

Verksamhetsberättelse

Kollektivtrafiknämnd

Helår 2025

Innehållsförteckning

1	Inledning	3
2	Väsentliga händelser	3
3	Nämndens målsättningar, mål och uppdrag	6
3.1	Sammanfattning uppföljning av målsättningar, mål och uppdrag	6
3.2	Övergripande målområden/målsättningar	6
4	Ekonomi	21
4.1	Resultatrapport kollektivtrafiknämnden	21
4.2	Årets resultat	22
4.3	Vidtagna åtgärder för att nå ekonomi i balans	24
4.4	Investeringar	25
4.5	Produktions- och nyckeltal	25
5	Personalekonomi	26
5.1	Personalkostnader	26
5.2	Kostnadsanalys	26
5.3	Årsarbetare tillsvidareanställda avtalad sysselsättningsgrad	27
5.4	Årsarbetare exklusive tjänstlediga	27
5.5	Sjukfrånvaro	27
6	Framtida utmaningar	28
7	Intern styrning och kontroll	29
7.1	Internkontrollplan	29
7.2	ISK-bedömning	32

Bilagor

Bilaga 1: Gemensam Resultatrapport 202512

1 Inledning

En del av Region Örebro läns politiska verksamhet sker i kollektivtrafiknämnden som till sin hjälp under år 2025 har tjänstepersonorganisationen Området kollektivtrafik inom förvaltningen Regional utveckling. Förvaltningen Regional utvecklings politiska ansvar delas av tre nämnder (kulturnämnden, regional tillväxtnämnd och kollektivtrafiknämnden) samt regionstyrelsen och har ansvaret för genomförandet av den regionala utvecklingsstrategin.

Kollektivtrafiknämnden hanterar uppdraget kring särskild kollektivtrafik (serviceresor). Dels som ett eget uppdrag gällande resor till och från vården. Dels genom uppdrag från samtliga länets kommuner gällande färdtjänst och riksferdtjänst. Uppdraget gällande resor till och från vården sker i ett nära samarbete med Folk tandvården och Hälso- och sjukvårdsförvaltningen och där vägval inom de verksamheterna påverkar kollektivtrafiknämndens uppdrag.

Samverkansavtal för skolskjutsplanering och trafik med skolbussar och/eller skolbilar finns med nio av länets kommuner samt med Sydnärkes utbildningsförbund. I tre av kommunerna och för Sydnärkes utbildningsförbund är Region Örebro län ett myndighetsstöd gällande ansökningsprocessen.

Inom den allmänna kollektivtrafiken handlar mycket om att på ett effektivt sätt få så stor yttäckning som möjligt samtidigt som det ska gå en tät trafik i de starka stråken. Att tillgodose detta och samtidigt ha en ekonomisk ram att förhålla sig till är vid många tillfällen en balansgång.

Att göra Örebro län till en attraktiv plats för möten, möjligheter, utveckling, företagsamhet med mera ligger i kollektivtrafiknämndens uppdrag. Ett uppdrag där en önskan om utveckling får ställas mot en ekonomisk verklighet som påverkas av händelser utanför kollektivtrafiknämndens kontroll men också av de externa uppdragsgivarnas ambitioner.

Syftet med verksamhetsberättelsen för 2025 för kollektivtrafiknämnden är att ge en uppföljning av beslutad verksamhetsplan med budget 2025. Verksamhetsplan med budget för 2025 utgår från förutsättningar, inriktningar och mål som uttryckts i regionfullmäktiges verksamhetsplan. Nämnden har i verksamhetsplan med budget 2025 konkretiserat målsättningar, inriktningar och styrtal.

Verksamhetsberättelsen 2025 för kollektivtrafiknämnden vänder sig till politiker och tjänstepersoner inom Region Örebro län samt till länets invånare.

2 Väsentliga händelser

Sammanfattning väsentliga händelser

- Region Örebro län har skrivit nya samverkansavtal med Hällefors och Ljusnarsbergs kommuner gällande skolskjuts.
- Stängning av Nobeltunneln har påverkat servicere- och skolbilstrafiken.
- Etapp 1 för BRT är färdigbyggd med en god resandeutveckling för de båda citylinjerna. Det första året med det nya stadslinjenätet i Örebro har över lag fallit väl ut.

Väsentliga händelser

Allmän kollektivtrafik

I december 2025 blev den första etappen av BRT-systemet (mellan Tegnérkunden och Brickebacken) klar. Resandet på hållplatserna längs denna etapp utmärker sig med en mycket positiv resandeutveckling. Det indikerar att när det görs en fokuserad satsning på de faktorer som är viktiga för en attraktiv kollektivtrafik, så kommer också de positiva effekterna på resandet.

I december 2024 lanserades det nya linjenätet i Örebro stadsbusstrafik. Linjenätet innebär dels en anpassning till utvecklingen av Citylinjen, dels omfördelning av resurser så att det tillförs kapacitet där efterfrågan på resor är stor och där samtidigt utbudet minskar där efterfrågan är mindre. Under våren gjordes en första uppföljning av det nya linjenätet. Sammanfattningsvis visar uppföljningen att resandet haft en positiv utveckling där trafikutbudet förbättrats (till exempel högre turtäthet och kortare restider). Resandet har minskat där utbudet har försämrats. På de platser där det inte gjorts någon förändring av trafikutbudet så kan det ändå noteras en resandeminskning, som främst antas ha sin orsak i ökade biljettpriser i kombination med lägre drivmedelspriser. På kort sikt har uppföljningen mynnat ut i att det efter sommaren infördes en permanent utökning av antalet avgångar på linje 7. Detta för att anpassa kapaciteten till den efterfrågan som finns i stråket. Utökningen föregicks av en partiell förstärkning under våren.

Det skyddsstopp som rådde på linje 31 i Lindesberg upphörde under januari. För att stävja de problem som varit installerades övervakningskameror i bussarna samtidigt som turutbudet i högtrafik har reducerats. Utvärdering av kundnytta efter trafikförändringar inom Lindesbergs stadstrafik 2024 visar att elevgrupper som tidigare rest nu slutat göra det och heller inte flyttat över till annan del av systemet. Den visar också att resandet minskat inom alla kundgrupper och att funktionen av linje 31 inte längre är kvar. Nämnden har därför fattat trafikpliktsbeslut om att linjen ska upphöra i december 2026.

En systemuppdatering av valideringsfunktionen i stadsbussarnas biljettmaskiner och validatorer har gjorts under våren. Detta har inneburit att funktionaliteten förbättrats (risken för att biljetten inte blir validerad minskar) samt att tiden det tar att validera biljetten minskar. Detta är viktigt för såväl intäktssäkringen som att minska restiderna.

Systemet för automatisk passagerarräkning som installerades i Citylinjens bussar i december har trimmats in och är från och med maj primär statistikälla för att följa upp resandet på Citylinjen.

I december genomfördes det sista steget inom ramen för handlingsplanerna för en budget i balans gällande förändringar i linjenätet. Då drogs följande busslinjer in:

Linje 404 Hällefors – Loka – Karlskoga

Linje 421 Hjulsjö – Hällefors

Linje 533 Karlskoga – Kedjeåsen

Linje 537 Östervik – Karlskoga

Linje 750 Askersund – Nydalen

Linje 760 Laxå – Röfors – Laxå

Linje 762 Laxå – Hasselfors

En åtgärd inom Budget i balans 3.0 var också att se över förutsättningarna att göra effektiviseringar av Länstrafikens kundservice. Främst i fokus var en bedömning av behovet av den fysiska resebutiken. Den slutsats som gjordes var att de ekonomiska effekterna bedömdes som för små i förhållande till de negativa

konsekvenserna för resenärerna om resebutiken skulle stängas.

Serviceresor

Stängning av Nobeltunneln från och med 30 januari innebar vissa störningar i serviceresetrafiken i Örebro innerstad. Stående resor bokades om till nya tider, vissa färdtjänstresor kunde inte genomföras den första dagen och appen Serviceresan stängdes under en period. Den 12 februari upphörde restriktionerna avseende bokningen av resor. Med anledning av stängningen tog resor i Örebro innerstad cirka 10 % längre tid än tidigare med motsvarande minskad kapacitet som följd. Från och med 25 november är Nobeltunneln åter öppen och trafiken flyter på normalt.

Från den 10 februari infördes en avgift för icke avbokad resa. Reformen har omedelbart medfört en minskad andel ej avbokade resor på alla restyper förutom skolbil där avgiften inte tas ut. Eftersom andelen skolbilsresor har ökat under året syns inte minskningen av ej avbokade resor på andra restyper i totalsiffran..

Projekt handläggningsrobot har initierats med syfte att nyttja AI-teknologi för att reducera handläggningstiden för färdtjänstillstånd. Projektet är slutfört i ett första steg och tekniken kommer att tillämpas under 2026.

Upphandling av trafik för perioden 2026-2031 är slutförd och implementering av de avtalen är påbörjad. Trafiken för 2025-2026 är direktupphandlad.

Skolskjuts

Region Örebro län har skrivit nya samverkansavtal med Hällefors och Ljusnarsbergs kommuner. För Hällefors kommun är uppdraget myndighetsstöd, planering och trafik från och med läsåret 2026/2027. Uppdraget påbörjades under hösten. För Ljusnarsbergs kommun blir uppdraget att vara behjälpliga i avrop och uppstart för skolbusstrafik i samverkan med Svealandstrafiken samt planering och utförande av viss skolbilstrafik.

Från och med januari 2025 är Region Örebro län myndighetsstöd för Sydnärkes utbildningsförbund.

Det skedde en skolbussolycka i Lindesbergs kommun 21 maj. Inga allvarligt skadade. Utredning av händelseförloppet är gjord och uppföljningsarbetet har utmynnat i förtydligande av rutiner och kontaktytor samt påbörjad gemensam krishanteringsplan med Svealandstrafiken och uppdragskommunerna.

Ekonomiska läget

Handlingsplanen för Budget i balans 3.0 följs och rapporteras i särskild ordning 4 gånger per år.

