

# Verksamhetsberättelse

Samhällsbyggnadsnämnden

2021

## Innehållsförteckning

<b>1</b>	<b>Inledning</b>	<b>3</b>
<b>2</b>	<b>Väsentliga händelser och pandemin</b>	<b>3</b>
<b>3</b>	<b>Nämndens mål, strategier och uppdrag</b>	<b>6</b>
3.1	Sammanfattning resultat av mål och uppdrag	6
3.2	Perspektiv: Invånare och samhälle	7
3.3	Perspektiv: Process	17
3.4	Perspektiv: Resurs	25
<b>4</b>	<b>Ekonomi</b>	<b>29</b>
4.1	Resultatrapport samhällsbyggnadsnämnden	29
4.2	Vidtagna åtgärder för att nå ekonomi i balans	32
4.3	Investeringar	33
4.4	Produktions- och nyckeltal	33
<b>5</b>	<b>Personalekonomi</b>	<b>39</b>
5.1	Personalkostnader	39
5.2	Kostnadsanalys	39
5.3	Antal tillsvidareanställda årsarbetare	40
5.4	Sjukfrånvaro	40
<b>6</b>	<b>Framtida utmaningar</b>	<b>41</b>
<b>7</b>	<b>Intern styrning och kontroll</b>	<b>43</b>
7.1	Internkontrollplan	43
7.2	ISK-bedömning	47

## 1 Inledning

Inom samhällsbyggnad handlar mycket om att skapa det samhälle som medborgarna efterfrågar, helst innan de vet att de efterfrågar det. Att ha en lyhördhet för det som efterfrågas 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 samhällsbyggnadsnämndens uppdrag. Ett uppdrag som hanteras med respekt och utifrån en ekonomisk verklighet.

En del av Region Örebro läns politiska verksamhet sker i samhällsbyggnadsnämnden som till sin hjälp har tjänstepersonorganisationen området trafik- och samhällsplanering inom förvaltning regional utveckling. Förvaltningen regional utvecklings politiska ansvar delas av tre nämnder (kulturnämnden, regional tillväxtnämnd och samhällsbyggnadsnämnden) och har ansvaret för genomförandet av den regionala utvecklingsstrategin (RUS).

Syftet med verksamhetsberättelsen för 2021 för samhällsbyggnadsnämnden är att ge en uppföljning av beslutad verksamhetsplan med budget 2021. Verksamhetsplan med budget för 2021 utgår från förutsättningar, inriktningar och mål som uttryckts i regionfullmäktiges verksamhetsplan. Nämnden har i verksamhetsplan med budget 2021 konkretiserat effektmål, inriktningar och indikatorer. I samhällsbyggnadsnämndens verksamhetsplan återfinns RUS som en röd tråd som genomsyrar all verksamhet från effektmål och nämndmål till handlingsplaner och aktiviteter som leder till genomförande och måluppfyllelse.

Verksamhetsberättelsen 2021 för samhällsbyggnadsnämnden vänder sig till politiker och tjänstepersoner inom Region Örebro län samt till länets invånare.

## 2 Väsentliga händelser och pandemin

### Sammanfattning väsentliga händelser

- Serviceresor har under året lanserat och marknadsfört en ny bokningstjänst (via app och webb) som komplement till att ringa beställningscentralen vilken är riktad till både kunder och verksamheter.
- Den 1 juli utsåg Trafikverket sträckan Hallsberg-Örebro till elvägspilot.
- Återstarten av den allmänna kollektivtrafiken då resandet ökade mer än prognosticerat och också betalningsmoralen höjdes rejält.
- Kvalitetsarbetet har gått vidare genom att en förslagsverksamhet har inrättats.
- Vid tidtabellskiftet i december genomfördes flera av de effektiviseringar i busstrafiken som beslutats om genom trafikpliktsbeslut tidigare år.
- I december kunde bussarna börja nyttja de första delsträckorna med busskörfält inom BRT-systemet; Tybble-Österplan samt vid Kulturkvarteret.

### Väsentliga händelser

2021 har varit ett händelserikt år. Mycket är kopplat till pandemin men många andra viktiga saker har skett för att tillgodose Örebro läns invånares behov.

Under året utsåg Trafikverket sträckan Hallsberg-Örebro till elvägpilot. Arbetet går nu in i planeringsfasen för att elvägen sen ska kunna öppna för trafik år 2025. Länsplan för regional transportinfrastruktur har arbetats med under flera år och den skickades ut på remiss i oktober. Framtagandet av planförslaget har pågått sedan 2020. Region Örebro läns framgångsrika påverkansarbete tillsammans med andra organisationer har gjort att järnvägen Godsstråket genom Bergslagen i sin helhet är inkluderat i EU:s stamnätsskorridor ScanMed och innehar därmed högsta status i det Europeiska Transportnätet (TEN-T). Region Örebro län har tillsammans med Länsstyrelsen tagit fram ett regionalt elektrifieringslöfte för Örebro län. Elektrifieringslöftet har lämnat in till Elektrifieringskommissionen och lyfter pågående initiativ och satsningar för omställningen till ett effektivare och mer hållbart transportsystem. Totalt har 19 stycken regionala aktörer från privat och offentlig sektor lämnat löften. Post- och telestyrelsen har utifrån sitt uppdrag att besluta om bredbandsstöd beviljat drygt 98 miljoner inom Örebro län under 2021 i enlighet med regionala prioriteringar.

I mars lanserades nya områden och biljetter i den allmänna kollektivtrafiken. Lanseringen är ett led i att göra det än mer attraktivt att resa med Länstrafiken. Under våren kunde framdörrarna öppnas inom trafikområde Nora-Hällefors då skyddsglas monterats i bussarna. Inom övriga trafikområden var framdörrarna stängda fram till och med början av november. I samband med öppning av framdörren infördes digital validering av mobilbiljett på bred front i all busstrafik. Detta i kombination med öppningen av framdörren ledde till att resandet utan giltiga färdbevis minskade från runt 20-25 procent till mindre än 1 procent. I december infördes tågtider i reseplaneraren. Detta är ett viktigt steg för resenärsnyttan, då det sker samtidigt som mycket av den busstrafik som går parallellt med tågen reduceras. Där det främst gjorts reduceringar är i södra och nordöstra delen av länet i enlighet med beslutad handlingsplan för budget i balans för allmän kollektivtrafik och de trafikpliktsbeslut som följt av handlingsplanen. Som ett led i att effektivisera busstrafiken inom Örebro stadstrafik så håller ett BRT-system på att byggas upp. I december kunde bussarna börja nyttja de första delsträckorna med busskörfalt inom BRT-systemet; Tybble-Österplan samt vid Kulturkvarteret. BRT-sträckorna kan också användas av regionbussar så satsningen kommer också att göra att de regionlinjer som trafikerar dessa sträckor kommer att köra effektivare. BRT-satsningen är en viktig del i satsningen på ett effektivare kollektivtrafiksystem och för att öka marknadsandelen för kollektiva resor.

Serviceresor har under året fokuserat mycket på digitalisering av verksamheten, främst mot de som reser med serviceresor. Bland de åtgärder som kan nämnas är:

- Lansering och marknadsföring av en ny bokningstjänst (via app och webb) som komplement till att ringa beställningscentralen.
- Fakturabetalning har införts under året och först ut var sjukresor och den 3 januari 2022 infördes det för färdtjänstresor. Detta medför att mycket tid sparas som tidigare gått åt till att hantera betalningar i fordonen samt att frikort för sjukresor utfärdas automatiskt vid uppnått summan för högkostnadsskydd.
- En digital vårdbiljett har tagits fram tillsammans med Folk tandvården som möjliggjort att resa utan papperskallelse till besök hos Folk tandvården. Patienten får i stället en digital biljett i Länstrafikens app.
- Under 2020 och 2021 har ett utvecklingsarbete genomförts i 1177.se där det numera går skicka in ansökan för månadskort, särskilda villkor och riksfärdtjänst samt sköta kommunikering och skicka beslut digitalt till kund.

Under hösten påbörjades projektet ”En väg in”. Syftet med projektet är att förbättra Färdtjänst-

och Sjukreseverksamheternas service till kund och minska enheternas sårbarhet. Under året har antalet färdtjänst- och riksfärdtjänstansökningar ökat kraftigt i jämförelse med 2020 utifrån ett uppdämt behov av att resa och att detta genom ökad vaccinering blivit möjligt. Detta ökade inflöde har lett till längre handläggningstid för dessa ansökningar. Under året har förslag arbetats fram på förändringar när det gäller avgifter, hantering av medicinska utlåtanden, texter samt dispositionen av regelverket för sjukresor. Arbetet har genomförts i samarbete med Hälso- och sjukvårdsförvaltningen och bereds för beslut under våren 2022. Arbetet med en strategisk inriktning för skolskjuts enligt handlingsplanen för serviceresor som togs fram i Budget i balans 2.0 har under året gått på sparlåga men utifrån tre möjliga vägval för arbetet med skolskjuts har beslut tagits om att erbjuda planering oavsett skolskjutstyp. Främst till de kommuner där det redan görs men även att utreda en möjlig utvidgning med fler kommuner och fler tjänster.

Arbetet har påbörjats med det s.k. "Fit-for-55" paketet. Paketet omfattar ett flertal ändringsförslag till den nuvarande energi- och klimatlagstiftning. Området Energi och klimat är aktiva i arbetet med remissvar, konsultationer och andra insatser som regionen spelat in för att påverka EU:s politiska agenda till Örebroregionens fördel. Ett nytt område där EU-samarbetet har identifierats under året är hälso- och sjukvårdsfrågor. Även demokratifrågor och EUs framtidskonferens har prioriterats under året där regionen bland annat varit Task Force Leader för demokrati i AER.

### **Påverkan av pandemin**

Pandemin fortsätter att påverka förvaltningens verksamheter. Dock har verksamheterna anpassat sig efter de snabba förändringar som kan ske utifrån införda eller borttagna restriktioner till följd av ökad eller minskad smittspridning. En viss utmattning har dock kunnat märkas under året då belastningen varit hög på både verksamheter och medarbetare samt att påtryckningar och synpunkter på verksamheterna har ökat belastningen. Samarbetet med Region Örebro läns övriga verksamheter har varit god, framförallt smittskydd och vaccinationssamordning.

**Serviceresor:** Pandemin har påverkat verksamheten starkt under året. När möjligheten till samplanering togs bort blev det extra kännbart vilket bland annat inneburit längre väntetider än normalt för kunderna. Under sommaren kunde resandet succesivt återgå till samplanering, dock med vissa begränsningar. Serviceresor har även utfört över 4 000 vaccinationsresor under 2021. Skolskjuts har under året bedrivits med samplanering men med vissa begränsningar.

**Allmän kollektivtrafik:** Resandet har sammantaget legat på en låg nivå. En successiv återhämtning har skett från och med april. I samband med att alla restriktioner och rekommendationer som påverkar kollektivtrafiken togs bort i september, så skedde en påtaglig resandeökning. När sedan framdörrarna öppnades i början av november fick resandeutvecklingen betydande påverkan på biljettförsäljningen. Intäkterna ökade följaktligen med 40 procent från oktober till november.

**Samhällsplanering och infrastruktur:** Möjligheten till inflytande och påverkan har begränsats jämfört med andra regioner som inte hade lika långt gående reserestriktioner som Region Örebro län hade. Enheten är dock väl omställd till digitalt arbete.




**Internationella arbetet:** Fortsatta pandemirestriktioner har lett till inställda resor och fysiska

möten och det har bidragit till en annan karaktär på det internationella arbetet än normalt. Pandemin är en gemensam utmaning på EU:s gemensamma arbetsmarknad. Denna faktor har även understött att europeiska institutioner har blivit mer aktiva i området hälso- och sjukvårdsfrågor båda som samordnade organ och finansieringskälla. Pågående processen öppnar nya möjligheter för regionen att etablera ytterligare samarbete.




### 3 Nämndens mål, strategier och uppdrag

#### Symbolförklaringar





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

-  = uppnå eller överträffa målnivån
-  = mindre, acceptabel avvikelse från målnivån
-  = större negativ avvikelse från målnivån

Förändringspilar, utveckling under året, prognos helår jämfört med föregående år alternativt årets början

-  = resultatet har förbättrats
-  = resultatet är oförändrat
-  = resultatet har försämrats

Indikatorer, status för perioden vid helår

-  = helt
-  = delvis
-  = inte alls
-  = värde saknas för perioden

#### 3.1 Sammanfattning resultat av mål och uppdrag

Måluppfyllelse	Uppnå eller överträffa målnivån	Mindre, acceptabel avvikelse från målnivån	Större negativ avvikelse från målnivån
	grön	gul	röd
Effektmål från regionfullmäktige	1	2	1
Nämndens mål	5	3	
Nämndens uppdrag	9	4	

Större negativ avvikelse från målnivån avser effektmål 11 som innebär att Region Örebro län har en långsiktig stark och hållbar ekonomi samt uppnår en verksamhetsmässig och finansiell god hushållning. Indikatorn anger att nämnden ska redovisa ett resultat i balans, vilket inte uppnås för samhällsbyggnadsnämnden år 2021. De långtidsprognoser som tagits fram pekar på en budget i balans först år 2025 utifrån nu kända fakta om bland annat ramuppräknning, intäkts- och kostnadsutveckling samt resandeutveckling.

## 3.2 Perspektiv: Invånare och samhälle

**Effektmål 7. Länets invånare och de som verkar i Örebro län har stark konkurrenskraft, hög och jämlik livskvalitet och god resurseffektivitet.**





### Kommentar

Vår bedömning är att resultatet för nämndens effektmål i stort är oförändrad och ligger kvar på samma nivå sedan ett år tillbaks. Det finns verksamheter inom nämndens ansvar där måluppfyllelsen kommer att vara god, medan andra har stora utmaningar som till största del kan härledas från effekter av covid-19 pandemin.

Allmän kollektivtrafik påverkas av de effektiviseringar som gjorts kopplat till handlingsplan för budget i balans och gör att utfallet för NKI sjunker.

För servicetrafiken har resorna under större delen av 2020 inte samplanerats vilket förvaltningen tror gav ett högt NKI betyg för 2020, 92 %. Att betyget sedan ska förbättras för varje år utifrån ett läge som inte är normalt borde observerats av förvaltningen och ett annat värde på indikatorn borde föreslagits. I verksamhetsplan för 2022 har indikatorn ändrats. Indikatorn för servicetrafiken är därför för högt satt jämfört med vad som är ekonomiskt försvarbart och de krav Region Örebro läns uppdragsgivare inom färdtjänsttrafiken ställt om att minska kostnaderna.

