

Delårsrapport

Kollektivtrafiknämnd
Delår 2026

Innehållsförteckning

1 Inledning	3
2 Väsentliga händelser	3
3 Nämndens målsättningar, mål och uppdrag	4
3.1 Sammanfattning uppföljning av målsättningar, mål och uppdrag	4
3.2 Övergripande målområden/målsättningar	5
4 Ekonomi	21
4.1 Resultatrapport kollektivtrafiknämnden	21
4.2 Periodens resultat	23
4.3 Helårsprognos	25
4.4 Vidtagna åtgärder för att nå ekonomi i balans	27
4.5 Investeringar	28
4.6 Beredskaps- och överlager	28
4.7 Produktions- och nyckeltal	28
5 Personalekonomi	29
5.1 Personalkostnader	29
5.2 Kostnadsanalys	29
5.3 Årsarbetare tillsvidareanställda avtalad sysselsättningsgrad	29
5.4 Årsarbetare exklusive tjänstlediga	30
5.5 Sjukfrånvaro	30
6 Intern styrning och kontroll	31
6.1 Internkontrollplan	31

1 Inledning

En del av Region Örebro läns politiska verksamhet sker i kollektivtrafiknämnden som till sin hjälp under år 2026 har tjänstepersonorganisationen Området 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.

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 riksferdtjänst. Uppdraget gällande resor till och från vården sker i ett nära samarbete med Folketandvården och Hälso- och sjukvårdsförvaltningen och där vägval inom de verksamheterna påverkar kollektivtrafiknämndens uppdrag. Samverkansavtal för skolskjutsplanering och utförande med skolbussar och/eller skolbilar finns med nio av länets kommuner samt med Sydnärkes utbildningsförbund. I tre av kommunerna och för Sydnärkes utbildningsförbund 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 men också av de externa uppdragsgivarnas ambitioner.

Syftet med delårsrapporten för 2026 för kollektivtrafiknämnden är att ge en uppföljning av beslutad verksamhetsplan med budget 2026. Verksamhetsplan med budget för 2026 utgår från förutsättningar, inriktningar och mål som uttryckts i regionfullmäktiges verksamhetsplan. Nämnden har i verksamhetsplan med budget 2026 konkretiserat målsättningar, inriktningar och styrtal.

Delårsrapporten 2026 för kollektivtrafiknämnden vänder sig till politiker och tjänstepersoner inom Region Örebro län samt till länets invånare.

2 Väsentliga händelser

Sammanfattning väsentliga händelser

- Från den 1 februari gäller nya färdtjänstregler.
- Det skedde en skolbussolycka i Lindesbergs kommun 14 april.
- Nämnden har beslutat om en ny biljettportfölj.
- Genom ordförandebeslut har Region Örebro län beslutat om halverat pris på månadsbiljetter i allmänna kollektivtrafiken utifrån att staten ersätter halva kostnaden jämfört med ordinarie taxa.

Väsentliga händelser

Allmän kollektivtrafik

I november 2025 blev den första etappen av Citylinjen färdigställd. Etappen sträcker sig från Brickebacken till Tegnérunden. Den mycket positiva resandeutvecklingen för Citylinjen under 2025 har fortsatt under 2026.

Kollektivtrafiknämnden har beslutat om en ny biljettportfölj. Den innebär bland annat en upprepning, där mindre sålda biljetter tas bort. Den innebär även att mer omfattande rabatter för studenter och seniorer inför.

I juni beslutades en ny förordning avseende ett statligt stöd för att kunna halvera priset på månadsbiljetter i den allmänna kollektivtrafiken från och med den 1 juli och året ut. Genom ordförandebeslut har Region Örebro län utifrån det beslutat om halverat pris jämfört med ordinarie taxa på månadsbiljetter i allmänna kollektivtrafiken.

Serviceresor

Från den 1 februari gäller nya färdtjänstregler. En ändring är att ledsagare nu provas för varje ansökan och det har medfört en ökad tillströmning av ansökningar.

Upphandling av trafik för perioden 2026-2031 är slutförd och implementering av de avtalen är påbörjad. Trafiken för 2025-2026 är direktupphandlad.

Skolskjuts

Region Örebro län har skrivit nya samverkansavtal med Hällefors och Ljusnarsbergs kommuner och där uppdragen startat under delåret.

Det skedde en skolbussolycka i Lindesbergs kommun 14 april. Inga allvarligt skadade. Utredning av händelseförloppet är genomförd och har redovisats till berörda verksamheter.

Ekonomiska läget

Handlingsplanen för Budget i balans 3.0 följs och rapporteras i särskild ordning 4 gånger per år.

3 Nämndens målsättningar, mål och uppdrag

3.1 Sammanfattning uppföljning av målsättningar, mål och uppdrag

Prognos måluppfyllelse	Bedöms att uppnås/ genomföras	Bedöms att delvis uppnås/ genomföras	Bedöms att inte uppnås/ genomföras
Målsättningar från regionfullmäktige	3	2	0
Uppdrag från regionfullmäktige	13	0	0
Nämndens mål	3	1	0
Nämndens uppdrag	9	0	7

3.2 Övergripande målområden/målsättningar

De övergripande målområdena beskriver inriktningar, ambitioner och målsättningar för nämndernas verksamheter för att invånarnas och samhällets behov ska tillgodoses på bästa sätt. Målsättningar med styrtal och uppdrag är viktiga för att styra mot visionen. Det är styrtal som ska ge en indikation på måluppfyllelse och som tillsammans med uppdragen ska bidra för att bedöma måluppfyllelsen.

Målsättning nr 3: En hållbar och attraktiv kollektivtrafik.

Kommentar

Det arbetas kontinuerligt för att kollektivtrafiken ska uppnå de tre hållbarhetsaspekterna (ekonomisk, social och miljömässig) och där den ekonomiska varit den dominerande de senaste åren. Utifrån ekonomisk ram så skapas en så attraktiv kollektivtrafik som det är möjligt och där mål som finns i trafikförsörjningsprogrammet är styrande. Det största utbudet finns i de starka stråken mellan kommunhuvudorter och inom Örebro tätort där det nya stadslinjenätet som infördes i december 2024 slagit väl ut. Om attraktivitet mäts i resandökning så finns den mest attraktiva kollektivtrafiken i Örebro tätort genom Citylinjen.

Inom samverkansavtalen för skolskjuts är utgångspunkten att resorna ska vara trygga, säkra och resurseffektiva. I arbetet är det också viktigt att vara lyhörda för utvecklingsbehov som finns samt identifiera förbättringsområden. En rapport är framtagen med utvärdering av lösningen för gymnasieelever i Lindesbergs kommun - "Plats för gymnasieelever i grundskoleskjuts".

Serviceresor har under flera år jobbat utifrån uppdraget att producera resor som är säkra, förutsägbara och kostnadseffektiva. Utöver det har fokus under den senaste tiden varit att konkretisera och synliggöra hur förvaltningen ska nå ambitionen om att bli Sveriges bästa serviceresor. Utgångspunkten är att mäta och följa upp faktorer som är av vikt för våra intressenter; resenärer, skattebetalare, politiker och medarbetare.

- Bedömningen utifrån nämndens redovisning, styrtal och uppdrag samt nämndens mål är att målsättningen delvis kommer att uppnås vid årets slut.

Styrtal	Utfall	Årets målvärde	Långsiktigt målvärde
1. Andelen resenärer nöjda med den senaste resan enligt Kollbar som mäter kvaliteten i den allmänna kollektivtrafiken.	74 %	78 %	80 %
2. Andelen resenärer nöjda med sammanfattningen av resan, från beställning till genomförd resa, enligt Anbarometer som mäter kvaliteten i service- trafiken.	89 %	87 %	90 %

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

Kommentar

Kollektivtrafiken har under senare år genomgått en del större förändringar. Som en konsekvens av Budget i balans 1, 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. Hittills i år har det varit en god resandeutveckling på de flesta linjetyper. Undantaget är landsbygdslinjerna, där ett par av linjerna förlorat resenärer som en följd av att parallellgående skolbussar inrättats.

I januari höjdes biljettpriserna med 2,5 procent och 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 sjunkit rejält de senaste åren så leder det till att bilen blir billigare i förhållande till kollektivtrafiken och på så sätt ett mer attraktivt transportsätt.

Den återhämtning i resandet som kunde skönjas under hösten 2025 har fortsatt under 2026. Noterbart är främst att det nu mer tydligt går att se effekterna av det nya stadslinjenätet. Samtliga linjer i Örebro stadstrafik uppvisar nu en mycket god resandeutveckling, som i hög grad motsvarar förväntningarna. Hittills har resandet i Örebros stadstrafik ökat med 6,7 % jämfört med föregående år. Region- och expressbusslinjer visar en liten ökning, medan landsbygdslinjerna, som ovan nämnts, tappar.

Under delåret har ett samarbete med Örebro kommun skett gällande ”Mjuka linjen” (nr 11) som kommer att introduceras i tidtabellsskiftet i augusti i Örebro tätort. Linjen finansieras av Örebro kommun. Under delåret har också ”Sommarbussen – Linje 890” introducerats. Linjen går mellan Ånnaboda och Hampetorp och passerar flera populära utflyktsmål.

- Bedömningen utifrån nämndens redovisning, styrtal och uppdrag samt nämndens mål är att målet kommer att uppnås vid årets slut.

