

Verksamhetsberättelse

Kollektivtrafiknämnd

Helår 2024

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	6
3.3	Perspektiv: Process	12
3.4	Perspektiv: Resurs	17
4	Ekonomi	20
4.1	Resultatrapport kollektivtrafiknämnden	20
4.2	Årets resultat	21
4.3	Vidtagna åtgärder för att nå ekonomi i balans	23
4.4	Investeringar	24
4.5	Produktions- och nyckeltal	24
5	Personalekonomi	28
5.1	Personalkostnader	28
5.2	Kostnadsanalys	28
5.3	Årsarbetare tillsvidareanställda avtalad sysselsättningsgrad	29
5.4	Årsarbetare exklusive tjänstlediga	30
5.5	Sjukfrånvaro	31
6	Framtida utmaningar	31
7	Intern kontroll	32
7.1	Internkontrollplan	32
7.2	ISK-bedömning	34

1 Inledning

En del av Region Örebro läns politiska verksamhet sker i kollektivtrafiknämnden som till sin hjälp under år 2024 har tjänstepersonorganisationen Område kollektivtrafik inom förvaltningen 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 riksfärdtjänst. Uppdraget gällande resor till och från vården sker i ett nära samarbete med folkhälsvården och hälso- och sjukvården och där vägval inom de verksamheterna påverkar kollektivtrafiknämndens uppdrag.

Avtal för skolskjutsplanering med skolbussar och/eller skolbilar finns med sju av länets kommuner samt Sydnärkes utbildningsförbund. I två av kommunerna är Region Örebro län ett myndighetsstöd gällande ansökningsprocessen.

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 och av de externa uppdragsgivarnas ambitioner.

Syftet med verksamhetsberättelsen 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.

Verksamhetsberättelsen 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
- Lansering av det nya linjenätet i Örebro stad
- Lansering av Citylinjen och resandeökning inom färdigställd del
- Reducering av busslinjer som en följd av Budget i balans 3.0

Väsentliga händelser

Allmän kollektivtrafik - Ytterligare en delsträcka för Citylinjen öppnades i mitten av december. Denna

gång handlade det som sträckan på Östra Bangatan. I samband med detta lanserades också det nya linjenätet i Örebro stad. I det nya linjenätet har flera av de tidigare linjerna slagits samman, varvid fokus nu ligger på färre linjer som går oftare. De tidigare 12 linjerna blev 7, men med samma antal bussar och tätare avgångar. I det nya linjenätet finns också två linjer som går under varumärket Citylinjen. Det som skiljer Citylinjen från den övriga trafiken är:

- Tätare trafik
- Bussar med annan design och som drivs på el (två levererade under 2024)
- Bussar med påstigning i alla dörrar
- Särskilda busskörfält större delen av sträckan
- Särskilda hållplatser med annan utformning

En gedigen kommunikationsinsats gjordes i samband med lanseringen Citylinjen och det nya linjenätet, och införandet har gått bra.

Det går redan nu att notera mycket goda effekter av de satsningar på Citylinjen som hittills är genomförda. Under 2024 (januari-november) har det varit en resandeutveckling om plus 15 procent mellan Kulturkvartret och Brickebacken jämfört med motsvarande period under 2023. Det kan jämföras med stadstrafiken som helhet där utvecklingen är minus 2 procent. De första elbussarna för Citylinjen har levererats och ett pressevent har arrangerats med anledning av detta. Implementeringen av ny app och centralsystem pågår, men dessvärre med förseningar. Införandet är nu planerat till 2025 i stället för 2024.

Serviceresor - I mitten av januari upptäckte en handläggare att det fanns filer i webSolen (handläggningsystem för färdtjänstansökningar) som inte kunde nås. Efter lite letande av regionservice IT 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 enheten för serviceresor ut med en ny trafikupphandling för serviceresetrafiken från juli 2025. Under senvintern arbetade upphandlingsenheten, avtalscontroller samt andra nyckelpersoner på enheten för 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 tilldelningsbeslut är fattat och tre ansökningar om överprövning ligger nu hos Förvaltningsrätten i Karlstad. För att kunna upprätthålla serviceresetrafiken efter att befintliga avtal löper ut 2025-06-30 har en direktupphandling genomförts med de trafikföretag Region Örebro län har befintliga avtal med. De direktupphandlade avtalen gäller mellan 2025-07-01 och 2026-06-30.

Skolskjuts - Under året har ett omfattande arbete gjorts för att lägga om alla skolbilsresor utifrån den nya benämningen anpassad skola i stället för särskola. Nya underlag kommunvis och en ny rutin för uppföljning av ekonomi, elevantal och skolbilsstatistik är framtagen.

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 och samtliga medarbetare som kan har nu krigsplacerats på sin arbetsplats.

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 förvaltningen Regional utveckling och i relation till andra förvaltningar och intressenter.

Allmän kollektivtrafik - Inga specifika aktiviteter har genomförts.

Serviceresor - Beställningscentralen har under våren 2024 rekryterat och utbildat 11 vikarier/timanställda så att bemanning kan hållas fulltalig när ordinarie personal är frånvarande.

Skolskjuts - I samarbete med Svealandstrafiken har ett arbetssätt införts för att säkerställa bättre kontroll på fordon hos underentreprenörer som kör skolbusstrafiken.

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	1	2	1
Nämndens mål	1	3	
Nämndens uppdrag	3	5	

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 finns för 2024 och som prognostiserats för kommande år och hålla fast vid den handlingsplan som antagits för en budget i balans år 2027. Resultatet för 2024 är betydligt bättre än budgeterat men många av de förbättringar som skett är av engångskaraktär och där förbättringar av ekonomin gällande tågtrafiken är orsakat av ett lägre utbud av tågavgångar än som planerats.

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. Under året har det arbetats intensivt med att öka bemanningen och det har gett effekt på både svarstider och NKI. 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 den allmänna 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></p> <p>En förbättring av resultatet sen delåret vilket är ett resultat som även inträffad några av de senaste åren. Den försämring som skedde till delårsrapporten kan bero på att regionbussarna fått tillfälliga körvägar inom Örebro tätort men att de sen december 2024 återgått till ordinarie körvägar.</p>	75 %	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>	86 %	90 %  

Indikatorer	Utfall	Målvärde
Det finns fortfarande utmaningar för att nå upp till målnivån. En ökning av egenavgiften (den första på 15 år) kan spela in till att resultatet ligger under målnivån.		

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, 2 och 3 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 förefaller vara en fungerande strategi. Även om reducering av busslinjer ofrånkomligen leder till de resenärer som reste med dessa linjer förloras, så är Länstrafiken fortsatt ett attraktivt resealternativ på kvarvarande linjer.

Sammantaget ser vi ändå en minskning om 4 procent i resandet jämfört med 2023. Inledningen av året hade en positiv utveckling, medan den utveckling som skett från sommaren och framåt varit negativ. Region- och expressbusslinjerna har minskat med 5 procent, landsbygdslinjerna och stadsbussarna har minskat med 4 procent. En bidragande orsak till det är den omledning av trafiken i centrala Örebro som skedde i samband med ombyggnaden av Östra Bangatan. Det gjorde att det fanns sämre bytesmöjligheter från regionala bussar till tåg och stadsbuss då de regionala bussarna inte angjort resecentrum i Örebro. De regionbussar som kommer norrifrån har heller inte kunnat angöra hållplats Kulturkvarteret, utan har endast angjort den norra delen av centrum.

Prisökningen på 10 procent som gjordes under januari har troligtvis påverkat resandenivåerna. De flesta studier som gjorts angående priselasticitet inom kollektivtrafik drar slutsatsen att priselasticiteten ligger runt -0,4. Om detta appliceras på årets prisökning så hade resultaten varit en resandeminskning på cirka 4 procent.














Utöver de höjda biljettpriserna finns det även en korspriselasticitet som behöver beaktas. Korspriselasticitet mäter hur efterfrågan på en vara eller tjänst påverkas av prisförändringar på en annan vara eller tjänst. I detta fall handlar det om korspriselasticiteten mellan bil och kollektivtrafik, eftersom många ser dessa som substitut till varandra. Då bränslepriserna har sänkts under året så leder det till att bilen blir billigare i förhållande till kollektivtrafiken och på så sätt ett mer attraktivt transportsätt. Korspriselasticiteten mellan drivmedel och kollektivtrafik uppskattas ligga mellan 0,1 och 0,3, för att inte överskatta resultatet används 0,1 i detta fall. Korspriselasticitet på 0,1 mellan bränsle och kollektivtrafik och en medelreducering under året om cirka 10 procent för bränsle resulterar i en resandeminskning på 1 procent för kollektivtrafiken. Således, om vi adderar effekten av korspriselasticiteten och priselasticiteten ger det en potentiell resandeminskning på 5 procent. Med en faktisk resandeminskning på 4 procent kan vi dra slutsatsen att övriga faktorer hade resulterat i en potentiell resandeökning på en procent om vi exkluderat dessa två faktorer (prisökning och reducering i bränslepriser) och antar allt annat lika.

