

# Verksamhetsberättelse

Samhällsbyggnadsnämnden

Helår 2022

## Innehållsförteckning

<b>1</b>	<b>Inledning</b> .....	<b>3</b>
<b>2</b>	<b>Väsentliga händelser</b> .....	<b>4</b>
<b>3</b>	<b>Nämndens mål, strategier och uppdrag</b> .....	<b>8</b>
3.1	Sammanfattning uppföljning av mål och uppdrag .....	8
3.2	Perspektiv: Invånare och samhälle .....	8
3.3	Perspektiv: Process .....	22
3.4	Perspektiv: Resurs .....	29
<b>4</b>	<b>Ekonomi</b> .....	<b>33</b>
4.1	Resultatrapport samhällsbyggnadsnämnden .....	33
4.2	Årets resultat .....	35
4.3	Vidtagna åtgärder för att nå ekonomi i balans .....	36
4.4	Investeringar .....	37
4.5	Produktions- och nyckeltal .....	37
<b>5</b>	<b>Personalekonomi</b> .....	<b>43</b>
5.1	Personalkostnader .....	43
5.2	Kostnadsanalys .....	43
5.3	Antal tillsvidareanställda årsarbetare .....	44
5.4	Sjukfrånvaro .....	45
<b>6</b>	<b>Framtida utmaningar</b> .....	<b>46</b>
<b>7</b>	<b>Intern styrning och kontroll</b> .....	<b>48</b>
7.1	Internkontrollplan .....	49
7.2	ISK-bedömning .....	50

# 1 Inledning

Inom samhällsbyggnad handlar mycket om att skapa det samhälle som medborgarna efterfrågar, helst innan de vet att de efterfrågar det. Att ha en lyhördhet för det som efterfrågas 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 samhällsbyggnadsnämndens uppdrag. Ett uppdrag som hanteras med respekt och utifrån en ekonomisk verklighet.

En del av Region Örebro läns politiska verksamhet sker i samhällsbyggnadsnämnden som till sin hjälp har tjänstepersonorganisationen området trafik- och samhällsplanering inom förvaltning regional utveckling. Förvaltningen regional utvecklings politiska ansvar delas av tre nämnder (kulturnämnden, regional tillväxtnämnd och samhällsbyggnadsnämnden) och har ansvaret för genomförandet av den regionala utvecklingsstrategin (RUS).

Syftet med verksamhetsberättelsen för 2022 för samhällsbyggnadsnämnden är att ge en uppföljning av beslutad verksamhetsplan med budget 2022. Verksamhetsplan med budget för 2022 utgår från förutsättningar, inriktningar och mål som uttryckts i regionfullmäktiges verksamhetsplan. Nämnden har i verksamhetsplan med budget 2022 konkretiserat effektmål, inriktningar och indikatorer. I samhällsbyggnadsnämndens verksamhetsplan återfinns RUS som en röd tråd som genomsyrar all verksamhet från effektmål och nämndmål till handlingsplaner och aktiviteter som leder till genomförande och måluppfyllelse.

Verksamhetsberättelsen 2022 för samhällsbyggnadsnämnden vänder sig till politiker och tjänstepersoner inom Region Örebro län samt till länets invånare.

Samhällsbyggnadsnämnden förändrades vid årsskiftet 2022/2023. Ansvaret för en del av de verksamheter som tidigare samhällsbyggnadsnämnden ansvarat för under 2022 har flyttats över till regionstyrelsen. Regionstyrelsen har tagit över ansvaret för infrastruktur för transporter och kommunikation, samhällsplanering och de uppdrag inom regional samhällsplanering som ligger på Region Örebro län. Den nya kollektivtrafiknämnden ansvarar för kollektivtrafikfrågor. Redovisning av texter, mål och uppdrag som avser regionstyrelsens ansvar framgår i verksamhetsberättelsen och är information till kollektivtrafiknämnden. Kollektivtrafiknämnden beslutar innehåll avseende kollektivtrafik. Regionstyrelsen ska besluta enligt regionstyrelsens ansvar i regionstyrelsens verksamhetsberättelse 2022.

## 2 Väsentliga händelser

### Sammanfattning väsentliga händelser

- Oslo-Sthlm prioriteras för inkludering i ScanMed-korridoren
- Beslut om länsplan för regional transportinfrastruktur och regional cykelplan
- Resenärsinformation
- Närtrafik i hela länet
- Nya regler för resor till och från vården har beslutats
- Ökat resande i kombination med förar- och fordonsbrist

**Samhällsplanering och infrastruktur** - Europeiska rådet beslutade i december 2022 att inkludera stråket Oslo-Stockholm i ScanMed-korridoren. Detta är resultatet av ett mångårigt arbete enligt handlingsplan för påverkansarbete för transporter och infrastruktur och ett viktigt steg för att få till finansiering av utredningar och åtgärder i stråket. Under året har en ny länsplan för regional transportinfrastruktur för åren 2022-2033 tagits fram, denna fastställdes av regionfullmäktige i oktober 2022. Parallellt med detta har också en regional cykelplan som ger underlag till hur pengarna för cykelåtgärder i länsplanen ska användas under planperioden tagits fram. Handlingsplan för påverkansarbete för transporter och infrastruktur har antagits politiskt. Arbete enligt handlingsplanen har skett under ett flertal år men att den nu är politiskt antagen ger ytterligare tyngd till Region Örebro läns prioriteringar inom infrastruktur och transporter. Under året har det formerats ett regionalt drönarnätverk och inlett arbete i syfte att bli Sveriges ledande drönarregion. Detta innebär att Region Örebro län leder och samordnar processen att planlägga det undre luftrummet i länet. Ett arbete som kommer ta mer tid och resurser i anspråk under 2023.

**Allmän kollektivtrafik** - Under året har det genomförts ett omfattande projekt kring resenärsinformation. Syftet med projektet har varit att kollektivtrafikresenärerna ska ges tillgång till information om alla eventuella trafikstörningar, till exempel förseningar och inställda turer. Det innefattar för det första inrättande av ett nytt system för realtidsinformation, som omfattar alla bussar i länet. För det andra innebär det att nu presenteras även tågtider i reseplaneraren. Utöver implementering av ny teknik har nu även trafikföretagens trafikledare fått i uppdrag att löpande uppdatera resenärsinformationssystemet med information om inställda turer. Det har även inrättats en ny roll vid Kundservice, i form av en trafikinformator, med uppdrag att säkerställa att all information om trafikstörningar når fram till resenärerna. I december var det dags att lansera de nya trafikkoncepten för Nora/Hällefors samt Örebro region. Det innebär bland annat bättre expressbussförbindelser mellan Hällefors och Örebro, bättre struktur på trafiken mellan Nora och Örebro, samt en tydlig förbättring av trafiken mellan Nora och Lindesberg. Inom BRT-projektet har beslutats om en inriktning för varumärket. Detta gestaltar sig bland annat i färg och design på de nya elbussarna. När det gäller infrastrukturen så har under året delsträckorna Österplan-Tybble samt Brickebacken färdigställts. Efter en utvärdering av testprojektet i Nora och Askersund var det i januari dags att lansera närtrafikkonceptet i hela länet. Till skillnad från i testprojektet så öppnades det också upp för närtrafik på kvällstid. Under sommaren fick samhällsbyggnadsnämnden ett utökat anslag om att addera trafik på landsbygden. Detta innebar att det fanns förutsättningar att lägga tillbaka delar av den kollektivtrafik som tidigare hade reducerats som en följd av ”budget i balans 2.0”. Utgångspunkten för den utökade trafiken var de intentioner som finns i

trafikförsörjningsprogrammet. Det innebär att det åter finns linjelagd busstrafik till Hjortkvarn, Åbytorp samt mellan Lindesberg och Kopparberg.

**Serviceresor** - Året startade med fortsatt ensamåkning på grund av Pandemin med krav på bland annat barriärskydd och stängda framsäten från Transportarbetareförbundet. Detta påverkade hela första kvartalet och det fanns stora utmaningar att klara det ökande resandet med begränsningarna i fordonen. 1 april kunde sen samtliga restriktioner tas bort och återigen började resorna samplaneras. Det ökande resande i kombination med förar- och fordonsbrist har under hela året gett utmaningar i att kunna utföra och planera resorna så effektivt som möjligt, framförallt under morgon och eftermiddag då många ska till skola och arbete. Åtgärder tvingas ständigt genomföras och förändringar för att nyttja fordonen på bästa möjliga sätt. Under delar av året har det varit tvunget att ta in extra fordon under peaktiderna.

Betala resa på faktura: Under året gjorde blev det klart så att nästan samtliga serviceresor nu kan betalas med faktura. En stor fördel framförallt för kunder men också ett effektivare resande då förare ej behöver ta betalt för egenavgiften direkt i fordonet vilket spar tid vid varje upphämtning av ny kund.

Appen Serviceresan: I början av 2022 lanserades positionsdata i beställningsappen Serviceresan. Det innebär att kunden nu kan följa sitt beställda fordon i realtid i appen eller på webben.

Utveckling av de digitala tjänsterna via 1177 har skett. Vid ansökan om färdtjänst, riksfärdtjänst, månadskort och särskilda villkor är det nu möjligt för kunden att motta förslag till beslut, lämna synpunkter och få slutgiltigt beslut via 1177.se. Utvecklingen är positiv för länets invånare och allt fler använder sig av möjligheten till att ansöka digitalt.

Under hösten har det arbetats med att få ett större fokus på skolskjutsuppdraget och kunna ge ett ännu bättre erbjudande till Örebro läns kommuner, bland annat genom att skolskjutsplaneringen blir en egen enhet. Tanken är att skapa möjligheter till ett effektivare arbetssätt och en större möjlighet att utveckla skolskjutsverksamheten, bland annat genom ett tätare samarbete med de kommuner Region Örebro län utför skolskjutsplaneringen åt. Under året har ett nytt arbetssätt provats med Lindesbergs kommun för att på sikt hålla kostnaderna nere för kommunen. Detta har också gett effekten att Nora kommun nu vill anlita Region Örebro län för skolskjutsplanering. Förhoppningen är att det på sikt ska bli än mer attraktivt för fler kommuner att anlita av Region Örebro län för skolskjutsplanering.

Översynen av regelverket för resor till vården blev klar under 2022. De nya reglerna förväntas gälla från 1 februari 2023.

Tyvärr är det till och från långa kötider på Beställningscentralen. Under året har det kommit många nyanställda och introduktionstiden är upp till 6-8 månader innan administratörerna är ordentligt igång. Under hösten och vintern har Beställningscentralen även haft högre sjukfrånvaro än normalt. Det har blivit kännbart då det under vissa dagar och tider är ett stort antal inkommande samtal vilket då påverkar kötiderna ytterligare negativt. Åtgärder som vidtagits är till exempel ändrad bemanning, startat en ny direktlinje till Beställningscentralen för Hälso- och sjukvården för bokning av sjukresor och sjuktransporter med mera.

### **Påverkan från Pandemin**

**Samhällsplanering och infrastruktur** - Pandemin ledde under inledningen av året till att flertalet möten och konferenser fick genomföras digitalt eller senareläggas, bland annat den årliga infrastruktur- och transportdagen som genomfördes digitalt istället för fysiskt. När restriktionerna lättade och fysiska möten återigen kunde genomföras fanns ett uppdämt behov

av att träffas i de samarbeten och partnerskap som Region Örebro län ingår i, detta ledde till en period under våren med mycket resor. Under hösten har mängden resor återgått till en mer normal nivå och det blir lättare och lättare att få till en bra blandning av fysiska och digitala möten. Ökade möjligheter till och mer vana vid digitala möten har också gett möjligheter till mer effektivt arbete och ökat utbyte med externa parter.

**Allmän kollektivtrafik** - Tidigt i januari hade samhällssmittan till följd av virusvarianten ”Omikron” ökat i sådan omfattning att det beslutades om att åter stänga bussarnas framdörrar, och endast medge påstigning i bakre dörr. Samtidigt rådde åter en allmän rekommendation om att om möjligt arbeta hemifrån och att i första hand välja andra färdmedel än kollektivtrafiken. Detta innebär en väsentlig minskning av antalet resenärer. När situationen därefter successivt återgick till det normala, från och mars, skedde en snabb återhämtning av antalet resenärer. Under sommaren var antalet resenärer på ungefär samma nivåer som under 2019. Under hösten har det därefter skett en viss tillbakagång, där antalet resor hittills har stabiliserat sig på cirka 85-90 procent av 2019 års nivå. Under 2023 kommer det att göras en djupare analys över hur resandet har utvecklats sig efter pandemin.

**Serviceresor** - Under året har serviceresor återgått till samplanering vilket gör att fler kan resa med serviceresetrafiken. Dock ger detta en negativ påverkan på nöjdheten då ensamåkningen upphört och resorna med samplanering i många fall gör att upphämtning/avlämning av andra resenärer sker under resan. Pandemin hade och har till viss del fortfarande stor inverkan på Serviceresetrafiken. I början av året ställde Transportarbetareförbundet flera nya krav, bland annat att återinföra barriärskydd och stängda framsäten för kunder. Ganska snabbt minskade sedan smittspridningen och Covid-19 klassades ej längre som en samhällsfarlig sjukdom. Den 1 april 2022 kunde samtliga tidigare restriktioner inom serviceresetrafiken tas bort.

Ansökningarna till färdtjänst och riksfärdtjänst har ökat efter ett par år av minskat behov.

Framförallt är det fler nyansökningar som inkommit där en förklaring troligtvis är att uppmaningen under pandemin varit att inte resa.

Under hela året har resandet ökat och efter pandemin har det varit och är en stor förarbrist. Detta påverkar Region Örebro län och trafikföretagen hårt nu när resandet är på en normal nivå igen. Resandet, har ökat från första halvåret snitt/vecka på 14 600 resor, andra halvåret ökade snitt/vecka till 15 900 resor.

### **Påverkan från situationen i Ukraina**

**Samhällsplanering och infrastruktur** - Situationen i Ukraina och det försämrade säkerhetsläget i världen har lett till att kris- och beredskapsfrågor tydligare hamnat på agendan i en rad olika sammanhang. Bland annat stråket Oslo-Stockholms betydelse ur ett säkerhetspolitiskt perspektiv. Detta har lett till ett behov av ökad omvärldsbevakning och kompetensutveckling kring denna typ av frågor.




**Allmän kollektivtrafik** - Under året har en aktuell fråga bland alla kollektivtrafikmyndigheter varit huruvida ukrainska flyktingar ska erbjudas gratis resor inom kollektivtrafiken. På många håll i landet har det under delar av året varit gratis. I Örebro län landade dock beslutet i att behålla ordinarie priser. Den främsta anledningen till detta har varit att inte ge en grupp av flyktingar förmåner som andra grupper av flyktingar inte får. Det har också skett en ökad kostnad av drivmedelspriserna, främst gällande HVO som används i stora delar av den regionala busstrafiken.

**Serviceresor** - Kriget i Ukraina har kraftigt påverkat drivmedelspriserna vilket avspeglar sig i ersättningen till trafikföretagen då deras ersättning delvis baseras på drivmedelsindex. Dock har indexeringen en eftersläpning vilket påverkade trafikföretagen då indexeringen skedde varje halvår. Från andra kvartalet görs indexjusteringar varje kvartal istället för som tidigare varje halvår.




### 3 Nämndens mål, strategier och uppdrag

#### Symbolförklaringar





Färgindikatorer, måluppfyllelse helår och genomförande av uppdrag helår.

-  = uppnått eller överträffat målnivån
-  = mindre, acceptabel avvikelse från målnivån
-  = större negativ avvikelse från målnivån

Förändringspilar, utveckling under året, helår jämfört med föregående år alternativt årets början

-  = resultatet har förbättrats
-  = resultatet är oförändrat
-  = resultatet har försämrats

Indikatorer, status för perioden vid helår

-  = helt
-  = delvis
-  = inte alls
-  = värde saknas för perioden

#### 3.1 Sammanfattning uppföljning av mål och uppdrag

Måluppfyllelse	Uppnått eller överträffat målnivån	Mindre, acceptabel avvikelse från målnivån	Större negativ avvikelse från målnivån
	grön	gul	röd
Effektmål från regionfullmäktige	2	1	1
Nämndens mål	6	2	
Nämndens uppdrag	8	3	

#### 3.2 Perspektiv: Invånare och samhälle

Perspektivet invånare och samhälle beskriver inriktningar, ambitioner och de viktigaste målsättningarna för nämndens verksamheter för att invånarnas och samhällets behov ska tillgodoses på bästa sätt.

