

Verksamhetsberättelse

Kollektivtrafiknämnd

Helår 2023

Innehållsförteckning

1	Inledning	3
2	Väsentliga händelser	3
3	Nämndens mål, strategier och uppdrag	5
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	15
4	Ekonomi	18
4.1	Resultatrapport kollektivtrafiknämnden	18
4.2	Årets resultat	19
4.3	Vidtagna åtgärder för att nå ekonomi i balans	21
4.4	Investeringar	22
4.5	Produktions- och nyckeltal	22
5	Personalekonomi	25
5.1	Personalkostnader	25
5.2	Kostnadsanalys	25
5.3	Antal tillsvidareanställda årsarbetare	26
5.4	Sjukfrånvaro	27
6	Framtida utmaningar	28
7	Intern styrning och kontroll	29
7.1	Internkontrollplan	29
7.2	ISK-bedömning	32

1 Inledning

En del av Region Örebro läns politiska verksamhet sker i kollektivtrafiknämnden som till sin hjälp under år 2023 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).

Kollektivtrafiknämnden hanterar uppdraget kring särskild kollektivtrafik (serviceresor) dels som ett eget uppdrag gällande resor till och från vården. Dels genom uppdrag från samtliga länets kommuner gällande färdtjänst och för några kommuner gällande skolskjutsplanering. Uppdraget gällande resor till och från vården sker i ett nära samarbete med hälso- och sjukvården och där vägval inom den verksamheten påverkar kollektivtrafiknämndens uppdrag.

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

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

Syftet med verksamhetsberättelsen 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.

Verksamhetsberättelsen 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
- Digitala bekymmer inom serviceresor
- Avtal om nytt försäljningssystem
- Avtal om skolskjuts med Nora kommun
- Beslut om handlingsplan för Budget i balans 3.0

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 försälj-

ningssystemets 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 året har Yrkesakademien upphört med att utbilda och certifiera förarna i serviceresetraffiken. 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 att kontakta 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 vid införandet av ett nytt system som gjorde att belastningen på beställningscentralen och övriga Serviceresor fortsatte att vara högre än vanligt.

Under hösten 2023 kom varsel om strejk från Transportarbetareförbundet, under förhandlingar med Biltrafikens Arbetsgivarförbund gällande nya kollektivavtal. Varslet omfattade bland annat alla serviceresor utförda med specialfordon under måndagar och tisdagar under september månad. Parterna kom överens innan varslet blev verklighet.

En ny chef tillsattes för sektionen Utredning och planering, i och med att tidigare chef flyttades till Skolskjutsenheten när den bildades. Under året slutade två chefer på beställningscentralen sina uppdrag och ersattes med en tillfällig chef. Enhetschefen för Serviceresor avslutade strax därefter sin anställning helt, vilken tillfälligt ersattes med Serviceresors utvecklingsledare.

Skolskjuts - Nya samverkansavtal för planering och trafik av skolbilar har slutits med Askersunds kommun, Lekebergs kommun och Kumla kommun. Under året har ansvaret för skolskjutsplaneringen för Karlskoga kommun återtagits av kommunen. I slutet av året blev det också klart med nytt avtal med Nora kommun med uppdraget att sköta all skolskjutsplanering från och med 1 januari 2024 samt vara myndighetsstöd.

Utvecklingsprojekt har slutförts och ett nytt har påbörjats med Lindesbergs kommun för gymnasieelever på Lindeskolan.

Beredskap och säkerhet

Allmän kollektivtrafik - Inga specifika åtgärder har vidtagits utöver de gängse rutiner som vidtas i samband med krissituationer.

Serviceresor - Under mars utsattes ett trafikplaneringssystem som används av några av Region Örebro läns trafikoperatörer för en hackerattack vilket gjorde det svårt för dem att få ut korrekt antal bilar i trafik. Detta medförde att arbetet inom Region Örebro läns beställningscentral fick utföras på ett annat sätt än normalt och genom tillfälliga lösningar. En utvärdering av beställningscentralens agerande och hur situationen löstes har gjorts av externt anlitat företag och förslag till förbättringar har gjorts och genomförts.




Skolskjuts - Ett flödesschema har tagits fram för arbetet med avvikelser för skolskjuts där ett

syfte har varit att värdera ärendet och om det är en allvarlig avvikelse snabbare följa upp och få till en utredning som leder till åtgärder. För att säkra överföring av elevuppgifter mellan Lindesbergs samt Örebro kommun och Region Örebro län har ett nytt arbetssätt utarbetats i ett gemensamt system.




3 Nämndens mål, strategier och uppdrag

Symbolförklaringar





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

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

Förändringspilar, utveckling under året, resultat 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
Effekt mål från regionfullmäktige	2	1	1
Nämndens mål	1	3	
Nämndens uppdrag	6	2	

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 2024 och kommande år och verkställa den handlingsplan som antagits.

Allmän kollektivtrafik påverkas av de effektiviseringar som gjorts kopplat till handlingsplan för budget i balans 2.0 och de trafikpliktsbeslut som fattats kopplat till budget i balans 3.0 som sannolikt bidrar till att utfallet för NKI blir påverkat.

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>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.</p> <p><i>Kommentar</i></p> <p>77 procent är samma värde som för 2022. Det innebär också att man alltså ligger 2 procentenheter efter den nivå som rådde före pandemin. Uppfattningen om kollektivtrafiken antas också påverkas negativt av den publicitet som ges kring beslut om neddragningar av trafik.</p>	77%	80%		
<p>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.</p> <p><i>Kommentar</i></p> <p>NKI (Nöjd Kund-Index) ligger för närvarande på 85%, vilket är lägre än målnivån på 90%. Denna minskning sammanfaller med betydande ökning i samordning för år 2023 jämfört med både 2021 och 2022. Dessutom påverkas NKI av flera korrelationsfrågor, inklusive Andel Nöjda kunder med Trygghet som för närvarande ligger på 81% och Andel Nöjda kunder vid beställningen som ligger på 85%. Dessa faktorer visar en stark koppling till NKI och kan bidra till förklaringen av den nuvarande nivån på 85%.</p>	85%	90%		

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 brottats 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 och trenden har fortsatt under 2023, främst inom stadstrafik och starka stråk men framförallt inom sträckan för Citylinjen.









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 2023 utökats till att även omfatta helger.