Utöver detta finns det inga tydliga mönster angående resandeminskningen utan det är en mer generell förändring som är jämnfördelad över prisgrupp, dagtyp, tid under dygnet etcetera.

Resandeminskningen påverkar i sin tur marknadsandelen i negativ riktning, samtidigt som situation blivit bättre när det gäller antalet fullsatta bussar. Strax före årsskiftet öppnade också ytterligare en delsträcka av

Citylinjen (Östra Bangatan). Under början av 2025 startar bygget av nästa delsträcka (Västra Nobelgatan). 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.

Även om resandet minskar, så finns även positiva tendenser. Noterbart är att resandeutvecklingen på de delsträckor av Citylinjen som i huvudsak är klara med avseende på infrastruktur (Kulturkvarteret-Brickebacken) är resandeökningen 15 procent jämfört med föregående år. Detta får ses som en exceptionellt god resandeutveckling. Även tågresandet har haft en positiv utveckling. Resandet med Länstrafikens färdbevis har ökat med 17 procent under 2024 på Tåg i Bergslagen och Västtågen. Tåg i Bergslagen har under året haft stora problem, som i huvudsak hänger samman med bristande leverans från det upphandlade trafikföretaget VR. Det har lett till reducerad trafik samt även trafik som inställts med kort varsel. Från och med november har dock full trafik körts med mycket hög regularitet.

Indikatorer	Utfall	Målvärde
Resandeökning i procent per tertial jämfört med samma tertial föregående år. <i>Kommentar</i> Detta är en markant nedgång jämfört med föregående år. Nedgången bedöms ha två huvudorsaker. Dels omledningen av regionbussar i centrala Örebro under året. Dels ökningen av biljettpriset i kombination med ett kraftigt sänkt pris på bensin och diesel.	-9 %	 
Antal fullsatta bussar. <i>Kommentar</i> Värdet gällande fullsatta bussar avser januari till oktober. Byte av system inom trafikledningen gör att data för november och december saknas. Värdet bedöms som acceptabelt. (Ett värde utan några fullsatta bussar indikerar att det finns en överkapacitet i kollektivtrafiken.). De fullsatta bussarna är nästan uteslutande i stadstrafiken där det finns en hög turtäthet.	252 st	
Antal hållplatser som tillgänglighetsanpassats. <i>Kommentar</i> Detta indikerar en hög utbyggnadstakt där tillgängliga medel i Länsplanen för regional transportinfrastruktur nyttjas väl och där länets kommuner och Trafikverket prioriterar frågan.	20 st	 
Andel försäljning (kronor) i Länstrafikens app ska öka till 63 procent. <i>Kommentar</i> Detta ska beaktas att 71 procent av biljetterna säljs i appen. Det indikerar att resekortet alltså är populärt för periodbiljetter.	58 %	63 %  
Marknadsandel i procent. Marknadsandelen vid utgången av år 2024 ska ligga över 16 procent. <i>Kommentar</i> Den relativt låga marknadsandelen hänger samman med den vikande resandeutvecklingen. Sannolikt bidrar också de sänkta drivmedelspriserna till en ökad stimulans för bilresor, vilket minskar marknadsandelen för kollektivtrafiken.	12 %	16 %  
Den upplevda punktligheten ska ligga över 47 procent.	47 %	47 %  
Andel utförda turer i busstrafiken ska ligga på 100 procent.	99,1 %	100 %  

Mål: Region Örebro län har en servicereseverksamhet som uppfyller uppdragsgivarnas och våra kundens förväntningar och krav.



Kommentar

Det senaste årets utmaningar har bestått i låg bemanningsgrad på Beställningscentralen (som medfört långa väntetider för kund som vill boka resa). Något som rejält förbättrats sen delårsrapporten genom rekryteringar av både ordinarie personal och vikarier. Det finns också utmaningar att få fordonen att räcka under peaktider (då framför allt skolbilsresor och dagvård/daglig verksamhetsresor ska samsas). De långa väntetiderna har dock medfört en ökning i användandet av Serviceres-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 brukarens resa och framför allt ha en överblick över inkommande och utgående resor, från en och samma adress. Det går också att avboka elevresor. 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.	0,31 %	— ↗
Andel digitala vårdgivarintyg för sjukresor.	90 %	— →
<i>Kommentar</i>		
Utfall till och med 31 juli 2024. Efter införande av Microsoft 365 1 augusti 2024 kan inte sjukintyg skickas digitalt med nuvarande lösning. Sökande efter alternativ lösning pågår.		
Andelen digitalt registrerade synpunkter och avvikelser.	30,2 %	—
Andelen bomresor, det vill säga när resenären uteblir från resan.	2,84 %	— ↘
Andelen resenärer som är nöjda med förarens bemötande enligt Anbarometer ska ligga på minst 90 procent.	90 %	90 % ● ↘
Andel tillståndsansökningar som görs digitalt för färdtjänst och riksfärdtjänst.	32 %	— ↗
Andelen resor som bokas och avbokas digitalt.	30 %	— ↗
Andelen avvikelser mot totala antalet resor.	0,45 %	— ↘

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 serviceresetrafiken samt i samarbete med Svealandstrafiken byta ut bussflottan mot fler och fler elbussar. Två elbussar som trafikerar Citylinjen har under året levererats till Svealandstrafiken och sattes i trafik under hösten. Eftersom fordonsflottan med avseende på teknik och drivmedel över lag är densamma som under 2023, har energianvändningen inte minskat. Elbussar införs i större omfattning under 2025.

Indikatorer	Utfall	Målvärde
Energianvändning per kilometer inom den allmänna kollektivtrafiken ska minska. <i>Kommentar</i> Ökningen går inte att ge en exakt förklaring på men fordonsflottan blir gradvis äldre och inte lika effektiv. Det har också körts lite fler kilometer med ledbuss kontra kortbuss.	4,32 kW/km	4,04 kW/km ■ ↗
Andel fossilfria drivmedel - särskild kollektivtrafik. <i>Kommentar</i> Siffran bygger på totalförbrukningen för hela fordonsflottan från våra leverantörers inrapporterade drivmedelsförbrukning (inklusive el-fordon).	90 %	— ↘

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



Kommentar

På de avstämningsmöten med samverkanskommunerna som genomförts under året har skolskjutsenheten fått positiv återkoppling på arbetet som görs och de underlag för uppföljning som är framtagna. Det är också en bra dialog om förbättrings- och utvecklingsområden. Under året har två samverkansavtal reviderats och under tecknats, dels med Degerfors kommun, dels med Sydnärkes utbildningsförbund. I det senare avtalet är myndighetsstöd tillagt och kommer hanteras av regionen från och med januari 2025. Dialog om reviderade avtal med Lindesbergs kommun och Örebro kommun har påbörjats.

På uppdrag av Lindesbergs kommun har ett projekt genomförts som utmynnat i att från och med läsåret 2024/2025 planeras och utförs skolskjuts för gymnasieelever som ansökt och blivit beviljade resor inom skolbusstrafiken. Med Nora kommun har ett avtal slutits för revision av kommunens egna upphandlade trafikavtal. Revisioner har genomförts av områdets stab under hösten.

En förstudie har genomförts om en förarcertifiering skolskjuts för både förare som kör skolbilar inom serviceresor och för förare som kör skolbuss i Svealandstrafikens avtal för att öka kvaliteten. I ordinarie förarcertifieringen för serviceresor deltar skolskjutsenheten sedan i början av året. Arbetet för att förbättra avvikelsearbetet har pågått under året och kommer fortsätta under 2025.

Indikatorer	Utfall	Målvärde
Antal nya och reviderade avtal om skolskjuts.	2 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

Kollektivtrafiknämnd

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. Något tryck från uppdragsgivarna (länets kommuner) att prioritera detta arbete har heller inte funnits under 2024 men förvaltningen räknar med att frågan blir aktuell under 2025 då serviceresetraffiken direktupphandlas från och med 1 juli 2025 med en kostnadsökning upp mot 20 %.

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



Kommentar

Kollektivtrafiknämnd

Implementering pågår av ny app och centralsystem för biljettförsäljning. Lansering var initialt planerad till april 2024 och sen november 2024 men är nu framflyttad ytterligare.

