

# Delårsrapport

Kollektivtrafiknämnd  
Delår 2025

## Innehållsförteckning

<b>1</b>	<b>Inledning .....</b>	<b>3</b>
<b>2</b>	<b>Väsentliga händelser .....</b>	<b>3</b>
<b>3</b>	<b>Nämndens målsättningar, mål och uppdrag.....</b>	<b>5</b>
3.1	Sammanfattning uppföljning av målsättningar, mål och uppdrag.....	5
3.2	Övergripande målområden/målsättningar .....	5
<b>4</b>	<b>Ekonomi.....</b>	<b>17</b>
4.1	Resultatrapport kollektivtrafiknämnden.....	17
4.2	Periodens resultat .....	18
4.3	Helårsprognos .....	20
4.4	Vidtagna åtgärder för att nå ekonomi i balans.....	21
4.5	Investeringar.....	22
4.6	Produktions- och nyckeltal.....	22
<b>5</b>	<b>Personalekonomi.....</b>	<b>25</b>
5.1	Personalkostnader .....	25
5.2	Kostnadsanalys.....	26
5.3	Årsarbetare tillsvidareanställda avtalad sysselsättningsgrad .....	26
5.4	Årsarbetare exklusive tjänstlediga.....	26
5.5	Sjukfrånvaro .....	27
<b>6</b>	<b>Intern kontroll.....</b>	<b>28</b>
6.1	Internkontrollplan.....	28

# 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 riksfärdtjänst. Avtal för skolskjutsplanering med skolbussar och/eller skolbilar finns med sju av länets kommuner samt med Sydnärkes utbildningsförbund. I två av kommunerna och för Sydnärkes utbildningsförbund är Region Örebro län ett myndighetsstöd gällande ansökningsprocessen. 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.

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 delårsrapporten 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.

Delårsrapporten 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 är överens om nytt samverkansavtal med Hällefors kommun gällande skolskjuts.
- Stängning av Nobeltunneln har påverkat servicere- och skolbilstrafiken.
- Utfallet på det nya stadslinjenätet i Örebro är bra.

### Väsentliga händelser

#### Allmän kollektivtrafik

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 har en första

uppföljning av det nya linjenätet gjorts. 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 ska göras en permanent utökning av antalet avgångar på linje 7. Detta för att anpassa kapaciteten till den efterfrågan som finns i stråket. Utökningen har föregåtts 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 har övervakningskameror installerats i bussarna samtidigt som turutbudet i högttrafik har reducerats.

En systemuppdatering av valideringsfunktionen i stadsbussarnas biljettmaskiner och validatorer har gjorts under våren. Detta har inneburit att funktionaliteten förbättras (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.

### **Serviceresor**

Stängning av Nobeltunneln från och med 30/1 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. Från och med den 12/2 finns det inga restriktioner kvar avseende bokningen av resor. Kvarstår gör att resor i Örebro innerstad tar cirka 10% längre tid än tidigare med motsvarande minskad kapacitet som följd.

Från den 10/2 infördes en avgift för icke avbokad resa. Reformen har omedelbart medfört en minskad andel ej avbokade resor.

Projekt handläggningsrobot har initierats med syfte att nyttja AI-teknologi för att reducera handläggningstiden för färdtjänstillstånd. Projektet beräknas vara slutfört till årets slut.

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 ett nytt samverkansavtal med Hällefors kommun där uppdraget blir myndighetsstöd, planering och utförande från och med läsåret 2026/2027. Dialog med Ljusnarsbergs kommun om ett samverkansavtal pågår.

Från och med januari 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 uppföljningsarbete pågår.

### **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

Prognos måluppfyllelse	Bedöms att uppnås	Bedöms att delvis uppnås	Bedöms att inte uppnås
Målsättningar från regionfullmäktige	2	3	
Uppdrag från regionfullmäktige	12		
Nämndens mål	3	1	
Nämndens uppdrag	11		4

#### 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

Det arbetas kontinuerligt för att kollektivtrafiken ska uppnå de tre hållbarhetsaspekterna (ekonomisk, social och miljömässig) och där den ekonomiska varit den dominerande de senaste åren. Utifrån ekonomisk ram så skapas en så attraktiv kollektivtrafik som det är möjligt och där mål som finns i trafikförsörjningsprogrammet är styrande. Det största utbudet finns i de starka stråken mellan kommunhuvudorter och inom Örebro tätort där det nya stadslinjenätet som infördes i december 2024 slagit väl ut. Om attraktivitet mäts i resandökning så finns den mest attraktiva kollektivtrafiken i Örebro tätort genom Citylinjen.

Den sammanfattande bedömningen utifrån nämndens redovisning, styrtal och uppdrag samt nämndens mål kopplat till målsättningen är att målsättningen delvis kommer att uppfyllas vid årets slut.

Styrtal	Utfall	Årets målvärde	Långsiktigt målvärde
1. Andelen resenärer nöjda med den senaste resan enligt Kollbar som mäter kvaliteten i den allmänna kollektivtrafiken.	72 %	78 %	80 %
2. Andelen resenärer nöjda med sammanfattningen av resan, från beställning till genomförd resa, enligt Anbarometer som mäter kvaliteten i service- trafiken.	91 %	87 %	90 %
<b>Kommentar</b> Avser januari-maj.			

**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.

Sammantaget ser vi ändå en minskning om 3 procent i resandet jämfört med samma period 2024. Regionlinjerna har minskat med 4 procent, expressbusslinjerna med 2 procent, landsbygdslinjerna med 22 procent och stadsbussarna har minskat med 3 procent. En bidragande orsak till det är det nya stadslinjenätet där resenärerna ännu inte hittat de resealternativ som finns. De som blivit av med sin busslinje ställer om direkt medan de som fått en ny linje tar längre tid på sig till att börja resa.

I januari höjdes biljettpriserna med 4 procent och utöver de höjda biljettpriserna 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.

Utöver detta finns det inga tydliga mönster angående resandeminskningen utan det är en mer generell förändring som är jämnfördelad över prisgrupp, dagtyp, tid under dygnet etcetera.

Resandeminskningen påverkar i sin tur marknadsandelen i negativ riktning, samtidigt som situation blivit bättre när det gäller antalet fullsatta bussar. Strax före årsskiftet öppnade också ytterligare en delsträcka av Citylinjen (Östra Bangatan). Under början av 2025 startade bygget av nästa delsträcka (Västra Nobelgatan).

Även om resandet minskar, så finns även positiva tendenser. Noterbart är att resandeutvecklingen på de delsträckor av Citylinjen som i huvudsak är klara med avseende på infrastruktur (Resecentrum-Brickebacken) är resandeökningen 10,5 procent jämfört med föregående år. Även tågresandet har haft en positiv utveckling och resandet har ökat med 24 procent.

Den sammanfattande bedömningen utifrån nämndens redovisning, styrtal och uppdrag samt nämndens mål kopplat till målsättningen är att målsättningen delvis kommer att uppfyllas vid årets slut.

Styrtal	Utfall	Årets målvärde	Långsiktigt målvärde
<b>Resandeökning för allmän kollektivtrafik i procent per tertial jämfört med samma tertial föregående år</b>	-6 %	3 %	3 %
<b>Kommentar</b>			
Avser tertial januari-april.			
<b>Antal fullsatta bussar</b>	159 st	400 st	300 st
<b>Andel försäljning (kronor) i Länstrafikens app.</b>	64 %	63 %	63 %

Styrtal	Utfall	Årets målvärde	Långsiktigt målvärde
Andel utförda turer i busstrafiken	99,8 %	100 %	100 %
Den upplevda punktligheten	51 %	47 %	47 %
Marknadsandel för allmän kollektivtrafik i procent.	12 %	16 %	20 %
Andelen hållplatser som tillgänglighetsanpassats.		72 %	75 %
<b>Kommentar</b>			
Mäts på årsbasis.			

