

Delårsrapport
Kollektivtrafiknämnd
Delår januari-juli 2024

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	10
3.4	Perspektiv: Resurs	14
4	Ekonomi	17
4.1	Resultatrapport kollektivtrafiknämnden	17
4.2	Periodens resultat	19
4.3	Helårsprognos	20
4.4	Vidtagna åtgärder för att nå ekonomi i balans	22
4.5	Investeringar	23
4.6	Produktions- och nyckeltal	23
5	Personalekonomi	26
5.1	Personalkostnader	26
5.2	Kostnadsanalys	26
5.3	Årsarbetare tillsvidareanställda avtalad sysselsättningsgrad	27
5.4	Årsarbetare exklusive tjänstlediga (avser per föregående månad)	28
5.5	Sjukfrånvaro (avser per föregående månad)	29
6	Intern kontroll	30
6.1	Internkontrollplan	30

1 Inledning

En del av Region Örebro läns politiska verksamhet sker i kollektivtrafiknämnden som till sin hjälp under år 2024 har tjänstepersonorganisationen området kollektivtrafik inom förvaltning regional utveckling. Förvaltningen regional utvecklings politiska ansvar delas av tre nämnder (kultur- och utbildningsnämnden, 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 riksfärdtjänst. Avtal för skolskjutsplanering med skolbussar och/eller skolbilar finns med sju av länets kommuner. I två av kommunerna är regionen ett myndighetsstöd gällande ansökningsprocessen. Uppdraget gällande resor till och från vården sker i ett nära samarbete med folktandvården och hälso- och sjukvården och där vägval inom de verksamheterna påverkar kollektivtrafiknämndens uppdrag.

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

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

Syftet med delårsrapporten för 2024 för kollektivtrafiknämnden är att ge en uppföljning av beslutad verksamhetsplan med budget 2024. Verksamhetsplan med budget för 2024 utgår från förutsättningar, inriktningar och mål som uttryckts i regionfullmäktiges verksamhetsplan. Nämnden har i verksamhetsplan med budget 2024 konkretiserat effektmål, inriktningar och indikatorer.

Delårsrapporten 2024 för kollektivtrafiknämnden vänder sig till politiker och tjänstepersoner inom Region Örebro län samt till länets invånare.

2 Väsentliga händelser

Sammanfattning väsentliga händelser

- Upphandling av serviceresotrafiken juli 2025-juni 2030
- IT-attack mot serviceresor
- Resandeökning inom färdigställd del av Citylinjen
- Första elbussen har levererats

Väsentliga händelser

Allmän kollektivtrafik - Ytterligare en delsträcka för Citylinjen öppnades i slutet av december. Denna gång handlade det som sträckan Österplan-Våghustorget. Det går redan nu att notera mycket goda effekter av de satsningar på Citylinjen som hittills är genomförda. När man jämför resandet maj-april 2023-24 med motsvarande period 2018-19 går det att notera en resandeutveckling om 13 procent mellan Kulturkvarteret och Brickebacken. Det kan jämföras med stadstrafiken som helhet där utvecklingen är -0,5 procent.

Den första elbussen för Citylinjen har levererats och ett pressevent har arrangerats med anledning av detta. Implementeringen av ny app och centralsystem pågår, men dessvärre med förseningar. Införande är nu planerat till i november i stället för april.

De övergripande förändringarna som införs i samband med det nya linjenätet i Örebro stad har kommunicerats.

Serviceresor - I mitten av januari upptäckte en handläggare att det fanns filer i webSolen som inte kunde nås. Efter lite letande av IT-enheten upptäcktes att filerna var låsta och de varit så i fyra år. Händelsen bedömdes vara en personuppgiftsincident och en anmälan gjordes till Integritetsmyndigheten. Under februari pågick en intensiv dialog om hanteringen av IT-attacken. Ett pressmeddelande gick ut i slutet av februari och kort därefter fick samtliga kunder som påverkats av IT-attacken ett brev hem om händelsen. Nu är de låsta filerna flyttade till en USB-sticka och inlåsta i ett kassaskåp. För de som fortfarande har aktiva tillstånd finns information om detta kopplade till de påverkade personernas tillstånd.

Strax före jul 2023 gick Serviceresor ut med en ny trafikupphandling för serviceresetrafiken från juli 2025. Under senvintern arbetade upphandlingsenheten, avtalscontroller samt andra nyckelpersoner på Serviceresor med att utvärdera inkomna anbud. En första tilldelning meddelades men när ny information inkom om ett av de upphandlade trafikföretagen bestämdes det att tilldelningsbeslutet skulle återtas och en ny utvärdering skulle göras. Ett nytt tilldelningsbeslutet är nu fattat och tre ansökningar om överprövning ligger nu hos Förvaltningsrätten i Karlstad.

Skolskjuts - Omfattande arbete att lägga om alla skolbilsresor i system utifrån nya skolbenämningen "anpassad skola" i stället för särskola. Skolbilsstatistik kommunvis framtaget.

Beredskap och säkerhet

Under året har förvaltningsledningen, tillsammans med övriga Region Örebro län, arbetat med att ta fram förslag på krigsorganisation. Arbetet har gått enligt plan.

Förvaltningsledningen har utöver det tillsatt en ny roll som beredskaps- och säkerhetsansvarig. Det förstärker kraftigt förvaltningens möjligheter att leva upp till de förväntningar som finns, både internt inom regional utveckling men också i relation till andra förvaltningar och intressenter.

Allmän kollektivtrafik - Inga specifika aktiviteter har genomförts.




Serviceresor - Beställningscentralen har rekryterat vikarier/timanställda så bemanning kan hållas fulltalig när ordinarie personal är frånvarande.

Skolskjuts - Efter ett antal allvarliga avvikelser i skolbusstrafiken i Örebro kommun är en åtgärdsplan framtagen i samarbete med Svealandstrafiken. För att bärhjälp inte ska kunna lägga sig på skolbilsresor, vilket leder till att elever blir lämnade ensamma i fordonet, pågår ett arbete med ambitionen att kunna säkerställa att det inte ska kunna ske. I samarbete med Svealandstrafiken ta fram förslag till arbetssätt för att säkerställa att vi har bättre koll på fordon hos underentreprenörer som kör skolbusstrafiken.




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

Förändringsspilar, 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	2	2	
Nämndens uppdrag	6	2	

De mål för kollektivtrafiknämnden som anges som gula eller rött hänger till stor del ihop med budget och resultat. Ett negativt resultat jämfört med budget och ramtilldelning ger en större negativ avvikelse från målnivån. Den handlingsplan som tagits fram för att komma till rätta med underskottet påverkar flera av de mål som anges som en mindre, acceptabel avvikelse från målnivån. De åtgärder som anges för serviceresor och allmän kollektivtrafik påverkar NKI negativt.

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 sen verksamhetsberättelsen 2023.

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.

Serviceresors beställningscentral har under vintern haft problem med långa väntetider i telefon för kunder. Detta på grund av utmaningar med bemanning på Beställningscentralen. Det har påverkat NKI markant. Även vädret (kyla och snöfall) har negativt påverkat kundernas uppfattning av resan. Detta till trots har förarnas bemötande betygssatts med goda till mycket goda siffror.

Riskanalys: De förändringar i utbudet som görs kopplat till budget i balans 2.0 och 3.0 gör att kollektivtrafiken riskerar att uppfattas som mindre tillgänglig och att den därmed tappar i konkurrenskraft mot andra transportslag.

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> Siffran indikerar förvisso en nedåtgående trend. Dock har enkätens svarsalternativ ändrats så att det nu finns ett svarsalternativ som heter ”ingen åsikt”. Om dessa filtreras bort så ökar andelen som är nöjda med senaste resan till 72 procent.</p>	69 %	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> Värdet ligger kvar på lite lägre nivå än samma period 2023 (88%). Det syns en uppåtgående trend från juni månad. Det finns en liten skillnad i NKI mellan färdtjänstkunder (87%) och sjukresekunder (83%).</p>	86 %	90 %	 

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



Kommentar

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

Strax före årsskiftet öppnade också ytterligare en delsträcka av Citylinjen (Österplan – Våghustorget). Kort därefter startade bygget av nästa delsträcka (Resecentrum och Östra Bangatan). Bättre framkomlighet skapades på en plats, samtidigt som bygget vid Östra Bangatan skapat omledningar för regionbusstrafiken. Hanteringen av denna störning har dock fallit väl ut, med få kundsynpunkter och bibehållen punktlighet för bussarna.

