



Tjänsteställe, handläggare  
Område trafik och samhällsplanering, Jasmina Siljak

Datum  
2023-12-07

Beteckning  
Beslutad version

# Ekonomisk handlingsplan för kollektivtrafiknämnden, Budget i balans 3.0

## Sammanfattning

Åtgärd	Summa (tkr)
<b>Bidragsrelaterade förändringar</b>	<b>1 700</b>
Full kostnadstäckning för skolskjutsadministration	1 700
<b>Budgetsjustering</b>	<b>2 600</b>
Utomlänssjukresor ska inte belasta kollektivtrafiknämnden	2 600
<b>Förändrat utbud/ambition</b>	<b>35 190</b>
Minskad ambition Citylinjen	2 390
Minskat antal ombud	200
Minskad utbud buss	26 700
Minskad utbud tåg	5 000
Flytt av kundservice till Regionhuset	900
<b>Förändrat arbetssätt</b>	<b>1 700</b>
Minska ambitionen gällande företagsförsäljning	900
Utredning om förändrat arbetssätt för uppföljning av anlitade trafikföretag	800
<b>Intäkter</b>	<b>16 500</b>
Försäljningsaktiviteter	5 100
Avgift för bom-resor	3 000
Skol- och gymnasiebiljetter	5 000
Indexuppräknig egenavgift sjukresor	3 400*

Postadress  
Region Örebro län  
Regionkansliet  
Box 1613, 701 16 Örebro  
E-post: [regionen@regionorebrolan.se](mailto:regionen@regionorebrolan.se)

Besöksadress  
Eklundavägen 1, Örebro  
Tel: 019-602 10 00  
Organisationsnummer: 232100-0164

<b>Smarta inköp</b>	<b>900</b>
Uppsägning av avtal QlickView	200
Återhållsamhet i inköp, kurser, konferenser och resor	700
<b>Summa totalt</b>	<b>58 590</b>

\*(exklusive prisindexuppräknings för 2027).

	2023	2024	2025	2026	2027
<b>Totalt**</b>	<b>2 800</b>	<b>8 590</b>	<b>50 390</b>	<b>52 290</b>	<b>58 590</b>

\*\* Sammanställning av åtgärdernas ekonomiska helårseffekt per år.

## Bakgrund

Region Örebro län likväl som de flesta andra regioner befinner sig i en stor ekonomisk utmaning. Hög inflation och höga kostnader har resulterat i stora underskott för verksamheten. Inom Hälso- och sjukvården är det framför allt en hög inflation som skapat höga pensionskostnader. Inom kollektivtrafiken är det å andra sidan stegrande drivmedelspriser och ökade kostnader för tågtrafiken som sammantaget gjort att kostnaderna för kollektivtrafiken har stigit med cirka 15 procent. Även om det är omvärldsfaktorer som satt sina spår på ekonomin kräver det ett ansvarstagande nu, eftersom vi ej kan lämna över dagens kostnader på framtida generationer. De ekonomiska förutsättningarna för budgeten 2024 omfattar flera åtgärder som Region Örebro län beslutade om i juni 2023. Sammantaget innebär det att ett gemensamt ansvar tas så att våra invånare ska kunna erhålla en nödvändig samhällsservice, på kort som på lång sikt.

För kollektivtrafiknämnden handlar det om följande:

- **Ökade intäkter.** Regionens taxor och avgifter höjs med tio procent, för kollektivtrafikens del prognostiseras detta att ge 21,8 miljoner kronor under 2024, varav cirka 21 miljoner kronor genereras av Allmän kollektivtrafik och resterande 0,8 miljoner kronor genereras inom Sjukresor. Det innebär motsvarande 1,4 miljoner kronor lägre intäkt jämfört med beslutat verksamhetsplan och budget för Region Örebro län 2024.