3 Nämndens målsättningar, mål och uppdrag

3.1 Sammanfattning uppföljning av målsättningar, mål och uppdrag

Måluppfyllelse	Har uppnåtts/ genomförts	Har delvis uppnåtts/genomförts	Har inte uppnåtts/genomförts
Målsättningar från regionfullmäktige	2	3	
Uppdrag från regionfullmäktige	12		
Nämndens mål	3	1	
Nämndens uppdrag	13	1	1

3.2 Övergripande målområden/målsättningar

De övergripande målområdena beskriver inriktningar, ambitioner och målsättningar för nämndernas verksamheter för att invånarnas och samhällets behov ska tillgodoses på bästa sätt. Målsättningar med styrtal och uppdrag är viktiga för att styra mot visionen. Det är styrtal som ska ge en indikation på måluppfyllelse och som tillsammans med uppdragen ska bidra för att bedöma måluppfyllelsen.

Målsättning nr 3: En hållbar och attraktiv kollektivtrafik.

Kommentar

- Bedömningen utifrån nämndens/verksamhetens redovisning, styrtal och uppdrag samt nämndens mål är att målsättningen delvis har uppnåtts.

Styrtal	Utfall	Årets målvärde	Långsiktigt målvärde
1. Andelen resenärer nöjda med den senaste resan enligt Kollbar som mäter kvaliteten i den allmänna kollektivtrafiken.	73 %	78 %	80 %
2. Andelen resenärer nöjda med sammanfattningen av resan, från beställning till genomförd resa, enligt Anbarö som mäter kvaliteten i service- trafiken.	89 %	87 %	90 %



Mål: Region Örebro län har en allmän kollektivtrafik som leder mot mål och funktioner i det regionala trafikförsörjningsprogrammet.

Kommentar

Kollektivtrafiken har under senare år genomgått en del större förändringar. Som en konsekvens av Budget i balans 1, 2 och 3 har ett flertal busslinjer på landsbygden avvecklats. Samtidigt har inriktningen varit att där kollektivtrafik finns så ska den vara utformad så att den är attraktiv och ett relevant resealternativ för de som behöver resa på sträckan. När det nu går att följa upp så kan slutsatsen dras att det har förefaller vara en fungerande strategi. Även om reducering av busslinjer ofrånkomligen leder till de resenärer som reste med dessa linjer förloras, så är Länstrafiken fortsatt ett attraktivt resealternativ på kvarvarande linjer.

I januari höjdes biljettpiserna med 4 procent och utöver de höjda biljettpiserna finns det även en korspriselasticitet som behöver beaktas. Korspriselasticitet mäter hur efterfrågan på en vara eller tjänst påverkas av prisförändringar på en annan vara eller tjänst. I detta fall handlar det om korspriselasticiteten mellan bil och kollektivtrafik, eftersom många ser dessa som substitut till varandra. Då bränslepriserna har sjunkit rejält de senaste åren så leder det till att bilen blir billigare i förhållande till kollektivtrafiken och på så sätt ett mer attraktivt transportsätt.

Under första halvan noterades en nedgång i resandet; en fortsättning på den negativa trend som man kunde se under hösten 2024. En delförklaring till det bedöms vara ovan nämnda priseffekt. Under hösten kan man se en tydlig återhämtning. Det sista tertialet har 3 procent fler resor jämfört med motsvarande period 2024. Det bidrar till att resandet 2025 sammantaget är 1 procent större än 2024. En delförklaring kan vara en större acceptans för det nya stadslinjenätet, där fler resenärer har upptäckt fördelarna. Noterbart är att resandeutvecklingen på de delsträckor av Citylinjen som i huvudsak är klara med avseende på infrastruktur (Resecentrum-Brickebacken) var resandeökningen 15 procent jämfört med föregående år. Även tågresandet har haft en positiv utveckling och resandet har ökat med 15 procent jämfört med föregående år. Sannolikt är också den ökade graden av upplevd punktlighet effekt av det nya linjenätet, där översyn av körtider bland annat varit i fokus samt att den ökade andelen busskörfält minskar oförutsedda störningar på busstrafiken.

- Bedömningen utifrån nämndens/verksamhetens redovisning, styrtal och uppdrag är att målet delvis har uppnåtts.

Styrtal	Utfall	Årets målvärde	Långsiktigt målvärde
Resandeökning för allmän kollektivtrafik i procent per tertial jämfört med samma tertial föregående år	6,6 %	3 %	3 %
Antal fullsatta bussar	237 st	400 st	300 st
Andel försäljning (kronor) i Länstrafikens app.	65 %	63 %	63 %
Andel utförda turer i busstrafiken	99,8 %	100 %	100 %
Den upplevda punktligheten	50,6 %	47 %	47 %
Marknadsandel för allmän kollektivtrafik i procent.	11,6 %	16 %	20 %
Andelen hållplatser som tillgänglighetsanpassats.	72 %	72 %	75 %

Mål: Region Örebro län har en servicereiseverksamhet som uppfyller uppdragsgivarnas och våra kunders förväntningar och krav.

Kommentar

Det senaste årets utmaningar har bestått i låg bemanningsgrad på Beställningscentralen (som medfört långa väntetider för kund som vill boka resa). Något som förbättrats sedan verksamhetsberättelsen för 2024 genom rekryteringar av både ordinarie personal och vikarier. Det finns också utmaningar att få fordonen att räcka under peaktider (då framför allt skolbilsresor och dagvård/daglig verksamhetresor ska samsas). Under våren 2024 togs ett tilldelningsbeslut för trafikavtal 2025–2030. Tre ansökningar om överprövningar kom in och efter beslut i förvaltningsdomstolen fick Region Örebro län rätt att teckna avtal med de tilldelade trafikföretagen. De nya avtalen gäller dock med ett års försening med start 1 juli 2026 och under tiden 1 juli 2025 och 30 juni 2026 har det gjorts en direktupphandling.

- Bedömningen utifrån nämndens/verksamhetens redovisning, styrtal och uppdrag är att målet har uppnåtts.

Styrtal	Utfall	Årets målvärde	Långsiktigt målvärde
Andelen resenärer som är nöjda med förarens bemötande enligt Anbarometer.	91 %	90 %	90 %
Andelen serviceresor som bokas och avbokas digitalt.	31 %	35 %	75 %
Andelen digitalt registrerade synpunkter och avvikelser för serviceresor.	40 %	35 %	50 %
Andel tillståndsansökningar som görs digitalt för färdtjänst och riksfärdtjänst.	35 %	35 %	50 %
Andel digitala ansökningar om sjukreseersättning.	0 %	30 %	70 %
Kommentar			
Funktionen ännu ej i drift.			
Andelen viten mot totala antalet resor.	0,33 %	0,25 %	0,15 %
Andelen avvikelser mot totala antalet resor.	0,49 %	0,4 %	0,25 %
Andelen bomresor, det vill säga när resenären uteblir från resan.	3 %	2,7 %	2 %

Mål: Region Örebro län har en skolskjutsverksamhet som uppfyller uppdragsgivarnas behov, förväntningar och krav.

Kommentar

På de avstämningsmöten med samverkanskommunerna som genomförts under året har skolskjutsenheten fått positiv återkoppling på arbetet som görs och de underlag för uppföljning som är framtagna. Det är också en bra dialog om förbättrings- och utvecklingsområden.

Under året har ett samverkansavtal skrivits med Hällefors kommun från och med 1 november. Likaså har ett avtal upprättats med Ljusnarsbergs kommun som startar 1 januari 2026. Arbetet med att revidera avtal med Lindesbergs kommun går framåt däremot får Region Örebro län ingen respons i arbetet med nytt avtal med Örebro kommun. Under året har samarbetet med Sydnärkes utbildningsförbund utökats med myndighetsstöd.

En viktig del i uppdragen är avrop för skolbusstrafik i samarbete med respektive kommun och Svealandstrafiken. I augusti var det trafikstart med ny entreprenör i Degerfors kommun och under hösten har arbete påbörjats med avropsunderlag i Hällefors, Lindesbergs, Ljusnarsbergs, Nora och Örebro kommuner för nya trafikstarter läsåret 2026/2027.

För att förbättra trafiksäkerheten har en dokumentation av angoringsplatser för skolbilar vid skolor i de kommuner Region Örebro län har samverkansavtal med skett. En ny förarcertifiering har tagits fram för skolbussförare i samarbete med Länstrafikens kundservice. Certifieringen genomfördes första gången vecka 44. Under året har ett nytt material tagits fram för chaufförer som kör skolbil inom certifieringen för servicere-sor.

- Bedömningen utifrån nämndens/verksamhetens redovisning, styrtal och uppdrag är att målet har uppnåtts.

Styrtal	Utfall	Årets målvärde	Långsiktigt mål-värde
Antal nya och reviderade avtal om skolskjuts.	2 st	2 st	2 st

Mål: Kollektivtrafiknämnden ska, inom sitt uppdrag, vara en aktiv part i samhällsplanering och samhällsbyggande.

Kommentar

Kollektivtrafiknämnden genom Område kollektivtrafik tar en aktiv del i samhällsplanering och samhällsbyggande genom samarbeten med länets kommuner. Område kollektivtrafik tar också aktiv del i förvaltningen Regional utvecklings arbete med den regionala utvecklingsstrategin.

- Bedömningen utifrån nämndens/verksamhetens redovisning, styrtal och uppdrag är att målet har uppnåtts.

Uppdrag: Nr 16. Att färdigställa nytt trafikförsörjningsprogram.**Kommentar**

Trafikförsörjningsprogrammet har beslutats i kollektivtrafiknämnden och regionfullmäktige återstår.

- Uppdraget har genomförts.

Uppdrag: Nr 17. Att förbättra tillgängligheten för resenärerna genom ett jämnare flöde av resor över trafikdygnet för serviceresetrafiken och förbättra tillgängligheten till kontakter med serviceresor.**Kommentar**

Det arbetas med att sprida ut resorna över dygnet och det blev också en nödvändighet när Nobeltunneln stängdes och körtiderna i Örebro tätort blev längre. Förvaltningen arbetar nu för att spridningen även ska fortsätta efter att Nobeltunneln öppnat igen. Förvaltningen har också beslutat öppna en kundservice för serviceresor där telefontiderna för ärenden (ej beställningar av resor som sker via beställningscentralen) kommer att utökas och omfatta en större del av dagen än under 2025.

