

Årsredovisning 2023

Kollektivtrafiknämnden

Innehållsförteckning

Sammanfattning	3
Måluppfyllelse	3
Verksamhet.....	3
Ekonomiskt utfall	4
Händelser av väsentlig betydelse	6
Mål	7
Strategi för länets utveckling	7
Strategi för våra medarbetare	8
Strategi för ekonomi.....	10
Verksamhet	11
Produktion	11
Ekonomisk analys	12
Ekonomiskt utfall mot föregående år.....	12
Ekonomiskt resultat jämfört med budget.....	12
Resultatförbättrande åtgärder	13
Förtroendemannabudget.....	13
Väsentliga personalförhållanden	14
Antal anställda.....	14
Sjukfrånvaro - ökade frisktal.....	14
Arbetsmiljö - Hälsofrämjande arbetsmiljö.....	15
Chef- och ledarskap.....	15
Investeringar	16

Årsredovisning 2023 Kollektivtrafiknämnden

2024-02-14

Dnr KTN/12/2024





Godkänd av kollektivtrafiknämnden 2024-02-21, § 6

Sammanfattning

Måluppfyllelse





Regionens fyra strategier för länets utveckling, våra medarbetare, vård samt ekonomi är grunden för målen och uppdragen. Inom kollektivtrafiknämnden (KTN) finns 6 prioriterade mål inom tre av de fyra strategierna. Dessa redovisas i tabellen nedan.

Prioriterade mål - KTN

Alla mål	Resultat	Antal	Andel
Grön		3	50%
Gul		1	17%
Röd		2	33%
Ej mätbart	—	0	0%
Totalt		6	100%

Under varje prioriterat mål finns totalt 8 uppdrag från regionfullmäktige för att säkerställa att fullmäktiges prioriteringar genomförts i verksamheten. Den samlade bilden av måluppfyllelsen för kollektivtrafiknämndens alla uppdrag bedöms som gul, se tabell nedan.

Uppdrag till KTN

Alla uppdrag	Resultat	Antal	Andel
Grön		4	50%
Gul		2	25%
Röd		2	25%
Ej mätbart	—	0	0%
Totalt		8	100%

Under de 8 uppdragen redovisas totalt 12 verksamhetsmål, av dessa är 50 % helt uppfyllda, 17% delvis uppfyllda och arbete pågår och 33% ej uppnådda. Det är i huvudsak inom ekonomisk utveckling som verksamhetsmålen inte är uppfyllda.

Verksamhet

Resandet och intäkterna har tagit fart efter coronapandemin. Ett förändrat arbets- och resandemönster, med bland annat ökat hemarbete, har dock fortsatt viss påverkan på resandet. Trenden ser likadan ut även i övriga riket. Resandeökningen under året har framförallt skett bland konsumenter (resenärer som betalar sina biljetter själva), vilket är extra positivt ur ett intäktsperspektiv. Med anledning av det ökade resandet har en omDispositionering av fordonsresurser med högre kapacitet genomförts för att bättre svara upp mot efterfrågan och därmed ge förutsättningar till ytterligare ökat resande och en ökad tillgänglighet till kollektivtrafiken.

Avtal avseende stadstrafiken i Östersund och regiontrafik i Åre har, efter överprövningar, nu tecknats. I Åre har dessutom ett avtal med SkiStar tecknats avseende destinationstrafiken, vilket är ett unikt samarbete i Sverige. Uppstartsprojekten för de nya avtalen har påbörjats inför trafikstarten i juni 2024. Dessutom har regiontrafik i Ragunda/Linje 40 upphandlats och avtal tecknats.

Under 2022 upphandlades ett nytt planeringssystem för särskild kollektivtrafik. Systemet är nu under införande, med driftstart i februari 2024.

En ny resenärsapp i mobilen lanserades den 6 december 2023. Ytterligare utveckling av biljettsystemet sker under 2024 i samarbete med övriga kollektivtrafikaktörer i de fyra nordligaste länen.

En utredning för översyn av priser, biljetter och prisstruktur har genomförts. Utredningen har resulterat i ett förslag som beslutats av regionfullmäktige den 28 november 2023. Införandet av nya biljetter, zoner och priser kommer att ske under andra halvan av 2024.