**Effektmål 7. Länets invånare och de som verkar i Örebro län har stark konkurrenskraft, hög och jämlik livskvalitet och god resurseffektivitet.**



#### Kommentar





Bedömningen är att resultatet för nämndens effektmål i stort är oförändrad och ligger kvar på



samma nivå sedan ett år tillbaks. Det finns verksamheter inom nämndens ansvar där måluppfyllelsen kommer att vara god, medan andra har stora utmaningar.

Allmän kollektivtrafik påverkas av de effektiviseringar som gjorts kopplat till handlingsplan för budget i balans som sannolikt bidrar till att utfallet för NKI blir påverkat. Dock har det skett en återhämtning i nöjdhet med senaste resande efter den senaste vågen av pandemin i januari och februari 2022.

För servicetrafiken har resorna under större delen av 2021 inte samplanerats vilket förvaltningen tror gav ett högt NKI betyg för 2021, 91 %. Att betyget sedan ska förbättras för varje år utifrån ett läge som inte är normalt har lett till att målvärdet har satts till 90%, vilket får ses som en rimlig målnivå med tanke på hur det sett ut historiskt.

Indikatorer	Utfall	Målvärde
<p><b>Kvaliteten i den allmänna kollektivtrafiken ska ligga över det värde som Region Örebro län satt som nivå för en stabil kundnöjdhet. Andelen resenärer nöjda med den senaste resan enligt Nöjd Kund Index, NKI, ska ligga över 80 procent.</b></p> <p><i>Kommentar</i> +1% i jämförelse med 2021, samt -2% före pandemin. Utöver pandemins effekter på tappade resenärer har även antalet skeptiker till Länstrafiken ökat inom länet, cirka 8% ökning syns bland våra kollektivtrafikresenärer. Detta har en stor påverkan på hur även våra övriga sällanresenärer, växlare och bilister ser på varumärket. Ökningen i sig kan nog kopplas till de stora trafikförändringar gjorda vid årsskiftet 2021 och 2022, bland annat indragningar av landsbygdstrafik och förändringar bland biljetter både i utbud som pris.</p>	77%	80%  
<p><b>Kvaliteten i servicetrafiken ska ligga över det värde som Region Örebro län satt som nivå för en stabil kundnöjdhet. Andelen resenärer nöjda med den senaste resan enligt Nöjd Kund Index, NKI, ska ligga över 90 procent.</b></p> <p><i>Kommentar</i> När reseutförandet återgått till samplanering syns en nedgång i värdet på mätningen av nöjdhet med den senaste resan. Värdet motsvarar det som var innan pandemin startade. Målnivån som ligger på 90% känns som en rimlig nivå.</p>	88%	90%  

**Mål: Region Örebro län har ökat sin förståelse för och har påverkat EU:s politiska agenda till Örebroregionens fördel.**



#### Kommentar

#### Projektstöd

Utvecklingsledare för internationella frågor, förvaltningens sakområden och Central Sweden arbetar tillsammans för den internationella dimensionen i det regionala utvecklingsarbetet. Fokus för arbetet inom Central Sweden, Region Örebro läns Brysselkontor, är områdena Innovation, Energi och klimat, Transport och infrastruktur samt sammanhållningspolitik. Det internationella teamet bevakar dock bredare förvaltningens uppdrag och för löpande dialog med

sakområdena om exempelvis aktuella EU samråd för att öka Region Örebro läns kunskap och kunna påverka EU-agendan utifrån regionens behov och förutsättningar. Under året har de nya EU-programmen godkänts och utlysningar kommit igång. Mobilisering och utarbetandet av projektansökningar har varit i fokus inom ERUF, ESF+ samt Interregprogrammen (Central Baltic, Östersjöprogrammet och Interreg Europe). Region Örebro län har också varit aktiv i de internationella nätverken AER, REVES och CPMR. I enlighet med handlingsplan för påverkansarbete inom området infrastruktur och transporter har också samarbete skett med andra organisationer och partners för att påverka EU's politiska agenda inom transportområdet. Detta har bland annat bidragit till europeiska rådets förslag att inkludera Oslo-Stockholm i ScanMed-korridoren.

Detta mål hör sen årsskiftet 2022/2023 till regionstyrelsens ansvar.

Indikatorer	Utfall	Målvärde
<b>Antal remissvar, konsultationer och andra insatser som regionen spelat in för att påverka EU:s politiska agenda till Örebroregionens fördel.</b> <i>Kommentar</i> 9 stycken (Helår 2021 8 stycken). Denna indikator hör sen årsskiftet 2022/2023 till regionstyrelsens ansvar.	9 st	— ↗
<b>Antal informationstillfällen till de politiska församlingarna och till tjänstepersoner i Region Örebro län</b> <i>Kommentar</i> 33 stycken (Helår 2021 40 stycken) kopplade till enheten projektstöd generellt om EU. Därutöver har 12 stycken informationstillfällen som handlat om specifikt transport- och infrastrukturpolitik på EU-nivå hållits. Denna indikator hör sen årsskiftet 2022/2023 till regionstyrelsens ansvar.	33 st	— ↗
<b>Antal initiativ/samarbeten sprungna ur internationella plattformar och nätverk</b> <i>Kommentar</i> 3 stycken (Helår 2021 5 stycken) kopplade till enheten projektstöd. Enheten samhällsplanering och infrastruktur har varit involverade i två av dessa, UIC2 Manifesto och Letter of intent 5G. UIC2 medlemskap och manifest har lett till deltagande på drönarkonferens i Bern, Schweiz och nya kontakter samt ökad kunskap i drönarfrågan. Därutöver görs inom Scandria Alliance görs förberedelse för att på nytt söka finansiering för projektet Baltic Goes Green. Denna indikator hör sen årsskiftet 2022/2023 till regionstyrelsens ansvar.	3 st	— →

Enheten samhällsplanering och infrastruktur har under 2022 haft ett nära samarbete med Central Sweden och gjort ett flertal insatser för att påverka EU's politiska agenda.




**Mål: Verksamhetsmål: Region Örebro län har en regional fysisk planering som är tydlig och som bidrar till attraktiva boende miljöer i hela länet som skapar social och ekonomisk hållbarhet.**



## Kommentar

Under året har samarbetet med kommunerna utvecklats som en följd av diskussioner om fysisk planering och markanvändning på FÖL-mötena och inom ramen för arbetet att planlägga det undre luftrummet. I maj genomfördes ett seminarium om byggande på jordbruksmark för tjänstepersoner och politiker i länets kommuner, seminariet arrangerades i samarbete med bland annat LRF.

Detta mål hör sen årsskiftet 2022/2023 till regionstyrelsens ansvar.

Indikatorer	Utfall	Målvärde
<b>Antal genomförda informella möten med länets kommuner i enlighet med överenskommen samverkansstruktur i det regionala samverkansrådet.</b>  <i>Kommentar</i> Fyra möten har hållits i nätverket FÖL, fysisk planering i Örebro län. Dessa möten är informella vilket innebär att inga formella anteckningar förs och innehåll på mötena bestäms gemensamt med kommunerna och länsstyrelsen utifrån behov av dialog i olika planeringsfrågor och företeelser. Denna indikator hör sen årsskiftet 2022/2023 till regionstyrelsens ansvar.	4	
<b>Antal genomförda möten med kommuner, regionala aktörer, statliga myndigheter, departement etc. angående fysisk planering och markanvändning.</b>  <i>Kommentar</i> Både fysiska och digitala möten, även medräknat möten inom ramen för projekt. Denna indikator hör sen årsskiftet 2022/2023 till regionstyrelsens ansvar.	120 st	
<b>Antal svar på och ställningstaganden till remisser, brev etc. kopplat till fysisk plane-ring (t ex kommunala översiktsplaner och detaljplaner, statliga remisser, medborgar-förslag, frågor via hemsidan)</b>  <i>Kommentar</i> 28 ärenden har registrerats i Platina och beretts för beslut. Denna indikator hör sen årsskiftet 2022/2023 till regionstyrelsens ansvar.	28 st	

**Mål: Verksamhetsmål: Region Örebro län arbetar strategiskt på ett sätt som ger en fungerande infra-struktur och kommunikationer som möjliggör en hållbar utveckling.**



## Kommentar

Under året har ny länsplan för regional transportinfrastruktur tagits fram, remitterats och beslutats. Arbetet har också inletts på tjänstepersonsnivå för framtagande av storregional systemanalys 2024. Region Örebro län har formerat ett regionalt drönarnätverk med BRO, Örebro universitet, Örebro airport och Örebro kommun samt inletts förberedande arbeten för en planläggning av det undre luftrummet med en målsättning om att bli Sveriges ledande drönarregion. Region Örebro län har ansökt om nya projekt men inte fått ansökningarna beviljade. Under 2023 genomförs tester i HCT Duo projektet. Region Örebro län har genom ett

flertal aktiviteter genomfört påverkansarbete på EU och nationell nivå enligt handlingsplan för påverkansarbete, dessa har till exempel bidragit till ministerrådets prioritering att inkludera Oslo-Sthlm i ScanMed-korridoren.

Detta mål hör sen årsskiftet 2022/2023 till regionstyrelsens ansvar.

Indikatorer	Utfall	Målvärde
<p><b>Antal möten med kommuner, Trafikverket och andra myndigheter angående utveckling av länets infrastruktur</b></p> <p><i>Kommentar</i> Framförallt samverkansmöten med Trafikverket, möten om framtagande, uppföljning och genomförande av länsplan samt möten inom ramen för pågående åtgärdsvalsstudier. Denna indikator hör sen årsskiftet 2022/2023 till regionstyrelsens ansvar.</p>	70	— ↗
<p><b>Antal besvarade remisser, brev etcetera kopplat till utveckling av infrastruktur (t ex väg- och järnvägsplaner, nationella planen, medborgarförslag, frågor via hemsidan)</b></p> <p><i>Kommentar</i> Remissvar gällande förslag till nationell plan samt svar på remisser rörande utveckling av väg- och järnvägsinfrastruktur. Denna indikator hör sen årsskiftet 2022/2023 till regionstyrelsens ansvar.</p>	30	— ↗
<p><b>Antal påverkansåtgärder genomförda i enlighet med handlingsplan för påverkansarbete för transporter och infrastruktur</b></p> <p><i>Kommentar</i> Möten inom samarbetet En Bättre Sits, med bolaget Oslo-Sthlm 2.55 AB, Västra stambanegruppen samt:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Hearing med infrastrukturdepartementet</li> <li>• Öppet brev till infrastrukturministern</li> <li>• Seminarium i EU-Bryssel - Future of TEN-T med CPMR NSC &amp; BSC TWG</li> <li>• Deltagande på Connecting Europe Days</li> <li>• Möte med trafikpolitiska talespersoner</li> <li>• Möte med Niklas Lundin, Infrastrukturdepartementet</li> <li>• Öppet brev till Eneroth om uteblivna satsningar på Mäljarbanan</li> <li>• Politiskt beslut om att RÖL ska ansluta sig till UIC2 Manifesto och medlem i UIC2</li> <li>• Hearing i pågående utredning om statligt ansvar om regionala flygplatser</li> <li>• Möte med Siamak Jalali för påverkansåtgärder kring Oslo-Sthlm inkludering i ScanMed</li> <li>• Erfarenhetsutbyte regionala elektrifieringslöften</li> </ul> <p>Delta på nätverksträff på infrastrukturdepartementet och presentera elektrifieringslöftet. Denna indikator hör sen årsskiftet 2022/2023 till regionstyrelsens ansvar.</p>	52	— ↗
<p><b>Mängd investerade medel i cykelinfrastruktur inklusive statlig medfinansiering av kommunal cykelinfrastruktur</b></p> <p><i>Kommentar</i> Siffror presenteras med ett års eftersläpning, summan gäller för 2021.</p>	10 395 500 st	— —

Indikatorer	Utfall	Målvärde
Denna indikator hör sen årsskiftet 2022/2023 till regionstyrelsens ansvar.		

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



### Kommentar

Även om pandemin är över har den lämnat en del utmaningar efter sig. De aktiviteter och kampanjer som har genomförts har delvist lockat tillbaka både gamla resenärer, men även fått fler att våga ta klivet över till kollektivtrafiken. Nya mer flexibla biljetter har även det medfört att fler vågar testa sig fram för att finna en temporär lösning då en del flexibilitet i distansarbetet kvarstår sedan pandemin.

Att samhället dessutom har brottas med en ekonomisk kris medför också en problematik för de svenska hushåll som försöker få ekonomin att gå ihop.

Detta är tråkigt nog även något Länstrafiken har till sin fördel, för trots de indragningar och trafikförändringar som gjordes inför 2022 har resandet stadigt stigit så fort framdörrarna i mitten av februari öppnades.

Eftersom pandemin även har format en större grupp resenärer som vågar ställa krav på sina resor (exempelvis att förutse trängsel, planera sin resa i tid etcetera) har Länstrafiken fått kämpa extra hårt detta år för att öka sitt förtroende.

- Både biljettutbud, kampanjer och aktiviteter, samt information ut till resenärerna har varit i fokus detta år.
- Säljlösningar och informationskanalerna har fått utvecklas kontinuerligt för att kunna minimera kraven på förberedelserna inför resandet med kollektivtrafiken.
- Närtrafiken har etablerats med det huvudsakliga syftet att ge invånarna på landsbygden möjlighet att nå service (handel, apotek, vårdcentral, bibliotek) i närmaste tätorten.

Utöver ovan nämnda utmaningar som troligen även fler andra kollektivtrafikbolag nationellt kämpat med under 2022, så kvarstår några större utmaningar som väntar oss:

- Kollektivtrafikens konkurrenskraft mot bilen, öka kollektivtrafikens marknadsandel.
- Uppnå de ekonomiska målen uppsatta i BiB 2.0. vilket blir en av de största utmaningarna bolaget står inför i och med ökade kostnaderna för att bedriva trafiken.
- Stärka varumärket.

Indikatorer	Utfall	Målvärde
<b>Resandeökning i procent per tertial.</b>	19%	— ↗
<b>Kommentar</b>		
Folkhälsomyndigheten hävde restriktionerna kopplat till pandemin den 9 februari och Länstrafiken öppnade därmed framdörrarna för sina resenärer den 11 februari.		
I och med att året startade med stängda framdörrar så påverkades även den totala resandeutvecklingen för 2022. Jämförs helår 2022 med sista normala året innan pandemin dvs 2019 så har resandet minskat		

Indikatorer	Utfall	Målvärde
<p>totalt med cirka 20 % (exklusive tåg), men uteslutas årets första två månader så står resandeminskningen för endast 10% (exklusive tåg).</p> <p>Trots att den nya normala vardagen innebar ev. 3 dagars arbete på kontoret och 2 dagars arbete hemifrån har återhämtningen skett snabbare än vad som gick att förutse.</p> <p>Inflationen och de dyra drivmedelspriserna har slagit hårt på hushållsekonomin vilket i sig har påverkat att fler har valt kollektivtrafiken framför bilen om möjligheten finns.</p> <p>Inför årsskiftet 2022 drogs flertals landsbygdslinjer in som en åtgärd kopplat till Budget i balans 2.0. I och med denna neddragning har resandet på landsbygden minskat med cirka 40% (i jämförelse med 2019) och regionlinjen med 20 % (jämfört med 2019). Stadstrafiken har å andra sidan endast minskat med 7% ( i jämförelse med 2019).</p> <p>Länstrafiken har precis som många andra kollektivtrafikbolag nationellt arbetat med aktiviteter och diverse kampanjer för att återfå sina resenärer. Många jämförbara bolag ligger i jämn nivå och ser först en 100% återhämtning av resandet 2024/2025.</p> <p>Intäkterna har återhämtat sig snabbare dock i och med indexuppräkningsarna som görs årligen. Sedan 2019 har priset ökat med cirka 20% och därmed har årets intäkter endast minskat med 1% i jämförelse med helår 2019.</p> <p>Utöver ökade priser har även biljettutbudet ökat. Nya mer flexibla biljetter har kunnat erbjudas till de som arbetar hemifrån (Flex 10/40) samt helt nya biljetter lanserats till de som har möjlighet att åka andra tider på dygnet bland annat senior, student samt 30 dagars lågpris.</p>		
<p><b>Andel bussar som inte är fullsatta.</b></p>	99,9%	— —
<p><b>Kommentar</b></p> <p>En väldigt liten procent av alla bussar registreras som fullsatt.</p> <p>De få bussar som däremot vart inrapporterade som fullsatta under 2022 var:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Linje 701 (från Kumla till Örebro)</li> <li>• Linje 1 (i båda riktningarna främst från Marieberg mot Örebro, samt Vivalla mot Örebro resecentrum och vidare mot Mosås).</li> <li>• Linje 807 (från Rävabacken i riktningen mot Örebro, USÖ)</li> </ul> <p>Att sträckan Örebro-Marieberg-Kumla vart hårdast drabbad har att göra med de trafikförändringarna som genomfördes inför 2022. Bland annat drogs linje 702 in och turutbudet på 701 halverades. I arbetet med Budget i balans 2.0 var tanken att en förflyttning av resenärerna skulle skett från buss till tåg.</p>		
<p><b>Andel bussar som är fullt tillgänglighetsanpassade.</b></p>	62%	— ↗
<p><b>Kommentar</b></p> <p>Enligt Frida, systemet som behandlar fordondata är andelen tillgänglighetsanpassade fordon i den allmänna kollektivtrafiken 62%.</p> <p>Mer i detalj ser det ut som följande helår 2022:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Audiovisuellt utrop: 62%</li> <li>• Barnvagnsplats: 94%</li> <li>• Låggolv: 87%</li> <li>• Ramp/lift: 94%</li> <li>• Rullstolsplats: 94%</li> </ul> <p>En procentuell minskning finns i den redovisade detaljerade listan gentemot föregående år. Detta blir effekten när Svelandstrafiken tar in underentreprenörer och med dem avtalat om en standard som ligger under branschens nuvarande standardnivå.</p>		
<p><b>Antal hållplatser som tillgänglighetsanpassats.</b></p>	15 st	— —
<p><b>Kommentar</b></p>		

