

Delårsrapport
Kollektivtrafiknämnd
Delår 2023

Innehållsförteckning

1	Inledning	3
2	Väsentliga händelser	3
3	Nämndens mål, strategier och uppdrag	4
3.1	Sammanfattning uppföljning av mål och uppdrag	5
3.2	Perspektiv: Invånare och samhälle	5
3.3	Perspektiv: Process	11
3.4	Perspektiv: Resurs	17
4	Ekonomi	20
4.1	Resultatrapport kollektivtrafiknämnden	20
4.2	Periodens resultat	22
4.3	Helårsprognos	24
4.4	Vidtagna åtgärder för att nå ekonomi i balans	25
4.5	Investeringar	26
4.6	Produktions- och nyckeltal	26
5	Personalekonomi	30
5.1	Personalkostnader	30
5.2	Kostnadsanalys	30
5.3	Antal tillsvidareanställda årsarbetare	30
5.4	Sjukfrånvaro (avser per föregående månad)	31
6	Intern styrning och kontroll	32
6.1	Internkontrollplan	33

1 Inledning

En del av Region Örebro läns politiska verksamhet sker i kollektivtrafiknämnden 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 kollektivtrafiknämnden) samt regionstyrelsen och har ansvaret för genomförandet av den regionala utvecklingsstrategin (RUS).

Inom kollektivtrafiken handlar mycket om att på ett effektivt sätt få så stor yttäckning som möjligt samtidigt som det ska gå en tät trafik i de starka stråken. Att tillgodose detta och samtidigt ha en ekonomisk ram att förhålla sig till är vid många tillfällen en balansgång. Att göra Örebro län till en attraktiv plats för möten, möjligheter, utveckling, företagsamhet med mera ligger i kollektivtrafiknämndens uppdrag. Ett uppdrag där en önskan om utveckling får ställas mot en ekonomisk verklighet som påverkas av händelser utanför kollektivtrafiknämndens kontroll.

Syftet med delårsrapporten för 2023 för kollektivtrafiknämnden är att ge en uppföljning av beslutad verksamhetsplan med budget 2023. Verksamhetsplan med budget för 2023 utgår från förutsättningar, inriktningar och mål som uttryckts i regionfullmäktiges verksamhetsplan. Nämnden har i verksamhetsplan med budget 2023 konkretiserat effektmål, inriktningar och indikatorer.

Delårsrapporten 2023 för kollektivtrafiknämnden vänder sig till politiker och tjänstepersoner inom Region Örebro län samt till länets invånare.

2 Väsentliga händelser

Sammanfattning väsentliga händelser

- Avsiktsförklaring gällande BRT etapp 2
- Problem med Region Örebro läns telefoni
- Avtal om nytt försäljningssystem
- Hackerattack mot trafikoperatörers IT-system

Väsentliga händelser

Allmän kollektivtrafik - I april tecknades ett avtal för ett nytt försäljningssystem. Det var Ridango som vann upphandlingen och införandet pågår och beräknas klart andra kvartalet 2024. Upphandlingen gjordes ihop med Region Värmland. Avtalet omfattar en ny app och ett central-system för biljettförsäljning. Parallellt med detta pågår en utredning om förnyelse av försäljningssystemets ombordenheter (i huvudsak biljettmaskiner och biljettvalidatorer).

Inom BRT-projektet har det beslutats att namnet på trafiksystemet ska vara Citylinjen. Det har också ingåtts en avsiktsförklaring gällande etapp två, där beslut fattats av kollektivtrafiknämnden och Örebro kommun. Etapp 2 omfattar Tegnérkunden fram till motorvägspassagen i stråken mot Mellringe respektive Vivalla.

Närtrafiken utökades i mars även till att omfatta helger.

Serviceresor - Under delåret har Yrkesakademien upphört med sin förarcertifiering. Förarcertifieringen utförs nu i Region Örebro läns regi och en förarutvecklare har anställts som utöver certifieringen arbetar med förarkontakter.

En hackerattack mot några av Region Örebro läns trafikoperatörers IT-system gjorde att trafikoperatörerna hade problem med kontakt med sina fordon. Detta ställde nya och komplexa krav på beställningscentralen för att tillhandahålla det antal resor som efterfrågades. När problemet med hackerattacken var löst inträffade ett problem med Region Örebro läns telefoni som gjorde att belastningen på beställningscentralen och övriga Serviceresor fortsatte att vara högre än vanligt.

Skolskjuts - Under delåret har skolskjutsplaneringen upphört för Karlskoga kommun men istället har ett samarbete inletts med Lekebergs och Nora kommun. Ett utvecklingsprojekt kring digitalisering och beslutsprocessen pågår med Lindesbergs och Örebro kommun.

Påverkan från situationen i Ukraina




Allmän kollektivtrafik - En stor del av den kraftiga prisökning på drivmedel och höga inflationsnivå kan härledas från kriget i Ukraina. För kollektivtrafikens del innebär det en kostnadsökning om mer än 20 procent jämfört med 2022. Kriget har också inneburit att det är svårare att få tag på reservdelar och att leveranser av bussar fördröjs. Det gör att ett större antal dispenser för bussar som inte helt uppfyller Länstrafikens krav har behövts beviljas.

Serviceresor - Energipriser samt drivmedelspriser har gått upp.




3 Nämndens mål, strategier och uppdrag

Symbolförklaringar





Färgindikatorer, prognos måluppfyllelse helår och prognos genomförande av uppdrag helår.

-  = uppnå eller överträffa målnivån
-  = mindre, acceptabel avvikelse från målnivån
-  = större negativ avvikelse från målnivån

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

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

Indikatorer, status för perioden vid delår

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

3.1 Sammanfattning uppföljning av mål och uppdrag

Prognos måluppfyllelse	Uppnå eller överträffa målnivån	Mindre, acceptabel avvikelse från målnivån	Större negativ avvikelse från målnivån
	grön	gul	röd
Effektmål från regionfullmäktige	2	1	1
Nämndens mål	1	3	
Nämndens uppdrag	7	1	

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 5. 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. Den stora utmaningen framöver är att hantera det underskott som prognosticeras för 2023 och kommande år. Förvaltningen har inlett ett arbete med effektiviseringar, intäktsökningar och kostnadsbesparingar.

Allmän kollektivtrafik påverkas av de effektiviseringar som gjorts kopplat till handlingsplan för budget i balans 2.0 som sannolikt bidrar till att utfallet för NKI blir påverkat. Dock har det skett en återhämtning i nöjdhet med senaste resan 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
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.	76,7%	80% 
Kommentar Vi kommer inte nå målet på helåret.		

Indikatorer	Utfall	Målvärde
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.	87%	90%  
Kommentar Vi ligger under målet och jämfört med motsvarande period föregående år.		

Mål: 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 delvis lockat tillbaka både gamla resenärer, men även fått fler att våga ta klivet över till kollektivtrafiken. 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 2022 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 för att öka sitt förtroende.

- Både biljettutbud, kampanjer och aktiviteter, samt information ut till resenärerna har varit i fokus.
- Säljlösningar och informationskanalerna har fått utvecklas kontinuerligt för att kunna minimera kraven på förberedelserna inför resandet med kollektivtrafiken.
- Närtrafiken etablerades under 2022 med det huvudsakliga syftet att ge invånarna på landsbygden möjlighet att nå service (handel, apotek, vårdcentral, bibliotek) i närmaste tätorten och har under delåret utökats till att även omfatta helger.

Utöver ovan nämnda utmaningar som troligen även fler andra kollektivtrafikmyndigheter 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 Budget i balans 2.0. vilket blir en av de största utmaningarna myndigheten står inför i och med ökade kostnaderna för att bedriva trafiken. Förvaltningen har med anledning av detta initierat projektet Budget i balans 3.0.
- Stärka varumärket.