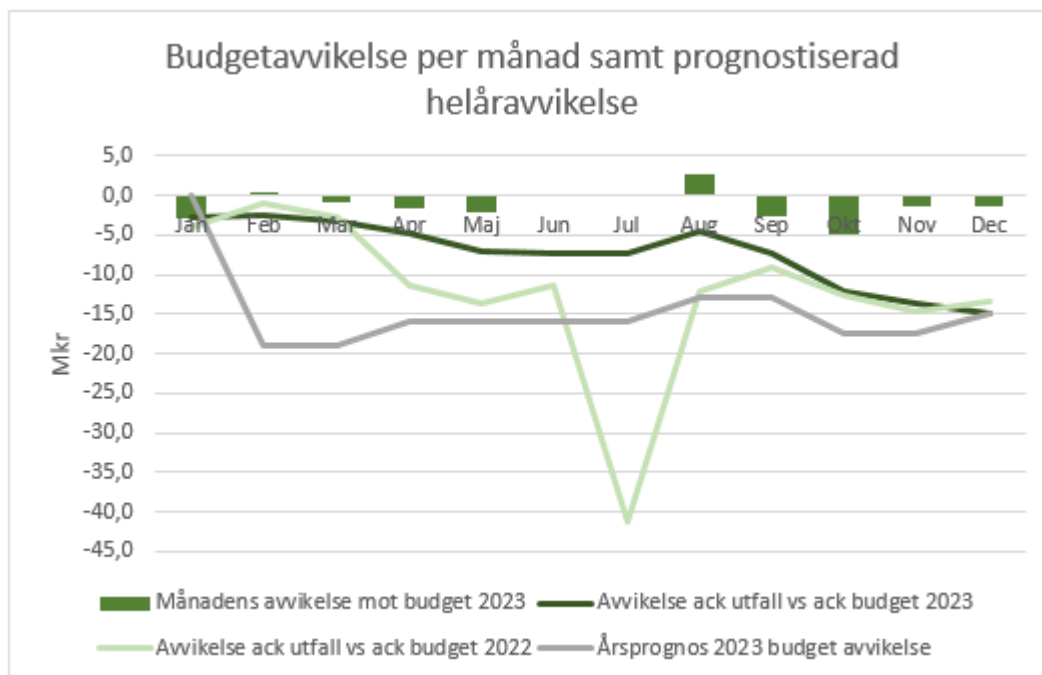
Under 2023 har flera stora evenemang genomförts runt om i länet; Storsjöcupen, Storsjöyran, O-ringen, Fjällmaraton och världscuptävlingar i skidor och skidskytte. Kollektivtrafiken har samarbetat med arrangörerna för att bland annat öka tillgängligheten till evenemangen. Den beslutade riktlinjen för kollektivtrafik vid evenemang har varit en viktig förutsättning för en enhetlig hantering.

Ekonomiskt utfall

Verksamheten redovisar ett resultat på -14,9 mkr. Vid årets ingång prognostiserades ett budgetunderskott på -21,5 mkr. Underskottet beror på en mycket kraftig kostnadsutveckling under 2022 och är den primära orsaken till det negativa resultatet. Det säkerhetspolitiska läget innebar en kraftig utveckling av bränsle- och energipriserna. Läget stabiliserades under årets inledning och priserna vände nedåt. Under årets sista månader har bränslepriserna dock vänt uppåt igen. Detta i en kombination med en hög inflation och höjda räntor innebär att kostnadsnivån totalt sett landar på den budgeterade nivån för 2023.

Parallellt med detta har intäkterna varit lägre på grund av den fleråriga pandemin som påverkat det kollektiva resandet och därmed intäkterna. Resandet och intäkterna har återhämtat sig under året men är fortfarande inte på samma nivå som innan pandemin.

Utvecklingen av de kostnadsindex som reglerar trafikavtalen är i dagsläget ovanligt svårbedömda på grund av världsläget, med bland annat kriget i Ukraina och en instabil energi- och finansmarknad och hög inflation. Trots det avviker verksamhetens prognostiserade nettokostnad endast med 1 % i förhållande till omsättningen.



Grafen ovan åskådliggör hur det verkliga utfallet per månad och ackumulerat för

rapportperioden förhåller sig till budget. För perioderna januari och juli upprättas inga månadsrapporter.