Indikatorer	Utfall	Målvärde
Under 2022 byggdes totalt 15 hållplatser och 25 hållplatslägen om. Sammanställning 2022: <u>Karlskoga</u> Tillgänglighetsanpassning (hållplats med enbart ett läge) <ul style="list-style-type: none"> <li>• Immetorp Nora, Drottningvägen</li> </ul> Tillgänglighetsanpassning två lägen (byggd juli-aug 2022) <ul style="list-style-type: none"> <li>• Hallänningsgatan, Spelgatan, Lötgårdarna</li> </ul> Tillgänglighetsanpassning två lägen <ul style="list-style-type: none"> <li>• Stråhallen, Skranta torg läge B</li> </ul> <u>Örebro</u> Tillgänglighetsanpassning två lägen <ul style="list-style-type: none"> <li>• Brickebackens centrum (BRT), Björkrisvägen (BRT)</li> </ul> Tillgänglighetsanpassning av två lägen i samband med ombyggnation av området Tamarinden. <ul style="list-style-type: none"> <li>• Lavendelvägen</li> </ul> <u>Laxå</u> Tillgänglighetsanpassning (hållplatsen har enbart ett läge) <ul style="list-style-type: none"> <li>• Blästervägen, Röfors</li> </ul> <u>Lekeberg</u> Tillgänglighetsanpassning två lägen (färdigbyggda 2022 – börjar trafikeras 2023) <ul style="list-style-type: none"> <li>• Lanna Badgruva, Golfbanan, Lanna centrum</li> </ul>		
<b>Antal resor som görs med företagskort.</b>	20 550 st	■ —
<b>Kommentar</b> Totalt genomfördes cirka 20 550 stycken resor med företagskort under helår 2022. En minskning med cirka 15% i jämförelse med senaste normalår, det vill säga 2019, innan pandemin.		
<b>Antal företag som använder företagslösningar.</b>	71 st	■ →
<b>Kommentar</b> 71 stycken (inklusive 11 kommuner och 1 region). Utfallet avser delår 2022 då det just nu inte går att få utdata ur aktuellt system.		

Utifrån de strategier som är kopplade till detta verksamhetsmål är det också värt att nämna:

Inom BRT har det under året tagits fram ett varumärke, det beslutats om en försäljningsstrategi och modell för intäktsäkring, bussar är beställda, biljettvalidatorer är beställda. Även delsträckorna Kulturkvarteret, Brickebacken samt Österplan-Tybble är färdigställda.

Arbetet med att anskaffa en ny app fortskrider enligt plan. Upphandling pågår.

Realtidsinformation är infört i hela länet.

Under året har det bland annat genomförts en omfattande kampanj till bilister. Det har också gjorts riktade kampanjer i samband med att restriktionerna kopplat till pandemin togs bort. Det har också gjorts en kampanj i samband med lanseringen av den nya varumärkesplattformen ”Vi tar dig dit”.

I syfte att återta betalningsviljan behölls den utökade kapaciteten inom kontrollverksamheten (som sattes in i samband med pandemin) även när framdörrarna öppnades. Nämnden beslutade

också om att kraftigt utöka kontrollverksamheten från och med 2024. Detta bland annat som en förberedelse för påstigning i samtliga dörrar på BRT-linjerna. Andelen resenärer utan giltiga färdbevis har under året återgått till de nivåer som fanns före pandemin.

Arbetet med förarcertifiering pågår enligt plan. Under året har 290 förare certifierats.

Handlingsplanen för tågtrafik har följts, vilket under det gångna året innebär små förändringar. Dock har lokförarbristen inneburit reduceringar i trafiken och kommer att göra det under T23 också.

**Mål: Verksamhetsmål: Region Örebro län har en servicere-severksamhet som uppfyller uppdragsgivarnas och våra kunders förväntningar och krav.**



### Kommentar

Ett på många sett påfrestande år med flera utmaningar såsom pandemi, ensamåkning, kriget i Ukraina, ökade drivmedelskostnader, ökat resande samt förar- och fordonsbrist. Trots det sker en positiv utveckling på flera plan. Färre andel avvikelser och något färre andel vitesgrundande avvikelser är mycket positivt. Båda dessa indikatorer är viktiga för att mäta kvaliteten i trafiken och så klart en morot för att se förbättring. Tyvärr går kundnöjdheten (för din senaste resa) ner något. Orsaken är förmodligen att samplanering har införts igen. Många tyckte att det var ganska bra att få åka ensamma i bilen.

Att få fler att använda de digitala bokningssystem som finns har varit och kommer fortsätta vara prioriterat. Det är fortsatt en väldigt stor och övervägande andel bokningar som görs via telefonen och beställningscentralen. Samtidigt behöver utvecklingen av användarvänligheten i appen fortsätta. Till exempel går det nu att se beställt fordon i realtid i appen. Under 2022 har det införts så att samtliga resor nu betalas med faktura, väldigt få kortbetalningar och inga kontanter. Under året har det arbetats med att skolskjutsfrågorna ska få en ökad status genom att bli en egen enhet. Detta kommer att införas under våren 2023. Ett stort och viktigt steg för att kunna utveckla den verksamheten och på sikt få fler kommuner att välja Region Örebro län för sin skolskjutsplanering. Arbetet med våra relationer till kommuner, trafikföretag och inom Region Örebro läns övriga förvaltningar sker kontinuerligt. Ett nytt ekonomiskt forum med länets kommuner lanserades bland annat i november. Dessa forum kommer att hållas varje kvartal framöver. Många av strategierna finns med i vårt arbete under 2023.

Indikatorer	Utfall	Målvärde
<b>Andelen resor som bokas och avbokas digitalt.</b>	17,8%	— ↘
<b>Kommentar</b>		
Efter 2021 var det 15% användande av appen och i delårsrapporten 2022 rapporterades 20%. Jämfört med 2021 så har resandet ökat markant och användandet av appen har inte riktigt hängt i samma takt. Dock finns en ökning jämfört med helåret 2021. Digitala bokningskanaler inom Serviceresor är appen Serviceresan och sjukreseportalen. Fler och fler av kunderna använder appen Serviceresan. Under året är den största förbättringen i appen att kunden ser sitt fordon i appen cirka 10 minuter innan den anländer. Kunden kan alltså följa fordonet och kan då förbereda sig för att åka. Under 2023 kommer fortsättning ske samt även försöka utöka marknadsföringen av appen så att flera börjar använda den. Sjukreseportalen används av vårdpersonalen inom hälso- och sjukvården. Tyvärr har användningen minskat i portalen sedan det infördes en direkttelefonlinje för vårdpersonal. Detta var i syfte att få bort telefonkötider när vårdpersonalen bokade sjukresor och sjuktransporter. Enklare att ringa tycker		



Indikatorer	Utfall	Målvärde
många. Under januari och februari genomförs information/utbildningsträffar på USÖ, Karlskoga Lasarett samt på Lindesbergs Lasarett, delvis för att vända den negativa trenden för sjukreseportalen.		
<b>Andel tillståndsansökningar som görs digitalt för färdtjänst och riksfärdtjänst.</b>	28,4%	— ↗
<b>Andelen avvikelser mot totala antalet resor.</b>	0,72%	— ↘
<i>Kommentar</i> Antalet personresor ökade med cirka 17% och under 2022 genomfördes 715000 personresor med Serviceresor. Andelen avvikelser sjunker vilket ger oss en indikation på att vårt arbete med att förbättra våra processer ger ett positivt resultat. Resultat föregående år 0,83%		
<b>Andelen tillståndsansökningar som görs digitalt för färdtjänst och riksfärdtjänst ska öka.</b>		— —
<i>Kommentar</i> Färdtjänst +19% och Riksfärdtjänst +57,6% Här syns en positiv utveckling för ansökningar via 1177.		
<b>Antalet responsärenden riktade mot förare och trafikföretag ställt mot totala antalet personresor inom serviceresor.</b>	0,39%	— —
<i>Kommentar</i> Andelen avvikelser sjunker vilket ger oss en indikation på att arbetet med trafikföretagen och deras förare ger positivt resultat. Resultat föregående år 0,46%		
<b>Andel digitala vårdgivarintyg.</b>		— —
<i>Kommentar</i> Totalt antal 2001 stycken. Det finns inget bra sätt att mäta andelen utan väldigt mycket handarbete. Det som går att få fram är totala antalet digitala vårdgivarintyg.		
<b>Antalet vitesgrundande brister ställt mot totala antalet resor ger en indikation på om våra aktiviteter tillsammans med våra trafikföretag har avsedd effekt.</b>	0,36%	— —
<i>Kommentar</i> Trots att Region Örebro län under 2021 avstod från att ta ut viten från trafikföretagen för ett antal brister som ansågs delvis berodde på restriktionerna kopplade till Covid-19 och sedan under början av 2022 återigen började vitesbelägga dessa brister är det en liten minskning av vitesgrundande brister. December oräknat så har viten för cirka 4,7 miljoner kronor tagits ut under 2022. Då har det dragits av cirka 0,3 miljoner på grund av bland annat restriktionskonsekvenser vilket är betydligt mindre än föregående års avdrag för detta. Resultatet föregående år var 0,37%.		

Att få fler att använda digitala bokningssystem har varit och kommer fortsätta vara prioriterat. Det är fortsatt en väldigt stor och övervägande andel bokningar som görs via telefonen och beställningscentralen. Samtidigt behövs en fortsättning med att utveckla användarvänligheten i appen. Till exempel har det under 2022 införts så att beställt fordon kan ses i realtid i appen. Under 2022 har det blivit helt klart så att samtliga resor nu betalas med faktura, väldigt få kortbetalningar och inga kontanter. Endast i närtrafiken där det i huvudsak betalas med kort. Region Örebro län ingår i det nationella nätverket Merit som drivs av Svensk Kollektivtrafik. Under 2022 har regelbundna möten med Kundforum (intresseorganisationer inom handikappörelsen och PRO), fredagsmöten och kvartalsuppföljningar med Trafikföretagen fortsatt. En tätare och bättre dialog och samarbete med hälso- och sjukvården när det gäller

sjukresor och sjuktransporter fortsatt. Under hösten beslutades att öka antalet respondenter i den dagliga kundundersökning Anbarö för att få ett bredare underlag och samtidigt arbeta mer aktivt i den dagliga verksamheten med resultatet av undersökningen. Arbetet med att förbättra relationerna med kommuner, trafikföretag och inom hälso- och sjukvården fortsätter. Ett nytt ekonomiskt forum med länets kommuner lanserades bland annat i november. Dessa forum kommer att hållas varje kvartal framöver. Många av strategierna finns med i vårt arbete under 2023.

**Mål: Verksamhetsmål: Region Örebro län skapar drivkraft, engagemang och samverkan för länets aktörer gällande förnybar energi, effektiv energianvändning och växthusgasutsläpp nära noll.**



### Kommentar

Detta mål delas sen årsskiftet 2022/2023 mellan regionstyrelsen och kollektivtrafiknämnden.

Indikatorer	Utfall	Målvärde
<b>Andelen fossiloberoende fordon i länets fordonssflotta.</b>  <b>Kommentar</b> Indikatorn mäts en gång per år och resultatet avser 2021: Andelen fossiloberoende personbilar i länet har ökat från 9,9% till 11,7%, det är en större ökning än tidigare år. Regional utveckling bidrar till ökningen genom projektet fossilfritt 2030 - Fordon och drivmedel. Projektet har lanserat en elbilsguide vilken blev uppmärksam i DNs motorbilaga, vilket är ett tecken på att det finns en efterfrågan av mer information när medborgarna ska byta bil.  Denna indikator rapporteras till regional tillväxtnämnd och utgår för regionstyrelsen och kollektivtrafiknämnden vid årsskiftet 2022/2023.	11,7%	■ —
<b>Antal externa deltagare vid aktiviteter. Fördelning per sektor redovisas.</b>  <b>Kommentar</b> Infradagen 2022: 83 deltagande. (2 akademi, 18 kommun, 11 statlig myndighet, 24 näringsliv, 7 okända och 20 region varav 1 extern region [Västmanland])  Elväg: 39 stycken. (2 statlig myndighet, 3 kommuner, 1 akademi, 33 näringsliv)  Denna indikator hör sen årsskiftet 2022/2023 till regionstyrelsens ansvar.	122 st	■ —
<b>Antal samverkansaktörer i nätverk och projekt. Fördelning per sektor redovisas.</b>  <b>Kommentar</b> Elväg: 39 stycken. (2 statlig myndighet, 3 kommuner, 1 akademi, 33 näringsliv)  Transport och logistik: ett flertal samverkansaktörer via CLOSER och Stockholm-Mälardalens storregionala godstransportråd i styrelse, arbetsgrupper, temagrupper och specifika projekt. Saknar möjlighet att redovisa exakt antal aktörer då medlemskap i CLOSER och Stockholm-Mälardalens storregionala godstransportråd gäller för hela organisationer/företag, antalet personer kan därför variera.  Denna indikator hör sen årsskiftet 2022/2023 till regionstyrelsens ansvar.	39 st	■ —
<b>Antal initiativ/samarbeten sprungna ur nätverk och projekt.</b>  <b>Kommentar</b>		■ —

Indikatorer	Utfall	Målvärde
Indikatorn mäts på regional tillväxtnämnd.		

**Uppdrag: Fastställa regional cykelplan.****Kommentar**

Uppdraget är slutfört.

Regional cykelplan fastställdes av samhällsbyggnadsnämnden i september 2022.

Detta uppdrag hör sen årsskiftet 2022/2023 till regionstyrelsens ansvar.

**Uppdrag: Utredda behov av en regional godsstrategi.****Kommentar**

Behov har utretts och sammanställts redovisas till regionstyrelsen våren 2023.

Detta uppdrag hör sen årsskiftet 2022/2023 till regionstyrelsens ansvar.

**Uppdrag: Fastställa ny länsplan för regional transportinfrastruktur i enlighet med regeringens direktiv där uppdragen om det finmaskiga vägnätet från verksamhetsplanerna för 2019 och 2020 arbetas in.****Kommentar**

Uppdraget är slutfört.

Ny Länsplan för regional transportinfrastruktur fastställdes av regionfullmäktige i oktober 2022. Pengar finns avsatt för åtgärder på det finmaskiga vägnätet under planperioden 2022-2033. I december 2022 kom besked från Trafikverket att de via nationella planen samfinansierar trafiksäkerhets- och cykelåtgärder. För cykelåtgärder blir den indikativa samfinansieringsprocenten 30% av avsatta medel under perioden 2022-2027 och för mittsepareringsåtgärder är samfinansieringsprocenten 16% av upparbetade medel under perioden 2023-2027.

Detta uppdrag hör sen årsskiftet 2022/2023 till regionstyrelsens ansvar.