- **Höjd skatt.** Skattechöjningen på 75 öre motsvarar en utökning på rambudgeten motsvarar 569 miljoner kronor för Region Örebro län, varav 101,6 miljoner kronor tilldelas kollektivtrafiknämnden.
- **Kostnadsreduceringar och intäktsökningar.** Trots ökade avgiftsnivåer, taxor och skattesats behöver regionens samlade kostnader minska eller intäkter öka ännu mer, vilket innebär att samtliga nämnder har fått i uppdrag att reducera sina kostnader eller öka sina intäkter. Kollektivtrafiknämnden har i uppdrag att finna effektiviseringar och möjliga kostnadsreduceringar samt intäktsökningar inom den allmänna kollektivtrafiken, Serviceresor och inom deras stödfunktioner motsvarande 50,3 miljoner kronor. Enligt punkten ovan om ”Ökade intäkter” kommer inte intäkterna att öka i motsvarande omfattning som i verksamhetsplan och budget för Region Örebro län 2024 vilket ger att en besparing om 51,7 miljoner kronor istället måste uppnås.

## Syfte

Syftet med denna handlingsplan är att presentera de åtgärder som har utarbetats med deras beräknade ekonomiska effekter. Handlingsplanen syftar också till att ge en översikt över hur de ekonomiska effekterna kommer att falla ut 2024-2027. Att det är en handlingsplan som sträcker sig över flera år beror på att verksamheter inom kollektivtrafiknämnden har långsiktiga avtal att förhålla sig till.

## Tidsplan

Handlingsplanen kommer att ligga till grund för kollektivtrafiknämndens verksamhetsplan för 2024. Handlingsplanen ligger också till grund för de trafikpliktsbeslut som behöver fattas. Trafikpliktsbesluten klargör vilket trafikutbud som ska finnas inom den allmänna kollektivtrafiken i framtiden. Tidplan för trafikförändringar tydliggörs inom respektive trafikpliktsbeslut.

Beslut om handlingsplan, verksamhetsplan och trafikplikt är planerat att fattas vid kollektivtrafiknämndens möte den 7 december 2023.

## Handlingsplanens åtgärder

Samtliga åtgärder i detta avsnitt presenteras under följande grupperade rubriker.

Grupperade åtgärder	Definition
<b>Bidragsrelaterade förändringar</b>	Förändrad finansiering i form av bidrag till externa aktörer eller externa bidrag som finansierar intern drift.
<b>Budgetjustering</b>	Budget för vissa kostnadslag justeras.
<b>Förändrat utbud/ambition</b>	Verksamhetens mål eller uppdrag förändras som exempelvis kan påverka utbudet av tjänster.
<b>Förändrat arbetssätt</b>	Anpassning eller förändring av arbetsuppgifter och processer som genomförs för att uppnå ökad effektivitet, förbättrad produktivitet eller anpassning till förändrade förutsättningar och krav.
<b>Intäkter</b>	Höjda avgifter, priser eller ökade verksamhetsaktiviteter som resulterar i en intäktsökning.
<b>Smarta inköp</b>	Genomföra köp av produkter eller tjänster på ett effektivt och kostnadsmedvetet sätt, med fokus på att maximera värdet och kvaliteten samtidigt som man minimerar kostnaden och resursslöseriet.

(tkr)	2023	2024	2025	2026	2027
<b>Bidragsrelaterade förändringar</b>		400	800	1500	1700

### Beskrivning av framtagna åtgärd

- Fullfölja beslutet från Budget i balans 2.0 om att omförhandla skolskjutsavtalen när de löper ut så att full kostnadstäckning uppnås. Avtalen ska omförhandlas under 2024 men det är olika år som omförhandlingen får ekonomisk effekt.<sup>1</sup>

(tkr)	2023	2024	2025	2026	2027
<b>Budgetjustering</b>	2 600	2 600	2 600	2 600	2 600

### Beskrivning av framtagna åtgärd

- Strikt följa det beslut taget 2020 vid flytt av sjukresekostnaderna från Regionstyrelsen till Samhällsbyggnadsnämnden (numera kollektivtrafiknämnden) det vill säga att transportkostnader gällande utomlänspatienter ska finansieras av Regionstyrelsen.