Indikatorer	Utfall	Målvärde
<b>Kvaliteten i den allmänna kollektivtrafiken ska öka i jämförelse med senast tillgängliga statistik, andelen resenärer nöjda med den senaste resan enligt Nöjd Kund Index, NKI.</b>  <b>Kommentar</b> Minskningen är signifikant men det har dock skett en positiv trend under året. Dock ökar inte antalet som är missnöjda, utan andelen som svarar ”varken eller” har ökat signifikant.	76%	80% 
<b>Kvaliteten i servicetrafiken ska öka i jämförelse med senast tillgängliga statistik, andelen resenärer nöjda med den senaste resan enligt Nöjd Kund Index, NKI.</b>  <b>Kommentar</b> NKI-värdet för helår 2021 är 91 %, en icke-signifikant nedgång med en procentenhet från 92 %. Nivån är stabil över tid (2018 90 %, 2019, 88 %), kring 9 utav 10 nöjda resenärer. Resultatet är i paritet med genomsnittet för hela landet. Mätningen av indikatorn ändras 2022.  Förvaltningen tror att icke samplanering för allt utom skolskjuts under första delen av året har haft en inverkan på kundnöjdheten. Ensamma i bilen och snabbare resor påverkar till en positiv upplevelse. En succesiv återgång till samplanering under hösten har sedan påverkat indikatorn negativt.	91%	93% 

**Mål: Region Örebro län har ökat sin förståelse för och har påverkat EU:s politiska agenda till Örebroregionens fördel.**



### Kommentar

#### Projektstöd

Utvecklingsledare för internationella frågor, förvaltningens sakområden och Central Sweden arbetar tillsammans för den internationella dimensionen i det regionala utvecklingsarbetet. Fokus för arbetet inom Central Sweden, Region Örebro läns Brysselkontor, är områdena Innovation, Energi och klimat samt infrastruktur och transporter. Intern kunskapshöjning inom områdena Utbildning och arbetsmarknad, Kultur och ideell sektor samt Velfärd och Folkhälsa kopplat till internationella frågor har skett under året. Förvaltningen Regional utveckling har arbetat med EU samråd inom till exempel energi, transport, social ekonomi och skogsområdet. Region Örebro län är också aktivt i de internationella nätverken AER, REVES och CPMR. Förvaltningen har deltagit i programmering av ett nytt regionalfondsprogram samt Interreg Central Baltic. Även förberedande arbete för kommande regionala handlingsplan för nya ESF+ har skett.

Indikatorer	Utfall	Målvärde
<b>Antal remissvar, konsultationer och andra insatser som regionen spelat in för att påverka EU:s politiska agenda till Örebroregionens fördel.</b> <i>Kommentar</i> <b>Projektstöd</b> 8 st (Helår 2020 -10 st)	8	■ —
<b>Antal informationstillfällen till de politiska församlingarna och till tjänstepersoner i Region Örebro län</b> <i>Kommentar</i> <b>Projektstöd</b> 40 st (Helår 2020 - 42 st)	40	■ —
<b>Antal initiativ/samarbeten sprungna ur internationella plattformar och nätverk</b> <i>Kommentar</i> <b>Projektstöd</b> 5 st (Helår 2020 - 4 st)	5	■ —




**Mål: Verksamhetsmål: Region Örebro län har en regional fysisk planering som är tydlig och som bidrar till attraktiva boende miljöer i hela länet som skapar social och ekonomisk hållbarhet.**






### Kommentar

Region Örebro läns fysiska planering bygger framför allt på den regionala utvecklingsstrategin (RUS). Behovet av regional fysisk planering baseras även på nationella mål och regionala handlingsplaner. Arbete med att ta fram underlag för ställningstaganden och strategier för att förtydliga Region Örebro läns ambitioner och inriktning av den regionala fysiska planeringen pågår.

Indikatorer	Utfall	Målvärde
<b>Antal genomförda informella möten med länets kommuner i enlighet med överenskommen samverkansstruktur i det regionala samverkansrådet.</b>  <i>Kommentar</i> 4 stycken	4	 —

**Mål: Verksamhetsmål: Region Örebro län arbetar strategiskt på ett sätt som ger en fungerande infrastruktur och kommunikationer som möjliggör en hållbar utveckling.**



Indikatorer	Utfall	Målvärde
<b>Antal möten med kommuner, Trafikverket och andra myndigheter angående utveckling av länets infrastruktur</b>  <i>Kommentar</i> Totalt 154 möten	154	— 
<b>Antal besvarade remisser, brev etcetera kopplat till utveckling av infrastruktur (t ex väg- och järnvägsplaner, nationella planen, medborgarförslag, frågor via hemsidan)</b>  <i>Kommentar</i> Totalt 28 remissvar	28	— 
<b>Antal påverkansåtgärder genomförda i enlighet med handlingsplan för påverkansarbete för transporter och infrastruktur</b>  <i>Kommentar</i> Även remissvar på inriktningsunderlaget är en del av påverkansarbetet liksom spridning och presentation av remissvar i olika sammanhang. Förvaltningen har också aktivt arbetat med påverkansåtgärder tillsammans med bland annat Bottniska Korridoren och Mälardalsrådets En Bättre Sits. Under året har flera positiva beslut kommit som kan anses vara resultat av flera års påverkansarbete, bland annat förslag att peka ut Örebro som urban nod i TEN-T-nätet samt CEF-finansiering av dubbelspåret Hallsberg-Degerön.	2	— 

Indikatorer	Utfall	Målvärde
<b>Mängd investerade medel i cykelinfrastruktur inklusive statlig medfinansiering av kommunal cykelinfrastruktur</b>		— —
<b>Kommentar</b> Redovisas endast på helår och en uppföljning redovisas när utfallet bekräftats av Trafikverket. Redovisas för nämnd i mars eller april.		

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



### Kommentar

Förvaltningen tror att resandet på sikt kommer öka trots de anpassningar som gjorts och görs framöver utifrån arbetet med handlingsplanen för budget i balans för kollektivtrafiken. Förvaltningen anser att förutsättningar finns för att nå de långsiktiga mål som finns uppställda för den allmänna kollektivtrafiken.

Indikatorer	Utfall	Målvärde
<b>Resandeökning i procent per tertial från det att reserestriktioner kopplade till Covid-19 hävs.</b>		— —
<b>Kommentar</b> Detta skedde i slutet av september med beslut från Arbetsmiljöverket under oktober att framdörrarna återigen får öppnas. Svårigheter med validering av biljetter gör det svårt att jämföra resandestatistik, men försäljningen ger en god indikation. Ackumulerat för januari-november har antalet sålda biljetter minskat med 51 procent jämfört med 2019. Under november 2021 såldes det 134 procent fler biljetter än november 2020. Vid jämförelsen handlar det inte bara om att framdörrarna bidrar till ökningen. Det var även i november 2020 som en ny våg av pandemin bidrog till mer distansarbete och distansundervisning. Jämfört med motsvarande månad 2019 var det 23 procent färre sålda biljetter under november 2021.		
<b>Andel bussar som inte är fullsatta.</b>	99,8%	— ↘
<b>Kommentar</b> Det är en mycket liten andel bussar som är fullsatta. Det är i princip enbart i Örebro stadstrafik som det förekommer fullsatta bussar. Där har det från och med att restriktionerna släpptes varit 60-80 fullsatta bussar per månad. Det är en liten andel, men upplevs ändå som negativt för resenärerna. Det nya linjenätet i Örebro stad syftar till att komma tillrätta med detta (lanseras december 2024), men åtgärder kommer att behöva vidtas tidigare.		
<b>Andel bussar som är fullt tillgänglighetsanpassade.</b>	51%	— ↗
<b>Kommentar</b> Enligt Frida, som är ett system som behandlar fordonsdata, är andelen tillgänglighetsanpassade fordon i den allmänna trafiken 51% Det är avsaknad av audiovisuella utrop som ger det låga värdet. Så här ser det ut i Frida Audiovisuellt utrop: 51% Barnvagnsplats 98% Låggolv 83%		

Indikatorer	Utfall	Målvärde
Ramp/lift: 95% Rullstolsplats: 98%		
<b>Antal hållplatser som tillgänglighetsanpassats.</b>	9 st	— ↘
<b>Kommentar</b> Totalt är det 15 hållplatslägen på 9 hållplatser.		
<b>Antal resor som görs med företagskort (mäts när reserestriktioner kopplade till Covid-19 hävs).</b>		— —
<b>Kommentar</b> Det är endast under en kort period av året som förvaltningen aktivt haft förutsättningar att arbeta med företagsförsäljning. När nu reserestriktioner kopplade till pandemin åter har införts är det inte relevant att mäta detta.		
<b>Antal företag som använder företagslösningar (mäts när reserestriktioner kopplade till Covid-19 hävs).</b>		— —
<b>Kommentar</b> Det är endast under en kort period av året som förvaltningen aktivt haft förutsättningar att arbeta med företagsförsäljning. När nu reserestriktioner kopplade till pandemin åter har införts är det inte relevant att mäta detta.		

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



#### Kommentar

Utvecklingen inom serviceresor fortsätter att gå åt rätt håll. Det råder ett fortsatt fokus på att arbeta med digitaliseringen. Dialogen och samverkan med uppdragsgivare och trafikföretag ligger högt på agendan.

Indikatorer	Utfall	Målvärde
<b>Andelen resor som bokas och avbokas digitalt.</b>	15 %	— ↗
<b>Kommentar</b> I mars 2021 lanserades Serviceresors nya Färdtjänstapp med namnet Serviceresan. Marknadsföringskampanj skedde under hösten 2021 och då det har varit ett år under utveckling, är det svårt att få fram ett rättvisande tal. Därför används data från vecka 33 och framåt för att spegla den situation som är aktuell. Sjukreseportalen står för 5 % av bokningarna och Färdtjänstappen för 10 %. Resultatet gäller endast bokade resor. Förvaltningen har inte uppföljning på avbokade resor.		
<b>Andel tillståndsansökningar som görs digitalt för färdtjänst och riksfärdtjänst.</b>	22 %	— ↗
<b>Kommentar</b> Andelen digitala färdtjänstansökningar är 23 % och av riksfärdtjänstansökningar är 15 % digitala för helår 2021.		
<b>Andelen avvikelser mot totala antalet resor.</b>	0,83%	— ↘
<b>Kommentar</b> De avvikelser och synpunkter förvaltningen får in från kunder och förare registreras och hanteras i ett		

Indikatorer	Utfall	Målvärde
system som heter Respons. Andelen registrerade responsärenden under 2021 ligger på 0,83% av hittills genomförda resor som uppgår till drygt 251 000. Motsvarande siffra 2020 var 0,84%.		

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



#### Kommentar

I januari hölls presentation vid VTI Transportforum om slutsatser i projektet "Publik upphandlingsplattform för hållbara transporter" där förslag på system för att räkna på transporteffektivitet och fyllnadsgrad för godstransporter föreslogs och presenterades för relevanta aktörer i näringslivet.

Indikatorer	Utfall	Målvärde
<b>Andelen fossiloberoende fordon i länets fordonsflotta.</b>  <i>Kommentar</i> 2020: Andelen fossiloberoende personbilar i länet har ökat från 9,0% till 9,9%. 1 juli 2018 infördes bonus malus systemet, mellan 2018 och 2019 var ökningen större än både föregående år men även än detta år. Har bonus malus effekten redan avstannat? Det behövs fler insatser att sprida Handlingsplan för hållbara resor och transporter i Örebro län.	9,9 %	— —
<b>Antal externa deltagare vid aktiviteter. Fördelning per sektor redovisas.</b>  <i>Kommentar</i> Två aktiviteter har genomförts, en digital och en fysisk. Forum för logistik arrangerade ett digitalt event om elektrifiering som har 143 visningar i skrivande stund (2021-12-15). Förvaltningen deltog också i en företagarträff i Hallsberg som hade uppskattningsvis 40 deltagare.	183	— —
<b>Antal samverkansaktörer i nätverk och projekt. Fördelning per sektor redovisas.</b>  <i>Kommentar</i> Transport och logistik: ett flertal samverkansaktörer via CLOSER och Stockholm-Mälardalens storregionala godstransportråd i styrelse, arbetsgrupper, temagrupper och specifika projekt. Saknar möjlighet att redovisa exakt antal aktörer då medlemskap i CLOSER och Stockholm-Mälardalens storregionala godstransportråd gäller för hela organisationer/företag, antalet personer kan därför variera. Har haft kontakt med 73 olika aktörer. 47 näringsliv, 12 offentlig sektor, 2 akademi, 5 bransch- och näringslivsorganisationer, 7 hamnar och flygplatser. Inklusiva Trafikverket och Göteborgs hamn.	73	— —

**Uppdrag: Ta fram förslag till ny länsplan för regional transportinfrastruktur i enlighet med regeringens direktiv där uppdragen om det finmaskiga vägnätet från verksamhetsplanerna för 2019 och 2020 arbetas in.**



#### **Kommentar**

Uppdraget utfört.

Dock kommer fastställandet ske under 2022.

**Uppdrag: Besluta om nytt trafikförsörjningsprogram.**



#### **Kommentar**

Nämnden respektive regionstyrelsen fattade i december beslut.

**Uppdrag: Ta fram och fastställa regional cykelplan.**



#### **Kommentar**

Uppdraget har startat men bedöms inte vara helt klart vid årets slut. Fastställelse av regional cykelplan bedöms kunna ske runt halvårsskiftet 2022.

Försenat på grund av att arbetet synkas med länsplan för regional transportinfrastruktur men också på grund av resursbrist och svårigheter att genomföra arbetet parallellt med länsplanen.

**Uppdrag: Införa kontantfritt resande för hela serviceresetrafiken där betalning av egenavgift sker genom faktura istället för betalning i fordonet.**



#### **Kommentar**

Från och med 1 april betalas sjukresor med faktura, projektet startades under hösten 2020 och var ett delprojekt för serviceresors stora projekt att införa resa på faktura för hela serviceresetrafiken. Projektet har pågått under hösten 2021 och förvaltningen kommer att införa fakturabetalning inom färdtjänsten under januari 2022.

**Uppdrag: Genomföra utvärdering av upplägget att köra bussar inom den allmänna kollektivtrafiken i egen regi.**



#### **Kommentar**

Uppdraget utfört.

**Uppdrag: Införa en digital lösning för resor till och från Folk tandvården så att patienter kan åka till och från sitt besök på en digital färdbiljett.**



**Kommentar**

Uppdraget utfört.

**Uppdrag: Göra en kravställning inför framtagande av en digital färdbiljett för patienters resor till och från besök inom Hälso- och sjukvården.**



**Kommentar**

Uppdraget utfört.

**Uppdrag: Göra en översyn av regelverket kring resor till och från vården gemensamt ihop med Hälso-och sjukvårdsförvaltningen**



**Kommentar**

Uppdraget har startat, slutförs under 2022.