Utöver ovan nämnda utmaningar som troligen även fler andra kollektivtrafikmyndigheter nationellt kämpat med under 2023, så kvarstår några större utmaningar som väntar oss:

- Kollektivtrafikens konkurrenskraft mot bilen, öka kollektivtrafikens marknadsandel.
- Uppnå de ekonomiska målen uppsatta för Region Örebro läns nämnder om en budget i balans. Nämnden har beslutat om handlingsplan Budget i balans 3.0.
- Stärka varumärket.

Indikatorer	Utfall	Målvärde
Resandeökning i procent.	13%	— ↘
<i>Kommentar</i>		
En resandeökning om 13 procent jämfört med föregående år är förstas en mycket betydande utveckling. Det ska dock förstås mot bakgrund av att det under januari och februari 2022 rådde rekommendationer om att undvika kollektivtrafiken, samt att framdörrarna var stängda. Resandet är för 2023 8 procent mindre än före pandemin (2019).		
Antal fullsatta bussar.	568	— —
<i>Kommentar</i>		
De fullbelagda avgångarna är till allra största delen i Örebro stadstrafik, samt i viss på linje 500 mellan Karlskoga och Örebro. Där vi ser ett tydligt mönster gällande hög beläggning sker planerade förstärkningar. De fullsatta avgångarna är i huvudsak där vi inte kan se sådana mönster. 568 får bedömas vara en rimlig nivå, då ett värde om 0 snarast indikerar att det finns överkapacitet i systemet.		
Andel bussar som är fullt tillgänglighetsanpassade.	100%	— ↗
Antal hållplatser som tillgänglighetsanpassats.	29 st	— —



Indikatorer	Utfall	Målvärde
Kommentar		
Under året har det skett ett omfattande arbete med att tillgänglighetsanpassa hållplatser. 29 st hållplatser är mer eller mindre dubbelt så många jämfört en normal utveckling.		
Antal resor som görs med företagskort.	24 523 st	 
Kommentar		
Det är inte möjligt att ta fram resande per betalmedel (som företagskort är). Istället presenteras antal köpta biljetter med företagskort (70 av dessa är periodbiljett resterande enkel).		
Antal företag som använder företagslösningar.	70 st	 
Marknadsandel i procent. Marknadsandelen vid utgången av år 2023 ska ligga över 16 %	16 %	16 %  
Kommentar		
Även om det totala resandet fortfarande ligger efter den nivå som rådde före pandemin så har marknadsandelen återhämtat sig med stor tydlighet. Denna utveckling indikerar att kollektivtrafiken trots allt haft en snabbare återhämtning än biltrafiken.		
Upplevd punktlighet enligt Kollbar. Den upplevda punktligheten ska ligga över 47 %	46%	47%  
Kommentar		
Även om detta inte är en anmärkningsvärt låg nivå i nationell jämförelse så är punktligheten en viktig faktor för att öka nöjdheten och resandet. Detta har föranlett att området initierat ett arbete för att tydligare kunna ställa den upplevda punktligheten mot den faktiska punktligheten, för att därefter kunna vidta bättre riktade åtgärder.		

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 riktade mot förare och trafikföretag samt marginellt högre andel vitesgrundande avvikelser, vilket är positivt. Båda dessa indikatorer är viktiga för att mäta kvaliteten i trafiken och så klart en morot för att se förbättring. 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. 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 och har fortsatt under 2023.

Indikatorer	Utfall	Målvärde
Andelen resor som bokas och avbokas digitalt.	19,4%	25%  
Kommentar		
Andelen har under 2023 ökat. Att andelen digitala bokningar via appen inom serviceresor är lägre än		

Indikatorer	Utfall	Målvärde
<p>målnivån kan ha flera orsaker och behöver utvärderas för att identifiera exakta faktorer. En möjlig förklaring kan vara att vissa kunder, särskilt äldre eller de med funktionsnedsättningar, kan ha svårigheter med teknisk användning. Att utforska möjligheter att göra appen mer tillgänglig och att kommunicera fördelarna med digitala bokningar kan vara strategier för att öka andelen digitala bokningar och avbokningar. App-användandet har de senaste tre åren gått från 9 till 14 och nu drygt 19%, så vi är på rätt väg, även fast vi inte når vårt målvärde.</p>		
<p>Andel tillståndsansökningar som görs digitalt för färdtjänst och riksfärdtjänst ska öka.</p> <p><i>Kommentar</i> Andelen digitala ansökningar har ökat. Vår utmaning är dock att vår egen hantering av de digitala ansökningarna är analog.</p>	31,4%	— —
<p>Andelen avvikelser mot totala antalet resor.</p> <p><i>Kommentar</i> Andelen avvikelser sjunker, både för att vi har betydligt fler resor än 2022 (över 780 000 resor) men också för en minskning i antal avvikelser.</p>	0,75%	— ↗
<p>Andelen responsärenden riktade mot förare och trafikföretag ställt mot totala antalet personresor inom serviceresor.</p> <p><i>Kommentar</i> Siffran fortsätter nedåt. Under andra delen av 2023 har vi haft en förarutvecklare anställd.</p>	0,3%	— —
<p>Andel digitala vårdgivarintyg.</p>	65%	— —
<p>Andelen viten mot totala antalet resor.</p> <p><i>Kommentar</i> Andelen har under 2023 ökat marginellt dock har en minskning skett sen delårsrapporten. Totala summan viten för 2023 är 4,1 miljoner.</p>	0,38%	— —
<p>Antalet kunder som använder digitala kanaler ska öka.</p> <p><i>Kommentar</i> Vi har svårt att mäta indikatorn. Vi kan dock konstatera att samtliga indikatorer som rör digitalt nyttjande har ökat under 2023. Det är gissningsvis en kombination av informationskampanjer, bättre digitala verktyg, fler kunder som kan använda sig av digitala verktyg samt (på senare tid) längre väntetider hos vår beställningscentral.</p>		— —

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



Indikatorer	Utfall	Målvärde
<p>Andel fossilfria drivmedel - allmän kollektivtrafik</p> <p><i>Kommentar</i> Målet uppnått.</p>	100%	100% ● →
<p>Andel fossilfria drivmedel - särskild kollektivtrafik</p>	96,2%	— —

Indikatorer	Utfall	Målvärde
Kommentar Enligt FRIDA, vårt fordonshanteringssystem är andelen förnybart drivmedel för helåret 96,2%. Vi misstänker att det finns något fel i dokumentationen då resultatet högre än det rimligtvis borde vara med tanke på våra trafikavtal. Vi redovisar ändå värdet då det är det värde vi har. Rimligtvis borde resultatet inte vara mer än på marginalen vara bättre än det för 2022 som låg på 83%.		