**Uppdrag: Göra en översyn av regelverket kring resor till och från vården gemensamt ihop med Hälso-och sjukvårdsförvaltningen**

### **Kommentar**

Uppdraget är slutfört och nytt regelverk träder i kraft 1 februari 2023.

### **Uppdrag: Fatta politiskt beslut om handlingsplan för påverkansarbete.**



### **Kommentar**

Uppdraget är slutfört.

Beslut om handlingsplan för påverkansarbete fattades av samhällsbyggnadsnämnden i april 2022.

Detta uppdrag hör sen årsskiftet 2022/2023 till regionstyrelsens ansvar.

### **Uppdrag: Genomföra en översyn av tillämpningsföreskrifter och regler för färdtjänst och riksfärd-tjänst i samverkan med länets kommuner.**



### **Kommentar**

Uppdraget har startat och slutförs under 2023.

### **Uppdrag: Införa en modell för bättre trafikinformation samt information om trafikstörningar för hela länets kollektivtrafik.**



### **Kommentar**

Ett nytt tekniskt system och en ny arbetsmodell är införd.

### **Uppdrag: Skapa en bättre tillgänglighetsanpassning av försäljningssystemet.**



### **Kommentar**

Upphandling pågår. Systemet (app och centralsystem) är planerat att lanseras våren 2024, vilket innebär en försening med cirka ett kvartal.

### **Uppdrag: Utveckla försäljnings- och informationsfunktioner som leder till ökad grad av självservice.**



### **Kommentar**

Realtidsinformation avseende buss- och tågtrafik finns i app och på webb. Den tidigare lanseringen av periodbiljetter i appen har inneburit en mycket kraftig övergång till appen från

reskort. Det innebär samtidigt minskad försäljning via bussförare och försäljningsombud.

**Uppdrag: Utveckla arbetet med kundbemötande i den allmänna kollektivtrafiken.**



**Kommentar**







Förarcertifiering införs enligt plan.

**Effektmål 8. Länets invånare, samhället och företag har tillgång till bra digitala tjänster, utifrån deras behov.**



**Kommentar**

Inom samhällsbyggnadsnämndens verksamhet tas hela tiden steg mot en ökad digitalisering. 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.

Indikatorer	Utfall	Målvärde
<p><b>Ett ökat utbud av digitala tjänster för att ge ökad delaktighet och tillgänglighet för invånare, organisationer och företag och möta kravet om ”Digitalt först”.</b></p> <p><i>Kommentar</i> Region Örebro län tillhandahåller fler och fler digitala tjänster och tjänsternas innehåll och kvalitet förbättras löpande.</p>	<p> Helt</p>	<p> →</p>
<p><b>Andelen hushåll och företag i länet som har tillgång till bredband om minst 100 Mbit/s ska öka i förhållande till föregående år.</b></p> <p><i>Kommentar</i> Andelen hushåll och företag i länet som har tillgång till bredband om minst 100 Mbit/s ökar successivt. Denna indikator hör sen årsskiftet 2022/2023 till regionstyrelsens ansvar.</p>	<p>81%</p>	<p>80%  →</p>
<p><b>Andel med bredband med minst 100 Mbit/s.</b></p> <p><i>Kommentar</i> Siffror presenteras med ett års eftersläpning, dessa gäller för 2021. Denna indikator hör sen årsskiftet 2022/2023 till regionstyrelsens ansvar.</p>	<p>81%</p>	<p>80%  →</p>
<p><b>Andel med fiber med minst 100 Mbit/s.</b></p> <p><i>Kommentar</i> Denna indikator hör sen årsskiftet 2022/2023 till regionstyrelsens ansvar.</p>	<p>78%</p>	<p>77%  ↗</p>
<p><b>Andel med bredband med minst 30 Mbit/s.</b></p> <p><i>Kommentar</i></p>	<p>98 %</p>	<p>100%  ↗</p>

Indikatorer	Utfall	Målvärde
Siffror presenteras med ett års eftersläpning, dessa gäller för 2021. Denna indikator hör sen årsskiftet 2022/2023 till regionstyrelsens ansvar.		
<b>Antal kommuner som uppnått indikatorn om 95 procent för 100 Mbit/s.</b>	0 st	— →
<b>Kommentar</b> Telia (en större aktör) har påbörjat ett uppsamlingsheat för flera av länets tätorter med kraftigt reducerat installationspris. Detta kommer leda till en ökning av tillgång till 100 Mbit/s i flera men inte alla av länets tätorter. Detta tillsammans med att det har beviljats 78 miljoner i stöd för utbyggnad under 2022 gör att steg tas mot att uppfylla målen.		

Värt att nämna utifrån strategierna kopplade till effektmål 8:

- Resesök för Närtrafiken kommer att utredas i samband med införandet av den nya appen. Det innebär ett större utvecklingsarbete, vilket inte planeras inom den nuvarande appen.
- Hälso- och sjukvården har inte kommit så långt i utvecklingen av sitt nya system, varvid det ännu inte är möjligt att lansera detta i Länstrafikens app.
- Realtidsinformation i app, på webb och digitala skärmar har införts för all busstrafik i länet.

### 3.3 Perspektiv: Process

Perspektivet process är strategier för arbetsmetoder och arbetsprocesser för att målen i perspektivet invånare och samhälle ska kunna uppfyllas. Strategierna är långsiktigt övergripande tillvägagångssätt för hur effektmålen ska uppnås och anger inriktningen för hur verksamheten ska utföras.

#### Strategi: Kvalitet och utveckling

Strategier för kvalitet och utveckling

- Att skapa värde tillsammans med de Region Örebro län finns till för.
- Att leda för hållbarhet.
- Att involvera och motivera medarbetare.
- Att utveckla värdeskapande processer.
- Att förbättra verksamheten och skapa innovationer.

—

#### Kommentar

Förvaltningens arbete med kvalitet och utveckling utifrån de fem strategierna är ett ständigt pågående arbete. Exempelvis genomfördes en intressentkartläggning under våren inom området Trafik och samhällsplanering som en del i att kunna arbeta med att skapa värde tillsammans med de Region Örebro län är till för. Arbetet med att ta fram handlingsplaner med resultatet från medarbetarenkäten stödjer strategin att involvera och motivera medarbetare.

### **Strategi: Digitalisering**

Strategier för digitalisering

- Att skapa en hög grad av förankring och ägandeskap i linjeorganisationen för att öka den digitala mognaden i organisationen.
- Att arbeta med utbildning och en lärande organisation för att förändra och utveckla arbetssätt.

—

### **Kommentar**

Digitalisering ligger högt upp på agendan även fortsättningsvis. Arbetet med att tillgängliggöra trafikinformationen på ett bättre sätt kommer skapa en stor kundnytta. Arbetet med våra appar, resa på faktura och sjukreseportalen skapar även de kundnytta och är tillsammans exempel på detta arbete.

### **Strategi: Hållbar utveckling**

Strategier för hållbar utveckling

- Att samverka och kommunicera tvärfunktionellt inom ordinarie lednings-, huvud-, och stödprocesser.
- Att skapa en hög grad av förankring och ägandeskap i linjeorganisationen gällande hållbarhetsfrågorna.
- Att ha en tydlig målstyrning och kontinuerligt följa upp Program för hållbar utveckling för att försäkra att verksamheterna rör sig mot beslutade mål.
- Att arbeta med utbildning och en lärande organisation för att kontinuerligt utveckla och integrera förståelse av vad hållbar utveckling betyder för verksamheterna.

—

### **Kommentar**

Hållbar utveckling är en viktig del i samhällsbyggnadsnämndens arbete och kollektivtrafiken och satsningar på infrastruktur för bland annat cykel och kollektivtrafik bidrar till hållbar utveckling

### **Strategi: Regional utvecklingsstrategi**

Strategier för regional utvecklingsstrategi

- Ett utmaningsdrivet genomförande för att nå RUS övergripande mål.
- Att samordna insatser för genomförandet av RUS i samverkan med länets kommuner och övriga externa aktörer.



### **Kommentar**

I genomförandet av den regionala utvecklingsstrategin (RUS) har tre stora gap mellan nuläge och önskvärt läge identifierats. Där behöves det flera stora förflyttningar – där flera aktörer behöver kraftsamla tillsammans. De identifierade kraftsamlingarna är som strategiska

inriktningar på en RUS-övergripande nivå, där man tänker in alla samhällets dimensioner och som går tvärs i genom RUS alla 10 prioriterade områden. Uppföljningen beskriver vilka förflyttningar det regionala utvecklingsarbetet bidragit till genom samverkan inom de prioriterade områdena i RUS och som bidragit till de tre kraftsamlingarna:

- **Ökad inkludering** - Hur kan en mer jämlik utbildningsnivå skapas i länet och öka delaktigheten i samhället för en socialt hållbar utveckling?
- **Stärka barn och ungas förutsättningar att möta sin framtid** - Hur kan Region Örebro län bidra till att fler fullföljer och avslutar sin grundläggande utbildning i hela länet? Att måluppfyllelsen i grund- och gymnasieskolan ökar? Att fler klarar gymnasiet samt att skillnader mellan olika grupper minskar?
- **Omställning till ett långsiktigt hållbart näringsliv och en cirkulär ekonomi** – Hur kan en långsiktig och hållbar omställning av Örebro län skapas för att nå målet om att Sverige ska bli världens första fossilfria välfärdsland? Hur kan en utveckling av näringslivet som är långsiktig och hållbar främjas?

### **Ökad inkludering**

#### *Bakgrundsbeskrivning*

Länets invånare har högre utbildningsnivå, inkomstnivå och sysselsättningsgrad än tidigare och den allmänna hälsan är god. Samtidigt ökar skillnaderna mellan olika grupper och kommuner (inom och mellan). Personer med sämre livsvillkor – det vill säga de som har lägre utbildningsnivå, sämre ekonomi och de som saknar arbete – mår sämre och har sämre förutsättningar än personer med bättre livsvillkor. Det finns en ökad upplevd otrygghet i samhället. Coronapandemin har lett till att de som redan lever under utsatta förhållanden har fått det svårare och skillnader i livsvillkor och levnadsförhållanden riskerar att ytterligare öka ojämlikheterna i hälsa även på lång sikt. Pandemin har lett till ökad vårdskuld som slår särskilt hårt mot sårbara grupper.

#### *Uppnådda förflyttningar i det regionala utvecklingsarbetet*

Den samlade bilden är att trenden mot ökade skillnader mellan olika grupper och geografiskt är stark, trots att flera förflyttningar har gjorts genom det regionala utvecklingsarbetet. Samtliga förflyttningar som står under Stärka barn och ungas förutsättningar att möta sin framtid gäller även för Ökad inkludering.

Pandemin och efterföljande kriser har ökat kunskapen om samhällets mest sårbara grupper och pengar har skjutits till från statligt håll. Frågorna prioriteras i högre grad av kommuner, regionen och staten och insikt finns om att arbetet behöver innebära främjande och förebyggande insatser istället för reaktivt. Uppstart av Mottagning psykisk ohälsa för barn och unga har inneburit tydligare ingång för samverkan i regionen och förväntas leda till en ökad tillgänglighet för den enskilde. Det kan i förlängningen leda till mindre utanförskap och öka individens möjlighet till anställning. Många olika samverkansarbeten inom ramen för Nära vård pågår, där de stora effekterna kan ses mer på längre sikt. Det finns en ökad insikt om behovet av samverkan mellan offentlig sektor, kultur, privat näringsliv, universitet samt civilsamhälle kring lösningar om social sammanhållning och demokrati. Det finns också ökad förståelse och engagemang om att samhällsutmaningar inom dessa områden är komplexa.

Regionala program- och yrkesråd är en central samverkansstruktur för gymnasiala utbildningar



mellan utbildningsanordnare och arbetsgivare, där bland annat collegestrukturen ingår. Flera olika nätverk, projekt och insatser stöttar det gemensamma målet att få till funktionella samverkansstrukturer. Det finns fler kombinationsutbildningar inom SFI än tidigare, där språk- och yrkeskunskaper integreras. Fokus ligger på bristyrken, där arbetsgivare har svårt att rekrytera. Kunskapen om länets arbetsmarknad har ökat. Utbildningsanordnare har tillgång till statistik och prognoser som stöd för att bättre kunna planera och dimensionera utbildningar. Resultat på längre sikt är att fler arbetsgivare kan rekrytera rätt kompetens och att individer får arbete utifrån sina yrkesval.

Pandemin har lett till ökad acceptans för distansarbete och utvecklat de digitala arbetssätten. Det har gett bättre förutsättning till kompetensförsörjning och minskad miljöpåverkan till följd av minskat behov av transporter. En kraftig ökning av stödmedel har lett till bättre förutsättningar till utbyggnad av digital infrastruktur på landsbygden. Det kan på sikt leda till ökade möjligheter att ta del av digital samhällsservice, öka näringslivets konkurrenskraft och ge bättre möjligheter att delta i digitala utbildningar, sociala aktiviteter och fritidsaktiviteter. Däremot kan ökat distansarbete, ökad digitalisering och skola på distans leda till ojämlik hälsa för vissa grupper.

### **Stärka barn och ungas förutsättningar att möta sin framtid**

#### *Bakgrundsbeskrivning*

Örebro län har länge haft en låg måluppfyllelse i grund- och gymnasieskolan i nationella jämförelser och färre ungdomar än i riket når behörighet till gymnasieskolan. Vid sidan av undervisning i skolan har fritid, uppväxtvillkor, segregation och föräldrars situation stor betydelse för utveckling av kunskaper och kompetenser. Psykisk hälsa är en viktig faktor för möjligheten att klara av skolan. Flickor uppger i lägre grad än pojkar att de mår bra. Fler barn än tidigare lever i ekonomiskt utsatta hushåll.

#### *Uppnådda förflyttningar i det regionala utvecklingsarbetet*

Det finns trender i samhället som försämrar barn och ungas möjligheter att möta sin framtid – försämrad folkhälsa som stärkts under pandemin, ökade skillnader i hälsa och livsvillkor, den upplevda ökade otryggheten i samhället samt klimatomställningen som går för långsamt. Detta till trots har det ändå gjorts förflyttningar inom det regionala utvecklingsarbetet. Samtliga förflyttningar som står under Ökad inkludering gäller även för denna kraftsamling.

Det finns en ökad prioritering och vilja till samverkan kring psykisk hälsa, barn och ungas förutsättningar och måluppfyllelse i skolan, bland annat är det en prioriterad fråga i länets kommunchefs/regiondirektörs-grupp. Det finns ett engagemang och en övertygelse om att flera av samhällets aktörer behöver samverka kring barn och ungas förutsättningar. Det är en förutsättning för hela länets utveckling och kompetensförsörjning.

Fler än någonsin driver UF-företag (ung företagsamhet) på gymnasiet och deltar i entreprenörskapsstärkande insatser på grundskolan. Det ökar nyföretagandet på sikt och jämnar ut skillnaderna mellan killars och tjejers företagsamhet. UF-elever som driver företag har bättre förutsättningar att klara andra ämnen i skolan tack vare en ökad tilltro till den egna förmågan att forma sin framtid. UF-företagen är i regel hållbara ur alla tre dimensioner.

### **Omställning till ett långsiktigt hållbart näringsliv och en cirkulär ekonomi**

### *Bakgrundsbeskrivning*

En av länets – och hela världens – största utmaningar är klimatutmaningen som kräver en stor omställning i samhället. Den innebär att behöva minska våra utsläpp, bli mer energieffektiva och det behövs satsning på cirkulära affärsmodeller, teknikutveckling och hållbara innovationer. Denna omställning ställer nya krav på länets kompetensförsörjning.

### *Uppnådda förflyttningar i det regionala utvecklingsarbetet*

Det har skett förflyttningar genom det regionala utvecklingsarbetet för ett mer hållbart näringsliv och en cirkulär samhällsekonomi. Trots det går klimatomställningen för långsamt och arbetet behöver fortsätta för en omställning av näringslivet för att skapa konkurrenskraft.

Upphandling uppmärksammas allt mer som ett verktyg att nå ett fossilfritt samhälle, framförallt inom transporter. Kunskapen om energisystemet och kraftförsörjning har ökat hos företag och offentlig sektor både på grund av händelser i omvärlden med ökade elpriser, men också gemensamma satsningar i Östra Mellansverige. Höga energipriser och insatser från stödsystemet kring energi har lett till ökad energieffektivisering och omställning till förnybar energi.