Uppdraget är diskuterat och förankrat med Hälso- och sjukvårdsförvaltningen under våren. Omvärldsbevakning av andra regioners regelverk är genomförd och avtal är upprättat med extern konsult som kommer samordna arbetet under hösten och vintern.

**Uppdrag: Fatta politiskt beslut om handlingsplan för påverkansarbete.**



**Kommentar**

Uppdraget har startat och är försenat eftersom förvaltningen avvaktar andra interna beslut.

**Uppdrag: Utvecklad samverkan med partnerskapet CLOSER i syfte att gynna Örebroregionens utveckling som logistiknav med målsättning om att upprätta en regional CLOSER-nod.**



**Kommentar**

Uppdraget utfört. Kontakt har etablerats med Örebro kommun och Örebro universitet men även med Stockholm-Mälardalens storregionala godstransportråd. Region Örebro läns representant i CLOSER fungerar som kontaktpunkt mellan CLOSER och nämnda aktörer för att bevaka gemensamma intressen.

**Uppdrag:** Förvaltningen ska utreda mobilitetstjänster, hyrcyklar, el-sparkeyklar eller liknande tillsammans med kommunerna samt involvera branschen. Viktigt är att inte konkurrera med etablerade marknadslösningar med mål att minimera behovet av insats från skattekollektivet.



### Kommentar

Uppdraget har startat, bedöms vara klart i början av 2022.

**Effekt mål 9. Länets invånare och företag har tillgång till bra digitala tjänster utifrån deras behov.**



### Kommentar

Arbetet med att öka tillgången på fiber och snabbt bredband går oförtrutet vidare. Förvaltningen fortsätter att arbeta med att tillgängliggöra information om resandet till alla resenärer och kunder inom både allmän kollektivtrafik och serviceresor. Där har förvaltningen tagit steg framåt då det nu finns skärmar med information om resandet i samtliga stadsbussar i Örebro och nya digitala biljetter i den allmänna kollektivtrafiken. Inom serviceresor har förvaltningen lanserat den nya serviceresor-appen med förbättrad funktionalitet.

Indikatorer	Utfall	Målvärde
<b>Ett ökat utbud av e-tjänster för att möta kravet om "Digitalt först".</b> <i>Kommentar</i> Förvaltningen har fått in flera biljetter i appen för den allmänna kollektivtrafiken och arbetar med att digitalisera flera tjänster inom serviceresor.		— →
<b>Andelen hushåll och företag i länet som har tillgång till bredband om minst 100 Mbit/s ska öka i förhållande till föregående år.</b> <i>Kommentar</i> Värdet kommer att öka på helåret.		— —
<b>Andel med bredband med minst 100 Mbit/s.</b> <i>Kommentar</i> Avser sammanslaget mellan hushåll och arbetsställen, senast aktuella siffror rör 2020. Statistik avseende 2021 publiceras först i april 2022.	79 %	— —
<b>Andel med fiber med minst 100 Mbit/s.</b> <i>Kommentar</i> Avser sammanslaget mellan hushåll och arbetsställen, senast aktuella siffror rör 2020. Statistik avseende 2021 publiceras först i april 2022.	76 %	— —
<b>Andel med bredband med minst 30 Mbit/s.</b> <i>Kommentar</i> Avser sammanslaget mellan hushåll och arbetsställen, senast aktuella siffror rör 2020. Statistik avseende 2021 publiceras först i april 2022.	96 %	— —

Indikatorer	Utfall	Målvärde
ende 2021 publiceras först i april 2022.		
<b>Antal kommuner som uppnått indikatorn om 95 procent för 100 Mbit/s.</b>	0	— —
<i>Kommentar</i> Ingen kommun uppnår målet.		



### 3.3 Perspektiv: Process

#### Strategi: Kvalitet och utveckling



##### Kommentar

Arbetet som utförs och som faller in under rubriken ”strategi för kvalitet och utveckling” tar viktiga steg framåt. I november 2020 genomfördes en kvalitetskulturmätning som visade att alla enheter inom Trafik och samhällsplanering har sin största förbättringspotential inom det som omfattas av begreppet ständiga förbättringar. Därför har förvaltningen startat upp en områdesgemensam förslagsverksamhet. Alla medarbetare kan nu lämna förbättringsförslag via intranätet. Förbättringsförslagen kommer att omhändertas av en grupp ledd av områdeschefen. Detta för att visa hur viktigt förvaltningen tycker att detta arbete är. Förvaltningen kommer regelbundet följa upp arbetet och återkoppla till medarbetarna via områdesträffar. Relationsbyggandet med förvaltningens intressenter skapar goda förutsättningar att fokusera på att förvaltningens bidrag till infrastrukturen, och på att de tjänster som Region Örebro län tillhandahåller länets invånare, ständigt utvecklas och förbättras.

Under året har arbetet med att förbättra hur väl förvaltningen följer Region Örebro läns beslutade arbetssätt och metoder hamnat lite ur fokus på grund av pandemin och de arbeten som behövt genomföras i spåret av den. Arbetet med att bli mer processorienterade i förvaltningens arbetssätt går vidare och kommer fortsätta under lång tid framöver, likaså arbetet med att skapa förutsättningar för att bygga ett ledningssystem för området Trafik och samhällsplanering.

#### Strategi: Digitalisering



##### Kommentar

I och med pandemin har flera konferenser och nätverksmöten fortsatt flyttats fram i tiden, men i och med digitaliseringen har möten och samverkansstrukturer ändå hållits igång på ett tillfredsställande sätt. Örebroregionens infrastruktur- och transportdag som hölls digitalt i podd-form i mars i år blev mycket uppskattad. Det går fortfarande att ta del av infradagen via podd-formatet, <https://utveckling.regionorebrolan.se/sv/samhallsplanering/transportinfrastruktur/orebroregionens-infrastruktur--och-transportdag/> Under hösten 2021 kunde vissa möten återigen genomföras fysiskt vilket var positivt för fortsatt framdrift i verksamheten. Viss försiktighet och restriktioner för att minska smittspridning kvarstår dock och kommer nog att så göra under överskådlig tid. Därför finns ett behov av att se över de digitala arbetssätten och skapa former för så kallade hybridmöten där både fysiskt och digitalt deltagande är möjligt. Även andra förutsättningar för digitala arbetssätt och delvis distansarbete bör ses över och utvecklas, till exempel möjligheten till digitala signaturer.

År 2016 lanserades Länstrafikens första app för färdtjänstbokningar. I mars 2021 har förvaltningen utvecklat och lanserat en helt ny app, Serviceresan. Den är betydligt mer användarvänlig och enklare att använda, under hösten räknar förvaltningen med att kunna uppdatera appen med

positionsdata, vilket gör det möjligt för kunden att få information i appen om var bilen är och när den kommer. Marknadskampanj för appen är planerad till hösten 2021. Sedan november 2018 finns en bokningsportal för sjukresebokningar. Den används av vårdpersonal. Efter en trög start under 2019 med ett snitt på ett 100-tal bokningar/månad så ligger år 2021 drygt 1 200 bokningar/månad vilket motsvarar cirka 14% av totala andelen bokningar.

En ny så kallad Integrationsplattform för den allmänna kollektivtrafiken har implementerats under året. Den skapar förutsättningar för att kanalisera allt trafikdata (t ex planerad trafik, trafikstörningar, tågtrafik) via integrationsplattformen till bland annat de kanaler som går ut till kunden (t ex reseplanerare, realtidsinformation). Med nya arbetsprocesser kommer det att skapa en stor resenärsnytta och effektivisera förvaltningens arbete.

### Strategi: Hållbar utveckling



Hela nämndens verksamhet syftar till att få ett hållbarare samhälle. Under året har många viktiga saker fallit på plats. Under året har Trafikverket fattat beslut om att landets första elvägspilot ska byggas i Örebro län. Syftet med elvägen är att godstrafiken mellan Hallsberg och Örebro ska gå på ett hållbarare drivmedel. Under året har också ett antal trafikpliktsbeslut verkställts som med komplement av beslutet om införande av närtrafik gör trafiken utanför de starka stråken hållbarare. Detta genom att det inte går stora bussar med få passagerare utan det kommer en personbil eller mindre buss och utför resan bara när behovet att resa finns. Under året har förvaltningen utvecklat arbetet med digitala möten vilket sparat in ett antal tjänsteresor och då har både tid och miljöbelastning sparats.

### Strategi: Regional utvecklingsstrategi (RUS)



#### Kommentar

Det har under året pågått ett stort arbete med översyn av den regionala utvecklingsstrategin (RUS). Region Örebro län har lett arbetet i samråd med partnerskapet för regional utveckling. Förslaget till uppdaterad RUS har skickats på remiss till partnerskapet och efter det har arbetet med uppdateringen fortsatt. Det pågår ett arbete med omställning av arbetssätt för en hållbar regional utveckling inom ramen för regeringsuppdraget Vägar till hållbar utveckling. Här testas expeditionsmetodiken, som är ett utforskande arbetssätt som involverar många olika aktörer och organisationer i länet. Arbetet innebär också att de regionala utvecklingsmedlen ska bli hållbarhetsintegrerade i större utsträckning. Det nya inriktningsbeslutet för de regionala utvecklingsmedlen som antogs under våren är ett första steg i det arbetet.

### Uppföljning 2021 av den regionala utvecklingsstrategin

All den information som förvaltningen samlar in och sammanställer i uppföljning ger oss en möjlighet att lära oss mer om länets utmaningar och utveckling. Det ger oss förutsättningar att tillsammans navigera vidare och fatta beslut om inriktning och prioriteringar. I RUS-uppföljningen 2021 identifierades tre områden att kraftsamla kring och integrera i genomförandet, som

innefattar en kombination av utmaningarna beskrivna i RUS och en kombination av inriktningar i de prioriterade områdena:

- **Ökad inkludering** - Hur kan en mer jämlik utbildningsnivå skapas i länet och öka delaktigheten i samhället för en socialt hållbar utveckling?
- **Stärka barn och ungas förutsättningar att möta sin framtid** - Hur kan Region Örebro län bidra till att fler fullföljer och avslutar sin grundläggande utbildning i hela länet? Att måloppfyllelsen i grund- och gymnasieskolan ökar? Att fler klarar gymnasiet samt att skillnader mellan olika grupper minskar?
- **Omställning till ett långsiktigt hållbart näringsliv och en cirkulär ekonomi** – Hur kan en långsiktig och hållbar omställning av Örebro län skapas för att nå målet om att Sverige ska bli världens första fossilfria välfärdsland? Hur kan en utveckling av näringslivet som är långsiktig och hållbar främjas?

## Ökad inkludering

### Bakgrundsbeskrivning

Länets invånare har högre utbildningsnivå, inkomstnivå och sysselsättningsgrad än tidigare och den allmänna hälsan är god. Samtidigt ser förvaltningen en trend i samhället som innebär att skillnaderna mellan olika grupper och kommuner (inom och mellan) ökar. Personer med sämre livsvillkor – det vill säga de som har lägre utbildningsnivå, sämre ekonomi och de som saknar arbete – mår sämre och har sämre förutsättningar än personer med bättre livsvillkor. Det finns en ökad upplevd otrygghet i samhället. Coronapandemin har lett till att de som redan lever under utsatta förhållanden har fått det svårare och skillnader i livsvillkor och levnadsförhållanden riskerar att öka ojämlikheterna i hälsa även på lång sikt.

### Resultat förvaltningen har uppnått i det regionala utvecklingsarbetet

Den samlade bilden är att trenden mot ökade skillnader mellan olika grupper och geografiskt är stark, trots att Region Örebro län gjort flera förflyttningar genom förvaltningens regionala utvecklingsarbete. Samtliga resultat som står under Stärka barn och ungas förutsättningar att möta sin framtid gäller även för Ökad inkludering.

Coronapandemins effekter har slagit ojämlikt inom befolkningen och lett till insikter om att olika grupper behöver behandlas olika för att nå jämlikhet. Nya statliga medel för att arbeta med nära vård, hälsa och psykisk hälsa har kunnat användas i samverkansarbetet. Samverkan mellan kommun, civila aktörer och hälso- och sjukvården har fått ett ökat fokus, där frågan om särskilda insatser för sårbara grupper prioriteras i högre grad än förut. Effekterna av detta arbete kan ses mer långsiktigt.

Fler yrkesvuxutbildningar utifrån det regionala arbetslivets behov har utvecklats. Information är framtagen så att fler ska kunna göra normbrytande utbildningsval och marknadsföring samordnas regionalt. Det är generellt fler vuxna utrikesfödda som har behov av utbildning på gymnasial nivå, men även andra grupper har behov av yrkesutbildning eller yrkesväxling. Effekter på medellångsikt innebär att arbetsgivare kan rekrytera fler med rätt kompetens. Det som främst bidragit till förflyttningen är statliga medel och förändrade stadsstödsbidragsregler, samt regional samverkan.

Vi ser ökad samverkan mellan skola och arbetsliv som långsiktigt förväntas leda till fler medvetna val och att fler fullföljer sin utbildning. Det som främst bidragit till förflyttningen är det ÖMS-gemensamma projektet #vägled som bidrar till att skapa och stimulera hållbara och mer strukturerade former för vägledning för studie- och yrkesval. Dessutom bidrar regionala SYV-nätverk för grundskola och gymnasieskola och två regionala program/branschråd som har skapats under hösten.

Kulturaktörer och civilsamhället har inte kunnat genomföra utåtriktad verksamhet under coronapandemin. Samtidigt har pandemin lett till att civilsamhället har fått en stark roll i hanteringen av krisen. Kulturen i länet har utvecklats och nått nya målgrupper genom kultur utomhus, fler besökare i kulturmiljöer och digital verksamhet. Studieförbunden har nått nya målgrupper genom digital utveckling. Folkbiblioteken har stärkt sin roll. Samverkan mellan olika aktörer i länet och nationellt har ökat genom krisen.

### Utmaningar

En försämrad folkhälsa påverkar hela Region Örebro läns uppdrag. Länets aktörer behöver jobba mer tillsammans över samhällsområden för att skillnader mellan grupper inte ska bli ännu större. Förvaltningen behöver använda relevanta nätverk och mötesplatser. Socioekonomiska strukturer är svåra att bryta. Förvaltningen behöver förhålla sig till skillnader i förutsättningar för olika grupper och territoriellt för att kunna nå ökad jämlikhet och jämställdhet.