Sammantaget har resandet ökat med 3 procent jämfört med föregående år. Noterbart är att resandeutvecklingen på de delsträckor på Citylinjen som i huvudsak är klara med avseende på infrastruktur (Kulturkvarteret-Brickebacken) är resandeökningen 7 procent jämfört med föregående år och 13 procent högre än innan pandemin.

Indikatorer	Utfall	Målvärde
Resandeökning i procent per tertial jämfört med samma tertial föregående år.	-0,1 %	— ↘
<i>Kommentar</i> Detta är förvisso en sämre utveckling än föregående år. Det man då ska ta i beaktande är att resandeutvecklingen jämförs med ett 2022 då det fanns rekommendationer om att inte nyttja kollektivtrafiken. Resandeutvecklingen ligger väl i nivå för att klara intäktsmålen för 2024.		
Antal fullsatta bussar.	148	—
Antal hållplatser som tillgänglighetsanpassats.	8 st	— ↘
<i>Kommentar</i> 8 st är förvisso långt färre än fjolårets total om 29. Dock indikerar även 8 st en hög utbyggnadstakt där tillgängliga medel i Länsplanen för regional transportinfrastruktur nyttjas väl och där kommunerna och Trafikverket prioriterar frågan.		
Andel försäljning (kronor) i Länstrafikens app ska öka till 63 procent.	57 %	63 % ◆ →
<i>Kommentar</i> Värt att notera är att andel sålda biljetter i appen är 70 procent.		
Marknadsandel i procent. Marknadsandelen vid utgången av år 2024 ska ligga över 16 procent.	12 %	16 % ■ ↘
<i>Kommentar</i> Här ska man vara medveten om att sommarmånaderna drar ner värdet. Maj- juli har ett värde om 9 procent, medan vintermånaderna visar ett värde uppemot 20 procent.		
Den upplevda punktligheten ska ligga över 47 procent.	54 %	47 % ● ↗
Andel utförda turer i busstrafiken ska ligga på 100 procent.	99,5 %	100 % ◆

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



Kommentar

Det senaste halvårets utmaningar har bestått i låg bemanningsgrad på Beställningscentralen (som medfört långa väntetider för kund som vill boka resa) samt utmaningar att få fordonen att räcka under peaktider (då framför allt skolskjuts och dagvård/daglig verksamhetresor ska samsas). De långa väntetiderna har dock

medfört en ökning i användandet av Servicerese-appen (i Örebro är användandet av appen, vad gäller färdtjänstbokningar, över 30%). Just nu utvecklas (en pilot genomförs på två skolor) en verksamhetsportal, där främst skolor och daglig verksamhet kan vara grupp-ombud för sina elever/brukare. Det innebär att de kan boka, omboka och avboka eleven/brukarens resa och framför allt ha en överblick över inkommande och utgående resor, från en och samma adress. Under våren 2024 togs ett tilldelningsbeslut för trafikavtal 2025-2030. Tre ansökningar om överprövningar ligger nu hos Förvaltningsrätten i Karlstad.

Indikatorer	Utfall	Målvärde
Andelen viten mot totala antalet resor.	0,3 %	—
Andel digitala vårdgivarintyg för sjukresor.	>90 %	—
<i>Kommentar</i> Värdet ligger över 90 %.		
Andelen digitalt registrerade synpunkter och avvikelser.	46,4 %	—
Andelen bomresor, det vill säga när resenären uteblir från resan.	3,02 %	—
Andelen resenärer som är nöjda med förarens bemötande enligt Anbarο ska ligga på minst 90 procent.	91 %	90 % ●
Andel tillståndsansökningar som görs digitalt för färdtjänst och riksfärdtjänst.	28,6 %	—
Andelen resor som bokas och avbokas digitalt.	27,3 %	—
Andelen avvikelser mot totala antalet resor.	0,58 %	—

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



Kommentar

Detta mål delas sen årsskiftet 2022/2023 mellan regionstyrelsen och kollektivtrafiknämnden. Kollektivtrafiknämnden bidrar till måluppfyllelsen genom att upphandla allt fler elfordon (personbilar) i servicerasetrafiken samt i samarbete med Svealandstrafiken byta ut bussflotten mot fler och fler elbussar. En första elbuss som ska trafikera Citylinjen har under våren levererats till Svealandstrafiken, och är planerad att sättas i trafik under hösten. Eftersom fordonsflottan med avseende på teknik och drivmedel överlag är densamma som under 2023, har energianvändningen inte minskat. Elbussar införs i större omfattning i december samt fortsatt under 2025.


Indikatorer	Utfall	Målvärde
Energianvändning per kilometer inom den allmänna kollektivtrafiken ska minska.	4,05 kW/km	4,04 kW/km ● ↗
Andel fossilfria drivmedel - särskild kollektivtrafik.		—
<i>Kommentar</i> Värdet kommer att föras in vecka 34 och rapporteras särskilt på kollektivtrafiknämnden.		

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



Kommentar

Under våren har det gjorts ett arbete med en uppdaterad kostnadsberäkningsmodell. Arbetet med reviderade avtal pågår i dialog med tre kommuner samt Sydnärkes Utbildningsförbund. Tillsammans med Örebro kommun pågår ett kvalitetsarbete som syftar till att förbättra och förtydliga underlag både för skolbils- och skolbussplaneringen. Ett utvecklingsarbete tillsammans med Lindesbergs kommun har genomförts för att möjliggöra att gymnasieelever ska kunna åka med skolbussarna utifrån ett framtaget regelverk och arbetssätt. Från och med läsåret 24/25 permanentas detta arbete. En överenskommelse har slutits med Nora kommun för att bygga upp kunskap runt revisionsarbete och ständiga förbättringar kopplat till olika kvalitets- och miljöperspektiv i kommunens upphandlade trafikavtal. I förarcertifieringen för serviceresor deltar Skolskjutsenheten sedan årsskiftet med ett pass om skolbilsresor.

Indikatorer	Utfall	Målvärde
Antal nya och reviderade avtal om skolskjuts.	1 st	1 st 

Uppdrag: Fortsätta uppdraget från verksamhetsplan 2022 för samhällsbyggnadsnämnden och 2023 för kollektivtrafiknämnden med att genomföra en översyn av tillämpningsföreskrifter och regler för färdtjänst och riksfärdtjänst i samverkan med länets kommuner.



Kommentar

Arbetet har under 2023 och 2024 bedrivits i mindre omfattning än planerat på grund av att de som arbetar med uppdraget under 2023 arbetat med utarbetandet av handlingsplanen för Budget i balans 3.0 och under 2024 arbetat med genomförandet.

Uppdrag: Fortsätta arbetet från verksamhetsplan 2023 med att skapa en bättre tillgänglighetsanpassning av försäljningssystemet.



Kommentar

Implementering pågår av ny app och centralsystem för biljettförsäljning. Lansering var initialt planerad till april men är nu framskjuten till november. Bedöms vara klart vid årets slut.

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



Kommentar

Implementering pågår av ny app. Lansering var initialt planerad till april men är nu framskjuten till november.

Uppdrag: Fortsätta arbetet med en storregional systemanalys inom samarbetet En bättre sits.



Kommentar

Uppdraget är klart. Ny systemanalys är beslutad av Mälardalsrådet. Återstår beslut i regionerna.

Uppdrag: Se över den långsiktiga inriktningen för den storregionala tågtrafiken inom Mälardalstrafik och Tåg i Bergslagen.



Kommentar

Uppdraget har startat avseende Tåg i Bergslagen och bedöms vara klart vid årets slut. För Mälardalstrafik har arbetet inte påbörjats, men det finns förutsättningar för att komma i gång före årets slut.

Uppdrag: Starta arbetet med en översyn av trafikförsörjningsprogrammet.



Kommentar



Uppdraget har startat och bedöms leverera enligt plan under året. Beslut om nytt program är planerat till 2025.

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. Den digitala resan internt inom serviceresor har intensifierats, bland annat genom uppdrag i handlingsplanen Budget i balans 3.0.

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 genomför Serviceresor en omorganisation utifrån en processkartläggning som genomfördes under 2023. Arbetet med att processorientera verksamheten har efter det påbörjats parallellt med införandet av den nya organisationen.