- Uppdraget har genomförts.

Uppdrag: Nr 18. Att fortsätta utvecklingen mot en effektivare skolskjutsprocess för att kunna attrahera fler kommuner att ingå samverkansavtal med Region Örebro län.**Kommentar**

Region Örebro län har skrivit nya samverkansavtal med Hällefors och Ljusnarsbergs kommuner. Uppdraget i Hällefors är myndighetsstöd, planering och trafik från och med läsåret 2026/2027. För Ljusnarsberg blir uppdraget att vara behjälpliga i avrop och uppstart för skolbusstrafik i samverkan med Svealandstrafiken samt planering och utförande av viss skolbilstrafik.

I samverkan med Degerfors kommun har en ny ansökningsprocess sätts. Regionen har bistått Nora kommun i utredning för skapandet av skolskjutsområden.

På det digitala området för skolbilstrafiken får vårdnadshavare reseinformation genom appen "Serviceresan" från och med läsåret 2025/2026 och annan information via SMS. Inom skolbusstrafiken finns läsplattor på plats i Lindesbergs och Örebro kommuner genom trafikavtalen. Regionen bistår trafikföretagen med att aktivera appen "Driver" för skolbusschaufförer där turlistor och passageraruppgifter uppdateras i realtid. Elever får ett resekort med QR-koder kopplade till appen som skannas när eleven stiger på.

Processkartläggning samt genomlysning av skolskjutsenhetens kostnader har påbörjats under året och är pågående. Ett kvalitativt arbete med olika mätetal i enhetens olika processer har påbörjats.

- Uppdraget är flerårigt och uppdragets del av innevarande år har genomförts.

Uppdrag: Utveckla och bredda tjänsteutbudet för skolskjutsuppgifterna genom samarbete inom nämndens verksamhetsområden och i samverkan med Region Örebro läns avtalskommuner.**Kommentar**

Ett arbete har påbörjats tillsammans med Nora kommun där uppdraget är en kartläggning av trafiksäkerhet för skolelever som åker skolbuss på landsbygden. Uppdraget finns fortsatt med i verksamhetsplan 2026. I

nytt samverkansavtal med Ljusnarsbergs kommun har ett nytt arbetssätt utarbetats för skolbusstrafiken där kommunen ansvarar för planeringen med stöd av regionen och Svealandstrafiken i avropsprocessen för ny skolbusstrafik.

- Uppdraget är flerårigt och uppdragets del av innevarande år har genomförts.

Uppdrag: Utifrån användarbehov; utveckla tjänster och information i serviceresors digitala kanaler och verktyg.

Kommentar

- Uppdraget är flerårigt och uppdragets del av innevarande år har genomförts.

Uppdrag: Verka för att kunna spela in kund- och förarsamtal på serviceresor.

Kommentar

- Uppdraget har genomförts.

Uppdrag: Slutföra arbetet inför upphandling av nytt planerings- och handläggningssystem.

Kommentar

- Uppdraget har genomförts.

Uppdrag: Utarbeta färdplan för digitalisering av serviceresor 2025-2030.

Kommentar

- Uppdraget har genomförts.

Uppdrag: Slutföra upphandling samt påbörja implementering av nytt trafikavtal 2025-2030.

Kommentar

- Uppdraget har genomförts.

Uppdrag: Skaffa oss insikter och kunskaper om AI och hur vi ska kunna tillämpa AI inom serviceresor för ökad driftsäkerhet och effektivitet.

Kommentar

Uppdraget finns fortsatt med i verksamhetsplan 2026.

- Uppdraget är flerårigt och uppdragets del av innevarande år har genomförts.

Uppdrag: Följa upp och eventuellt justera det nya stadslinjenätet i Örebro inför 2026.

Kommentar

- Uppdraget har genomförts.

Uppdrag: Ta fram en strategi för pendlarparkeringar.

Kommentar

En kartläggning av befintliga pendlarparkeringar har genomförts under året.

- Uppdraget är flerårigt och uppdragets del av innevarande år har genomförts.

Uppdrag: Utvecklad ekonomisk redovisning av kostnadstäckningsgraden på respektive busslinje.

Kommentar

Kostnadstäckningsgraden ingår som en del i Trafikbokslutet.

- Uppdraget har genomförts.

Uppdrag: Ta fram en trafikplan inklusive Målbild tåg.

Kommentar

Uppdraget finns fortsatt med i verksamhetsplan 2026.

- Uppdraget är flerårigt och uppdragets del av innevarande år har genomförts.

Uppdrag: Utveckla samarbeten för att bättre tillgodose gymnasieelevers resebehov.

Kommentar

Uppdraget finns fortsatt med i verksamhetsplan 2026, dock något omformulerat.

- Uppdraget är flerårigt och uppdragets del av innevarande år har genomförts.



Målsättning nr 6: Digitala lösningar för en enklare vardag för invånare och medarbetare

Kommentar

Digitalisering är en central möjliggörare för att utveckla verksamhet och service inom Region Örebro län. Genom smarta och användarvänliga digitala lösningar kan invånare få enklare tillgång till information, tjänster och delaktighet, samtidigt som medarbetare får bättre förutsättningar i sitt arbete. Nämndernas arbete med digitalisering sker i samverkan inom regionen och med externa aktörer, i linje med länets digitaliseringsstrategi. Genom ett kontinuerligt fokus på innovation, samordning och digital mognad bidrar digitaliseringen till en mer effektiv, hållbar och inkluderande samhällsutveckling.

Inom kollektivtrafiken nämndens verksamhet tas hela tiden steg mot en ökad digitalisering. Stora steg har tagits inom den allmänna kollektivtrafiken, där resenärerna har större möjlighet att köpa biljetter via självservice i appen samt mer automatiserat få information om eventuella trafikstörningar. Det visas också i ökad andel användare i Länstrafikens app samt att antalet frågor via telefon, e-post och i kassan hos Kundservice minskar.

Dock är efterfrågan inom serviceresor fortfarande stor på analoga tjänster (telefonsamtal) och där det även finns ett behov av direktkontakt person till person för att missförstånd ska undvikas. Den digitala resan internt inom serviceresor har intensifierats, bland annat genom uppdrag i handlingsplanen Budget i balans 3.0.

- Bedömningen utifrån nämndens/verksamhetens redovisning, styrtal och uppdrag samt nämndens mål är att målsättningen har uppnåtts.

Styrtal	Utfall	Årets målvärde	Långsiktigt målvärde
Andelen digitalt registrerade synpunkter och avvikelser för serviceresor.	40 %	35 %	50 %
Andel tillståndsansökningar som görs digitalt för färdtjänst och riksfärdtjänst.	35 %	35 %	50 %
Andel digitala ansökningar om sjukreseersättning.	0 %	30 %	70 %
Kommentar			
Funktionen ännu ej i drift.			
Andel försäljning (kronor) i Länstrafikens app.	65 %	63 %	63 %

Uppdrag: Nr 49. Att fortsätta främja den digitala kulturen och utveckla digitala arbetssätt.

Kommentar

Under året har verksamheterna ingått i en pilotverksamhet kopplat till Co-Pilot, vilket i framtiden kommer förenkla arbetet för enskilda medarbetare. Ytterligare verksamheter har genomfört kompetensutveckling kopplat till AI och förberedelser har gjorts för en övergång till ett molnbaserat arbetssätt. Samtidigt har arbetet med att implementera informationssäkerhetslösningar också utretts och kommer införas parallellt med övergången till ett molnbaserat arbetssätt.

- Uppdraget är flerårigt och uppdragets del av innevarande år har genomförts.

Uppdrag: Nr 50. Att erbjuda användarvänliga digitala lösningar till länets invånare, organisationer och företag och möta kravet om ”Digitalt först”.

Kommentar

Under året har verksamheterna inom kollektivtrafiknämnden bland annat arbetat med att utveckla en AI baserad handläggingsrobot och upphandla ett nytt ärendehanteringssystem vilket kommer underlätta för medborgarna och ge snabbare service.

- Uppdraget är flerårigt och uppdragets del av innevarande år har genomförts

Uppdrag: Utvärdera biljettportfölj, zoner, produkter och priser i syfte att förenkla för resenärerna.

Kommentar

Uppdraget har fått ett följduppdrag i verksamhetsplan 2026 där ett förslag på biljettportfölj, zoner, produkter och priser i syfte att förenkla för resenärerna ska tas fram.

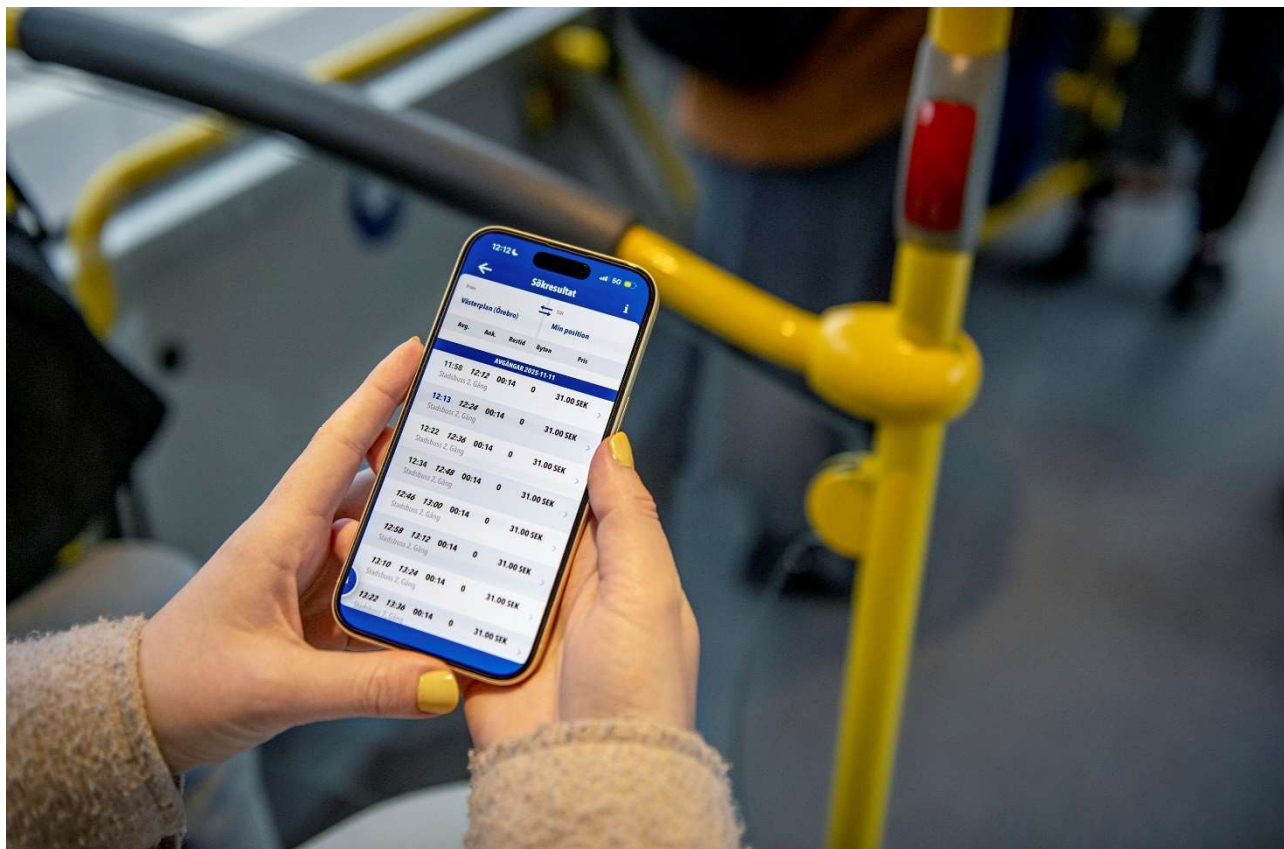
- Uppdraget har genomförts.