### **Stärka barn och ungas förutsättningar att möta sin framtid**

#### Bakgrundsbeskrivning

Örebro län har länge haft en låg måluppfyllelse i grund- och gymnasieskolan i nationella jämförelser och färre ungdomar än i riket når behörighet till gymnasieskolan. Vid sidan av undervisning i skolan har fritid, uppväxtvillkor, segregation och föräldrars situation stor betydelse för utveckling av kunskaper och kompetenser. Psykisk hälsa är en viktig faktor för möjligheten att klara av skolan. Flickor uppger i lägre grad än pojkar att de mår bra.

#### Resultat förvaltningen har uppnått i det regionala utvecklingsarbetet

Det finns trender i samhället som försämrar barn och ungas möjligheter att möta sin framtid – försämrad folkhälsa som stärkts under pandemin, ökade skillnader i hälsa och livsvillkor, den upplevda ökade otryggheten i samhället samt klimatomställningen som går för långsamt. Region Örebro län har ändå gjort förflyttningar genom det regionala utvecklingsarbete som genomförts. Samtliga resultat som står under Ökad inkludering gäller även för denna kraftsamling.

Liv & hälsa ung 2021 – ett år in i pandemin, visar att pandemin inneburit försämringar för barn och ungas allmänna hälsotillstånd, tandhälsa och psykiska välbefinnande. Fysisk aktivitet och matvanor har försämrats, likaså tillit till andra (flickor), utsatthet av vuxen i sin närhet, delta-gande i föreningsaktivitet samt framtidstro för sin personliga del. Nya statliga medel för att arbeta med barns psykiska hälsa har kunnat användas i samverkansarbetet, vilket har satt fokus på att stärka barn och ungas förutsättningar att möta sin framtid.

Vi ser en ökad samverkan i länet för att ge barn och unga rätt förutsättningar att möta sin framtid, med det långsiktiga målet om ökad måluppfyllelse i skolan. Region Örebro län samordnar och utvecklar relevanta nätverk och aktörerna prioriterar samverkan. Flera projekt har bidragit till förflyttningen och de båda gymnasienätverken Gysam och Gysär kompletteras med de fristående skolorna, vilket gynnar ungdomar i hela länet.

Koldioxidutsläppen har minskat i länet, men långt ifrån tillräckligt för att nå målen. En omställning måste ske i samhället, vilket är avgörande för barn och ungas framtid.

#### Utmaningar

Vi behöver jobba ännu mer tillsammans över samhällsområden för att barn och unga ska få en god folkhälsa och kunna bidra till länets hållbara näringsliv och samhälle framöver. Förvaltningen behöver öka delaktigheten och utgå från barnets perspektiv när förvaltningen genomför insatser i det regionala utvecklingsarbetet.

### **Omställning till ett långsiktigt hållbart näringsliv och en cirkulär ekonomi**

#### Bakgrundsbeskrivning

En av länets – och hela världens – största utmaningar är klimatutmaningen som kräver en stor omställning i samhället. Den innebär att utsläpp behöver minska, bli mer energieffektiva och det behövs satsning på cirkulära affärsmodeller, teknikutveckling och hållbara innovationer. Denna omställning ställer nya krav på länets kompetensförsörjning.

#### Resultat förvaltningen har uppnått i det regionala utvecklingsarbetet

Förvaltningen har gjort förflyttningar genomförvaltningens regionala utvecklingsarbete för ett mer hållbart näringsliv. Trots det går klimatomställningen för långsamt och förvaltningen behöver fortsätta arbeta för en omställning av näringslivet för att skapa konkurrenskraft.

Etableringen av Wa3rm - Sveriges grönaste industriprojekt – skapar över 200 nya gröna jobb och Sveriges största växthusbaserade tomatodling. De cirkulära lösningarna kan locka till sig fler etableringar och öka utvecklingsmöjligheterna för länet. Det som främst bidragit till etableringen är långsiktigt strategiskt arbete med tydliga innovations-strategiska prioriteringar i Business Region Örebro med en god samverkan mellan kommuner, BRO, företag och myndigheter för att marknadsföra Örebroregionen som ett attraktivt investeringsalternativ.

Energieffektivisering hos företag sker i allt större grad. Investeringstakten av solceller i små och medelstora företag har ökat. Skogens betydelse i energi- och klimatfrågor har belysts. Koldioxidutsläppen har minskat i länet, men långt ifrån tillräckligt för att nå målen

Vi har visat på nya framtidslösningar för ökad takt i klimatomställningen. Förvaltningen har genomfört insatser för att öka det hållbara resandet i länet och deltagit i framtagande av gemensamma krav för upphandling, bland annat för hållbara transporter och energi-kartläggning. Förvaltningen har arbetat med visualisering av tekniska och beteendemässiga lösningar för energieffektivisering. Påverkansarbete genom bland annat fastighetsnätverket och politiska inspel har lett till lagändring för energidelning mellan fastigheter.

Inom kollektivtrafiken har åtgärder genomförts för en snabbare busstrafik i Örebro stad, utökat reseutbud för tågtrafiken i Mälardalen och fortsatt arbete med hållbara bränslen.

Det har varit ökat fokus på utbyggnad av digital infrastruktur och dialog och prioritering enligt den nya stödformen. Det som främst bidragit till förflyttningen är arbetet i Läns-IT-gruppen för prioriterade byggnader, samt en ökad dialog mellan det offentliga och privata om digital infrastruktur.

Ett industriellt utvecklingscentrum har initierats i länet, tack vare ett stärkt industriellt utvecklingsarbete. Det möjliggör en tydligare rollfördelning mellan innovationssystemets aktörer och

bidrar till en effektivare leverans mot företagen. Det som främst bi-dragit till förflyttningen är analyser som visat på ett glapp i främjandeinsatser från spets till bredd. Samtidigt skapades en gemensam och ökad förståelse och kunskap kring industrins betydelse för den regionala ekonomin samt industrins förutsättningar för hållbar utveckling.

Fortsatt mobilisering runt AI bidrar till ökad omställningstakt och till datadriven samhällsutveckling. Det som främst bidragit till förflyttningen är långsiktigt strategiskt arbete i det regionala innovationssystemet med tydliga innovationsstrategiska prioriteringar.

Långsiktigt strategiskt arbete med att främja det unga entreprenörskapet har lett till att entreprenörskapet hos barn och unga är starkt. Förvaltningen har stärkt finansieringen av Ung företagssamhet (UF), som premierar hållbarhet och som haft rekordmånga elever. ENSA-projektet möjliggjorde spridning av konceptet Ung Drive från en till sju kommuner.

#### Utmaningar

Omställningen till ett långsiktigt hållbart näringsliv och en mer cirkulär ekonomi måste gå vidare. Det finns mer att göra inom industrin, inom transportområdet och inom upphandling. En utmaning som vuxit sig allt starkare är länets kraftförsörjning i och med den ökande elektrifieringen. Förvaltningen behöver fokusera mer på vilka kompetenser som kommer att vara viktiga i framtiden och anpassa insatser efter det.

Även den sociala dimensionen behöver vägas in – t.ex. hur ser barn och unga sin framtid i Örebro's hållbara näringsliv och hur kan personer som lever i utanförskap vara med och bidra? Hur stimulerar förvaltningen nya former av företagande? Hur används Region Örebro läns främjandesystem till att stötta teknikutveckling, digitalisering och innovationer för att skapa en hållbar omställning?

**Mål: Region Örebro län har ett regionalt ledarskap som skapar tillit, förtroende och ett gemensamt lärande hos länets aktörer.**



#### **Kommentar**

Översyn och uppdatering av regional utvecklingsstrategi, RUS under 2021.

Vid översyn, i relation till händelser och trender i omvärlden identifierades behov av uppdatering. I dialog med partnerskapet för regional utveckling har regionledningen beslutat att inte göra en ny RUS utan att behålla strukturen i nuvarande RUS och att göra nödvändiga uppdateringar så att RUS fortsatt ska vara en samlande kraft, Region Örebro läns gemensamma långsiktiga vägvisare där förvaltningen hanterar gemensamma utmaningar där samverkan krävs. Partnerskapet för regional utveckling har involverats i uppdateringen. Uppdateringen har utgått ifrån resultat från dialog med partnerskapet, om vad som bör uppdateras, vad som bör lämnas orört vid uppdateringen samt vilka händelser/trender/mål/strategier som bedöms påverka RUS och som skulle vara underlag.




Uppdateringen har varit en process under 2021 med ett 40-tal medarbetare involverade från Region Örebro län. Resultatet från fem workshopdagar med Forum för genomförande har utgjort underlag för textuppdateringarna inför och efter remissen. Forum för genomförande har



bestått av utvecklingsledare med ansvar för handlingsplaner och perspektiv i RUS. Även representanter från hälso- och sjukvården, digitaliseringsenheten samt ledningsgruppen på förvaltning regional utveckling har deltagit. Ledningsgruppen på förvaltningen regional utveckling, har också haft uppdateringen på agendan vid varje möte.

Remissversionen av strategin har sänts på politisk remiss under juni till september 2021 till organisationerna i partnerskapet för regional utveckling, LRF samt arbetsmarknadens parter. Totalt 44 organisationer har inkommit med remissvar. Alla organisationer från partnerskapet lämnade svar, samt ytterligare 27 organisationer i samband med remisskonferensen. Alla i partnerskapet, förutom en, svarade att remissförslaget var bra i stort. Inkomna synpunkter har beaktats och justeringar av strategin har gjorts och redovisats för regional utvecklingsförvaltnings tre nämnder, partnerskapet för regional utveckling och för Regionala samverkansrådet vilka har ställt sig positiva till uppdateringarna.

Utöver uppdateringen av RUS har två fredagsakademier och två dialogmöten samhällsutmaningar kopplade till RUS genomförts under året. Många av aktiviteterna i partnerskapet, till exempel Lokadagarna, har digitaliserats med anledning av coronapandemin.

Indikatorer	Utfall	Målvärde
<p><b>Andel organisationer inom partnerskapet för regional utveckling, som har mål och prioriteringar som kopplar till RUS, i sin verksamhetsplan ska öka.</b></p> <p><i>Kommentar</i></p> <p>Andel organisationer som har mål och prioriteringar som kopplar till RUS har ökat jämfört med föregående år, men är densamma som basmätningen år 2019. Mätningen 2021 visar att 20 procent har målformuleringar och/eller insatser hämtade från RUS, jämfört med 8 procent år 2020 och 20 procent år 2019. 40 procent av organisationerna i partnerskapet uppger att de till viss del har använt RUS som underlag för sin verksamhetsplanering, vilket innebär att det totalt är 60 procent (9 av 15) som använder RUS i någon omfattning som underlag för verksamhetsplaner.</p>	20	20  —
<p><b>Andel organisationer inom partnerskapet för regional utveckling, som har högt förtroende för Region Örebro län i rollen som regionalt utvecklingsansvarig ska öka.</b></p> <p><i>Kommentar</i></p> <p>Förtroendet för Region Örebro län i rollen som regionalt utvecklingsansvarig har ökat. Mätningen 2021 visar att 87 procent antingen har högt eller mycket högt förtroende för Region Örebro län. Detta kan jämföras med år 2020, då motsvarande siffra var 69 procent och år 2019, då 56 procent angav att de har högt förtroende och ingen angav mycket högt förtroende. Ingen angav lågt förtroende i 2021 eller 2020 års mätning, medan 6,2 procent angav lågt förtroende år 2019.</p>	87	56  —
<p><b>Andel organisationer som använder statistik och underlag kopplat till RUS, för uppföljning och/eller nya beslut ska öka.</b></p> <p><i>Kommentar</i></p> <p>Andelen organisationer som använder statistik och underlag kopplat till RUS, för uppföljning och/eller nya beslut har minskat. Mätningen 2021 visar att 7 procent använder rapporter, statistik eller annan information från RUS, jämfört med 39 procent år 2020 och 47 procent år 2019. Det är även en högre andel som svarat Nej år 2021 jämfört med de två tidigare åren. Under 2022 ska vi se över hur vi kan göra det regionala utvecklingsuppdraget än mer ändamålsenligt och med anledning av det sjunkande resulta-</p>	7	47  —



Indikatorer	Utfall	Målvärde
tet kommer vi utforska behov av statistik och underlag för uppföljning och genomförande hos aktörerna i partnerskapet.		

**Mål: Handlingsplaner och understrategier kopplade till RUS integrerar viktiga perspektiv som jämställdhet, barn och unga, internationellt samarbete samt integration.**



#### Kommentar

Andelen handlingsplaner som är jämställdhetsintegrerade har ökat till 69 procent. Andelen handlingsplaner som integrerar perspektiven barn och unga, internationellt samarbete samt integration har också ökat.

Indikatorer	Utfall	Målvärde
<b>Andel handlingsplaner och understrategier kopplade till RUS som är jämställdhetsintegrerade ska öka.</b>  <i>Kommentar</i> Andel handlingsplaner som är jämställdhetsintegrerade har ökat. Av de 16 handlingsplaner som är kopplade till RUS, så är 11 (69 procent) jämställdhetsintegrerade, jämfört med 64 procent år 2020 och 58 procent år 2019. Det nya trafikförsörjningsprogrammet är integrerat såväl när det gäller jämställdhet, barn och unga samt integration.	69%	58%  —
<b>Andel handlingsplaner och understrategier kopplade till RUS som har integrerat perspektiven barn och unga, internationellt samarbete samt integration, där det är relevant, ska öka.</b>  <i>Kommentar</i> Andel handlingsplaner som integrerat perspektiven barn och unga, internationellt samarbete samt integration har ökat. Av 16 handlingsplaner har 14 (87 procent) integrerat minst ett av perspektiven. Av dessa 14 handlingsplaner har fyra integrerat samtliga perspektiv och sex har integrerat två perspektiv. 56 procent har integrerat barn och unga, 56 procent har integrerat internationellt samarbete och 62 procent har integrerat integration. Det nya trafikförsörjningsprogrammet är integrerat såväl när det gäller jämställdhet, barn och unga samt integration.	87%	67%  —

**Uppdrag: Ta fram en krishanteringsplan för allmän och särskild kollektivtrafik som berör händelser i trafiken. Planen ska beslutas av nämnden under 2021.**



#### Kommentar

Uppdraget utfört på så vis att nämnden beslutat om ett ramverk för krishantering och gett områdeschefen i uppdrag att ta fram en krishanteringsplan.



### 3.4 Perspektiv: Resurs

**Effektmål 10. Region Örebro län är en attraktiv arbetsgivare med hälsofrämjande, jämställda och jämlika arbetsplatser och bidrar till en hållbar kompetensförsörjning.**



#### Kommentar

Resultatet från 2021 års medarbetarenkät visar att HME, Hållbart medarbetarengagemang, ligger kvar på samma nivå som vid 2018 års mätning. Resultatet är 79 av 100 för förvaltningen Regional utveckling.