Smart Move ska attrahera och behålla kompetens i länet. Arbetet drivs av Business Region Örebro och Örebrokompaniet i nära samarbete med Handelskammaren i Mälardalen samt Örebro universitetet. Det finns en ökad medvetenhet om vikten av att attrahera och behålla kompetens/talanger till och i länet.

Under pandemin s ökade efterfrågan på bostäder på landsbygden. En sådan trend kan förbättra kompetensförsörjningen, förbättra det lokala näringslivets konkurrenskraft, leda till bättre underlag för förskolor och skolor på landsbygden samt stärka förutsättningarna för service och föreningsliv. Men det finns också ökad risk för exploatering av jordbruksmark, samt ökat behov av biltransporter. De senaste årens omvärldshändelser har lett till minskad rörlighet på bostadsmarknaden. Det kan leda till svårigheter att rekrytera rätt kompetens, att lokalt näringsliv hämmas på grund av minskad efterfrågan, svårigheter att hitta sin första bostad samt trångboddhet för familjer i behov av större bostad. Möjligheten till distansarbete och tillgång till bredband är viktigt för att stärka landsbygdens förutsättningar.

Etableringen av Wa3rm - Sveriges grönaste industriprojekt – skapar över 200 nya gröna jobb och Sveriges största växthusbaserade tomatodling och Europas första landbaserade räkodling. De cirkulära lösningarna kan attrahera till sig fler etableringar och öka utvecklingsmöjligheterna för länet och på sikt innebära skapandet av ett kunskapscentrum kring industriell symbios. Det som främst bidragit till etableringen är långsiktigt strategiskt arbete med tydliga prioriteringar i Business Region Örebro med en god samverkan mellan kommuner, BRO, företag och myndigheter för att marknadsföra Örebroregionen som ett attraktivt investeringsalternativ.

Flera förflyttningar har gjorts för att stärka en systemuppbyggnad för hållbart näringsliv och innovation. Arbetet för att skapa ett hållbart och effektivt innovationssystem bygger på en gemensamt framtagen målbild tillsammans med kommuner, Region Örebro län, Örebro universitet och andra aktörer. Som ett resultat av det har Region Örebro län Innovation AB bildats för att öka möjligheten för långsiktigt effektivare resursanvändning och tydligare styrning mot identifierade innovationsbehov. De långsiktiga effekterna förväntas bli fler

kunskapsintensiva företag, fler nya, innovativa företag samt utveckling av fler innovativa idéer i befintliga företag och offentlig sektor. Det har även bildats ett industriellt utvecklingscenter, IUC, tack vare ett stärkt industriellt utvecklingsarbete. Det möjliggör en tydligare rollfördelning mellan innovationssystemets aktörer och bidrar till en effektivare leverans mot företagen. Det finns en gemensam och ökad förståelse och kunskap kring industrins betydelse för den regionala ekonomin samt industrins förutsättningar för hållbar utveckling. Alla insatser i IUC kommer vara hållbarhetsäkrade på olika sätt. Innovationsutveckling kopplat till AI i Örebro län pågår och en särskild insats kopplat till AI Hälsa har påbörjats.

Cykel som transportslag prioriteras mer, både från nationella aktörer och i länsplanen för transportinfrastruktur samt beslut om ny regional cykelplan. På sikt väntas det bidra till förbättrad folkhälsa och minskade utsläpp. Det finns ett ökat fokus på tåg som transportmedel genom regeringsuppdrag till Trafikverket om att utreda Oslo-Stockholm. Återhämtningen i kollektivtrafikresande efter pandemirestriktionerna har varit snabbare än förväntat.

Övergripande insatser riktade till besöksnäringens företag har ökat tillgängligheten till, utbudet av och samverkan kring natur-, kultur- och måltidsupplevelser. Digitaliseringen hos besöksnäringens företag har ökat. Hållbara transporter till besöksmål i naturen med Närtrafiken ökar tillgängligheten och bidrar till ökad inkludering och hållbart näringsliv. Ett sektorsövergripande samarbete mellan offentlig sektor, kultur, privat näringsliv, universitet samt civilsamhälle används allt oftare kring lösningar när det gäller upplevelser och evenemang.

### **Utmaningar**

De kriser som drabbat världen de senaste åren och den kommande lågkonjunkturen påverkar allt utvecklingsarbete, både på samhällsnivå och individnivå, och verkar som motkrafter till arbetet med att nå målen i den regionala utvecklingsstrategin. I näringslivet mattas tillväxtviljan, investeringstakten sjunker, tilltron till framtiden sviktar. Den gröna omställningen kan sakta in. Företag vågar inte investera i förnybart eller göra större energieffektiviseringsåtgärder. Fordonsflottorna ställer inte om i tillräckligt snabb takt till förnybara drivmedel och el och effektbrist kan minska takten i utbyggnad av laddinfrastruktur. På individnivå riskerar lågkonjunkturen leda till större skillnader mellan olika grupper och det önskvärda läget kopplat till god, jämlik och jämställd folkhälsa.

Lågkonjunkturen påverkar den offentliga sektorns ekonomi och nivå på välfärden, vilket ytterligare förstärks av kompetensbrist i samhällets alla sektorer. Det finns en osäkerhet kring om ny nationell politik ger förändrade förutsättningar för den regionala utvecklingspolitiken. Innovation och nya lösningar är viktigare än någonsin för att möta samhällets utmaningar.

Våra etablerade system och strukturer sätter ibland hinder för att kunna hantera samhällets komplexa utmaningar och försvårar samverkan mellan perspektiv och organisationer. Det räcker inte längre att varje del gör sitt bästa, för helheten blir fel om systemperspektivet saknas. Under de senaste åren har ett arbetssätt som utgår från systemperspektiv, där fokus istället har satts på behovet. Det är en utmaning och det krävs mod att ställa om till nya arbetssätt samtidigt som gamla strukturer finns kvar.




**Mål: Region Örebro län har ett regionalt ledarskap som skapar tillit, förtroende och ett gemensamt lärande hos länets aktörer.**



### Kommentar

Partnerskapet för regional utveckling har varit delaktig i uppdateringen av den regionala utvecklingsstrategin som främst pågick under 2021. Det ledde fram till att en uppdaterad RUS antogs av regionfullmäktige i april. I uppdaterade RUS vässades skrivningar om genomförande. Fokus har legat på uppföljning för ett utmaningsdrivet genomförande och som ett sätt att stärka hållbarhetsarbetet. Och att uppföljning ska vara grund för agerande och att insatser ska leda till likvärdiga förutsättningar i hela länet. Under året har partnerskapet deltagit i arbetet med att se över genomförandet av RUS som ska leda till ett bättre och mer effektivt genomförande. I det arbetet har fem vägledande principer för genomförandet av RUS tagits fram: vi har helhetssyn, vi sätter behovet i centrum, vi samskapar över organisations- och områdesgränser, vi testar i liten skala, vi lär och följer upp. Uppdateringen av RUS och arbetet med genomförandet har skett i nära samverkan med partnerskapet, vilket lett till att partnerskapet har ett högt förtroende för Region Örebro län som regionalt utvecklingsansvariga.

Detta mål avser regionstyrelsens ansvar för den regionala utvecklingsstrategin.

Indikatorer	Utfall	Målvärde
<p><b>Andel organisationer inom partnerskapet för regional utveckling, som har mål och prioriteringar som kopplar till RUS, i sin verksamhetsplan ska öka.</b></p> <p><i>Kommentar</i></p> <p>Andel organisationer som har mål och prioriteringar som kopplar till RUS har ökat jämfört med föregående år och i förhållande till basmätningen år 2019. Mätningen 2022 visar att 31 procent har målformuleringar och/eller prioriteringar hämtade från RUS, jämfört med 20 procent år 2021, 8 procent år 2020 och 20 procent år 2019. 31 procent av organisationerna i partnerskapet uppger att de till viss del har använt RUS som underlag för sin verksamhetsplanering, vilket innebär att det totalt är 62 procent (7 av 11) som använder RUS i någon omfattning som underlag för verksamhetsplaner.</p> <p>Denna indikator avser regionstyrelsens ansvar för den regionala utvecklingsstrategin.</p>	31%	20%  —
<p><b>Andel organisationer inom partnerskapet för regional utveckling, som har högt förtroende för Region Örebro län i rollen som regionalt utvecklingsansvarig ska öka.</b></p> <p><i>Kommentar</i></p> <p>Förtroendet för Region Örebro län i rollen som regionalt utvecklingsansvarig har ökat sedan 2019, men minskat något från år 2021. Mätningen 2022 visar att 82 procent antingen har högt eller mycket högt förtroende för Region Örebro län. Detta kan jämföras med år 2021 då motsvarande siffra var 87 procent. År 2020 var siffran 69 procent och år 2019 var siffran 56 procent. Ingen angav lågt förtroende i 2022, 2021 eller 2020 års mätning, medan 6 procent angav lågt förtroende år 2019.</p> <p>Denna indikator avser regionstyrelsens ansvar för den regionala utvecklingsstrategin.</p>	82%	56%  —
<p><b>Andel organisationer som använder statistik och underlag kopplat till RUS, för uppföljning och/eller nya beslut ska öka.</b></p> <p><i>Kommentar</i></p>	41%	47%  —

Indikatorer	Utfall	Målvärde
<p>Andelen organisationer som använder statistik och underlag kopplat till RUS, för uppföljning och/eller nya beslut har minskat i jämförelse med basmätningen år 2019, men ökat i förhållande till år 2020-2021. Mätningen 2022 visar att 41 procent använder rapporter, statistik eller annan information från RUS, jämfört med 7 procent år 2021, 39 procent år 2020 och 47 procent år 2019. Det är även en högre andel som svarat Nej år 2022 jämfört med de tre tidigare åren.</p> <p>Denna indikator avser regionstyrelsens ansvar för den regionala utvecklingsstrategin.</p>		



**Mål: Handlingsplaner och insatser kopplade till RUS integrerar viktiga perspektiv som jämställdhet, barn och unga, internationellt samarbete samt inkludering.**



#### Kommentar

Andelen handlingsplaner som är jämställdhetsintegrerade har ökat. Andelen handlingsplaner som integrerar perspektiven barn och unga, internationellt samarbete samt integration har också ökat.

Detta mål avser regionstyrelsens ansvar för den regionala utvecklingsstrategin.

Indikatorer	Utfall	Målvärde
<p><b>Andel handlingsplaner kopplade till RUS som är jämställdhetsintegrerade ska öka.</b></p> <p><i>Kommentar</i></p> <p>Andel handlingsplaner som är jämställdhetsintegrerade har ökat. Av de 17 handlingsplaner som är kopplade till RUS, så är 12 (71 procent) jämställdhetsintegrerade, jämfört med 69 procent år 2021, 64 procent år 2020 och 58 procent år 2019.</p> <p>Denna indikator avser regionstyrelsens ansvar för den regionala utvecklingsstrategin.</p>	71%	58%  —
<p><b>Andel handlingsplaner kopplade till RUS som har integrerat perspektiven som anges i den regionala utvecklingsstrategin, där det är relevant, ska öka.</b></p> <p><i>Kommentar</i></p> <p>Andel handlingsplaner som integrerat perspektiven barn och unga, internationellt samarbete samt integration har ökat.</p> <p>Av 17 handlingsplaner har 15 (88 procent) integrerat minst ett av perspektiven. Av dessa 15 handlingsplaner har fyra integrerat samtliga perspektiv och sju har integrerat två perspektiv. 58 procent har integrerat barn och unga, 58 procent har integrerat internationellt samarbete och 58 procent har integrerat integration.</p> <p>Denna indikator avser regionstyrelsens ansvar för den regionala utvecklingsstrategin.</p>	88%	67%  —

#### Strategi: Storregionalt och internationellt samarbete

Strategier för storregionalt och internationellt samarbete

- Att samverka storregionalt för att stärka länets utveckling.
- Att samverka internationellt enligt Region Örebro läns internationella strategi för att stärka länets utveckling.



### Kommentar

Region Örebro län deltar i Mälardalsrådets samarbete ”En bättre matchning”.

Stärkt samverkan med Värmland genom en förstudie om vilka regionala nyttor snabbare tågförbindelser mellan Örebro och Karlstad skulle kunna innebära.

I egenskap av regionalt utvecklingsansvarig (RUA) aktör samarbetar regionen med övriga RUA i Östra Mellansverige kopplat till EUs strukturfonder. Central Sweden, regionens Brysselkontor, driver Region Örebro län tillsammans med Dalarna och Gävleborg. Genom aktiv samverkan i de internationella nätverken AER, REVES och CPMR ges ett bredare perspektiv på de regionala utvecklingsfrågorna och möjlighet till lärande och samskapande.

## 3.4 Perspektiv: Resurs

Perspektivet resurs beskriver hur Region Örebro län ska vara en attraktiv arbetsgivare med en hållbar kompetensförsörjning och ha en långsiktig stark och hållbar ekonomi och uppnå verksamhetsmässig och finansiell god hushållning.

### Effektmål 9. Region Örebro län är en attraktiv arbetsgivare med hälsofrämjande, jämställda och jämlika arbetsplatser och bidrar till en hållbar kompetensförsörjning.



### Kommentar

Resultatet från 2021 års medarbetarenkät visar att HME, Hållbart medarbetarengagemang, ligger kvar på samma nivå som vid 2018 års mätning. Resultatet är 79 av 100. Det är generellt sett mycket små förändringar mellan 2018 och 2021 i de olika delar som medarbetarenkäten mäter.






Sjukskrivningstalen har varit lite högre under 2022 jämfört med föregående år men är fortfarande på relativt låga nivåer.



2022 har präglats av slopade restriktioner kopplat till pandemin som både inneburit förändringar verksamhetsmässigt men också arbetsgivarmässigt där det nya normala för förvaltningen blivit att ha personal som arbetar både på plats och på annan plats. Förvaltningen arbetar utifrån Region Örebro läns beslutade förhållningssätt och uppfattningen är att det generellt sätt fungerat bra, både för de förvaltningen är till för, för medarbetarna och för oss som arbetsgivare.

Under året har förvaltningen fortsatt arbetet med att utveckla en tillitsbaserad ledning och organisationskultur samt påbörjat integreringen av Region Örebro läns värdegrund i verksamheten.

Under hösten har förvaltningen haft en ökad personalomsättning vilket märkts i antalet rekryteringar. Det har också börjat bli svårare att hitta personal med rätt kompetens inom vissa områden.

Nyckeltalsinstitutet har gjort ändringar i AVI, Attraktiv arbetsgivarindex och Hälsoindex. Ändringarna gäller beräkning av enskilda nyckeltal i indexen liksom sammansättningen av nyckeltal i index där ändringarna även slår igenom retroaktivt och till följd av detta kan inte resultaten för AVI och Hälsoindex jämföras med tidigare år. För Jämix har justeringar i inrapporteringen skett som gör att jämförelse med tidigare år inte är rättvisande.

Indikatorer	Utfall	Målvärde	
<b>Hållbart medarbetarengagemang, HME, ska öka i jämförelse med tidigare medarbetarenkät.</b>	79	>79	 →
<i>Kommentar</i>	Resultatet från 2021 års medarbetarenkät visar att HME, Hållbart medarbetarengagemang, ligger kvar på samma nivå som vid 2018 års mätning. Resultatet är 79 av 100. Det är generellt sett mycket små förändringar mellan 2018 och 2021 i de olika delar som medarbetarenkäten mäter.		
<b>Attraktiv arbetsgivarindex, AVI, ska öka i jämförelse med föregående år.</b>	119		 →
<i>Kommentar</i>	Sammansättningen av index AVI har ändrats och därmed går det inte att jämföra årets resultat med föregående års resultat. Förvaltningens resultat i år är 119 och branschmedianen är 101. Alla nyckeltal i indexet har relativt goda resultat förutom nyckeltalet tid för kompetensutveckling vilket mäts utifrån vad som rapporteras in i organisationens personalsystem. Den rapporteringen är tyvärr bristfällig.		
<b>Jämställdhetsindex, Jämix, ska öka i jämförelse med föregående år.</b>	146		 ↗
<i>Kommentar</i>	Årets resultat för index Jämix är 146, branschmedianen är 107. Resultatet för förvaltningen är högt och innebär att förvaltningen är bland de 10% med högst värde av de som Nyckeltalsinstitutet mäter. Det nyckeltal förvaltningen har lågt värde i är jämställda arbetsgrupper, d v s andel män och kvinnor i en yrkesgrupp.		
<b>Frisktalet ska förbättras i jämförelse med föregående år.</b>	58%	66%	 ↘
<i>Kommentar</i>	Frisktalet anger andel anställda med maximalt fem sjukdagar eller maximalt tre sjuktilfällen. År 2021 var frisktalet 66%, år 2022 är det 58%. Frisktalet har minskat både bland män och kvinnor. Under 2022 har både korttids- och långtidssjukfrånvaron i förvaltningen varit högre än under 2021 varför resultatet inte är förvånande om än bekymrande. Under 2023 kommer ett nytt arbetssätt kopplat till förvaltningens systematiska arbetsmiljöarbete införas. Förhoppningsvis kan det bidra till ett högre frisktal i framtiden.		
<b>Personalomsättningen externt ska redovisas. Den ska minska i jämförelse med föregående år.</b>			 →
<i>Kommentar</i>	29 personer har lämnat förvaltningen under 2022 vilket är en relativt stor ökning jämfört med 2021. Åtta stycken gick i pension och 21 stycken gick externt. Att det skulle komma en ökning efter pandemin (då personalomsättningen var låg även nationellt) var dock inte förvånande. Förvaltningen har under 2022 än tydligare börjat märka av kompetensförsörjningsutmaningar i delar av verksamheten, inte minst i verksamheter där den privata marknaden också är i stort behov av personal.		