Uppdrag: Följa upp implementeringen av den nya appen för allmän kollektivtrafik.

Kommentar

Uppdraget har fått ta ett steg tillbaka till verksamhetsplan 2026 där den nya appen ska implementeras.

- Uppdraget har inte genomförts.



Målsättning nr 7: Ansvarsfulla verksamheter med höga ambitioner för hållbar utveckling.**Kommentar**

Förvaltningen Regional utvecklings huvudfokus är en hållbar utveckling i länet genom framtagandet och verkställandet av den regionala utvecklingsstrategin. Arbetet med den regionala utvecklingsstrategin bidrar även till organisationens hållbarhetsarbete. Till exempel har upphandlingsavdelningen fått stöd i kravställan i transportupphandlingar och staben för hållbarhet får stöd i arbetet med strategin för övergång till en cirkulär ekonomi.

Förvaltningen har höga ambitioner att verka för en hållbar utveckling, detta kommer att arbetas in i flera handlingsplaner som till exempel handlingsplanen för innovation och entreprenörskap, länsplanen för regional transportinfrastruktur, trafikförsörjningsprogrammet och kulturplanen.

- Bedömningen utifrån nämndens/verksamhetens redovisning, styrtal och uppdrag samt nämndens mål är att målsättningen har uppnåtts.

Uppdrag: Nr 52. Att intensifiera arbetet inom de områden i program för hållbar utveckling där Region Örebro län riskerar att inte nå målen för innevarande programperiod.**Kommentar**

Förvaltning Regional utveckling har sitt största fokus externt i länet. De mål som Region Örebro län riskerar att inte nå som förvaltningen Regional utveckling kan påverka är; klimatpåverkan från engångsmaterial och inköp av fossila bränslen. Den allmänna kollektivtrafiken är 100% fossilfri, med undantag av någon enstaka inköpt tågresa. Serviceresor körs på 83% fossilfritt. De två folkhögskolorna arbetar aktivt med att använda så lite engångsmaterial som möjligt. De jobbar aktivt med att minska plastanvändningen och där plast fortfarande behövs byts den ut mot återvinningsbara alternativ. Dryckesbägare i plast används aldrig pappersmuggar används vid utflykter, annars används bara porslin eller egna vattenflaskor.

- Uppdraget är flerårigt och uppdragets del av innevarande år har genomförts.

Uppdrag: Nr 53. Att minska Region Örebro läns klimatavtryck genom att arbeta för en resurseffektivare och mer cirkulär verksamhet.**Kommentar**

Förvaltningen Regional utveckling stöttar övrig verksamhet inom Region Örebro län med framför allt upphandling av hållbara transporter och cirkulär upphandling. Under 2025 har Regional utveckling även bidragit med underlag och kunskap till delar av det nya hållbarhetsprogrammet. Förvaltningen Regional utveckling bidrar även till att minska organisationens klimatavtryck genom att ha en fossilfri allmän kollektivtrafik och högt ställda mål för särskild kollektiv trafik. Vidare arbetar folkhögskolorna med att ha en så resurseffektiv och klimatsmart verksamhet som möjligt. Framför allt inom kosten där de är ett föredöme när det gäller minskat matsvinn, lokalproducerat och ekologiska varor.

- Uppdraget är flerårigt och uppdragets del av innevarande år har genomförts.

Uppdrag: Nr 54. Att genomföra insatser som syftar till att minska ojämlikhet i hälsa och främja delaktighet och inkludering.

Kommentar

Överenskommelserna om samverkan för god jämlik och jämställd hälsa mellan Region Örebro län och länets kommuner har under 2025 konkretiserats med en gemensam antagen samverkansplan, med överenskomna aktiviteter för att utveckla det strategiska arbetet i länet, och verka för målsättningarna god jämlik och jämställd hälsa, samt hög och jämlik livskvalitet. Aktiviteterna inkluderar att stärka hälsokunniga beslutsfattare, samt analysen om våra folkhälsoutmaningar i länet och hur vi kan samordnat verka för att möta dem.

Genom satsningen på Citylinjen ökar delaktigheten och inkluderingen i socioekonomiskt utsatta områden. Sjukresor tillhandhåller resor över hela länet (och även utomlans vid remittering dit) vilket gör att vård kan erhållas oavsett var i länet du bor vilket ger en möjlighet till minskad ojämlikhet i hälsa.

- Uppdraget är flerårigt och uppdragets del av innevarande år har genomförts.



Målsättning nr 8: Kompetensförsörjningen är långsiktig.

Kommentar

Region Örebro län ska vara en attraktiv arbetsgivare, där medarbetare trivs och aktivt väljer att vara kvar för att de utvecklas i organisationen. Det är en grundläggande förutsättning för kompetensförsörjningen. Det finns dock utmaningar i kompetensförsörjningen utifrån demografi och tillgänglig arbetskraft samt att den svåra ekonomiska situationen är märkbar. Att ta tillvara, behålla och utveckla befintliga medarbetare och att samtidigt arbeta för att attrahera nya medarbetare under ekonomisk åtstramning är nödvändigt. Kompetensförsörjningen ska vara välplanerad, det innebär att den är planerad i förhållande till vilken kompetens och vilka resurser som behövs för att invånarnas och samhällets behov ska tillgodoses på bästa sätt utifrån Region Örebro läns uppdrag.

Arbetet med hälsofrämjande, jämställda och jämlika arbetsplatser fortsätter för att skapa god arbetsmiljö och medarbetare som trivs. Målet att vara en attraktiv arbetsgivare följs upp genom regelbundna medarbetarenkäter och framtagande av handlingsplaner utifrån medarbetarenkätens resultat.

För kollektivtrafiknämndens personalstyrka specifikt är HME (Hållbart medarbetarengagemang) samt dess delindex lägre än förvaltningen Regional utvecklings gemensamma. Glappet mellan vad medarbetarna tycker är viktigt hos en arbetsgivare respektive hur de uppfattar Region Örebro län som arbetsgivare är högre än förvaltningen Regional utvecklings gemensamma resultat. Nivåerna i utsatthet är högre än förvaltningens gemensamma.

- Bedömningen utifrån nämndens/verksamhetens redovisning, styrtal och uppdrag samt nämndens mål är att målsättningen delvis har uppnåtts.

Styrtal	Utfall	Årets målvärde	Långsiktigt målvärde
1. Hållbart medarbetarengagemang (HME): Ska ligga på en hög nivå inom intervallet 77–80 för totalt HME. Strävan är att delindexen motivation, styrning och ledarskap ska ligga på en jämn hög nivå.	72	77- 80	80
Kommentar Resultat utifrån medarbetarenkät hösten 2024 och utfallet kan först förändras när en ny medarbetarenkät genomförs.			
2. Systematiskt arbetsmiljöarbete (SAM), bidrar till bra arbetsmiljö och till rimliga förutsättningar. Andel chefer som svarat på årlig uppföljning av SAM.	100 %	90- 100 %	
3. Sjukfrånvaron ska minska.	8,9 %	9,5 %	5 %

Uppdrag: Nr 38. Att beakta den långsiktiga påverkan av kompetensförsörjningen och arbetsmiljöperspektivet i de fall det är aktuellt inom nämndens ansvarsområde och inför nämndens beslut.

Kommentar

Inom förvaltningen Regional utveckling tas Arbetsmiljöperspektivet om hand inom ramen för det systematiska arbetsmiljöarbetet.

Utifrån resultatet från medarbetarenkäten så planeras det in att under hösten 2025 rikta ett extra fokus för

cheferna att arbeta med OSA (organisatorisk och social arbetsmiljö), medarbetarskap och Friskfaktorer. Detta tillsammans med sina medarbetargrupper.

En för Region Örebro län gemensam kompetensförsörjningsanalys ska utarbetas och genomföras med start under hösten 2025. Detta arbete är framflyttat till våren 2026.

Område kollektivtrafik samarbetar med Örebro kommun om en servicereseförarutbildning och Svealandstrafiken har en egen bussförarutbildning. Region Örebro län, Sveriges bussföretag och Svealandstrafiken har gemensamt kommit överens om att bilda ett regionalt bussbranschråd, där kompetens- och arbetskraftsförsörjningen kommer att vara en av huvudfrågorna.

- Uppdraget är flerårigt och uppdragets del av innevarande år har genomförts.



Målsättning nr 9: En långsiktig stark och hållbar ekonomi med finansiell god hushållning.

Kommentar

- Bedömningen utifrån nämndens/verksamhetens redovisning, styrtal och uppdrag samt nämndens mål är att målsättningen delvis har uppnåtts.