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



Kommentar

Kollektivtrafiknämnd

Implementering pågår av ny app. Lansering var initialt planerad till april 2024 och sen november 2024 men planeras nu att införas under 2025.

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



Kommentar

Kollektivtrafiknämnd

Uppdraget är klart. Ny systemanalys är beslutad och överlämnad till Trafikverket.

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



Kommentar

Kollektivtrafiknämnd

Uppdraget har startat avseende Tåg i Bergslagen och bedöms vara klart vid årets slut. För Mälardalstrafik har arbetet inte påbörjats på grund av att Mälardalstrafik haft fullt upp med nödavtal och ny upphandling. Region Örebro län har också på grund av anställningsstopp inte haft en tågstrateg under hösten 2024.

Risikanalys: Om anställningsstoppet består och ersättare för medarbetare som går i pension eller är föräldradriga inte får göras kommer prioriteringar att behöva göras inom enheten för allmän kollektivtrafik och det

strategiska arbetet kan inte bedrivas i önskad omfattning för att ha långsiktiga inriktningar för buss- och tågtrafik.

Uppdrag: Starta arbetet med en översyn av trafikförsörjningsprogrammet.



Kommentar

Kollektivtrafiknämnd

Uppdraget har startat och följer planen. 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

Kollektivtrafiknämnd

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". <i>Kommentar</i> Region Örebro län tillhandahåller fler och fler digitala tjänster och tjänsternas innehåll och kvalitet förbättras löpande.		—

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 servicereseenheten genomfört 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 har i samarbete med områdets stab påbörjat en processkartläggning med målet att få den klar under 2025. Ett nytt arbetssätt är infört för att ta emot elevunderlag för skolbilsresor från några kommuner vilket förbättrat och säkrat överföringen av elevuppgifter. Arbetssättet kommer införas i samtliga kommuner med samverkansavtal under 2025. Information om planeringen av skolbilsresorna till vårdnadshavare som tidigare har skickats med post skickas från och med läsåret 2024/2025 med e-post. Tillsammans med Lindesbergs – och Nora kommun har justeringar gjorts i årshjulet som innebär ökad tydlighet om vem som gör vad. För att förbättra och utveckla samarbetet och processerna med Svealandstrafiken finns ett mötesforum från hösten 2024.

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

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 förvaltningen Regional utveckling och också i relation till andra förvaltningar och intressenter. Arbetet fortsätter med att utveckla beredskaps- och säkerhetsfrågorna utifrån de gemensamma prioriteringar som görs inom förvaltningen och i samspel med övriga Region Örebro län. Till 2025 är de två viktigaste prioriteringarna att besluta om krigsorganisation samt arbete med kontinuitetsplanering brett i förvaltningen.

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. Inom kollektivtrafiknämndens verksamhet arbetas det med att fordonen ska drivas med olika slags drivmedel för att inte vara beroende av ett drivmedelsslag. Biogasen som många av bussarna drivs med produceras lokalt i Karlskoga.

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

Under 2024 har AI-frågorna dominerat den interna diskussionen. Efterfrågan på diverse AI-relaterade verktyg är stor och har potential att förenkla och effektivisera arbetet avsevärt. Förvaltningen har samtidigt identifierat ett behov av att höja den generella kompetensen om AI varför man också skapat och genomfört en utbildningsinsats med fokus på förvaltningens ledningsgrupp, en utbildning som delvis även tagits vidare i verksamheterna. Införandet av Office365 pågår och bidrar till omställning och utveckling av förvaltningens arbetssätt, både internt och i samverkan med intressenter. Den geopolitiska situationen och kraven på allt högre IT- och informationssäkerhet innebär samtidigt utmaningar och behov av bedömningar kring vad som är möjligt och lämpligt, ett arbete som är ständigt pågående.

Digitalisering ligger högt upp på agendan även fortsättningsvis. Arbetet med att tillgängliggöra trafikinformation på ett bättre sätt kommer skapa en stor kundnytta. Utveckling av de appar som används inom kollektivtrafiken är exempel på detta arbete. I december infördes också bytesinformation samt information om beräknad ankomsttid på digitala skärmar i bussarna. I Citylinjens bussar har ett system för automatisk passagerarräkning införts vilket skapar förutsättning för bättre datadriven trafikutveckling.

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

Kollektivtrafiknämnd

Ärendehanteringssystemet easit GO är upphandlat och implementeras först hos Shared service center inom förvaltningen regionservice. Arbetet med att implementera easit GO, som ska ersätta Respons som är kollektivtrafikens nuvarande ärendehanteringssystem, var tänkt att starta under hösten 2024. Införandet hos Shared service center tog längre tid än planerat och som en följd av det är arbetet för kollektivtrafiken något försenat. Arbetet genomförs i tät dialog med regionservice och deras projekt att gå från Easit till easit GO. Arbetet inom kollektivtrafiken kommer att bedrivas som ett projekt och kommer att starta under våren 2025.

Riskanalys: 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 ytterligare försenat. Risken finns också att det finns begränsningar i Region Örebro läns IT-infrastruktur som gör att de funktioner som kollektivtrafiken vill få till blir för dyra att bygga upp.

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

Förvaltningen Regional utvecklings huvudfokus är en hållbar utveckling i länet genom regionala utvecklingsstrategin. Förvaltningen Regional utveckling bidrar även till organisationens hållbarhetsarbete genom arbetet med RUS. Till exempel har upphandlingsavdelningen fått stöd i kravställan i transportupphandlingar. Arbete och stöd inom cirkularitet har påbörjats.

Det finns behov och efterfrågan inom området att förbättra kunskapen om Agenda 2030. Det kommer förslagsvis ske på höstens arbetsplatsträffar. Den kunskapen kan vara bra inför en revidering av RUS samt regional handlingsplan för kompetensförsörjning. Området har undersökt möjligheten att nyttja en rese-app för hållbarare transporter i samband med konferenser. Tyvärr är det ännu inte möjligt. Detta kommer bevakas framåt.

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 2024 identifierade fyra 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 större positiva förflyttningar för att nå det önskvärda läge som RUS beskriver.

Områden där Örebro län har stora utmaningar:

- **Inkludering** - Alla människor ska känna tillit, trygghet och tillhörighet. De ska kunna påverka sin

livsmiljö, forma sina liv och bidra till samhället. I Örebro län finns dock stora socioekonomiska skillnader mellan olika grupper och områden som leder till ojämlika livsvillkor. Utrikesfödda har lägre sysselsättningsgrad och det finns ett stort antal unga vuxna i länet som varken arbetar eller studerar.

- **Barn och unga** - Alla barn och unga ska ha goda levnadsvillkor, makt att forma sina liv och inflytande över samhällsutvecklingen. Alla ska klara sin skolgång. Trots att andel barn i ekonomiskt utsatta familjer i Örebro län sjönk år 2022 jämfört med året innan är andelen högre jämfört med riket. Det finns även utmaningar kopplat till barn och ungas psykiska hälsa och framtidstro samt med måluppfyllelsen i skolan.
- **Grön omställning** - Örebro län ska ha en konkurrenskraftig, cirkulär samt klimat- och miljömässigt hållbar ekonomi. Utsläppen av växthusgaser minskar men för långsamt. Elektrifieringen behöver öka samtidigt som länets hållbara kraftförsörjning behöver säkras. Företagens konkurrenskraft avgörs alltmer av deras förmåga till omställning genom införande av ny teknik och nya arbetssätt
- **Kompetensförsörjning** - Örebro län ska ha en väl fungerande kompetensförsörjning och kompetensutveckling som ökar möjligheterna att på ett effektivt sätt möta våra samhällsutmaningar och omställningar i näringslivet och på arbetsmarknaden. I länet råder ett allt större underskott på personer i arbetsför ålder och brist på kompetens, vilket leder till att såväl offentliga som privata arbetsgivare får allt svårare att klara arbetskrafts- och kompetensförsörjningen. Samtidigt finns ett större antal individer med svag anknytning till arbetsmarknaden.

Utmaningarna är både omfattande och komplexa. Denna komplexitet kräver nya arbetssätt där olika kompetenser, perspektiv och aktörer samarbetar över organisatoriska gränser. För att möta utmaningar inom dessa områden föreslår RUS-uppföljningen följande arbetsområden för att nå målen i RUS:

- riva hinder för utsatta grupper för att minska utanförskapet på arbetsmarknaden
- stärk lokalt agerande och gemensamt lärande mellan olika samhällsaktörer för att barn och unga ska få bra förutsättningar att leva ett gott liv
- utveckla innovationer för en grön omställning
- öka implementeringen av kända lösningar för en snabbare grön omställning
- utveckla stödstrukturer för strategiskt arbete med kompetensförsörjning.