**Mål: Region Örebro län har en servicereseverksamhet 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). De långa väntetiderna har dock medfört en ökning i användandet av Servicereseappen. 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 redovisning, styrtal och uppdrag är att målet kommer att uppnås vid årets slut.

Styrtal	Utfall	Årets målvärde	Långsiktigt målvärde
Andelen resenärer som är nöjda med förarens bemötande enligt Anbarometer.	89 %	90 %	90 %
Andelen serviceresor som bokas och avbokas digitalt.	30 %	35 %	75 %
Andelen digitalt registrerade synpunkter och avvikelser för serviceresor.	33 %	35 %	50 %
Andel tillståndsansökningar som görs digitalt för färdtjänst och riksfärdtjänst.	35 %	35 %	50 %
Andel digitala ansökningar om sjukreseersättning.	0 %	30 %	70 %
<b>Kommentar</b>			
Funktionen ännu ej i drift.			
Andelen viten mot totala antalet resor.	0,28 %	0,25 %	0,15 %
Andelen avvikelser mot totala antalet resor.	0,44 %	0,4 %	0,25 %
Andelen bomresor, det vill säga när resenären uteblir från resan.	2,7 %	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 våren 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. Ett exempel är en dokumentation av angoringsplatser för skolbilar vid skolor i de kommuner Region Örebro län har samverkansavtal med.

Utifrån vårens dialog har ett samverkansavtal skrivits med Hällefors kommun från och med 1 november. Ljusnarsbergs kommun har meddelat att de är intresserade av ett samverkansavtal och dialog pågår. 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 delåret har samarbetet med Sydnärkes utbildningsförbund utökats.

Bedömningen utifrån nämndens redovisning, styrtal och uppdrag är att målet kommer att uppnås vid årets slut.

Styrtal	Utfall	Årets målvärde	Långsiktigt målvärde
Antal nya och reviderade avtal om skolskjuts.	1 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 redovisning, styrtal och uppdrag är att målet kommer att uppnås vid årets slut.

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

#### Kommentar

Trafikförsörjningsprogrammet har varit ute på remiss under våren och inkomna synpunkter har redovisats för kollektivtrafiknämnden i juni. Inkomna synpunkter bearbetas och kommer att redovisas för länets kommuner under hösten och sen går trafikförsörjningsprogrammet vidare för fastställelse.

Uppdraget har startat och bedöms vara klart vid årets slut.

**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 funderingar på att öppna ett kundcenter för serviceresor där telefoniderna för ärenden (ej beställningar av resor som sker via beställningscentralen) skulle utökas och omfatta en större del av dagen än idag. Förslaget kommer att bearbetas under hösten på arbetsplatsträffar och samverkan med de fackliga organisationerna och om det blir aktuellt också genom en risk- och konsekvensanalys.

Uppdraget har startat och bedöms vara klart vid årets slut.

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

#### **Kommentar**

Möten och kontakter under våren har utmynnat i ett nytt samverkansavtal med Hällefors kommun där uppdraget blir myndighetsstöd, planering och utförande från och med läsåret 2026/2027. Ljusnarsbergs kommun har meddelat att de är intresserade av ett samverkansavtal och dialog pågår. Processkartläggning samt genomsyn av skolskjutsenhetens kostnader pågår.

Uppdraget är flerårigt och uppdragets del av innevarande år bedöms vara genomfört vid årets slut.

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

#### **Kommentar**

Arbete pågår tillsammans med Nora kommun där uppdraget är en kartläggning av trafiksäkerhet för skolelever på landsbygden.

Uppdraget har startat men bedöms inte vara klart vid årets slut.

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

#### **Kommentar**

Arbetet med detta pågår kontinuerligt och uppdraget bedöms vara genomfört vid årets slut.

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

#### **Kommentar**

Uppdraget har inte startat men bedöms vara genomfört vid året slut.

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

#### **Kommentar**

Uppdraget har slutförts och upphandling påbörjas under hösten. Uppdraget bedöms vara genomfört vid årets slut.

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

**Kommentar**

Uppdraget har inte startat men bedöms vara genomfört vid året slut.

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

**Kommentar**

Upphandling är slutförd, nya trafikavtalet avser åren 2026-2031 och implementeringen har påbörjats.

Uppdraget har startat och bedöms vara klart vid årets slut.

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

**Kommentar**

Uppdraget bedöms vara genomfört vid årets slut.

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

**Kommentar**

Uppdraget är klart och har presenterats för kollektivtrafiknämnden.

**Uppdrag: Ta fram en strategi för pendlarparkeringar.**

**Kommentar**

En kartläggning har genomförts under våren. Arbetet med att ta fram strategin är planerat att starta efter sommaren. Uppdraget bedöms vara genomfört vid årets slut.

**Uppdrag: Utvecklad ekonomisk redovisning av kostnadstäckningsgraden på respektive busslinje.**

**Kommentar**

Uppdraget har startat och bedöms vara klart vid årets slut.

**Uppdrag: Ta fram en trafikplan inklusive Målbild tåg.**

**Kommentar**

Arbetet är planerat att starta efter sommaren och bedöms inte vara genomfört vid årets slut.

**Uppdrag: Utveckla samarbeten för att bättra tillgodose gymnasieelevers resebehov.**

**Kommentar**

Under delåret har det arbetats med att ta fram ett pilotkoncept. För de två kommuner som det arbetats med har det blivit olika lösningar och där det i en kommun inte gått att få fram en lösning. Region Örebro län har också tagit initiativ till en projektansökan inom RISE, i syfte att utveckla ett koncept som på sikt kan förbättra tillgängligheten för gymnasieelever i hela länet. Uppdraget har startat och bedöms vara klart vid årets

slut.

## 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 kollektivtrafiknämndens 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. 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.

Den sammanfattande bedömningen utifrån nämndens redovisning, styrtal och uppdrag samt nämndens mål kopplat till målsättningen är att målsättningen kommer att uppnås vid årets slut.

Styrtal	Utfall	Årets målvärde	Långsiktigt målvärde
Andelen digitalt registrerade synpunkter och avvikelser för serviceresor.	33 %	35 %	50 %
Andel tillståndsansökningar som görs digitalt för färdtjänst och riksfärdtjänst.	35 %	35 %	50 %
Andel digitala ansökningar om sjukreseersättning.	0 %	30 %	70 %
<b>Kommentar</b>			
Funktionen ännu ej i drift.			
Andel försäljning (kronor) i Länstrafikens app.	64 %	63 %	63 %

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

#### Kommentar

Uppdraget är flerårigt och uppdragets del av innevarande år bedöms vara genomfört vid årets slut.

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

#### Kommentar

Uppdraget är flerårigt och uppdragets del av innevarande år bedöms vara genomfört vid årets slut.

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

**Kommentar**

Uppdraget bedöms vara genomfört vid årets slut.

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

**Kommentar**

Leverantören är försenad med implementeringen av den nya appen. Lansering är planerad till vintern 2026. Uppdraget har startat men bedöms inte vara genomfört vid årets slut.

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

**Kommentar**

Förvaltningen Regional utvecklings huvudfokus är en hållbar utveckling i länet genom den regionala utvecklingsstrategin som även bidrar till organisationens hållbarhetsarbete. Till exempel har upphandlingsavdelningen fått stöd i kravställan i transportupphandlingar. Arbete och stöd inom cirkularitet har påbörjats.

Det finns behov och efterfrågan inom förvaltningen att förbättra kunskapen om Agenda 2030. Den kunskapen kan vara bra inför en revidering av den regionala utvecklingsstrategin samt regional handlingsplan för kompetensförsörjning.

Den sammanfattande bedömningen utifrån nämndens redovisning, styrtal och uppdrag samt nämndens mål kopplat till målsättningen är att målsättningen kommer att uppnås vid årets slut.

**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**

Förvaltningen 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. Serviceresor körs på 82% fossilfritt.

Förvaltningen Regional utveckling stöttar Region Örebro läns upphandlingsavdelning med upphandling av hållbara transporter, vilket har gett resultat av bättre möjligheter för verksamheterna att välja fossilfria fordon.