Styrtal	Utfall	Årets målvärde	Långsiktigt målvärde
3. Regionstyrelsens och nämndernas budgetunderskott ska minska.	34,6 mnkr	-28 mnkr	0 mnkr
Biljettintäkterna för allmän kollektivtrafik jämfört med föregående år.	3,8 %	8 %	8 %
Total faktisk trafik kostnad per resa inom service-resetrafiken.	346 kr	330 kr	330 kr
Resandeökning för allmän kollektivtrafik i procent per tertial jämfört med samma tertial föregående år	6,6 %	3 %	3 %
Marknadsandel för allmän kollektivtrafik i procent.	11,6 %	16 %	20 %

Uppdrag: Nr 35. Att fortsätta arbetet med handlingsplaner för ekonomi i balans.

Kommentar

Under året har handlingsplanerna för en budget i balans 2.0 och 3.0 fortsatt att verkställas. Den största förändringen under året skedde i december då ytterligare sju linjer drogs in. En av de tjänster som ska avvecklas enligt handlingsplanerna har också avslutats.

Handlingsplanen gäller fram till 2027. Samtidigt visar långsiktiga prognosen från början av året att trafik kostnaderna väntas öka igen från 2028. Det beror på att kostnaderna för livstidssäkring av fordonsflottan inom Tåg i Bergslagen tickar in från det året.

Det innebär att kollektivtrafiknämnden måste arbeta vidare med att få en ekonomi i balans utifrån dagens förutsättningar och beräkning, även om den beslutade handlingsplanen når sin fulla effekt först 2027.

- Uppdraget är flerårigt och uppdragets del av innevarande år har genomförts.

Uppdrag: Förnya avtalet med kommunerna om kollektivtrafiken.

Kommentar

Arbete har genomförts under året men Örebro kommuns meddelande om att de avser utreda möjligheten att ta över färdtjänsten i egen regi gör att ett nytt slutligt avtal inte kan tas fram förrän den utredningen är avslutad och Örebro kommun kommit fram till hur de vill göra med färdtjänsten. Uppdraget finns fortsatt med i verksamhetsplan 2026.

- Uppdraget har startat men är inte helt klart och kommer att genomföras kommande år.

Beredskap och säkerhet

Uppdrag: Nr 57. Att beredskaps- och säkerhetsfrågor beaktas i de sammanhang där det behövs.

Kommentar

Arbetet kring detta uppdrag kommer att vara ständigt pågående och består av flertalet olika aktiviteter. De mest prioriterade uppgifterna i nuläget beskrivs nedan.

Krigsorganisationen för förvaltningen Regional utveckling beslutades av förvaltningschef 14 april 2025. Uppdraget är därmed genomfört.

Kontinuitetshanteringsarbetet kommer att starta under våren 2026 då processledare inom kontinuitetshantering har utbildats under 2025. Detta arbete är omfattande och kräver tid av verksamheterna. Det är också ett arbete som ständigt behöver vara aktivt utifrån yttre faktorer och förändringar. Uppdraget är inte genomfört.

Örebro läns regionala råd för totalförsvar har gett länets aktörer ett uppdrag att formulera utbildnings- och övningsplaner för verksamheterna. En utbildnings- och övningsplan för Regional utveckling kommer att tas fram, där de utbildningsinsatser inom beredskap och säkerhet som är aktuella för förvaltningens medarbetare kommer att beskrivas. Detta arbete har påbörjats och kommer att slutföras under 2026.

Uppdatering av "Rutin för kris och allvarlig händelse för Regional utveckling" har genomförts. Denna behöver dock årligen ses över och eventuellt revideras.

En plan för särskild och extraordinär händelse för förvaltningen Regional utveckling ska tas fram under 2026. Detta är ett dokument som beskriver exempelvis hur organisationen ska agera, organisera sig och kommunicera vid en allvarlig krissituation eller större störning.

- Uppdraget är flerårigt och uppdragets del av innevarande år har genomförts.

Motverka välfärdsbrottslighet

Uppdrag: Nr 58. Att förebygga och motverka välfärdsbrottslighet.

Kommentar

Det finns redan idag tydliga rutiner och uppföljningssystem kopplat till de medel som hanteras inom kollektivtrafiken. För att ytterligare stärka arbetet mot välfärdsbrottslighet har ett flertal kompetenshöjande insatser och en genomlysning av rutinen för ekonomisk kontroll genomförts.

- Uppdraget är flerårigt och uppdragets del av innevarande år har genomförts.

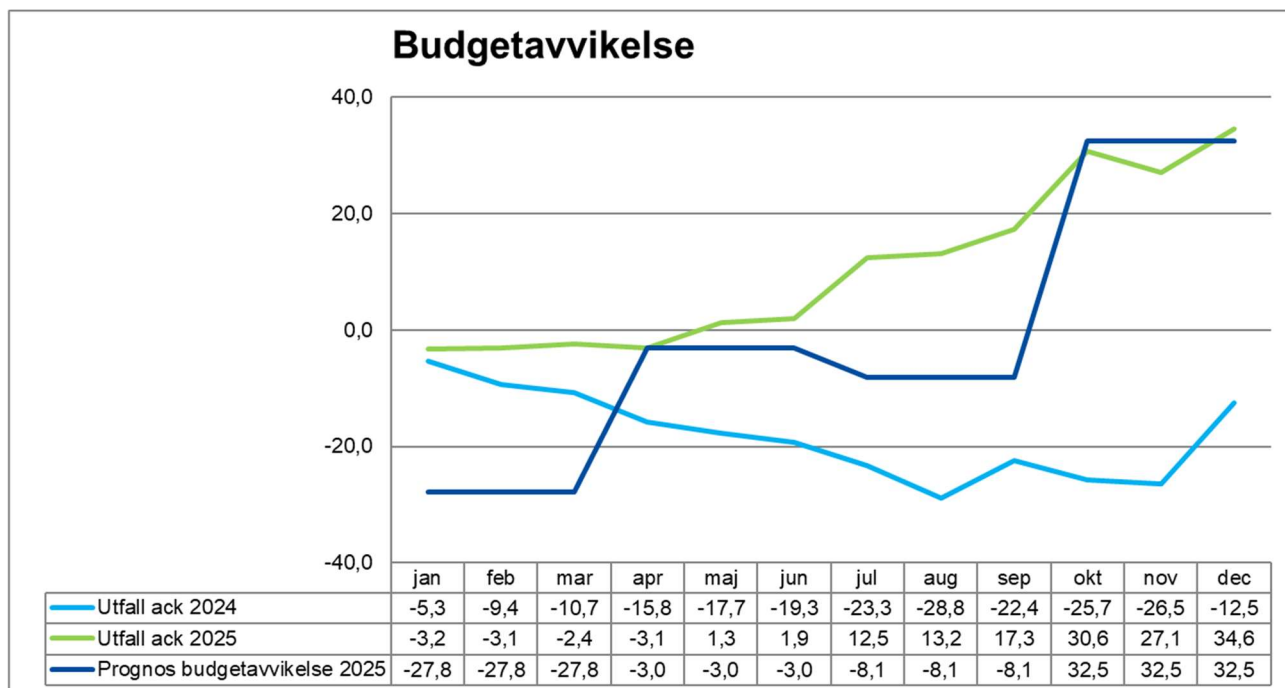
4 Ekonomi

4.1 Resultatrapport kollektivtrafiknämnden

Resultatrapport

Belopp i mnkr	Utfall	Budget	Utfall fg år	Budget- av- vikelse	Utfalls- av- vikelse
Trafikintäkter	235.1	244.0	226.4	-8.9	8.7
Försäljning regional utveckling	307.8	293.7	278.0	14.0	29.8
Övriga intäkter	68.5	83.6	76.9	-15.1	-8.4
Summa Intäkter	611.4	621.3	581.3	-10.0	30.1
Personalkostnader	-76.0	-76.9	-73.5	0.9	-2.5
Trafikkostnad kollektivtrafik	-964.7	-1 028.3	-988.2	63.6	23.6
Trafikkostnad serviceresor	-284.4	-283.8	-262.3	-0.6	-22.1
Övriga kostnader	-68.4	-46.7	-69.5	-21.6	1.1
Avskrivningar, inventarier	-5.6	-7.7	-5.6	2.2	0.1
Summa Kostnader	-1 399.0	-1 443.5	-1 399.1	44.5	0.1
Verksamhetens nettokostnad	-787.7	-822.1	-817.8	34.5	30.2
Finansnetto	-0.2	-0.4	-0.3	0.2	0.0
Resultat	-787.9	-822.5	-818.1	34.6	30.2

Budgetavvikelse



Sammanfattande analys

Det ackumulerade resultatet för året uppgår till plus 34,6 miljoner kronor jämfört med minus 12,5 miljoner kronor under förra året. Trafikintäkterna uppgår till 235,1 miljoner kronor vilket är en ökning med 8,7 miljoner eller 4 procent jämfört med förra året. Trafikintäkterna når inte upp till förväntad budget utan visar en minuspost med 8,9 miljoner kronor för året. Det totala resandet har ökat med 1 procent jämfört med föregående år, vilket motsvarar cirka 121 300 fler resor.

Personalkostnaderna har ökat i huvudsak till följd av genomförda chefsrekryteringar samt ökat bemanningsbehov i beställningscentralen. Kostnadsökningen bedöms vara motiverad för att säkerhetsställa verksamhetens styrning, tillgänglighet och kvalitet.

Nettokostnaden för året uppgår till 787,9 miljoner kronor vilket innebär en minskning jämfört med föregående år. Trafikkostnaderna för buss och tågtrafik har sammantaget minskat, där lägre kostnader för busstrafik motverkas av ökade kostnader för tågtrafik. Den främsta orsaken till kostnadsminskningen är återinförd skattebefrielse för biogas vilket både ger en kostnadssänkning 2025 och retroaktiva återbetalningar för tidigare år. Busskostnaderna har minskat med 6 procent jämfört med föregående år, medan kostnaderna för tågtrafiken har ökat med 7,5 procent. Under året har förstärkningar genomförts i stadstrafiken i Örebro till följd av de förändringar i linjenätet som infördes i december 2024. Dessa åtgärder har varit nödvändiga för att förbättra tillgänglighet och kapacitet. Vidare bidrar en återbetalning från Tåg i Bergslagen positivt till årets resultat.