Resultatet från Nyckeltalsinstitutets attraktiv arbetsgivarindex (AVI) visar på en ökning till 119 för år 2020 jämfört med 113 år 2019. Förändringarna i de olika nyckeltalen är små men en stor enskild faktor som förbättrats är avgångar vilka gått från 15% under 2019 till 4,6% 2020. Jämix minskar något från 136 år 2019 till 130 år 2020. Den stora nedgången relaterar till nyckeltalet aktivt arbete där det bedömts att förvaltningen inte kunnat jobba lika aktivt som tidigare. Hälsoindex ökar till 94 år 2020 jämfört med 85 år 2019. Det är marginella förändringar i flera nyckeltal som ligger bakom ökningen.





2021 har precis som 2020 präglats av den rådande pandemin, så även arbetet med frågor kopplade till att vara en attraktiv arbetsgivare. Sedan sensommaren 2020 arbetar stora delar av verksamhetens medarbetare stora delar av sin arbetstid på distans vilket inneburit ökade krav och förväntningar på digitala arbetssätt och verktyg för både chef och medarbetare.

Att arbeta på distans innebär både möjligheter och utmaningar i frågor kopplade kring arbetsmiljö, ledarskap med mera. Inom förvaltningen har alla arbetsplatsträffar genomfört dialogträffar under vintern med fokus på hur arbetsmiljön upplevts under 2020, vad förvaltningen lärt sig av det samt vad förvaltningen behöver utveckla framåt.

Under våren har förvaltningen även genomfört en kompetensförsörjningsanalys i verksamhetens alla delar. Generellt sett upplevs förutsättningarna för fortsatt god kompetensförsörjning som bra. I arbetsmiljöfrågor samt frågor kopplat till kompetensförsörjning och karriär har förvaltningens HR-funktion bistått mycket i regionorganisationsövergripande arbete.

Under hösten har förvaltningen fortsatt utvecklingsarbetet kring tillitsbaserad ledning och organisationskultur. Alla förvaltningens arbetsplatsträffar har genomfört workshops i syfte att identifiera nuvarande kultur och önskvärd utveckling. Arbetet kommer att tas vidare under 2022.

Sjukskrivningstalen har fortsatt vara lägre jämfört med föregående år.

Indikatorer	Utfall	Målvärde
<b>HME – Hållbart medarbetarengagemang ska öka i jämförelse med tidigare medarbetarenkät.</b> <b>Kommentar</b> I medarbetarenkäten för 2021 är förvaltningens svarsfrekvens hela 95% vilket är mycket glädjande. Totalindexet HME, Hållbart medarbetarengagemang, ligger kvar på samma värde som år 2018, dvs 79. Förvaltningen ser en ökning i delindex Ledarskap där förvaltningen har ett förbättrat resultat från 84 till 86. Delindex Styrning är oförändrat, 73, och delindex Motivation minskar något från 79 till 78. Någon analys på resultatet har ännu inte hunnit göras.	79	>79  —
<b>AVI – Attraktiv arbetsgivarindex ska öka i jämförelse med föregående år.</b> <b>Kommentar</b> Indexet AVI från Nyckeltalsinstitutet mäter Attraktiv arbetsgivare. Siffror för 2021 har ännu inte kommit utan redovisas i delårsrapporten för 2022. Nyckeltalet för förvaltningen regional utveckling ökade från 113 år 2019 till 119 för år 2020. Ökningen återfanns i nyckeltalet ”avgångar”, det vill säga antal avgångar i procent av antal tillsvidareanställda, där förvaltningen såg att föregående år har var ett år där rörligheten stannat av. År 2020 slutade 4,6% av de tillsvidareanställda att jämföra med 15% för år 2019. Ett utvecklingsarbete inom förvaltningen för att ledningsmässigt leda mer utifrån ett tillitsbaserat ledarskap pågår. Det förändrar hur ledning såväl som medarbetare förväntas agera, vilket förhoppningsvis ska leda till ökad motivation och högre måluppfyllelse i verksamheten. När metoder och verktyg för att integrera den beslutade värdegrunden är klara kommer det arbetet att kopplas ihop med förvaltningens pågående arbete kring tillitsbaserade ledning och kultur.	119	113  —
<b>Jämixon – Jämställdhetsindex ska öka i jämförelse med föregående år.</b> <b>Kommentar</b> Jämixon är ett index som mäter nio olika variabler och viktar dessa från 1-20 där 1 är lägst och 20 högst. Som mest kan en verksamhet få värdet 180. Siffror för 2021 har ännu inte kommit utan kommer att redovisas i delårsrapporten för 2022. År 2020 hade värdet sjunkit något jämfört med år 2019. Den primära anledningen till att värdet sjunkit var nyckeltalet "aktivt arbete" där bedömningen gjordes att förvaltningen inte kunnat arbeta lika aktivt som tidigare år.	130	136  —
<b>Frisktalet ska förbättras i jämförelse med föregående år.</b> <b>Kommentar</b> Frisktalet för 2021 är 65,75, en ökning med 5%-enheter jämfört med 2020. Frisktalet för män är 75,44% och för kvinnor 60,56%. Frisktalet för både män och kvinnor ökar, men mest ökar det för kvinnor. Varför det fortfarande är stor skillnad finns ingen analys av i dagsläget.	66	61  —
<b>Personalomsättningen externt ska redovisas. Den ska minska i jämförelse med föregående år.</b> <b>Kommentar</b> 14 stycken tillsvidareanställda har lämnat förvaltningen under år 2021. Tio av dem har gått till extern arbetsgivare vilket är en liten ökning jämfört med tidigare år. Fyra har gått i pension.		— —
<b>Region Örebro läns nya värdegrund ska påbörja att implementeras under året.</b> <b>Kommentar</b> Regionstyrelsen beslutade i maj 2021 om en ny värdegrund för Region Örebro län. Under hösten togs		— —

Indikatorer	Utfall	Målvärde
därefter beslut om en övergripande strategi för arbete med kultur och beteenden utifrån Region Örebro läns värdegrund. En regiongemensam arbetsgrupp fick därefter i uppdrag att utifrån strategin ta fram verktyg och metoder som förvaltningarna kan använda för integrering av värdegrunden i respektive verksamhet. Förvaltningen regional utveckling är aktiv i det gemensamma arbetet och kommer påbörja det interna arbetet så snart metoder och verktyg görs tillgängliga.		

### Effektmål 11. Region Örebro län har en långsiktig stark och hållbar ekonomi samt uppnår en verksamhetsmässig och finansiell god hushållning.



#### Kommentar

Nämnden kommer inte att klara av att redovisa ett ekonomiskt resultat för 2021 som är i balans. Pandemin har påverkat ekonomin ytterligare under 2021.

Indikatorer	Utfall	Målvärde
<b>Styrelsen och nämnderna redovisar ett resultat i balans.</b>		■ —
<b>Biljettintäkterna för allmän kollektivtrafik ska öka med 5 procent per tertial när restriktioner kopplade till Covid-19 hävs.</b>	+38,7%	+5% ■ —
<b>Kommentar</b>	Jämförelse mellan sep-nov 2020 och sep-nov 2021. Det är ingen enkel jämförelse dock. Exempelvis minskade försäljningen mycket kraftigt under nov 2020 på grund av införande av nya restriktioner.	
<b>Kostnadsförändringar inom serviceresor exklusive index.</b>		■ —
<b>Kommentar</b>	<p>Under första delen av 2021 har resandet stadigt ökat, i takt med att fler och fler är vaccinerade så vågar sig fler och fler ut för att åka med Serviceresor. Från början av januari till slutet av maj har en ökning skett med ca 2000 resor/vecka. Störst ökning på Färdtjänst och sjukresor, dagvårdsresor och resor till daglig verksamhet är i stort sett minimal i och med att dessa verksamheter varit nedstängda under pandemin. Planerad återstart för dagvård i september.</p> <p>Trafikkostnaderna för Serviceresor har gått ner under året, jämfört med samma period 2020, störst påverkan har de nya trafikavtal som gäller från och med 1/7-2020 och att färre har åkt under pandemin. För sjukresor har dock den totala trafikkostnaden gått upp under samma period, det beror på att det utförts betydligt fler sjukresor under jan – maj 2021 jämfört med samma period 2020.</p> <p>Kostnadsförändring</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>Färdtjänst – 31%</li> <li>Riksfärdtjänst – 46%</li> <li>Dagvård – 77%</li> <li>Kommunresor – 85%</li> <li>Närtrafik/flex - -2%</li> <li>Sjukresor + 4% (Ökat antal sjukresor med 17% jämfört med samma period 2020)</li> </ul>	

**Uppdrag:** Nämnden får i uppdrag att fullfölja och genomföra beslutad ekonomisk handlingsplan i syfte att nå ekonomisk balans. Handlingsplanen ska vara omsatt i konkreta, hållbara och långsiktiga åtgärder och kan avse både kostnadsreduceringar och intäktsförstärkningar. Uppföljningen av åtgärderna ska beskrivas med ekonomiska och verksamhetsmässiga konsekvenser. Uppföljning av handlingsplanerna ska vara en del av nämndernas del- och årsrapportering till regionstyrelsen.



#### **Kommentar**

Uppdraget utfört. Genom att handlingsplanen för Budget i balans fullföljs genom trafikpliktsbeslut och att restriktioner och rekommendationer kopplade till pandemin hävs och kampanjer för att få tillbaka resenärerna genomförs kommer nämnden på sikt att ha en ekonomi i balans.

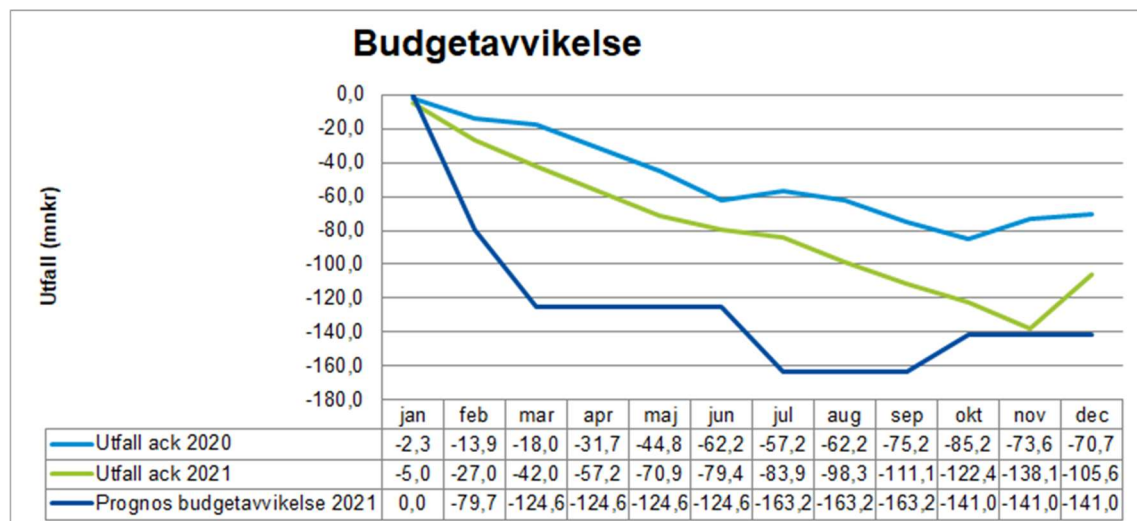
## 4 Ekonomi

### 4.1 Resultatrapport samhällsbyggnadsnämnden

#### Resultatrapport

Belopp i mnkr	Utfall 2021	Budget 2021	Utfall 2020	Budget- avvikelse	Utfalls- avvikelse
Trafikintäkter	106,1	111	109,0	-4,9	-2,9
Försäljning regional ut- veckling	210,6	232,8	226,4	-22,2	-15,8
Övriga intäkter	107,0	113,1	87,5	-6,1	19,5
<b>Summa intäkter</b>	<b>423,7</b>	<b>456,9</b>	<b>422,9</b>	<b>-33,2</b>	<b>0,8</b>
Personalkostnader	-59,1	-60,9	-56,0	1,8	-3,1
Trafikkostnad kollektivtra- fik	-827,8	-807,6	-771,0	-20,2	-56,8
Trafikkostnad serviceresor	-202,4	-215,3	-201,5	12,9	-0,9
Övriga kostnader	-64,6	8,3	-69,4	-72,9	4,8
Avskrivningar, inventarier	-2,8	-7,6	-4,7	4,8	1,9
<b>Summa kostnader</b>	<b>-1 156,7</b>	<b>-1 083,1</b>	<b>-1 102,6</b>	<b>-73,6</b>	<b>-54,1</b>
<b>Verksamhetens netto- kostnad</b>	<b>-733,0</b>	<b>-626,2</b>	<b>-679,7</b>	<b>-106,8</b>	<b>-53,3</b>
Finansnetto	-1,8	-3,0	-1,6	1,2	-0,2
<b>Resultat</b>	<b>-734,8</b>	<b>-629,2</b>	<b>-681,3</b>	<b>-105,6</b>	<b>-53,5</b>

#### Budgetavvikelse



### Sammanfattande analys

Från år 2021 har nämnden tilldelats en rambudget. Det här innebär att nämndens tilldelade regionbidrag inte fördelas ut varje månad i bokföringen, vilket ger ett förändrat sätt att redovisa resultatet. I redovisningen kommer ekonomin därför följas via avvikelser mot budgetram för samhällsbyggnadsnämnden uppgår budgetramen för 2021 till 629,2 miljoner kronor.

Nämndens ekonomi 2021 har inneburit flera stora utmaningar. Den största utmaningen är pandemin, vilket har haft stor påverkan på ekonomin. Den parameter som får störst påverkan på resultatet för nämnden är kombinationen att erbjuda våra medborgare full trafik enligt planerade tidtabeller, samtidigt som budskapet är att inte åka kollektivt på grund av pandemin. Effekten blir en kostnadsmassa som är oförändrad samtidigt som biljettintäkterna minskar.

Resultatet per 2021-12-31 är ett underskott på -105,6 miljoner kronor. Budgetavvikelsen är 35,4 miljoner kronor bättre än den sista prognosen i november. De främsta orsakerna till detta är framför allt 17 miljoner kronor i högre statsbidrag från Trafikverket för ersättning av minskade trafikintäkter avseende tåg samt 9,7 miljoner kronor i lägre tågstämplat.

En viss återhämtning i trafikintäkterna har kunnat konstateras under året efter inledningen som pekade på ett sämre intäktsår 2021 än 2020. Från sommaren och framåt med framför allt när framdörrarna åter öppnades i busstrafiken. Trafikintäkterna uppgår till 106,1 miljoner kronor vilket endast är 4,9 miljoner lägre än budget 2021 och drygt 2 miljoner bättre än senaste prognos. En kraftig ökning i antal sålda biljetter, i jämförelse med föregående år, som konstaterades framför allt i november, fortsatte i december. I december 2021 såldes 143 procent fler biljetter jämfört med december 2020. Görs jämförelsen istället med december 2019 såldes det 23 procent färre biljetter.