Arbetsområdena ovan adresserar grundorsaker och förstärker varandra. Genom att till exempel riva hinder för utsatta grupper på arbetsmarknaden kan vi inte bara minska utanförskapet i samhället utan också stärka länets kompetensförsörjning och öka inkluderingen i arbetslivet. Slutligen är utvecklingen av stödstrukturer för strategiskt arbete med kompetensförsörjning avgörande för både framtidens arbetsmarknadsbehov och en hållbar utveckling i Örebro län.

Samarbete och samverkan över områdes- och organisationsgränser och långsiktig strategisk planering kommer vara avgörande för att uppnå de önskade resultaten.

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, tågvårdar och servicereseförare. Örebro kommun har tillsammans med Region Örebro län startat en utbildning till servicereseförare höstterminen 2024. Samarbetet om en utbildning för servicereseförare har uppmärksammats nationellt efter ett föredrag på Persontrafikmässan 2024 och andra regioner har hört av sig med frågor om hur vi arbetar med detta.

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

Geopolitiska utmaningar, globaliseringen och händelser i vår omvärld påverkar alltmer det regionala uppdraget, det internationella arbetet och de storregionala samarbetena är därför betydelsefulla för länets utveckling och ger ett mervärde till det regionala utvecklingsarbetet. Länets intressen främjas genom påverkan gentemot EU:s institutioner samt möjligheter att söka extern finansiering för olika utvecklingsprojekt. Under 2024 har arbetet i Östra Mellansverige fortsatt och det internationella perspektivet har införlivats med verksamheten i Region Örebro län genom aktiv bevakning, analys, information och påverkan via enheten för strategi och analys samt Central Sweden. Under 2024 har lagstiftningsarbetet i Bryssel till stor del gått på sparlåga då det var EU-val i juni. Det betyder att få samråd skickats ut från EU-kommissionen. RÖL har dock under 2024 aktivt påverkat EU:s transportpolitik och deltagit aktivt i olika forum för stråket Stockholm – Oslo. Under 2024 har 26 nyhetsbrev om sak aktuella EU-frågor skickats ut och ett antal webbsändningar (Studie Bryssel) har genomförts för att föra ut och diskutera aktuella EU-frågor.

Ett fördjupat arbete med internationella frågor på ÖMS-nivå har initierats under 2024 och ett gemensamt positionspapper om den framtida sammanhållningspolitiken har tagits fram och antagits av regionerna. ÖMS Strukturfonder har under 2024 fokuserat på att mobilisera i linje med innevarande färdplaner och handlingsplaner. Nytt för året har varit färdigställande av tre projektportföljer vilka har gett vägledning både när det gäller mobiliseringsinsatser och scenarios i form av olika tänkbara utfall kopplade till partnerskapets prioriteringsprocess. Programgrupperna har inlett arbetet med att ta fram genomförandeplaner inför 2025.

Region Örebro län har tillsammans med Region Värmland ingått ett politiskt ”handslag” för ett fördjupat samarbete om hållbar utveckling och tillväxt, med fokus på stråket Karlstad-Örebro. Regionerna och ett antal kommuner längs med stråket har formulerat behov av ett projektsamarbete för att främja och stärka ”stråkets” attraktionskraft och nyttiggöra dess potential, ett projekt som kommer påbörjas under 2025.

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

Året har till stor del präglats av det omställningsarbete kopplat till de besparingskrav nämnden haft att hantera. Antalet anställda minskar inte fullt ut i enlighet med handlingsplanen men till följd av att förvaltningen i högre grad än tidigare inte tillsätter vakanser som uppstår har ett antal tjänster hållits vakanta under 2024. 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 liksom integrering av organisationens värdegrund pågår i verksamheten.

Medarbetarenkäten 2024 för förvaltningen Regional utveckling visar på ett HME (hållbart medarbetarengagemang) som är på samma nivå som 2021 och 2018. Motivation ligger kvar på samma nivå, styrning har ökat något medan ledarskap minskat något. Det finns mycket som är positivt i rapporten men den visar också på ett glapp mellan vad medarbetarna tycker är viktigt hos en bra arbetsgivare respektive hur man uppfattar Region Örebro län som arbetsgivare. Lön, förmåner, anställningsvillkor och karriär- och utvecklingsmöjligheter är områden där glappet är som störst. När det kommer till utsatthetsfrågorna är de tyvärr högre än vid tidigare mätningar och något förvaltningen behöver arbeta vidare med.

För kollektivtrafiknämndens personalstyrka specifikt är HME samt dess delindex lägre än förvaltningens gemensamma. Glappet mellan vad medarbetarna tycker är viktigt hos en arbetsgivare respektive hur man uppfattar Region Örebro län som arbetsgivare är högre än förvaltningens gemensamma resultat. Nivåerna i utsatthet är högre än förvaltningens gemensamma. Handlingsplaner på verksamhets- och förvaltningsnivå kommer tas fram under vintern-våren 2025 och följas upp senare under året.

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 2024 års medarbetarenkät för förvaltningen visar att HME, hållbart medarbetarengagemang, ligger på kvar på samma nivå, 79, som vid 2021 års mätning. I de tre delindexen är det små rörelser. Motivation ligger kvar på samma nivå (78), styrning har ökat något (från 73 till 75) medan ledarskap minskat något (från 86 till 83). Svarefrekvensen var hög, 89,1%, om än något lägre än tidigare år.</p> <p>Resultaten i respektive verksamhet kommer ansvarig chef att tillsammans med medarbetargruppen börja arbeta med inom kort. Handlingsplaner baserat på verksamheternas resultat kommer tas fram men medskick kommer även göras till förvaltningens ledningsgrupp om vad man ansvar är prioriterat RU-gemensamt.</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 framför allt i att delindexen "Lika chefskarriär", "Skillnad i lång sjukfrånvaro" samt "Skillnad i uttag av föräldradagar" utvecklats åt</p>	138	147	◆ ↘






Indikatorer	Utfall	Målvärde
<p>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 mätillfället -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 förvaltning 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" går det dock att se att utvecklingen varit svagt negativ i flera år vilket förvaltningsledningen behöver ha i åtanke framåt och jobba aktivt för att vända.</p>		
<p>Frisktalet ska förbättras i jämförelse med föregående år.</p> <p><i>Kommentar</i></p> <p>Frisktalet för förvaltningen har ökat från 57 till 60. Ökningen är på män där frisktalet går från 66 till 73. Kvinnor har tyvärr ett lägre frisktal på 53 vilket legat stilla under 2023 och 2024. Vad orsaken är till skillnaderna är oklart och behöver utredas vidare.</p>	60 %	57 %  
<p>Personalomsättningen externt ska redovisas. Den ska minska i jämförelse med föregående år.</p> <p><i>Kommentar</i></p> <p>Personalomsättningen för förvaltningen Regional utveckling 2024 är 6,4% vilket är 0,1% högre än 2023. Omsättning är inte uppdelad per nämnd. Varken Region Örebro län eller förvaltningen Regional utveckling har en uttalad målbild om vilken personalomsättning som är önskvärd. För hög omsättning är inte bra men mycket låg är inte heller alltid bra. Under 2025 är ambitionen att ta fram en tydligare målbild om vad som är önskvärt framåt.</p>	6,4 %	6,3 % 
<p>Region Örebro läns värdegrund ska efterlevas av regionens alla verksamheter, chefer och medarbetare.</p> <p><i>Kommentar</i></p> <p>Region Örebro län värdegrund har delvis integrerats i förvaltningens verksamhet. Ambitionen är att väva in värdegrundsarbetet i det systematiska arbetsmiljöarbetet samt handlingsplaner för medarbetarenkäten.</p>	 Delvis	 

Effektmål 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 vilket också resultatet visar men många av förbättringarna är av engångskaraktär. Trots att handlingsplan budget i balans 3.0 antagits av nämnden och verkställt finns osäkerheter i långtidsprognosen och där ytterligare åtgärder kan bli aktuella.

Indikatorer	Utfall	Målvärde
Styrelsen och nämnderna redovisar ett resultat i balans.		
Biljettintäkterna för allmän kollektivtrafik ska öka med 8 procent jämfört med föregående år.	8 %	8 %  
Total faktisk kostnad per resa inom serviceresetrafiken.	321 kronor	 

Uppdrag: Verkställa handlingsplanen för Budget i balans 3.0.



Kommentar

Investeringar i kollektivtrafiken görs på lång sikt. Bussar med biodiesel- 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 avveckling i förtid 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. Under 2024 har handlingsplanen följts och har fått det utfall som prognostiserades.