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

Arbetet har under 2023 bedrivits i mindre omfattning än planerat på grund av att de som arbetar med uppdraget arbetat med handlingsplanen för Budget i balans 3.0.

Uppdrag: Slutföra arbetet med att införa en modell för bättre trafikinformation samt information om trafikstörningar för hela länets kollektivtrafik.



Kommentar

Under året har såväl ett nytt system samt nya arbetsformer för att förse resenärerna med trafikinformation implementerats. Inriktningen är att vi ska kunna informera resenärerna om alla trafikstörningar som uppstår.

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



Kommentar

Avtal har tecknat med Ridango om utveckling av en ny försäljnings- och informationsapp, som uppfyller kraven om tillgänglighet. Appen kommer att introduceras för resenärerna efter sommaren 2024.

Uppdrag: Fortsätta att utveckla försäljnings- och informationsfunktioner som leder till ökad grad av självservice.



Kommentar

Det sker en fortsatt stor överflyttning från köp ombord och via ombud till appen. Under 2023 såldes 54 procent av biljetterna i appen, jämfört med 48 procent under 2022. Det finns också en tydlig trend i att antalet samtal och besök hos Kundenservice minskar, något som sannolikt kan förklaras med att fler hittar information i appen och på webben.

Uppdrag: Utveckla förutsättningen för en mer datadriven kollektivtrafikutveckling.



Kommentar

En ny uppföljningsportal i PowerBi har utvecklats under året.

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



Kommentar

Har lanserats under året.

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



Kommentar



Arbetet pågår enligt plan.

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. Exempelvis har Serviceresor processkartlagts under 2023 och arbetet med att processorientera verksamheten har efter det påbörjats. Även Skolskjutsenheten har påbörjat en processkartläggning under slutet av 2023.

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 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 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

RUS-uppföljningen 2023 identifierade tre områden där Örebro län har utmaningar. Det är områden där det finns stora gap mellan nuläge och önskvärt läge, där utvecklingen går för långsamt för att nå målen eller går åt fel håll i relation till målen. Inom dessa områden behöver länet göra stora positiva förflyttningar för att nå det önskvärda läge som RUS beskriver och de tre kraftsamlingarna beskrivs nedan. Genom att implementera de föreslagna kraftsamlingarna kan vi adressera dessa utmaningar och arbeta för en mer hållbar och inkluderande framtid för Örebro län samt stärka måluppfyllelsen i den regionala utvecklingsstrategin. Samarbete över områdes- och organisationsgränser och långsiktig strategisk planering kommer vara avgörande för att uppnå de önskade resultaten.

Inkludering

Hur kan en mer jämlik utbildningsnivå skapas i länet och öka delaktigheten i samhället för en socialt hållbar utveckling?

För att nå en positiv förflyttning rekommenderas särskilda insatser för att riva hinder och minska utanförskapet på arbetsmarknaden, med fokus på inkludering och social sammanhållning.

Barn och unga

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?

För att nå en positiv förflyttning föreslås särskilda satsningar för att stärka lokalt samarbete och gemensamt lärande mellan olika samhällsaktörer, med målet att ge barn och unga bättre förutsättningar för ett gott liv.

Grön omställning

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?

För att nå en positiv förflyttning föreslås konkreta åtgärder för att främja innovationer och öka implementeringen av gröna lösningar. Särskilt fokus läggs på att påskynda den gröna omställningen inom näringslivet genom särskilda insatser och samarbete mellan olika samhällsaktörer.

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 under året varit delaktiga i genomförandet av den regionala utvecklingsstrategin som antogs i april 2022. RUS anger att uppföljning ska vara grund för agerande och att insatser ska leda till hållbar utveckling och likvärdiga förutsättningar i hela länet. Fokus under 2023 har varit att med RUS:en som analysram identifiera områden där länet har utmaningar och ta fram och förankra kraftsamlingar inom dessa områden för att säkra ett utmaningsdrivet genomförande och som ett sätt att stärka hållbarhetsarbetet.

Arbetet i kraftsamlingarna ska utgå från de fem vägledande principer som partnerskapet ställt sig bakom: vi har helhetssyn, vi sätter behovet i centrum, vi samskapar över organisations- och områdesgränser, vi testar i liten skala, vi lär och följer upp.

Indikatorer	Utfall	Målvärde
Andel organisationer inom partnerskapet för regional utveckling, som har mål och prioriteringar som kopplar till RUS, i sin verksamhetsplan ska öka. <i>Kommentar</i> Observera att frågan är omformulerad och resultatet går därför inte att jämföra med tidigare år.	73%	— —
Andel organisationer inom partnerskapet för regional utveckling, som har högt förtroende för Region Örebro län i rollen som regionalt utvecklingsansvarig ska öka. <i>Kommentar</i> Förtroendet för Region Örebro län i rollen som regionalt utvecklingsansvarig har minskat de två senaste åren men ökat något sedan första mätningen 2019.	60%	83% ■ —
Andel organisationer som använder statistik och underlag kopplat till RUS, för uppföljning och/eller nya beslut ska öka. <i>Kommentar</i> Observera att frågan är omformulerad och resultatet går därför inte att jämföra med tidigare år.	87%	— —

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” och är delägare i bolaget Oslo-Stockholm 2.55 för en snabbare järnvägsförbindelse i stråket mellan Oslo-Stockholm. Nyttan för kollektivtrafiknämnden är möjligheten till snabbare regionalstågstrafik i öst-västlig riktning.

Region Örebro län är delägare i två tågbolag som bedriver regional tågtrafik och utöver det sker samarbete kring tågtrafik med Värmlandstrafik, Västtrafik och SJ.

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, medan Jämlikhet samtidigt ligger på en fortsatt mycket hög nivå.

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

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

Hösten 2023 har präglats av omställningsarbete kopplat till de besparingskrav respektive nämnd har haft att hantera. Antalet anställda kommer att minska, främst till följd av att förvaltningen inte tillsätter vakanser som uppstår. Det gör att behovet av att prioritera och även ta bort arbetsuppgifter blir allt större för att bibehålla en hållbar arbetsmiljö.