Indikatorer	Utfall	Målvärde
Resandeökning i procent.	19%	 
Kommentar		

Indikatorer	Utfall	Målvärde
Resandeökningen går enligt plan. Vi siktar på att vi ska nå en ökning på 10% på helåret.		
Antal fullsatta bussar.	 Delvis	 
<p>Kommentar</p> <p>Under februari till juni (statistik för juli finns inte tillgänglig än) har Svealandstrafikens trafikledning registrerat 134 antal fullsatta bussar med en tydlig nedgång i antal för varje månad. Linjerna med flest fullsatta bussar är linje 1, 2 och 3 där linje 1 med 22 registreringar har haft flest fullsatta bussar. Utöver Örebro resecentrum så är Vivalla centrum, Kulturkvarteret och Universitetsplatsen de hållplatserna med flest antal fullsatta busar. Ungefär 50 procent av alla registreringar görs mellan tidsperioden 07:30 till 09:00 och över 90 procent av alla registreringar görs måndag till fredag.</p> <p>Eftersom vi inte har passageraräkning i bussarna finns inget annat verktyg än bussförarens sunda förnuft i att bedöma om bussen är fullsatt. Att få en hel bussförarkår att agera på samma sätt i tillräckligt stor omfattning är svårt. Därför har ett arbete tillsammans med Svealandstrafiken genomförts som har gått ut på att komma överens om kriterier och metod för att samla in fakta kring fullsatta bussar. Vi kan notera att antalet fulla bussar är på en hanterlig nivå.</p>		
Andel bussar som är fullt tillgänglighetsanpassade.	65%	 
<p>Kommentar</p> <p>Enligt Frida, systemet som behandlar fordonsdata är andelen tillgänglighetsanpassade fordon i den allmänna kollektivtrafiken 65%. Resultatet kan inte bli bättre än det sämsta resultatet nedan.</p> <p>Mer i detalj ser det ut som följande i början av juli 2023:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Audiovisuellt utrop: 65% • Barnvagnsplats: 100% • Låggolv: 85% • Ramp/lift: 100% • Rullstolsplats: 99.6% 		
Antal hållplatser som tillgänglighetsanpassats.		 
<p>Kommentar</p> <p>Resultat redovisas på helår.</p>		
Antal resor som görs med företagskort.	13 770 st	 
Antal företag som använder företagslösningar.	70 st	 
Marknadsandel i procent. Marknadsandelen vid utgången av år 2023 ska ligga över 16 %	15,8 %	16 %  
<p>Kommentar</p> <p>Marknadsandelen fortsätter att öka.</p>		
Upplevd punktlighet enligt Kollbar. Den upplevda punktligheten ska ligga över 47 %	46,6%	47%  

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



Kommentar

De senaste åren har varit påfrestande 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. Vi har färre andel avvikelser och något färre andel vitesgrundande avvikelser, vilket 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 bekvämt att få åka ensamma i fordonen under pandemin.

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 på karta i realtid i appen. Under 2022 har det införts faktura som standardbetalning vid resa. Det har medfört väldigt få kortbetalningar och väldigt lite kontanthantering i fordonen. 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 2022. Dessa forum kommer att hållas varje kvartal framöver.

Indikatorer	Utfall	Målvärde
Andelen resor som bokas och avbokas digitalt. <i>Kommentar</i> Andel resor som bokas digitalt via appen: 17,8% Andelen resor som bokas via sjukreseportalen: 8,9% Total andel bokningar digitalt är 23,9% Andel avbokningar via appen: 74,8%	23,9%	— ↗
Andel tillståndsansökningar som görs digitalt för färdtjänst och riksfärdtjänst ska öka. <i>Kommentar</i> Här ser vi en positiv utveckling för ansökningar via 1177. Andel tillståndsansökningar som görs digitalt för färdtjänst är 26%. Andel tillståndsansökningar som görs digitalt för riksfärdtjänst är 30%. Långsam ökning som innebär att indikatorn når sitt mål.		— —
Andelen avvikelser mot totala antalet resor. <i>Kommentar</i> En liten ökning gentemot motsvarande period föregående år. ökningen är på andra decimalen av en procent, vi går från 0,72 till 0,76%. Ökningen beror dels på att vi nu får in avvikelser i skolskjuttrafiken i Respons vilket vi inte fick tidigare och dels på att vi ser en liten ökning av ärenden riktade mot oss på Serviceresor	0,76%	— ↗
Andelen responsärenden riktade mot förare och trafikföretag ställt mot totala antalet personresor inom serviceresor. <i>Kommentar</i> Arbetet med att följa upp trafikföretagens avvikelser är ständigt pågående. Varje enskilt ärende hantaras för sig och en sammanställning över tid används vid kvartalsmötena med trafikföretagen.	0,34%	— ↘
Andel digitala vårdgivarintyg. <i>Kommentar</i> Vi har inget bra sätt att mäta andelen utan mycket handarbete. Det vi kan få fram är antalet digitala vårdgivarintyg. Perioden jan-april har genererat 698 stycken digitala vårdgivarintyg.		— —

Indikatorer	Utfall	Målvärde
Andelen viten mot totala antalet resor. <i>Kommentar</i> En liten ökning av andelen viten gentemot samma period förra året. Ökningen beror till stor del på att vi succesivt har återgått till en mer strikt bedömning efter pandemin.	0,42%	— ↗
Antalet kunder som använder digitala kanaler ska öka. <i>Kommentar</i> Ny indikator för 2023. Siffror och jämförelsetal kommer redovisas i helårsrapport 2023.		— —

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



Indikatorer	Utfall	Målvärde
Andel fossilfria drivmedel - allmän kollektivtrafik	100%	100% ● —
Andel fossilfria drivmedel - särskild kollektivtrafik <i>Kommentar</i> Indikatorn mäts en gång per år och resultatet redovisar i helårsrapport 2023.		— —

Uppdrag: Fortsätta uppdraget från verksamhetsplan 2022 för samhällsbyggnadsnämnden med att genomföra en översyn av tillämpningsföreskrifter och regler för färdtjänst och riksfärdtjänst i samverkan med länets kommuner.



Kommentar

Uppdraget har startat och slutförs under 2023.

Uppdrag: Slutföra arbetet med att 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: Fortsätta arbetet med att skapa en bättre tillgänglighetsanpassning av försäljningssystemet.



Kommentar

Upphandling genomförd och avtal är tecknat. Systemet (app och centralsystem) är planerat att

lanseras våren 2024, vilket innebär en försening med cirka ett kvartal.

Uppdrag: Fortsätta att 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 resekort. Det innebär samtidigt minskad försäljning via bussförare och försäljningsombud.

Uppdrag: Utveckla förutsättningen för en mer datadriven kollektivtrafikutveckling.



Kommentar

Uppdraget är slutfört. En ny databas har upprättats avseende resande, försäljning och produktion. Även realtidsinformation har lagts in i planeringssystemet för att kunna göra tidtabeller baserade på ett bättre faktamässigt underlag.

Uppdrag: Utveckla närtrafiken för att uppnå större kundnytta och utöka med möjligheter till resor under helger.



Kommentar

Uppdraget är slutfört. Helgtrafik har införts.

Uppdrag: Påbörja arbetet med en storregional systemanalys inom samarbetet En bättre sitys.



Kommentar

Uppdraget har startat och bedöms vara klart vid årets slut.



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



Kommentar

Inom kollektivtrafiknämndens verksamhet tas hela tiden steg mot en ökad digitalisering. Stora steg har tagits inom den allmänna kollektivtrafiken, där resenärerna har större möjlighet att köpa biljetter via självservice i appen samt mer automatiserat få information om eventuella trafikstörningar. Dock är efterfrågan inom serviceresor fortfarande stor på analoga tjänster (telefonsamtal) och där det även finns ett behov av direktkontakt person till person för att missförstånd ska

undvikas.