Risikanalys: Under 2024 har en detaljerad tidtabell tagits fram och den verkställdes 15 december 2024. Produktionen avseende denna tidtabell bedöms ligga inom de beslutade ramarna för Budget i balans 3.0. Osäkerheten ligger främst i hur drivmedelspriserna kommer att utvecklas framöver. Här vet vi sedan tidigare att priset på biogas påverkas av den internationella marknaden för naturgas. Den minskade inblandningen av biodrivmedel vid publika mackar har inneburit en för kollektivtrafiken gynnsam prisutveckling på HVO (en typ av biodiesel) under 2024. Regeringen har beslutat att inblandningen av biodrivmedel åter ska öka under 2025. Det kan i sin tur innebära att priset för HVO åter stiger.

4 Ekonomi

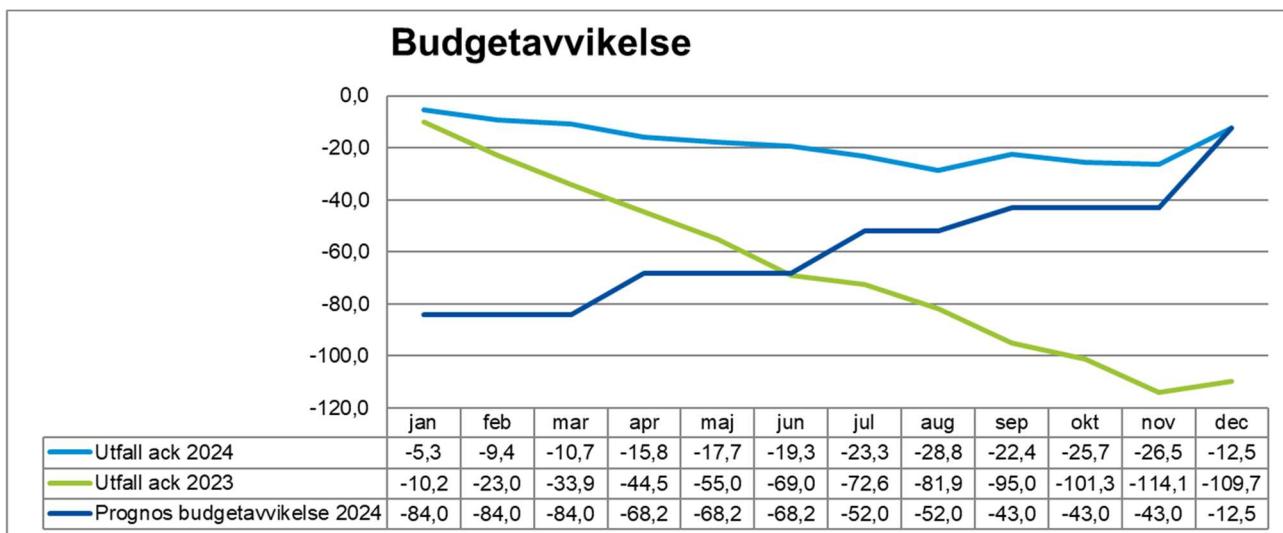
4.1 Resultatrapport kollektivtrafiknämnden

Resultatrapport

Belopp i mnkr	Utfall	Budget	Utfall fg år	Budget- avvikelse	Utfalls- avvikelse
Trafikintäkter	226.4	231.0	206.8	-4.6	19.7
Försäljning regional utveckling	278.0	274.6	275.3	3.4	2.7
Övriga intäkter	76.9	88.2	71.8	-11.3	5.1
Summa Intäkter	581.3	593.8	553.9	-12.5	27.4
Personalkostnader	-73.5	-73.9	-68.3	0.4	-5.2
Trafikkostnad kollektivtrafik	-988.2	-1 045.8	-930.8	57.5	-57.5
Trafikkostnad serviceresor	-262.3	-275.2	-270.6	12.9	8.3
Övriga kostnader	-69.5	3.5	-67.4	-72.9	-2.1
Avskrivningar, inventarier	-5.6	-7.4	-4.5	1.8	-1.2
Summa Kostnader	-1 399.1	-1 398.8	-1 341.5	-0.3	-57.6
Verksamhetens nettokostnad	-817.8	-805.0	-787.6	-12.8	-30.2

Belopp i mnkr	Utfall	Budget	Utfall fg år	Budget- av- vvikelse	Utfalls- av- vvikelse
Finansnetto	-0.3	-0.5	-0.1	0.3	-0.2
Resultat	-818.1	-805.5	-787.7	-12.5	-30.4

Budgetavvikelse



Sammanfattande analys

4.2 Årets resultat

Intäkter

Trafikintäkterna för helåret 2024 uppgår till 226,4 miljoner kronor och ligger 0,6 miljoner kronor sämre än prognosen och 4,6 miljoner kronor sämre än 2024 års budget. För perioden januari-december ligger trafikintäkterna 9,5 % över föregående års nivå, vilket motsvarar 19,7 miljoner kronor. Resandet för perioden januari-december ligger 4 % under 2023 års nivå. Fram till och med maj låg resandet 1 % över 2023 års nivå för att därefter resterande månader ligga under 2023-års nivå. Prisjusteringen på 10 %, som genomfördes i januari 2024 har inte fått fullt genomslag på trafikintäkterna beroende på volymtappet och sammansättningen av sålda resekort utan ligger för helåret 2024 på 9,5 %.

Försäljningsintäkterna för regional utveckling uppgår till knappt 278 miljoner kronor för perioden januari-december och där ingår framför allt intäkter för serviceresor och olika typer av skolresor. Utfallet är 3,7 miljoner kronor bättre än helårsbudgeten och av dessa utgör serviceresors del 3,0 miljoner kronor. Resterande del förklaras till största delen av ökade intäkter för skolkort med 1,0 miljoner kronor. Resandet inom totala servicerasetrafiken för perioden januari-december ligger dryga 1 % lägre än 2023 års nivå där färdtjänstresorna ökat med dryga 2 % medan sjukresorna ligger 8 % under 2023 års nivå. Reduceringen av antalet sjukresor förklaras delvis av den strejk/blockad i hälso- och sjukvården som varade under maj/juni. Intäktsökningen återspeglar samma kostnadsutveckling och för perioden januari-december ligger snittkostnaden per resa för hela servicerasetrafiken knappt 2 % lägre än för samma period 2023. Förklaringen till detta är framför allt den positiva utvecklingen av dels bränslepriserna, dels övrig kostnadsutveckling i samhället under

2024.

Utfallet för de övriga intäkterna på helår är 11,3 miljoner kronor lägre än budget. Avvikelsen mot budget förklaras till största delen av lägre intäkter för kontrollavgifter och till det finns även lägre kostnader då verksamheten inte har haft full kapacitet under året.

Personalkostnader

Personalkostnaderna för helåret 2024 uppgår till 73,5 miljoner kronor vilket är 0,4 miljoner kronor bättre än budgeten för året. Förklaringen är ett netto av olika effekter, dels återhållsamhet gällande deltagande i kurser och konferenser dels anställningsstopp under hela 2024 för ny- och ersättningsrekryteringar samt att de högre utfallet i sociala avgifter i jämförelse med budget inte haft genomslag på grund av återhållsamheten.

Övriga kostnader

Trafikkostnaden för kollektivtrafiken, däri ingår bland annat trafikkostnaderna för buss- och tågtrafiken och driftkostnaderna för busstrafiken, som totalt för helåret uppgår till 58 miljoner kronor bättre än periodiserad budget. De större avvikelserna är lägre trafikkostnader för busstrafiken med 20 miljoner kronor och tågtrafiken med 28 miljoner kronor och lägre övriga driftskostnader för busstrafiken med knappt 10 miljoner kronor. Orsakerna till lägre trafikkostnader för busstrafiken är, dels lägre bränslepriser och i övrigt lägre kostnadsutveckling sedan i höstas samt något lägre trafikkostnader för närtrafiken och dels lägre kostnader för extra insatta bussturer så kallad förstärkningstrafik. Lägre tågstämplat kostnader förklaras till allra största delen av de problem som varit inom tågtrafiken på olika sätt, främst inställda tåg, under året samt högre utfall på intäkterna inom Tåg i Bergslagen än vad som budgeterats enligt den nya fördelningsmodellen. Den största delen av avvikelsen för tågstämplat kostnader svarar Tåg i Bergslagen för med 24 miljoner kronor, resterande avvikelser förklaras i stort sett av lägre kostnader till Mälardalstrafik samt lägre ersättning till SJ för periodkortsgiltigheten på SJ-avgångarna inom länet. Avvikelse gällande driftkostnaderna för busstrafiken utgörs till största delen av förseningen av det nya försäljningssystemet, dels av lägre aktivitet i hållplats- och kontrollarbetet.