Indikatorer	Utfall	Målvärde
-------------	--------	----------

Indikatorer	Utfall	Målvärde	
Hållbart medarbetarengagemang, HME, ska öka i jämförelse med tidigare medarbetarenkät.	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 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.			
Attraktiv arbetsgivarindex, AVI, ska öka i jämförelse med föregående år.	107	119	 
<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.			
Jämställdhetsindex, Jämix, ska öka i jämförelse med föregående år.	147	146	 
<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.			
Frisktalet ska förbättras i jämförelse med föregående år.	57%	58%	 
<i>Kommentar</i> Frisktalet anger andel anställda med maximalt fem sjukdagar eller maximalt tre sjuktilfällen. År 2022 var frisktalet 58%, år 2023 är det 57%. Frisktalet har ökat en procentenhet bland kvinnor men minskat fem procentenheter bland män. Under 2023 har både korttids- och långtidssjukfrånvaron i förvaltningen legat på ungefär samma nivå som under 2022. Långtidssjukskrivning bland män har dock varit högre än under 2022.			
Personalomsättningen externt ska redovisas. Den ska minska i jämförelse med föregående år.	30%	29%	 
<i>Kommentar</i> 30 personer har lämnat förvaltningen under 2023 vilket är ungefär lika många som under 2022. Tio stycken gick i pension och 20 stycken gick externt. Förvaltningen har under 2023 i delar av verksamheten märkt av en allt större konkurrens om kompetens och tydligast har det visat sig när vi haft att rekrytera till område Energi och klimat.			
Region Örebro läns värdegrund ska integreras under kommande år.	 Delvis		
<i>Kommentar</i> Region Örebro län värdegrund har under året börjat integreras i förvaltningens verksamhet. De verktyg och metodstöd som togs fram under 2022 har börjat användas i verksamheten. Det arbete som sedan tidigare 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.			

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



Kommentar

Prognosen under året har kontinuerligt utvecklats mot ett minskat underskott men trots att handlingsplan budget i balans 3.0 antagits av nämnden pekar långtidsprognosen mot ett fortsatt underskott.

Indikatorer	Utfall	Målvärde
<p>Styrelsen och nämnderna redovisar ett resultat i balans.</p> <p><i>Kommentar</i> Kollektivtrafiknämnden har ett stort underskott. Under 2023 har nämnden beslutat om handlingsplanen Budget i balans 3.0 men den översiktliga långtidsprognos som gjorts pekar på ett fortsatt underskott. Inför Region Örebro läns arbete med budget för 2025 kommer en mer fördjupad långtidsprognos att tas fram.</p>	<p>■ Inte alls</p>	<p>■ →</p>
<p>Biljettintäkterna för allmän kollektivtrafik ska öka med 5 procent per tertial.</p> <p><i>Kommentar</i> Att mäta intäktsökningen från ett tertial till ett annat, var mer relevant under den första återhämtningen efter pandemin, då resandet endast var en femtedel av det normala. 2023 har varit ett överlag normalt år gällande resandet, vilket gör att intäkterna mellan tertialen främst påverkas av naturliga säsongsvariationer. Det kan dock konstateras att intäkterna har ökat med 15,3 procent jämfört med 2022. Det ska ses dels som en konsekvens av ökat resande, dels som en konsekvens av höjda biljettpriser. Indikatorn har i verksamhetsplan 2024 omformulerats.</p>		<p>■ —</p>
<p>Kostnadsförändringar inom serviceresor exklusive index.</p> <p><i>Kommentar</i> Resandet under året har fortsatt att öka, framför allt ser vi ökning på Riksfärdtjänst och sjukresor. Dock har det skett en minskad ökning under hösten vilket gör att resultatet är bättre än prognosen vid delårsbokslutet. En framtida osäkerhet är vad hälso- och sjukvårdens färdplaner kommer att leda fram till för beslut om lokalisering av vård. Indikatorn har i verksamhetsplan 2024 omformulerats.</p>		<p>■ —</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

Utifrån Region Örebro läns verksamhetsplan för 2024 har ett arbete med handlingsplan Budget i balans 3.0 genomförts. Handlingsplanen beslutades på kollektivtrafiknämnden i december och kommer att verkställas under kommande åren.

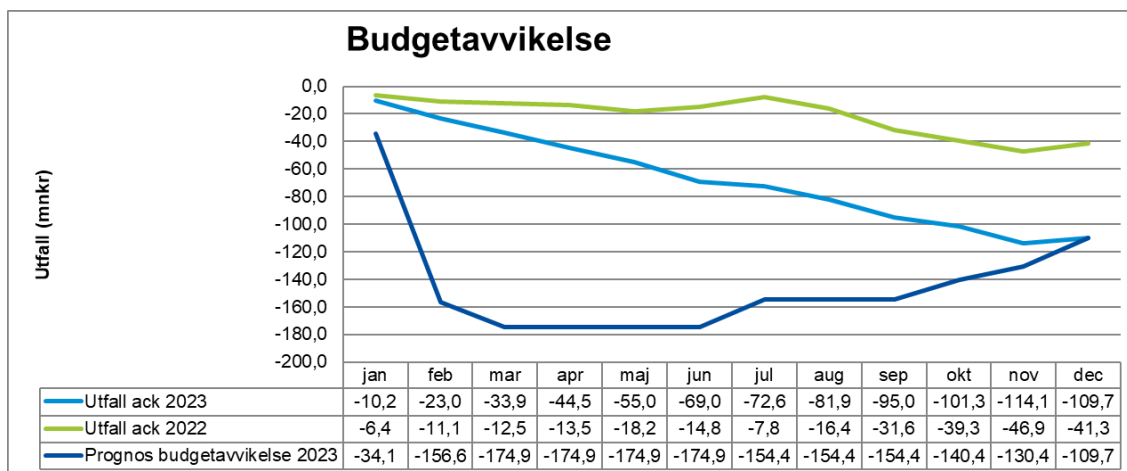
4 Ekonomi

4.1 Resultatrapport kollektivtrafiknämnden

Resultatrapport

Belopp i mnkr	Utfall 2023	Budget 2023	Utfall 2022	Budget- avvikelse	Utfalls- avvikelse
Trafikintäkter	206,8	196,8	179,3	10,0	27,5
Försäljning regional ut- veckling	275,3	239,2	247,0	36,1	28,3
Övriga intäkter	71,8	68,0	80,4	3,8	-8,6
Summa intäkter	553,9	504,0	506,7	49,9	47,2
Personalkostnader	-68,3	-64,3	-61,0	-4,0	-7,3
Trafikkostnad kollektivtra- fik	-930,8	-837,1	-811,3	-93,7	-119,5
Trafikkostnad serviceresor	-246,3	-208,5	-221,4	-37,8	-24,9
Övriga kostnader	-91,6	-65,7	-95,2	-25,9	3,6
Avskrivningar, inventarier	-4,5	-6,2	-3,6	1,7	-0,9
Avskrivningar, immateri- ella tillgångar					
Summa kostnader	-1 341,5	-1 181,8	-1 192,5	-159,7	-149,0
Verksamhetens netto- kostnad	-787,6	-677,8	-685,8	-109,8	-101,8
Finansnetto	-0,1	-0,2	-2,7	0,1	2,6
Resultat	-787,7	-678,0	-688,5	-109,7	-99,2