Indikatorer	Utfall	Målvärde
Ett fortsatt ökat utbud av digitala tjänster för att ge delaktighet och tillgänglighet för invånare, organisationer och företag och möta kravet om ”Digitalt först”.	 Helt	 →

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.

Strategi: Digitalisering

Strategier för digitalisering

- Att skapa en hög grad av förankring och att verksamheterna ansvarar för och bidrar i arbetet med att öka den digitala mognaden i organisationen.
- Att arbeta med utbildning och en lärande organisation för att förändra och utveckla arbetsätt.



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 kollektivtrafiknämndens arbete och satsningar inom kollektivtrafik bidrar till hållbar utveckling. Ett tydligt exempel är att Svealandstrafiken uppdragits att jobba i riktning mot de ambitioner som finns såväl i Trafikförsörjningsprogrammet som Energi- och klimatprogrammet, om att ha en fossilfri kollektivtrafik som därtill ska bli mer energieffektiv och bidra till minskat buller. Detta har konkret landat i att Svealandstrafiken nu beställt ett större antal elbussar.

Strategi: Hållbar regional utveckling

Strategier för regional utvecklingsstrategi

- Ett utmaningsdrivet genomförande av Regional utvecklingsstrategi.
- Insatser som skapar likvärdiga förutsättningar i hela länet.
- Bygga resiliens och utvecklingskapacitet i Örebro län.



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 behöver 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 starkt 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 hållbarhetssäkrade 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 kollektivtrafik-

resande 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, investeringsstakten 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 delaktigt 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 skapa, 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.

Indikatorer	Utfall	Målvärde
Andel organisationer inom partnerskapet för regional utveckling, som har högt förtroende för Region Örebro län i rollen som regionalt utvecklingsansvarig ska öka.		— —
Kommentar Kollektivtrafiknämnd Indikatorn kommer att följas upp under hösten 2023.		

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 sits” samt är delägare i två tågbolag som kör regionaltågstrafik. Inom det senare så har Tåg i Bergslagen under året tagit steg mot hur länen ska samverka och gemensamt sälja biljetter, när nu ett nytt trafikavtal träder ikraft senare under året.

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 som bidrar till en hållbar kompetensförsörjning.





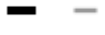




Kommentar

Utifrån indikatorerna kopplat till attraktiv arbetsgivare görs bedömningen att förvaltningen fortsatt är en attraktiv arbetsgivare. Det finns index som för helåret 2022 gått i negativ riktning, till exempel Attraktiv arbetsgivarindex, men där index under första delen av 2023 åter rört sig i positiv riktning. Jämställdhetsindexet Jämix ligger på en fortsatt mycket hög nivå.

Införandet av det gemensamma arbetssättet kopplat till systematiskt arbetsmiljöarbete samt integreringen av organisationens värdegrund in i verksamheten ska förhoppningsvis understödja en positiv utveckling.

Under senare delen av 2022 samt under 2023 har utmaningar med kompetensförsörjningen börjat synas i delar av verksamheten, framförallt där det finns en konkurrenssituation med det privata näringslivet.

Indikatorer	Utfall	Målvärde	
Hållbart medarbetarengagemang, HME, ska öka i jämförelse med tidigare medarbetarenkät. <i>Kommentar</i> Resultatet från 2021 års medarbetarenkät visar att HME, Hållbart medarbetarengagemang, ligger kvar på samma nivå som vid 2018 års mätning med ett resultat på 79 av 100. Det är generellt sett mycket små förändringar mellan 2018 och 2021 i de olika delar som medarbetarenkäten mäter.	79	>79	
Attraktiv arbetsgivarindex, AVI, ska öka i jämförelse med föregående år. <i>Kommentar</i> Nyckeltalet AVI, Attraktiv arbetsgivare, visar en nedgång från 118 till 107 för 2022 jämfört med 2021. Orsakerna är framförallt att vi under 2022 hade en högre kort- och långtidssjukfrånvaro samt högre personalomsättning än 2021. Övriga nyckeltal i indexet ligger på ungefär samma nivå som tidigare.	107	119	
Jämställdhetsindex, Jämix, ska öka i jämförelse med föregående år. <i>Kommentar</i> Nyckeltalet Jämix vilket mäter jämställdheten inom RU ökar från 146 till 147. Det innebär att förvaltningen Regional utveckling är en av de 10% arbetsgivare med högst värde av alla de organisationer Nyckeltalsinstitutet mäter. Skillnaderna i de olika indexen som skapar nyckeltalet är marginella.	147	146	
Frisktalet ska förbättras i jämförelse med föregående år. <i>Kommentar</i> Sjukskrivningstalen under första delen av 2023 har minskat med ca en procentenhet jämfört med motsvarande perioder för 2022. Minskningen har skett både i kort- och långtidssjukfrånvaro. Förvaltningen har börjat jobba utifrån Region Örebro läns gemensamma arbetssätt för det systematiska arbetsmiljöarbetet samt påbörjat integreringen av organisationens värdegrund i verksamheten. Även det arbetet görs med hjälp av de metoder som tagits fram gemensamt inom Region Örebro län.			
Personalomsättningen externt ska redovisas. Den ska minska i jämförelse med föregående år. <i>Kommentar</i> 29 personer lämnade förvaltningen under 2022 vilket var 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 inte förvånande. Förvaltningen har under 2022 och första delen av 2023 än tydligare börjat märka av kompetensförsörjningsutmaningar i delar			







Indikatorer	Utfall	Målvärde
av verksamheten, inte minst i verksamheter där den privata marknaden också är i stort behov av personal. Som en följd av det har vi behövt utveckla vårt arbetssätt vid rekryteringar och börjat använda extern konsult hjälp för att hitta personal till vissa av våra verksamheter.		
Region Örebro läns värdegrund ska integreras under kommande år.	 Delvis	 →
<p><i>Kommentar</i></p> <p>Region Örebro län värdegrund har börjat integreras i förvaltningens verksamhet. De verktyg och metodstöd som togs fram under 2022 har nu börjat användas i verksamheten, modul 1 och 2 har genomförts på områdesträff. Övriga moduler har arbetats med inom respektive enhet. Det arbete som redan pågår inom förvaltningen med att utveckla tillitsbaserad ledning och organisationskultur vävs ihop med förvaltningens arbete med värdegrund, kultur och beteenden då de i mångt och mycket hänger ihop.</p>		

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



Kommentar

Nämnden har ett rejält prognostiserat underskott. Under delåret har därför ett arbete med projektet Budget i balans 3.0 inletts.

Indikatorer	Utfall	Målvärde
Styrelsen och nämnderna redovisar ett resultat i balans.	 Inte alls	 →
<p><i>Kommentar</i></p> <p>Arbetet med att nå budget i balans fortgår. Trafikkostnaderna har minskat i den omfattning vi förutsåg med trafikförändringarna i enlighet med handlingsplan budget i balans 2.0 men resultatet påverkas av under förra året och detta år kraftigt ökade bränslepriser.</p>		
Biljettintäkterna för allmän kollektivtrafik ska öka med 5 procent per tertial.		 —  —
<p><i>Kommentar</i></p> <p>Trafikintäkterna har återhämtat sig bättre än budgeterat och är redan på nivåer över 2019 års nivå. Att det sker en minskning från den första till det andra tertialet beror på naturliga säsongsvariationer i resandet.</p>		
Kostnadsförändringar inom serviceresor exklusive index.		 —  —
<p><i>Kommentar</i></p> <p>Resandet fortsätter att öka, framförallt ser vi ökning på Riksfärdtjänst och sjukresor. Fler och längre riksfärdtjänstresor. Drygt 10 % fler och längre sjukresor jämfört med 2019. Bland annat har vi en ökning på cirka 40% för resor mellan USÖ och KGA Lasarett. Vi ser även att utomlänsresor ökar. Indikatorn redovisas i helårsrapport 2023</p>		

Uppdrag: Uppföljning av handlingsplanerna för Budget i balans 2.0 för att se vilken påverkan genomförda förändringar fått och utvärdera om ytterligare förändringar behöver göras.