Uppdraget är flerårigt och uppdragets del av innevarande år bedöms vara genomfört vid årets slut.

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

**Kommentar**

Uppdraget är flerårigt och uppdragets del av innevarande år bedöms vara genomfört vid årets slut.

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

#### **Kommentar**

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 vart i länet du bor vilket ger en möjlighet till minskad ojämlikhet i hälsa.

Uppdraget är flerårigt och uppdragets del av innevarande år bedöms vara genomfört vid årets slut.

#### **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 samt dess delindex lägre än förvaltningens gemensamma. Glappet mellan vad medarbetarna tycker är viktigt hos en arbetsgivare respektive hur de uppfattar Region Örebro län som arbetsgivare är högre än förvaltningens gemensamma resultat. Nivåerna i utsatthet är högre än förvaltningens gemensamma.

Den sammanfattande bedömningen utifrån nämndens redovisning, styrtal och uppdrag samt nämndens mål kopplat till målsättningen är att målsättningen delvis kommer att uppfyllas vid årets slut.

Styrtal	Utfall	Årets målvärde	Långsiktigt målvärde
<b>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.</b>	72	77- 80	80
<b>Kommentar</b>			
Resultat utifrån medarbetarenkät hösten 2024 och utfallet kan först förändras när en ny medarbetarenkät genomförs.			
<b>2. Systematiskt arbetsmiljöarbete (SAM), bidrar till bra arbetsmiljö och till rimliga förutsättningar. Andel chefer som svarat på årlig uppföljning av SAM.</b>	100 %	90- 100 %	90- 100 %

Styrtal	Utfall	Årets målvärde	Långsiktigt målvärde
3. Sjukfrånvaron ska minska.	10,1 %	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.

Område kollektivtrafik samarbetar med Örebro kommun om en servicereferutbildning och Svealandstrafiken har en egen bussförarutbildning.

Uppdraget är flerårigt och uppdragets del av innevarande år bedöms vara genomfört vid årets slut.

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

#### Kommentar

Den sammanfattande bedömningen utifrån nämndens redovisning, styrtal och uppdrag samt nämndens mål kopplat till målsättningen är att målsättningen delvis kommer att uppfyllas vid årets slut.

Styrtal	Utfall	Årets målvärde	Långsiktigt målvärde
3. Regionstyrelsens och nämndernas budgetunderskott ska minska.	12,5 mnkr	-28 mnkr	0 mnkr

#### Kommentar

Genom en långsiktig plan för budget i balans minskar budgetunderskottet kontinuerligt. En långsiktig prognos har presenterats för kollektivtrafiknämnden och som ligger till grund för budgetarbetet inom Region Örebro län. Det positiva resultatet beror bland annat på återbetalning av inbetald skatt för biogas.

Biljettintäkterna för allmän kollektivtrafik jämfört med föregående år.	2 %	8 %	8 %
Total faktisk trafik kostnad per resa inom service- resetrafiken.	326 kr	330 kr	330 kr
Resandeökning för allmän kollektivtrafik i procent per tertiäl jämfört med samma tertiäl föregående år	-6 %	3 %	3 %

#### Kommentar

Avser tertiäl januari-april.

Styrtal	Utfall	Årets målvärde	Långsiktigt målvärde
Marknadsandel för allmän kollektivtrafik i procent.	12 %	16 %	20 %

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

#### Kommentar

Under delåret har handlingsplanen för en budget i balans 3.0 fortsatt att arbetas med. Nästa stora förändring sker i december 2025 då ytterligare ett antal linjer dras in.

Uppdraget är flerårigt och uppdragets del av innevarande år bedöms vara genomfört vid årets slut.

**Uppdrag: Förnya avtalet med kommunerna om kollektivtrafiken.**

#### Kommentar

Uppdraget har startat men bedöms inte vara klart vid årets slut.

Under delåret har möten inletts med några av länets kommuner (som inte köper gymnasiekort enligt ingånget avtal) men att diskussionerna skulle leda till att det finns ett nytt avtal klart till årsskiftet ses som svårt. Konsekvensen blir att Region Örebro län fortsätter betala tillbaka pengar som en rabatt på gymnasiekorten till länets kommuner och får därmed ett sämre ekonomiskt utfall om antingen avtalet följts av samtliga länets kommuner, återbetalning hade stoppats för de kommuner som inte följer avtalet eller om återbetalningen skulle upphöra för alla länets kommuner.

### Beredskap och säkerhet

#### Kommentar

Arbetet med denna målsättning kommer att pågå under flera år.

Under året har förvaltningsledningen, tillsammans med övriga organisationer inom Region Örebro län, arbetat med att ta fram förslag på krigsorganisation. Arbetet har gått enligt plan. Förvaltningsledningen har utöver det tillsatt en ny roll som beredskaps- och säkerhetssamordnare. Det förstärker kraftigt förvaltningens möjligheter att leva upp till de förväntningar som finns, både internt inom regional utveckling och i relation till andra förvaltningar och intressenter. Arbetet fortsätter med att utveckla beredskaps- och säkerhetsfrågorna utifrån de gemensamma prioriteringar som görs inom förvaltningen och i samspel med övriga Region Örebro län. Till 2025 är de två viktigaste prioriteringarna att besluta om krigsorganisation samt arbete med kontinuitetsplanering brett i förvaltningen.

Bedömningen utifrån nämndens redovisning, styrtal och uppdrag samt nämndens mål är att målsättningen kommer att uppnås vid årets slut.

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

#### Kommentar

Arbetet kring detta uppdrag kommer att pågå under ett antal år och det pågår flera olika typer av uppdrag

som beaktar förvaltningens beredskap- och säkerhetsfrågor. De mest prioriterade uppgifterna i nuläget beskrivs nedan.

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

Kontinuitetshanteringsarbetet kommer att starta under hösten efter utbildningsinsats av processledare. 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 har inte startat och bedöms inte vara genomfört vid årets slut.

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 hösten 2025. Uppdraget från Örebro läns regionala råd bedöms vara genomfört vid årets slut.

Arbete med att uppdatera den operativa krisplan som finns för Regional utveckling pågår. Detta uppdrag bedöms vara genomfört vid årets slut.

En plan för särskild och extraordinär händelse för Regional utveckling ska tas fram under hösten 2025. Detta är ett dokument som beskriver exempelvis hur organisationen ska agera, organisera sig och kommunicera vid en krissituation eller större störning.

Uppdraget är flerårigt och uppdragets del av innevarande år bedöms vara genomfört vid årets slut.

## **Motverka välfärdsbrottslighet**

### **Kommentar**

Arbetet med denna målsättning kommer att pågå under flera år.

Bedömningen utifrån nämndens redovisning, styrtal och uppdrag samt nämndens mål är att målsättningen kommer att uppnås vid årets slut.

## **Uppdrag: Nr 58. Att förebygga och motverka välfärdsbrottslighet.**

### **Kommentar**

Utifrån definitionen av välfärdsbrottslighet (brottslighet som riktas mot välfärdssystemets ekonomiska utbetalningssystem och centrala beslutsprocesser) så är inte kollektivtrafiken berörd av detta förutom inom sjukresor. Utbetalning för serviceresor sker utifrån utförda resor som registrerats i Region Örebro läns system och en felaktig utbetalning kan därför inte ske. Utbetalning till trafikoperatörer inom allmän kollektivtrafik sker utifrån lagd trafikbeställning. För sjukresor finns risken att en person bokar en akutresa utan att ha det behovet och att chauffören inte säkerställt identitet på resenären. Det finns rutiner utarbetade för att minimera denna risk.

Uppdraget bedöms vara genomfört vid årets slut.