Skolskjutsenheten fortsätter under 2024 med processkartläggning av enhetens arbete. Ett nytt arbetssätt är framtaget för att ta emot elevunderlag för skolbilsresor från kommunerna vilket förbättrar och säkrar överföringen av elevuppgifter. I arbetet med myndighetsstöd pågår utveckling av process och årshjul tillsammans med Lindesbergs och Nora kommuner.

Strategi: Beredskap och säkerhet

Strategier för beredskap och säkerhet

- Att verka för att beredskaps- och säkerhetsfrågor beaktas i de sammanhang där det behövs.
- Att överenskommelserna med staten avseende dels regionernas arbete med krisberedskap och civilt försvar, dels hälso- och sjukvårdens arbete med civilt försvar ligger som grund för regionens arbete med dessa frågor. I syfte att nå ett gott resultat för hela Region Örebro län utvecklas förvaltningsövergripande samarbetsformer som också syftar till att kunna arbeta fram underlag för beslut i olika forum.



Kommentar

Genom att förvaltningen Regional utveckling anställt en beredskapssamordnare finns nu förutsättningar för att färdigställa en krisplan utifrån "Ramverk Krishantering för allmän och särskild kollektivtrafik inom Region Örebro län" som beslutats tidigare.

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. Utveckling av de appar som används inom kollektivtrafiken är exempel på detta arbete.

Uppdrag: Förvaltningen får i uppdrag att upphandla och implementera ett nytt ärendehanteringssystem för att möjliggöra fortsatt utveckling av arbetet med ärenden och avvikelser inom kollektivtrafiken. Detta sker genom att systemet stödjer fortsatt digitalisering och automation.



Kommentar

Ärendehanteringssystemet easit GO är upphandlat och implementeras först hos Shared service center inom Regionservice. Arbetet med att implementera easit GO, som ska ersätta Respons som är kollektivtrafikens nuvarande ärendehanteringssystem, kommer att starta under hösten 2024. Arbetet kommer genomföras i tät dialog med Regionservice och deras projekt att gå från Easit till easit GO. Arbetet kommer bedrivas som ett projekt och kommer med största sannolikhet fortsätta en bit in på 2025.

Risikanalys: Det finns en risk när Shared service center ska byta system att det tar längre tid än beräknat och att implementeringen hos kollektivtrafiken därför blir försenat. Risken finns också att det finns begränsningar i Region Örebro läns IT-infrastruktur som gör att de funktioner som kollektivtrafiken vill få till antingen blir för dyra att bygga upp eller helt enkelt inte går att skapa med de förutsättningar som råder i överenskommelsen med leverantören.

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 beställt ett större antal elbussar och där de första nu levererats.

Strategi: Hållbar regional utveckling

Strategier för hållbar regional utveckling

- Att driva genomförandet av Regional utvecklingsstrategi.
- Att driva insatser som skapar likvärdiga förutsättningar i hela länet.
- Att 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. Under 2024 har även området kompetensförsörjning lagts till som en kraftsamling.

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.

Tillskapandet av Citylinjen, som har socioekonomiskt utsatta områden som ändhållplatser och passerar Örebro universitet och Resecentrum, är en åtgärd för att öka inkluderingen.

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.

Inom kollektivtrafiken har omställningen pågått under en längre tid och den allmänna kollektivtrafiken har

varit fossilfri sen en lång tid tillbaka och inom serviceresor ökar kraven på fossilfrihet för varje upphandling som görs.

Kompetensförsörjning

Hur kan Örebro län säkerställa att arbetskraften har rätt kompetens för framtidens behov?

För att möta framtidens behov behövs samarbete mellan utbildningsinstitutioner och näringslivet för att anpassa utbildningar efter arbetsmarknadens krav. Flexibla och tillgängliga utbildningsmöjligheter för alla åldersgrupper samt stöd för vidareutbildning och omskolning är viktiga. Investeringar i digital kompetens och teknisk utbildning, samt samarbete mellan offentliga och privata aktörer, är avgörande för att skapa en anpassningsbar arbetsmarknad som attraherar och behåller talangfull arbetskraft.

Mälardalsrådet arbetar inom samarbetet En Bättre Matchning specifikt med samhällsbyggare för att trygga tillgången på arbetskraft för de stora infrastrukturinvesteringar som behövs. Även inom kollektivtrafiken behöver den framtida kompetensförsörjningen tryggas och där är det mest akuta lokförare, tågvärdar och servicereseförare. Örebro kommun startar tillsammans med Region Örebro län en utbildning till servicereseförare höstterminen 2024.

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 sats” 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 regionaltågstrafik 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, Västrafik 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

Januari-juli 2024 har till stor del präglats av omställningsarbete kopplat till de besparingskrav respektive nämnd har att hantera. Antalet anställda minskar i enlighet med handlingsplanerna men också till följd av att förvaltningen i högre grad än tidigare inte tillsätter vakanser som uppstår. Det gör att behovet av att prioritera och även ta bort arbetsuppgifter för att bibehålla en hållbar arbetsmiljö blivit allt större.





Införandet av ett gemensamt arbetssätt kopplat till systematiskt arbetsmiljöarbete pågår liksom integrering av organisationens värdegrund i verksamheten. Båda ska förhoppningsvis understödja en positiv utveckling.

Indikatorer	Utfall	Målvärde
<p>Hållbart medarbetarengagemang, HME, ska ligga på en hög nivå inom intervallet 77-80 för totalt HME. Strävan är att delindexen motivation, styrning och ledarskap ska ligga på en jämnhög nivå.</p> <p><i>Kommentar</i></p> <p>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.</p>	79	>79  →
<p>Jämställdhetsindex, Jämix, ska öka i jämförelse med föregående år.</p> <p><i>Kommentar</i></p> <p>Jämix har minskat jämfört med året innan, från 147 till 138. Bakgrunden till minskningen finns framförallt i att delindexen "Lika chefskarriär", "Skillnad i lång sjukfrånvaro" samt "Skillnad i uttag av föräldradagar" utvecklats åt fel håll.</p> <p>54% av cheferna är kvinnor samtidigt som 68% av de tillsvidareanställda är kvinnor. Den relationen blir 0,79 (54/68). Relationen bör i en jämställd organisation vara 1,0. Skillnaden i lång sjukfrånvaro visar att män har högre långtidssjukfrånvaro än kvinnor. Skillnaden var vid mättillfället -1,7% enheter. Skillnaden i uttag av föräldradagar visar att kvinnor tar ut fler dagar än män (medianvärdet visar en skillnad på 12 dagar).</p> <p>Förvaltningen Regional utveckling är en förhållandevis liten förvaltningen där ett litet antal förändringar ger relativt stor påverkan på indexen. Det gäller både när det är positiv utveckling såväl som negativ. Vad gäller "Lika chefskarriär" kan man dock se att utvecklingen varit svagt negativ i flera år vilket vi som förvaltningsledning behöver ha i åtanke framåt och jobba aktivt för att vända.</p>	138	147  ↘
<p>Frisktalet ska förbättras i jämförelse med föregående år.</p> <p><i>Kommentar</i></p> <p>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.</p> <p>I samband med att nämndernas handlingsplaner för en ekonomi i balans togs fram gjordes lokala riskbedömningar kopplat till arbetsmiljön. Dessa arbetar man nu utifrån i respektive verksamhet. Gemensamma farhågor i riskbedömningarna är bland annat risk för ökad arbetsbelastning och mer stress då antalet anställda blir färre.</p> <p>På totalnivå för förvaltningen ser vi ännu ingen större ökning av sjukskrivningstalen men under våren har en ökning av den långa sjukfrånvaron börjat skönjas medan den korta sjukfrånvaron sjunkit något.</p>		
<p>Personalomsättningen externt ska redovisas. Den ska minska i jämförelse med föregående år.</p> <p><i>Kommentar</i></p> <p>Under våren har vi sett en fortsatt ökad konkurrens med både näringslivet och andra offentliga aktörer. Samtidigt har vi gott om sökande till de tjänster förvaltningen lyser ut externt.</p> <p>Förvaltningen jobbar utifrån de strategier som finns framtagna för Region Örebro läns kompetensförsörjning. En stor del av arbetet sker gemensamt för hela Region Örebro län och är långsiktigt.</p>		

Indikatorer	Utfall	Målvärde
Region Örebro läns värdegrund ska efterlevas av regionens alla verksamheter, chefer och medarbetare.	 Delvis	 →
Kommentar		
Region Örebro län värdegrund har 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.		