Kommentar

Uppdraget har startat och ingår som en del i fortsatt arbete med besparingar. Förvaltningen har utifrån den långsiktiga prognos som tagits fram startat projektet Budget i balans 3.0.

4 Ekonomi

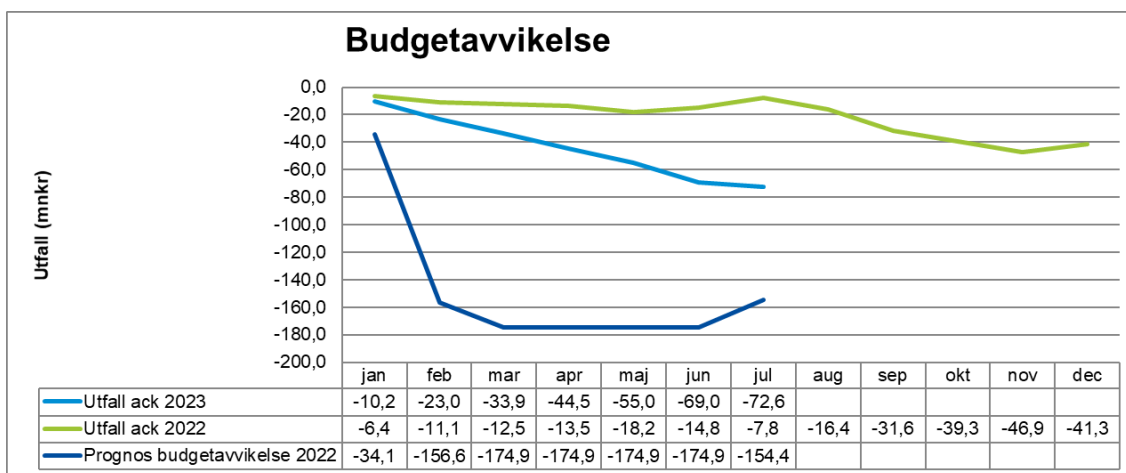
4.1 Resultatrapport kollektivtrafiknämnden

Resultatrapport

Belopp i mnkr	Utfall ack 2023	Budget ack 2023	Budget-avvikelse ack 2023	Utfall ack 2022	Prognos 2023	Budget 2023	Prognos budget-avvikelse 2023	Budget-avvikelse 2022
Trafikintäkter	115,9	111,3	4,6	93,4	205	196,8	8,2	18,2
Försäljning regional utveckling	151,1	139,5	11,6	130,2	281,9	239,2	42,7	20,1
Övriga intäkter	41,4	39,6	1,8	39,5	75,4	68,0	7,4	15,7
Summa intäkter	308,4	290,4	18,0	263,1	562,3	504,0	58,3	54,0
Personalkostnader	-39,2	-37,0	-2,2	-35,1	-68,9	-64,4	-4,5	-0,9
Trafikkostnad kollektivtrafik	-539,6	-480,9	-58,7	-413,3	-957,1	-836,1	-121,0	-16,9
Trafikkostnad serviceresor	-153,6	-133,4	-20,2	-131,8	-285,2	-228,7	-56,5	-34,3
Övriga kostnader	-37,2	-27,0	-10,2	-67,8	-77,1	-46,4	-30,7	-46,9
Avskrivningar, inventarier	-2,4	-3,1	0,7	-2,1	-6,2	-6,2	0,0	3,4
Avskrivningar, immateriella tillgångar								
Summa	-772,0	-681,4	-90,6	-650,1	-1 394,5	-1 181,8	-212,7	-95,6

Belopp i mnkr	Utfall ack 2023	Budget ack 2023	Budget-avvikelse ack 2023	Utfall ack 2022	Prognos 2023	Budget 2023	Prognos budget-avvikelse 2023	Budget-avvikelse 2022
kostnader								
Verksamhetens nettokostnad	-463,6	-391,0	-72,6	-387,0	-832,2	-677,8	-154,4	-41,6
Finansnetto	-0,1	-0,1	0,0	-1,6	-0,2	-0,2	0,0	0,3
Resultat	-463,7	-391,1	-72,6	-388,6	-832,4	-678,0	-154,4	-41,3

Budgetavvikelse



Sammanfattande analys

Kollektivtrafiknämnden har hittills under 2023 varit fortsatt något påverkad av pandemin när det gäller återhämtningen av resandet och därmed även intäktsnivån. Dock har resandet för juni och juli månader överstigit 2019-års nivå. Den positiva trenden för resande och trafikintäkterna motverkas dock framför allt av det allmänt högre kostnadsläget som vi haft i samhället sedan tidig höst 2022. Sedan i september 2022, när budgeten togs i nämnden, har trenden att intäkterna utvecklas positivt tillsammans med resandeutvecklingen fortsatt. Trafikintäkterna ligger ackumulerat januari-juli 4,6 miljoner kronor bättre än budget och uppgår till 12,0 miljoner kronor för juli månad. Resandet ligger 9 % lägre än perioden jan-juli 2019, vilket är 2 procentenheter bättre än för perioden januari-maj. Vidare har verksamheten under hösten/vintern fått uppdaterade budgetar från tågoperatörer och trafikoperatörer för busstrafiken som pekar på en betydande kostnadsökning. Sammantaget har nämnden därför -72 miljoner kronor i ackumulerat resultat för perioden januari-juli. I resultatet ingår underskott gällande sjukresor med -7,5 miljoner kronor där trafik kostnaden utgör den största avvikelsen.

En översyn av budgetar för de olika politiska organen har gjorts i anslutning till de förändringar som gjordes vid årsskiftet. Förändringen är genomförd från mars i budgetramen och formellt beslutas förändringen i samband med delårsrapporten per 31 juli.

Verksamheten har reviderat helårsprognosen i samband med julbokslutet och justerat den till -154,4 miljoner kronor vilket innebär +20,6 miljoner kronor i jämförelse med tidigare prognos. Justeringen avser framför allt förbättrade trafik kostnader, buss med 13 miljoner kronor och trafik kostnader, sjukresor med 4 miljoner kronor samt övriga poster på 3 miljoner kronor. Efter reviderad prognos från Svealandstrafiken ingår biogasskatt, avseende bränsle i bussarna, med 15 miljoner kronor mot tidigare beräknat 10,5 miljoner kronor. Tågkostnaderna ligger kvar på tidigare prognosnivå då ny prognos erhålls från tågbolagen i augusti/september. I den beslutade budgeten för hela verksamheten 2023 ingår ett underskott om -34,1 miljoner kronor och prognosen för helåret 2023 sammantaget beräknas därefter till -154,4 miljoner kronor.

Verksamheten har med anledning av rådande resultatläge och flerårsplan inlett ett arbete med att ta fram förslag till besparingsåtgärder. För att få en ekonomi i balans behövs dock ett helhetsgrepp tas mellan tillförande rammedel, intäktsökningar och besparingsåtgärder.

4.2 Periodens resultat

Intäkter

Trafikintäkterna uppgår till 115,9 miljoner kronor och ligger ackumulerat januari-juli 4,6 miljoner kronor över periodens budget och 0,8 miljoner kronor bättre än helårsprognosen. I juli uppgår intäkterna till 12,0 miljoner kronor vilket är i stort sett samma nivå som föregående år. För perioden januari-juli ligger trafikintäkterna 13,3 miljoner kronor över motsvarande period 2019 i reella tal medan resandet för samma period ligger 9 % lägre i jämförelse med 2019. I reella tal har trafikintäkterna återhämtat sig bättre än förväntat efter pandemin men det har också varit 3 taxehöjningar, drygt 18 procentenheters ökning, under de åren. Totalt ligger intäktsnivån för perioden januari-juli 7,3 % över 2019 års nivå.