Indikatorer	Utfall	Målvärde
<b>Region Örebro läns nya värdegrund ska integreras under kommande år.</b> <i>Kommentar</i> Modul 1 och 2 har genomförts på områdesträff. Övriga moduler återstår.	 Delvis	 —

### Effektmål 10. Region Örebro län har en långsiktig stark och hållbar ekonomi samt uppnår en verksamhetsmässig och finansiell god hushållning.



#### Kommentar

Nämnden har fortfarande ett underskott att jobba vidare med. Dock har intäkterna hämtat sig och underskottet vid årets slut är lägre än budgeterat.

Indikatorer	Utfall	Målvärde
<b>Styrelsen och nämnderna redovisar ett resultat i balans.</b> <i>Kommentar</i> Resultatet per 2022-12-31 är ett underskott på -41,1 miljoner kronor. Det strukturella underskottet som nämnden bar med sig in i 2022 var 48,6 miljoner kronor, vilket innebär att utfallet är 7,5 miljoner kronor bättre. I det negativa utfallet för 2022 ingår också ett underskott på -11,5 miljoner kronor för sjukresor.	 Inte alls	 →
<b>Biljettintäkterna för allmän kollektivtrafik ska öka med 5 procent per tertial när restriktioner kopplade till Covid-19 hävs.</b> <i>Kommentar</i> Restriktionerna var hävda i mars. Intäkterna i tertial två ökade med 2 procent från tertial 1. Dock innefattar det andra tertialet sommarmånaderna. Ett normalår brukar intäkterna vara cirka 20 procent lägre tertial 2 jämfört med tertial 1. Intäkterna i det tredje tertialet var 26 procent högre än i tertial två. Sammantaget bedöms målvärdet som uppnått	26%	5%  —
<b>Kostnadsförändringar inom serviceresor exklusive index.</b> <i>Kommentar</i> Ökat antal resor under 2022 och antalet resor är nu nästan uppe på samma nivå som innan pandemin. Stor ökning av Riksfärdtjänst under året, förmodligen många som inte kunnat åka på ett tag som nu ville åka igen. Dagvården var ju i princip nedstängd under pandemin men är nu nästan i full gång igen. I januari 2022 startade även Närtrafiken efter tidigare bara haft det på prov på några orter. Ökning av våra trafik kostnader gentemot föregående år i princip för alla restyperna. Siffror enligt nedan. Färdtjänst +33,5 % (från 65 787 tkr jan-dec 2021 till 87 820 tkr jan-dec 2022) Riksfärdtjänst +177,8 % (från 1 945 tkr jan-dec 2021 till 3 458 tkr jan-dec 2022) Dagvård +97,0 % (från 6 055 tkr jan-dec 2021 till 11 927 tkr jan-dec 2022) Kommunresor -19,2 % (från 2 049 tkr jan-dec 2021 till 1 719 tkr jan-dec 2022) Närtrafik + 498,5 % (från 409 tkr jan-dec 2021 till tkr 2 039 jan-dec 2022) Sjukresor +11,6 % (från 71 335 tkr jan-dec 2021 till 79 639 tkr jan-dec 2022)		— —



**Uppdrag: Förvaltningen får i uppdrag att fullfölja och genomföra de trafikpliktsbeslut som fattats av nämnden till följd av den ekonomiska handlingsplanen för allmänna kollektivtrafiken i Budget i balans 2.0.**



**Kommentar**

Uppdraget är slutfört.

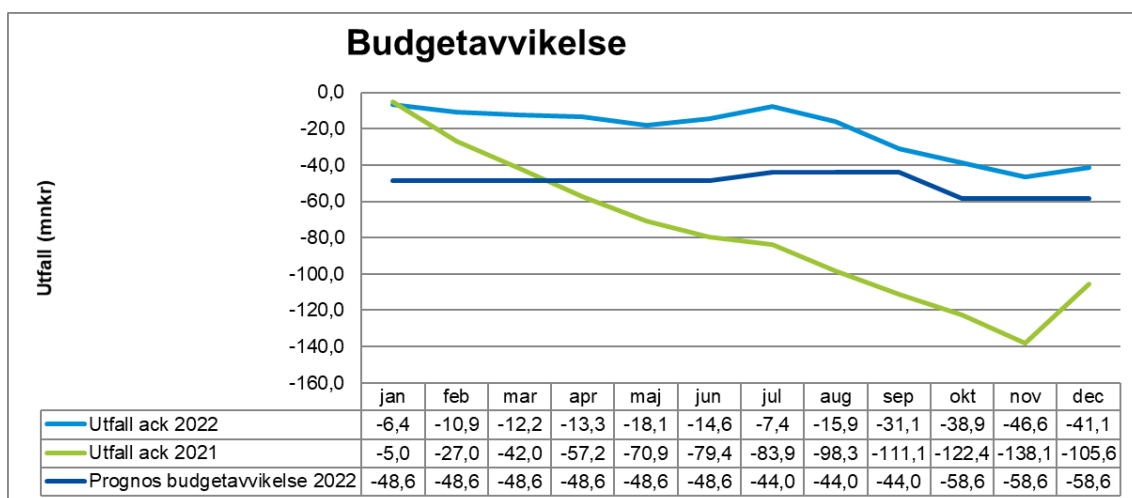
## 4 Ekonomi

### 4.1 Resultatrapport samhällsbyggnadsnämnden

#### Resultatrapport

Belopp i mnkr	Utfall 2022	Budget 2022	Utfall 2021	Budget- avvikelse	Utfalls- avvikelse
Trafikintäkter	179,3	161,1	106,1	18,2	73,2
Försäljning regional utveckling	247,0	226,9	210,6	20,1	36,4
Övriga intäkter	81,3	65,6	107,0	15,7	-25,7
<b>Summa intäkter</b>	<b>507,6</b>	<b>453,6</b>	<b>423,7</b>	<b>54,0</b>	<b>83,9</b>
Personalkostnader	-65,1	-64,2	-59,1	-0,9	-6,0
Trafikkostnad kollektivtrafik	-811,3	-794,4	-827,8	-16,9	16,5
Trafikkostnad serviceresor	-243,8	-209,5	-202,4	-34,3	-41,4
Övriga kostnader	-74,7	-28,0	-64,6	-46,7	-10,1
Avskrivningar, inventarier	-3,6	-7,0	-2,8	3,4	-0,8
Avskrivningar, immateriella tillgångar					
<b>Summa kostnader</b>	<b>-1 198,5</b>	<b>-1 103,1</b>	<b>-1 156,7</b>	<b>-95,4</b>	<b>-41,8</b>
<b>Verksamhetens nettokostnad</b>	<b>-690,9</b>	<b>-649,5</b>	<b>-733,0</b>	<b>-41,4</b>	<b>42,1</b>
Finansnetto	-2,7	-	-1,8	0,3	-0,9
<b>Resultat</b>	<b>-693,6</b>	<b>-652,5</b>	<b>-734,8</b>	<b>-41,1</b>	<b>41,2</b>

#### Budgetavvikelse



### Sammanfattande analys

Samhällsbyggnadsnämndens ekonomi är fortsatt påverkad av pandemin samt av det allmänt högre kostnadsläget i samhället. Sedan i våras efter att pandemin släppt har dock trafikintäkterna återhämtat sig stadigt från en relativt låg nivå och ligger per sista december cirka 1 % under 2019 års nivå. Dessvärre har dock kostnaderna samtidigt också ökat. Högre bränslekostnader och stigande inflation påverkar trafik kostnaderna, vilket gör att den förbättring på intäktssidan som skett under året ätitits upp av ökade kostnader.

Resultatet per 2022-12-31 är ett underskott på -41,1 miljoner kronor. Av underskottet avser -11,5 miljoner kronor ökade trafik kostnader för sjukresor, och resterande del beror till stor del på det strukturella underskott som nämnden jobbar med att komma till rätta med.

Budgetavvikelsen är +17,4 miljoner kronor bättre än den sista prognosen i oktober. De främsta orsakerna till detta är ökade trafikintäkter, högre statsbidrag från Trafikverket för ersättning av minskade trafikintäkter i kollektivtrafiken samt lägre tågkostnader.

Trafikintäkterna har utvecklats positivt sedan mars 2022 och ligger endast 1 % under på helårsnivå i jämförelse med 2019 i reella tal. Trafikintäkterna uppgår för perioden januari-december till 179,3 miljoner kronor vilket överstiger budget med 18,2 miljoner kronor och drygt 3 miljoner kronor lägre än senaste prognos. Resandet utvecklas också positivt sedan framdörrarna på bussarna öppnades igen i februari 2022. Då framdörrarna var stängda årets två första månader jämförs perioden mars-dec 2022 med samma period 2019 och då ligger resandet cirka 10 % under 2019 års nivå.

Försäljning av regional utveckling är 20,1 miljoner kronor högre än budget och förklaras till allra största delen av högre intäkter vid försäljning av serviceresor, för vilka det är motsvarande ökning av trafik kostnaderna.

Övriga intäkter är 15,7 miljoner kronor högre än budget, dock endast 3,3 miljoner högre än senaste prognos. Främsta orsakerna är fakturering av egenavgifter avseende sjuk- och färdtjänstresor (som tidigare erlades direkt i bilen), högre statsbidrag från Trafikverket för minskade trafikintäkter samt högre reklamintäkter beroende på nytt avtal med reklamleverantör.

Helårsutfallet vad gäller trafik kostnader för buss är 13,7 miljoner kronor sämre än budget och förklaras till allra största delen av ökade indexjusteringar gällande bränslekostnadsökningarna. Trafik kostnaderna för buss ligger dock drygt 3 miljoner bättre än senaste prognos. Tågkostnaden är 8,2 miljoner bättre än budget och 7,9 miljoner kronor bättre än senaste prognos och förklaras av olika problem inom tågtrafiken där inställda tåg på grund av personalbrist är en.

Övriga kostnader ligger 4 miljon kronor lägre än budgeterat (om hänsyn tas till återföring av det budgeterade underskottet på 48,6 miljoner kronor). De större avvikelserna utgörs av ökade personalkostnader på grund av förstärkning i verksamheten, lägre avskrivningskostnader på grund av ej färdigställda investeringar.

## 4.2 Årets resultat

### Intäkter

Trafikintäkterna har återhämtat sig ordentligt under året efter att framdörrarna åter öppnades i början av februari och understiger 2019-års nivå med endast 1 procentenhet i reella tal.

Trafikintäkterna uppgår till 179,3 miljoner kronor och är 18,2 miljoner kronor bättre än budget och 3,3 miljoner kronor bättre än senaste prognos. Resandet har också återhämtat sig bra sedan mars 2022 och ligger cirka 10 % lägre än motsvarande period 2019.

Under rubriken försäljning regional utveckling återfinns framför allt intäkterna för trafiken gällande serviceresor och den ligger på samma nivå som senaste prognos, helårsutfallet är dock 20,1 miljoner kronor bättre än budget. Restriktionerna inom serviceresetrafiken lättade under april och resandet har efter det stadigt ökat. Resandet totalt inom serviceresor har ökat med 17 % i jämförelse med föregående år och sjukresor har ökat med 8%.

Utfallet för de övriga intäkterna på helår är 15,7 miljoner kronor högre än budget och 3,3 miljoner kronor högre än senaste prognos. Avvikelsen mot budget förklaras framför allt av fakturering av egenavgifter tillhörande sjukresor, vilket från och med nästa kommer att redovisas under rubriken Försäljning av regional utveckling. Vidare är det ökade reklamintäkter och dessutom ett ökat bidrag från Trafikverket avseende bidrag för minskad biljettförsäljning inom busstrafiken.

### Personalkostnader

Personalkostnaderna har en negativ budgetavvikelse i jämförelse med budget på 0,9 miljoner kronor och förklaras av förstärkning som skett inom verksamheten inom serviceresor.

### Övriga kostnader

#### Trafikkostnader kollektivtrafik

Helårsutfallet för trafikkostnad för buss är 13,7 miljoner kronor sämre än budget och 2,5 miljoner kronor bättre än senaste prognos. Avvikelsen mot budget förklaras framför allt av det ökade kostnadsläget i samhället framför allt gällande bränslekostnader. Kostnaderna för kollektivtrafik är drygt 3 miljoner kronor lägre än föregående år trots de ökade kostnaderna under 2022 men orsaken är effekterna av de neddragningar som skett inom busstrafiken kopplade till budget i balans.

Tågst kostnaderna är cirka 8 miljoner kronor lägre än budget och senaste prognos beroende på olika typer av problem inom tågtrafiken under hösten framför allt inställda tåg på grund av personalbrist.

#### Trafikkostnader serviceresor

Kostnaderna för serviceresor är cirka 34,3 miljoner kronor högre än budget och 3,2 miljoner kronor högre än senaste prognos. Förklaring till avvikelsen är framför allt av effekter av ökat resande sedan restriktionerna släppte i maj och de ökade trafikkostnaderna till följd av ökat

kostnadsläge i samhället under året framför allt gällande bränslepriserna. Under maj/juni har överenskommelse träffats med trafikoperatörerna som kör serviceresor gällande att indexuppräknning ska ske per kvartal från och med kvartal 1 i år istället för som i avtalet per halvår. Detta för att möta trafikoperatörernas ökade kostnader framför allt gällande bränsle. Kostanden per resa är högre än i jämförelse med 2021 och förklaras dels av det nya avtalet som trädde i kraft 1 juli 2020 och som först nu testas av en högre trafikintensitet än i jämförelse med under pandemin. Vidare indikerade det nya avtalet en lägre prisnivå men i kombination med högre bränslekostnader och övrigt kostnadsläge så har snittkostnaden per resa endast ökat med 3 %.

Totala kostnader för sjukresor, trafik- och administrationskostnader, inom nämnden uppvisar ett underskott på 11,5 miljoner kronor där merparten avser trafik kostnader.

### Övriga kostnader

Helårsutfall för övriga kostnader är -46,7 miljoner kronor sämre än budget, vilket till största delen förklaras av den budgetjustering, uppgående till 48,6 miljoner kronor, som lagts in i budget för att nå ett nollresultat. Utfallet är 2,3 miljoner kronor bättre i jämförelse med senaste prognos.

### Driftredovisning samhällsbyggnadsnämnd

Belopp i mnkr	Budgetavvikelse 2022	Omsättning *) 2022	Relation (%)	Budgetavvikelse 2021
Område trafik och samhällsplanering	-41,7	505,3	-8,3	
Projekt	0	2,3	0	
Förvaltningsgemensamt	0,6	0	#DIVISION/0!	
Resultat	-41,1	507,6	-8,1	

\*) Definition av omsättning är intäkter och budgettram.

## 4.3 Vidtagna åtgärder för att nå ekonomi i balans

Nämnden fattade under hösten 2019 beslut om handlingsplan för budget i balans 2.0 som innehåller förslag på åtgärder som innebär en reduktion i kostnadsmassan på cirka 57 miljoner kronor. Handlingsplanen är tagen med sikte på en budget i balans år 2025.