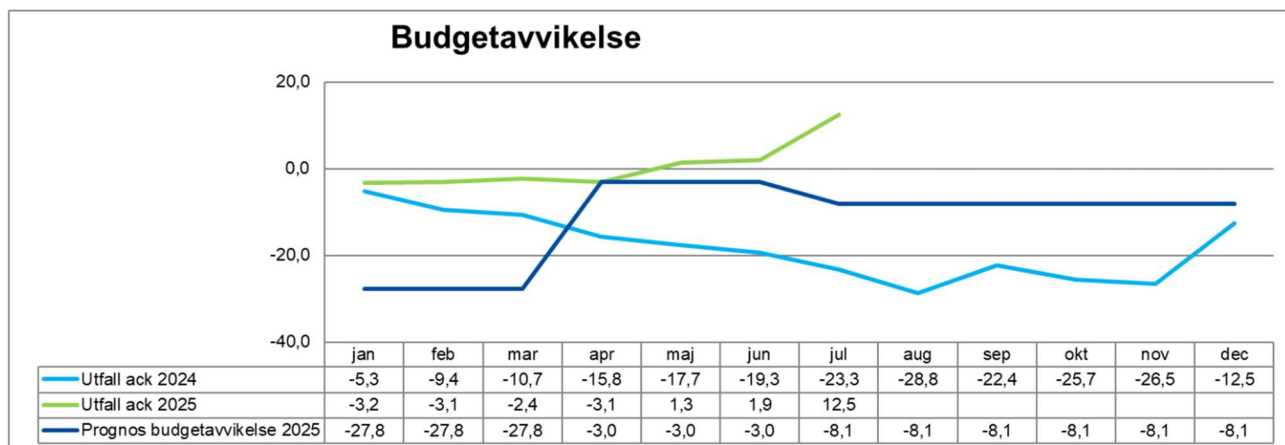
## 4 Ekonomi

### 4.1 Resultatrapport kollektivtrafiknämnden

#### Resultatrapport

Belopp i mnkr	Utfall ack	Budget ack	Budget-avvikelse ack	Utfall ack fg år	Prognos	Budget	Prognos budgetavvikelse	Budgetavvikelse fg år
Trafikintäkter	132.8	140.6	-7.8	130.8	230.0	244.0	-14.0	-4.6
Försäljning regional utveckling	157.6	167.3	-9.8	156.4	302.3	293.7	8.5	3.4
Övriga intäkter	39.4	48.8	-9.5	44.1	70.2	83.6	-13.4	-11.3
<b>Summa Intäkter</b>	<b>329.7</b>	<b>356.8</b>	<b>-27.0</b>	<b>331.3</b>	<b>602.5</b>	<b>621.3</b>	<b>-18.8</b>	<b>-12.5</b>
Personalkostnader	-42.3	-43.7	1.4	-41.5	-76.5	-76.9	0.5	0.4
Trafikkostnad kollektivtrafik	-552.4	-584.3	31.9	-581.0	-985.0	-1 028.3	43.3	57.5
Trafikkostnad serviceresor	-148.4	-165.5	17.1	-152.1	-290.9	-283.8	-7.1	12.9
Övriga kostnader	-39.4	-27.4	-12.0	-41.4	-75.3	-46.7	-28.6	-72.9
Avskrivningar, inventarier	-3.0	-4.1	1.1	-3.3	-5.2	-7.7	2.5	1.8
<b>Summa Kostnader</b>	<b>-785.4</b>	<b>-824.9</b>	<b>39.4</b>	<b>-819.3</b>	<b>-1 433.0</b>	<b>-1 443.5</b>	<b>10.5</b>	<b>-0.3</b>
<b>Verksamhetens nettokostnad</b>	<b>-455.7</b>	<b>-468.1</b>	<b>12.4</b>	<b>-488.0</b>	<b>-830.5</b>	<b>-822.1</b>	<b>-8.3</b>	<b>-12.8</b>
Finansnetto	-0.1	-0.2	0.1	-0.2	-0.2	-0.4	0.2	0.3
<b>Resultat</b>	<b>-455.8</b>	<b>-468.3</b>	<b>12.5</b>	<b>-488.1</b>	<b>-830.7</b>	<b>-822.5</b>	<b>-8.1</b>	<b>-12.5</b>

#### Budgetavvikelse



### Sammanfattande analys

Resultatet för perioden uppgår till 12,5 miljoner kronor. Budgetavvikelsen för intäkter ligger på minus 27 miljoner för perioden och prognosen visar att intäktssidan totalt ligger 18,8 miljoner kronor under budget, främst till följd av ett tapp i trafikintäkter med 14 miljoner kronor samt lägre övriga intäkter på 13,4 miljoner kronor. Den negativa utvecklingen motverkas delvis av högre försäljning inom regional utveckling. På kostnadssidan är utvecklingen mer positiv, framför allt är trafik kostnaderna för kollektivtrafiken 43,3 miljoner kronor lägre än budget. Personalkostnaderna ligger i stort sett i linje med budget medan trafik kostnader för serviceresor är 7,1 miljoner kronor högre än planerat. Budgetavvikelsen beror främst på ökade kostnader för ett nytt ett-årigt direktupphandlat avtal från 1 juli, vilket i snitt innebär en kostnadsökning omkring 20 procent för alla trafikslag. Mot detta väger ett lägre resande framför allt för färdtjänst och sjukresor. Sammantaget innebär detta att det prognostiserade resultatet är 8,1 miljoner kronor sämre än budget, vilket innebär att kostnadsminskningar mildrar men inte fullt ut kompenserar för intäktstappet.

## 4.2 Periodens resultat

Det ackumulerade resultatet för denna period uppgår till plus 12,5 miljoner kronor jämfört med minus 23,3 miljoner kronor under samma period förra året. Trafikintäkterna uppgår till 132,8 miljoner kronor vilket är en ökning med 2 miljoner eller 1,5 procent jämfört med samma period förra året. Trafikintäkterna når inte upp till förväntad budget utan visar en minuspost med 7,8 miljoner kronor för perioden. Totalt har resandet minskat med 3 procent jämfört med föregående år, vilket motsvarar cirka 200 000 färre resor. Minskningen förklaras framför allt av färre resor under vardagar, medan helgresandet har ökat med 2,4 procent. I juni-juli ökade resandet med 5 procent. Sedan mars har nivåerna varit stabila vilket kan tyda på att det låga resandet i januari och februari var tillfälligt. Räknas de två första månaderna bort kan resandet vara i princip oförändrat jämfört med 2024. Utfallet för trafikintäkter för helår 2024 stannade på 226,4 miljoner kronor.

Personalkostnaderna har ökat med 0,8 miljon kronor vilket motsvarar en ökning på 2 procent inklusive sociala avgifter och lönerevision. Utfallet genererar ett överskott med 1,4 miljon kronor till och med juli. Sociala avgifter för 2025 uppgår till 44,13 procent och de är budgeterade till 46,41 procent vilket innebär att personalkostnaderna för perioden är för högt budgeterade med cirka 0,8 miljon kronor, vilket förklarar den största delen av överskottet.

Trafikkostnader för buss och tåg uppgår till 498,6 miljoner kronor i år jämfört med förra årets utfall på 528,9 miljoner kronor vilket är en minskning med 5,7 procent och genererar därmed ett överskott med 25,9 miljoner kronor. Övriga trafik kostnader för kollektivtrafiken uppgår till 53,8 miljoner kronor vilket är en ökning med 1,7 miljoner kronor jämfört med förra året men 5,9 miljoner kronor lägre än budget.

Trafikkostnader för serviceresor uppgår till 148,4 miljoner varav 45 miljoner gäller sjukresor och 103,4 miljoner kronor annan serviceresetrafik. Sammantaget minskar utfallet jämfört med förra året med 2,4 miljoner kronor och jämfört med budget är det en positiv avvikelse med 17,1 miljoner kronor. Sjukresor har ett överskott på 4,8 miljoner kronor och övrig serviceresetrafik på 12,3 miljoner kronor.

### Intäkter

Intäkterna för perioden är 329,7 miljoner kronor, vilket är 27 miljoner kronor lägre än budgeterat. Intäkterna består bland annat av trafikintäkter på 132,8 miljoner och försäljning inom regional utveckling som uppgår

till 157,6 miljoner.