Inom försäljningsintäkterna för regional utveckling, som per sista juli, ligger 11,6 miljoner kronor högre än budgeterad nivå, finns intäkter för framför allt serviceresor och olika typer av skolresor. Antal serviceresor har ökat i takt med att pandemin avtagit och resandet återhämtat sig. Resandet för perioden ligger därför för perioden januari-juli 7,4 % över 2022-års nivå då restriktioner gällde inom trafiken fram till och med maj. Antal sjukresor ligger i stort sett på samma nivå som föregående år, 0,6% över 2022-års nivå. Intäktsökningen återspeglar samma kostnadsutveckling och för perioden januari-juli ligger snittkostnaden per resa, i genomsnitt för alla trafikslag inom serviceresor, knappt 9 % högre än samma period 2022.

Personalkostnader

Personalkostnaderna för perioden januari-juli uppgår till 39,2 miljoner kronor vilket är 2,2 miljoner kronor högre än periodiserad budget varav 0,7 miljoner kronor av dessa utgör högre sociala avgifter i utfall än vad som budgeterats. Avvikelsen mot budget i helårsprognosen är 1,8 miljoner kronor över budget varav 1,2 miljoner kronor avser högre sociala avgifter.

Övriga kostnader

Trafikkostnaden för kollektivtrafiken avseende busstrafiken ligger per sista juli 44,8 miljoner

kronor sämre än periodiserad budget. Orsaken till detta är den bränsle- och allmänna kostnadsökningen som skedde under förra året och som verksamheten får helårseffekt av nu under 2023. Debitering av biogasskatt sker från 6 mars i enlighet med att skattebefrielsen underkändes av EU. Verksamheten har dock, efter besked från Svealandstrafiken som nekats skattebefrielse även för februari månad, debiterats även för den perioden. Något ytterligare besked i frågan om fortsatt eller retroaktiv debitering av biogasskatt har ännu ej erhållits. Hänsyn har tagits till debitering av biogasskatt i resultatet till och med juli. Vidare är även tågstnaderna 16,0 miljoner kronor högre än budget. Fortsatt osäkerhet råder kring utvecklingen av tågstnaderna under året då trafiken bland annat riskerar att påverkas av inställda turer till följd av personalbrist. Prognoser kommer att erhållas under augusti/september från tågbolagen och prognoserna kommer att revideras under hösten.

Trafikkostnaderna för serviceresor är 20,2 miljoner kronor högre än periodiserad budget. Detta förklaras dels av den allmänna kostnadsökningen i samhället samt att antalet totala antalet resor fortsätter att öka dock i något lugnare takt under sommarmånaderna. För perioden januari-juli 2023 har resandet ökat med 7,4 %, där sjukresor ligger i stort sett på samma nivå som 2022, 0,6 % fler resor, i båda fallen i jämförelse med motsvarande period föregående år. En ytterligare orsak är att restriktionerna i serviceresetrafiken togs bort fullt ut först under maj månad 2022 och succesiv återhämtning av resandet skedde förra året. Kostnaden per resa för alla trafikslag inom serviceresor har ökat med knappt 9 % i jämförelse med föregående år och det fås då mot bakgrund av att verksamheten hade restriktioner i trafiken föregående år och det ökade kostnadsläget i samhället under 2022 och fortsatt under 2023. Det är framför allt ökningen av bränslekostnaderna som slår igenom.

Under maj/juni 2022 träffades överenskommelse med trafikoperatörerna, som kör serviceresor, gällande att indexuppräknning ska ske per kvartal från och med kvartal 1 2022 istället för som i avtalet per halvår. Detta för att möta trafikoperatörernas ökade kostnader framför allt gällande bränsle. Detta indexeringsintervall kommer fortsatt att ske under 2023.

Den negativa avvikelserna under övriga kostnader, -10,2 miljoner kronor, beror till allra största delen på den återföring av budgetunderskottet, på -34,1 miljoner kronor, som periodiserats för januari-juli som uppgår till -19,9 miljoner kronor. Därav följer att kostnadsutvecklingen för övriga kostnader ligger 9,7 miljoner kronor lägre än periodiserad budget.

Driftredovisning kollektivtrafiknämnd

Belopp i mnkr	Budgetavvikelse ack 2023	Omsättning ack *) 2023	Relation (%)	Budgetavvikelse ack 2022
Område kollektiv- och serviceresotrafik	-72,3	306,5	-23,6	-7,9
Projekt	0,0	1,9	0	0,0
Förvaltningsgemensamt	-0,3	0,0	#DIVISION/0!	0,1
Resultat	-72,6	308,4	-23,5	-7,8

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

4.3 Helårsprognos

Intäkter

Trafikintäkterna har återhämtat sig bra i reella tal under 2023 och i samband med marsbokslutet reviderades helårsprognosen upp med drygt 8 miljoner kronor, till 205 miljoner kronor. Även resandet fortsätter att utvecklas positivt och ligger ca 9 % per 31 juli under 2019 års nivå. Verksamheten bedömer dock i nuläget att helårsprognosen får ligga kvar på 205 miljoner kronor och utvecklingen följs noggrant för att vid behov revideras senare under hösten.

Prognosen för intäkterna av försäljning av regional utveckling har reviderats. Skol- och gymnasieresor ligger kvar på budgeterad nivå medan intäkterna för serviceresor öka. Detta till följd av dels ökat resande och dels helårseffekten av den kostnadsutveckling som skedde under 2022. Effekten av intäktsökningen avseende serviceresor får ingen resultat effekt då kostnaderna justerats med samma belopp.

Personalkostnader

Personalkostnaderna i helårsprognosen har reviderats efter genomgång med verksamheten. Dels ökar kostnaderna till följd av relativt kraftigt ökade sociala avgifter, ca 1,8 miljoner kronor, som grundar sig i justeringar gällande indexeringar och förändringar avseende pensioner. Vidare är det helårseffekter av anställningar under 2022 som ej var med i budget fullt ut. Dessutom har en utökning av personal skett för att möta de förändringar som EU stadgar gällande dygnsvila från 1 oktober. Vidare bedrivs ett antal projekt inom skolskjutsplaneringsområdet där extern hel- eller delfinansiering finns och övertag har också skett från andra enheter inom Region Örebro län.

Övriga kostnader

Kostnad för busstrafiken har reviderades i samband med julireultatet och reducerats med 13 miljoner kronor i jämförelse med senaste prognos. Anledningen är dels något vikande bränslepriser framför allt gällande bränslet HVO, dels närtrafik som ej kunnat expanderas i budgeterad takt samt färre förstärkningsturer.

Den 6 mars kom en dom i EU-tribunalen, avseende skattebefrielse på biogas. Tidigare har det beslutats att Sverige tillåts ha skattebefrielse på biogas. Beslutet om skattebefrielse har dock överklagats och beslutet i EU-tribunalen blev att skattebefrielsen var att se som ett otillåtet statsstöd. Domen har nu vunnit laga kraft och nu tas skatt ut på biogas som ökar kostnaderna för den trafik som körs med biogasbussar.