Trafikkostnaderna för totala serviceresetrafiken är drygt 13 miljoner kronor lägre än budgeten för 2024. Den främsta förklaringen är att totala resandet inom serviceresetrafiken minskat med 1,2 % där färdtjänstresor ökat med drygt 2 % medan sjukresor reducerats med 8 %. Reduceringen av antalet sjukresor förklaras delvis av den strejk/blockad i hälso- och sjukvården som varade under maj/juni. Kostnaden per resa för alla trafikslag inom serviceresor har minskat med knappt 2 % i jämförelse med motsvarande period föregående år. Orsaken till reduceringen av kostnaden per resa är framför allt reducerade bränslekostnader och i övrigt lägre kostnadsutveckling.

Den negativa avvikelsen under övriga kostnader, -72,9 miljoner kronor, beror till allra största delen på återföring av budgetunderskottet, på -84 miljoner kronor. Därav följer att kostnadsutvecklingen för övriga kostnader ligger drygt 11 miljoner kronor bättre än periodiserad budget där lägre konsultkostnader svarar för den största avvikelsen.

Driftredovisning kollektivtrafiknämnd

Belopp i mnkr	Budgetavvikelse 2024	Omsättning *) 2024	Relation (%)	Budgetavvikelse 2023
Område kollektiv- och serviceresetrafik	-12,7	576,1	-2,2	-109,2
Projekt		5,2	0	0,0
Förvaltningsgemensamt	0,2	0,0	#DIVISION/0!	-0,5
Resultat	-12,5	581,3	-2,2	-109,7

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

4.3 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 2024	Prognos 2025	Prognos 2026
--	---------------	-------------	--------------	--------------

Antal minskade årsarbetare, enligt avtalad tjänstgöringsgrad

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

Synliga effekter i ekonomin (mnkr)

Intäkter	16,5	1,0	14,3	20,5
Hylläkare				
Personalkostnader	1,7	0	0	1,7
Övriga kostnader	40,4	6,0	20,2	34,3
Summa	58,6	7,0	34,5	56,5

Kollektivtrafiknämndens handlingsplan (Budget i Balans 3.0) fokuserar på att nå ekonomisk balans senast 2027 med totala effektiviseringar på 58,6 miljoner kronor. Uppföljningen av handlingsplanen visar vid helåret 2024 på att samtliga punkter kommer att uppfyllas senast 2027.

En långtidsprognos har tagits fram under 2024 där hänsyn tagits till nu kända förutsättningar som gäller för nämnden. Handlingsplanen och beslutet om skattebefrielse för biogas gör att kollektivtrafiknämnden förväntas att uppfylla målet om en budget i balans år 2027.

Det finns fortfarande en del osäkerheter gällande handlingsplanen då ett antal åtgärder ska ske under åren 2025 till 2027. Det finns en del osäkerheter gällande hur åtgärderna kommer att falla ut ekonomiskt och det finns också behov av kommande politiska beslut gällande bland annat avgiftshöjningar. Långtidsprognosen bör därför fortsätta uppdateras löpande och (kan med fördel) utvecklas till att även omfatta innevarande år plus 5 år för att få en tydligare uppfattning av hur ekonomin i grova drag ser ut när hänsyn tas av redan nu kända parametrar som exempelvis stora investeringar.

Handlingsplanen är fortfarande i ett tidigt skede, och den nya prissättningen för 2024 har endast varit i gång i drygt ett år, vilket gör att effekterna ännu inte är fullt ut beräkningsbara. Dessutom försvåras bedömningen av effekterna av de trafikreduceringar som genomfördes i december 2024 och de som planeras till december 2025. Beslut på regional, nationell och EU-nivå påverkar också kollektivtrafiknämndens framtida ekonomi. Ett exempel är EU:s godkännande i december av Sveriges skattebefrielse för biogas, och ett annat är omförhandlingen av avtalet för kollektivtrafiken i Örebro län. Effekten av beslutet om skattebefrielse beräknas ge en minskad kostnad om 12 miljoner kronor för år 2024 men det finns en osäkerhet när de betalas tillbaka. Hur omförhandlingen av avtalet kommer att påverka kollektivtrafikens framtida kostnader och intäkter är ännu osäkert, men prognoserna uppdateras löpande.

Ytterligare krav på åtgärder bör invänta tills trafikreduceringarna och övriga faktorer ger bättre beräkningsbara effekter samt att en uppdaterad långtidsprognos tagits fram.

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

4.4 Investeringar

Uppföljning investeringar

Samtliga investeringar är pågående investeringar och är försenade i genomförande, och kommer att slutföras under 2025.

Investeringar brutto, mnkr	Utfall 2024	Budget 2024	Utfall 2023
Övrig utrustning	4.2	22.8	11.7
Investeringsbidrag (konto 2322, minusbelopp)	-0.3	0.0	0.0
Summa	3.9	22.8	11.7

4.5 Produktions- och nyckeltal

1 Incheckningar

Antal resor per år och månad

År ● 2023 ● 2024



Sammanlagt har 11 237 149 incheckningar validerats inom kollektivtrafiken under 2024. Detta är en resande minskning på 4 procent jämfört med 2023. Detta beror självklart på ett flertal faktorer men två stora orsaker kan antas vara kollektivtrafikens prisökning på 10 procent samt de reducerade bränslepriserna under året. De flesta studier som gjorts angående priselasticitet inom kollektivtrafik drar slutsatsen att priselasticiteten ligger runt -0,4. Om detta appliceras på årets prisökning så hade resultaten varit en resandeminskning på cirka 4 procent.

Utöver vår prisökning så finns det även en korspriselasticitet som behöver beaktas angående de reducerade bränslepriserna. Korspriselasticitet mäter hur efterfrågan på en vara eller tjänst påverkas av prisförändringar på en annan vara eller tjänst. I detta fall handlar det om korspriselasticiteten mellan bil och kollektivtrafik eftersom dessa som oftast anses vara substitut till varandra. Eftersom bränslepriserna har sänkts under året så leder det till att bilen blir billigare i förhållande till kollektivtrafiken och på så sätt ett mer attraktivt transportsätt. Det har gjorts en del studier inom detta ämne men med ganska stor variation i resultat. Sammanfattningsvis brukar ändå korspriselasticiteten mellan bränsle och kollektivtrafik uppskattas ligga mellan 0,1 - 0,3 (för att inte överskatta denna faktors påverkan används 0,1 i detta fall). Korspriselasticitet på 0,1 mellan bränsle och kollektivtrafik och en prissänkning på cirka 10 procent (medelreduceringen för året) för bränsle resulterar i en resandeminskning på 1 procent med kollektivtrafik. Således, om vi adderar effekten av korspriselasticiteten och priselasticiteten ger det en potentiell resandeminskning på 5 procent. Med en faktisk resandeminskning på 4 procent kan vi dra slutsatsen att övriga faktorer hade resulterat i en potentiell resandeminskning på en procent om vi exkluderat dessa två faktorer (prisökning och reduktion i bränslepriser) och antar allt annat lika.

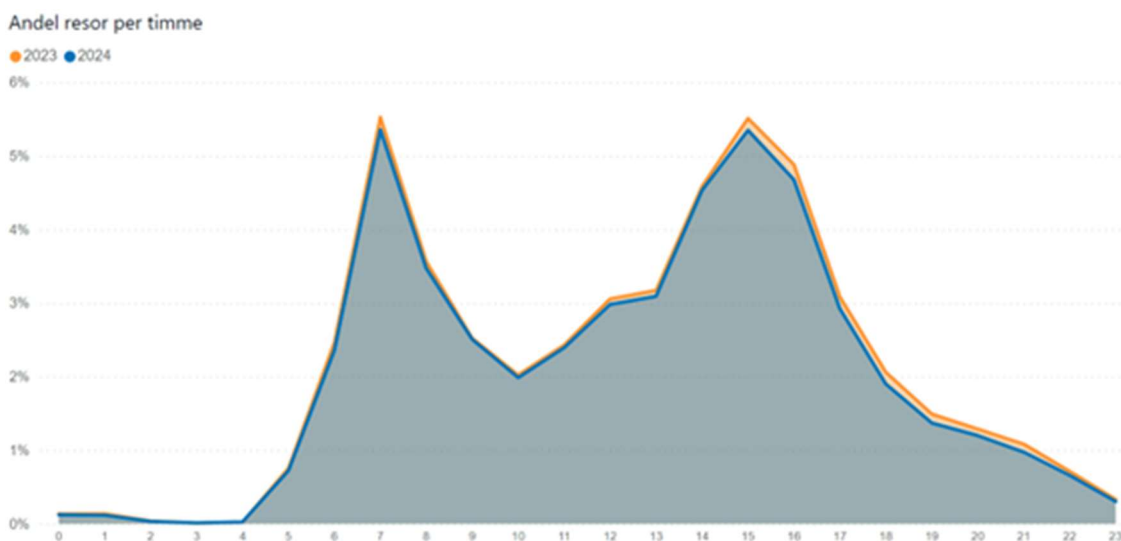
Under december var resandet 15 procent lägre än under föregående år. Varför resandeminskningen är större än de föregående månaderna är till stor del på grund av att både julafton och nyårsafton inföll under veckodagar jämfört med under 2023 då dessa inföll under helger.