Akkumulerat för helåret 2021 såldes det 2 procent fler biljetter jämfört med 2020. Jämfört med 2019 var det en minskning på 49 procent.

Försäljning av regional utveckling är 21 miljoner kronor lägre än budget och förklaras till allra största delen av lägre intäkter vid försäljning av serviceresor som har en lägre omsättning än budget helt o håller relaterat till lägre kostnader till följd av pandemin.

Övriga intäkter 6 miljoner kronor lägre än budget och största orsaken till det är att statsbidraget är högre än budget varav vidarefaktureringskostnader svarar för 7 miljoner kronor samt ökade intäkter för kontrollavgifter uppgår till 2 miljoner kronor.

Helårsutfallet vad gäller trafik kostnader för buss är 3,4 miljoner kronor bättre än budget men ligger i nivå med den senaste prognosen som lämnades. Dock är tågstämplat betydligt högre i jämförelse med budget (-23,7 miljoner kronor) vilket är en konsekvens av den uppgörelse som träffats mellan tågoperatören SJ och de två tågbolag Region Örebro län är delägare i, Tåg i Bergslagen och Mälardalstrafik, samt effekter av pandemin i övrigt. I jämförelse med delårsprognos ligger tågstämplaterna i årsboks slutet lägre (+ 9,7 miljoner kronor), vilket också är en konsekvens av coronapandemin som inneburit färre resenärer och många inställda turer.

Övriga kostnader som blivit lägre än budgeterat (om hänsyn tas till återföring av det budgeterade underskottet på 79,5 miljoner kronor) och prognostiserats är bland annat personalkostnader, information och reklam, resekostnader och avskrivningar. Det lägre utfallet beror till största delen på coronapandemin som inneburit en lägre takt i uppbyggnad av olika aktiviteter.

## **Intäkter**

Pandemin har påverkat trafikintäkterna under året, men slutresultatet är ”bara” ett underskott på -4,9 miljoner kronor. Detta är betydligt bättre än vad som prognostiserades tidigare under året. I jämförelse med 2019, innan pandemin, kan dock konstateras att 2021 års trafikintäkter motsvarar knappt 60% av nivån 2019 och det är en skillnad på drygt 75 miljoner kronor.

Under rubriken försäljning regional utveckling återfinns framför allt intäkterna för trafiken gällande serviceresor och även den är kraftigt påverkad av pandemin varför utfallet är betydligt lägre än budget och även lägre än föregående år. Resandet inom serviceresor har dock ökat med 10 % i jämförelse med föregående år där framför allt sjukresor har ökat med 25 %. Dock är kostnaden per resa lägre 2021 i jämförelse med 2020 vilket förklaras bland annat av det nya avtalet som trädde i kraft 1 juli 2020 och som indikerar en lägre prisnivå.

Utfallet för de övriga intäkterna är 6,1 miljoner kronor lägre än budget men 23 miljoner kronor högre än senaste prognos. I båda fallen utgör statsbidraget från Trafikverket avseende ersättning för intäktsbortfall i busstrafiken orsaken. I budget var bidraget beräknat till 60 miljoner kronor, slutligen erhålls 43 miljoner kronor. I jämförelse med prognosen som uppgick till 25 miljoner kronor erhöles ytterligare 18 miljoner kronor i covidrelaterad ersättning för tågtrafiken inom Tåg i Bergslagen.

## **Personalkostnader**

Personalkostnaderna har en positiv budgetavvikelse på 1,8 miljoner kronor. I samband med bokslutet justerades arbetsgivaravgifterna för unga med 0,9 miljoner kronor.

## **Trafikkostnader kollektivtrafik**

Helårsutfallet för trafikkostnad för buss är 3,4 miljoner kronor bättre än budget men ligger i samma nivå som senaste prognos. Kostnaden avviker endast -0,1 miljon kronor mot senaste prognos, vilket är mycket god precision. Kostnaderna för kollektivtrafik är högre jämfört med föregående år, till följd av framför allt ”normal” indexutveckling, coronarelaterade kostnader, samt ökade bränslekostnadspriser under året.

Tågstnaderna är betydligt högre än helåret än både budget (+23,7 miljoner kronor) och lägre än delårsprognos (-9,7 miljoner kronor). Avvikelsen mot budget förklaras till allra största delen av de uppgörelser som träffats under året mellan Tåg i Bergslagen, Mälardalstrafik och SJ. Avvikelsen mot den senaste prognosen förklaras av ett lägre utfall som en konsekvens av coronapandemin som inneburit färre resenärer och många inställda turer.

## **Trafikkostnader serviceresor**

Kostnaderna för serviceresor är cirka 12,9 miljoner kronor lägre än budget och förklaras framför allt av effekter av och i samband med pandemin. Kostnaderna är cirka 0,9 miljoner kronor högre jämfört med föregående år. Anledningen till avvikelsen är många men för att belysa några - dels det nya trafikavtalet som togs i bruk 1 juli 2020 som indikerar lägre priser, dels har trafiken i perioder helt uteblivit för vissa restyper (exempelvis dagvård). Dels har samordningen av resorna i perioder varit liten eller helt uteblivit samt att antal resor för helåret 2021 har ökat med totalt med 10 %, sjukresor med 25 %. Totalt sett har kostnaden per resa sjunkit med cirka 9 % mellan 2021 i jämförelse med 2020.

### Övriga kostnader

Helårsutfall för övriga kostnader är -72,9 miljoner kronor sämre än budget, vilket till största delen förklaras av den budgetjustering, uppgående till 79,5 miljoner kronor, som lagts in i budget för att nå ett nollresultat. Övriga kostnader är lägre jämfört med helår 2020 och beror på återhållsamhet i verksamheten. Även avskrivningarna är lägre till följd av en lägre investeringstakt under 2021 än vad som budgeterats.

### Driftredovisning samhällsbyggnadsnämnd

Belopp i mnkr	Budgetavvikelse 2021	Omsättning* 2021	Relation (%)	Budgetavvikelse 2020
Område trafik och samhällsplanering	-107,0	423,7	-25,3	-72,0
Projekt	0,0	0,0		0,0
Förvaltningsgemensamt	1,4	0,0		1,3
Resultat	-105,6	423,7	-24,9	-70,7

\* Definition av omsättning är ackumulerade intäkter och ackumulerat budgeterat resultat.

## 4.2 Vidtagna åtgärder för att nå ekonomi i balans

Nämnden fattade under hösten 2019 beslut om handlingsplan för budget i balans 2.0 som innehåller förslag på åtgärder som innebär en reducering i kostnadsmassan på cirka 57 miljoner kronor. Handlingsplanen är tagen med sikte på en budget i balans år 2025.

Under april 2021 har en flerårsplan för åren 2022-2025 tagits fram för att se vilka effekter som pandemin haft på ekonomin samt hur stort det strukturella underskottet är. Detta för att kunna göra en bedömning av vilka ytterligare besparingar som eventuellt behöver beslutas för att nå en ekonomi i balans. I nuläget görs bedömningen att några ytterligare åtgärder än de redan planerade inte behöver genomföras.



### 4.3 Investeringar

Sammanställning av bruttoinvesteringar, mnkr	Utfall 2021	Budget 2021	Utfall 2020
Immateriella anläggningstillgångar innevarande års budget			
Immateriella anläggningstillgångar överfört från tidigare års budget			
Byggnadsinvesteringar innevarande års budget			
Byggnadsinvesteringar överfört från tidigare års budget			
Medicinteknisk utrustning innevarande års budget			
Medicinteknisk utrustning överfört från tidigare års budget			
IT-utrustning innevarande års budget			
IT-utrustning överfört från tidigare års budget			
Övrig utrustning innevarande års budget			
Övrig utrustning överfört från tidigare års budget	4,4	31,8	7,2
Investeringsbidrag (konto 2322, minus- belopp)	-9,1		
<b>Summa</b>	<b>-4,7</b>	<b>31,8</b>	<b>7,2</b>

Årets aktiveringar uppgår till 13,1 miljoner kronor varav 8,7 miljoner kronor avser omföring från pågående investering från tidigare år. I samband med bokslutet har verksamheten erhållit ett investeringsbidrag som uppgår till 9,1 miljoner kronor. Det bidraget finansierar en stor del av årets aktiveringar och från och med 1 januari 2021 redovisas investeringsbidrag i Regionen som skuld som därefter intäktsförs i samma takt som anläggningen skrivs av.

### 4.4 Produktions- och nyckeltal

Under november och december var framdörrarna öppna på bussarna vilket framgår tydligt i statistiken över biljettförsäljningen. **Detta ger även möjlighet att jämföra incheckningsstatistiken för dessa månader med 2019.** Sammanställningen fokuserar dock liksom tidigare på försäljningen av biljetter.

#### *Antalet sålda biljetter*

En kraftig ökning i antal sålda biljetter i jämförelse med föregående år sågs i november och den fortsatte i december. I december 2021 såldes 143 procent fler biljetter jämfört med december 2020. Görs jämförelsen istället med december 2019 såldes det 23 procent färre biljetter.

Akkumulerat för helåret 2021 såldes det 2 procent fler biljetter jämfört med 2020. Jämfört med 2019 var det en minskning på 49 procent.

### Periodbiljetter

I december 2021 såldes över 70 procent fler periodbiljetter jämfört med december 2020. Denna ökning förklaras av att framdörrarna åter öppnades 3 november och fler biljetter validerades men även fler öppna skolor och ökad arbetspendling i jämförelse med december 2020. Jämfört med 2019 såldes det 5 procent färre periodbiljetter under december 2021.

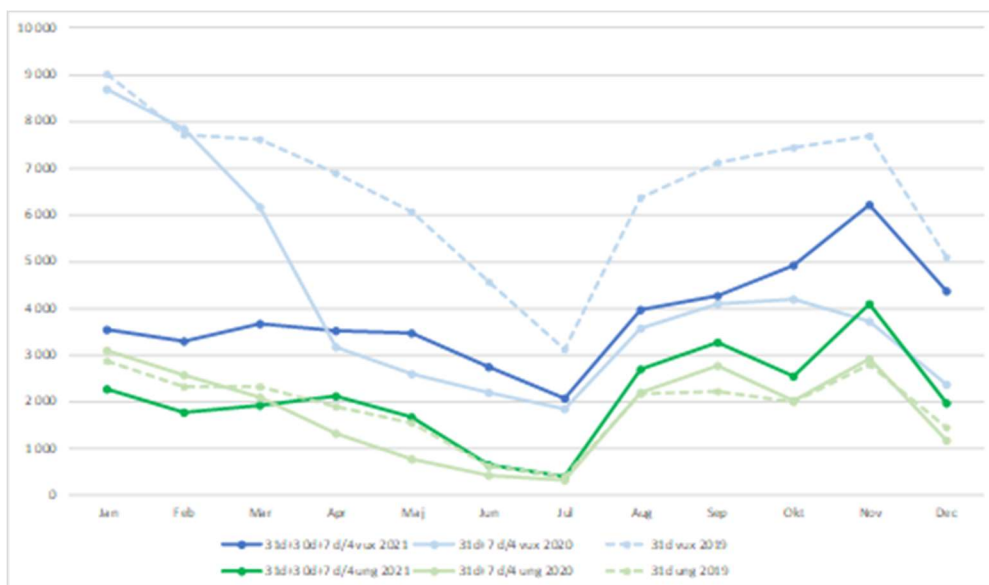
Akkumulerat för helåret 2021 var antalet sålda periodbiljett 2 procent färre än föregående år och 30 procent färre än 2019.

Diagram 1: Antal sålda periodbiljetter per månad 2019-2021.



Som framgår av diagrammet nedan är det fortsatt ungdomskorten som bidrar till att periodkortsförsäljningen i december var i nivå med 2019.

Diagram 2: Antal sålda 30dagars/31dagars och 7dagars per månad 2019-2021 fördelat på ungdom och vuxen.



Totalt har antalet sålda periodkort för ungdomar ökat med 17 procent år 2021 jämfört med 2020. Jämfört med 2019 uppgår ökningen till 12 procent. Periodkort för vuxna har under år

2021 minskat med 9 procent jämfört med 2020, och med över 40 procent jämfört med 2019.

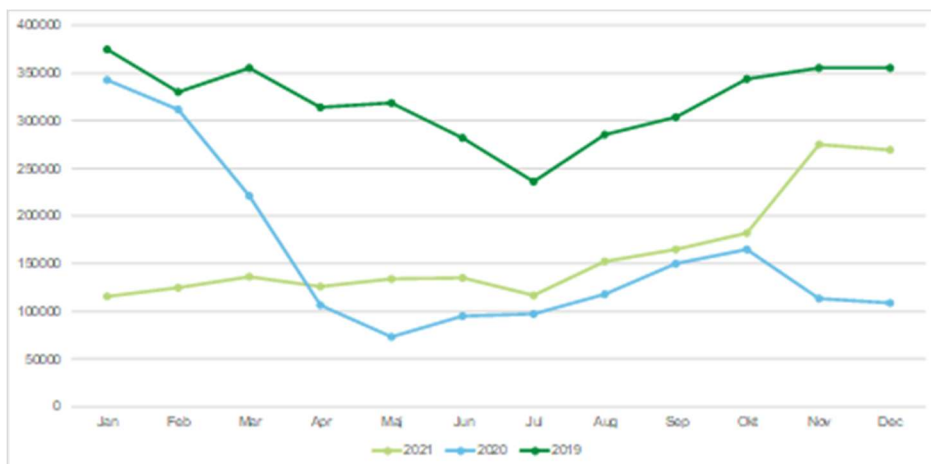
De första månaderna efter att 30-dagarsbiljetten lanserades i appen såldes ungefär 10-15 procent av 30-dagarsbiljetten i appen. Under november och december såldes 25 procent av 30-dagarsbiljetten via appen. Det var en tydlig ökning av andel 30-dagarsbiljett i appen när 7-dagarsbiljetten togs bort i oktober. Eftersom fyra 7-dagarsbiljetter kostade ungefär lika mycket som en 30-dagarsbiljett valde kanske många att köpa 7-dagarsbiljett istället för att inte binda upp sig för en lång period när det ändå är så enkelt att köpa i appen.

### Enkelbiljetter

Antalet sålda enkelbiljetter i december var 148 procent fler jämfört med motsvarande månad 2020. Jämfört med motsvarande månad 2019 var det 24 procent färre enkelbiljetter som såldes.