Trafikintäkterna har ökat med 1,5 procent jämfört med förra året men når inte upp till förväntad budget utan visar en minuspost med 7,8 miljoner kronor. Totalt har resandet minskat med 3 procent jämfört med föregående år. I juni-juli ökade resandet med 5 procent. Sedan mars har nivåerna varit stabila vilket kan tyda på att det låga resandet i januari och februari var tillfälligt. Räknas de två första månaderna bort kan resandet vara i princip oförändrat jämfört med 2024.

Försäljningsintäkterna för regional utveckling uppgår till knappt 157,6 miljoner kronor för perioden och har ökat med 1,2 miljon kronor jämfört med samma period förra året. Dessa intäkter omfattar främst resandet inom serviceresetrafiken och olika typer av skolresor. Resandet inom servicetrafiken har minskat och där står färdtjänstresorna för 4 procent och sjukresor för 5 procent. Skolresor har ökat med 3 procent.

### Personalkostnader

Personalkostnaderna har ökat med 0,8 miljon kronor vilket motsvarar en ökning på 2 procent och en avvikelse med plus 1,4 miljoner kronor jämfört med budget 2025.

### Övriga kostnader

Trafikkostnaden avseende busstrafiken ligger per sista juli på drygt 23,4 miljoner kronor bättre än periodiserad budget. Under årets inledning har verksamheten fått besked om att kostnaderna för busstrafik för helår 2025 förväntas bli 12 miljoner kronor lägre. Minskningen beror på att Sveriges skattebefrielse för biogas fortsätter att gälla. Den leder även till en retroaktiv återbetalning för 2023 och 2024 med 31,5 miljoner kronor.

Tågkostnaderna är i sin tur cirka 2,6 miljon kronor lägre än budgeterat.

När det gäller serviceresor ligger kostnaderna cirka 17,1 miljoner kronor lägre än budgeterat och det beror på att resandet har minskat. Bland annat har färdtjänstresor minskat med 4 procent och sjukresor minskat med 5 procent. Flextrafik har däremot ökat så sammantaget har resandet minskat genomsnitt 2 procent i år jämfört med förra året. Kostnaden per resa för alla trafikslag inom serviceresor har stigit eller ligger i stort sett på samma nivå som föregående år.

### Driftredovisning kollektivtrafiknämnd

Belopp i mnkr	Budgetavvikelse ack 2025	Omsättning *) ack 2025	Relation (%)	Budgetavvikelse ack 2024
Område kollektiv- och serviceresetrafik			0	
Projekt			0	
Förvaltningsgemensamt			0	
Resultat			0	

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

## 4.3 Helårsprognos

### Intäkter

Prognosen för trafikintäkter beräknas till 230 miljoner kronor för 2025 vilket motsvarar en minskning med cirka 5 miljoner jämfört med prognosen i april. Förvaltningen bedömer ingen bestående försämring under resten av året utan att intäkterna följer reseutvecklingen som följs upp varje månad. Utfallet för trafikintäkter för helår 2024 stannade på 226,4 miljoner kronor och för perioden ser vi en liten ökning med 1,5 procent jämfört med samma period förra året.

### Personalkostnader

Prognosen pekar på lägre personalkostnader än budget. Utöver detta påverkas löner för timanställda av ett ökat tryck i beställningscentralen, där fler samtal och längre svarstider ställer högre krav på bemanning. En del av ökningen är ännu inte analyserad i detalj, men den samlade visar på ett ökat personalbehov för att möta verksamhetens krav. Därav försämras prognosen jämfört med april med 0,3 miljoner kronor.

### Övriga kostnader

Övriga kostnader förutom personalkostnader är 10 miljoner kronor bättre än budget varav trafikkostnader kollektivtrafik svarar för en positiv avvikelse på 43,3 miljoner kronor vilket är en förbättring med 1,3 miljoner jämfört med april prognosen.

Den största orsaken till denna avvikelse är att Sverige återigen fått skattebefrielse för biogas. Det ger en kostnadsminskning på 12 miljoner kronor i år samt en retroaktiv återbetalning på 31,5 miljoner kronor för 2023 och 2024. Utöver detta har kostnader för busstrafik ökat, framför allt på grund av förstärkningar i stadstrafiken efter ändringar i linjenätet som infördes i december 2024. Vidare har trafikkostnaderna reducerats för busstrafiken i västra länsdelen där Svealandstrafiken övertar avtalet från mitten av december.

Trafikkostnader för serviceresor visar en negativ avvikelse mot budget på 7,1 miljoner kronor, vilket är ringa förbättring sedan april-prognosen. Budgetavvikelsen beror främst på ökade kostnader för ett nytt ett-årigt direktupphandlat avtal från 1 juli, vilket i snitt innebär en kostnadsökning omkring 20 procent för alla trafikslag. Mot detta väger ett lägre resande, framför allt för färdtjänst och sjukresor. Prognosen för det direktupphandlade avtalet är osäker, i och med att det finns endast en månad i utfall. Verksamheten har fått i uppdrag att analysera vidare i detalj under hösten.

Efter återföring av budgetreserven på 28 miljoner kronor, har övriga kostnader försämrats något i jämförelse med april-prognosen och det förklaras främst av aviserade externa hyreskostnader.

Avskrivningarna har justerats ner ytterligare 0,5 miljoner kronor i jämförelse med april prognosen med anledning av försenade investeringar som avser framför allt nya försäljningssystemet.

### Säsongvariationer eller cykliska effekter

Trafikintäkterna är lägre under sommarmånaderna, dels på grund av ett minskat resande bland kunderna, dels på grund av en lägre produktion enligt tidtabell. I den periodiserade budgeten har hänsyn tagits till säsongsvariationerna under hela året.

Kostnaderna för buss- och tågtrafiken är något lägre under sommaren på grund av den lägre planerade produktionen. Även övriga externa kostnader är lägre under sommaren, bland annat till följd av semestrar inom verksamheten, både hos trafikområdet och hos leverantörerna. Kostnadsmassan är i budgeten periodiserad jämt över året, med undantag för buss- och tågtrafiken där budgeten speglar säsongsvariationerna.

Övriga intäkter och kostnader bokförs i rätt period utifrån fakturerade eller beräknade belopp och budgeten är jämnt periodiserad.

## 4.4 Vidtagna åtgärder för att nå ekonomi i balans

Under delåret har en av två anställningar som enligt handlingsplanen för Budget i balans 3.0 ska upphöra avslutats.

Uppföljning av handlingsplanen sker i särskild bilaga.

### Uppföljning av beslutad handlingsplan

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

	Handlingsplan	Utfall 2024	Utfall ack 2025	Prognos 2025	Prognos 2026
--	---------------	-------------	-----------------	--------------	--------------

#### Antal minskade årsarbetare, enligt avtalad tjänstgöringsgrad

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

#### Synliga effekter i ekonomin (mnkr)

Intäkter	16,5	1,0	1,0	8,3	9,7
Hylläkare					
Personalkostnader	1,7				1,0
Övriga kostnader	40,4	6,0	6,0	20,2	34,3
<b>Summa</b>	<b>58,6</b>	<b>7,0</b>	<b>7,0</b>	<b>28,5</b>	<b>45,0</b>

Verksamhetens effekter släpar enligt prognosen av den beslutade handlingsplanen. Effekterna av handlingsplanen har förskjutits något tidsmässigt, men förväntas nå full effekt år 2027 och då överträffa handlingsplanens totala värde med 3,6 miljoner kronor.

Långtidsprognosen påvisar hur redan fattade och planerade beslut genererar framtida kostnader. De beslut som inte är finansierade i exempelvis utökat ramanslag kan medföra ytterligare behov av åtgärder. När hänsyn tas till kostnader som inte fanns med när handlingsplanen togs fram ökar underskottet återigen från och med 2026. Handlingsplanen är fortfarande i ett tidigt skede och dess effekter är ännu inte tydligt beräkningsbara. Även de trafikreduceringar som ska ske i december 2025 är också svåra att beräkna i nuläget. Det finns också beslut på regional nivå som påverkar kollektivtrafiknämndens framtida ekonomi som exempelvis omförhandling av avtalet om kollektivtrafik för Örebro län. Ytterligare krav på åtgärder bör därför invänta att trafikreduceringarna ger beräkningsbara effekter samt avvakta hur redan fattade beslut ska finansieras som idag faller ut som kostnad i långtidsprognosen.