<sup>1</sup> Samhällsbyggnadsnämnden, beslut 2019-10-23

(tkr)	2023	2024	2025	2026	2027
<b>Förändrat utbud/ambition</b>		2 590	29 290	29 290	35 190

### Beskrivning av framtagna åtgärder

- Minskad ambition inom BRT – färre biljettvalidatorer och digitala informations-skärmar motsvarande 2,39 miljoner kronor.
- Minska antalet ombud motsvarande en kostnadsbesparing på cirka 0,2 miljoner kronor.
- Förändring av turer och linjer i busstrafiken inom den allmänna kollektivtrafiken motsvarande 26,7 miljoner kronor i kostnadsbesparing. Reducering sker såväl inom landsbygdslinjer, regionlinjer som inom stadstrafiken. Reduceringen fastställs i de trafikpliktsbeslut som kommer att fattas.
- Utredda utbudet inom tågtrafiken med en inriktning om att reducera trafiken med motsvarande cirka 5 miljoner kronor. Utredningen berör all tågtrafik men främst linjerna inom Mälardalstrafik.
- Utredda framtida uppdrag och lokalisering av Kundservice motsvarande en kostnadsbesparing på cirka 0,9 miljoner kronor. Besparingen förutsätter att den bemannade kassan behöver stängas och personalen flyttar in i Regionhuset.

(tkr)	2023	2024	2025	2026	2027
<b>Förändrat arbetssätt</b>		900	1 700	1 700	1 700

### Beskrivning av framtagna åtgärder

- Minska ambitionen gällande företagsförsäljning, vilket innefattar avveckling av funktionen som företagsförsäljare samt uppsägning av en leasingbil motsvarande en kostnadsbesparing på cirka 0,9 miljoner kronor.
- Utredning om avveckling av en tjänst inom område Trafik och samhällsplanerings stabsfunktion motsvarande cirka 0,8 miljoner kronor. Detta utifrån att behovet av uppföljning av anlitade trafikföretag minskar eftersom Svealandstrafiken har tagit över i stort sett all allmän kollektivtrafik. Under 2024 kommer också ett nytt avvikelssystem att införskaffas vilket gör att uppföljning av avvikelser kommer att underlättas och kvalitetsarbetet på så sätt kan göras effektivare.

(tkr)	2023	2024	2025	2026	2027
<b>Intäkter</b>		1 500	15 100	16 300	16 500

### Beskrivning av framtagna åtgärder<sup>2</sup>

- Genom att prioritera försäljningsaktiviteter där det finns störst potential att nå prioriterade målgrupper beräknas detta resultera i en intäktsökning motsvarande 5,1 miljoner kronor.
- Införa avgift för genomförda BOM-resor, det vill säga när resenären uteblir från resa, inom Serviceresor motsvarande cirka 3 miljoner kronor i intäktsutökning.
- 2011 ingicks *Avtal om kollektivtrafik* med länets kommuner där en prissättning av skol- och gymnasiebiljetter framgick. Nuvarande prissättning av skolbiljetter gör att den regionala skattebasen finansierar del av skolbiljetterna som egentligen ska finansieras av den primärkommunala skattebasen. I nuläge är det två av länets kommuner som ej följer detta avtal, det vill säga vad gäller köpet av gymnasiebiljetter som enligt avtalet ska ske till alla gymnasieelever oavsett längd på resan till gymnasieskolan. Intäktstappet för detta uppskattas till cirka 25 miljoner kronor. Uppdrag finns från regionala samverkansrådet och regionala chefssamverkansgruppen om att göra en översyn av avtalet och inom detta utreda en rimlig prismodell gällande skol- och gymnasiebiljetter. Prismodellen behöver först och främst ta hänsyn till att Region Örebro län får ersättning för de resor som görs utifrån rådande produktionskostnad, men även ett rimligt pris behöver sättas så att kommunerna finner det så pass attraktivt att de vill upprätthålla detta samarbete. Målsättning är en intäktsökning om 5 miljoner kronor som träder i kraft höstterminen 2025.
- Utreda om att genomföra ytterligare uppräknings på avgifter kopplat till färdtjänst och sjukresor enligt det beslut taget i landstingsfullmäktige 2009 om att egenavgifterna ska indexuppräknas. Indexuppräknings har inte genomförts och uppräknings från 2009 till 2023 är 42,5 procent. Indexuppräknings är föreslagen att delas upp på tre (efter 2024) år enligt nedan:

<sup>2</sup> - Utöver ovan angivna belopp, så görs även en generell höjning av biljettpriserna inom den allmänna kollektivtrafiken, med tio procent. Denna prishöjning ligger dock utanför de åtgärder som beskrivs i handlingsplanen.