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



Indikatorer	Utfall	Målvärde
Styrelsen och nämnderna redovisar ett resultat i balans.	 Inte alls	 →
Biljettintäkterna för allmän kollektivtrafik ska öka med 8 procent jämfört med föregående år.	14,6 %	8 % 
Total faktisk kostnad per resa inom serviceresetrafiken.	330 kronor	
Kommentar		
Kostnaden skiljer sig mellan färdtjänst (289,54 kronor/resa) och sjukresa (408,99 kronor/resa). Hittills har det genomförts 194 183 färdtjänstresor, 100 878 sjukresor samt 136 121 övriga resor (skola, dagvård, kommunresor, utomlans, anslutningsresor etcetera). Genomsnittspriset för en färdtjänst- och sjukresa blir då 330 kronor/resa. Priset per resa skiljer sig mycket mellan resor och restyp, beroende på servicegrad, längd på resan, samåkningsgrad och tid på dygnet som resan genomförs. Till det ska läggas att 60% av alla resor görs inom Örebro kommun vilket medför en stor påverkan på ett snittpris.		

Uppdrag: Verkställa handlingsplanen för Budget i balans 3.0.



Kommentar

Investeringar i kollektivtrafiken görs på lång sikt. Bussar med bränsle- eller gasdrift har en avskrivningstid på cirka 10 år, för elbussar är den ännu längre och för tåg ytterligare ännu längre. De investeringar i bussar som Svealandstrafiken, Svealandstrafikens underentreprenörer och Buss i Väst (västra trafikområdet) gjort går inte att avveckla på kort sikt utan förluster jämfört med bokfört värde alternativt straffkostnad för att avveckla ett upphandlat uppdrag i förtid.

När Region Örebro län köpte in sig i Svealandstrafiken var en av anledningarna att öka busschaufförernas anställningstrygghet. De upphandlingar som Svealandstrafiken då gör måste utifrån det ha en viss längd och de upphandlade avtalen behöver fullföljas för att inte en straffkostnad för förtida avveckling ska utgå. Utifrån Region Örebro läns verksamhetsplan för 2024 har ett arbete med handlingsplan Budget i balans 3.0 genomförts. Handlingsplanen beslutades på kollektivtrafiknämnden i december 2023 och kommer att verkställas under kommande åren.

Riskanalys: Under hösten 2024 kommer en detaljerad tidtabell att tas fram och när den är klar och Svealandstrafiken presenterat sitt pris för att köra busstrafiken 2025 går det att se om de åtgärder som finns i handlingsplanen uppnår den effekt det var tänkt för 2025. Det finns också en osäkerhet hur

drivmedelspriserna kommer att utvecklas framöver.

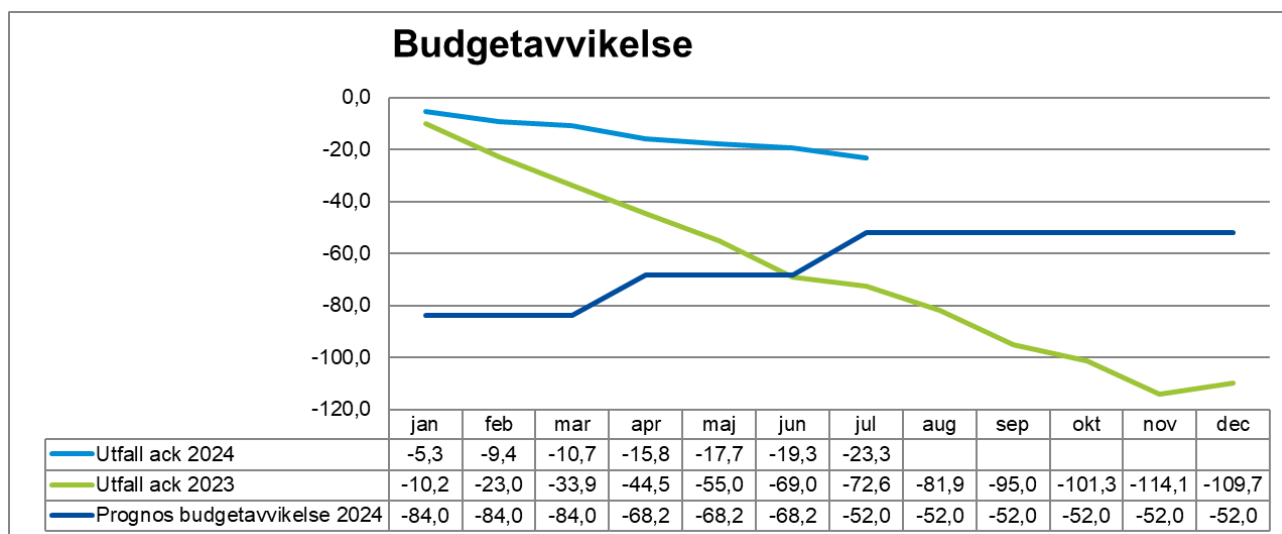
4 Ekonomi

4.1 Resultatrapport kollektivtrafiknämnden

Resultatrapport

Belopp i mnkr	Utfall ack	Budget ack	Budget - avvikel se ack	Utfall ack fg år	Prognos	Budget	Prognos s budget avvikel se	Budget- avvikels e fg år
Trafikintäkter	130.8	129.4	1.4	115.9	233.0	231.0	2.0	10.0
Försäljning regional utveckling	156.4	160.1	-3.7	151.1	270.6	274.6	-4.0	36.1
Övriga intäkter	44.1	51.4	-7.3	41.5	79.6	88.2	-8.6	3.8
Summa Intäkter	331.3	341.0	-9.6	308.4	583.2	593.8	-10.6	49.9
Personalkostnader	-41.5	-41.9	0.4	-39.2	-75.1	-73.9	-1.2	-4.0
Trafikkostnad kollektivtrafik	-581.0	-602.1	21.0	-539.6	-1 017.9	-1 045.8	27.9	-93.6
Trafikkostnad serviceresor	-152.1	-160.5	8.4	-153.6	-264.2	-275.2	11.0	-41.9
Övriga kostnader	-41.4	2.3	-43.7	-37.3	-77.0	3.5	-80.5	-22.0
Avskrivningar, inventarier	-3.3	-3.5	0.2	-2.4	-6.0	-7.4	1.4	1.7
Summa Kostnader	-819.3	-805.6	-13.7	-772.1	-1 440.2	-1 398.8	-41.4	-159.7
Verksamhetens nettokostnad	-488.0	-464.6	-23.3	-463.7	-857.0	-805.0	-51.9	-109.9
Finansnetto	-0.2	-0.2	0.1	0.0	-0.6	-0.5	-0.1	0.1
Resultat	-488.1	-464.9	-23.3	-463.8	-857.5	-805.5	-52.0	-109.7

Budgetavvikelse



Sammanfattande analys

Resultatet för perioden januari-juli uppgår till -23,3 miljoner kronor för perioden och det är 17 miljoner kronor bättre än helårsprognosen i aprilrapporteringen, som periodiserat blir -40 miljoner kronor och 25,7 miljoner kronor bättre i jämförelse med budgetreserven som periodiserat till juli blir -49 miljoner kronor. Förklaringen till förbättringen av resultatet är i stora drag ökade trafikintäkter, lägre trafik kostnader för buss- och tågtrafiken samt lägre trafik kostnader för sjukresor. Vidare har verksamheten lägre driftkostnader för busstrafiken samt lägre it- och konsultkostnader. Med anledning av utvecklingen för perioden samt bedömning för resterande del av året kommer årsprognosen att justeras till -52 miljoner kronor vilket är 16 miljoner kronor bättre än prognosen som gjordes i samband med aprilbokslutet och 32 miljoner kronor bättre än budget.

Trafikintäkterna för perioden januari-juli är 1,4 miljoner kronor över budgeterad nivå men är 15 miljoner kronor eller knappt 13 % över föregående års nivå. Intäktsnivån har mattats något under sommarmånaderna i jämförelse med inledningen av året. Med anledning av utvecklingen under sommarmånaderna ligger årets helårsprognos kvar på tidigare nivå 233 miljoner kronor.