Styrtal	Utfall	Årets målvärde	Långsiktigt målvärde
Antal fullsatta bussar	132 st	300 st	300 st
Andel försäljning (kronor) i Länstrafikens app.	64 %	63 %	63 %
Andel utförda turer i busstrafiken	99,69 %	100 %	100 %
Den upplevda punktligheten	52 %	51 %	47 %
Marknadsandel för allmän kollektivtrafik i procent.	13 %	13 %	17 %
Andelen hållplatser som tillgänglighetsanpassats.	73 %	73 %	75 %
Resandeökning hittills under året	4 %	3 %	3 %

Uppdrag: Färdigställ trafikplan inklusive Målbild tåg.**Kommentar**

Den bedömning som nu görs är att det bör vara två dokument. Dels en trafikplan med fokus på att beskriva behovet av buss- och tågtrafik för att nå målen i gällande trafikförsörjningsprogram, dels en målbild för tågtrafiken som visar på inriktningen cirka år 2035 och framåt.

- Uppdraget bedöms vara genomfört vid årets slut.

Uppdrag: Utveckla samarbeten för att bättre tillgodose gymnasieelevers resebehov på landsbygden och på sikt fler resenärsgrupper.**Kommentar**

Utredningsarbete pågår och första steg i en praktisk implementering bedöms vara möjlig under 2027.

- Uppdraget har startat men bedöms inte vara genomfört vid årets slut.

Uppdrag: Översyn av kvälls-, natt- och helgtrafiken mellan Örebro och kommunhuvudorter.**Kommentar**

- Uppdraget bedöms vara genomfört vid årets slut.

Uppdrag: Ta fram förslag på biljettportfölj, zoner, produkter och priser i syfte att förenkla för resenärerna.**Kommentar**

Genom beslut på kollektivtrafiknämnden 2026-04-23 har en ny biljettportfölj beslutats. Implementering bedöms vara genomförd i januari 2027.

- Uppdraget bedöms vara genomfört vid årets slut.

Uppdrag: Implementera den nya appen för allmän kollektivtrafik.**Kommentar**

Det finns stora osäkerheter gällande den planerade implementeringen. Dels är det än så länge osäkert om leverantören hinner att leverera enligt beslutad tidplan. Dels är det ingångna avtalet överklagat, där ärendet nu ligger hos Förvaltningsrätten för handläggning. Det finns en risk att en dom kan innebära att avtalet ogiltigförklaras. I avvaktan på den upphandlade appen är förbättringar planerade i den nuvarande appen. Bland annat är ”buss på karta” planerat att införas.

- Uppdraget har startat men bedöms inte vara genomfört vid årets slut.

Mål: Region Örebro län har en servicere-severksamhet som uppfyller uppdragsgivarnas och våra kund-ers 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). Detta har rejält förbättrats genom rekryteringar av både ordinarie personal och vikarier. Det finns också utmaningar att få fordonen att räckta under peaktider (då framför allt skolbilsresor och dagvård/daglig verksamhetresor ska samsas). Under våren 2024 togs ett tilldelningsbeslut för trafikavtal 2025–2030. Tre ansökningar om överprövningar kom in och efter beslut i förvaltningsdomstolen fick Region Örebro län rätt att teckna avtal med de tilldelade trafikföretagen. De nya avtalen gäller dock med ett års försening med start 1 juli 2026 och under tiden 1 juli 2025 och 30 juni 2026 har det gjorts en direktupphandling.

- Bedömningen utifrån nämndens redovisning, styrtal och uppdrag är att målet delvis kommer att uppnås vid årets slut.

Styrtal	Utfall	Årets målvärde	Långsiktigt målvärde
Andelen resenärer som är nöjda med förarens bemötande enligt Anbarometer.	90 %	90 %	90 %
Andelen serviceresor som bokas och avbokas digitalt.	33 %	35 %	75 %
Andelen digitalt registrerade synpunkter och avvikelser för serviceresor.	32 %	45 %	50 %
Andel tillståndsansökningar som görs digitalt för färdtjänst och riksfärdtjänst.	35 %	40 %	50 %
Andel digitala ansökningar om sjukre-seersättning.	0 %	30 %	70 %
Kommentar			
Funktionen ännu ej i drift.			
Andelen viten mot totala antalet resor.	0,27 %	0,25 %	0,15 %
Andelen avvikelser mot totala antalet resor.	0,51 %	0,4 %	0,25 %
Andelen bomresor, det vill säga när resenären uteblir från resan.	2,8 %	2,5 %	2 %

Uppdrag: Fortsätta arbetet med att utifrån användarbehov; utveckla tjänster och information i serviceresors digitala kanaler och verktyg.

Kommentar

Arbetet med att utveckla tjänster och information inom serviceresors verksamhet pågår kontinuerligt. Målsättningen långsiktigt är att, i princip, alla resor ska kunna bokas digitalt och att en majoritet av alla resors också faktiskt bokas digitalt eller via automatiserade tjänster.

- Uppdraget är flerårigt och den del som avser innevarande år bedöms vara genomfört vid årets slut.

Uppdrag: Fortsätta arbeta med att verka för att kunna spela in kund- och förarsamtal på serviceresor.

Kommentar

Efter en förfrågan har Region Örebro län emottagit en skrivelse från Integritetsskyddsmyndigheten som starkt avråder från att spela in samtal som tas emot på vår beställningscentral. Förvaltningen har därför valt att inte driva denna fråga vidare för tillfället.

- Uppdraget har startat men bedöms inte vara genomfört vid årets slut.

Uppdrag: Fortsätta arbetet med att skaffa oss insikter och kunskaper om AI och hur vi ska kunna tillämpa AI inom serviceresor för ökad driftsäkerhet och effektivitet.

Kommentar

Under året implementeras ett transkriberingsverktyg i processen för färdtjänsthandläggning och senare under året påbörjas arbetet med att initiera ett projekt som syftar till att skapa ett AI-verktyg som genomför ytterligare delar av handlägningsprocessen.

- Uppdraget är flerårigt och den del som avser innevarande år bedöms vara genomfört vid årets slut.

Uppdrag: Undersöka möjligheten att köpa in och funktionstesta ett förarlöst serviceresefordon.

Kommentar

Eftersom förvaltningen inte har kunnat säkra finansieringen av inköpet av förarlöst fordon, har huvudinriktningen hittills varit att omvärldsbevaka utvecklingen avseende förarlösa fordon för att, i ett senare skede, återkomma till hur förvaltningen på bästa sätt skaffar sig kompetens och erfarenhet för att, framgent, kunna göra rätt bedömning avseende förarlösa fordon i serviceresetrafiken.

- Uppdraget har startat men bedöms inte vara genomfört vid årets slut.

Uppdrag: Undersöka möjligheterna till samverkan med funktionshinderorganisationerna beträffande kunskapshöjande insatser för förare inom serviceresetrafiken.

Kommentar

Uppdraget initierades i samband med vårens kundforum. Funktionshinderorganisationerna har ombetts att besvara ett antal frågor rörande serviceresetrafiken och förvaltningen kommer också att delta på organisationernas egna möten för att skapa ett så grundligt underlag som möjligt inför den utbildningsinsats med chaufförerna som planeras längre fram.

- Uppdraget är flerårigt och den del som avser innevarande år bedöms vara genomfört vid årets slut.

Uppdrag: Undersöka förutsättningar för att kunna utföra riksfärdtjänstresor på ett mera effektivt och kundvänligt sätt.

Kommentar

- Uppdraget har startat men bedöms inte vara genomfört vid årets slut.

Uppdrag: Omarbeta regelverket för sjukresor.**Kommentar**

- Uppdraget har startat men bedöms inte vara genomfört vid årets slut.

Uppdrag: Under 2026 utveckla organisation, process och verktyg för att långsiktigt säkerställa en rimlig handläggningstid för ansökan om färdtjänsttillstånd med bibehållen rättssäkerhet.**Kommentar**

Under hösten 2025 och våren 2026 har kapaciteten höjts kraftigt inom färdtjänstadministrationen och den uppbyggda kön minskar successivt.

- Uppdraget bedöms vara genomfört vid årets slut.

Mål: Region Örebro län har en skolskjutsverksamhet som uppfyller uppdragsgivarnas behov, förväntningar och krav.**Kommentar**

På de avstämningsmöten med samverkanskommunerna som genomförts under delåret 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 förra året skrevs nya samverkansavtal med Hällefors och Ljusnarsbergs kommuner och under delåret har arbetet utifrån avtalen börjat. Arbetet med att revidera avtal med Lindesbergs kommun går framåt däremot får Region Örebro län ingen respons i arbetet med nytt avtal med Örebro kommun.

Under delåret har avropsunderlag för skolbusstrafiken tagits fram i fem kommuner. I augusti 2026 är det trafikstarter med underentreprenörer avropade från Svealandstrafikens ramavtal i Hällefors, Lindesbergs, Ljusnarsbergs, Nora och Örebro kommuner för läsåret 2026/2027 med uppdaterade trafikplaneringar för cirka 3000 elever. Det är också ny trafikstart för skolbilstrafiken inom serviceresors nya trafikavtal. En omfattande planering är påbörjad inför läsårsstart för de drygt 900 elever som åker skolbilsresor.

Efter skolbussolyckan i Lindesbergs kommun förra året har ett arbete gjorts med våra uppdragskommuner och Svealandstrafiken för att säkerställa kedjan mellan våra organisationer och att respektive organisation har rutiner. Arbetet ska vara klart inför läsårsstarten 2026/2027. Under våren har ett arbete gjorts för att säkerställa att läsplatlor i skolbussarna med digital information till förarna ska fungera och användas i de nya trafikavtalen. Till läsplatlor finns QR-koder för elever som ska checka in när dom stiger på. QR-koderna beställs av kommunerna och lämnas ut till eleverna via sina skolor.

Höstens första förarcertifieringen för skolbussförare slog väl ut och efter utvärdering och en del förbättringar i materialet pågår planering för att genomföra certifieringen i alla nya trafikavtal under hösten för cirka 75 förare.

Ett två-årigt uppdrag med revisioner av Nora kommuns egna trafikavtal är slutfört. Flera brister har uppgats och det har synliggjort behovet och vikten av uppföljning i de kommuner där kommunen har egna trafikavtal. Uppdraget finns dokumenterat i en rapport och rapporten har redovisats i ett möte med kommunen.