Skatteverket har meddelat att man från tisdag den 6 mars kommer att lägga skatt på biogas om 2,84 kr per kubikmeter. Debiteringen från Svealandstrafiken påbörjas från och med 6 mars och effekten för 2023 beräknas uppgå till 10,5 miljoner kronor och om biogasskatten blir kvar även kommande år beräknas den till knappt 13 miljoner kronor. Svealandstrafiken har även fått avslag via sin biogasleverantör för reduktion för februari varför verksamheten debiterats biogasskatt även för februari. Total biogasskatt i prognosen uppgår till 15 miljoner kronor. Det finns

fortfarande ingen klarhet i om skattekravet kommer att kvarstå, eller om det finns en öppning att åter införa skattebefrielse på biogas eller om skatt kommer att tas ut retroaktivt. Detta kommer förstås att påverka de långsiktiga ekonomiska konsekvenserna.

Kostnaderna för tågtrafiken ligger kvar på tidigare prognostiserad nivå och verksamheten kommer att erhålla reviderade prognoser från tågbolagen under augusti/september. Kostnadsutvecklingen för tåg följs noggrant och verksamheten har täta möten med Tåg i Bergslagen och Mälardalstrafik gällande resultatuppföljningar. .

Helårsprognosen för sjukresor har också reviderats och underskottet uppgår till 21 miljoner kronor uppgår vilket är 5 miljoner sämre än föregående prognos. Detta avser framför allt trafik-kostnader.

Prognosen för övriga kostnader uppgår till 75 miljoner kronor vilket är 6 miljoner lägre än nivån som budgeterades för 2023 efter att den negativa budgetreserv, total -34,1 miljoner kronor för helåret, återförts.

Säsongsvariationer eller cykliska effekter

Trafikintäkterna är lägre under sommarmånaderna dels på grund av ett lägre resande bland kunderna men även beroende på en lägre produktion enligt tidtabell. I periodiserad budget har hänsyn tagits till säsongsvariationerna under hela året.

Kostnadsbilden för buss- och tågtrafiken är något lägre under sommarmånaderna på grund av en lägre planerad produktion. Det är även lägre intensitet i övriga externa kostnader till följd av sommar och semester i verksamheten såväl inom trafikområdet som hos leverantörerna. Kostnadsmassan är rakt periodiserad i budgeten förutom buss och tågtrafiken där budgeten speglar utfallet.

Övriga intäkter och kostnader bokförs i rätt period efter fakturerade eller beräknade belopp och budgeten är rakt periodiserade.

4.4 Vidtagna åtgärder för att nå ekonomi i balans

Samhällsbyggnadsnämnden 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 det läget gjordes bedömningen att några ytterligare åtgärder än de redan planerade inte behövde genomföras. En ny bedömning har gjorts under mars 2023 och har redovisats på kollektivtrafiknämndens sammanträde 26 april 2023. En reviderad budget beslutades på nämndmötet i mitten av mars med anledning av att enheten samhällsplanering o infrastruktur överförts till Regionstyrelsen från och med 1 januari 2023.

Nuvarande prognos för 2023 beräknas till ett underskott på -154,4 miljoner kronor, vilket är en förbättring med 20,6 miljoner kronor sedan förra prognosen. Verksamheten har inlett ett arbete med att ta fram förslag på besparingsåtgärder. För att verksamheten ska kunna nå en ekonomi i balans behövs dock ett helhetsbegrepp tas mellan rammedel, intäktsökningar och besparingsåtgärder.

4.5 Investeringar

Sammanställning av bruttoinvesteringar, mnkr	Utfall ack 2023	Prognos 2023	Budget 2023	Utfall 2022
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		3,0	13,0	
Övrig utrustning överfört från tidigare års budget	8,9	19,1	19,1	4,8
Investeringsbidrag (konto 2322, minusbelopp)				-1,4
Summa	8,9	22,1	32,1	3,4

Investeringarna 2023 som redovisas ovan är pågående investeringar som till viss del kommer att avslutas under 2023.

4.6 Produktions- och nyckeltal

1 Incheckningar

Eftersom framdörrarna var stängda under januari och februari 2022 så kommer jämförelser fortsättningsvis göras mot 2019 års resande. Statistik gällande tåg exkluderas i denna uppföljning.

Under juli månad 2023 var resandet 4 procent lägre än under 2019 och det totala resandet för januari-juli är 9 procent lägre jämfört med 2019. Men som figur 1 utvisar så närmar vi oss 2019 års nivåer för varje månad som går och för sommarmånaderna juni och juli så är det totala re-

sandet under 2023 redan över 2019 års nivåer.



Figur 1. Antal resor per år och månad.

Landsbygdslinjer har tappat flest resenärer med en minskning på 60 procent. Regionlinjer och expressbusslinjer har en nedgång på 17 respektive 7 procent. Stadstrafiken har en nedgång på 4 procent jämfört med 2019. Inom BRT stråket ser vi fortsättningsvis en positiv utveckling där vi har en ökning på 22 procent jämfört med 2019.

	2019 jan-juli	2023 jan-juli	Förändring antal	Förändring %
Expressbusslinje	309 900	289 500	-20 400	-7%
Landsbygdslinje	184 900	74 700	-110 300	-60%
Regionlinje	1 728 700	1 430 400	-298 200	-17%
Stadstrafik	4 817 200	4 610 000	-207 300	-4%
Totalt	7 040 700	6 404 600	-636 200	-9%

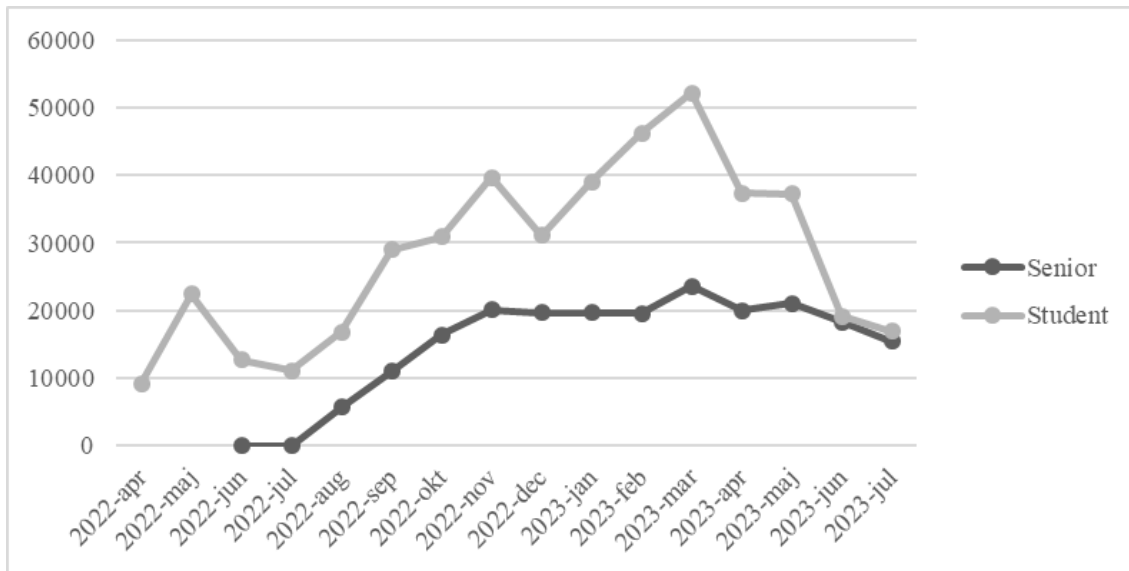
Tabell 1: Antal resande för jan-juli 2019 & 2023 (avrundat hundratal)

Från den 23 juli är busshållplatserna vid Våghustorget avstängda för ombyggnation för snabbussarna. Berörd trafik leds om och tillfälliga busshållplatser har satts upp på Änggatan och Trädgårdsgatan. Under tidsperioden 23 till 31 juli med linje 1 och 2 reser det i genomsnitt fler under både vardagar och helger jämfört med 2019. Även om tidsperioden är kort och självklart yttrefaktorer som exempelvis vädret påverkar så verkar det som att omledningen inte har påverkat resenärerna i större utsträckning, åtminstone på kort sikt.