Trafikkostnaderna för busstrafiken ligger 9,3 miljoner kronor bättre än periodiserad budget medan tågst kostnader ligger 2 miljoner kronor bättre än periodiserad budget. Svealandstrafiken har meddelat att de har 5 miljoner kronor lägre kostnader för busstrafiken i egen regi för helåret 2024, även den upphandlade trafiken inom Svealandstrafiken har lägre kostnader. Gemensam orsak är lägre bränslekostnader och lägre övrig inflationstakt. Orsaken till att tågst kostnaderna för perioden är bättre än budget beror på en del inställd trafik på grund av förarbrist och olika utmaningar i tågtrafiken som helhet men i synnerhet speciellt i samband med trafikstarten för ny tågoperatör inom Tåg i Bergslagen.

Trafikkostnaden för serviceresetrafiken för perioden januari-juli ligger drygt 8 miljoner kronor bättre än periodiserad budget och 1,5 miljoner kronor bättre i jämförelse med föregående år. Förklaringen till reduceringen är dels lägre bränslekostnader och i övrigt lägre inflationstakt dels även en totalt sett reducerad resandeutveckling under maj/juni. Resandet för perioden januari-juli har, för samtliga serviceresor, minskat med 0,5 % i jämförelse med föregående år. Antal färdtjänstresor har dock ökat med 4 % medan sjukresor har drygt 6 % färre resor. Orsaken till reduceringen av sjukresor förklaras delvis av strejken och blockaden inom hälso- och sjukvården under maj/juni. Snittkostnaden per resa ligger något lägre för perioden 2024 i

jämförelse med föregående år.

Övriga kostnader ligger på en positiv avvikelse, dryga 5 miljoner kronor, efter att hänsyn tagits till budgetreserven, som för helåret är -84 miljoner kronor och periodiserat i julibokslutet uppgår till 49 miljoner kronor.

4.2 Periodens resultat

Intäkter

Trafikintäkterna för perioden januari-juli uppgår till 130,8 miljoner kronor och ligger 0,7 miljoner kronor sämre än prognosen men 1,4 miljoner kronor bättre än periodens budget. För perioden januari-juli ligger trafikintäkterna 13 % över föregående års nivå, vilket innebär 15 miljoner kronor. Resandet för perioden januari-juli ligger 1 % under 2023 års nivå. Fram till och med maj låg resandet 1 % över 2023 års nivå. Prisjusteringen på 10 %, som genomfördes i januari, har fortsatt genomslag på intäkterna. Den något avmattade intäkts- och resandeutvecklingen hittills under sommarmånaderna bedöms inte av verksamheten innebära någon justering av den helårsprognos som gjordes i samband med aprilbokslutet, 233 miljoner kronor.

Försäljningsintäkterna för regional utveckling uppgår till drygt 156 miljoner kronor för perioden januari-juli och där ingår framför allt intäkter för serviceresor och olika typer av skolresor. Utfallet är 3,7 miljoner kronor sämre än periodiserad budget och av dessa utgör reduceringen av serviceresors del 1 miljoner kronor. Resterande del av reduceringen förklaras av lägre intäkter för skolbuss och skolresor - till största delen på grund av annan periodisering i budget än utfallet - för helår bedömer verksamheten att dessa intäkter ligger 5 miljoner kronor över budget. Resandet inom serviceresetrafiken för perioden ligger något (-0,5 %) lägre än 2023-års nivå för alla trafikslag, där färdtjänstresorna ökat med 4 % medan sjukresorna minskat med knappt 6 %. Reduceringen av antalet sjukresor förklaras delvis av den strejk/blockad i hälso- och sjukvården under maj/juni. Intäktsökningen återspeglar samma kostnadsutveckling och för perioden januari-juli ligger snittkostnaden per resa för hela serviceresetrafiken i stort sett på samma nivå som 2023. Inom serviceresetrafiken har den lägre reduktionsplikten på bränslesidan fått genomslag från och med 1 april då indexering av trafik kostnaderna sker per kvartal. Till detta kommer den positiva utvecklingen av bränslepriserna och övrig inflation för första halvåret.

Personalkostnader

Se punkt 5.1.1 nedan

Övriga kostnader

Trafikkostnaden för kollektivtrafiken, däri ingår bland annat trafik kostnaderna för buss- och tågtrafiken och driftkostnaderna för busstrafiken, som totalt per sista juli är 21 miljoner kronor bättre än periodiserad budget. De större avvikelserna är lägre trafik kostnader för buss- och tågtrafiken med 11 miljoner kronor och lägre övriga driftkostnader för busstrafiken med dryga 6 miljoner kronor. Orsakerna till lägre trafik kostnader för busstrafiken är, dels lägre bränslepriser och i övrigt lägre inflationstakt sedan i höstas. Svealandstrafiken har

för närvarande problem med sitt planeringsverktyg vilket innebär att det är budgeterade volymer som faktureras från och med maj och enligt plan till och med augusti. Svealandstrafiken bedömer dock i nuläget att detta inte ska ha någon större ekonomisk effekt för Region Örebro Län. Förklaringen till avvikelserna gällande driftkostnaderna för busstrafiken utgörs delvis av förseningen av det nya försäljningssystemet, dels av lägre aktivitet i hållplats- och kontrollarbetet dels av periodiseringsorsaker för övrigt. Till sist är trafik kostnaderna för skolbuss dryga 4 miljoner kronor lägre än budget men det återspeglas också i motsvarande lägre intäkter från kommunerna. Sammantaget kommer helårsprognosen därför att justeras med anledning av ovanstående.

Tågkostnaderna är 2 miljoner kronor lägre än periodiserad budget och orsaken är framför att olika typer av problem inom tågtrafiken i form av förarbrist och inställda turer på grund av reparationer av tågen. Tåg i Bergslagen har aviserat en lägre helårsprognos men faktureringen för perioden januari-juli följer den budgeterade volymen och kommer att justeras i faktureringen av kvartal 4 samt vid helårsavstämningen. Även för tågkostnaderna kommer en revidering ske av helårsprognosen.

Trafikkostnaderna för totala serviceresetrafiken är drygt 8 miljoner kronor lägre än periodiserad budget. Den främsta förklaringen är att resorna har minskat med i genomsnitt 0,5 %, där färdtjänstresor ökat med drygt 4 % medan sjukresor reducerats med knappt 6 %. Kostnaden per resa för alla trafikslag inom serviceresor har minskat med 0,5 % i jämförelse med motsvarande period föregående år. Verksamheten har i kombination med förändrat resande haft visst genomslag på kostnadssidan till följd av sänkt reduktionsplikt för bränsle från 1 april samt lägre inflationstakt i övrigt.

Den negativa avvikelserna under övriga kostnader, -43,7 miljoner kronor, beror till allra största delen på den återföring av budgetunderskottet, på -84 miljoner kronor, som periodiserat för januari-juli uppgår till -49 miljoner kronor. Därav följer att kostnadsutvecklingen för övriga kostnader ligger drygt 5 miljoner kronor bättre än periodiserad budget.

Driftredovisning kollektivtrafiknämnd

Belopp i mnkr	Budgetavvikels e ack 2024	Omsättning *) ack 2024	Relation (%)	Budgetavvikels e ack 2023
Område kollektiv- och serviceresetrafik	-23,4	331,5	-7,1	-72,3
Projekt	0,0	-0,2	0	0,0
Förvaltningsgemensamt	0,1	0	#DIVISIO N/0!	-0,3
Resultat	-23,3	331,3	-7,0	-72,6

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

4.3 Helårsprognos

Intäkter

Trafikintäkterna och resandet har utvecklats positivt under perioden januari-maj men för perioden juni-juli har utvecklingen mattats något. Trafikintäkterna för januari-juli ligger 1,5 miljoner kronor över budget och drygt 0,5 miljoner kronor lägre än prognosen som gjordes i samband med aprilbokslutet. Resandet ligger för

perioden januari-maj 1 % över 2023 års nivå för att efter juli ligga på 1 % lägre än 2023 års nivå. Sammantaget innebär detta att verksamheten gör bedömningen att inte göra någon justering av den prognos som gjordes i samband med aprilbokslutet får ligg kvar på 233 miljoner kronor vilket är 2 miljoner kronor bättre än årets budget.