2024	2025	2026	2027
10 %	15 %	15 %	42,5-10-15-15=2,5 % +(indexförändring 2023-2026)
800 tkr*	2 000 tkr	3 200 tkr	3 400**

\* Följande beräkning är redan inkluderad i den totala effekten av Region Örebro's beslut om att höja taxor med tio procent och är därmed ej med i sammanställningen ovan för år 2024.

\*\* Exklusive indexuppräknigen för år 2023-2026.

(tkr)	2023	2024	2025	2026	2027
Smarta inköp	200	600	900	900	900

### Beskrivning av framtagna åtgärder

- Uppsägning av avtal kopplat till uppföljningsverktyget Qlickview då nytt system är implementerat, beräknad besparing 0,2 miljoner kronor.
- Halvering av budget för kompetensutveckling för tjänstepersoner inom område Trafik och samhällsplanering motsvarande 0,7 miljoner kronor. Åtgärden bör harmoniseras med inriktning för övrig personal inom Region Örebro län.

## Konsekvensanalys

Syftet med handlingsplanen är att den ska bidra till en positiv effekt på det ekonomiska resultatet. Även om det görs en del nödvändiga effektiviseringar, så sker en betydande del av kostandreduceringarna genom en lägre ambitionsnivå, minskat trafikutbud och högre taxor. Samtidigt som planen ska ha en så positiv effekt på ekonomin som möjligt, så är det också viktigt att det sker med så små negativa konsekvenser för verksamheten och samhället som möjligt.

Konsekvensanalysen pekar på att de föreslagna åtgärderna kommer att ha alltifrån lindriga till kännbara konsekvenser, både internt som externt.

Konsekvenserna av **bidragsrelaterade förändringar** och **budgetjusteringar** bedöms ha obetydliga till lindriga konsekvenser. I den förstnämnda åtgärden kan den påverka Region Örebro läns relationer till de kommuner man har avtal med. I den andra åtgärden handlar det främst om relationer internt inom Region Örebro län.

När det gäller åtgärden **förändrat utbud/ambition**, så är målet att åtgärderna ska vidtas så snabbt som möjligt. Just denna tidsaspekt kan ha konsekvenser för det demokratiska förtroendekapital som nämnden förvaltar. All kollektivtrafik som körs i länet befästs av trafikpliktsbeslut. Trafikplikten kan ses som Region Örebro läns offentliga åtagande när det gäller vilken kollektivtrafik som ska finnas i länet. Dock kan allt för stora och snabba förändringar inom kollektivtrafiken resultera i en negativ påverkan för resenärerna om de ej får tid till att ställa om i sina transportbehov.

Det minskade utbud av kollektivtrafik, som befästs i trafikpliktsbesluten, bedöms dock överlag ligga inom de ambitionsnivåer som uttrycks i såväl Trafikförsörjningsprogrammet som den Regionala utvecklingsstrategin. Det föreligger således inga direkta skäl till att revidera Trafikförsörjningsprogrammet, utan översyn kan ske enligt den planerade cykeln.

Ett minskat utbud av kollektivtrafik kommer att påverka resandet negativt. Dock inte i sådan omfattning att det väntas leda till att målen i Trafikförsörjningsprogrammet inte nås. Konsekvenserna på resandet beskrivs mer fördjupat i de utredningsrapporter som ligger till grund för trafikpliktsbesluten. Överlag väntas den negativa effekten av prishöjningen bli dubbelt så stor som effekten av trafikreduceringarna.

Minskade öppettider hos Beställningscentralen, färre försäljningsombud och stängning av kassan vid Kundenservice innebär en sämre tillgänglighet för brukare och kunder.

En minskad ambition och utbud av den service Region Örebro län tillhandahåller kan på lång sikt resultera även i en negativ påverkan på varumärket Länstrafiken.



När det gäller **förändrat arbetssätt** så väntas det minskade uppdraget gällande företagsförsäljning ha begränsade negativa effekter på intäkterna. Det har skett en historisk ökning i denna försäljning, men ytterligare marknadspotential bedöms i nuläget vara begränsad. Att ej återinsätta en tjänst vid område Trafik och samhällsplanerings stab innebär att det internt kan behövas en omstrukturering av arbetsuppgifterna för att åtgärderna ska kunna resultera i de förslagna kostnadsbesparingarna. Generellt behövs också en digital utveckling inom Serviceresors arbetsuppgifter. Om detta uteblir riskerar det i stället resultera i en ökad arbetsbelastning.