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 kan vi nu uttyda detta som ett förändrat resmönster som inte är tillfälligt. Resandet totalt för hela 2023 ligger 8 procent under 2019 års resande. Detta är en positiv trend för resandet efter pandemin. 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 och där bränslekostnaderna är det som påverkat nämndens ekonomi mest. Sedan i september 2022, när budgeten togs i nämnden, har trenden att intäkterna utvecklas positivt tillsammans med resandeutvecklingen fortsatt. Trafikintäkterna ligger ackumulerat för helåret 2023 10 miljoner kronor bättre än budget och uppgår till 206,8 miljoner kronor. Resandet ligger kvar på 8 % lägre än motsvarande period 2019, vilket är samma nivå för hela fjärde kvartalet 2023. Vidare har verksamheten under hösten/vintern fått uppdaterade budgetar från tågoperatörer och trafikoperatörer för busstrafiken som pekar på en betydande kostnadsökning. I samband med bokslutet har verksamheten erhållit preliminära resultat från tågoperatörerna som visar 13 miljoner kronor lägre kostnader än budgeterat. Detta är den största avvikelser mot den prognos som lämnades per 30 november, och nämnden redovisar därför ett resultat på -110 miljoner kronor för helåret 2023 jämfört med -130 miljoner kronor i novemberprognosen. I resultatet ingår underskott gällande sjukresor med knappt 9 miljoner kronor där trafik kostnaden utgör den största avvikelser.

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 beslutades förändringen i samband med delårsrapporten per 31 juli.

Verksamheten har med anledning av rådande resultatläge och flerårsplan tagit fram en handlingsplan för besparingsåtgärder under hösten för att få en ekonomi i verksamheten i balans. Handlingsplanen beslutades tillsammans med verksamhetsplan och budget för 2024 på nämndmötet den 7 december.

4.2 Årets resultat

Intäkter

Trafikintäkterna uppgår till 206,8 miljoner kronor och ligger för helåret 2023 10 miljoner kronor över årets budget och 1,8 miljoner kronor bättre än senaste prognos. För helåret 2023 ligger trafikintäkterna 25,4 miljoner kronor över motsvarande period 2019 i reella tal medan resandet för samma period fortsatt ligger 8 % 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 helåret 2023 14, % över 2019 års nivå.

Inom försäljningsintäkterna för regional utveckling, som för helåret ligger 36,1 miljoner kronor högre än budgeterad nivå, finns intäkter för framför allt serviceresor och olika typer av skolresor. Avvikelsen förklaras framför allt av intäktsökningen gällande serviceresor, då kostnadsutvecklingen är starkt påverkad av det höga kostnadsläget som råder i samhället och intäktsökningen återspeglar samma kostnadsutveckling. Även antal serviceresor har ökat i takt med att

pandemin avtagit och resandet återhämtat sig. Resandet för helåret 2023, för samtliga serviceresor, ligger 4,4 % över 2022-års nivå då restriktioner gällde inom trafiken fram till och med maj. Antal sjukresor ligger i stort sett på 2019 års nivå, 0,3 % över 2019 års nivå. Intäktsökningen återspeglar samma kostnadsutveckling och för helåret ligger snittkostnaden per resa, i genomsnitt för alla trafikslag inom serviceresor, 6,6 % högre än samma period 2022.

Utfallet för de övriga intäkterna på helår är 3,8 miljoner kronor högre än budget. Avvikelsen mot budget förklaras till största delen av högre fakturering avseende skolskjuts men har inte någon resultat effekt då kostnaderna har motsvarande ökning.

Personalkostnader

Personalkostnaderna för helåret 2023 uppgår till 68,3 miljoner kronor vilket är 4,0 miljoner kronor högre än periodiserad budget. Drygt hälften, 2,3 miljoner kronor, förklaras av högre sociala avgifter i utfall än vad som budgeterats. Resterande del av avvikelsen förklaras till största delen av tillsättande av tjänster som ej var budgeterade samt en viss utökning av personalstyrka på grund av ändrade arbetstidsregler under året.

Övriga kostnader

Trafikkostnaden för busstrafiken för helåret 2023, ligger 74 miljoner kronor sämre än periodiserad budget. Orsaken till detta är den bränsle- och allmänna kostnadsökning som skedde under förra året och som verksamheten fått helårseffekt av under 2023. Den allmänna kostnadsökningen har fortsatt under 2023 men bränslekostnadsökningarna har mattats av under hösten. 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, även debiterats för den perioden. Något ytterligare besked i frågan om fortsatt eller retroaktiv debitering av biogasskatt har ännu ej erhållits. Tågstnaderna har indikerat 32 miljoner sämre än budget för helåret men verksamheten har fått preliminära årsbokslut från tågbolagen som indikerar 13 miljoner kronor lägre kostnader. Detta innebär att tågstnaderna för helåret 2023 ligger 19 miljoner kronor sämre än årets budget. Utvecklingen av tågstnaderna följs fortsatt nära då ett nytt avtal börja gälla från 10 december 2023 inom Tåg i Bergslagen med ett högre kostnadsläge samt att Mälardalstrafik ökar produktionen i T24 jämfört med T23. Inom Mälardalstrafik finns också risk för högre kostnader kopplat till nödvändiga förändringar i avtalskonstruktionen.