Serviceresetrafiken har knappt 0,8 miljoner kronor lägre intäkter för perioden januari-juli, till allra största delen på grund av något minskat resande för perioden - framför allt är det sjukresor som minskat med 6% medan färdtjänstresorna ökat med 4 %. Verksamheten har reviderat helårsprognosen till följd av resandeutvecklingen för de olika restyperna och i kombination med något lägre a-priser per resa. Kostnaden per resa är något lägre per resa till största delen på grund av lägre bränslekostnader till följd av minskad reduktionsplikt samt vikande inflation. Intäkterna från länets kommuner avseende serviceresor speglar fullt ut kostnadsutvecklingen förutom för sjukresor som nämnden har kostnadsansvar för.

Elevantalet avseende skolkort för höstterminen är lägre än föregående läsår varför intäkten för skolkort reducerats med 2 miljoner kronor i nuvarande helårsprognos.

En nedjustering av aprilprognosen har vidare genomförts gällande intäkterna för skolbuss med drygt 4 miljoner kronor men där gäller motsvarande kostnadsminskning då kommunerna ansvarar till fullo för denna trafik.

För övriga intäkter har justerats ned till följd av lägre administrativa kostnader som debiterats länets kommuner för serviceresor. I övrigt är endast mindre justeringar gjorda för övriga intäkter.

Personalkostnader

Personalkostnaderna ligger kvar på i stort sett samma nivå som föregående prognos. Personalkostnaderna är 1,4 miljoner kronor högre än budget och förklaras till allra största delen av de högre påslaget för sociala avgifter som sker verkligt 2024 i jämförelse med budget 2024.

Övriga kostnader

Prognosen för trafikkostnaden för kollektivtrafiken är 28 miljoner kronor bättre än budget. För verksamhetens trafikkostnader för buss görs en reducering med ytterligare 2,9 miljoner kronor i helårsprognosen till följd av framför allt lägre bränslekostnader och i övrigt lägre inflationstakt samt lägre kostnader för förstärkningstrafik alltsammans inom Svealandstrafiken och för den externt upphandlade. Totalt har budgeten då reducerats med knappt 8 miljoner kronor. Dels bedömer verksamheten att kostnaderna för skolbusstrafiken reduceras med drygt 4 miljoner kronor men där erhåller verksamheten motsvarande reducerad intäkt från kommunerna. Övriga driftskostnader för busstrafiken har reducerats med 2,5 miljoner kronor i juliprognosen, totalt knappt 8 miljoner kronor i jämförelse med budget. Reduceringen sker med anledning av försening av det nya försäljningssystemet och lägre aktivitet i hållplats- och kontrollarbetet. För det senare har även intäkterna justerats med anledning av lägre aktivitet på grund av nytt avtal för kontrollverksamheten från årsskiftet.

I aprilprognosen genomfördes en reducering av budgeten med 9 miljoner kronor i enlighet med reviderad prognos från Tåg i Bergslagen. En ytterligare revidering har erhållits från Tåg i Bergslagen där kostnaderna reduceras med ytterligare 1,8 miljoner kronor, totalt 10,8 miljoner kronor. Det råder fortsatt problem inom tågtrafiken under augusti och inledning av hösten med intrimning för den nya leverantören för trafiken inom Tåg i Bergslagen och nytt 2-årigt nödavtal inom Mälardalstrafik sedan i början av juni. Detta gör

sammantaget att viss osäkerhet råder gällande tågkostnaderna för resten av året varför verksamheten följer utvecklingen nära.

Trafikkostnaderna för serviceresor har en reducerad kostnad med 11 miljoner kronor i jämförelse med budget och föregående prognos, varav sjukresor uppgår till knappt 9 miljoner kronor. En kostnadsökning finns för ett ökat antal färdtjänstresor medan resande och därmed även kostnaden inom skolbilstrafik och sjukresor reducerats framför allt under kvartal 2 och även fortsatt under juli. Vidare är kostnaden per resa något under föregående års nivå vilket beror på lägre bränslekostnadsutveckling och lägre inflationstakt.

Gemensamt för de allra flesta justeringarna som görs i juliprognosen är att det är av engångskaraktär och inte har någon större påverkan på verksamhetens flerårsprognos.

Övriga kostnader ligger -80,5 miljoner kronor sämre än budget. Efter att budgetreserven återförts i sin helhet, -84 miljoner kronor, återstår övriga kostnader som ligger 3,5 miljoner kronor bättre än budget.

Nedjusteringen av budget består till största delen av reducerade kostnader för köpta tjänster och konsultkostnader. Vidare har avskrivningarna justerats ned i juliprognosen med 1,4 miljoner kronor till följd av förseningar i färdigställande av investeringar, framför allt det nya försäljningssystemet och installation i fordon.

Säsongsvariationer eller cykliska effekter

Trafikintäkterna är lägre under sommarmånaderna dels på grund av ett lägre resande bland kunderna dels 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 säsongsvariationerna.

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

Uppföljning av beslutad handlingsplan

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

	Handlingsplan	Utfall ack jul	Prognos 2024	Prognos 2025	Prognos 2026
Antal genomförda åtgärder enligt handlingsplan					
Antal åtgärder	7	1	1	4	4

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

Antal minskade årsarbetare, enligt avtalad tjänstgöringsgrad

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

Synliga effekter i ekonomin (mnkr)

Intäkter	16,5	0,9	1,5	15,1	16,3
Hylläkare					
Personalkostnader	1,7	0,5	0,9	1,7	1,7
Övriga kostnader	40,4	3,6	6,2	21,5	34,3
Summa	58,6	5,0	8,6	38,3	52,3

Kollektivtrafiknämndens handlingsplan (Budget i Balans 3.0) fokuserar på att nå ekonomisk balans senast 2027 med totala minskningar på 58,6 miljoner kronor. Uppföljningen av handlingsplanen visar i nuläget på att samtliga punkter kommer att uppfyllas senast 2027. Långtidsprognosen har även tagit hänsyn till nu kända förutsättningar som gäller för nämnden i verksamhetsplan 2025. Trots förväntad uppfyllelse av planen 2027 behövs, enligt analys av handlingsplanen, åtgärder motsvarande minst 5,5 miljoner kronor för att långsiktig uppnå en ekonomisk stabilitet från 2028. Det ska dock tilläggas att handlingsplanen fortfarande är i ett tidigt skede och det har bara gått drygt 7 månader med den nya prissättningen för 2024 och dess effekter är ännu inte tydligt beräkningsbara. I handlingsplanen finns också en del utredningsuppdrag som ska redovisas på kollektivtrafiknämnden 28 augusti 2024. Ytterligare krav på åtgärder bör därför invänta denna utredning.

Se även bilaga i ärendet "Uppföljning av handlingsplan, åtgärder för en ekonomi i balans".

4.5 Investeringar

Uppföljning investeringar

Samtliga investeringar som genomförs under 2024 är pågående investeringar och kommer endast till mindre belopp aktiveras i december merparten kommer att aktiveras under 2025 i takt med att investeringarna färdigställs.

Investeringar brutto, mnkr	Utfall ack 2024	Prognos 2024	Budget 2024	Utfall 2023
Övrig utrustning	1.4	15.4	22.8	11.7
Summa	1.4	15.4	22.8	11.7

4.6 Produktions- och nyckeltal

1 Incheckningar

Statistik gällande tåg exkluderas i denna uppföljning.

Under juni var resandet 14 procent lägre än under 2023 och i juli var resandet 3 procent lägre, sammanlagt 9 procent lägre under juni-juli jämfört med föregående år. Det totala resandet för 2024 är 1 procent lägre

jämfört med 2023. Resandet på landsbygdslinjerna har ökat med 2 procent. Resandet på expressbusslinjerna samt regionlinjerna har minskat med 1 respektive 2 procent och stadstrafiken är oförändrad. Inom BRT stråket ser vi fortsättningsvis en positiv utveckling där vi har en ökning på 5 procent jämfört med 2023.