## 4.5 Investeringar

### Uppföljning investeringar

Investeringar brutto, mnkr	Utfall ack 2025	Prognos 2025	Budget 2025	Utfall 2024
Immateriella anläggningstillgångar	0.0	0.0	1.0	0.0
Övrig utrustning	3.0	6.0	18.8	4.2
Investeringsbidrag (konto 2322, minusbelopp)	0.0	0.0	0.0	-0.3
<b>Summa</b>	<b>3.0</b>	<b>6.0</b>	<b>19.8</b>	<b>3.9</b>

## 4.6 Produktions- och nyckeltal

### Resandeutveckling

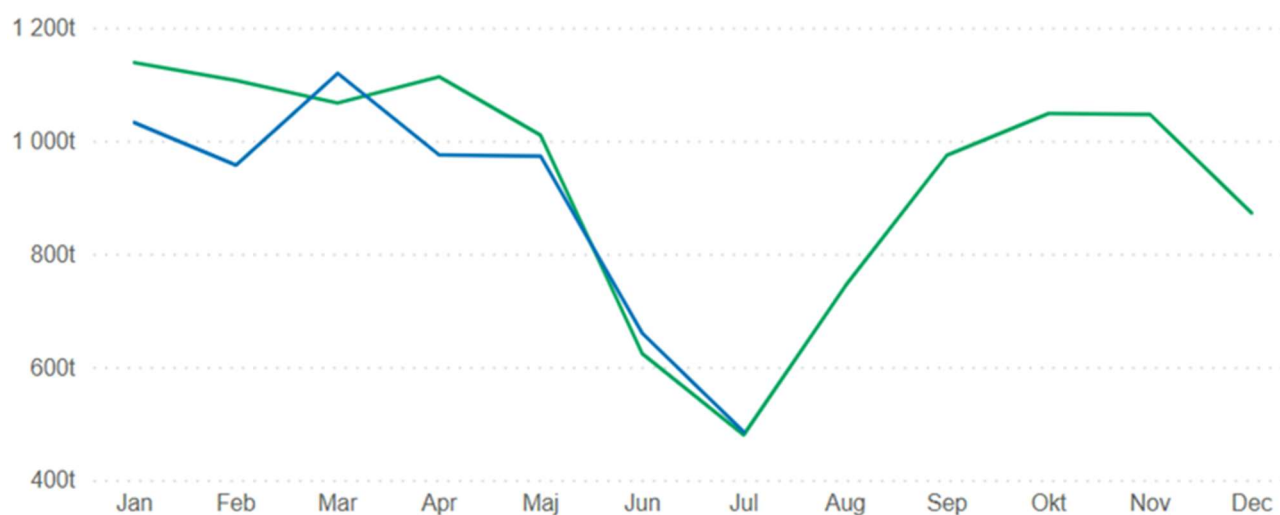
Skottdagen 2024 exkluderas i denna uppföljning för att möjliggöra en mer rättvis jämförelse.

Totalt har resandet minskat med 3 procent jämfört med föregående år, vilket motsvarar cirka 200 000 färre resor. Minskningen förklaras framför allt av färre resor under vardagar, medan helgresandet har ökat med 2,4 procent.

Den stabilare resandetrenden som observerats sedan mars fortsätter. Det blir därmed allt tydligare att det låga resandet i januari och februari utgör två avvikelser snarare än en bestående trend. Om dessa månader exkluderas ur analysen är resandet i princip oförändrat jämfört med 2024.

### Antal resor per år och månad

År ● 2024 ● 2025



Figur 1: resor per år och månad

Tågresandet står för den största procentuella ökningen, med en uppgång på 24 procent. Även Citylinjen visar en tydlig ökning där resandet ökat med 10,5 procent. Däremot har resandet på landsbygdslinjerna minskat kraftigt med 22 procent. Regiontrafiken och stadstrafiken har minskat med 4 respektive 3 procent.

Linjetyp	2024	2025	Förändring antal	Förändri ng %
<b>Express buss- linje</b>	285 200	278 800	-6 400	-2%
<b>Landsby gds-linje</b>	80 100	62 700	-17 400	-22%
<b>Regionli nje</b>	1 399 500	1 346 600	-52 900	-4%
<b>Stadstraf ik</b>	4 844 400	4 680 700	-163 700	-3%
<b>Tåg</b>	156 500	194 500	38 000	24%
<b>Totalt</b>	<b>6 765 700</b>	<b>6 563 300</b>	<b>-202 400</b>	<b>-3%</b>

Tabell 1: Totalt antal incheckningar 2024 & 2025

### Försäljningsutveckling

Jämfört med 2024 har intäkterna från enkelbiljetter minskat med 5 procent, medan intäkterna från periodbiljetter har ökat med 10 procent. Denna förändring drivs främst av en övergång från enkelbiljett till 24h biljetten.

Intäktsfördelning per kundgrupp för 2025:

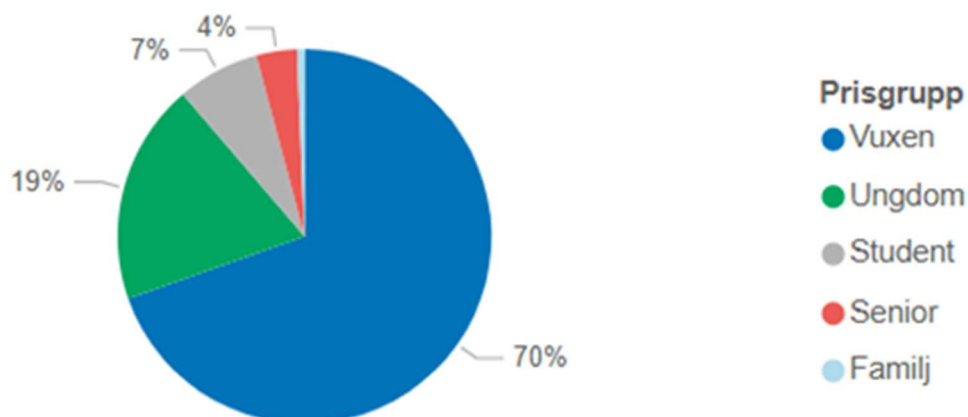
- Vuxna: 70 %
- Ungdom: 19 %
- Student: 7 %
- Senior: 4%
- Familj: 1 %

Intäktsfördelning per säljkanal för 2025:

- App: 65%
- Ombud: 19%
- Buss – Biljetmaskin: 12%
- Webbshop: 3%
- Övrigt: 1%

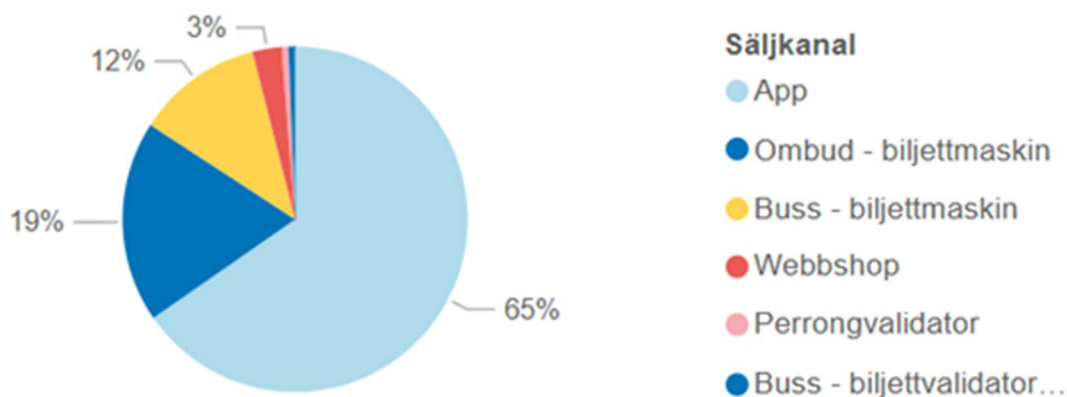


### Försäljning per prisgrupp (SEK)



Figur 2: Försäljning fördelat per prisgrupp

### Försäljning per säljkanal (SEK)



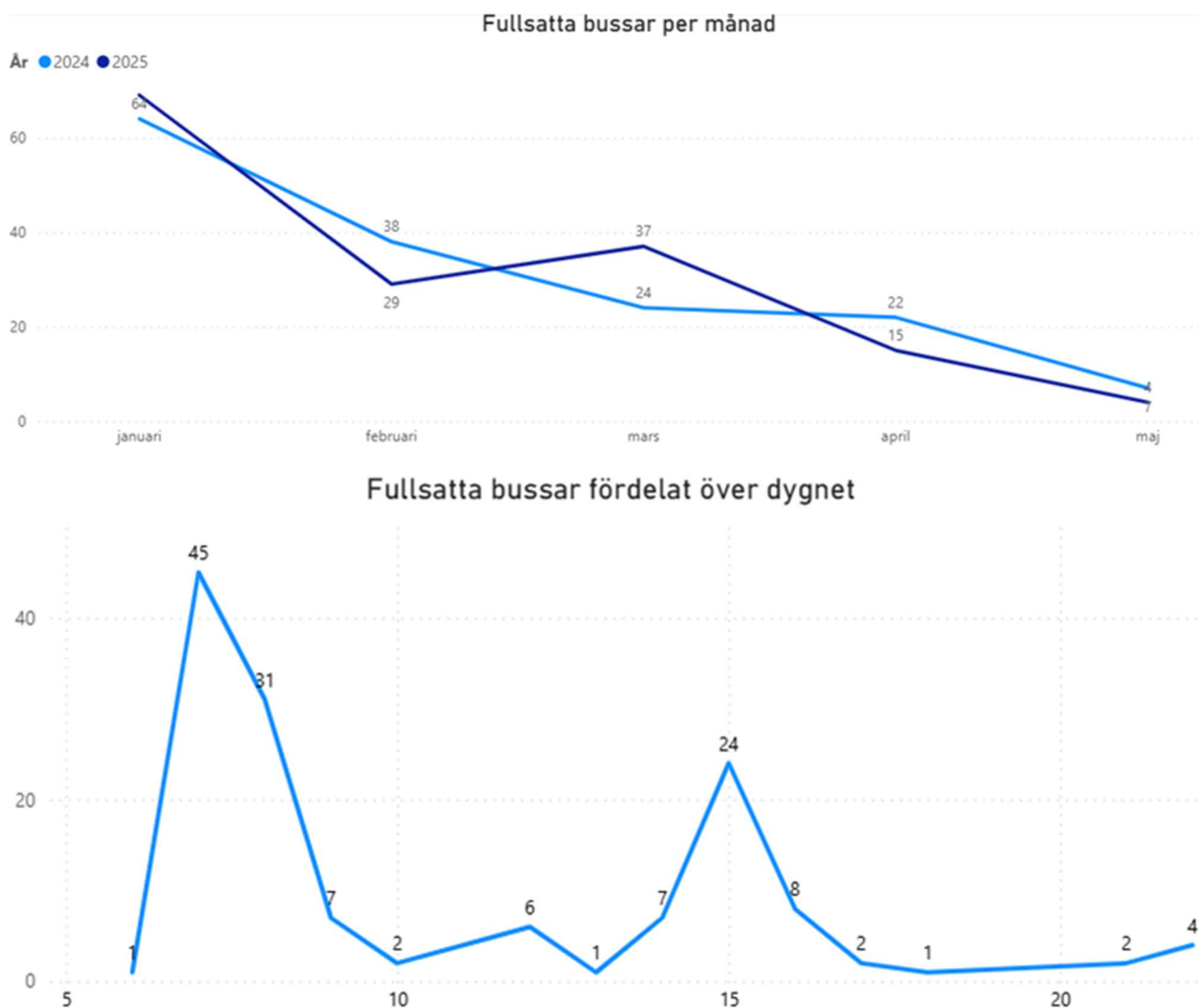
Figur 3: Försäljning fördelat per säljkanal

#### 1. Fullsatta bussar

\*Vi har ingen statistik för juli än så denna uppföljning utgör tidsperioden jan-jun.

I juni hade vi endast 5 registrerade fullsatta bussar där 4 av dem var på linje 5 och 3 av dem var under tidsperioden 3-5e juni. Under 2025 har hittills 155 fullsatta bussar registrerats, vilket är i nivå med föregående år. 159 fullsatta bussar innebär cirka 1-2 fullsatta bussar per vardag, vilket indikerar en balanserad kapacitetsanvändning. De linjerna med flest fullsatta bussar är linje 5 och 2 med 32 respektive 31 fullsatta bussar. Majoriteten inträffar under vardagar mellan kl.07-08. En logisk förklaring är att högt trafik för arbete och skolor sammanfaller mer under morgonen än under eftermiddagen.





Figur 4 & 5: Fullsatta bussar per månad och åt (övre) och fullsatta bussar per timme under dygnet (nedre).

## 5 Personalekonomi

### 5.1 Personalkostnader

#### Personalkostnader

Lönekostnad	Utfall ack	Utfall ack fg år	Prognos	Utfall fg år	Ök- nings- takt (%) ack	Ök- nings- takt (%) ack fg år	Ök- nings- takt (%) Prognos	Ök- nings- takt (%) fg år
Lönekostnad (40-41) (mnkr)	-29.0	-26.3	-52.4	-46.5	10.2	3.3	12.6	4.8

Lönekostnaderna har ökat med 2,7 miljoner kronor vilket motsvarar en ökning på 10,2 procent främst på

grund av flera chefsrekryteringar som genomförts under slutet av 2024 och början av 2025.

## 5.2 Kostnadsanalys

### Kostnadsanalys

Kategori	Utfall ack mnr	Utfall ack fg år, mnr	Förändring, mnr	Förändring %
Månadslöner	-21.3	-19.5	-1.9	9.7
Timanställda	-1.8	-1.4	-0.4	26.1
Obekväm arbetstid	-0.6	-0.5	-0.1	13.3
Övertid/mertid	-0.3	-0.3	0.0	12.5
Jour och beredskap	0.0	0.0	0.0	-100.0
Semesterkostnad inkl. skuldförändring	-3.9	-3.6	-0.3	8.4
Sjuklön	-0.5	-0.5	0.0	7.2
Övrigt konto 40xx-41xx	-0.6	-0.6	0.0	-0.1
<b>Totalt kontoklass 40-41</b>	<b>-29.0</b>	<b>-26.3</b>	<b>-2.7</b>	<b>10.2</b>

Förutom månadslöner påverkas löner för timanställda av ett ökat tryck i beställningscentralen, där fler samtal och längre svarstider ställer högre krav på bemanning. En del av ökningen är ännu inte analyserad i detalj, men den samlade visar på ett ökat personalbehov för att möta verksamhetens krav.