- Bedömningen utifrån nämndens redovisning, styrtal och uppdrag är att målet kommer att uppnås vid

årets slut.

Styrtal	Utfall	Årets målvärde	Långsiktigt målvärde
Antal nya och reviderade avtal om skolskjuts.	0 st	1 st	2 st

Uppdrag: Fortsätta arbetet med att utveckla och bredda tjänsteutbudet för skolskjutsuppdragen genom samarbete inom nämndens verksamhetsområden och i samverkan med Region Örebro läns avtalskommuner.

Kommentar

Revisionsarbetet i Nora kommun på deras egna trafikavtal är avslutat under våren och nu har Region Örebro län en bas för att erbjuda tjänsten till andra kommunen. Arbetet kommer presenteras för de kommuner där skolbusstrafiken inte ingår i samverkansavtalen.

I Nora och Hällefors har kommunerna inte haft kompetens att skapa skolskjutsområden med hjälp av GIS (geografiska informationssystem). I de ärendena har Region Örebro län med hjälp av kompetens inom enheten varit behjälplig att få det inlagt inför ansökningsperioden.

Planering påbörjad för att genomföra möten med Hallsberg, Laxå och Karlskoga kommun där Region Örebro län inte har några samverkansavtal för att presentera Region Örebro läns tjänster och samtidigt undersöka om kommunerna har några behov som Region Örebro län kan vara behjälpliga med utifrån sin verksamhet.

- Uppdraget är flerårigt och den del som avser innevarande år bedöms vara genomfört vid årets slut.

Mål: Kollektivtrafiknämnden ska, inom sitt uppdrag, vara en aktiv part i samhällsplanering och samhällsbyggande.

Kommentar

Kollektivtrafiknämnden tar genom förvaltningen en aktiv del i samhällsplanering och samhällsbyggande genom samarbeten med länets kommuner. Område kollektivtrafik tar också aktiv del i förvaltningen Regional utvecklings arbete med den regionala utvecklingsstrategin.

- Bedömningen utifrån nämndens redovisning, styrtal och uppdrag är att målet kommer att uppnås vid årets slut.

Uppdrag: Nr 23. Att genomföra trafikförsörjningsprogrammet och undersöka möjligheterna till utbyggd trafik inom linjer med stark resandeökning och starka utbyggnadsområden och fortsätta utveckla kollektivtrafiklösningar för landsbygden.

Kommentar

Detta arbete sker inom ramen för trafikplanen. Det gör att ett helhetsperspektiv för hela länets behov skapas, vilken skapar förutsättningar för väl avvägda prioriteringar.

- Uppdraget bedöms vara genomfört vid årets slut.

Uppdrag: Nr 24. Att förbättra tillgängligheten för resenärerna genom ett jämnare flöde av resor över trafikdygnet för serviceresetrafiken och förbättra tillgängligheten till kontakter med serviceresor.

Kommentar

Det arbetas med att sprida ut resorna över dygnet och det blev också en nödvändighet när Nobeltunneln stängdes och körtiderna i Örebro tätort blev längre under 2025. Förvaltningen arbetar nu för att spridningen även ska fortsätta efter att Nobeltunneln öppnat igen. Förvaltningen har också öppnat en kundservice för serviceresor där telefontiderna för ärenden (ej beställningar av resor som sker via beställningscentralen) utökats och omfattar en större del av dagen än under 2025. Öppnandet av kundservice har lett till att serviceresor är betydligt lättare att nå med allmänna och specifika frågor.

- Uppdraget är flerårigt och den del som avser innevarande år bedöms vara genomfört vid årets slut.

Uppdrag: Nr 25. Att fortsätta utvecklingen mot en effektivare skolskjutsprocess för att kunna attrahera fler kommuner att ingå samverkansavtal med Region Örebro län.

Kommentar

I samband nya avrop för skolbusstrafiken har planeringen för skolbussarna setts över för att optimera trafiken så mycket som möjligt både utifrån kilometer och tid samt fordonsstorlekar. Ett önskemål sedan några år har varit att få med fordonsstorlek 30-35 platser i Svealandstrafikens ramavtal vilket finns med i deras senaste upphandling. På totalen för de kommuner som Region Örebro län avropar trafik för har det lett till en minskad kostnad utifrån lämnade anbud.

I skolbilstrafiken är en omfattande planering påbörjad utifrån nya avtal och fordon där det är fler upphandlade klass 2 fordon. Förhoppningsvis leder det till att förvaltningen kan planera fler elever på skolbilspassen för att optimera den trafiken.

Under delåret har ett arbete påbörjats för att få ett tydligare och effektivare informationsflöde i olika frågor bland annat med nya funktionsbrevlådor.

Ett kvalitativt arbete med olika mätetal i enhetens olika processer påbörjades under föregående år och fortsätter under året.

- Uppdraget är flerårigt och den del som avser innevarande år bedöms vara genomfört vid årets slut.

Uppdrag: Nr 26. Att införa rabatterade resor för skolelever under sommarlovet.

Kommentar

Genom beslut på kollektivtrafiknämnden 2026-03-18 genomfördes uppdraget. Rabatten infördes 12 juni och gäller till den 17 augusti. Det innebär att alla mellan 7 och 19 år kan resa i hela länet med buss och tåg för 200 kr.

- Uppdraget bedöms vara genomfört vid årets slut.

Uppdrag: Fortsätta arbetet med att förnya avtalet med kommunerna om kollektivtrafiken.

Kommentar

Arbete har genomförts under delåret men Örebro kommuns meddelande om att de avser utreda möjligheten att ta över färdtjänsten i egen regi gör att ett nytt slutligt avtal inte kan tas fram förrän den utredningen är avslutad och Örebro kommun kommit fram till hur de vill göra med färdtjänsten.

- Uppdraget har startat men bedöms inte vara genomfört vid årets slut.

Målsättning nr 7: Digitala lösningar för en enklare vardag för invånare och medarbetare

Kommentar

Digitalisering är en central möjliggörare för att utveckla verksamhet och service inom Region Örebro län. Genom smarta och användarvänliga digitala lösningar kan invånare få enklare tillgång till information, tjänster och delaktighet, samtidigt som medarbetare får bättre förutsättningar i sitt arbete. Nämndernas arbete med digitalisering sker i samverkan inom Region Örebro län och med externa aktörer, i linje med länets digitaliseringsstrategi. Genom ett kontinuerligt fokus på innovation, samordning och digital mognad bidrar digitaliseringen till en mer effektiv, hållbar och inkluderande samhällsutveckling.

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. Det visas också i ökad andel användare i Länstrafikens app samt att antalet frågor via telefon, e-post och i kassan hos Kundservice minskar.

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.

Inom skolskjuts ser förvaltningen att användandet av appen "Serviceresan" har ökat för skolbilstrafiken. Det underlättar för vårdnadshavare och förhoppningsvis kommer det också minska antalet telefonsamtal över tid. Förhoppningen är att utvecklingen av appen med en så kallad verksamhetsportal kommer underlätta för skolor att ha koll på alla skolbildelevers resor. Arbetet pågår för att uppdatera PUB-avtal med kommunerna för den funktionen.

Inom skolbusstrafiken fortsätter arbetet med läsplattor och QR-koder för att säkerställa trafiken och underlätta arbetet för förare. Där har systemleverantören aviserat att det kommer en app för vårdnadshavare där de kan se att eleven checkat in på bussen och också kommer ha en funktion där de kan avboka resan.

- Bedömningen utifrån nämndens redovisning, styrtal och uppdrag samt nämndens mål är att målsättningen kommer att uppnås vid årets slut.

Styrtal	Utfall	Årets målvärde	Långsiktigt målvärde
Andelen digitalt registrerade synpunkter och avvikelser för serviceresor.	32 %	45 %	50 %
Andel tillståndsansökningar som görs digitalt för färdtjänst och riksfärdtjänst.	35 %	40 %	50 %
Andel digitala ansökningar om sjukreseersättning.	0 %	30 %	70 %
Kommentar			
Funktionen ännu ej i drift.			
Andel försäljning (kronor) i Länstrafikens app.	64 %	63 %	63 %
Andelen serviceresor som bokas och avbokas digitalt.	33 %	35 %	75 %

Uppdrag: Nr 51. Att fortsätta främja den digitala kulturen och utveckla digitala arbetssätt inom Region Örebro län.

Kommentar

Under våren har det blivit möjligt för varje medarbetare att få tillgång till Co-Pilot, vilket kommer förenkla arbetet för enskilda medarbetare. Övergång till ett molnbaserat arbetssätt har inletts med målet att helt implementeras under 2027. Olika informationssäkerhetslösningar har införts vilket utgör grunden för att helt kunna gå över till ett molnbaserat arbetssätt. Samtidigt har ett arbete inletts där område IT och Regional utveckling ska genomlysas verksamheten och kartlägga vilka digitala system och verktyg som används i verksamhetens olika områden. Syftet är att lättare kunna matcha behovet i verksamheten med olika IT resurser från område IT och att över lag öka samverkan mellan förvaltningarna.

- Uppdraget är flerårigt och den del som avser innevarande år bedöms vara genomfört vid årets slut.

Uppdrag: Nr 52. Att erbjuda användarvänliga digitala lösningar till länets invånare, organisationer och företag och möta kravet om ”Digitalt först”.

Kommentar

Utveckling av nya digitala lösningar: Det digitala utvecklingsarbetet inom förvaltningen kommer att fortsätta och nya digitala lösningar riktat mot invånare, organisationer och företag kommer tas fram med syfte att öka service och information. Arbetet pågår bland annat inom turismområdet men också inom område analys, där enheten har börjat bygga upp en egen serverlösning för datalagring vilket i förlängningen kommer öka tillgängligheten för externa aktörer att ta del av data och analysmaterial. GIS och den externa kartwebben utvecklas också kontinuerligt med målet att öka tillgången av relevanta kartor för externa aktörer.