Under april 2021 har en flerårsplan för åren 2022-2025 tagits fram för att se vilka effekter som pandemin haft på ekonomin samt hur stort det strukturella underskottet är. Detta för att kunna göra en bedömning av vilka ytterligare besparingar som eventuellt behöver beslutas för att nå en ekonomi i balans. Flerårsplanen uppdaterades i september 2021 och i nuläget görs bedömningen att några ytterligare åtgärder än de redan planerade inte behöver genomföras. En ny bedömning görs i inledningen av 2023 och i verksamhetsplan för 2023 finns ett uppdrag om uppföljning.

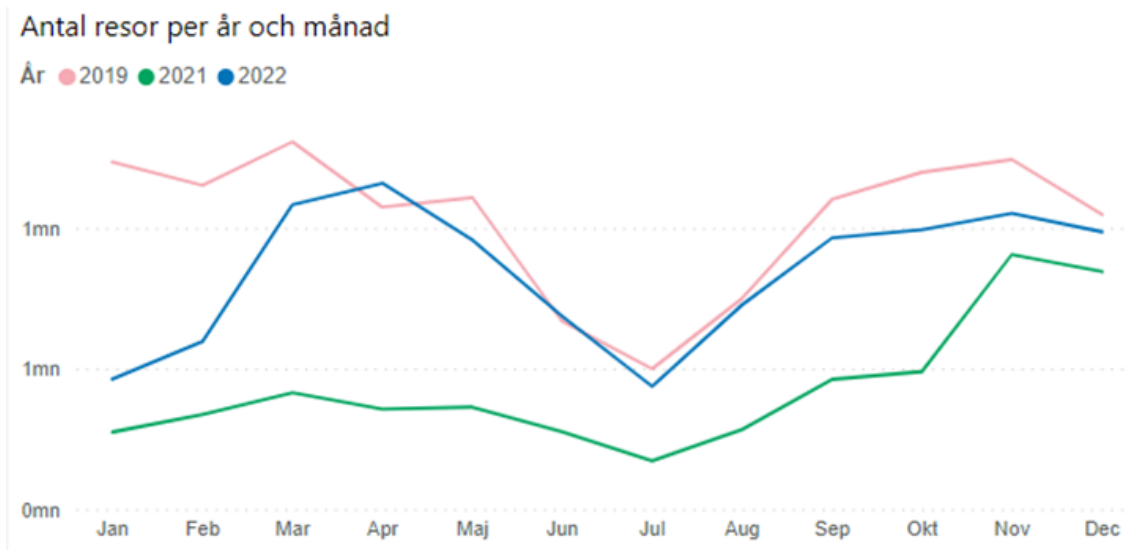
#### 4.4 Investeringar

Sammanställning av bruttoinvesteringar, mnkr	Utfall 2022	Budget 2022	Utfall 2021
Immateriella anläggningstillgångar innevarande års budget			
Immateriella anläggningstillgångar överfört från tidigare års budget			
Byggnadsinvesteringar innevarande års budget			
Byggnadsinvesteringar överfört från tidigare års budget			
Medicinteknisk utrustning innevarande års budget			
Medicinteknisk utrustning överfört från tidigare års budget			
It-utrustning innevarande års budget			
It-utrustning överfört från tidigare års budget			
Övrig utrustning innevarande års budget		12,7	4,4
Övrig utrustning överfört från tidigare års budget	4,8	31,8	
Investeringsbidrag (konto 2322, minusbelopp)	-1,4		-9,1
<b>Summa</b>	<b>3,9</b>	<b>44,5</b>	<b>-4,7</b>

#### 4.5 Produktions- och nyckeltal

##### Incheckningar

Under januari och februari var framdörrarna stängda på bussarna vilket syns tydligt i antalet incheckningar under denna tidsperiod. Detta begränsar möjligheten för helårsjämförelser på incheckningstatistiken för 2022 jämfört med 2019 eftersom slutsatserna kan bli svårtolkade. Därför kommer denna uppföljning även fokusera på jämförelser för tidsperioden mar-dec för 2022 och 2019. Eftersom statistiken gällande TIB (Tåg i Bergslagen) fortfarande är osäker så utsluts all statistik för tåg i denna uppföljning.



Figur 1: Totala antalet resor för åren 2019, 2021 och 2022

Om inte januari och februari räknas med, på grund av stängda framdörrar, har resandeutvecklingen återhämtat sig relativt bra. Med en total resandeminskning på endast 10 procent jämfört med 2019 års nivå så går utvecklingen i rätt riktning.

Enligt en fråga i Kollektivtrafikbarometern anser 9 procent av de svarande att det inte alls är troligt att de kommer resa med kollektivtrafiken på det sätt som de gjorde innan pandemin. Därför blir det extra intressant att se om resandeutvecklingen fortsätter i samma takt eller om den avtar nu då återgången närmar sig den siffran.

För att uppnå tydlighet och attraktivitet i utbudet av allmän kollektivtrafik delas den in i olika linjetyper. Här följer en beskrivning av de olika linjetyperna som nämns i rapporten.

**Expresslinjer:** Arbets- och skolpendling, en snabb förbindelse för kommunhuvudorter eller större orter utan tågtrafik. Linjen har få eller inga stopp mellan start och mål-ort. Frekvent trafik för passning mot arbetstider.

**Regionlinjer:** Arbets- och skolpendling samt resor för service och fritidsaktiviteter. Linjen angör samtliga hållplatser men körvägen ska efterlikna bilens och ta snabbaste vägen. Frekvent trafik för passning mot arbetstider.

**Landsbygdslinjer:** Skol- och arbetspendling samt för att nå grundläggande service. Linjen angör samtliga hållplatser och går på vardagar, en till två turer på morgonen och två-tre turer på eftermiddagen. Baseras på efterfrågan från grundskola och gymnasieskola.

**Stadstrafik:** Arbets- och skolpendling samt resor för service och fritidsaktiviteter. Linjen angör samtliga hållplatser och går med 10-15 minuters mellanrum i högtrafik.

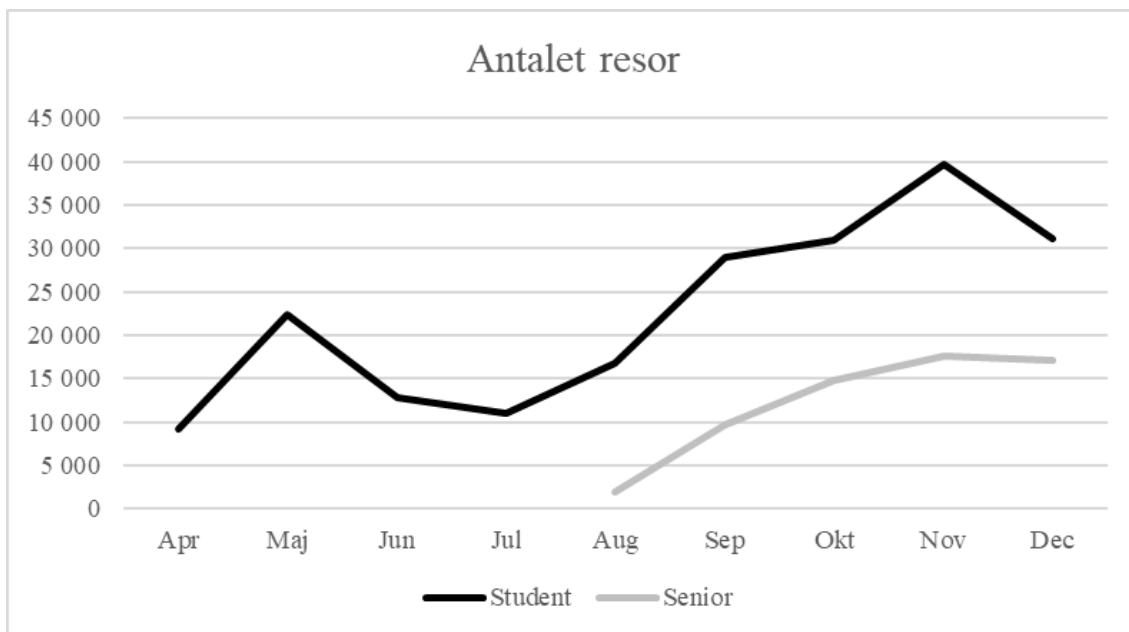
	2019 jan-dec	2022 jan-dec	Förändring antal	Förändring %
Regionlinje	2 709 400	1 992 600	-716 700	-26%
Stadstrafik	8 415 400	7 028 300	-1 387 100	-16%
Expresslinje	546 400	504 700	-41 700	-8%
Landsbygdslinje	337 200	177 000	160 200	-47%
<b>Totalt</b>	<b>12 008 400</b>	<b>9 702 600</b>	<b>-2 305 800</b>	<b>-19%</b>

Tabell 1: Antal resande helår (avrundat hundratal)

	2019 mar-dec	2022 mar-dec	Förändring antal	Förändring %
Regionlinje	2 217 800	1 790 700	-427 100	-19%
Stadstrafik	6 742 400	6 281 800	-460 600	-7%
Expresslinje	451 600	456 900	5 300	1%
Landsbygdslinje	272 400	155 500	-116 900	-43%
<b>Totalt</b>	<b>9 684 200</b>	<b>8 684 900</b>	<b>-999 300</b>	<b>-10%</b>

Tabell 2: Antal resande, mars-december (avrundat hundratal)

Landsbygdslinjen har tappat flest resenärer, med en förändring på hela 43 procent. Där har det emellertid dragits in en hel del linjer sedan 2019, som förklarar stor del av nedgången. Regionlinjen har också en stor nedgång på 19 procent men även där har det dragits in en del linjer. I stadstrafiken har reseantalet inte varierat lika mycket och där har det endast skett en nedgång på 7 procent jämfört med 2019. För expressbusslinjen är det uppmuntrande siffror där det redan nu kan ses en ökning på resandet jämfört med innan pandemin.



Figur 2: Antal resor för vald resenärstyp



Under året togs två nya biljettyper i bruk, student och senior. Där har syftet varit att möjliggöra ett attraktivare utbud genom en prissänkning, som lockar fler resenärer inom målgrupperna. Antalet resenärer som använder sig av studentrabatten ökade kraftigt direkt vid lanseringen, med en förståelig nedgång under sommaren, för att igen vid terminsstarten fortsätta öka. Seniorbiljetten tog även bra fart direkt och antalet resenärer har fortsatt öka under hösten.

Pandemin har påverkat kollektivtrafiken kraftigt i form av minskat resande och intäkter, medan produktionsvolymerna för verksamheten har bevarats utifrån dess grundläggande samhällsfunktion. För 2022 har produktionsvolymerna i form av totala antalet turtimmar endast minskat med 9 procent jämfört med innan pandemin. Detta är en reduktion som härstammar från projektet Budget i balans.

Kollektivtrafikens marknadsandel mäts med hjälp av Kollektivtrafikbarometern, vilket är en branschgemensam undersökning bland invånare och kunder. Kollektivtrafikens marknadsandel, det vill säga andelen resor med kollektivtrafiken av totalt antal motoriserade resor har minskat under pandemiåren och även om det är en bit kvar för att komma upp till 2019 års nivåer så har det skett en positiv utveckling under 2022. Kollektivtrafikens marknadsandel var 18 procent under 2019, sjönk till 10 procent under 2020 och 2021 för att öka till 14 procent under 2022.

### Försäljning

Totala biljettintäkterna har ökat med 69 procent jämfört med föregående år och drygt 1 % lägre i jämförelse med år 2019. Förutom den låga försäljningen inledningsvis så ser prognosen positiv ut och bortses från jan-feb så är det drygt 5 % högre försäljning under mar-dec 2022 jämfört med samma tidsperiod under 2019.

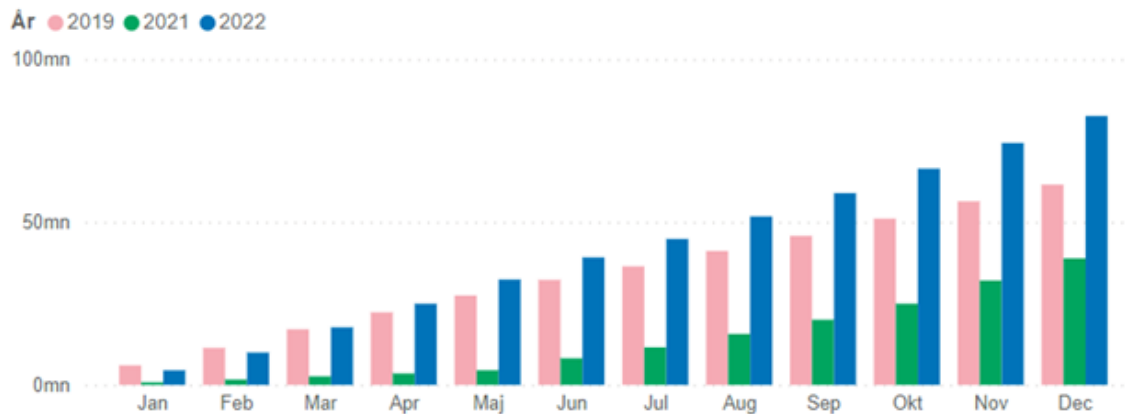


Figur 3: Total försäljning ackumulerat per år

### Enkelbiljett

Intäkterna av enkelbiljettförsäljningen har ökat med 35 procent sedan 2019 samt hela 210 procent högre än föregående år. Denna ökning kan till dels bero på nya resvanor efter pandemin, där det skett en förflyttning från periodbiljetter till enkelbiljetter, men eftersom det inte går att se någon tydlig nedgång i antal sålda periodbiljetter under denna tidsperiod går det att anta att det inte är den enda orsaken. En ytterligare faktor som bidragit till denna ökning är förändringen av enkelbiljetten där giltighetstiden ändrats från 3 timmar till 1 timme.

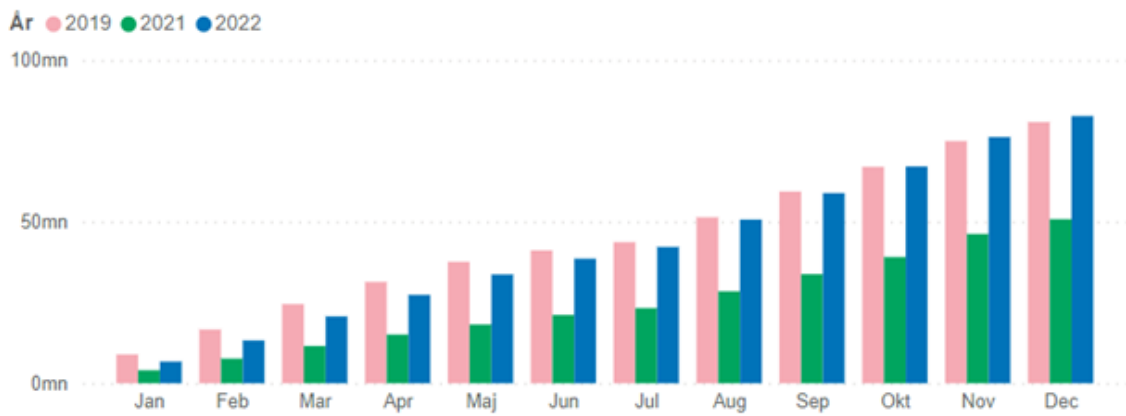
Köp av enkelbiljett har främst skett genom appen under året. 71 procent av biljetterna har köpts genom appen och det är en ökning på 8 procentenheter jämfört med föregående år. Under 2022 står vuxna för 75 procent av enkelbiljettinkomsten, ungdomar står för 22 procent och resterande 3 procent står familj och senior grupperna för.



Figur 4: Enkelbiljettförsäljning ackumulerat per år

### Periodbiljett

Nuvarande biljetter, som biljettgruppen periodbiljett består av, är: Månadsbiljett, månadsbiljett lågpris, flex 10/40d, 72h, 24h och prenumeration (årsbiljett). Intäkten som genereras av periodbiljettförsäljningen har ökat med 3 procent sedan 2019 och den är 65 procent högre än föregående år.



Figur 5: Periodbiljettförsäljning ackumulerat per år

Det har varit en bra återgång efter pandemin och antalet periodbiljettförsäljningar har ökat med 33 procent sedan 2019. Det säljs ungefär lika många 30d biljetter under 2022 som under 2019 så en del av denna ökning är troligtvis nya/sällanresenärer som tagit steget över till periodbiljetterna på grund av det utökade utbudet. Men den största faktorn till det ökade antalet försäljningar är troligtvis möjligheten att kombinera fler biljetter med kortare giltighetstid istället för att behöva köpa en 30d biljett (exempelvis kan en kund köpa x antal 72h biljetter istället för en 30 dagarsbiljett nu). Alltså även om det skett en stor ökning i antal sålda biljetter så behöver det inte återspegla en lika stor ökning i antal resenärer.