Händelser av väsentlig betydelse

Till skillnad från de tre föregående åren har verksamheten, och övriga samhället, inte omfattats av restriktioner kopplade till Coronapandemin. Detta har påverkat ekonomin och resandet positivt.

Efter positiva utfall i överprövningar har nu avtal ingåtts för stadstrafiken i Östersund samt trafiken i Åre kommun. I samband med det senare har också ett avtal med SkiStar tecknats för destinationstrafiken, vilket är ett unikt samarbete i Sverige. Upphandling har också genomförts för Ragunda och linje 40, där avtal tecknats utan överprövning.

Under december lanserades en ny resenärsapp, vilket är det första steget mot det nya biljett- och betalssystemet. Arbetet kommer att fortsätta under 2024.

Mål

Strategi för länets utveckling

Goda kommunikationer inom samt till och från Jämtland Härjedalen

- Antalet validerade resor ökade med drygt 10% under 2023 och har nästan helt återhämtat sig jämfört med nivån innan pandemin. Den anropsstyrda Anropsstyrd linjetrafiken används framförallt för att öka tillgängligheten i områden med lågt resandeunderlag. Den gjordes sökbar i reseplaneraren på hemsidan och i mobilappen, vilket synliggör trafiken bättre och har lett till en resandeökning på drygt 30% för trafikslaget.

Flera insatser pågår för att utveckla kollektivtrafiken. Exempelvis ett nytt linjenät i Östersund, arbete med Östersundslänken, förenklat biljettutbud, tillgänglighetsanpassning av digitala informationskanaler och i trafikavtalet med Åre har den trafik som hittills bedrivits av Skistar inkluderats. Upphandlingar har genomförts och avtal tecknats för stadstrafiken i Östersund samt regiontrafiken i Åre och Ragunda. I Östersund kommer trafiken att bedrivas helt elektrifierad. Delar av trafiken i Åre kommer att vara elektrifierad. Övrig trafik i Åre samt i Ragunda kommer att bedrivas med förnyelsebara drivmedel.



Kollektivtrafiknämnden ska skapa förutsättningar för ett utbud av kollektivtrafik som ökar resandet inom samt till och från länet.

- Flera olika åtgärder för att öka tillgängligheten till kollektivtrafiken genomförs och utreds. Exempelvis nytt linjenät i Östersund, arbete med Östersundslänken, förenklat biljettutbud, tillgänglighetsanpassning av digitala informationskanaler och omdisponering av fordonsresurser. Antalet validerade resor ökade med sammanlagt 600 000 år 2023 jämfört med 2022 vilket motsvarar en ökning med drygt 10%. Resandet har nästan helt återhämtat sig jämfört med nivån innan pandemin.


Verksamhetsmål (alla nivåer)	Utfall	Målvärde	Kommentar
● Öka antalet validerade resor jämfört med tidigare år	● Ja	Genomförd aktivitet	Antalet validerade resor ökade med sammanlagt 600 000 2023 jämfört med 2022.
● Kartlägga behov och prioritera insatser för ökad tillgänglighet	● Ja	Genomförd aktivitet	Flera olika åtgärder genomförs och utreds.



Kollektivtrafiknämnden ska öka den geografiska tillgängligheten och möta framtidens utmaningar genom attraktiva mobilitetslösningar och utveckling av innovativa lösningar för resmöjligheter

- ◆ Anropsstyrd linjetrafik gjordes sökbar i reseplaneraren på hemsidan och i mobilappen, vilket synliggör trafiken bättre. Detta har lett till en resandeökning på drygt 30% för trafikslaget. Anropsstyrd linjetrafik används framförallt för att öka tillgängligheten i områden med lågt resandeunderlag. I samband med upphandlingen av trafikavtalet i Åre har Region Jämtland Härjedalen också inkluderat den trafik som hittills bedrivits av Skistar. Trafiken kommer från och med sommaren 2024 att bli en integrerad del av den allmänna kollektivtrafiken, men finansieras av Skistar. Ett unikt samarbete i Sverige. Region Jämtland Härjedalen har deltagit i projektet "Delad mobilitet för landsbygden" som avslutats under året. Projektet avsåg att tillhandahålla delade mobilitetslösningar och öka både mobilitet och folkhälsa utan att tillföra egna privata fordon, men resultatet blev blygsamt.