Under delåret har verksamheterna inom kollektivtrafiknämnden bland annat fortsatt arbeta med att utveckla AI-baserad handläggningsassistans för färdtjänst och arbeta med införandet av ett nytt ärendehanteringssystem vilket kommer underlätta för medborgarna och ge snabbare service.

Inom den allmänna kollektivtrafiken pågår ett pilotprojekt med att analysera kunddialogen i skrift och per telefon med hjälp av AI. Arbetet ger en snabb och tydlig bild av vad det är resenärerna främst frågar om och ger förvaltningen kunskap om hur det går att utveckla både förvaltningens strategiska och mer operativa kommunikation.

- Uppdraget är flerårigt och den del som avser innevarande år bedöms vara genomfört vid årets slut.

Uppdrag: Ta fram förslag på biljettportfölj, zoner, produkter och priser i syfte att förenkla för resenärerna.

Kommentar

Genom beslut på kollektivtrafiknämnden 2026-04-23 har en ny biljettportfölj beslutats. Implementering bedöms vara genomförd i januari 2027.

- Uppdraget bedöms vara genomfört vid årets slut.

Uppdrag: Implementera den nya appen för allmän kollektivtrafik.**Kommentar**

Det finns stora osäkerheter gällande den planerade implementeringen. Dels är det än så länge osäkert om leverantören hinner att leverera enligt beslutad tidplan. Dels är det ingångna avtalet överklagat, där ärendet nu ligger hos Förvaltningsrätten för handläggning. Det finns en risk att en dom kan innebära att avtalet ogiltigförklaras. I avvaktan på den upphandlade appen är förbättringar planerade i den nuvarande appen. Bland annat är ”buss på karta” planerat att införas.

- Uppdraget har startat men bedöms inte vara genomfört vid årets slut.

Uppdrag: Fortsätta arbetet med att utifrån användarbehov; utveckla tjänster och information i serviceresors digitala kanaler och verktyg.**Kommentar**

Arbetet med att utveckla tjänster och information inom serviceresors verksamhet pågår kontinuerligt. Målsättningen långsiktigt är att, i princip, alla resor ska kunna bokas digitalt och att en majoritet av alla resors också faktiskt bokas digitalt eller via automatiserade tjänster.

- Uppdraget är flerårigt och den del som avser innevarande år bedöms vara genomfört vid årets slut.

Uppdrag: Fortsätta arbetet med att skaffa oss insikter och kunskaper om AI och hur vi ska kunna tillämpa AI inom serviceresor för ökad driftsäkerhet och effektivitet.**Kommentar**

Under året implementeras ett transkriberingsverktyg i processen för färdtjänsthandläggning och senare under året påbörjas arbetet med att initiera ett projekt som syftar till att skapa ett AI-verktyg som genomför ytterligare delar av handlägningsprocessen.

- Uppdraget är flerårigt och den del som avser innevarande år bedöms vara genomfört vid årets slut.

Målsättning nr 8: Ansvarsfulla verksamheter med höga ambitioner för hållbar utveckling.**Kommentar**

Förvaltningen Regionala utvecklings huvudfokus är en hållbar utveckling i länet genom framtagandet och verkställandet av den regionala utvecklingsstrategin. Arbetet med den regionala utvecklingsstrategin bidrar även till organisationens hållbarhetsarbete. Till exempel har upphandlingsavdelningen fått stöd i kravställan i transportupphandlingar och staben för hållbarhet får stöd i arbetet med strategin för övergång till en cirkulär ekonomi.

Förvaltningen har höga ambitioner att verka för en hållbar utveckling, detta kommer att arbetas in i flera handlingsplaner som till exempel handlingsplanen för innovation och entreprenörskap, länsplanen för regional transportinfrastruktur, trafikförsörjningsprogrammet och kulturplanen.

- Bedömningen utifrån nämndens redovisning, styrtal och uppdrag samt nämndens mål är att målsättningen kommer att uppnås vid årets slut.

Uppdrag: Nr 54. Att utarbeta aktivitetsplaner utifrån Program för hållbar utveckling 2026–2030.**Kommentar**

Arbetet med att ta fram en gemensam aktivitetsplan utifrån Program för hållbar utveckling 2026–2030 har påbörjats. Aktivitetsplanen ska bidra till att programmets mål omsätts i konkreta insatser och skapa en gemensam struktur för genomförande och uppföljning inom verksamheten.

- Uppdraget bedöms vara genomfört vid årets slut.

Uppdrag: Nr 55. Att minska Region Örebro läns klimatavtryck genom att arbeta för en resurseffektivare och mer cirkulär verksamhet genom att implementera antagen strategi för cirkulär ekonomi.**Kommentar**

Förvaltningen Regional utveckling stöttar övrig verksamhet inom Region Örebro län med framför allt upphandling av hållbara transporter och cirkulär upphandling. Under 2025 har Regional utveckling även bidragit med underlag och kunskap till delar av det nya hållbarhetsprogrammet. Förvaltningen Regional utveckling bidrar även till att minska organisationens klimatavtryck genom att ha en fossilfri allmän kollektivtrafik och högt ställda mål för särskild kollektiv trafik. Vidare arbetar folkhögskolorna med att ha en så resurseffektiv och klimatsmart verksamhet som möjligt. Framför allt inom kosten där de är ett föredöme när det gäller minskat matsvinn, lokalproducerat och ekologiska varor.

- Uppdraget är flerårigt och den del som avser innevarande år bedöms vara genomfört vid årets slut.

Uppdrag: Nr. 56. Att göra barnrätts- och jämställdhetsanalyser inom utvalda verksamheter.**Kommentar**

Område kollektivtrafik har tre utbildade barnrättsstrateger som stöttar verksamheten gällande barnrättsarbetet så att barnrättsanalyser görs i de ärenden där det behövs. Inom förvaltningen finns kunskap om att göra jämställdhetsanalyser och de görs i de ärenden där det behövs. Barnkonsekvensanalyser har bland annat genomförts inom ramen för det nya trafikförsörjningsprogrammet samt som en integrerad del i trafikutredningar som genomförts under året.

- Uppdraget är flerårigt och den del som avser innevarande år bedöms vara genomfört vid årets slut.

Målsättning nr 9: En långsiktig och stark kompetensförsörjning.**Kommentar**

Regional utveckling arbetar långsiktigt för att vara en attraktiv arbetsgivare med god arbetsmiljö, hållbart medarbetarengagemang och låg sjukfrånvaro. Arbetet omfattar bland annat systematiskt arbetsmiljöarbete, kompetensutveckling, ledarskapsutveckling och insatser för att förebygga ohälsa.

Sjukfrånvaron fortsätter att minska jämfört med tidigare perioder.

Sammantaget bedöms resultaten visa att verksamheten har goda förutsättningar att upprätthålla en långsiktig hållbar kompetensförsörjning.

För kollektivtrafiknämndens personalstyrka specifikt är HME (Hållbart medarbetarengagemang) samt dess

delindex lägre än förvaltningen Regional utvecklings gemensamma. Glappet mellan vad medarbetarna tycker är viktigt hos en arbetsgivare respektive hur de uppfattar Region Örebro län som arbetsgivare är högre än förvaltningen Regional utvecklings gemensamma resultat. Nivåerna i utsatthet är högre än förvaltningens gemensamma.

- Bedömningen utifrån nämndens redovisning, styrtal och uppdrag samt nämndens mål är att målsättningen delvis kommer att uppnås vid årets slut.

Styrtal	Utfall	Årets målvärde	Långsiktigt målvärde
1. 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 jämn hög nivå.	72	77- 80	80
Kommentar Inget nytt resultat finns att redovisa.			
2. Systematiskt arbetsmiljöarbete (SAM), bidrar till bra arbetsmiljö och till rimliga förutsättningar. Andel chefer som svarat på årlig uppföljning av SAM.	94 %	90- 100 %	90- 100 %
Kommentar Systematiskt arbetsmiljöarbete (SAM) är idag en naturlig del på möten och informationsträffar. Den struktur och det material som är framtaget för att arbeta med SAM används av området. Förvaltningen som helhet har en svarsfrekvens på 94%.			
3. Sjukfrånvaron ska minska.	6,1 %	6,1 %	5,8 %
Kommentar Sjukfrånvaron har minskat ifrån helåret 2025 och är mycket under siffrorna ifrån delår 2025.			

Uppdrag: Nr 41. Att beakta den långsiktiga påverkan av kompetensförsörjningen och arbetsmiljöperspektivet i de fall det är aktuellt inom nämndens ansvarsområde och inför nämndens beslut.

Kommentar

Förvaltningen har, fram till vårterminen 2026, samarbetat med Örebro kommun om en servicereferutbildning och Svealandstrafiken har en egen bussförarutbildning. Region Örebro län, Sveriges bussföretag och Svealandstrafiken har gemensamt kommit överens om att bilda ett regionalt bussbranschråd, där kompetens- och arbetskraftsförsörjningen kommer att vara en av huvudfrågorna.

- Uppdraget är flerårigt och den del som avser innevarande år bedöms vara genomfört vid årets slut.

Uppdrag: Ta fram förslag till en ny delegationsordning som sen fastställs under våren 2027 av den nämnd som tillträder 2027-01-01.

Kommentar

Arbetet är planerat till hösten 2026.

- Uppdraget bedöms vara genomfört vid årets slut.

Målsättning nr 10: En långsiktig stark och hållbar ekonomi med finansiell god hushållning.

Kommentar

Regional utveckling bedriver verksamheten med fokus på god ekonomisk hushållning och långsiktig hållbarhet. Verksamheten följer ekonomin löpande och arbetar för att resurserna ska användas effektivt och i enlighet med beslutade mål och uppdrag.