Jämfört med föregående år har resandet i stadstrafiken minskat med 4 procent. Resandet på landsbygdslinjerna samt regionlinjerna har minskat med 4 respektive 5 procent och resandet på expresslinjerna har minskat med 5 procent. Resandet på tåg (med våra biljettyper) har ökat med 17 procent. Inom den delsträcka av Citylinjen som är färdig med avseende på infrastruktur (Kulturkvarteret-Brickebacken) har resandet ökat med 15

procent jämfört med 2023.

	2023	2024	Förändring antal	Förändring %
Expressbuss-linje	493 400	470 600	-22 800	-5%
Landsbygds-linje	131 800	126 500	-5 300	-4%
Regionlinje	2 602 000	2 467 700	-134 300	-5%
Stadstrafik	8 118 200	7 793 000	-325 200	-4%
Tåg	251 300	293 100	41 800	17%
Totalt	11 596 800	11 151 100	-445 700	-4%

Resandefördelningen över dygnet ser i princip oförändrat ut jämfört med 2023. Som förväntat syns två tydliga toppar i resandet, en under förmiddagen kl.07-08 och en under eftermiddagen kl.15-16.

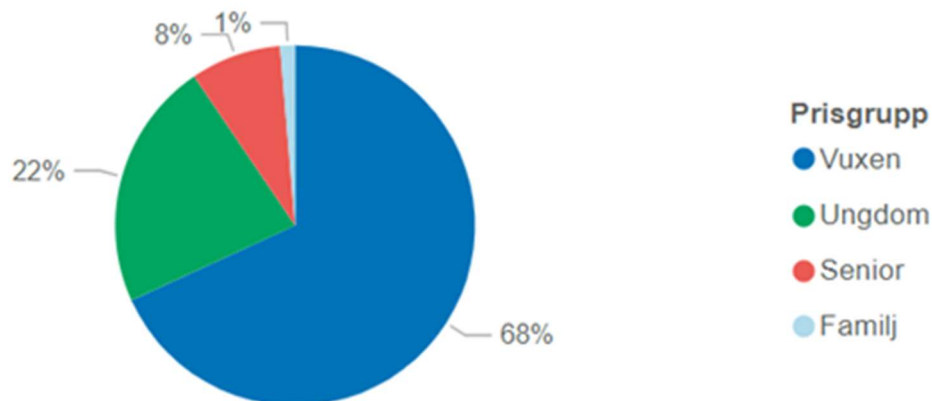


Figur 2. Andel resor per timme under dygnet.

2 Försäljning

Intäkterna av enkelbiljettförsäljningen har minskat med 4 procent jämfört med 2023. Köp av enkelbiljett sker främst genom appen där 74 procent av intäkterna erhålls. Under tidsperioden står vuxna för 68 procent av enkelbiljettinkomsten, ungdomar står för 22 procent och resterande 10 procent står familjer och seniorer för.

Försäljning per prisgrupp (SEK)

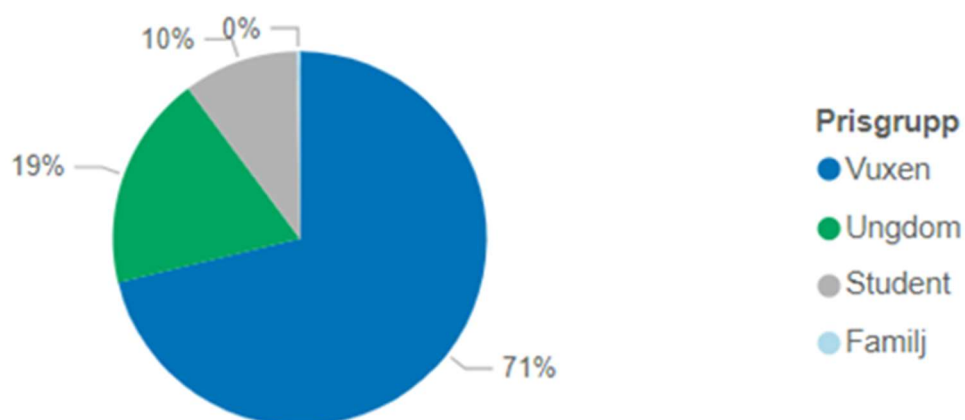


Figur 4: Enkelbiljettförsäljningen fördelat per prisgrupp

Biljettypen periodbiljett består av: 30d biljett, 30d lågpris, flex 10/40d, 24h och prenumeration (årsbiljett). Intäkterna av periodbiljettförsäljningen har ökat med 16 procent jämfört med 2023.

Merparten av periodbiljetterna säljs i appen, där 54 procent av intäkterna erhålls. Vuxna står för 71 procent av periodbiljettinkomsten, ungdomar står för 19 procent och resterande 10 procent står student och familj för.

Försäljning per prisgrupp (SEK)



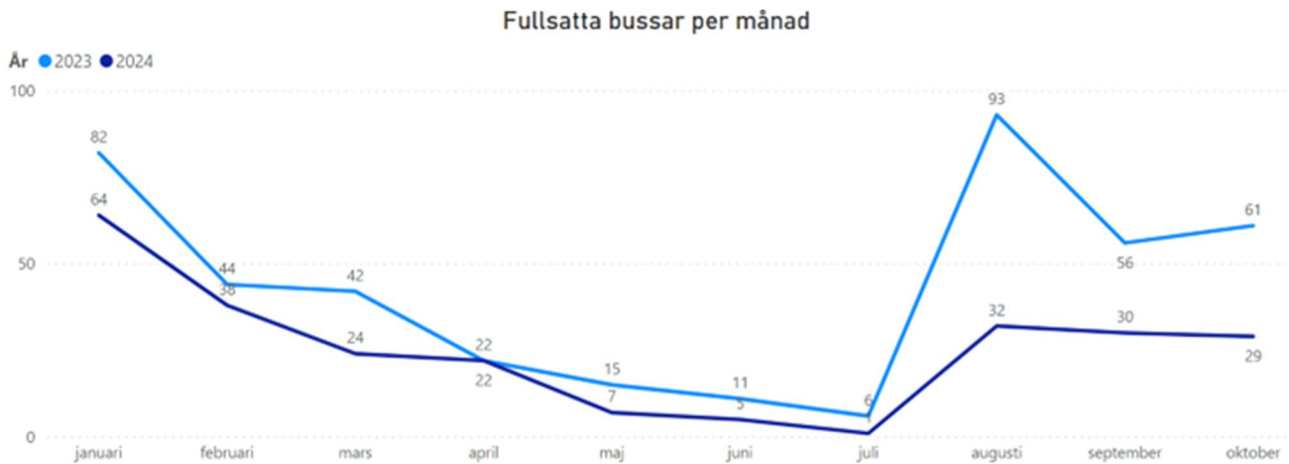
Figur 5: Periodbiljettförsäljningen fördelat per prisgrupp

3 Fullsatta bussar

Eftersom trafikledningen bytt datasystem i november och de inte fått i gång hämtningen av data än så utgörs detta kapitel endast av data från tidsperioden januari till oktober.

Under 2024 har det registrerats 252 fullsatta bussar, detta är en minskning med 42 procent jämfört med 2023. Som figur 6 påvisar har det varit ett lägre antal fullsatta bussar under varje månad med en betydlig minskning under höstmånaderna. Under augusti var det störst skillnad där det registrerades 93 fullsatta bussar under förra året jämfört med årets 32. Detta var till stor del på grund av jobbet som gjorts för att kollektivtrafikens hösttabell ska stämma överens bättre med skolstarten.

De linjerna med flest fullsatta bussar är linje 3 och 5 med 37 respektive 31 registreringar. Hållplatserna med flest fullsatta bussar är Örebro Resecentrum, Olof Palmes Torg och Universitetsplatsen.