Verksamhetsmål (alla nivåer)	Utfall	Målvärde	Kommentar
 Se över möjligheten att ta fram ett nytt koncept gällande Närtrafik och Anropsstyrd trafik	 Pågående	Genomförd aktivitet	Den anropsstyrda linjetrafiken har tillgängliggjorts i reseplanerare på hemsida och i mobilapp. Tidigare har dessa resor endast funnits som pdf-tabeller på hemsidan. Något nytt koncept för närtrafik har ännu inte tagits fram.

Kollektivtrafiknämnden ska fortsätta arbetet med att hitta former för ett modernt, utvecklat och hållbart resande genom hållbara bränsleval.

-  Upphandlingar har genomförts och avtal tecknats för stadstrafiken i Östersund samt regiontrafiken i Åre och Ragunda. I Östersund kommer trafiken att bedrivas helt elektrifierad. Delar av trafiken i Åre kommer att vara elektrifierad. Övrig trafik i Åre samt i Ragunda kommer att bedrivas med förnyelsebara drivmedel. I valet av elektrifierade fordon har stort fokus lagts på hållbarhetsperspektiven och uppförandekoden kopplat till fordonens tillverkning, tillsammans med trafikföretagen och expertkompetens inom kollektivtrafikbranschen.

Verksamhetsmål (alla nivåer)	Utfall	Målvärde	Kommentar
 Genomföra omvärldsbevakning och analys för att kunna ställa relevanta krav vid upphandling	 Ja	Genomförd aktivitet	<p>Regionen har tillsammans med trafikföretagen lagt stort fokus på hållbarhetsarbetet vid fordonstillverkningen av batteridrivna bussar. Detta har gjorts bland annat genom att samarbeta med expertkompetens inom branschen och de rapporter som tagits fram av bland annat Västtrafik, SL och Skånetrafiken.</p> <p>Analys av tillgängliga fordon och drivmedel genomfördes vid upphandling av Ragunda och L40. Tillgång till förnyelsebara drivmedel finns, medan fordon med emissionsfria drivlinor saknas i hög grad.</p>

Strategi för våra medarbetare

Säkra långsiktig kompetensförsörjning och goda anställningsvillkor

- För att kunna utveckla arbetet med att genomföra biljettkontroller samt att aktivt arbeta med tillgänglighet och information på hållplatser saknas bland annat resurser och kompetenser.

Regionstyrelsen och nämnderna ska skapa förutsättningar för en fungerande kompetensförsörjning utifrån uppdrag och behov, verksamhetsutveckling, arbetsmetoder och kompetens.

- För att kunna utveckla arbetet med att genomföra biljettkontroller samt att aktivt arbeta med tillgänglighet och information på hållplatser saknas bland annat resurser och kompetenser.

Verksamhetsmål (alla nivåer)	Utfall	Målvärde	Kommentar
● Identifiera vilka kompetenser som behövs utifrån verksamhetens mål och uppdrag nu och i ett långsiktigt perspektiv	● Ja	Genomförd aktivitet	Området behöver bland annat resurser och kompetenser för att bedriva biljettkontroller, samt att arbeta aktivt och praktiskt med tillgänglighet och information på hållplatser.
● Kartlägga och synliggöra fördelar och nackdelar med distansarbete för att utveckla struktur och arbetssätt	● Ja	Genomförd aktivitet	Medarbetare och chefer ser fördelar med flexibiliteten. Inga indikationer finns på ett behov av ett förändrat arbetssätt.

Aktivt medarbetarskap och ledarskap

- Genom en mindre omorganisation, som träder i kraft från och med 2024, har ansvaret för verksamheten delats upp på ytterligare en enhet. Denna förändring ger enhetscheferna en bättre förutsättning att bedriva ett aktivt och utvecklande ledarskap inom respektive ansvarsområde.

Regionstyrelsen och nämnderna ska utveckla chefers förutsättningar för att bedriva ett aktivt och utvecklande ledarskap.

- Genom en mindre omorganisation, som träder i kraft från och med 2024, har ansvaret för verksamheten delats upp på ytterligare en enhet. Denna förändring ger enhetscheferna en bättre förutsättning att bedriva ett aktivt och utvecklande ledarskap inom respektive ansvarsområde.