Resultatet för perioden visar balans mellan budget och utfall. Samtidigt fortsätter arbetet med uppföljning, prioriteringar och ekonomisk styrning för att säkerställa en långsiktigt hållbar ekonomi.

- Bedömningen utifrån nämndens redovisning, styrtal och uppdrag samt nämndens mål är att målsättningen kommer att uppnås vid årets slut.

Styrtal	Utfall	Årets målvärde	Långsiktigt målvärde
3. Regionstyrelsens och nämndernas resultat ska vara positiv.	-1,2 mnkr	0 mnkr	>0 mnkr
Biljettintäkterna för allmän kollektivtrafik jämfört med föregående år.	6 %	8 %	8 %
Total faktisk trafik kostnad per resa inom service- resetrafiken.	393 kr	350 kr	330 kr
Marknadsandel för allmän kollektivtrafik i procent.	13 %	13 %	17 %

Uppdrag: Nr 38. Att fortsätta arbetet för en ekonomi i balans.

Kommentar

Under delåret har handlingsplanerna för en budget i balans 2.0 och 3.0 fortsatt att verkställas. En stor förändring skedde i december 2025 då ytterligare sju linjer drogs in och utfallet av det kommer att utvärderas under året. De två tjänster som ska avvecklas enligt handlingsplanerna har verkställts per 31 mars 2026.

Handlingsplanen gäller fram till 2027. Samtidigt visar långsiktiga prognosen från början av året att trafik kostnaderna väntas öka igen från 2028. Det beror i huvudsak på att kostnaderna för livstidssäkring av fordonsskatten inom Tåg i Bergslagen tickar in från det året.

Utifrån handlingsplanerna har förslag till nytt avtal gällande skolskjutsplanering skickats till Örebro kommun redan 2024 utifrån nuvarande förutsättningar där ett betydligt större arbete görs av Region Örebro län i jämförelse när avtalet skrevs 1995. Tyvärr är det ingen respons från kommunen i frågan. Dialog med Lindesbergs kommun pågår för nytt uppdaterat skolskjutsavtal. Nya skolskjutsavtal med Hällefors kommun och Ljusnarsbergs kommun från gäller från januari 2026. Utredning att säkerställa beräkningsunderlaget för Serviceresors kostnad av skolbilstrafiken är påbörjad där ambitionen är att den ska bli klart under året och då att kostnaden går ut till kommunerna från 2027.

Det innebär att kollektivtrafiknämnden måste arbeta vidare med att få en ekonomi i balans utifrån dagens förutsättningar och beräkning, även om den beslutade handlingsplanen når sin fulla effekt först 2027.

- Uppdraget är flerårigt och den del som avser innevarande år bedöms vara genomfört vid årets slut.

Uppdrag: Fortsätta arbetet med att förnya avtalet med kommunerna om kollektivtrafiken.**Kommentar**

Arbete har genomförts under delåret men Örebro kommuns meddelande om att de avser utreda möjligheten att ta över färdtjänsten i egen regi gör att ett nytt slutligt avtal inte kan tas fram förrän den utredningen är avslutad och Örebro kommun kommit fram till hur de vill göra med färdtjänsten.

- Uppdraget har startat men bedöms inte vara genomfört vid årets slut.

Beredskap och säkerhet**Uppdrag: Nr 59. Att beredskaps- och säkerhetsfrågor beaktas i de sammanhang där det behövs.****Kommentar**

Arbetet kring detta uppdrag kommer att vara ständigt pågående och består av flertalet olika aktiviteter. De mest prioriterade uppdragen i nuläget beskrivs nedan.

Kontinuitetshanteringsarbetet har startat under våren 2026. Processledare inom kontinuitetshantering har utbildats under hösten 2025 och resurser från område Kollektivtrafik har tillsatts för arbetet. Workshops med samhällsviktiga verksamheter inom område Kollektivtrafik har påbörjats samt ytterligare finns inplanerade under hösten 2026. Arbetet är omfattande och kräver tid av verksamheterna och workshoparna blir en start för att enheterna själva ska kunna fortsätta arbetet för att säkra upp verksamheten med kontinuitetsplaner. Det är dessutom ett arbete som ständigt behöver vara aktivt utifrån yttre faktorer och förändringar. Uppdraget är påbörjat men inte slutfört.

Ett antal medarbetare från Regional utveckling har genomgått stabsmetodikutbildning samt stabschefsutbildning. Detta uppdrag är slutfört under våren 2026.

Ett regionövergripande arbete med Risk- och sårbarhetsanalys pågår, där varje förvaltning bidrar med underlag till den gemensamma rapporten. Detta uppdrag är påbörjat och kommer att slutföras under 2027.

Örebro läns regionala råd för totalförsvar har gett länets aktörer ett uppdrag att formulera utbildnings- och övningsplan för verksamheterna. En utbildnings- och övningsplan för förvaltningen Regional utveckling kommer att tas fram, där de utbildningsinsatser inom beredskap och säkerhet som är aktuella för förvaltningens medarbetare kommer att beskrivas. Detta arbete har påbörjats och kommer att slutföras under hösten 2026.

”Rutin för kris och allvarlig händelse för Regional utveckling” ska uppdateras årligen. Detta kommer att genomföras under hösten 2026.

En plan för särskild och extraordinär händelse för förvaltningen Regional utveckling ska tas fram. Detta är ett dokument som beskriver exempelvis hur organisationen ska agera, organisera sig och kommunicera vid en allvarlig krissituation eller större störning. Uppdraget är påbörjat och ska slutföras under hösten 2026.

- Uppdraget är flerårigt och den del som avser innevarande år bedöms vara genomfört vid årets slut.

Motverka välfärdsbrottslighet

Uppdrag: Nr 61. Att fortsätta uppdraget från 2025 att förebygga och motverka välfärdsbrottslighet.

Kommentar

Regionstyrelsen har antagit SKRs definition av välfärdsbrottslighet och använder deras kurser, konferenser och stödmaterial som grund i vårt arbete. Vi har påbörjat arbetet med att besluta om ett utbildningspaket för Regional Utveckling samt etablera en samordningstruktur för oss.

Det finns redan idag tydliga rutiner och uppföljningssystem kopplat till de medel som hanteras inom kollektivtrafiken. För att ytterligare stärka arbetet mot välfärdsbrottslighet har ett flertal kompetenshöjande insatser och en genomlysning av rutinen för ekonomisk kontroll genomförts.

- Uppdraget är flerårigt och den del som avser innevarande år bedöms vara genomfört vid årets slut.