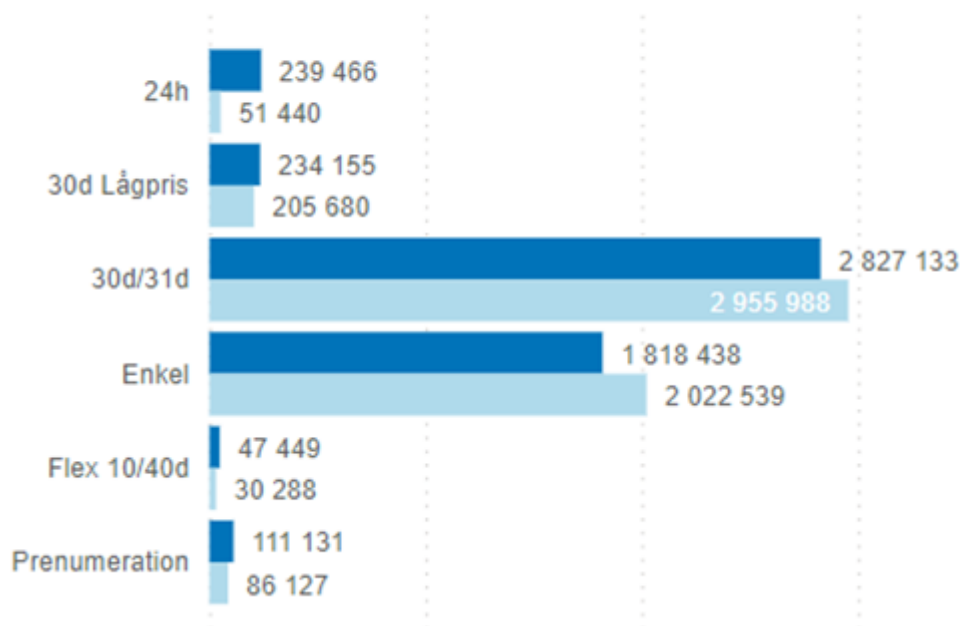
	2023	2024	Förändring antal	Förändring %
Expressbuss-linje	289 477	287 455	-2 022	-1%
Landsbygds-linje	70 482	72 013	1 531	2%
Regionlinje	1 423 039	1 394 690	-28 349	-2%
Stadstrafik	4 608 572	4 601 332	-7 240	0%
Totalt	6 391 570	6 355 490	-36 080	-1%

Tabell 1: Antal resande 2023 & 2024

Jämfört med 2023 så har resandet med enkelbiljett minskat med 10 procent samtidigt som resor med periodbiljett har ökat med 3 procent. Se nedan bild för förändring per biljettyp.

Antal resor per biljettyp

År ● 2024 ● 2023

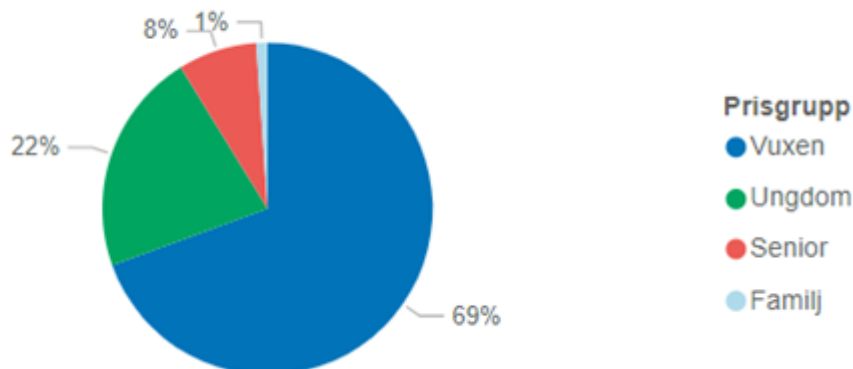


Figur 1: Antal resande per biljettyp

2 Försäljning

Intäkterna av enkelbiljettförsäljningen är oförändrat jämfört med 2023. Köp av enkelbiljett sker främst genom appen där 74 procent av intäkterna erhålls. Under tidsperioden står vuxna för 69 procent av enkelbiljettinkomsten, ungdomar står för 22 procent och resterande 9 procent står familjer och seniorer för.

Försäljning per prisgrupp (SEK)

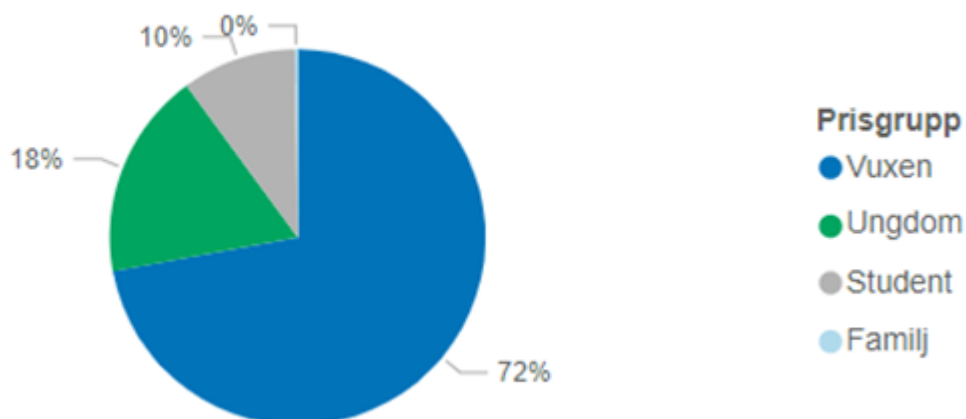


Figur 2: Enkelbiljettförsäljningen fördelat per prisgrupp

Biljettypen periodbiljett består av: Månadsbiljett, månadsbiljett lågpris, flex 10/40d, 24h och prenumeration (årsbiljett). Intäkterna av periodbiljettförsäljningen har ökat med 17 procent jämfört med 2023 där samtliga biljetter presterar bra med ökad försäljning.

Merparten av periodbiljetterna säljs i appen, där 53 procent av intäkterna erhålls. Vuxna står för 72 procent av periodbiljettinkomsten, ungdomar står för 18 procent och resterande 10 procent står student och familj för.

Försäljning per prisgrupp (SEK)



Figur 3: Periodbiljettförsäljningen fördelat per prisgrupp

5 Personalekonomi

5.1 Personalkostnader

Personalkostnader

Lönekostnad	Utfall ack	Utfall ack fg år	Prognos	Utfall fg år	Öknings takt (%) ack	Öknings takt (%) ack fg år	Öknings takt (%) Prognos	Öknings takt (%) fg år
Lönekostnad (40-41) (mnkr)	-26.3	-25.4	-47.3	-44.4	3.3	6.5	6.6	7.1

Lönekostnaderna för perioden januari-juli ligger 0,9 miljoner kronor sämre än för samma period föregående år men 0,2 miljoner kronor bättre än periodiserad budget. De sociala avgifterna ligger 0,4 miljoner kronor sämre än budget men beror på att de sociala avgifterna är budgeterade med dryga 2 % procentenheter lägre sociala avgifter än vad beslutade sociala avgifterna är för 2024. Vidare har den restriktivitet som råder vid tillsättande av vakanta tjänster fått genomslag vilket framgår av antal årsarbetare, exklusive tjänstledig, under punkt 5,4 nedan. Övriga personalkostnader ligger 0,6 miljoner kronor bättre än periodiserad budget. Detta sammantaget innebär att totala personalkostnader ligger 0,4 miljoner kronor bättre än budget.