Övriga trafikkostnader har ökat jämfört med föregående år men ligger under budget. Kostnaderna för serviceresor har ökat till följd av ett nytt tillfälligt avtal som trädde i kraft under året.

4.2 Årets resultat

Intäkter

Intäkterna för året är 611,4 miljoner kronor, vilket är 10 miljoner kronor lägre än budget. Intäkterna består bland annat av trafikintäkter samt försäljningsintäkter inom regional utveckling. Trafikintäkterna uppgår till 235,1 miljoner kronor och har ökat jämfört med föregående år, vilket visar på en fortsatt positiv utveckling av resandet. Intäktsnivån når dock inte upp till budgeterad nivå, vilket innebär en negativ avvikelse med 8,9 miljoner men en ökning med 4 procent. Utvecklingen av resande och intäkter fortsatt behöver stärkas för att fullt uppnå verksamhetens långsiktiga mål. Det totala resandet inom kollektivtrafiken har ökat med 1 procent jämfört med föregående år, vilket motsvarar cirka 121 300 fler resor.

Försäljningsintäkterna för regional utveckling uppgår till 307,8 miljoner kronor för året, vilket motsvarar en ökning med 10,8 procent jämfört med förra året. Utvecklingen visar på en fortsatt hög efterfrågan inom delar av verksamheten särskilt kopplat till skolresor. Resandet inom servicetrafiken har sammantaget minskat något jämfört med föregående år. Minskningen återfinns främst inom färdtjänst och sjukresor, medan skolresor uppvisar en tydlig ökning.

Personalkostnader

Personalkostnader har ökat under året främst till följd av ökade lönekostnader. Kostnadsökningen är i huvudsak kopplad till genomförda chefsrekryteringar samt ett ökat bemanningsbehov inom vissa

verksamhetskritiska funktioner. Samtidigt redovisas en positiv avvikelse mot budget, vilket indikerar att kostnadsutvecklingen sammantaget har hanterats inom givna ekonomiska ramar.

Övriga kostnader

Kostnaderna för busstrafiken är för helåret drygt 43,9 miljoner kronor lägre än periodiserad budget. Den positiva avvikelsen förklaras till stor del av att skattebefrielsen för biogas i Sverige kvarstår. Sammantaget en resultatpåverkan om 43,5 miljoner för 2025 och där avser 12 miljoner kronor 2025 och även en retroaktiv återbetalning för 2023 och 2024 med 31,5 miljoner kronor.

Tågtrafikens kostnader är cirka 14,8 miljon kronor lägre än budgeterat. Trots detta har utfallet ökat med 12,6 miljoner jämfört med föregående år. I samband med årsbokslutet för Tåg i Bergslagen har en återbetalning med 11 miljoner kronor bokats upp som ingår i de 14,8 miljoner kronor.

Övriga trafik kostnader för kollektivtrafiken uppgår till 102,8 miljoner kronor vilket är en ökning med 6 miljoner kronor jämfört med förra året men 4,9 miljoner kronor lägre än budget. De 4,9 miljoner kronor avser övriga kostnader inom kollektivtrafiken, såsom trafik kostnader från annat län, uppstarts- och resegarantikostnader, drift och kontroll verksamhet samt skolskjutsar.

Trafikkostnader för serviceresor uppgår till 284,4 miljoner kronor, vilket är en ökning med 22,1 miljoner kronor jämfört med föregående års utfall på 262,3 miljoner kronor. Ökningen beror bland annat på ett nytt ettårigt direktupphandlat avtal som trädde i kraft den 1 juli 2025, vilket i snitt innebär en kostnadsökning på omkring 22 procent för alla trafikslag. Kostnaden per resa för alla trafikslag inom serviceresor har ökat med 8 procent i jämförelse med föregående år.

Driftredovisning kollektivtrafiknämnd

Belopp i mnkr	Budgetavvikelse 2025	Omsättning *) 2025	Relation (%)	Budgetavvikelse 2024
Område kollektiv- och serviceresetrafik	24,4	1 433,9	1,7	-15,9
Projekt			0	0
Förvaltningsgemensamt	10,2			0,1
Resultat	34,6	1 433,9	2,4	-15,8

*) Definition av omsättning är ackumulerade intäkter och ackumulerad budgetram.

4.3 Vidtagna åtgärder för att nå ekonomi i balans

Uppföljning av beslutad handlingsplan

Uppföljning av intäktsförstärkningar och kostnadsreduceringar enligt regionfullmäktiges verksamhetsplan med budget 2024.

	Handlingsplan	Utfall 2024	Utfall 2025	Prognos 2026	Total prognosperiod
--	---------------	-------------	-------------	--------------	---------------------

Antal minskade årsarbetare, enligt avtalad tjänstgöringsgrad

Antal årsarbetare	2	0	1	1	1
-------------------	---	---	---	---	---

Synliga effekter i ekonomin (mnkr)

Intäkter	16,5	1,0	14,1	11,5	11,5
Personalkostnader	1,7		0	1	1
Övriga kostnader	40,4	6,0	19,4	32,8	32,8
Summa	58,6	7,0	33,5	45,3	45,3

Arbetet med handlingsplanen fortsätter. Även om vissa åtgärder har blivit något försenade förväntas de få full effekt år 2027.

Trafikminskningarna inom allmän kollektivtrafik genomförs under två år och den andra delen av besparingarna genomfördes i december 2025.

Kollektivtrafiknämndens ekonomiska förutsättningar har förbättrats under året tack vare återbetalningen av biogasskatten. Men eftersom det är en engångsintäkt behöver arbetet med handlingsplaner fortsätta.

Handlingsplanen gäller fram till 2027. Samtidigt visar långsiktiga prognosen från början av året att trafik-kostnaderna väntas öka igen från 2028. Det beror på att kostnaderna för livstidssäkring av fordonsflottan inom Tåg i Bergslagen tickar in från det året.

Det innebär att kollektivtrafiknämnden måste arbeta vidare med att få en ekonomi i balans utifrån dagens förutsättningar och beräkning, även om den beslutade handlingsplanen når sin fulla effekt först 2027.

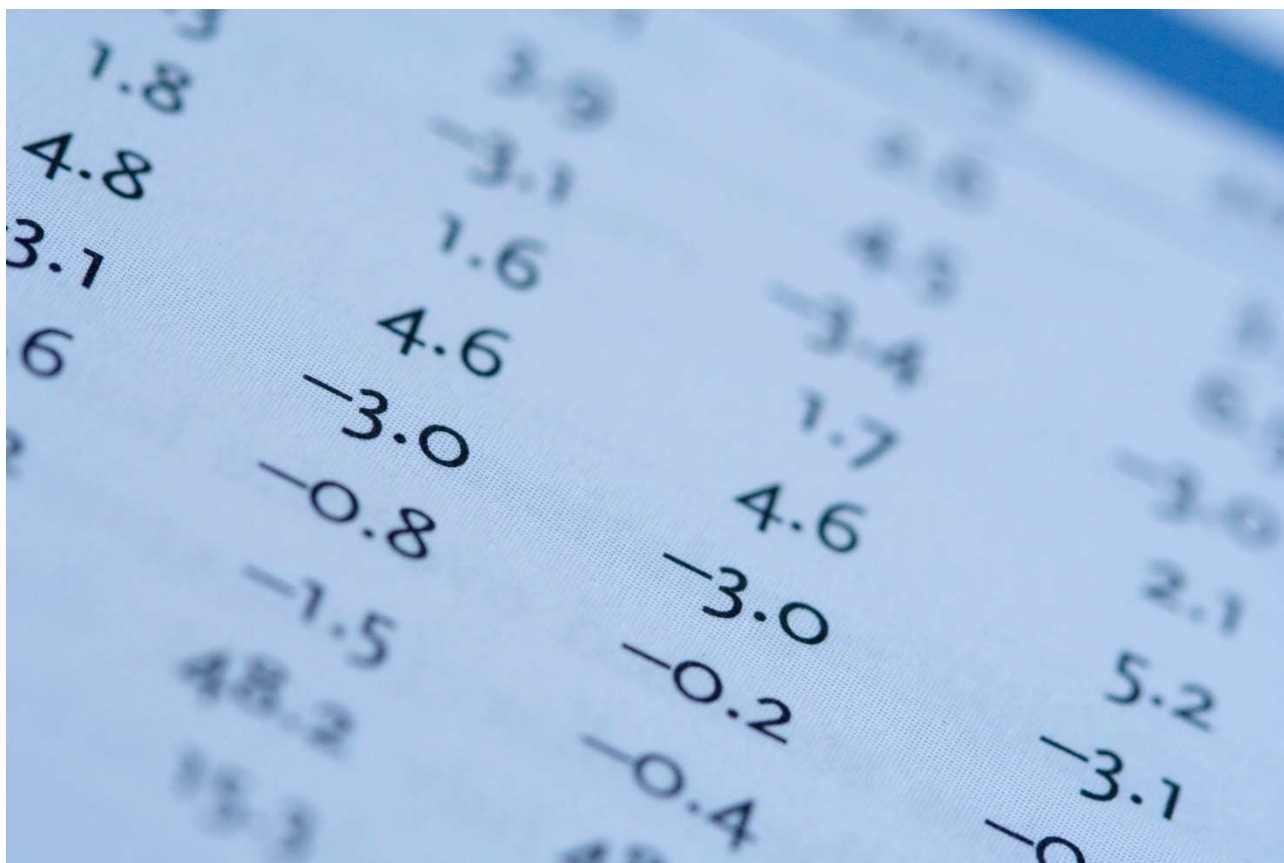
4.4 Investeringar

Uppföljning investeringar

Investeringar brutto, mnkr	Utfall 2025	Budget 2025	Utfall 2024
Immateriella anläggningstillgångar	0.0	1.0	0.0
Övrig utrustning	6.3	18.8	4.2
Investeringsbidrag (konto 2322, minusbelopp)	0.0	0.0	-0.3
Summa	6.3	19.8	3.9

4.5 Produktions- och nyckeltal

Se bifogad rapport Gemensam resultatrapport.