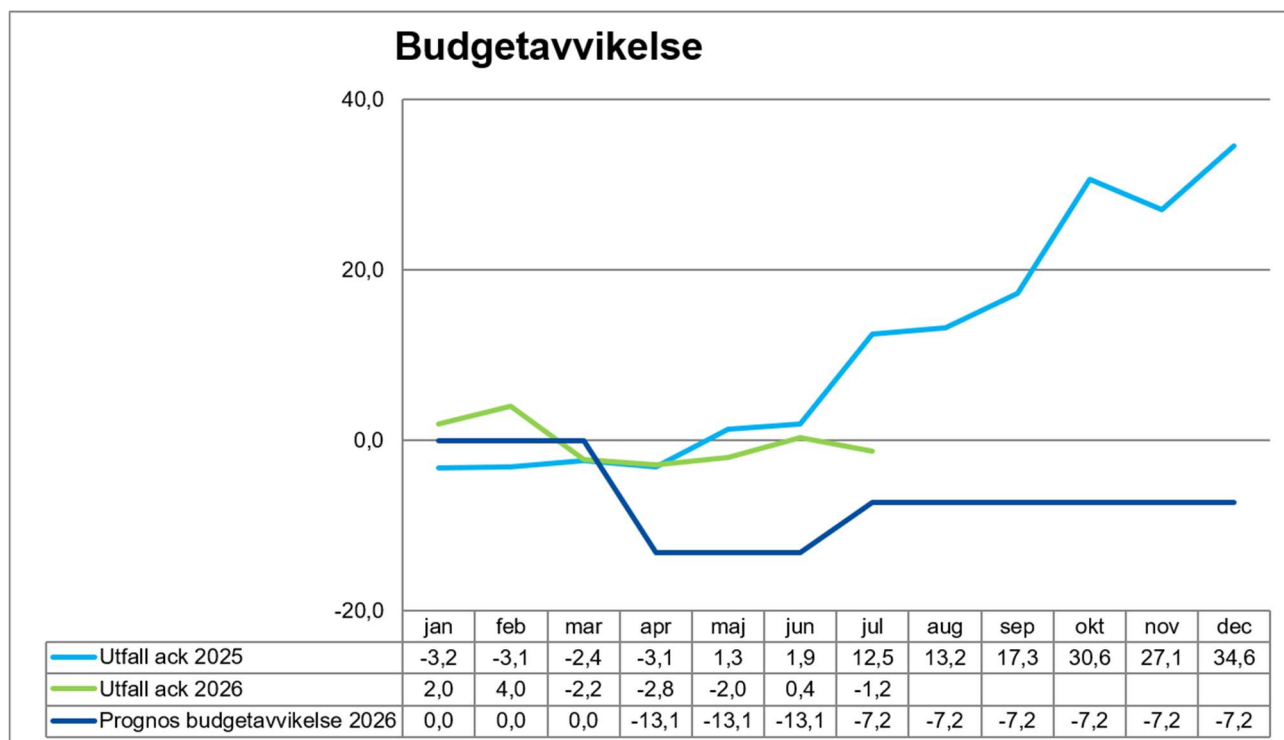
4 Ekonomi

4.1 Resultatrapport kollektivtrafiknämnden

Resultatrapport

Belopp i mnkr	Utfall ack	Budget ack	Budget- avvikelse ack	Utfall ack fg år	Prognos	Budget	Prognos budget- avvikelse	Budget- av- vikelse fg år
Trafikintäkter	139.8	145.0	-5.2	132.8	239.7	251.7	-12.0	-8.9
Försäljning regional utveckling	184.0	176.7	7.4	157.6	325.3	303.0	22.3	14.0
Övriga intäkter	37.7	48.8	-11.1	39.4	75.2	83.6	-8.4	-15.1
Summa Intäkter	361.5	370.4	-8.9	329.7	640.2	638.3	1.9	-10.0
Personalkostnader	-45.1	-46.4	1.4	-42.3	-79.6	-80.2	0.6	0.9
Trafikkostnad kol- lektivtrafik	-568.2	-596.3	28.0	-552.4	-1 008.7	-1 036.6	27.8	63.6
Trafikkostnad ser- vicesor	-184.5	-167.9	-16.6	-148.4	-314.5	-287.9	-26.6	-0.6
Övriga kostnader	-48.4	-42.9	-5.5	-39.4	-85.7	-73.8	-11.9	-21.6
Avskrivningar, in- ventarier	-3.7	-4.2	0.5	-3.0	-6.6	-7.5	0.9	2.2
Summa Kostnader	-850.0	-857.7	7.7	-785.4	-1 495.1	-1 486.0	-9.1	44.5
Verksamhetens nettokostnad	-488.4	-487.3	-1.2	-455.7	-854.8	-847.7	-7.1	34.5
Finansnetto	-0.2	-0.2	0.0	-0.1	-0.4	-0.3	0.0	0.2
Resultat	-488.6	-487.5	-1.2	-455.8	-855.2	-848.0	-7.2	34.6

Budgetavvikelse



Sammanfattande analys

Inför 2026 tilldelades nämnden en pris- och löneuppräknings om 3,1 procent vilket motsvarar 25,5 miljoner kronor. Budgetram för 2025 var 822,5 miljoner kronor.

Nämndens ekonomiska förutsättningar för 2026 är en budgetram om 848,0 miljoner kronor samt en ökning av biljettpriserna i genomsnitt med 2,5 procent.

Fortsatt är det fokus på att nämnden lever upp till den beslutade handlingsplanen som uppgår till totalt 58,6 miljoner och som förväntas få full effekt 2027.

Nämndens ackumulerade resultat för perioden är -1,2 miljoner kronor jämfört med +12,5 miljoner kronor motsvarande period föregående år. Då ingick återbetalningen av biogasskatt som erhöles för 2023-2025. För 2026 har hänsyn tagits till den lägre kostnaden redan i budgeten för trafikkostnader.

I juni togs beslut av nämndens ordförande att i enlighet med regeringens förslag införa 50% rabatt på periodkort (30-dagars) som säljs mellan 1:a juli - 2:a december 2026.

Trafikintäkterna för januari - juli uppgick till 139,8 miljoner kronor, vilket är en ökning med 7,0 miljoner eller 5,3 % jämfört med motsvarande period förra året.

Trafikintäkterna för perioden är dock 5,2 miljoner kronor lägre än budgeterad nivå. Budgeten för trafikintäkter 2026 blev något för hög beroende på en miss i kommunikationen inom förvaltningen och har sänkts i prognosen med 12,0 miljoner kronor.

Trafikkostnaderna för busstrafiken är 2,7 miljoner kronor lägre än budget och tågstaknaderna ligger 6,5 miljoner kronor lägre än budget.

Kostnaden för serviceresetrafiken för perioden januari-juli ligger 16,6 miljoner kronor (10%) högre än

budget och 36 miljoner (24%) högre än motsvarande period föregående år. Ökningen beror på ett dyrare direktupphandlat ettårigt avtal som löpte mellan juli 2025 och juni 2026.

Resandet för serviceresor exklusive skolskjuts är 2,6 procent högre januari till juli än föregående år där antal skolbilsresor har ökat med 7,9 procent, dagvårdsresor med 6,0 procent medan färdtjänstresor har en mindre ökning om 0,8 procent. Antal sjukresor har ökat med 1,0 procent.

För skolskjutstrafiken så finns det fortsatt inget svar från Örebro kommun angående nytt avtal gällande utförande av skolskjutsplanering utifrån nuvarande förutsättningar där befintligt avtal ger ett rejält underskott - 2,9 miljoner kronor exklusive interndebitering från Beställningscentralen. Inkluderar man interndebiteringen från Beställningscentralen, så hamnar avtalet med Örebro kommun på ett underskott på -4,6 miljoner kronor.

Dialog om nytt avtal med Lindesbergs kommun pågår. Nya avtal med Hällefors kommun och Ljusnarsbergs kommun från januari med uppstart av trafik i augusti för läsåret 2026/2027. Enheten har en förstärkning på 100 procent tjänst under året för att möta upp nya avtal.

Totalt prognostiserat underskott för skolskjuts för 2026 är -6,0 miljoner kronor. Arbete pågår för att säkerställa Serviceresors kostnad av skolbilstrafiken, runt 3,2 miljoner kronor.

En reviderad prognos, per juli har gjorts med justeringar på både intäkts- & kostnadssidan. Den nya prognosen för helåret är -7,2 miljoner kronor.

4.2 Periodens resultat

Intäkter

Intäkterna för perioden är 361,5 miljoner kronor, vilket är 8,9 miljoner kronor lägre än budgeterat. Intäkterna består bland annat av trafikintäkter på 139,8 miljoner kronor och försäljning inom regional utveckling som uppgår till 184,0 miljoner kronor.

Trafikintäkterna har ökat med 5,3 procent jämfört med förra året men når inte upp till förväntad budget utan visar en minuspost med 5,1 miljoner kronor. En avvikelse som främst förklaras av en för hög budget avseende trafikintäkter. En allmän prishöjning om 2,5% genomfördes i början av året. Trafikintäkterna har gjort en rejäl återhämtning under juni och juli. Per sista juli överstiger ackumulerade trafikintäkter den aktuella prognosen med 5,6 miljoner kronor.

Försäljningsintäkterna för regional utveckling uppgår till 118,4 miljoner kronor för perioden och är en ökning med 19% jämfört med samma period föregående år. Dessa intäkter omfattar främst resandet inom servicerasetrafiken och olika typer av skolresor.

Totala intäkter för serviceresor - exklusive grundskolskjutsar och skolkort i linjetrafiken - ökar med 23 procent jämfört med föregående år. Förklaringen är det ettåriga trafikavtal som gav ökade kostnader. Dessa trafikostnader, förutom sjukresor, vidarefaktureras till kommunerna och motsvaras av ökade intäkter. Beloppsmässigt sett har färdtjänst och skolbil ökat mest med 9,7 miljoner kronor vardera och procentuellt sett är det skolbilsresor som har ökat mest med 33 procent.

Intäkterna för gymnasiekort har ökat med 1,6 miljoner kronor, 10,1 procent.

Personalkostnader

Utfallet av personalkostnader januari - juli är lägre än budget. Budgeterade sociala avgifter för 2026 uppgår till 44,87 procent och de faktiska är 44,0 procent vilket är en förklaring. Vidare har en vakans uppstått som inte har ersatts.

Övriga kostnader

Avvikelsen mot en periodiserad budget för trafikkostnad avseende busstrafiken för perioden är 2,1 miljoner kronor lägre än budget. Den totala budgeten avseende busstrafiken för helåret är 728,0 miljoner kronor.

Tågkostnaderna är i sin tur 6,5 miljoner kronor lägre än budget. Som tidigare nämnt så var budgeten för hög. Dessutom så har tågen fortsatta utmaningar med bland annat inställd trafik på grund av infrastrukturen.

När det gäller serviceresor exklusive sjukresor är kostnaderna 8,5 miljoner kronor högre än budgeterat. Sjukresor är 8,7 miljoner kronor högre än budget. Det beror på att kostnaden per resa ökat kraftigt i samband med det ettåriga trafikavtalet, juli 2025-juni 2026. I snitt är detta avtal 23 procent dyrare än det tidigare avtalet. Kommande avtal från juli 2026 kommer att vara i snitt 7 procent dyrare än tidigare ordinarie avtal, men runt 15 procent billigare än det ettåriga avtal som precis avslutades.

Snittkostnad per serviceresa ligger 34 procent högre än för samma period januari-juli föregående år till följd av det dyrare direktupphandlade avtalet. I juli-månad i år föll snittkostnaden per serviceresa med 12,8 procent, då ett nytt avtal har börjat att gälla från den 1 juli.

Snittkostnad per sjukresa i juli (641 kr) minskade med 8 procent jämfört med samma period föregående år, men i juni var ökningen 25 procent jämfört med föregående år. Den kraftiga kostnadsökningen förklaras av det ettåriga avtal som gäller juli 2025 - juni 2026 samt att sjukresorna har blivit längre.

För färdtjänst minskade kostnaden (415 kr) för en lokal färdtjänstresa i juli med 18 procent jämfört med föregående år, medan det för juni var en ökning med 19 procent jämfört med föregående år. En riksfärdtjänstresa kostade under januari-juli 2026 i snitt 3 207 kr. En skolbilsresa kostade 394 kr i snitt för vårterminen 2026.

Beloppsmässigt är det färdtjänstresor som står för den största ökningen, 10,0 miljoner kronor, 16 procent. Övriga restyper ökar mellan 26–35 procent jämfört med föregående år förutom riksfärdtjänst som minskar med 15 procent. Utvecklingen för antal resor för januari-juli 2026 jämfört med föregående år är +2,6 procent (exklusive skolskjuts).

Overhead-kostnader för serviceresor ökar med 1,5 miljoner kronor, 20 procent jämfört med föregående år. Detta beror huvudsakligen på ökade kostnader för Regionhuset.