Verksamhetsmål (alla nivåer)	Utfall	Målvärde	Kommentar
◆ Upplevelsen hos medarbetare av att de får stöd från sin närmsta chef ska öka jämfört med 2022	4,31	4,6	Utfallet har sjunkit mellan mätningarna på våren och hösten och orsaken finns i den underbemanning inom chefsbefattningar som rått under sommaren och hösten.
● Identifiera förbättringsområden och genomföra åtgärder för att	● Ja	Genomförd aktivitet	Genom en omorganisation har ansvaret för verksamheten delats upp på flera enheter. Denna förändring ger enhetscheferna en bättre förutsättning att bedriva ett aktivt och

Verksamhetsmål (alla nivåer)	Utfall	Målvärde	Kommentar
öka chefers förutsättningar att bedriva ett aktivt och utvecklande ledarskap			utvecklande ledarskap inom respektive ansvarsområde.

Utveckla en hälsofrämjande arbetsmiljö

- Hälsufrämjandeindex har minskat mellan vårens och höstens mätning. Orsakerna till resultatet i huvudsak identifierats och analyserat till att verksamheten av olika anledningar haft en underbemanning samtidigt som ny verksamhet har införts.

Regionstyrelsen och nämnderna ska utveckla ett mer förebyggande systematiskt arbetsmiljöarbete och säkerställa att det systematiska arbetsmiljöarbetet sker på samtliga nivåer i organisationen.

- Hälsufrämjandeindex har minskat mellan vårens och höstens mätning. Orsakerna till resultatet i huvudsak identifierats och analyserat till att verksamheten av olika anledningar haft en underbemanning samtidigt som verksamhet har överförts till verksamhetsområdet.

Verksamhetsmål (alla nivåer)	Utfall	Målvärde	Kommentar
■ Bibehålla totalt hälsufrämjandeindex i nivå med 2022 års resultat	4,48	5	Hälsufrämjandeindex har minskat till 4,48 för andra halvåret jämfört med första halvårets resultat 5,31.

Strategi för ekonomi

En ekonomi i balans genom god styrning och uppföljning

- Verksamheten når varken målen för netto- eller bruttokostnadsutveckling under 2023.

Regionstyrelsen och samtliga nämnder ska arbeta med att minska kostnadsdrivningen.

- Den höga inflationen, räntehöjning och ökade bränslepriser har inneburit en kostnadsökning enligt de ingångna trafikavtalen. Trafikavtalen är den dominerande kostnaden inom kollektivtrafiken och indexeras till 100 %. Det finns därför begränsade möjligheter att påverka såväl netto- som bruttokostnadsutvecklingen på kort sikt. Långsiktigt sker ett arbete i upphandlingar för att säkerställa kostnadseffektiva och kvalitativa kollektivtrafiklösningar.

Verksamhetsmål (alla nivåer)	Utfall	Målvärde	Kommentar
Nettokostnadsutveckling inom Kollektivtrafiknämnden	7,2 %	Högst 2,2 %	
Bruttokostnadsutveckling inom Kollektivtrafiknämnden	3,7 %	Högst - 4,6 %	

Långsiktig investeringsplanering

- Det finns ett behov av att investera i bankkortterminaler och biljettsystemet för att säkerställa möjligheten att ta betalt ombord i bussarna. Behovet har under året blivit tydligare och tidshorisonten kortare. Det finns beslut om en investeringsplan för biljettsystemet, men tidshorisonten och omfattningen behöver ses över.

Regionstyrelsen och samtliga nämnder ska utöka sin planeringshorisont till minst tre år för investeringar.

- Verksamheten tar fram planering för investeringar enligt gällande organisationsövergripande riktlinjer. Revidering av dessa pågår.

Verksamhetsmål (alla nivåer)	Utfall	Målvärde	Kommentar
Ta fram 3-årig plan för investeringar	Ja	Genomförd aktivitet	Det finns ett behov av att investera i bankkortterminaler och biljettsystemet för att säkerställa möjligheten att ta betalt ombord i bussarna. Det finns beslut om en investeringsplan för biljettsystemet, men tidshorisonten och omfattningen behöver ses över.

Verksamhet

Produktion

Verksamheten bedrivs med kollektivt resande inom allmän kollektivtrafik för buss och tåg (genom delägda bolaget Norrtåg) samt inom särskild kollektivtrafik (färdtjänst och skolskjutsar) på uppdrag av länets kommuner.