Figur 6: Fullsatta bussar per månad och år

5 Personalekonomi

5.1 Personalkostnader

Personalkostnader

Lönekostnad	Utfall	Utfall fg år	Ökningstakt (%)	Ökningstakt (%) fg år
Lönekostnad (40-41) (mnkr)	-46.5	-44.4	4.8	7.1

5.2 Kostnadsanalys

Kostnadsanalys

Kategori	Utfall	Utfall fg år	Förändring, mnkr	Förändring %
Månadslöner	-34.5	-34.2	-0.3	0.8
Timanställda	-2.8	-1.3	-1.5	118.9
Obekväm arbetstid	-0.7	-0.6	-0.1	16.3
Övertid/mertid	-0.4	-0.4	-0.1	24.5
Jour och beredskap	0.0	0.0	0.0	0.0
Semesterkostnad inkl. skuldförändring	-6.2	-5.9	-0.3	5.2
Sjuklön	-0.8	-1.0	0.1	-13.1
Övrigt konto 40xx-41xx	-1.0	-1.0	0.0	-3.2

Kategori	Utfall	Utfall fg år	Förändring, mnkr	Förändring %
Totalt kontoklass 40-41	-46.5	-44.4	-2.1	4.8

5.3 Årsarbetare tillsvidareanställda avtalad sysselsättningsgrad

Yrkesgrupp/ antal	Antal årsarbetare per 31 dec 2024			Antal årsarbetare per 31 dec 2023			Förändring		
	Kvinnor	Män	Totalt	Kvinnor	Män	Totalt	Kvinnor	Män	Totalt
Administratör	36,8	10,6	47,4	37,8	9,6	47,4	-1,0	1,0	0,0
Chef	6,0	6,0	12,0	4,0	5,0	9,0	2,0	1,0	3,0
Handläggare	36,0	16,0	52,0	34,0	19,0	53,0	2,0	-3,0	-1,0
Kurator/ famråd/ kurativt arb	0,0	0,0	0,0	1,0	0,0	1,0	-1,0	0,0	-1,0
Summa	78,8	32,6	111,4	76,8	33,6	110,4	2,0	-1,0	1,0

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 under 2024 sker därför under rubrik 5.4 Årsarbetare exklusive tjänstlediga, se nedan.

5.4 Årsarbetare exklusive tjänstlediga

Yrkesgrupp/ antal	Anställning per 31 dec 2024			Anställning per 31 dec 2023			Förändring		
	Tillsvidare	Viss-tid	Totalt	Tillsvidare	Viss-tid	Totalt	Tillsvidare	Viss-tid	Totalt
Administratör	42,1	0,8	42,9	43,3	5,6	49,0	-1,2	-4,9	-6,1
Chef	11,9	0,0	11,9	9,0	0,0	9,0	2,9	0,0	2,9
Handläggare	49,0	0,0	49,0	49,6	5,0	54,6	-0,6	-5,0	-5,6
Kurator/ famråd/ kurativt arb	0,0	0,0	0,0	1,0	0,0	1,0	-1,0	0,0	-1,0
Summa	103,0	0,8	103,8	102,9	10,6	113,6	0,1	-9,9	-9,8

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 har följt den av nämnden beslutade handlingsplanen för en ekonomi i balans. Vidare har under 2024 gällt en generell stark restriktivitet när det kommit till rekrytering. Har vakanser eller andra behov av olika slag uppkommit har de prövats i särskild ordning. Förvaltningschef är den som fattat beslut om verksamheten får rekrytera eller inte. Förvaltningen har under 2024 enbart rekryterat till tjänster som bedömts vara verksamhetskritiska.

Inför 2025 är förhoppningen att restriktiviteten i rekryteringen ska kunna mildras något. Att enbart rekrytera till verksamhetskritiska tjänster riskerar på sikt att urholka förvaltningens möjlighet och legitimitet att utföra sitt regionala utvecklingsuppdrag.

5.5 Sjukfrånvaro

Kategori	Utfall jan - dec 2024			Utfall jan - dec 2023			Förändring		
	Kvinnor	Män	Totalt	Kvinnor	Män	Totalt	Kvinnor	Män	Totalt
Sjukfrånvaro, korttidsfrånvaro %	3,0	1,3	2,5	3,3	1,4	2,8	-0,4	-0,1	-0,3
Sjukfrånvaro, långtidsfrånvaro %	7,2	6,2	6,9	4,2	7,4	5,2	3,0	-1,2	1,8
Sjukfrånvaro totalt %	10,2	7,6	9,4	7,6	8,8	8,0	2,6	-1,3	1,5

Långtidssjukfrånvaron är och har varit hög på Beställningscentralen under hela året. Ett aktivt arbete pågår där chef, medarbetare och fack är involverade för att komma till rätta med problemen. Förvaltningens HR-funktion utgör stöd. I september 2024 gick Serviceresor 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 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.
- Att tillmötesgå framtida behov av mer kollektivtrafik utan att ikläda sig större kostnader.

Framtida utmaningar

Kompetensförsörjningen är en stor utmaning. Det är brist på förare (både bussförare och servicereseförare), lokförare och tågvärdar. 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.

Region Örebro läns samarbete med Örebro kommun om en utbildning för servicereseförare har uppmärksammats nationellt efter ett föredrag på Persontrafikmässan 2024 och andra regioner har hört av sig med frågor om hur vi arbetar med detta. Svealandstrafiken har också etablerat bussförarutbildning i Örebro.

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. Det märks ett förändrat sätt att resa och pendla till arbetet efter pandemin. Att människor reser i mindre omfattning behöver inte vara något negativt för samhället. Det kan dock innebära en stor utmaning för kollektivtrafiken att kunna ställa om vid snabba förändringar.

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 och 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 har en trafikupphandling genomförts för tiden 1 juli 2025–30 juni 2030. Upphandlingen är dock överklagad och något slutligt avgörande har ännu inte kommit. Under 2024 har även arbetet med att undersöka möjligheten till en upphandling av trafikplaneringssystem fortsatt, bland annat genom att uppdatera och förtydliga enheten för serviceresors olika processer.

För den allmänna kollektivtrafiken handlar det om kostnadsutmaningar kopplade till höga drivmedels- och reservdelspriser samt andra kostnadsökningar kopplade till trafikdriften. Det finns också utmaningar i leverans av bussar för beställda elbussar är försenade. 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 och upprustning av fordon, men också vad gäller att få till en trafik enligt den trafikbeställning som gjorts, se ovan om kompetensförsörjning.

7 Intern kontroll

7.1 Internkontrollplan

Symbolförklaringar

 = 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 över lag 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> Kollektivtrafiknämnd Förvaltningen Regional utveckling arbetar utifrån de riktlinjer och verktyg som tas fram för Region Örebro län. En region- och förvaltningsövergripande uppföljning är nyligen gjord och ledningsgruppen för Område kollektivtrafik har på varje ledningsgruppsmöte punkten om arbetsmiljö uppe och kikar på framtaget årshjul. Genom årshjulet säkerställs att varje chef har koll på vilka åtgärder som ska göras och när.</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> Kollektivtrafiknämnd Uppföljning på regionövergripande nivå gjordes senast under vintern 2024. Svarefrekvensen 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 informationssäkerhet, att informationsklassa och riskbedöma vid inköp, upphandling och förändring som kan påverka informationssäkerheten.</p> <p><i>Kommentar</i> Kollektivtrafiknämnd En informationsinsats för förvaltningen genomfördes under våren där en genomgång av informationssäkerhetsfrågorna gjordes. Under hösten togs frågorna med i ett stormöte för alla förvaltningens medarbetare där regionens IT-chef gick igenom dessa frågor.</p>

Status	Åtgärd
	En arbetsgrupp har också skapats som arbetat fram förslag på hur förvaltningen lokalt i respektive verksamhet kan utveckla sitt informationssäkerhetsarbete.
✔	<p>Säkerställ att informationsklassning av IT-stöd som innehåller personuppgifter har genomförts i enlighet med riktlinje för informationsklassning.</p> <p><i>Kommentar</i> Kollektivtrafiknämnd 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> Kollektivtrafiknämnd Utifrån genomförda informationsklassningar pågår arbetet med åtgärder. Utökade utbildningsinsatser kring informationssäkerhet har skett under hösten 2024 och kommer att fortsätta under 2025.</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> Kollektivtrafiknämnd Område trafik och samhällsplanering (till stor del numera Område kollektivtrafik) har gjort en kvalitetskulturmätning ihop med SIQ.</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	Ja	

Ändamålsenlighet	Ange Ja/Nej	Ev. kommentar/ Om förslag till förbättringar finns ange dem
framgångsfaktorer, ta fram och besluta aktiviteter samt följa upp och utvärdera aktiviteter)		
Finns dokumentation att tillgå som visar hela processen för den interna kontrollen? (identificera 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