Jämfört med enkelbiljetterna säljs en relativt låg andel av biljetterna i appen, endast 36 procent av biljetterna såldes genom appen under 2022. Jämfört med föregående års siffror är det en ökning på 19 procentenheter så även om andelen fortfarande är relativt låg så ses en successiv ökning. Under 2022 står vuxna för 77 procent av periodbiljettinkomsten, ungdomar står för 18 procent och resterande 5 procent står studenter för.

24 timmarsbiljetten har haft en väldigt jämn försäljning över året, där det i genomsnitt säljs 1700 biljetter i månaden. Jämfört med 2021 då det såldes runt 1000 biljetter i månaden så är det en klar ökning. Försäljningen för 72 timmarsbiljetten har varit mer varierande där antalet försäljningar ökade under våren, minskade under sommaren och har successivt ökat varje månad sedan dess. Flexbiljetten har förutom en nedgång under sommaren haft en konstant försäljning på ungefär 230 biljetter i månaden. 30 dagarslågprisbiljetten säljer mer för varje månad och jämfört med föregående år så är det en ökning på 75 procent. Den vanliga 30 dagarsbiljetten följer samma mönster varje år där antalet försäljningar går ner för varje månad under våren/sommaren för att ligga lägst i juli och stegvis öka under hösten får att igen under december göra en kraftig nedgång. 30 dagarsbiljetten har en stor variation där det varit nere på 4748 antal sålda biljetter i juli för att vara uppe i hela 12 317 antal sålda biljetter under november månad.

## 5 Personalekonomi

### 5.1 Personalkostnader

	Utfall 2022	Utfall 2021
Lönekostnad (40-41) (mnkr)	44,2	40,7
Lönekostnadsökningstakt (%)	8,6	7,7

### 5.2 Kostnadsanalys

Konto	Kategori	Utfall 2022, mnkr	Utfall 2021, mnkr	Förändring, mnkr	Förändring %
4011+ 4081	Månadslöner	-33,7	-31,7	-2,0	6,3
4012	Timanställda	-1,6	-1,1	-0,5	45,5
4031	Obekväm arbetstid	-0,6	-0,6	0,0	0
4032	Övertid/mertid	-0,5	-0,4	-0,1	25,0
4110+ 4150	Semesterkostnad inkl. skuldförändring	-5,8	-5,1	-0,7	13,7
4120	Sjuklön	-0,9	-0,5	-0,4	80,0
	Övrigt konto 40xx-41xx	-1,1	-1,3	0,2	-15,4
	<b>Totalt kontoklass 40-41</b>	<b>-44,2</b>	<b>-40,7</b>	<b>-3,5</b>	<b>8,6</b>

### 5.3 Antal tillsvidareanställda årsarbetare

Yrkesgrupp	Antal årsarbetare per 31 dec 2022			Antal årsarbetare per 31 dec 2021			Förändring		
	Kvinnor	Män	Totalt	Kvinnor	Män	Totalt	Kvinnor	Män	Totalt
Kurator/ famrådg/ kurativt arb	3,0	0,0	3,0	2,0	0,0	2,0	1,0	0,0	1,0
Städerska	5,8	0,0	5,8	5,8	0,0	5,8	0,0	0,0	0,0
Kock/ kallskänka/ köksbiträde	7,0	1,0	8,0	7,0	1,0	8,0	0,0	0,0	0,0
Vaktmästare o förrädsarbetare	1,0	2,0	3,0	1,0	2,0	3,0	0,0	0,0	0,0
Administratör	42,8	9,6	52,4	38,8	9,6	48,4	4,0	0,0	4,0
Handläggare	87,8	47,0	134,8	81,8	47,5	129,3	6,0	-0,5	5,5
Chef	17,0	13,0	30,0	16,0	12,0	28,0	1,0	1,0	2,0
Ingenjör/tekniker/hantverkare	0,0	1,0	1,0	0,0	1,0	1,0	0,0	0,0	0,0
Lärare o annan pedagog	50,3	25,4	75,7	49,4	26,1	75,5	0,9	-0,7	0,2
Eleassistent	11,0	6,0	17,0	10,0	6,0	16,0	1,0	0,0	1,0
Teckenspråkstolk	1,0	0,0	1,0	0,0	0,0	0,0	1,0	0,0	1,0
<b>Summa</b>	<b>226,7</b>	<b>105,0</b>	<b>331,7</b>	<b>211,8</b>	<b>105,2</b>	<b>317,0</b>	<b>14,9</b>	<b>-0,2</b>	<b>14,7</b>

Under 2022 har förvaltningen ökat med 14,9 tjänster i jämförelse med 2021. Utökningen har skett på flera håll, bland annat har antalet administratörer och handläggare på Serviceresor ökat till följd av ökat tryck på verksamheten.

## 5.4 Sjukfrånvaro

Kategori	Utfall 2022			Utfall 2021			Förändring antal timmar, procent		
	Kvinnor	Män	Totalt	Kvinnor	Män	Totalt	Kvinnor	Män	Totalt
Schemalagda timmar	491 271	230 741	722 012	432 946	214 591	647 537	58 324	16 151	74 475
Sjukfrånvaro, korttidsfrånvaro (tim)	12 141	3 992	16 133	8 649	2 835	11 484	3 492	1 157	4 649
Sjukfrånvaro, långtidsfrånvaro (tim)	11 784	5 283	17 068	9 178	2 828	12 005	2 607	2 456	5 062
Sjukfrånvaro totalt (tim)	23 925	9 275	33 200	17 827	5 662	23 489	6 098	3 613	9 711
Sjukfrånvaro, korttidsfrånvaro % *	2,47 %	1,73 %	2,23 %	2,00 %	1,32 %	1,77 %	0,47 %	0,41 %	0,46 %
Sjukfrånvaro, långtidsfrånvaro % *	2,40 %	2,29 %	2,36 %	2,12 %	1,32 %	1,85 %	0,28 %	0,97 %	0,51 %
Sjukfrånvaro totalt % *	4,87 %	4,02 %	4,60 %	4,12 %	2,64 %	3,63 %	0,75 %	1,38 %	0,97 %
*) Procent av schemalagd tid									

Sjukfrånvaron har under året varit ca 1%-enhet högre än tidigare år och tendensen har sett likadan ut över hela året. Det finns ingen verksamhet som sticker ut på något alarmerande vis.

## 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.
- Kostnadsökningarna inom transportinfrastrukturen.
- Beslut om inkludering av Oslo-Stockholm i ScanMed-korridoren.
- Planläggning av det undre luftrummet.

### Framtida utmaningar

Kompetensförsörjningen är en stor utmaning. Det är brist på förare (både bussförare och servicereseförare), lokförare, tågvårdar och samhällsbyggare som ska bygga infrastrukturen. Här tas ett samlat grepp genom Mälardalsrådet men specifikt för Örebro län är arbetet med ett järnvägsscollege i Hallsberg aktuellt. Det behöver dock tas krafttag vad gäller förare och lokförare.

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.

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. Digitaliseringsresan har börjat för serviceresor och det finns utmaningar i att få till effektivare system internt för Region Örebro läns hantering av resorna men också 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. Säkerligen finns det även fortsatt ett uppdämt behov från vården om att komma ikapp vårdskuld vilket gör att resor till och från vården behöver utföras i större utsträckning än vad som förutsetts vid dimensioneringen av antalet bilar i serviceresetrafiken. Under 2023 ska även underlaget för kommande trafikupphandling bli klart. En stor utmaning är att få till ett underlag och senare ett avtal som ska vara gångbart och hållbart fram till 2030. Under 2023 kommer även arbetet med att undersöka möjligheten till en upphandling av trafikplaneringssystem att påbörjas, bland annat genom att uppdatera och förtydliga Serviceresors olika processer.

För den allmänna kollektivtrafiken handlar det om kostnadsutmaningar kopplade till höga drivmedels och reservdelspriser samt andra kostnadsökningar kopplade till trafikdriften. Det gäller också att få länets invånare att börja nyttja närtrafiken och att den blir ett bra alternativ till bilen på de ställen där det inte finns linjelagd kollektivtrafik. De två tågbolag som Region Örebro län är delägare i har utmaningar i kostnadsökningar kopplade till trafikdriften, bland annat reservdelspriser.

För transportinfrastrukturuområdet ligger de framtida utmaningarna i de kostnadsökningar som är i projekten i beslutad länsplan för regional transportinfrastruktur vilket gör att alla åtgärder som finns med inte går att genomföra. Kostnaderna för infrastruktur, som betalas via länsplanen, har

ökat med 30-40%. Det innebär att den nyss antagna länsplanen kan behöva revideras/justeras redan våren 2023 på grund av att det blivit så stora förändringar i kostnader. Beslutad nationell plan innehåller också för få nya objekt jämfört med tidigare nationella plan och att redan beslutade objekt åter upp den ramutökning som kommit till stånd. Också detta på grund av kostnadsökningar.

Att europeiska rådets förslag om att inkludera Oslo-Stockholm i ScanMed-korridoren går igenom när EU-parlamentet fattar beslut om reviderad TEN-T-förordning under hösten 2023. Aktiviteter för att detta beslut ska tas i enlighet med Region Örebro läns vilja kommer genomföras under första halvåret 2023. Ny TEN-T förordning träder i kraft den 1 januari 2024.

Arbetet med att planlägga det undre luftrummet kommer ta resurser i form av både tid och pengar under 2023.

Även det säkerhetspolitiska läget, framtida energiförsörjning, omställning av transportsystemet, förnyat intresse av gruvetableringar etcetera kommer ställa ökade krav på samverkan i länet för att förhålla sig på lämpligt sätt bland annat gällande markanvändning i länet.

Inom samhällsplaneringsområdet finns det utmaningar i ovissheten om hur bostadsmarknaden utvecklar sig. Pandemin har skapat en förändrad syn på närvaron på arbetsplatsen och det i sin tur skapar en annan efterfrågan på bostäder i andra lägen än tidigare och även ett annat resemonster. Vilka effekter kvarstår? Har någon uppstått som ännu inte framkommit? Denna utveckling kommer behöva följas och analyseras. Detta kan också skapa utmaningar för de kommuner som tidigare haft en utflyttning om befolkningen återigen ökar till en nivå som den kommunala och regionala servicen inte är anpassad för. Inflationen är också en utmaning då den hämmar nyproduktion och möjligheten att skaffa sig en ny bostad.

Det kommande året kommer att präglas av ett intensivt arbete med att sprida information och ge projektstöd i olika former kopplade till strukturfonds- och sektorsprogram, inklusive de territoriella samarbetsprogrammen Interreg. Tillsammans med Brysselkontoret, Central Sweden kommer förvaltningen behöva fortsätta med större mobiliseringsinsatser samt öka egen mottagarkapacitet för att länets aktörer ska dra nytta av det europeiska samarbetet.



## 7 Intern styrning och kontroll

Intern styrning och kontroll (ISK) är en process som regionstyrelsen, nämnderna och verksamhetsledningarna har för att tillsammans upprätthålla en effektiv ledning och styrning av verksamheten. Processen ska säkerställa en ändamålsenlig och lagenlig verksamhet, det vill säga att verksamheten bedrivs i enlighet med de krav som ställs på verksamheten:

### Intern styrning

- a) Att verksamheten fullgör sina föreskrivna uppgifter samt uppnår beslutade mål och uppdrag.
- b) Att verksamheten bedrivs inom tilldelade ekonomiska ramar.

### Intern kontroll

- c) Att verksamheten följer de styrande dokument som Region Örebro län har beslutat samt lagar, förordningar, föreskrifter och avtal som gäller för verksamheten.
- d) Att redovisningen och uppföljningen av verksamheten och ekonomin är rättvisande och ändamålsenlig.
- e) Att informationssäkerheten är tillgodosedd utifrån kraven på konfidentialitet, riktighet, tillgänglighet och spårbarhet.

Den interna kontrollen ska vara tillräcklig enligt Kommunallagen (KL) 6 kap. 6 §. Med tillräcklig menas att processen för den interna styrningen och kontrollen ska vara ändamålsenligt utformad efter verksamhetens förutsättningar, art och omfattning.

Nämnderna ansvarar för att verksamheten inom sina ansvarsområden bedrivs i enlighet med kraven samt att verksamheten inom sina ansvarsområden upprätthåller en tillräcklig intern styrning och kontroll.

Regionstyrelsen ska utifrån sin uppsiktsplikt göra ett utlåtande i årsredovisningen om den interna styrningen och kontrollen för verksamheten inom Region Örebro län har varit tillräcklig.

## 7.1 Internkontrollplan

### Symbolförklaringar

✓ = Avslutad      ✘ = Ej genomförd

### HR

Risken att systematiskt arbetsmiljöarbete (SAM) inte efterlevs.

Status	Åtgärd
✓	Regionövergripande åtgärd: Varje chef ska säkerställa efterlevnaden av SAM utifrån de regionövergripande dokument som finns, och uppföljning ska ske i ledningsgrupper och i samverkansgrupper.

### Ekonomi

Risken att leverantörsfakturer inte betalas i tid.

Status	Åtgärd
✓	Regionövergripande åtgärd: Månadsvisa kontroller av ej attesterade fakturer i centralen i ekonomisystemet Raindance.

### 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.

Status	Åtgärd
✓	Regionövergripande åtgärd: Säkerställ ett systematiskt och riskbaserat informationssäkerhetsarbete med användande av de resurser som i prioritering i förhållande till andra angelägna verksamheter, kan anslås. All berörd personal ska ha god kunskap om och medverka till att följa regelverk för informationssäkerhet, att informationsklassa och riskbedöma vid inköp, upphandling och förändring som kan påverka informationssäkerheten.  <i>Kommentar</i> Arbete pågår löpande. Under hösten har en digital utbildning kring informationssäkerhet genomförts i delar av förvaltningen.
✓	Regionövergripande åtgärd: Säkerställ att informationsklassning av IT-stöd som innehåller personuppgifter har genomförts i enlighet med riktlinje för informationsklassning.  <i>Kommentar</i> Alla system är informationsklassade inom Serviceresor, men det återstår system inom allmänna kollektivtrafiken som behöver informationsklassas.
✓	Regionövergripande åtgärd: Informationsägare/objektägare ska säkerställa att identifierade informationssäkerhetsbrister åtgärdas.

Status	Åtgärd
	<p><b>Kommentar</b></p> <p>Utifrån genomförda informationsklassningar pågår arbete med åtgärder. I de allra flesta fall handlar det om att skapa rutiner.</p>

## Kvalitet och utveckling

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

Status	Åtgärd
✓	<p><b>Regionövergripande åtgärd: Involvera intressenter i förbättringsarbeten/utvecklingsarbeten som en utgångspunkt i verksamhetens utveckling.</b></p>
✓	<p><b>Genomför systematisk uppföljning för att utvärdera arbetssätt och processers resultat.</b></p> <p><b>Kommentar</b></p> <p>Området utvärderar systematiskt arbetssätt och processer. Inom områdets stab finns bland annat kompetenser inom kvalitetsutveckling, kvalitetsuppföljning och processutveckling. Staben arbetar kontinuerligt med detta och är ett stöd och en drivkraft för områdets övriga enheter.</p>
✓	<p><b>Regionövergripande 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.</b></p> <p><b>Kommentar</b></p> <p>Området har genomfört kvalitetskulturindex mätning ihop ed SIQ och infört åtgärder enligt det.</p>
✓	<p><b>Regionövergripande åtgärd: Identifiera och beskriv prioriterade arbetssätt/processer inkl. de som kräver samordning mellan verksamheter.</b></p>

## 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	
Upplevs den interna styrningen och kontrollen bidra till en ändamålsenlig och lagenlig verksamhet; att verksamheten bedrivs i enlighet med krav a-e?	Ja	
<b>Tillämpning</b>	Ja	
Finns dokumentation att tillgå som visar hela processen för den interna styrningen? (identifiera framgångsfaktorer, värdera framgångsfaktorer, ta fram och besluta	Ja	

Ändamålsenlighet	Ange Ja/Nej	Ev. kommentar/ Om förslag till förbättringar finns ange dem
aktiviteter samt följa upp och utvärdera aktiviteter)		
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 ansvarsområde. 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. Därmed bedöms den interna styrningen och kontrollen som tillräcklig.