Kollektivtrafik

Kollektivtrafik	2020-12	2021-12	2022-12	2023-12
Totalt antal resor	4 528 000	4 213 000	5 698 000	6 275 000
Regionbuss och tåg	1 802 000	1 670 000	2 173 000	2 305 000
Tätortstrafiken Östersund	2 726 000	2 543 000	3 525 000	3 970 000

Resandet har återhämtat sig efter pandemin. Stadstrafiken i Östersund är nu på samma nivå som innan pandemin, medan regiontrafiken inte återhämtat sig helt.

Ekonomisk analys

Intäkter och kostnader i tkr	Ack utfall	Ack budget	Bud-Utf Diff	Ack utfall fg år	Ack utf-Ack fg år Diff
Avgifter	138 403	123 390	15 013	128 357	10 047
Försäljning	142 335	124 791	17 544	138 087	4 248
Erhållna bidrag	9 550	10 519	-969	23 792	-14 242
Övriga intäkter	1 070	0	1 070	0	1 070
Summa Intäkter	291 359	258 700	32 659	290 236	1 123
Personalkostnader	-12 571	-12 692	120	-12 033	-539
Köp av verksamhet	-480 507	-429 521	-50 986	-470 052	-10 456
Verksamhetsanknutna tjänster	-4 603	-3 861	-742	-4 022	-581
Material och varor	-304	-400	96	-312	7
Lämnade bidrag	-40 471	-43 058	2 587	-30 558	-9 913
Lokaler	-1 016	-3 774	2 758	-3 584	2 568
Förbrukn.inv, rep o underhåll	-7 245	-5 253	-1 992	-6 304	-941
Bilhyra, övr trp.medel o frakt	-26 804	-27 954	1 150	-27 217	413
Tjänsteresor och logi	-150	-228	78	-162	11
Konsultkostnader	-3 639	-3 131	-508	-2 726	-912
Övriga kostnader	-3 349	-2 677	-672	-2 578	-771
Avskrivningar/finansnetto	-492	-1 051	559	-1 045	553
Summa Kostnader	-581 152	-533 600	-47 552	-560 591	-20 561
Summa Verksamhetens nettokostnader	-289 793	-274 900	-14 893	-270 355	-19 438

Ekonomiskt utfall mot föregående år

Verksamhetens ackumulerade nettokostnader uppgick för helår 2023 till 289,8 mkr vilket innebär en ökning med 19,4 mkr jämfört med föregående år.

Avvikelsen består av:

Intäkter har ökat med 1,1 mkr jämfört med föregående år:

- Försäljning inkl. avgifter är 14,3 mkr högre 2023 jämfört med 2022
- Erhållna bidrag o viten/skadestånd är 13,2 mkr lägre 2023 jämfört med 2022

Kostnaderna har ökat med 20,6 mkr jämfört med föregående år:

- Trafikkostnaderna är 10,5 mkr högre 2023 jämfört med 2022.
- Kostnaderna för Norrtåg är 9,9 mkr högre 2023 jämfört med 2022

Ekonomiskt resultat jämfört med budget

Kollektivtrafiknämnden redovisar en resultatavvikelse uppgående -14,9 mkr jämfört med budgeten för helår 2023. Huvudorsaken till underskottet beror på det budgetunderskott som prognostiserades vid årets ingång som uppgick till -21,5 mkr. Detta beror huvudsakligen på ett högt kostnadsläge i omvärlden avseende exempelvis drivmedel, energi och höjda räntor samt den ökande allmänna inflationen (KPI) som gällt den senast två åren.

Intäkter var 32,7 mkr högre än budget för helår 2023

- Konsumentintäkter och övriga intäkter samt bidrag var 16,1 mkr högre än budgeterat.
- Intäkter för tåghyror var 1,2 mkr lägre än budgeterat vilket möts av minskad kostnad, se nedan.
- Intäkt för särskild kollektivtrafik (Färdtjänst och Skoltrafik) var 17,7 mkr högre än budgeterat vilket möts av ökad kostnad, se nedan.