Under 2022 togs två nya biljettyper i bruk, student och senior som fortfarande följs. Antalet resor som utförs med studentrabatten har självklart minskat under sommarmånaderna för att landa på ungefär 20 000 resor per månad. Antalet resor med seniorbiljett har hållits rimligt konstant med endast en reducering på 25 procent under juli jämfört med tidigare månader. Även

under sommaren görs störst del av resorna inom stadstrafiken och de linjer med flest antal resor är linje 5 och 7. Flest påstigningar görs vid Resecentrum och Kulturkvarteret.

För studenter syns ingen större reseförändring under sommaren där störst del av resorna fortsättningsvis görs inom stadstrafiken på linje 2 och 3. Angående hållplatser syns en liten förändring där flest påstigningar görs vid Resecentrum och Kulturkvarteret.

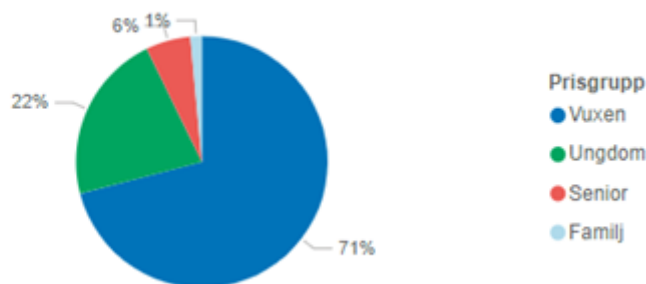


Figur 2: Antal resor för vald resenärtyyp

2 Försäljning

Intäkterna av enkelbiljettförsäljningen under januari till juli 2023 har ökat med 48 procent jämfört med samma tidsperiod under 2019. Köp av enkelbiljett sker främst genom appen där 74 procent av biljetterna köps. Under tidsperioden står vuxna för 71 procent av enkelbiljettinkomsten, ungdomar står för 22 procent och resterande 7 procent står familj och senior grupperna för.

Försäljning per prisgrupp (SEK)



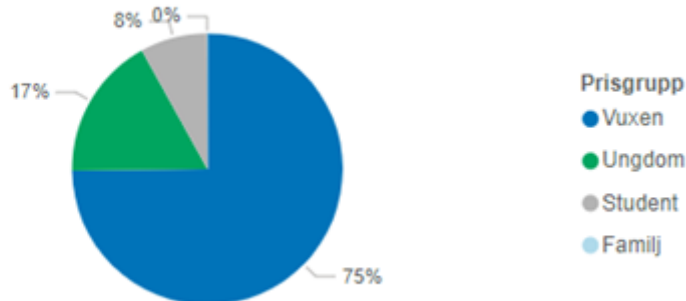
Figur 3: Enkelbiljettförsäljningen fördelat per resenärstyp

Biljettypen periodbiljett består av: Månadsbiljett, månadsbiljett lågpris, flex 10/40d, 72h, 24h och prenumeration (årsbiljett). Intäkterna av periodbiljettförsäljningen under januari till juli 2023 har totalt ökat med 24 procent jämfört med 2019. Där 30 dagar lågpris biljetten fortsätter

och prestera bra med en ökning på 87 procent jämfört med 2019.

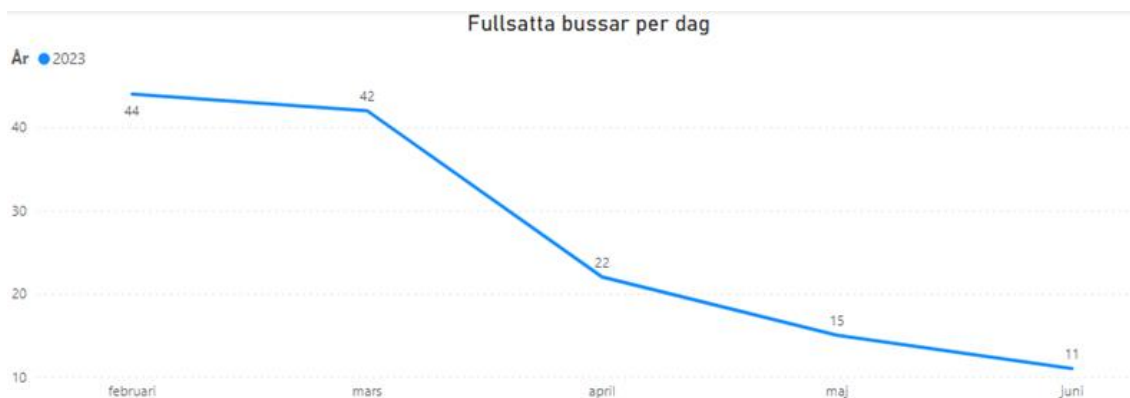
Den ökade försäljningen inom både de tidigare och nya periodbiljetterna antyder att vi lyckas behålla våra nuvarande kunder samtidigt som vi även lockar in nya med det utökade utbudet.

Försäljning per prisgrupp (SEK)



Figur 4: Periodbiljettförsäljningen fördelat per resenärstyp

Jämfört med enkelbiljetterna säljs en relativt låg andel av biljetterna i appen, där 43 procent av biljetterna sålts genom appen under 2023. Vuxna står för 75 procent av periodbiljettinkomsten, ungdomar står för 17 procent och resterande 8 procent står student och familj för.



Figur 5: Fullsatta bussar per månad

Under februari till juni (statistik för juli finns inte tillgänglig än) har Svealandstrafikens trafikledning registrerat 134 antal fullsatta bussar med en tydlig nedgång i antal för varje månad. Linjerna med flest fullsatta bussar är linje 1, 2 och 3 där linje 1 med 22 registreringar har haft flest fullsatta bussar. Utöver Örebro resecentrum så är Vivalla centrum, Kulturkvarteret och Universitetsplatsen de hållplatserna med flest antal fullsatta busar. Ungefär 50 procent av alla registreringar görs mellan tidsperioden 07:30 till 09:00 och över 90 procent av alla registreringar görs måndag till fredag.

Eftersom denna uppföljning av fullsatta bussar inte gjorts innan 2023 så finns inte möjligheten att göra historiska jämförelser.

5 Personalekonomi

5.1 Personalkostnader

	Utfall ack 2023	Utfall ack 2022	Prognos 2023	Utfall 2022
Lönekostnad (40-41) (mnkr)	25,4	23,9	44,1	44,2
Lönekostnadsökningstakt (%)	6,3	7,6	-0,2	8,6

5.2 Kostnadsanalys

Konto	Kategori	Utfall ack 2023, mnkr	Utfall ack 2022, mnkr	Förändring, mnkr	Förändring %
4011+ 4081	Månadslöner	-19,3	-18,0	-1,3	7,2
4012	Timanställda	-0,9	-1,0	0,1	-10,0
4031	Obekväm arbetstid	-0,4	-0,4	0,0	0
4032	Övertid/mertid	-0,2	-0,3	0,1	-33,3
4033	Jour och beredskap	0,0	0,0	0,0	#DIVISION/0!
4040	Förändring skuld jour, beredskap och övertid	0,0	0,0	0,0	#DIVISION/0!
4110+ 4150	Semesterkostnad inkl. skuldförändring	-3,5	-3,1	-0,4	12,9
4120	Sjuklön	-0,5	-0,5	0,0	0
	Övrigt konto 40xx-41xx	-0,6	-0,6	0,0	0
	Totalt kontoklass 40-41	-25,4	-23,9	-1,5	6,3