Trafikkostnaderna för serviceresor är 37,8 miljoner kronor högre än periodiserad budget. Detta förklaras dels av den allmänna kostnadsökningen i samhället och att antalet totala antalet resor fortsätter att öka dock i något lugnare takt sedan sommaren. För helåret 2023 har resandet för alla typer av serviceresor ökat med 4,4 %, färdtjänst med 7,6 % medan sjukresor ligger något över förra årets nivå för samma period. En ytterligare orsak är att restriktionerna i serviceresotrafiken togs bort fullt ut först under maj månad 2022 och succesiv återhämtning av resandet skedde under förra året. Kostnaden per resa har sedan sommaren sjunkit men ligger dock fortfarande över föregående års nivå, för helåret 2023 6,6 %. Detta får ses mot bakgrund av att verksamheten hade restriktioner i trafiken fram till och maj 2022 och helårseffekt av det ökade kostnadsläget i samhället sedan hösten 2022 samt något fallande bränslekostnader under hösten

2023.

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 har fortsatt under hela 2023.

Totala kostnader för sjukresor, trafik- och administrationskostnader, inom nämnden uppvisar ett underskott på 8,9 miljoner kronor där merparten avser trafik kostnader.

Den negativa avvikelsen under övriga kostnader, -25,9 miljoner kronor, beror till allra största delen på den återföring av budgetunderskottet, på -34,1 miljoner kronor. Därav följer att kostnadsutvecklingen för övriga kostnader ligger 8,2 miljoner kronor lägre än budget.

Driftredovisning kollektivtrafiknämnd

Belopp i mnkr	Budgetavvikelse 2023	Omsättning *) 2023	Relation (%)	Budgetavvikelse 2022
Område kollektiv- och servicereso- trafik	-109,2	550,3	-19,8	-41,9
Projekt	0,0	3,6	0	0,0
Förvaltningsgemensamt	-0,5	0,0	#DIVISION/0!	0,6
Resultat	-109,7	553,9	-19,8	-41,3

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

4.3 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 reducering 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 och infrastruktur överförts till Regionstyrelsen från och med 1 januari 2023.

Bokslutet för helår 2023 uppgår till - 110 miljoner kronor vilket är 20 miljoner kronor bättre än prognosen per 30 november. Avvikelsen förklaras till allra största delen av lägre tågkostnader på 13 miljoner kronor.

Verksamheten har tagit fram en handlingsplan under hösten och den beslutades tillsammans

med verksamhetsplan och budget för 2024 på nämndmötet den 7 december.

4.4 Investeringar

Sammanställning av bruttoinvesteringar, mnkr	Utfall 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		13,0	
Övrig utrustning överfört från tidigare års budget	14,6	19,1	4,8
Investeringsbidrag (konto 2322, minus- belopp)			-1,4
Summa	14,6	32,1	3,4

i totala investeringar för året utgör 5,3 miljoner kronor pågående investeringar.

4.5 Produktions- och nyckeltal

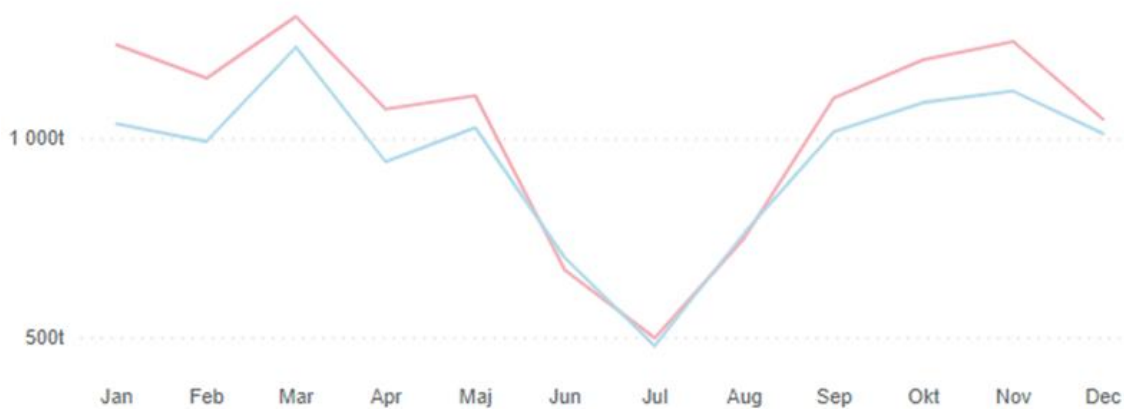
1 Incheckningar

Statistik gällande tåg exkluderas i denna uppföljning.

Under december månad 2023 var resandet 3 procent lägre än under 2019 och det totala resandet för 2023 landar på 8 procent lägre än under 2019. Figur 1 uppvisar resandeförändringen per månad under året och resandet kan delas upp i tre faser jämfört med 2019 års resande. Fas 1 där året inleds med resandenivåer på ungefär 15 procent lägre än under 2019 och vi försöker jobba oss i fatt. Fas 2 under sommarmånaderna där resandenivåerna kommit i kapp och här har vi väldigt liknande resandenivåer under 2019 och 2023 (endast 3 procent lägre totalt under 2023 månaderna maj-sep). Fas 3 där nya resmönster synliggörs genom att resor i peaktid och de med periodbiljetter reser mer sällan än tidigare år. Detta leder till en ökad klyfta mellan resandenivåerna under slutet av året. Även i december håller trenden i sig med lägre resande i peaktid och med periodbiljett, här är det en resandeökning under julen (21-31dec) som gjort att totalen inte skiljer sig lika mycket som tidigare månader.

Antal resor per år och månad

År ● 2019 ● 2023



Figur 1. Antal resor per år och månad.

En sammanfattning av året är att resandet minskat med 8 procent jämfört med 2019. Detta beror till störst del på minskningen av resande i peaktid och med periodbiljett. Dessa två faktorerna kan båda anses bero till stor del på den ökade möjligheten till distansarbete. Under sommarmånaderna syns det att resandenivåerna redan återhämtat sig och under helger har resandet t.o.m. ökat med hela 10 procent jämfört med 2019.

Frågan som återstår är om dessa nya resmönster endast är en övergångsfas efter pandemin eller om de är bestående?

Landsbygdslinjer har tappat flest resenärer med en minskning på 57 procent. Regionlinjer och expressbusslinjer har en nedgång på 15 respektive 5 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 30 procent jämfört med 2019.

	2019	2023	Förändring antal	Förändring %
Expressbusslinje	546 400	519 100	-27 300	-5%
Landsbygdslinje	337 200	143 900	-193 300	-57%
Regionlinje	3 081 200	2 622 900	-458 300	-15%
Stadstrafik	8 415 400	8 119 700	-295 700	-4%
Totalt	12 380 200	11 405 600	-974 600	-8%

Tabell 1: Antal resande 2019 & 2023 (avrundat hundratal)

2 Försäljning

Intäkterna av enkelbiljettförsäljningen har ökat med 54 procent under 2023 jämfört med 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 familjer och seniorer för.

