtrafiken om möjligt samt att samordning av färdtjänst- och sjukresor undviks om möjligt. Båda dessa indikatorer påverkas kraftigt av pågående coronapandemi.

Budget i balans

Coronapandemin är den mest väsentliga händelsen för fokusområdet *Budget i balans*.

Utfall jämfört med budget

Kollektivtrafikens nettokostnad var 5,1 miljoner kronor högre än budget. De största avvikelserna var marknadsintäkt och trafik kostnad.

Intäkter från marknaden var 41 miljoner kronor lägre än budget. Regeringen har beslutat om ett riktat bidrag på tre miljarder kronor till de regionala kollektivtrafikmyndigheterna i Sverige. Ansökan för att få ta del av dessa pengar sker under september och utbetalning innan året är slut. Eventuellt bidrag har inte bokförts och var därför inte med i utfallet till och med augusti.

Intäkter för såld trafik avseende skoltrafik och färdtjänst var 24 miljoner kronor lägre än budget. Kostnaden minskade med samma belopp.

Kostnaden för linjetrafik var 24,8 miljoner kronor lägre än budget. Indexutvecklingen har haft en tillbakagång, tillfällig trafik kördes inte i lika stor omfattning och Karlstadsbuss införde sommartrafik (vilket innebär färre turer än ordinarie tidtabell) tidigare än vanligt.

Färre sjukbesök i vården innebar färre sjukresor till och från vården. Samtidigt inrättade kollektivtrafiken dedikerade fordon för transport av misstänkta/bekräftade coronafall. Sammantaget innebar det att kostnaden blev 3,4 miljoner kronor högre än budget.

Utfallet för övriga verksamhetskostnader var lägre än budget på grund av periodisering men också för att verksamheten tvingades fokusera på coronafrågor och inte kunde utföra all planerad verksamhet.

Prognos jämfört med budget

Prognosen för årets nettokostnad bedöms bli 4,5 miljoner kronor högre än budget. De största avvikelserna är marknadsintäkt och trafik kostnad.

Intäkten från marknaden bedöms bli 58 miljoner kronor lägre än budget. Det var en viss återhämtning i resandet efter sommaren men trots det bedöms intäkter ligga lägre än budget hela året. Regeringen har beslutat om ett riktat bidrag på tre miljarder kronor till de regionala kollektivtrafikmyndigheterna i Sverige för utebliven biljettintäkt. Bidraget bedöms för Värmland bli cirka 18 miljoner kronor och finns med i bedömningen av intäkter.

Intäkter för såld trafik (skoltrafik och färdtjänst) bedöms ligga lägre än budget resterande del av året. För helåret 2020 bedöms intäkterna minska med 37,2 miljoner kronor. Kostnaden för köpt trafik minskar med samma belopp som intäkten.

Kostnaden för linjetrafik bedöms minska på grund av låg utveckling av index. Kostnaden för extra trafik minskade under våren men bedöms öka under hösten då alla tillgängliga resurser sätts in för att minska trängsel. För helåret 2020 bedöms linjetrafiken bli 35,6 miljoner kronor lägre än budget.

Kostnaden för sjukresor bedöms bli 7,3 miljoner kronor högre än budget. När vården tar emot fler patienter ökar antalet sjukresor. Dedikerade fordon för transport av misstänkta/bekräftade coronafall behövs inte i samma omfattning och kommer att minska.

Kostnaden för övriga verksamhetskostnader bedöms bli 7,0 miljoner kronor lägre än budget. Verksamheten har under våren fokuserat på coronafrågor och aktiviteter för viss marknadsföring och projekt kommer inte hinna utföras under året.

Resultaträkning, perioden (mnkr)

Period januari-augusti 2020

	Utfall perioden 2020	Utfall perioden 2019	Utveckling		Budget perioden 2020	Utfall jämfört budget		Prognos helår 2020	Budget helår 2020	Prognos jämfört budget	
Verksamhetens intäkter	326,9	358,3	-31,4	-8,8%	395,4	-68,5	-17,3%	509,5	590,1	-80,6	-13,7%
Personalkostnader	-47,7	-46,8	-0,9	-1,9%	-51,5	3,8	7,4%	-76,0	-79,3	3,4	4,3%
Skoltrafik, färdtjänst	-149,6	-149,0	-0,6	-0,4%	-173,3	23,7	13,7%	-222,8	-260,0	37,2	14,3%
Linjetrafik	-437,6	-451,2	13,6	3,0%	-462,5	24,8	5,4%	-654,5	-690,2	35,6	5,2%
Övr verksamhetsanknutna tjänster ¹⁾	-17,9	-18,3	0,4	2,3%	-19,1	1,3	6,5%	-29,2	-28,7	-0,5	-1,7%
Sjukresor	-70,5	-64,0	-6,5	-10,2%	-67,1	-3,4	-5,0%	-107,9	-100,7	-7,3	-7,2%
Övriga verksamhetskostnader ²⁾	-74,5	-80,6	6,1	7,6%	-87,2	12,7	14,6%	-124,5	-131,5	7,0	5,3%
Summa verksamhetens kostnader	-797,7	-809,9	12,1	1,5%	-860,7	63,0	7,3%	-1 214,9	-1 290,4	75,5	5,8%
Avskrivningar	-6,5	-5,5	-1,0	-18,1%	-7,1	0,5	7,5%	-9,8	-10,6	0,8	7,5%
Finansiella kostnader	-0,3	-1,7	1,4	81,2%	-0,2	-0,1	-44,7%	-0,5	-0,3	-0,2	-49,0%
Summa kostnader	-804,6	-817,1	12,5	1,5%	-868,0	63,5	7,3%	-1 225,2	-1 301,3	76,1	5,8%
Verksamhetens nettokostnad	-477,7	-458,8	-18,9	4,1%	-472,6	-5,1	1,1%	-715,7	-711,2	-4,5	0,6%

Källa: Raindance

1) Försäljningskostnad, biljettsystem, drift och support system, kontrollverksamhet

2) Lokalkostnad, kostnader servicelinje, resekostnader, information och marknadsföring, konsultkostnad