Behov av ett tätare samarbete med Hälso- och sjukvården är också identifierat för att kunna uppnå en hållbar ekonomi på lång sikt.

Kopplat till **intäkter** så väntas försäljningsaktiviteterna inte bidra till några negativa konsekvenser. Införande av avgift för bomresor väntas utöver ökade intäkter leda till att antalet bomresor minskar (vilket också är huvudskälet till att åtgärden införs) vilket i sin tur leder till minskade trafik kostnader.

Avseende **smarta inköp** så riskerar en negativ konsekvens av den lägre budgeten för kompetensutveckling vara att personalen stagnerar kompetensmässigt, vilket kan leda till att verksamheten stagnerar såväl när det gäller kvalitet, resultat och utvecklingstakt. Det kan också innebära att Region Örebro län upplevs som en mindre attraktiv arbetsplats, med svårigheter att behålla såväl som att rekrytera kompetens som en konsekvens.

## Uppföljning

Efter beslut om verkställighet ska effekten av varje insats följas upp i ordinarie uppföljningsprocess. Det innebär löpande uppföljning i delårsrapporter samt i årsredovisning.

Om förvaltningen bedömer att en eller flera åtgärder ger mindre effekt än planerat eller om ekonomin försämras av andra orsaker ska fler åtgärder vidtas löpande för att uppnå en ekonomi i balans.

## Ytterligare åtgärder för ekonomi i balans

Handlingsplanen presenterar förslagna åtgärder och deras potentiella konsekvenser inom kollektivtrafiknämndens verksamhetsområde.

Då en ekonomisk stabilitet utgör en central komponent för att säkerhetsställa verksamhetens långsiktiga hållbarhet och dess förmåga att kontinuerligt tillhandahålla samhällsviktiga tjänster till medborgarna presenteras här nedan ytterligare åtgärder som behöver utredas vidare.

- Ersättning för resor till och från vård hanteras enligt ”Lag (1991:419) om resekostnadsersättning vid sjukresor” och enligt ”Sjukresor – Regler och tillämpningsanvisningar” antaget av regionfullmäktige vid Region Örebro län. En utredning om att se över införandet av egenavgift för sjukresa med allmän kollektivtrafik. Dvs där utgångspunkten är att patienterna själva söker ersättning från första resan till och från vården – för såväl allmän kollektivtrafik som med egen bil, samt anslutningsresa.  
För att ovanstående förändringar ska bli möjliga att genomföra behöver en digitalisering av sjukreseadministrationen ske för att digitalt kunna hantera beräkningar (till fördel för kunden som slipper skicka in ansökningen i onödan), kvitton och övrig pappershantering som idag sker manuellt för att sedan slutligen registreras in i system och arkiveras. Att genomföra denna digitalisering förutsätter en investering i nya digitala verktyg samt en årlig driftskostnad av densamma. Därför ska denna utredning även precisera vad detta kostar.
- Utredda prissättning inom Närtrafiken i syfte att förbättra kostnadstäckningen per resa.
- Den regionala utvecklingsstrategin anger som en strategisk inriktning att det ska finnas förutsättningar för levande landsbygder genom bland annat stöd till initiativ som möjliggör ökat distansarbete, delningsekonomi och minskat bilberoende. Kopplat till den förändring av turer och linjer i busstrafiken inom den allmänna kollektivtrafiken som föreslås ovan ska förvaltningen utreda framtida möjlighet till att stödja privata initiativ till samåkning.
- Utredda framtida behov av digitalisering inom Serviceresor, eftersom en ekonomisk anpassning och upprätthållandet av verksamhetens kapacitet och kvalitet är avgörande för att säkerhetsställa att Serviceresor kan fortsätta tillhandahålla sina tjänster och samtidigt vara ett stöd till samhället på ett effektivt sätt.
- Utredda möjligheten att sälja reklamutrymme på digitala skärmar i bussar och på hållplatser, i syfte att öka intäkterna.
- Utredda och visa hur den anropsstyrda närtrafiken kan utvecklas till ett mer dynamiskt utformande i framtiden.

Ovanstående ytterligare åtgärder uppdras till förvaltningen att utreda och återrapportera till kollektivtrafiknämnden senast den 28 augusti 2024.