Övriga kostnader är totalt 5,5 miljoner kronor högre än budget för perioden.

Driftredovisning kollektivtrafiknämnd

Belopp i mnkr	Budgetavvikelse ack 2026	Omsättning *) ack 2026	Relation (%)	Budgetavvikelse ack 2025
Område kollektiv- och serviceresetrafik	-2,9	841,6	-0,3	12,8
Projekt			0	
Förvaltningsgemensamt	1,7	7,4	23,0	-0,3
Resultat	-1,2	849,0	-0,1	12,5

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

4.3 Helårsprognos

Intäkter

Intäkterna och resandet utvecklades positivt under årets första tertial dock var intäktsbudgeten alltför högt satt varför helårsprognosen justerades ned med 12,0 miljoner kronor till 239,7 miljoner kronor.

Under juni och juli har intäktsökningen överstigit den periodiserade prognosen och justering uppåt av trafikintäkterna hade varit befogad. Dock är det mycket osäkert hur halveringen av periodkortspriset mellan juli - december vidare kommer att påverka intäkterna varför man har valt att avvakta en justering av prognosen.

Intäkter för reklamförsäljning har justerats uppåt med 0,4 miljoner kronor och helårsprognosen för reklamförsäljning på bussar och väderskydd förväntas bli 5,0 miljoner kronor.

I övrigt är prognosen för intäkterna från april oförändrad avseende allmän kollektivtrafik.

Serviceresetrafiken har för perioden januari-april 10,8 miljoner högre intäkter till allra största delen på grund av ökade trafikkostnader. Intäkterna från länets kommuner har ökat i prognosen jämfört med budget. Intäkterna från länets kommuner avseende serviceresor speglar fullt ut kostnadsutvecklingen förutom för sjukresor som nämnden har kostnadsansvar för.

Serviceresetrafiken har för perioden januari-april 10,8 miljoner högre intäkter till allra största delen på grund av ökade trafikkostnader. Intäkterna från länets kommuner avseende serviceresor speglar fullt ut kostnadsutvecklingen förutom för sjukresor som nämnden har kostnadsansvar för. Här ökar intäkterna i prognosen.

Personalkostnader

Prognosen pekar på lägre personalkostnader än budget. Budgeterade sociala avgifter för 2026 uppgår till 44,87 procent och de faktiska är 44,0 procent vilket innebär ett litet överskott i prognosen. Vidare har vakans uppstått som inte kommer att ersättas under året.

Övriga kostnader

Verksamhetens trafikkostnader för buss har ökat med 1,5 miljoner kronor i prognosen. Orsaken till detta är osäkerheten kring beläggningen på vissa turer och linjer i samband med halveringen av priset på periodkort under perioden juli - december.

Trafikkostnaderna för tågtrafiken är fortsatt reducerad i helårsprognosen med 5,9 miljoner kronor till följd av

för hög budget. Utfallet av tågstnader är lågt även jämfört mot prognosen men osäkerhet råder kring Trafikverkets bidrag till Tåg i Bergslagen. Denna ökade kostnad finns med i såväl budget som prognos men eventuell kostnad kommer att uppstå senare under året.

Mälardalstrafik har haft stora positiva kostnadsposter som avser justeringar från 2025, varför de har debiterat lägre kostnader jämfört med sin budget. Dock finns det osäkerheter kring kostnader för nödavtalet och det nya trafikavtalet varför deras budget i princip är oförändrad.

Trafikkostnaderna för serviceresor ökar i prognosen men har motsvarande intäkt förutom sjukresor vars resultat belastar nämnden.

För övriga kostnader och avskrivningar görs mindre justeringar i prognosen.

Säsongvariationer eller cykliska effekter

Trafikintäkterna är lägre under sommarmånaderna, dels på grund av ett minskat resande bland kunderna, dels på grund av en lägre produktion enligt tidtabell. I den periodiserade budgeten har hänsyn tagits till säsongvariationerna under hela året.

Kostnaderna för buss- och tågtrafiken är något lägre under sommaren på grund av den lägre planerade produktionen. Även övriga externa kostnader är lägre under sommaren, bland annat till följd av semestrar inom verksamheten, både hos trafikområdet och hos leverantörerna. Kostnadsmassan är i budgeten periodiserad jämt över året, med undantag för buss- och tågtrafiken där budgeten speglar säsongvariationerna.

Övriga intäkter och kostnader bokförs i rätt period utifrån fakturerade eller beräknade belopp och budgeten är jämnt periodiserad.

4.4 Vidtagna åtgärder för att nå ekonomi i balans

Uppföljning av beslutad handlingsplan

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

	Handlingsplan	Utfall 2024	Utfall 2025	Prognos 2026	Total prognosperiod
--	---------------	-------------	-------------	--------------	---------------------

Antal minskade årsarbetare, enligt avtalad tjänstgöringsgrad

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

Synliga effekter i ekonomin (mnkr)

Intäkter	16,5	1,0	14,1	14,0	14,2
Hylläkare					
Personalkostnader	1,7	0,8	0	1,1	1,7
Övriga kostnader	40,4	5,3	19,4	32,8	32,8
Summa	58,6	7,1	33,5	47,9	48,7

I uppföljningen av handlingsplanen för juli 2026 har en ackumulerad effekt på 27,8 miljoner kronor uppnåtts. För helåret 2026 förväntas handlingsplanen generera en effekt på 47,9 miljoner kronor av handlingsplanens totala värde. Effekterna av handlingsplanen har förskjutits något tidsmässigt och förutsättningarna förändrats varför det inte förväntas nå full effekt under 2027 heller.

Kollektivtrafiknämndens långsiktiga åtgärdsplan sträcker sig fram till 2027 för att uppnå ekonomisk balans. Utmaningen ligger i att flera faktorer, såsom inflation och bränslepriser med mera, påverkar nämndens kostnader. Det krävs kontinuerliga omberäkningar av prognoser för att ge korrekt ekonomisk information så att nämnden vid behov ska kunna fatta beslut om ytterligare åtgärder för att säkerställa en ekonomi i balans enligt plan 2027.

Under tiden som handlingsplanen varit under verkställande har det dessutom fattats beslut om livstidssäkring av tåg inom Tåg i Bergslagen som kommer att belasta kollektivtrafiknämndens budget från år 2028. Även godkännande av skatterabatt för biogas och tillförande av extra rammedel 2027 förändrar förutsättningarna.

En viktig förutsättning för att nämnden ska klara en långsiktig ekonomi i balans är att ramanslag justeras årligen efter den kostnadsmix som nämnden har.

Se även handling "Uppföljning av handlingsplan januari-juli 2026_Kollektivtrafiknämnd 2026-09-01" för en fördjupad uppföljning av handlingsplanen.

4.5 Investeringar

Uppföljning investeringar

Investeringar brutto, mnkr	Utfall ack 2026	Prognos 2026	Budget 2026	Utfall 2025
Övrig utrustning	2.6	7.7	15.2	6.3
Summa	2.6	7.7	15.2	6.3

4.6 Beredskaps- och överlager

Nämnden har inga beredskaps- eller överlager.

4.7 Produktions- och nyckeltal

Redovisas varje månad i "Gemensam resultatrapport" och rapporten efter juli har skickats ut till nämndens ledamöter under augusti.

5 Personalekonomi

5.1 Personalkostnader

Personalkostnader

Lönekostnad	Utfall ack	Utfall ack fg år	Prognos	Utfall fg år	Ök- nings- takt (%) ack	Ök- nings- takt (%) ack fg år	Ök- nings- takt (%) Prognos	Ök- nings- takt (%) fg år
Lönekostnad (40-41) (mnkr)	-31.1	-29.0	-54.7	-52.1	7.4	10.2	4.9	12.1

5.2 Kostnadsanalys

Kostnadsanalys

Kategori	Utfall ack mnkr	Utfall ack fg år, mnkr	Förändring, mnkr	Föränd- ring %
Månadslöner	-23.3	-21.3	-1.9	9.1
Timanställda	-1.5	-1.8	0.3	-15.1
Obeväntad arbetstid	-0.6	-0.6	0.0	5.7
Övertid/mertid	-0.3	-0.3	0.0	9.2
Semesterkostnad inkl. skuldförändring	-4.1	-3.9	-0.2	6.0
Sjuklön	-0.6	-0.5	0.0	4.8
Övrigt konto 40xx-41xx	-0.7	-0.6	-0.1	26.0
Totalt kontoklass 40-41	-31.1	-29.0	-2.1	7.4

5.3 Årsarbetare tillsvidareanställda avtalad sysselsättningsgrad

Yrkesgrupp/ an- tal	Antal årsarbetare per 31 juli 2026			Antal årsarbetare per 31 juli 2025			Förändring		
	Kvinnor	Män	Totalt	Kvinnor	Män	Totalt	Kvinnor	Män	Totalt
Administratör	36,8	8,6	45,4	36,8	9,6	46,4	0,0	-1,0	-1,0
Chef	7,0	6,0	13,0	7,0	7,0	14,0	0,0	-1,0	-1,0
Handläggare	42,0	15,0	57,0	39,0	14,0	53,0	3,0	1,0	4,0
Summa	85,8	29,6	115,4	82,8	30,6	113,4	3,0	-1,0	2,0

Yrkesgrupp/ antal	Antal årsarbetare per 31 juli 2026	Antal årsarbetare per 31 juli 2025	Förändring
-------------------	------------------------------------	------------------------------------	------------

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.

5.4 Årsarbetare exklusive tjänstlediga

Yrkesgrupp/ antal	Anställning per 30 juni 2026			Anställning per 30 juni 2025			Förändring		
	Tillsvidare	Viss-tid	Totalt	Tillsvidare	Viss-tid	Totalt	Tillsvidare	Viss-tid	Totalt
Administratör	39,5	4,7	44,3	43,6	0,0	43,6	-4,1	4,7	0,7
Chef	12,8	0,0	12,8	14,0	0,0	14,0	-1,2	0,0	-1,2
Handläggare	54,6	4,0	58,6	51,1	0,0	51,1	3,4	4,0	7,4
Summa	106,9	8,7	115,7	108,7	0,0	108,7	-1,9	8,7	6,9

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.