5.2 Kostnadsanalys

Kostnadsanalys

Kategori	Utfall ack mnkr	Utfall ack fg år, mnkr	Förändring, mnkr	Förändring %
Månadslöner	-19.5	-19.3	-0.2	1.1
Timanställda	-1.4	-0.9	-0.5	56.9
Obekvämt arbetstid	-0.5	-0.4	-0.1	23.9
Övertid/mertid	-0.3	-0.2	0.0	14.6
Jour och beredskap	0.0	0.0	0.0	0.0
Semesterkostnad inkl. skuldförändring	-3.6	-3.5	-0.1	3.2
Sjuklön	-0.5	-0.5	0.0	-7.3
Övrigt konto 40xx-41xx	-0.6	-0.6	0.1	-11.1
Totalt kontoklass 40-41	-26.3	-25.4	-0.9	3.3

5.3 Årsarbetare tillsvidareanställda avtalad sysselsättningsgrad

Yrkesgrupp/ antal	Antal årsarbetare per 31 juli 2024			Antal årsarbetare per 31 juli 2023			Förändring		
	Kvinnor	Män	Totalt	Kvinnor	Män	Totalt	Kvinnor	Män	Totalt

Yrkesgrupp/ antal	Antal årsarbetare per 31 juli 2024			Antal årsarbetare per 31 juli 2023			Förändring		
Administratör	36,8	10,6	47,4	39,5	10,6	50,1	-2,8	0,0	-2,8
Chef	3,0	5,0	8,0	5,0	6,0	11,0	-2,0	-1,0	-3,0
Handläggare	34,0	17,0	51,0	32,0	21,0	53,0	2,0	-4,0	-2,0
Kurator/ famråd/ kurativt arb	0,0	0,0	0,0	1,0	0,0	1,0	-1,0	0,0	-1,0
Summa	73,8	32,6	106,4	77,5	37,6	115,1	-3,8	-5,0	-8,8

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

Inför 2024 har beslut tagits om att lägga till en ny definition av årsarbetare till Region Örebro läns uppföljning. Orsaken till detta är att nuvarande definition inte tar hänsyn till tjänstledigheter vilket i praktiken innebär att medarbetare som är frånvarande på grund av någon form av tjänstledighet på hel- eller deltid beräknas som en årsarbetare i underlaget. Beräkningssätt finns angivet under respektive tabell i

rapporten. Kommentering av utvecklingen sker därför i delårsrapporten under rubrik 5.4 Årsarbetare exklusive tjänstlediga, se nedan.

5.4 Årsarbetare exklusive tjänstlediga (avser per föregående månad)

Yrkesgrupp/ antal	Anställning per 30 juni 2024			Anställning per 30 juni 2023			Förändring		
	Tillsvidare	Viss-tid	Totalt	Tillsvidare	Viss-tid	Totalt	Tillsvidare	Viss-tid	Totalt
Administratör	44,3	1,8	46,0	46,7	10,6	57,3	-2,4	-8,9	-11,3
Chef	8,0	0,0	8,0	11,0	0,0	11,0	-3,0	0,0	-3,0
Handläggare	45,7	3,0	48,7	47,9	3,9	51,8	-2,2	-0,9	-3,1
Kurator/ famråd/ kurativt arb	0,0	0,0	0,0	1,0	0,0	1,0	-1,0	0,0	-1,0
Summa	98,0	4,8	102,7	106,6	14,5	121,1	-8,6	-9,8	-18,4

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

Utvecklingen följer den av nämnden beslutade handlingsplanen för en ekonomi i balans. Vidare gäller en generell stark restriktivitet när det kommer till rekrytering så uppkommer vakanser eller behov av olika slag prövas de i särskild ordning. Förvaltningschef är den som fattar beslut om verksamheten får rekrytera eller inte. Förvaltningen rekryterar idag enbart till tjänster som bedöms verksamhetskritiska eller där extern finansiering finns. Minskningen ovan kopplar primärt till två delar:

- Område Samhällsplanering och infrastruktur (4 personer) rapporteras i år under Regionstyrelsen.
- Övrig minskning relaterar framförallt till återhållsamhet inom hela området. Minskningen av antalet chefer beror på att tre chefsroller per 31 juli innehas av tillförordnad eller externt inhyrd chef.

5.5 Sjukfrånvaro (avser per föregående månad)

Kategori	Utfall jan - jun 2024			Utfall jan - jun 2023			Förändring antal timmar, procent		
	Kvinnor	Män	Totalt	Kvinnor	Män	Totalt	Kvinnor	Män	Totalt
Schemalagda timmar	76 290	32 415	108 705	82 900	35 672	118 572	-6 610	-3 257	-9 867
Sjukfrånvaro, korttidsfrånvaro (tim)	2 450	468	2 918	2 957	487	3 444	-507	-19	-527
Sjukfrånvaro, långtidsfrånvaro (tim)	5 446	2 119	7 566	2 517	2 668	5 185	2 929	-549	2 380
Sjukfrånvaro totalt (tim)	7 896	2 587	10 483	5 474	3 156	8 630	2 422	-568	1 853
Sjukfrånvaro, korttidsfrånvaro % *	3,2	1,4	2,7	3,6	1,4	2,9	-0,4	0,1	-0,2
Sjukfrånvaro, långtidsfrånvaro % *	7,1	6,5	7,0	3,0	7,5	4,4	4,1	-0,9	2,6
Sjukfrånvaro totalt % *	10,4	8,0	9,6	6,6	8,8	7,3	3,7	-0,9	2,4




*) Procent av schemalagd tid

Långtidssjukfrånvaron är och har varit hög på Beställningscentralen under en längre tid. Ett aktivt arbete pågår där chef, medarbetare och fack är involverade för att komma till rätta med problemen. Förvaltningens HR-funktion utgör stöd. Serviceresor går under september 2024 in i ny organisation med färre antal administratörer per chef inom Beställningscentralens verksamhet för att chefen ska få en bättre möjlighet att aktivt arbetsleda medarbetarna.

6 Intern kontroll




6.1 Internkontrollplan

Symbolförklaringar

 = Pågående
  = Avslutad
  = Ej genomförd


HR

Regionövergripande: Risk för ohälsa och olycksfall om systematiskt arbetsmiljöarbete (SAM) inte är välfungerande i vardagen.

Status	Åtgärd
	<p>Regionövergripande åtgärd: Varje chef ska hantera sina fördelade arbetsmiljöuppgifter och arbeta systematiskt med att undersöka, riskbedöma, åtgärda och följa upp sina medarbetares arbetsmiljö. Till stöd finns intranätssidan: "Arbeta systematiskt med arbetsmiljön" och ett årligt hjul för SAM.</p> <p><i>Kommentar</i> 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. Riskbedömningar lokalt görs löpande vid förändringar som riskerar att påverka arbetsmiljön.</p>
	<p>Regionövergripande åtgärd: Varje chef ska årligen följa upp sitt arbetsmiljöarbete genom den rutin som finns för det.</p> <p><i>Kommentar</i> Förvaltningen regional utveckling arbetar utifrån de riktlinjer och verktyg som tas fram för RÖL. En RÖL- och förvaltningsövergripande uppföljning är nyligen gjord men i vilken omfattning respektive chef följt upp sitt arbete med arbetsmiljöarbetet har vi i nuläget inte kunskap om.</p>
	<p>Regionövergripande åtgärd: Fördelade chef ska årligen stämma av hur arbetet med arbetsmiljöuppgifterna fungerar och att det finns förutsättningar för arbetsmiljöarbetet.</p> <p><i>Kommentar</i> Uppföljning på RÖL-övergripande nivå gjordes senast under vintern 2024. Svarsfrekvensen från förvaltningen Regional utvecklings chefer blev 97%. Uppföljning och analys har gjorts av förvaltningschef och de utvecklingsområden som noterades kommer jobbas vidare med.</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>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</p>

Status	Åtgärd
	<p>informationssäkerhet, att informationsklassa och riskbedöma vid inköp, upphandling och förändring som kan påverka informationssäkerheten.</p> <p><i>Kommentar</i> En informationsinsats för förvaltningen genomfördes under våren där en genomgång av informationssäkerhetsfrågorna gjordes. I höst kommer frågorna även finnas med i ett planerat stormöte för alla förvaltningens medarbetare. En arbetsgrupp har också skapats som arbetat fram förslag på hur förvaltningen lokalt i respektive verksamhet kan utveckla sitt informationssäkerhetsarbete. Redovisning av förslag till förvaltningens ledningsgrupp sker inom kort.</p>
	<p>▶ Säkerställ att informationsklassning av IT-stöd som innehåller personuppgifter har genomförts i enlighet med riktlinje för informationsklassning.</p> <p><i>Kommentar</i> Alla system inom Serviceresor är informationsklassade. Tillsammans med Shared service center har ett nytt ärendehanteringssystem upphandlats. Under året har ett antal nytillkomna applikationer riskanalyserats och informationsklassats i enlighet med de riktlinjer som gäller.</p>
	<p>▶ Informationsägare/objektägare ska säkerställa att identifierade informationssäkerhetsbrister åtgärdas.</p> <p><i>Kommentar</i> Utifrån genomförda informationsklassningar pågår arbetet med åtgärder. Utökade utbildningsinsatser kring informationssäkerhet planeras äga rum under hösten 2024.</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>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> Område Trafik och samhällsplanering (till stor del numera område kollektivtrafik) har gjort en kvalitetskulturmätning ihop med SIQ.</p>