Försäljning över tid (SEK)



Figur 3: Enkelbiljettförsäljningen per månad

Biljettypen periodbiljett består av: Månadsbiljett, månadsbiljett lågpris, flex 10/40d, 72h, 24h och prenumeration (årsbiljett). Intäkterna av periodbiljettförsäljningen under 2023 har totalt ökat med 22 procent jämfört med 2019. Där 30 dagar lågprisbiljetten fortsätter att prestera bra med en ökning på 89 procent jämfört med 2019 och den enda biljetten med en lägre försäljning under 2023 än under 2019 är prenumerationsbiljetten som säljs på webben.

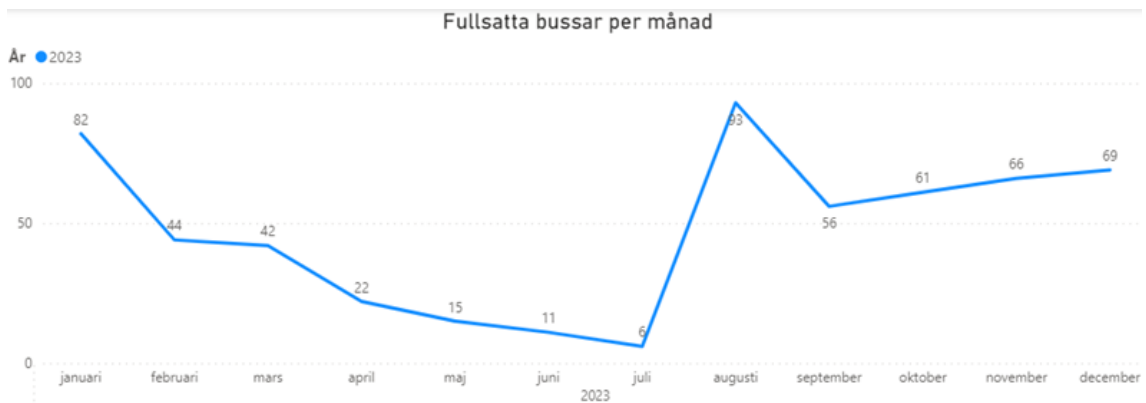
Försäljning över tid (SEK)



Figur 4: Periodbiljettförsäljningen fördelat per månad

Jämfört med enkelbiljetterna säljs en relativt låg andel av biljetterna i appen, där 44 procent av biljetterna sålts. Vuxna står för 74 procent av periodbiljettinkomsten, ungdomar står för 18 procent och resterande 8 procent står student, familj och skolungdomar för.

3 Fullsatta bussar



Figur 5: Fullsatta bussar per månad

Under 2023 har Svealandstrafikens trafikledning registrerat 567 antal fullsatta bussar. Förutom en ökning i augusti som orsakades av skolstarten så är de fullsatta bussarna rimligt jämfördelade under året. Linjerna med flest fullsatta bussar är linje 1, 2 och 3 där linje 1 med 81 registreringar har haft flest fullsatta bussar. Utöver Örebro resecentrum så är Vivalla centrum och Kulturkvarteret de hållplatserna med flest antal fullsatta bussar.

Under december månad var det en del fullsatta bussar i de första två veckorna för att vara väldigt lugnt resten av månaden. Linje 1 var den linje med flest registreringar och utöver Örebro resecentrum så är Risbergsskolan och Våghustorget de hållplatserna med flest fullsatta bussar (3 var).

5 Personalekonomi

5.1 Personalkostnader

	Utfall 2023	Utfall 2022
Lönekostnad (40-41) (mnkr)	-44,4	-41,4
Lönekostnadsökningstakt (%)	7,2	8,6

5.2 Kostnadsanalys

Konto	Kategori	Utfall 2023, mnkr	Utfall 2022, mnkr	Förändring, mnkr	Förändring %
4011+ 4081	Månadslöner	-34,2	-31,4	-2,8	8,9
4012	Timanställda	-1,3	-1,5	0,2	-13,3
4031	Obekvämt arbetstid	-0,6	-0,6	0,0	0
4032	Övertid/mertid	-0,4	-0,5	0,1	-20,0
4033	Jour och beredskap	0	0	0	#DIVISION/0!

Konto	Kategori	Utfall 2023, mnkr	Utfall 2022, mnkr	Förändring, mnkr	Förändring %
4040	Förändring skuld jour, beredskap och övertid	0	0	0	#DIVISION/0!
4110+ 4150	Semesterkostnad inkl. skuldförändring	-5,9	-5,4	-0,5	9,3
4120	Sjuklön	-1,0	-0,9	-0,1	11,1
	Övrigt konto 40xx-41xx				-100
	Totalt kontoklass 40-41	-43,4	-40,3	-3,1	7,7

5.3 Antal tillsvidareanställda årsarbetare

Yrkesgrupp	Antal årsarbetare per 31 dec 2023			Antal årsarbetare per 31 dec 2022			Förändring		
	Kvinnor	Män	Totalt	Kvinnor	Män	Totalt	Kvinnor	Män	Totalt
Kurator/ famråd/ kurativt arb	3,0	0,0	3,0	3,0	0,0	3,0	0,0	0,0	0,0
Städerska	6,0	0,0	6,0	5,8	0,0	5,8	0,2	0,0	0,2
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	43,6	12,6	56,2	42,8	9,6	52,4	0,8	3,0	3,8
Handläggare	93,0	46,8	139,8	87,8	47,0	134,8	5,2	-0,3	5,0
Chef	14,0	12,0	26,0	17,0	13,0	30,0	-3,0	-1,0	-4,0
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	51,4	27,0	78,4	50,3	25,4	75,7	1,1	1,6	2,7
Eleveassistent	11,8	6,0	17,8	11,0	6,0	17,0	0,8	0,0	0,8
Teckenspråkstolk	0,0	0,0	0,0	1,0	0,0	1,0	-1,0	0,0	-1,0

Yrkesgrupp	Antal årsarbetare per 31 dec 2023			Antal årsarbetare per 31 dec 2022			Förändring		
Summa	230,8	108,4	339,2	226,7	105,0	331,7	4,1	3,3	7,5

Antalet tillsvidareanställda har under 2023 ökat med 7,5 årsarbetare jämfört med år 2022. Ökningen består delvis av utökningar inom Serviceresor i syfte att klara sitt uppdrag på ett acceptabelt sätt.