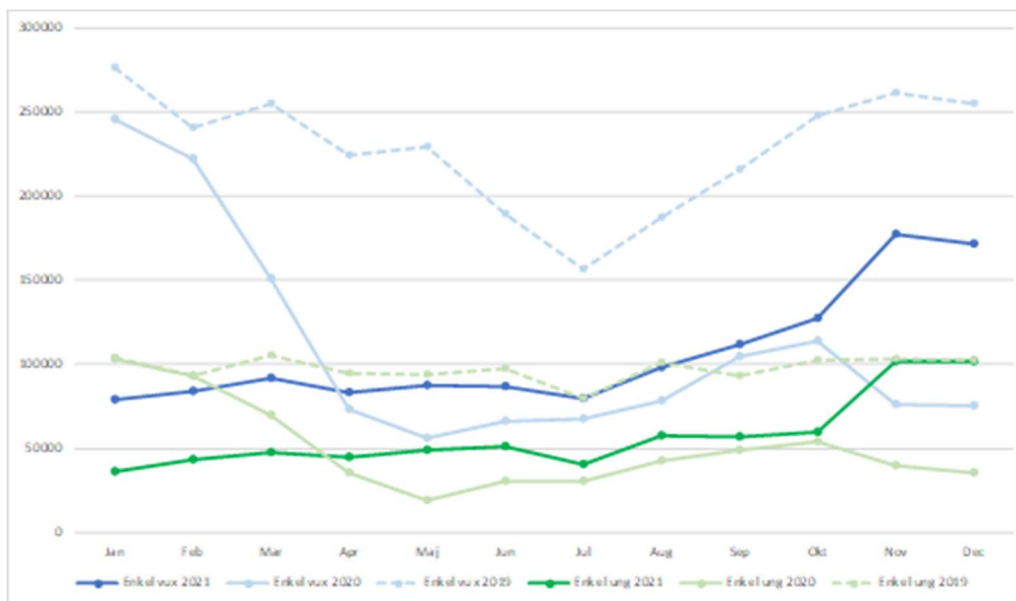
Akkumulerat för helåret 2021 såldes det 2 procent fler enkelbiljetter jämfört med 2020. Jämfört med 2019 var antalet sålda enkelbiljetter biljetter 2021 ungefär 50 %.

Diagram 3: Antal sålda enkelbiljetter per månad 2019-2021.



I samband med att framdörrarna öppnades ökade enkelbiljettsförsäljningen tydligt för både ungdomar och vuxna. Antalet sålda enkelbiljetter för vuxna var november-december en tredjedel lägre än 2019, medan enkelbiljetter för unga var på samma nivå som 2019.

Diagram 4: Antal sålda enkelbiljetter per månad 2019-2021 fördelat på ungdom och vuxen.



### Incheckningar

Under de sista två månaderna 2021 genomfördes cirka 1,8 miljoner resor totalt i regiontrafik, stadstrafik och med Tåg i Bergslagen. Det kan jämföras med nästan 2,5 miljon resor som genomfördes under motsvarande period 2019.

Då antal busslinjer reducerats och resenärer hänvisas till tåg i vissa relationer har Tåg i Bergslagen lagts till i tabellen nedan, vilket är den validering som sker ombord av tågvärden. Tyvärr finns inte motsvarande statistik för resor på SJ-regionaltåg, vilket gör att jämförelsen inte går att göra av den minskning som sker på regionbuss och går till SJ-regionaltåg (del av resor Laxå-Hallsberg-Kumla-Örebro).

Tabell 1: Antal resande under november-december (avrundat hundratal)

	2019 nov-dec	2021 nov-dec	Förändring antal	Förändring %
Regionbuss	711 800	515 800	-196 000	-28 %
Stadsbuss	1 675 100	1 231 400	-443 700	-26 %
TiB	83 600	65 200	-18 400	-22 %
Buss totalt	2 470 500	1 812 400	-658 100	-27 %

Totalt var resandet under november-december 27 procent lägre än motsvarande period 2019. Minskningen är ganska lika både inom tätorten och för längre resor.

Andelen av resor som sker med skolkort har minskat 2021 jämfört med 2019. Behovsprövat gymnasiekort infördes inför läsåret 2020/2021 i Örebro kommun vilket har bidragit till en ökning av försäljningen avseende periodkort för ungdomar. Under 2019 var ungefär 25 procent av resorna skolkortsresor och för sista månaderna 2021 är det under 20 procent av resorna. Framförallt är det i tätortstrafiken där andelen resor, som görs av betalande resenärer, har ökat från cirka 80 procent till 90 procent.

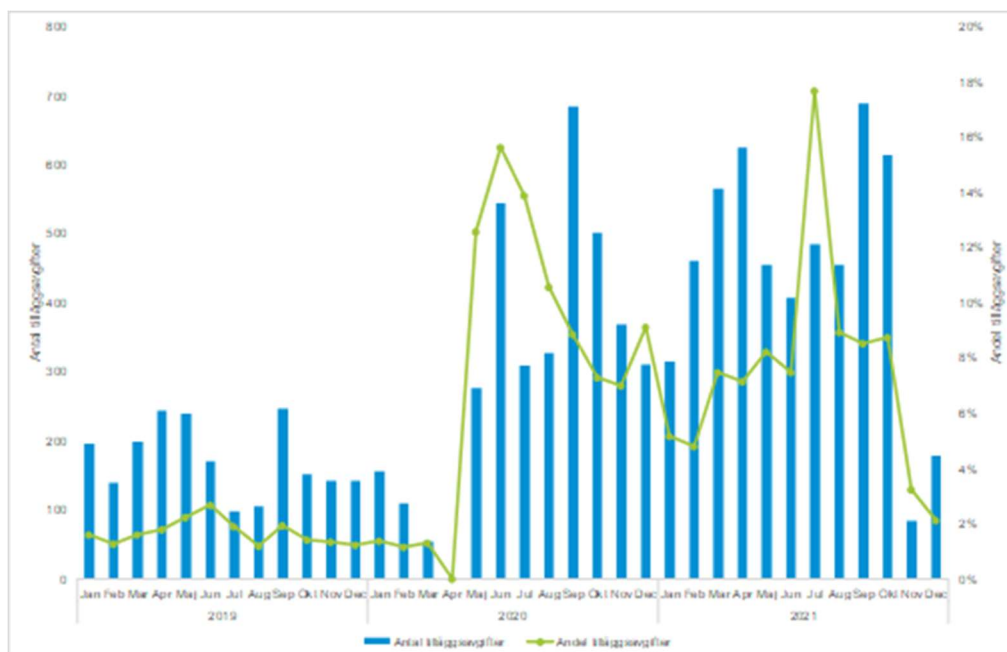
I dagsläget går det inte att i statistiken få fram vilken typ av app-biljett det är som checkas in vid ombordstigning. Det går därför inte att i dagsläget dela upp resandet på enkelbiljetter och periodbiljetter på ett komplett sätt.

### *Biljettkontroller*

I december kontrollerades nästan 8 400 resenärer, varav 178 fick tilläggsavgifter, motsvarar cirka 2 procent av totalt antal kontrollerade, och det är i samma nivå som innan pandemin. Under december har ingen storkontroll genomförts.

I diagrammet nedan framgår antalet utfärdade tilläggsavgifter (stapel) och andel utfärdade tilläggsavgifter i förhållande till kontrollerade passagerare (linje). En mycket stor skillnad framgår av diagrammet i november och december 2021 och förklaringen är att framdörrarna åter öppnades i början av november.

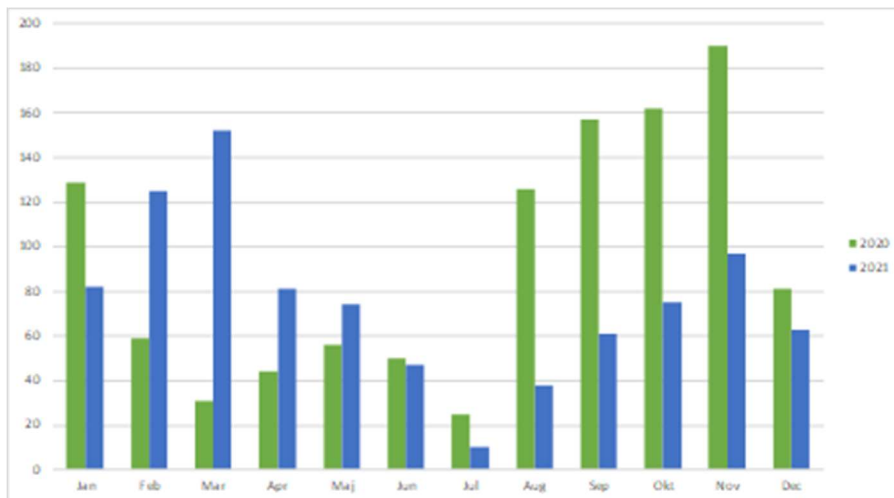
*Diagram 5: Antal och andel utfärdade tilläggsavgifter vid biljettkontroll.*



### *Fullsatta bussar*

Under december rapporterades 63 turer som fullsatta till ärendehanteringssystemet Respons. Variationen är stor mellan dagarna och månaderna för respektive år. Få turer är inrapporterade som fullsatta efter den 18 december. Under hösten 2021 har färre bussar rapporterats som fullsatta jämfört med hösten 2020, men kriterierna för fullsatt buss har varit olika mellan perioderna.

Diagram 6. Antal registreringar fullsatt tur per månad 2020-2021.



#### *Kollektivtrafikbarometern (Kollbar)*

Första sammanställningen från Kollektivtrafikbarometern för helåret 2021 visar på att andelen nöjda kunder (hur nöjd kunden är sammanfattningsvis med bolaget) har sjunkit från 62 till 55 procent. Örebro har även en lägre andel nöjda kunder jämfört med det nationella snittet som är 60 procent.

Även andelen som anger att de är nöjda med senaste resan har sjunkit. 2020 var andelen 79 procent, men 2021 är det 75 procent som anger att de är nöjda med senaste resan.

## 5 Personalekonomi

### 5.1 Personalkostnader

	Utfall 2021	Utfall 2020
Lönekostnadsökningstakt (%)	7,7	-3,6
Lönekostnad (40-41) (mnkr)	40,7	37,8

Budgeten och prognos för helåret visar en lönekostnad för kontogrupperna 40-41 på 41,6 miljoner kronor respektive 41,2 miljoner kronor och utfallet visar 40,7 miljoner kronor det vill säga en lägre lönekostnadsökningstakt på 2,2 % i jämförelse med budget.

### 5.2 Kostnadsanalys

Konto	Kategori	Utfall 2021, mnkr	Utfall 2020, mnkr	Förändring, mnkr	Förändring %
4011+ 4081	Månadslöner	-31,7	-30,2	-1,5	5
4012	Timanställda	-1,1	-1,0	-0,1	10
4031	Obekväm arbetstid	-0,6	-0,7	0,1	-14,3
4032	Övertid/mertid	-0,4	-0,3	-0,1	33,3
4033	Jour och beredskap	0	0	0	
4040	Förändring skuld jour, beredskap och övertid	0	0	0	
4110+ 4150	Semesterkostnad inkl. skuldförändring	-5,1	-3,8	-1,3	34,2
4120	Sjuklön	-0,5	-0,8	0,3	-37,5
	Övrigt konto 40xx-41xx	-1,3	-1,0	-0,3	30
	<b>Totalt kontoklass 40-41</b>	<b>-40,7</b>	<b>-37,8</b>	<b>-2,9</b>	<b>7,7</b>

### 5.3 Antal tillsvidareanställda årsarbetare

Yrkesgrupp	Antal årsarbetare per 31 dec 2021			Antal årsarbetare per 31 dec 2020			Förändring		
	Kvinnor	Män	Totalt	Kvinnor	Män	Totalt	Kvinnor	Män	Totalt
Administratör	38,8	9,6	48,4	38,8	10,0	48,8	0,0	-0,4	-0,4
Chef	16,0	12,0	28,0	14,0	6,0	20,0	2,0	6,0	8,0
Elevassistent	10,0	6,0	16,0	10,0	6,0	16,0	0,0	0,0	0,0
Handläggare	81,8	47,5	129,3	80,0	47,5	127,5	1,8	0,0	1,8
Ingenjör/tekniker/hantverkare		1,0	1,0		1,0	1,0	0,0	0,0	0,0
Kock/ kallskänka/köksbiträde	7,0	1,0	8,0	6,5	1,0	7,5	0,5	0,0	0,5
Kurator/ famrådg/kurativt arb	2,0		2,0	2,0		2,0	0,0	0,0	0,0
Lärare o annan pedagog	49,4	26,1	75,5	46,9	25,4	72,3	2,5	0,7	3,2
Städerska	5,8		5,8	5,8		5,8	0,0	0,0	0,0
Vaktmästare o förrådsarbetare	1,0	2,0	3,0	1,0	2,0	3,0	0,0	0,0	0,0
<b>Summa</b>	<b>211,8</b>	<b>105,2</b>	<b>317,0</b>	<b>205,0</b>	<b>98,9</b>	<b>303,9</b>	<b>6,8</b>	<b>6,3</b>	<b>13,1</b>

Siffrorna rörande antalet chefer stämmer tyvärr inte. En utredning har visat att manuella uppdateringar som gjordes i personalsystemet hösten 2020 påverkat statistikinhämtningen som inte varit möjlig att rätta till bakåt. Vi räknar med att kunna presentera korrekta siffror under 2022.

### 5.4 Sjukfrånvaro

Kategori	Utfall 2021			Utfall 2020			Förändring antal timmar, procent		
	Kvinnor	Män	Totalt	Kvinnor	Män	Totalt	Kvinnor	Män	Totalt
Schemalagda timmar	427 142	212 987	640 128	420 515	210 477	630 992	6 626	2 509	9 136
Sjukfrånvaro, korttidsfrånvaro (tim)	8 609	2 832	11 441	9 758	3 496	13 253	-1 149	-663	-1 812
Sjukfrånvaro, långtidsfrånvaro (tim)	9 203	2 828	12 031	7 862	3 860	11 723	1 341	-1 033	308
Sjukfrånvaro totalt (tim)	17 812	5 660	23 472	17 620	7 356	24 976	192	-1 696	-1 504
Sjukfrånvaro, korttidsfrånvaro % *	2,02 %	1,33 %	1,79 %	2,32 %	1,66 %	2,10 %	-0,30 %	-0,33 %	-0,31 %
Sjukfrånvaro, långtidsfrånvaro % *	2,15 %	1,33 %	1,88 %	1,87 %	1,83 %	1,86 %	0,28 %	-0,51 %	0,02 %
Sjukfrånvaro totalt % *	4,17 %	2,66 %	3,67 %	4,19 %	3,49 %	3,96 %	-0,02 %	-0,84 %	-0,29 %
*) Procent av schemalagd tid									



## 6 Framtida utmaningar

### Sammanfattning framtida utmaningar

- Återhämtningen efter pandemin och om det kommer att komma liknande virus i framtiden.
- Minska belastningen på serviceresetrafiken i peaktid.
- Att få tillbaka resenärer inom den allmänna kollektivtrafiken.
- Kostnadsökningarna inom transportinfrastrukturen.