5.5 Sjukfrånvaro

Kategori	Utfall jan - jun 2026			Utfall jan - jun 2025			Förändring		
	Kvinnor	Män	Totalt	Kvinnor	Män	Totalt	Kvinnor	Män	Totalt
Sjukfrånvaro, korttidsfrånvaro %	3,8	1,7	3,2	4,0	1,4	3,3	-0,2	0,3	-0,1
Sjukfrånvaro, långtidsfrånvaro %	3,4	1,3	2,9	7,5	5,2	6,8	-4,1	-3,9	-3,9
Sjukfrånvaro totalt %	7,2	3	6,1	11,5	6,6	10,1	-4,3	-3,6	-4,0

6 Intern styrning och kontroll

6.1 Internkontrollplan

HR

Regionövergripande: Risk att systematiskt arbetsmiljöarbete (SAM) inte är välfungerande i vardagen.

Åtgärd
Regionövergripande åtgärd: - Varje chef ska fullgöra sina fördelade arbetsmiljöuppgifter och bedriva ett systematiskt arbetsmiljöarbete genom att undersöka och riskbedöma alla arbetsmiljöförhållanden, sätta in åtgärder och följa upp att åtgärderna har haft effekt. <i>Kommentar</i> Kontroll av efterlevnad av SAM-processen sker i samverkan med fackliga parter. Förvaltningen överlag uppfyller de krav som finns. Förvaltningens systematiska arbetsmiljöarbete genomförs idag enligt samma arbetssätt som gäller för övriga i Region Örebro län. Respektive chef, med stöd av HR, är ansvarig för arbetet. Riskbedömningar lokalt görs löpande vid förändringar som riskerar att påverka arbetsmiljön. Bedömning: Åtgärden pågår.
Regionövergripande åtgärd: - Varje chef ska årligen följa upp sitt arbetsmiljöarbete enligt rutin och förbättra där det är nödvändigt. <i>Kommentar</i> Förvaltningen regional utveckling arbetar utifrån de riktlinjer och verktyg som tas fram för RÖL och uppföljning görs på årsbasis. Det systematiska arbetsmiljöarbetet är ett pågående arbete som görs under hela året. Uppföljning för 2025 är gjord. Åtgärderna som framkom under uppföljningen hanteras under året. Området har ett årshjul för att säkerställa efterlevnad. Bedömning: Åtgärden pågår.
Regionövergripande åtgärd: - Fördelade chef ska minst årligen stämma av hur arbetsmiljöarbetet fungerar och säkerställa att det finns förutsättningar för arbetsmiljöarbetet för den som tagit emot arbetsmiljöuppgifter. <i>Kommentar</i> Bedömning: Åtgärden pågår.

Ekonomi

Handlingsplan Budget i balans 3.0 ger inte förväntad besparingseffekt

Åtgärd
Kontinuerlig uppföljning av handlingsplanen. Särskilt vid 4 tillfällen per år enligt regionövergripande beslut. <i>Kommentar</i> Handlingsplanen sträcker sig fram till 2027 och verkställs kontinuerligt. Det som går att se är att utförda åtgärder fått önskad effekt men eftersom det finns andra faktorer som påverkar kollektivtrafiknämndens resultat så kan ytterligare åtgärder bli aktuella. Bedömning: Åtgärden pågår.

Risken att anteckning på faktura avseende resor och kurs- och konferenser samt representation inte är korrekt utifrån "Leverantörsfakturor – rutin för behandling".

Åtgärd
Genomföra stickprovskontroller på avsedda konton. Åtgärden genomförs av Regionservice, SSC ekonomi och redovisas av berörd nämnd. <i>Kommentar</i> SSC ekonomiavdelning har genomfört denna stickprovskontroll för samtliga nämnder/förvaltningar. Resultatet rapporteras på nämndnivå. SSC bidrar med att vara noggranna med att deltagare och syfte alltid noteras gällande dessa kostnader. Bedömning: Åtgärden pågår.

Risken att inköp inte sker via marknadsplats, även om funktionaliteten finns, och att inköp sker utanför avtal.

Åtgärd
Arbeta med informationsinsatser och kulturförändring av inköpsmönster för att säkerställa att inköp sker via marknadsplatsen. <i>Kommentar</i> I vårt initiativ med samordnad inköpsorganisation har vi under våren arbetat med att förbättra informationen för beställarna på intranätet. Planen är att få in informationen till den nya serviceportalen som lanseras i maj. När det är klart kan vi börja med digitala informationsträffar för beställare. Nytt system för leverantörsreskontra är infört under maj där det ska finnas bättre möjligheter att följa upp vad vi köper utanför marknadsplats på ett effektivare sätt. Arbete för att minska risken fortgår under hösten. Bedömning: Åtgärden pågår.

Risken att det finns områden inom nämndens verksamheter där välfärdsbrottlighet kan förekomma.

Åtgärd
Gör en risk och väsentlighetsanalys för att grundligt genomlysna var inom nämndens verksamheter där välfärdsbrottlighet kan förekomma. Baserat på analysens resultat ta fram konkreta åtgärder för att minimera eventuella risker. <i>Kommentar</i> Många delar i verksamheten har analyserat sina verksamheter, och rutiner för kontroller har uppdaterats. Åtgärden löper över flera år. Under året kommer vi fortsatt fokusera på en etablerad samordningsstruktur inom organisationen, samt besluta om utbildningspaket beroende på tjänst. Bedömning: Åtgärden pågår.

Risken att fakturor inte blir betalda i tid på grund av införandet av leverantörsreskontraportalen, LRP.

Åtgärd
En välorganiserad projektorganisation. Lång testperiod. Stödfunktion vid införande. <i>Kommentar</i> Uppföljning presenteras i början av augusti när delårsbokslutet är klart. Bedömning: Åtgärden är ej genomförd.

Informationssäkerhet

Risken att verksamheten inte efterlever NIS-direktivet och cybersäkerhetslagen (2025:1506) samt tillämplig dataskyddslagstiftning (GDPR och patientdatalagen).

Åtgärd
Säkerställ att det finns ett väl fungerande och systematiskt informationssäkerhetsarbete utifrån identifierade risker med utsedda resurser. All personal ska dessutom ha god kunskap om relevanta regelverk för informationssäkerhet och kunna riskbedöma samt informationsklassa information i sitt arbete. <i>Kommentar</i> Vi bedriver ett systematiskt informationssäkerhetsarbete enligt årshjulet från Avd. för juridik och informationssäkerhet. Alla våra objektägare och objektledare har gått utbildning i KLASSA och är införstådda i ansvaret som informationsägare. Vi har infört säkerhetsetiketter och säkra meddelanden. Vi har genomfört ett antal informationsklassningar/DPIA och riskanalyser för projekt/uppdrag som startats. Det pågår ett kontinuerligt arbete med det systematiska informationssäkerhetsarbetet så det är inget arbete som kan bli klart det ska mer ses som en process. Bedömning: Åtgärden pågår.
Säkerställ att informationsklassning av IT-stöd som saknar informationsägare genomförs i enlighet med riktlinjen för informationsklassning. <i>Kommentar</i> Vi har i dagsläget inga kända IT stöd som saknar informationsägare då vi har delat upp Regional utveckling i fyra objekt med dedikerade objektägare/informationsägare. Bedömning: Åtgärden är avslutad.
Informationsägare/objektägare ska säkerställa att identifierade informationssäkerhetsbrister åtgärdas. <i>Kommentar</i> Vi har identifierat brister inom bl.a. Serviceresor och jobbar aktivt med åtgärder, drivet av objektägaren. Bedömning: Åtgärden pågår.

Kvalitet och utveckling

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

Åtgärd
Utgå från regionens strategier för kvalitet- och utveckling och använd gärna "SIQ Framgångsinsikt för regioner" som ett verktyg för reflektion och dialog kring kvalitetsutveckling ur ett helhetsperspektiv. <i>Kommentar</i> Område trafik och samhällsplanering (till stor del numera Område kollektivtrafik) har gjort en kvalitetskulturmätning ihop med SIQ och utifrån svaren på mätningen gjort en handlingsplan. Bedömning: Åtgärden är avslutad.

Ekonomi, välfärdsbrottslighet

Risken att det sker utbetalning till leverantörer som begår välfärdsbrott.

Åtgärd
Utveckling av leverantörskontroller.
Kommentar Shared Service Center ekonomiavdelning genomför kontroller vid utbetalningar av leverantörsfakturor med hjälp av tjänst från extern leverantör. Område inköp och upphandling ska genomföra en pilot för vilken typ av tjänst de har behov av för att följa upp upphandlade leverantörer. Arbete för att minska risken fortgår under hösten.
Bedömning: Åtgärden pågår.

Risken att fakturan inte överensstämmer med avtalade villkor eller beställning.

Åtgärd
Varje nämnd beskriver vilka typer av avtal som den ska kontrollera.
Kommentar De flesta enheter har under året gått igenom sina rutiner över hur hanteringen avtalen ska hanteras. Man har uppdaterat sina rutiner för en tydlig efterlevnad och kontroll.
Bedömning: Åtgärden pågår.

För sjukresor finns risken att en person bokar en akutresa utan att ha det behovet och att chauffören inte säkerställt identitet på resenären.

Åtgärd
Tas med i omarbetningen av regelverket för sjukresor.
Kommentar Regelverket för sjukresor ses just nu över och risken för att utsättas för välfärdsbrottslighet kommer att beaktas i arbetet.
Bedömning: Åtgärden pågår.