Sedan hösten 2023 råder ett strikt anställningsstopp och endast verksamhetskritiska tjänster tillsätts. Nämnderna som styr förvaltningen har antagit handlingsplaner för en ekonomi i balans vilka alla innehåller en minskad personalstat. Förvaltningsledningen räknar därför med att vi under 2024 kommer se en minskning av antalet tillsvidareanställda jämfört med 2023.

5.4 Sjukfrånvaro

Kategori	Utfall jan - dec 2023			Utfall jan - dec 2022			Förändring antal timmar, procent		
	Kvinnor	Män	Totalt	Kvinnor	Män	Totalt	Kvinnor	Män	Totalt
Schemalagda timmar	516 653	229 439	746 092	491 271	230 741	722 012	25 383	-1 302	24 080
Sjukfrånvaro, korttidsfrånvaro (tim)	11 943	3 210	15 153	12 141	3 992	16 133	-198	-782	-979
Sjukfrånvaro, långtidsfrånvaro (tim)	12 512	8 837	21 349	11 784	5 283	17 068	728	3 554	4 281
Sjukfrånvaro totalt (tim)	24 455	12 047	36 502	23 925	9 275	33 200	530	2 772	3 302
Sjukfrånvaro, korttidsfrånvaro % *	2,31 %	1,40 %	2,03 %	2,47 %	1,73 %	2,23 %	0,16 %	0,33 %	0,20 %
Sjukfrånvaro, långtidsfrånvaro % *	2,42 %	3,85 %	2,86 %	2,40 %	2,29 %	2,36 %	0,02 %	1,56 %	0,50 %

Kategori	Utfall jan - dec 2023			Utfall jan - dec 2022			Förändring antal timmar, procent		
Sjukfrånvaro totalt % *	4,73 %	5,25 %	4,89 %	4,87 %	4,02 %	4,60 %	- 0,14 %	1,23 %	0,29 %
*) Procent av schemalagd tid									

Den totala sjukfrånvaron har legat stabilt strax över 4,5% under hela året. Förändringen i den totala sjukfrånvaron mellan 2022 och 2023 är liten och någon tydlig trend är svår att se. I januari 2024 görs en uppföljning av det systematiska arbetsmiljöarbetet och där får förvaltningen förhoppningsvis svar på vad som kan utvecklas i arbetet för att t ex förebygga sjukskrivningar.

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.

Framtida utmaningar

Kompetensförsörjningen är en stor utmaning. Det är brist på förare (både bussförare och servicereseförare), lokförare och tågvårdar. Här tas ett samlat grepp genom Mälardalsrådet men specifikt för Örebro län är arbetet med ett järnvägscollege 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. Hälso- och sjukvårdens arbete med färdplaner kommer att påverka sjukresor vilket gör att resor till och från vården behöver utföras i större utsträckning (längre resor) än vad som förutsetts vid dimensioneringen av antalet bilar i serviceresetrafiken. Under 2024 ska en trafikupphandling genomföras för tiden 1 juli 2025 -- 30 juni 2030. Under 2024 kommer även arbetet med att undersöka möjligheten till en upphandling av trafikplaneringssystem att fortsättas, 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, men också vad gäller att få till en trafik enligt den trafikbeställning som gjorts, se ovan om kompetensförsörjning.

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



= 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></p> <p>Kontroll av efterlevnaden av SAM-processen sker i samverkan med fackliga parter. Bedömningen är att förvaltningen överlag uppfyller de krav som finns. Förvaltningen systematiska arbetsmiljöarbete genomförs idag enligt samma arbetssätt som gäller i övriga Region Örebro län. Respektive chef, med stöd av HR, är ansvarig för arbetet.</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></p> <p>Ett flertal kontroller har införts för att ytterligare kvalitetssäkra en korrekt löneutbetalning. Tydliggörande har skett gällande hantering i redovisning kring utlägg och förmåner, via reseräkning eller fakturahantering samt vilka underlag som ska biläggas. Utbildning för chefer kring lön och avtal har startat under 2023. Denna utbildning är kopplad till de personaladministrativa system som genererar lönehändelser. Lönecontroller har under året deltagit i flera ledningsgrupper för att informera om lön och lönehantering i syfte att öka kunskapen för att undvika onödiga fel på lönen.</p>

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>Det finns flera arbetsgrupper på regionövergripande nivå som arbetar med frågor kring den ekonomiska redovisningen för att hanteringen ska bli korrekt. Information om aktuella ekonomifrågor inklusive redovisning har lämnats på ekonomgrupp under våren och hösten. Samtliga ekonomer och ekonomiadministratörer har också erbjudits momsutbildning under våren för att öka kunskapen om hur regionen ska hantera moms på ett korrekt sätt.</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>En informationsinsats för förvaltningen genomfördes under våren där en genomgång av informationssäkerhetsfrågorna skedde med uppmaning att genomföra DISA utbildning (digital informationssäkerhetsutbildning för alla). För Serviceresor har en kontinuitetsplan tagits fram under året. Ett nytt PUB-avtal framtaget för att skrivas på när förvaltningen slutit nytt trafikavtal.</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 inom Serviceresor är informationsklassade. Tillsammans med delar av Region Örebro län pågår upphandlingen av ett nytt ärendehanteringssystem. Under året har ett antal nytillkomna applikationer riskanalyserats och informationsklassats i enlighet med de riktlinjer som gäller.</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
✓	<p>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.</p> <p><i>Kommentar</i></p> <p>Området har genomfört kvalitetskulturindexmätning ihop med SIQ och infört åtgärder enligt det. På verksamhetsnivå finns kvalitetskontrollers inom verksamheten som arbetar med kvalitet, utveckling och avvikelser. Området har en "förslagslåda" på intranätet där förslag lämnas in och som sen har hanterats av en kvalitetsgrupp.</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	
Tillämpning		
Finns dokumentation att tillgå som visar hela processen för den interna styrningen? (identifiera framgångsfaktorer, värdera framgångsfaktorer, ta fram och besluta aktiviteter samt följa upp och utvärdera aktiviteter)	Ja	
Finns dokumentation att tillgå som visar hela processen för den interna kontrollen? (identifiera risker, värdera risker, ta fram och besluta åtgärder samt följa upp och utvärdera åtgärder)	Ja	

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

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