### Framtida utmaningar

Många av de framtida utmaningarna är kopplade till pandemin och hur länge den pågår och om det kommer andra liknande virus i framtiden som ger liknande påverkan på samhället.

För serviceresor finns utmaningarna i att kunna bedriva en effektiv trafik över dygnets alla timmar. Belastningen i peaktid är väldigt hög och kostnadsdrivande. De begränsningar i samplaneringen som införts under pandemin kommer förmodligen till viss del att bestå även framöver och det innebär att det i peaktid finns för lite platser i fordonen för att alla resenärer ska kunna åka inom ett rimligt tidsspänn i förhållande till sitt önskemål. Digitaliseringsresan har börjat för serviceresor och det finns utmaningar i att få till effektivare system internt för Region Örebro läns hantering av resorna men också för att användarna inte helt kommer att kunna gå över till digitala lösningar i närtid.

För den allmänna kollektivtrafiken handlar det bland annat om att kunna bedriva en trafik där förarna återgår till den servicefunktion de har och den gynnsamma påverkan det har på biljettförsäljningen och betalningsmoralen. Det handlar också om att få tillbaka resenärerna och att de känner att det ur smittspridningssynpunkt är tryggt att åka med Länstrafiken. 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 motsvarande utmaningar kopplade till pandemin men också genom att de ligger i olika faser vad gäller ny operatör som utför trafiken. Mälardalstrafik har en ny tågoperatör sen december 2021 och Tåg i Bergslagen håller precis på och förbereder en upphandling av ny tågoperatör.

För infrastrukturuområdet ligger de framtida utmaningarna i de kostnadsökningar som är i projekten i beslutad länsplan för regional transportinfrastruktur vilket gör att alla åtgärder som finns med inte går att genomföra. Förslaget till nationell plan som just nu är ute på remiss innehåller också för få nya objekt jämfört med nuvarande nationella plan och att redan beslutade objekt åter upp den ramutökning som kommit till stånd. Också detta på grund av kostnadsökningar. Avsaknaden av järnvägsförbindelsen Oslo-Stockholm i förslaget till nationell plan är också en utmaning att hantera.

Inom samhällsplaneringsområdet finns det utmaningar i ovissheten om hur bostadsmarknaden utvecklar sig. Pandemin har skapat en förändrad syn på närvaron på arbetsplatsen och det i sin tur skapar en annan efterfrågan på bostäder i andra lägen än tidigare och även ett annat rese-mönster. Detta kan skapa utmaningar för de kommuner som tidigare haft en utflyttning om be-

folkningen återigen ökar till en nivå som den kommunala och regionala servicen inte är anpassad för.

Det kommande året kommer att präglas av ett intensivt arbete med att sprida information och ge projektstöd i olika former kopplade till strukturfonds- och sektorsprogram, inklusive de territoriella samarbetsprogrammen Interreg. Tillsammans med Brysselkontoret, Central Sweden kommer förvaltningen behöva fortsätta med större mobiliseringsinsatser samt öka egen mottagarkapacitet för att länets aktörer ska dra nytta av det europeiska samarbetet.

## 7 Intern styrning och kontroll

Intern styrning och kontroll (ISK) är en process som regionstyrelsen, nämnderna och verksamhetsledningarna har för att tillsammans upprätthålla en effektiv ledning och styrning av verksamheten. Processen ska säkerställa en ändamålsenlig och lagenlig verksamhet, det vill säga att verksamheten bedrivs i enlighet med de krav som ställs på verksamheten:

### Intern styrning

- a) Att verksamheten fullgör sina föreskrivna uppgifter samt uppnår beslutade mål och uppdrag.
- b) Att verksamheten bedrivs inom tilldelade ekonomiska ramar.

### Intern kontroll

- c) Att verksamheten följer de styrande dokument som Region Örebro län har beslutat samt lagar, förordningar, föreskrifter och avtal som gäller för verksamheten.
- d) Att redovisningen och uppföljningen av verksamheten och ekonomin är rättvisande och ändamålsenlig.
- e) Att informationssäkerheten är tillgodosedd utifrån kraven på konfidentialitet, riktighet, tillgänglighet och spårbarhet.

Den interna kontrollen ska vara tillräcklig enligt Kommunallagen (KL) 6 kap. 6 §. Med tillräcklig menas att processen för den interna styrningen och kontrollen ska vara ändamålsenligt utformad efter verksamhetens förutsättningar, art och omfattning.

Nämnderna ansvarar för att verksamheten inom sina ansvarsområden bedrivs i enlighet med kraven samt att verksamheten inom sina ansvarsområden upprätthåller en tillräcklig intern styrning och kontroll.

Regionstyrelsen ska utifrån sin uppsiktsplikt göra ett utlåtande i årsredovisningen om den interna styrningen och kontrollen för verksamheten inom Region Örebro län har varit tillräcklig.

### 7.1 Internkontrollplan

#### Symbolförklaringar

✓ = Avslutad    ✗ = Ej genomförd

#### HR

#### Risken att systematiskt arbetsmiljöarbete (SAM) inte efterlevs.

Status	Åtgärd
✓	<p><b>Regionövergripande åtgärd: Varje chef ska säkerställa efterlevnaden av SAM utifrån de regionövergripande dokument som finns, och uppföljning ska ske i ledningsgrupper och i samverkansgrupper.</b></p> <p><i>Kommentar</i> Kontroll av efterlevnaden av SAM-processen sker i samverkan med fackliga parter. Bedömningen är att förvaltningen överlag uppfyller de krav som finns.</p>

## Ekonomi

Risken att projektet att införa ett nytt ekonomisystem inte klarar att leverera resultat enligt mål i projektplan.

Status	Åtgärd
✓	<p><b>Regionövergripande åtgärd: Säkerställ att slutanvändarna genomför utbildning och får stöd i det nya ekonomisystemet.</b></p> <p><i>Kommentar</i>            Har åtgärden bidragit till önskad effekt?            Projektet har infört driftsättning, genomfört användarutbildningar och sammanställt utbildningsmaterial för aktuella slutanvändargrupper. Utbildningsmaterial finns publicerat på regionens intranät. Kommunikation gällande utbildningar har skett enligt projektets kommunikationsplan.            Ekonomienheten på förvaltning regional utveckling har stöttat medarbetarna inom nämndens ansvarsområden för att på ett bra sätt komma igång med användningen av det nya ekonomisystemet. Arbete med utbildning och kompetenshöjning i användningen av systemet kommer att pågå kontinuerligt.            Ska risken ingå i nästkommande års riskanalys?            Nej</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><b>Regionövergripande åtgärd: Säkerställ ett systematiskt och riskbaserat informationssäkerhetsarbete med användande av de resurser som i prioritering i förhållande till andra angelägna verksamheter, kan anslås. All berörd personal ska ha god kunskap om och medverka till att följa regelverk för informationssäkerhet, att informationsklassa och riskbedöma vid inköp, upphandling och förändring som kan påverka informationssäkerheten.</b></p> <p><i>Kommentar</i>            Inom förvaltningen finns en grupp för informationssäkerhetsfrågor vilken möts vid behov. Förvaltningen har under 2020 återbesatt en central funktion kopplat till frågorna varför arbetet med ett systematiskt och riskbaserat informationssäkerhetsarbete åter kunnat växlas upp på ett tillfredsställande sätt.</p>
⚠	<p><b>Regionövergripande åtgärd: Säkerställ att informationsklassning av IT-stöd som innehåller personuppgifter har genomförts i enlighet med riktlinje för informationsklassning. Dokumentnr434302. Rapportera hur många system som är klassade och hur många som återstår. (Förvaltningen/verksamheten ska dokumentera vilka system som är informationsklassade och vilka som kvarstår att informationsklassa (Dokumentationen ska inte ske i Stratsys) Inför årsrapporten för informationssäkerhet kommer denna dokumentation att efterfrågas.)</b></p> <p><i>Kommentar</i>            Alla system är ännu inte informationsklassade men system som är kopplade till Serviceresor är klassade och åtgärder är vidtagna för att säkerställa korrekt hantering.</p>

Status	Åtgärd
↓	<p><b>Regionövergripande åtgärd: Informationsägare/objektägare ska säkerställa att identifierade informationssäkerhetsbrister åtgärdas.</b></p> <p><i>Kommentar</i> Utifrån genomförda informationsklassningar pågår arbete med åtgärder.</p>
✓	<p><b>Områdesövergripande åtgärd: Implementera Follow print i de verksamheter som hanterar personuppgifter</b></p> <p><i>Kommentar</i> Den skrivare som återstår att implementera Follow Print på har en faxfunktion som sjukresor använder. Faxfunktionen hindrar Follow Print-installationen. Det finns en annan lösning för de intyg som sjukvården faxar till sjukresor men faxfunktionen används fortfarande. En informationskampanj måste till innan förvaltningen kan släcka faxfunktionen på skrivaren. Prognosen är att släcka faxfunktionen på skrivaren till årsskiftet. De som skriver ut dokument med känsliga uppgifter använder så länge en annan skrivare men Follow Print-funktion.</p>

## Kvalitet och utveckling

### Risken att arbetssätt/processer som inkluderar flera verksamheter inte samordnas.

Status	Åtgärd
↓	<p><b>Fortsätta med VP-uppföljningsmöten och införa projektsamordningsmöten.</b></p> <p><i>Kommentar</i> Förvaltningen har inte infört de projektsamordningsmöten som tidigare planerades efter att frågan utretts grundligt. VP-uppföljningsmöten fortsätter, här har en arbetsmetod utvecklats för att fungera digitalt på ett lite bättre sätt.</p>
↓	<p><b>Identifiera och beskriv processer inom hela området trafik och samhällsplanering.</b></p> <p><i>Kommentar</i> Arbete pågår inom serviceresor i att fördjupa kartläggningen ned på arbetsuppgiftsnivå.</p>
✓	<p><b>Ta fram handlingsplaner kopplade till under 2020 genomförd kvalitetskulturindexmätning enligt SIQ:s modell.</b></p> <p><i>Kommentar</i> Förvaltningen har en åtgärd på områdesnivå och fortsätter med arbetet på enhetsnivå.</p> <p><i>Bedömningen är att risken tas bort i nästa års IK-plan</i></p>

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

Status	Åtgärd
✓	<p><b>Regionövergripande åtgärd: Genomför intressentanalys för att identifiera intressenter, deras krav och behov.</b></p> <p><b>Kommentar</b></p> <p><i>Någon regelrätt intressentanalys har inte genomförts inom området Trafik och samhällsplanering de senaste åren. Intressentperspektivet finns dock i organisationen och visar sig bland annat i de fokusgrupper som finns inom Allmän kollektivtrafik där både kommuner och trafikföretag finns med. Inom Serviceresor visar sig intressentperspektivet i de mötesforum som finns med både kundgrupper, kommunerna, skolorna och trafikföretagen. Enheten Samhällsplanering och infrastrukturens hela grund bygger på intressentperspektivet och de synergier som kan komma till stånd via samverkan med intressenterna.</i></p> <p><i>Risken kan tas bort eftersom intressentperspektivet finns etablerat inom förvaltningen.</i></p>
⚠	<p><b>Regionövergripande åtgärd: Involvera intressenter i förbättringsarbeten/utvecklingsarbeten för att fånga deras krav och behov som en utgångspunkt i verksamhetens utveckling.</b></p> <p><b>Kommentar</b></p> <p><i>Arbete med att involvera förvaltningens intressenter i förbättringsarbetet pågår. Exempel på det är att användare har varit med i utvecklandet av serviceresors nya app för att boka färdtjänstresor och att förvaltningen arbetar tillsammans med anlitade trafikföretag för att hitta förbättrings- och utvecklingsområden.</i></p>
⚠	<p><b>Regionövergripande åtgärd: Genomför systematisk uppföljning för att utvärdera arbetssätt och processers resultat.</b></p> <p><b>Kommentar</b></p> <p><i>Ett förbättringsområde som kanske släpar efter. Förvaltningen arbetar med att kartlägga processer och i det arbetet är det också viktigt att hitta bra måttal för processerna men arbetet är inte riktigt i mål ännu. Den systematiska uppföljningen kan därmed bli bättre och kommer bli det när förvaltningen får bättre grepp om de processer som är involverade.</i></p>
✓	<p><b>Regionövergripande åtgärd: Synliggör/kommunicera genomförda förbättringar gentemot verksamhetens intressenter.</b></p> <p><b>Kommentar</b></p> <p><i>De mötesformer förvaltningen har med t.ex. kunder, trafikföretag och kommuner går i stor grad ut på att synliggöra förvaltningens arbete med att genomföra förbättringar och att få input utifrån i detta arbete.</i></p> <p><i>Ska risken ingå i nästkommande års riskanalys?</i></p> <p>Nej</p>
✓	<p><b>Regionövergripande åtgärd: Använd avvikelser som ett underlag för förbättring av verksamhetens arbetssätt/processer.</b></p> <p><b>Kommentar</b></p> <p><i>Succesivt får förvaltningen bättre och bättre grepp om de händelser som förvaltningen bör betrakta som avvikelser och i och med det har förvaltningen då större möjlighet att analysera dessa och avgöra vad som är systematiskt och vad som är av mer slumpmässig natur.</i></p> <p><i>Ska risken ingå i nästkommande års riskanalys?</i></p> <p>Nej</p>

Status	Åtgärd
✓	<p><b>Regionövergripande åtgärd: Använd ”SIQ Framgångsinsikt för regioner” som ett verktyg för reflektion och dialog kring kvalitetsutveckling ur ett helhetsperspektiv.</b></p> <p><i>Kommentar</i> Eftersom förvaltningen genomförde en Kvalitetskulturmätning under slutet av 2020 genomför inte förvaltningen detta under 2021.</p>
✓	<p><b>Regionövergripande åtgärd: Identifiera och beskriv prioriterade arbetssätt/processer inkl. de som kräver samordning mellan verksamheter.</b></p> <p><i>Kommentar</i> Processerna är kartlagda inom området Trafik och samhällsplanering. Arbetssätten kommer att hanteras i den kommande dokumentationen av processernas olika steg.</p>

## 7.2 ISK-bedömning

Den interna styrningen och kontrollen (ISK-processen) är en integrerad del av planeringen, genomförandet, uppföljningen och förbättringen av verksamheten inom nämndens ansvarsområde. 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. Därmed bedöms den interna styrningen och kontrollen som tillräcklig.