5.3 Antal tillsvidareanställda årsarbetare

Yrkesgrupp	Antal årsarbetare per 31 jul 2023			Antal årsarbetare per 31 jul 2022			Förändring		
	Kvinnor	Män	Totalt	Kvinnor	Män	Totalt	Kvinnor	Män	Totalt
Kurator/ famråd/ kurativt arb	3,0	0,0	3,0	2,0	0,0	2,0	1,0	0,0	1,0
Städerska	4,8	0,0	4,8	5,8	0,0	5,8	-1,0	0,0	-1,0
Kock/ kallskänka/ köksbiträde	7,0	1,0	8,0	7,0	1,0	8,0	0,0	0,0	0,0
Vaktmästare o förrådsarbetare	1,0	2,0	3,0	1,0	2,0	3,0	0,0	0,0	0,0

Yrkesgrupp	Antal årsarbetare per 31 jul 2023			Antal årsarbetare per 31 jul 2022			Förändring		
Administratör	46,3	12,6	58,9	39,8	10,6	50,4	6,6	2,0	8,6
Handläggare	93,0	49,8	142,8	82,8	48,5	131,3	10,2	1,3	11,5
Chef	16,0	13,0	29,0	16,0	13,0	29,0	0,0	0,0	0,0
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	49,2	26,8	76,0	48,4	25,5	73,9	0,8	1,3	2,1
Elevassistent	11,8	6,0	17,8	11,0	6,0	17,0	0,8	0,0	0,8
Summa	232,1	112,2	344,3	213,8	107,6	321,4	18,4	4,6	23,0

Ökningen av antalet tillsvidarejänster består av i huvudsak tre delar. Den stora delen handlar om tjänster som konverterats från visstidstjänster till tillsvidarejänster. Den andra delen är att förvaltningen tagit över arbetsgivaransvaret för tjänster som tidigare varit placerade hos annan arbetsgivare, antingen externt eller internt. Den tredje delen handlar om reella utökningar.

5.4 Sjukfrånvaro (avser per föregående månad)

Kategori	Utfall jan - jun 2023	Utfall jan - jun 2022	Förändring antal timmar, procent

Kategori	Utfall jan - jun 2023			Utfall jan - jun 2022			Förändring antal timmar, procent		
	Kvinnor	Män	Totalt	Kvinnor	Män	Totalt	Kvinnor	Män	Totalt
Schemalagda timmar	259 716	113 753	373 469	238 711	113 171	351 881	21 005	582	21 587
Sjukfrånvaro, korttidsfrånvaro (tim)	5 909	1 624	7 533	5 708	2 166	7 874	201	-542	-342
Sjukfrånvaro, långtidsfrånvaro (tim)	5 158	4 107	9 265	4 751	3 218	7 969	406	890	1 296
Sjukfrånvaro totalt (tim)	11 066	5 732	16 798	10 459	5 384	15 843	607	348	955
Sjukfrånvaro, korttidsfrånvaro % *	2,28 %	1,43 %	2,02 %	2,39 %	1,91 %	2,24 %	0,12 %	0,49 %	0,22 %
Sjukfrånvaro, långtidsfrånvaro % *	1,99 %	3,61 %	2,48 %	1,99 %	2,84 %	2,26 %	0,00 %	0,77 %	0,22 %
Sjukfrånvaro totalt % *	4,26 %	5,04 %	4,50 %	4,38 %	4,76 %	4,50 %	0,12 %	0,28 %	0,00 %

*) Procent av schemalagd tid

Sjukfrånvaron är i princip oförändrad jämfört med samma period föregående år.

6 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

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

Intern kontroll

- Att verksamheten följer de styrande dokument som Region Örebro län har beslutat samt lagar, förordningar, föreskrifter och avtal som gäller för verksamheten.
- Att redovisningen och uppföljningen av verksamheten och ekonomin är rättvisande och ändamålsenlig.
- 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 tillräck-




lig 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.


6.1 Internkontrollplan

Symbolförklaringar


 = Pågående  = Avslutad  = Ej genomförd

HR

Risken att systematiskt arbetsmiljöarbete (SAM) inte bedrivs i enlighet med föreskrifter och Region Örebro läns riktlinjer och rutiner.

Status	Åtgärd
	<p>Regionövergripande åtgärd: Varje chef ska säkerställa att arbetsmiljöarbete sker enligt fördelade arbetsmiljöuppgifter genom att årligen följa upp arbetsmiljöarbetet, planera för åtgärder och rapportera/redovisa till den som fördelat arbetsmiljöuppgifterna.</p> <p><i>Kommentar</i> Kollektivtrafiknämnd Kontroll av efterlevnaden av SAM-processen sker i samverkan med fackliga parter. Bedömningen är att förvaltningen uppfyller de krav som finns. Bland annat har skyddsronde genomförts samt årlig information om riktlinjer och rutiner kopplade till SAM har getts på områdesträff. Respektive chef, med stöd av HR, är ansvarig för att det systematiska arbetsmiljöarbetet bedrivs enligt de rutiner som finns för arbetet.</p>

Risken att lönehantering och löneutbetalningsprocessen inte är helt tillfredsställande och ändamålsenlig.

Status	Åtgärd
	<p>Regionövergripande åtgärd: Genomgång och kvalitetssäkring av processerna inom lönehanteringsområdet.</p> <p><i>Kommentar</i> Under hösten 2022 har ett flertal nya kontroller införts för att ytterligare kvalitetssäkra en korrekt löneutbetalning. Ett arbete har också genomförts för att tydliggöra hanteringen kring utlägg och förmåner med förhoppning om att det ska vara lättare att veta när det ska göras reseräkningar och när det ska vara fakturahantering, samt vilka underlag som behöver finnas med. Arbete pågår med att få till utbildning kring lön för nya chefer, samt att få möjlighet att besöka ledningsgrupper i verksamheten för att öka kunskapen kring vad man som chef behöver tänka på kring lön.</p>

Status	Åtgärd

Ekonomi

Risken att redovisningen inte är rättvisande.

Status	Åtgärd
▶	<p>Regionövergripande åtgärd: Information och utbildningsinsatser riktat till ekonomer och ekonomiadministratörer.</p> <p><i>Kommentar</i></p> <p>Samtliga ekonomer och ekonomiadministratörer har erbjudits momsutbildning under våren för att öka kunskapen om hur regionen ska hantera moms på ett korrekt sätt. Information om aktuella ekonomifrågor inklusive redovisning har lämnats på ekonomgrupp under våren. Det finns också flera arbetsgrupper på regionövergripande nivå som arbetar med frågor kring den ekonomiska redovisningen för att hanteringen ska bli korrekt.</p>

Informationssäkerhet

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

Status	Åtgärd
▶	<p>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.</p> <p><i>Kommentar</i></p> <p>Arbete pågår löpande. En informationsinsats för förvaltningen genomfördes under våren där en genomgång av informationssäkerhetsfrågorna skedde med uppmaning att genomföra DISA utbildning (digital informationssäkerhetsutbildning för alla). Informationshanteringsplan saknas för förvaltningen Regional utveckling.</p>
✓	<p>Regionövergripande åtgärd: Säkerställ att informationsklassning av IT-stöd som innehåller personuppgifter har genomförts i enlighet med riktlinje för informationsklassning.</p> <p><i>Kommentar</i></p> <p>Alla system är informationsklassade inom Seviceresor men det återstår system inom allmänna kollektivtrafiken som behöver informationsklassas.</p>
✓	<p>Regionövergripande åtgärd: Informationsägare/objektägare ska säkerställa att identifierade informationssäkerhetsbrister åtgärdas.</p> <p><i>Kommentar</i></p> <p>Utifrån genomförda informationsklassningar pågår arbetet med åtgärder.</p>

Kvalitet och utveckling

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

Status	Åtgärd
✓	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. <i>Kommentar</i> Kollektivtrafiknämnd Området har genomfört kvalitetskulturindexmätning ihop med SIQ och infört åtgärder enligt det.