## 5.3 Årsarbetare tillsvidareanställda avtalad sysselsättningsgrad

Yrkesgrupp/ antal	Antal årsarbetare per 31 juli 2025			Antal årsarbetare per 31 juli 2024			Förändring		
	Kvin-nor	Män	Totalt	Kvin-nor	Män	Totalt	Kvin-nor	Män	Totalt
Administratör	36,8	9,6	46,4	36,8	10,6	47,4	0,0	-1,0	-1,0
Chef	7,0	7,0	14,0	3,0	5,0	8,0	4,0	2,0	6,0
Handläggare	39,0	14,0	53,0	34,0	17,0	51,0	5,0	-3,0	2,0
<b>Summa</b>	<b>82,8</b>	<b>30,6</b>	<b>113,4</b>	<b>73,8</b>	<b>32,6</b>	<b>106,4</b>	<b>9,0</b>	<b>-2,0</b>	<b>7,0</b>

*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 30 juni 2025			Anställning per 30 juni 2024			Förändring		
	Tills-vidare	Viss-tid	Totalt	Tills-vidare	Viss-tid	Totalt	Tills-vidare	Viss-tid	Totalt
Administratör	43,6	0,0	43,6	44,3	1,8	46,0	-0,7	-1,8	-2,5

Chef	14,0	0,0	14,0	8,0	0,0	8,0	6,0	0,0	6,0
Handläggare	51,1	0,0	51,1	45,7	3,0	48,7	5,4	-3,0	2,4
<b>Summa</b>	<b>108,7</b>	<b>0,0</b>	<b>108,7</b>	<b>98,0</b>	<b>4,8</b>	<b>102,7</b>	<b>10,7</b>	<b>-4,8</b>	<b>5,9</b>

*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.*

Under delåret har en av två anställningar som enligt handlingsplanen för Budget i balans 3.0 ska upphöra avslutats.

Förändringen gällande årsarbetare-Chef avser att tre chefstjänster under 2024 bemannades genom konsult och tillförordnad enhetschef serviceresor samt att ny organisation för serviceresor infördes under hösten 2024. Den nya organisationen innehåller ytterligare en chefsnivå (gruppchef) och en del av syftet var att komma till rätta med de arbetsmiljöproblem som fanns.

Under delåret har det varit en omsättning av personal som motsvarar en normal omsättning. De förändringar som skett gäller främst (utan inbördes ordning): annan tjänst inom kollektivtrafiknämndens ansvarsområde, annan tjänst inom Region Örebro län, annan tjänst hos extern arbetsgivare och pensionsavgångar. En tillfällig utökning inom färdtjänsthandläggning har skett utifrån alltför långa handläggningstider.

En framgång i rekryteringsarbetet är att nämndens ansvarsområde är stort och att det går att söka tjänster på olika nivå i svårighetsgrad och komplexitet och att det går att göra en karriär utan att lämna nämndens ansvarsområde. Detta gör att uppbyggd kompetens stannar inom organisationen och överlämning går smidigt. Detta har under delåret skett vid ett flertal anställningar både inom allmän kollektivtrafik och serviceresor.

## 5.5 Sjukfrånvaro

Kategori	Utfall jan - jun 2025			Utfall jan - jun 2024			Förändring		
	Kvin- nor	Män	Totalt	Kvin- nor	Män	Totalt	Kvin- nor	Män	Totalt
Sjukfrånvaro, kort- tidsfrånvaro %	4,2	1,4	3,4	3,2	1,4	2,7	1,0	0,0	0,7
Sjukfrånvaro, lång- tidsfrånvaro %	7,3	5,0	6,6	7,1	6,5	7,0	0,1	-1,5	-0,3
Sjukfrånvaro totalt %	11,5	6,4	10,1	10,4	8,0	9,6	1,1	-1,6	0,4

Långtidssjukfrånvaron är och har varit hög på Beställningscentralen under delåret. Ett aktivt arbete pågår där chef, medarbetare och fack är involverade för att komma till rätta med problemen. Förvaltningens HR-funktion utgör stöd. I september 2024 gick Serviceresor in i ny organisation med färre antal administratörer per chef inom Beställningscentralens verksamhet för att chefen ska få en bättre möjlighet att aktivt arbetsleda medarbetarna. Under våren blev den nya organisationen fulltalig vad gäller chefsbemanning.

## 6 Intern kontroll

### 6.1 Internkontrollplan

#### HR

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

Åtgärd
<p><b>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.</b></p> <p><i>Kommentar</i> Pågår enligt plan.</p>
<p><b>Regionövergripande åtgärd: - Varje chef ska årligen följa upp sitt arbetsmiljöarbete enligt rutin och förbättra där det är nödvändigt.</b></p> <p><i>Kommentar</i> Pågår enligt plan.</p>
<p><b>Regionövergripande åtgärd: Fördelade chef ska minst årligen stämma av hur arbetsmiljöarbetet fungerar och att det finns förutsättningar för arbetsmiljöarbetet</b></p> <p><i>Kommentar</i> Pågår enligt plan.</p>

#### Ekonomi

**Risken att automatiskt attesterade fakturor blir felaktigt godkända.**

Åtgärd
<p><b>Genomföra granskning av automatiskt attesterade fakturor enligt upprättad rutin.</b></p> <p><i>Kommentar</i> Granskningen är genomförd av Regional utvecklings samtliga 14 beställare. Ingen orimlighet i beställningarnas storlek kan inte utrönas vid jämförelse mellan 2023 och 2024. Vid genomgång av vilka typer av artiklar som beställarna beställt är inte heller orimligt utifrån var beställarna jobbar. Ingen orimlig förändring av beställningarna hos de olika leverantörerna kan inte heller utrönas. Inga brister i beställningar upptäckta i granskningen. Åtgärden är avslutad.</p>

**Handlingsplan Budget i balans 3.0 ger inte förväntad besparingseffekt**

Åtgärd
<p><b>Kontinuerlig uppföljning av handlingsplanen. Särskilt vid 4 tillfällen per år enligt regionövergripande beslut.</b></p> <p><i>Kommentar</i> Inga brister upptäcktes i granskningen. Handlingsplanen kan dock behöva kompletteras med åtgärder för att säkerställa en långsiktig ekonomi i balans.</p>

**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.
<i>Kommentar</i>
Rutinen följs och bedöms ha önskvärd effekt. Åtgärden är avslutad.

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

Åtgärd
Genomföra stickprovskontroller på konto 4611, 4630, 6811-6899 och 7070.
<i>Kommentar</i>
Andel fakturer där deltagare och syfte samt enbart syfte saknas är för hög. Rutiner kring redovisning bör uppmärksammas för att säkerställa att fastställda rutiner följs. Att ange deltagare och syfte ansvarar varje chef för. Genomför utbildning och informera om riktlinjer och rutiner.
Åtgärden pågår

**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.
<i>Kommentar</i>
Åtgärden pågår.

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

Åtgärd
Genomföra stickprovskontroller att rutinen efterlevs.
<i>Kommentar</i>
Åtgärden pågår.

**Risken att investeringar redovisas felaktigt.**

Åtgärd
Nuvarande rutin ska uppdateras. Genomföra stickprovskontroller att rutinen efterlevs.
<i>Kommentar</i>
Åtgärden pågår.

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

Åtgärd
<p><b>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.</b></p> <p><i>Kommentar</i></p> <p>Under hösten 2025 planeras en risk- och väsentlighetsanalys för att genomlysa samtliga verksamheter inom förvaltningen för att tydliggöra inom vilka delar som kan vara exponerade mot välfärdsbrottlighet. Denna del är en del av det större uppdraget kring välfärdsbrottlighet och kommer arbetas med under flera år.</p> <p>Åtgärden pågår.</p>

## 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
<p><b>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.</b></p> <p><i>Kommentar</i></p> <p>Åtgärden pågår.</p>
<p><b>Säkerställ att informationsklassning av IT-stöd som saknar informationsägare genomförs i enlighet med riktlinjen för informationsklassning.</b></p> <p><i>Kommentar</i></p> <p>Åtgärden pågår.</p>
<p><b>Informationsägare/objektägare ska säkerställa att identifierade informationssäkerhetsbrister åtgärdas.</b></p> <p><i>Kommentar</i></p> <p>Åtgärden pågår.</p>

## Risk för intrång i kollektivtrafikens IT-system

Åtgärd
<p><b>Samtliga medarbetare ska gå DISA-utbildningen och följa de direktiv som kommer från Regionservice IT gällande IT-säkerhet.</b></p> <p><i>Kommentar</i></p> <p>Pågår enligt plan.</p>

## 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.
<i>Kommentar</i> Åtgärden är avslutad.