5 Personalekonomi

5.1 Personalkostnader

Personalkostnader

Lönekostnad	Utfall	Utfall fg år	Ökningstakt (%)	Ökningstakt (%) fg år
Lönekostnad (40-41) (mnkr)	-52.1	-46.5	12.1	4.8

Lönekostnaderna har ökat med 5,6 miljoner kronor, vilket motsvarar en uppgång på 12,1 procent. Den främsta orsaken till ökningen är de chefsrekryteringar som genomfördes under slutet av 2024 och början av 2025. Utöver detta påverkas löner för timanställda av att frånvarande ordinarie medarbetare inom beställningscentralen i högre utsträckning ersatts av timanställda. Detta tack vare att fler timanställda utbildats och finns tillgängliga. Den ökade bemanningen vid frånvaro av ordinarie medarbetare har gjort att svarstiderna i beställningscentralen gått ner och arbetsmiljön förbättrats.

5.2 Kostnadsanalys

Kostnadsanalys

Kategori	Utfall	Utfall fg år	Förändring, mnkr	Förändring %
Månadslöner	-38.6	-34.5	-4.1	12.0
Timanställda	-3.3	-2.8	-0.5	17.8
Obeqväm arbetstid	-0.8	-0.7	-0.1	14.3
Övertid/mertid	-0.4	-0.4	0.0	-5.9
Jour och beredskap	0.0	0.0	0.0	-100.0
Semesterkostnad inkl. skuldförändring	-6.8	-6.2	-0.6	10.0
Sjuklön	-0.9	-0.8	-0.1	13.1
Övrigt konto 40xx-41xx	-1.2	-1.0	-0.2	18.6
Totalt kontoklass 40-41	-52.1	-46.5	-5.6	12.1

5.3 Årsarbetare tillsvidareanställda avtalad sysselsättningsgrad

Yrkesgrupp/ antal	Antal årsarbetare per 31 dec 2025			Antal årsarbetare per 31 dec 2024			Förändring		
	Kvin- nor	Män	Totalt	Kvin- nor	Män	Totalt	Kvin- nor	Män	Totalt
Administratör	35,8	8,6	44,4	36,8	10,6	47,4	-1,0	-2,0	-3,0
Chef	7,0	7,0	14,0	6,0	6,0	12,0	1,0	1,0	2,0
Handläggare	42,0	15,0	57,0	36,0	16,0	52,0	6,0	-1,0	5,0
Summa	84,8	30,6	115,4	78,8	32,6	111,4	6,0	-2,0	4,0

Definition: Med årsarbetare avtalad sysselsättningsgrad avses avtalad sysselsättningsgrad (utifrån anställningsavtal). En person som är anställd på 100% är 1 årsarbetare medan en person som är anställd på 75% är 0,75 årsarbetare.

5.4 Årsarbetare exklusive tjänstlediga

Yrkesgrupp/ antal	Anställning per 31 dec 2025			Anställning per 31 dec 2024			Förändring		
	Tills- vidare	Viss- tid	Totalt	Tills- vidare	Viss- tid	Totalt	Tills- vidare	Viss- tid	Totalt
Administratör	38,3	4,0	42,3	42,1	0,8	42,9	-3,8	3,3	-0,6
Chef	14,0	0,0	14,0	11,9	0,0	11,9	2,1	0,0	2,1
Handläggare	54,2	2,0	56,2	49,0	0,0	49,0	5,2	2,0	7,2
Summa	106,5	6,0	112,5	103,0	0,8	103,8	3,5	5,3	8,7

Definition: Årsarbetare exkl tjänstlediga utgår från sysselsättningsgrad (utifrån anställningsavtal) men exkluderar även tjänstledighet. En person som är anställd på 100% men som är tjänstledig 100% räknas som 0 årsarbetare. Är personen anställd på 100% och tjänstledig 50% räknas personen som 0,5 årsarbetare. Med tjänstledighet avses: Tjänstlediga för studier, Tjänstlediga utan lön, Föräldralediga, Offentliga uppdrag och Särskild angelägenhet.

5.5 Sjukfrånvaro

Kategori	Utfall jan - dec 2025			Utfall jan - dec 2024			Förändring		
	Kvin- nor	Män	Totalt	Kvin- nor	Män	Totalt	Kvin- nor	Män	Totalt
Sjukfrånvaro, korttidsfrånvaro %	3,9	1,3	3,2	3,3	1,6	2,8	0,6	-0,3	0,4
Sjukfrånvaro, långtidsfrånvaro %	5,7	5,7	5,7	7,9	6,4	7,5	-2,2	-0,7	-1,7
Sjukfrånvaro totalt %	9,7	7,0	8,9	11,2	8,0	10,3	-1,6	-1,0	-1,3

Den totala sjukfrånvaron inom Kollektivtrafiken har gått ner något. Långtidssjukfrånvaron har under andra delen av året gått ner inom den verksamhet som legat högst. Ett aktivt arbete pågår där chef, medarbetare, HR, Regionhälsan och fackliga organisationer är involverade för att minska sjukfrånvaron. En ny chefsorganisation sen september 2024 inom verksamheten med högst sjuktal har gett resultat och fokus ligger i att sänka sjukfrånvaron, att arbeta för en bättre arbetsmiljö samt aktivt arbetsleda medarbetarna.

6 Framtida utmaningar

Sammanfattning framtida utmaningar

- Kompetensförsörjning
- Om det kommer att komma liknande virus som Covid-19 i framtiden.
- Minska belastningen på serviceresetrafiken i peaktid.
- Kostnadsökningar för den allmänna kollektivtrafiken.
- Att tillmötesgå framtida behov av mer kollektivtrafik utan att ikläda sig större kostnader.

Framtida utmaningar

Kompetensförsörjningen är en stor utmaning. Det är brist på förare (både bussförare och servicereseförare). För lokförare och tågvärdar ser det bättre ut framåt. Här tas ett samlat grepp genom Mälardalsrådet. Det behöver dock tas krafttag vad gäller förare. Region Örebro läns samarbete med Örebro kommun om en utbildning för servicereseförare har uppmärksamats nationellt. Svealandstrafiken har en bussförarutbildning i Örebro.

Pandemin Covid-19 är inte längre en samhällsfarlig sjukdom. Det finns en utmaning i om det kommer andra liknande virus i framtiden som ger liknande påverkan på samhället. Det märks ett förändrat sätt att resa och pendla till arbetet efter pandemin. Att människor reser i mindre omfattning behöver inte vara något negativt för samhället. Det kan dock innebära en stor utmaning för kollektivtrafiken att kunna ställa om vid snabba förändringar.

För serviceresor finns utmaningarna i att kunna bedriva en effektiv trafik över dygnets alla timmar. Belastningen i peaktid är väldigt hög och kostnadsdrivande och det finns för lite platser i fordonen för att alla resenärer ska kunna åka inom ett rimligt tidsspann i förhållande till sitt önskemål. Vid vissa tillfällen har i stort sett endast skolskjuts kunnat genomföras i peaktid. Digitaliseringsresan har börjat för serviceresor och det finns utmaningar i att få till effektivare system internt för Region Örebro läns hantering av resorna och för att användarna inte helt kommer att kunna gå över till digitala lösningar i närtid. Andelen äldre kommer att öka och det ger fler kunder och ett ökat resande. Hälso- och sjukvårdens lokalisering av sin verksamhet kommer att påverka sjukresor. Under 2025 har arbetet med en upphandling av ett nytt trafikplaneringssystem fortsatt som planeras införas år 2028 och det kommer att belasta verksamheten vid införandet.

För den allmänna kollektivtrafiken handlar det om kostnadsutmaningar kopplade till höga drivmedels- och reservdelspriser samt andra kostnadsökningar kopplade till trafikdriften. Det finns också utmaningar i leverans av bussar för beställda elbussar är försenade. De två tågbolag som Region Örebro län är delägare i har idag mindre utmaningar än för ett år sen men några utmaningar finns kvar. Till exempel gällande ersättning från Trafikverket för interregional kollektivtrafik men också vad gäller uppstart av nytt trafikavtal och att tilldelas önskade tåglägen.

7 Intern styrning och kontroll

7.1 Internkontrollplan

HR

Regionövergripande: Risk att systematiskt arbetsmiljöarbete (SAM) inte är välfungerande i vardagen.

Åtgärd
<p>Regionövergripande åtgärd: - Varje chef ska hantera sina fördelade arbetsmiljöuppgifter och arbeta med att undersöka och riskbedöma alla arbetsmiljöförhållanden, sätta in åtgärder och följa upp att åtgärderna haft effekt.</p> <p><i>Kommentar</i></p> <p>Kontroll av efterlevnaden av SAM-processen sker i samverkan med fackliga parter. Bedömningen är att förvaltningen över lag uppfyller de krav som finns. Förvaltningen systematiska arbetsmiljöarbete genomförs idag enligt samma arbetssätt som gäller i övriga Region Örebro län. Respektive chef, med stöd av HR, är ansvarig för arbetet. Riskbedömningar lokalt görs löpande vid förändringar som riskerar att påverka arbetsmiljön.</p> <ul style="list-style-type: none"> • Åtgärden är avslutad.
<p>Regionövergripande åtgärd: - Varje chef ska årligen följa upp sitt arbetsmiljöarbete enligt rutin och förbättra där det är nödvändigt.</p> <p><i>Kommentar</i></p> <p>Förvaltningen Regional utveckling arbetar utifrån de riktlinjer och verktyg som tas fram för Region Örebro län. En region- och förvaltningsövergripande uppföljning är nyligen gjord och ledningsgruppen för Område kollektivtrafik har på varje ledningsgruppsmöte punkten om arbetsmiljö uppe och kikar på framtaget årshjul. Genom årshjulet säkerställs att varje chef har koll på vilka åtgärder som ska göras och när.</p> <ul style="list-style-type: none"> • Åtgärden är avslutad.
<p>Regionövergripande åtgärd: Fördelade chef ska minst årligen stämma av hur arbetsmiljöarbetet fungerar och att det finns förutsättningar för arbetsmiljöarbetet</p> <p><i>Kommentar</i></p> <p>Uppföljning på regionövergripande nivå gjordes senast under vintern 2025. Svarefrekvensen från område kollektivtrafiks chefer blev 100%. Uppföljning och analys har gjorts av förvaltningschef och de utvecklingsområden som noterades kommer jobbas vidare med.</p> <ul style="list-style-type: none"> • Åtgärden är avslutad.

Ekonomi

Risken att automatiskt attesterade fakturor blir felaktigt godkända.

Åtgärd
<p>Genomföra granskning av automatiskt attesterade fakturor enligt upprättad rutin.</p> <p><i>Kommentar</i></p> <p>Granskning har genomförts enligt upprättad rutin, Internkontroll av automatiskt attesterade fakturor i Marknadsplats. Granskningen genomfördes genom stickprov och visade inga avvikelser.</p> <ul style="list-style-type: none"> • Åtgärden är avslutad.

Handlingsplan Budget i balans 3.0 ger inte förväntad besparingseffekt

Åtgärd
Kontinuerlig uppföljning av handlingsplanen. Särskilt vid 4 tillfällen per år enligt regionövergripande beslut.
Kommentar Inga brister upptäcktes i granskningen och resultat för 2025 och budget för 2026 följer handlingsplanen. Handlingsplanen kan dock behöva kompletteras med åtgärder för att säkerställa en långsiktig ekonomi i balans.
<ul style="list-style-type: none"> • Åtgärden är avslutad.

Risken med ombudsförsäljning. Betalar ombuden in i tid? Har vi rutiner som fångar upp om det finns brister i denna hantering?

Åtgärd
Säkerställ att befintliga rutiner fungerar. Skickas påminnelse och inkasso ut enligt rutin när inbetalning är sen. Har antalet ombud som är sen med inbetalning minskat under 2025 jämfört med tidigare. Behöver befintlig rutin uppdateras. Granskning bör göras tillsammans med Regionservice.
Kommentar Rutinen följs och bedöms ha önskvärd effekt.
<ul style="list-style-type: none"> • Åtgärden är avslutad.

Risken att anteckning på faktura avseende resor och kurs- och konferenser inte är korrekt utifrån "Leverantörsfakturor – rutin för behandling".

Åtgärd
Genomföra stickprovskontroller på konto 4611, 4630, 6811-6899 och 7070.
Kommentar Regionservice, avdelning ekonomi, har genomfört granskningen för alla förvaltningar. Granskningen har omfattat kontroll om det finns en anteckning om syfte och deltagare vid intern representation samt kontering. För regionkansliet har 28 leverantörsfakturor kontrollerats. Samtliga fakturor innehåller uppgift om syfte och deltagare. Dock var två fakturor felkonterade. Dessa har rättats.
<ul style="list-style-type: none"> • Åtgärden är avslutad.

Risken att inköp inte sker via marknadsplats, även om funktionaliteten finns, och att inköp sker utanför avtal.

Åtgärd
Arbeta med kulturförändring av inköpsmönster och säkerställa att inköp sker inom avtal genom information till chefer och inköpsansvariga.
Kommentar Åtgärden genomförs av Regionservice, avdelning för upphandling. Inom Regionservice pågår ett pilotprojekt i syfte att minska på antalet personer som beställer varor. Förändringen medför dels bättre möjligheter att nå ut med relevant information till beställarkretsen, dels förutsättningar för att hålla en högre kompetens och kännedom inom beställarkretsen om vilka och innehållet i de avtal Region Örebro län tecknat. Risken och definierade åtgärder är regionövergripande och riktas främst mot regionens kärnverksamheter. Regionkansliets verksamheter berörs i liten omfattning.
<ul style="list-style-type: none"> • Åtgärden är genomförd men inte uppnått full effekt.

Risken att redovisning vid inköp med First Cards inköpskort inte redovisas korrekt enligt riktlinje och rutin.

Åtgärd
Genomföra stickprovskontroller att rutinen efterlevs.
Kommentar Stickprovskontroll utförs, enligt internkontrollplan. Vid årets granskning var flertalet fakturor korrekt hanterade med avseende på dokumentation. Resultat, utfall samt åtgärder dokumenteras separat. Uppföljning av resultat sker på ekonomichefsmöte samt beslut om åtgärder för att förbättra kvaliteten i fortsättningen för de åtgärder som är förvaltningsövergripande. Åtgärder som krävs inom förvaltningen beslutas av ekonomichef.
<ul style="list-style-type: none"> • Åtgärden är avslutad.

Risken att investeringar redovisas felaktigt.

Åtgärd
Nuvarande rutin ska uppdateras. Genomföra stickprovskontroller att rutinen efterlevs.
Kommentar Inom regionkansliets verksamheter finns ett inköpskort som används för betalning av Facebook-annonser och där inköpskort är enda betalningsalternativ. Samtliga inköp har granskats. Granskning visar att samtliga betalningar avser ovan nämnda ändamål och har rätt kontering. Rutinen följs även av övriga förvaltningar.
<ul style="list-style-type: none"> • Åtgärden är avslutad.

Risken att det finns områden inom nämndens verksamheter där välfärdsbrottlighet kan förekomma.

Åtgärd
Gör en risk och väsentlighetsanalys för att grundligt genomlysa var inom nämndens verksamheter där välfärdsbrottlighet kan förekomma. Baserat på analysens resultat ta fram konkreta åtgärder för att minimera eventuella risker.
Kommentar Under hösten 2025 har en hel del kompetenshöjande åtgärder genomförts i syfte att bli bättre på att risk- och väsentlighetsanalysera verksamheten. Detta har gjorts i syfte av att identifiera ytor som i verksamheten är exponerade för välfärdsbrottlighet, samt utarbeta nya rutiner och åtgärdsplaner. Många delar i verksamheten har analyserat sina verksamheter och i vissa fall har rutiner för kontroller uppdaterats. Åtgärden löper över flera år, men kan för år 2025 anses som genomförd
<ul style="list-style-type: none"> • Åtgärden är avslutad.

Informationssäkerhet

Risken att verksamheten inte efterlever tillämplig dataskyddslagstiftning (GDPR och Patientdatalagen). Samt NIS-direktivet och lag (2018:1174) om informationssäkerhet för samhällsviktiga och digitala tjänster.

Åtgärd
Säkerställ att det finns ett väl fungerande och systematiskt informationssäkerhetsarbete utifrån identifierade risker med utsedda resurser. All personal ska dessutom ha god kunskap om relevanta regelverk för informationssäkerhet och kunna riskbedöma samt informationsklassa information i sitt arbete.
Kommentar Vi har en stående representant i informationssäkerhetsrådet och arbete som åläggs verksamheterna kommer via den

Åtgärd
kanalen. Objektägare på förvaltningen har också gått utbildning i informationsklassning i KLASSA. <ul style="list-style-type: none"> • Åtgärden är avslutad.
Säkerställ att informationsklassning av IT-stöd som saknar informationsägare genomförs i enlighet med riktlinjen för informationsklassning.
Kommentar Alla system inom Serviceresor är informationsklassade. En del klassning inom andra områden återstår. Vi har genomfört en del nya informationsklassningar och riskanalyser (till bland annat nytt planerings-, boknings- och handläggningssystem för serviceresor) i nya verktyget KLASSA. Vi har även tagit hand om några enstaka oförvaltade moduler inom Kollektivtrafik och gjort en tilldelning till passande objekt och därmed till rätt informationsägare. <ul style="list-style-type: none"> • Åtgärden är avslutad.
Informationsägare/objektägare ska säkerställa att identifierade informationssäkerhetsbrister åtgärdas.
Kommentar Utifrån genomförda informationsklassningar pågår arbetet med åtgärder. Vi har även tagit fram en behörighetsrutin för Serviceresor som har börjat användas. I samband med det så har vi gjort en inventering av befintliga behörigheter och gjort rättningar. <ul style="list-style-type: none"> • Åtgärden är avslutad.

Risk för intrång i kollektivtrafikens IT-system

Åtgärd
Samtliga medarbetare ska gå DISA-utbildningen och följa de direktiv som kommer från Regionservice IT gällande IT-säkerhet.
Kommentar <ul style="list-style-type: none"> • Åtgärden är avslutad.

Kvalitet och utveckling

Risken att arbetssätt/processer inte utgår och tar hänsyn till intressenters krav och behov samt skapar förutsägbara resultat.

Åtgärd
Utgå från regionens strategier för kvalitet- och utveckling och använd gärna "SIQ Framgångsinsikt för regioner" som ett verktyg för reflektion och dialog kring kvalitetsutveckling ur ett helhetsperspektiv.
Kommentar <ul style="list-style-type: none"> • Åtgärden är avslutad.

7.2 ISK-bedömning

Ändamålsenlighet	Ange Ja/Nej	Ev. kommentar/ Om förslag till förbättringar finns ange dem
Upplevs den interna styrningen och kontrollen som en integrerad del av planeringen, genomförandet, uppföljningen och förbättringen av verksamheten?	Ja	

Ändamålsenlighet	Ange Ja/Nej	Ev. kommentar/ Om förslag till förbättringar finns ange dem
Upplevs den interna styrningen och kontrollen bidra till en ändamålsenlig och lagenlig verksamhet; att verksamheten bedrivs i enlighet med krav a-e?	Ja	
Tillämpning		
Finns dokumentation att tillgå som visar hela processen för den interna styrningen? (identifiera framgångsfaktorer, värdera framgångsfaktorer, ta fram och besluta aktiviteter samt följa upp och utvärdera aktiviteter)	Ja	
Finns dokumentation att tillgå som visar hela processen för den interna kontrollen? (identifiera risker, värdera risker, ta fram och besluta åtgärder samt följa upp och utvärdera åtgärder)	Ja	

Den interna styrningen och kontrollen (ISK-processen) är en integrerad del av planeringen, genomförandet, uppföljningen och förbättringen av verksamheten inom nämndens område. Arbetet bidrar till att verksamheten bedrivs ändamålsenligt och lagenligt, det vill säga i enlighet med krav a-e. ISK-processen är dokumenterad i enlighet med Riktlinjen för intern styrning och kontroll.

Den interna styrningen och kontrollen är ändamålsenligt utformad och det beslutade arbetssättet har tillämpats i verksamheten. Nämnden bedömer därmed att den interna styrningen och kontrollen är tillräcklig.