Kostnaderna är 47,6 mkr högre än budget för helår 2023

- Entreprenörsersättningar för den allmänna kollektivtrafiken var 34,1 mkr högre än budgeterat. Denna fördyring identifierades redan vid budget men täcktes inte i ramtilldelning för nämnden.
- Entreprenörsersättningar för den allmänna kollektivtrafiken var 0,9 mkr lägre än budgeterat.
- Driftbidraget till Norrtåg var 2,6 mkr lägre än budgeterat.
- Tåghyror var 1,2 mkr lägre än budgeterat vilket möts av minskad intäkt, se ovan.
- Kostnaderna för särskild kollektivtrafik (Färdtjänst och Skoltrafik) var 17,7 mkr högre än budgeterat vilket möts av ökad intäkt, se ovan.

Resultatförbättrande åtgärder

Kostnadsutveckling för trafikavtalen är högst omvärldsberoende vilket medför mycket små möjligheter att påverka kostnadsmassan på kort sikt. Nya upphandlingar har tagit sikte på stabila produktionskostnader och långsiktiga avtal.

För att öka resande och intäkter pågår arbeten dels med översyn av prismodell, nytt och förbättrat biljett- och betalsystem samt intäktssäkring genom biljettkontroller.

Förtroendemannabudget

Avvikelsen mot budget härrör till ett lägre arvodesuttag än vad som budgeterats.

Budgetram förtroendevalda, per kostnadsställe (Tkr)	Ack. utfall dec 2023	Ack. budget dec 2023	Avvikelse (ack. utfall mot budget)
Kollektivtrafiknämnden	-1 001	-1 250	249

Väsentliga personalförhållanden

Antal anställda

Antal månadsavlönade	2020-12-31	2021-12-31	2022-12-31	2023-12-31	Förändring mot fg år
Totalt antal anställda	16	13	17	19	2
- varav kvinnor	11	7	10	12	2
- varav män	5	6	7	7	0

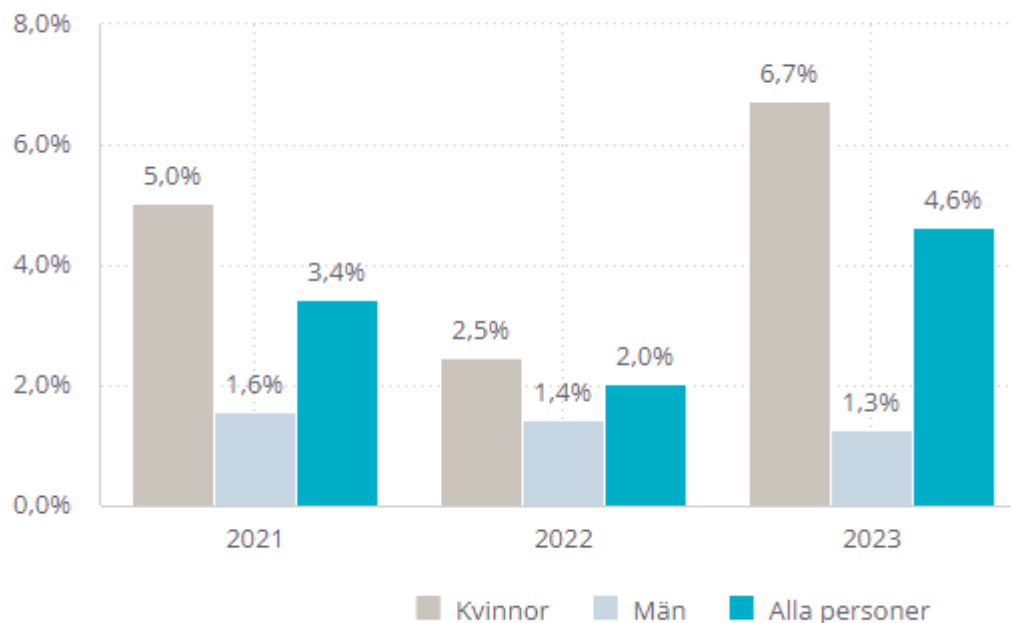
Verksamhetsområde Kollektivtrafik har ökat med två medarbetare jämfört med samma mätpunkt föregående år. Omräknat till årsarbetare så är det en ökning med 2,9 årsarbetare. Förklaringen till ökningen är överföring av verksamhet från Reseservice till Kollektivtrafik 230301 samt att tidigare upphandlad kundserviceverksamhet nu bedrivs i egen regi efter överföring motsvarande fyra medarbetare. En tjänst inom verksamheten har varit vakant.

Sjukfrånvaro - ökade frisktal

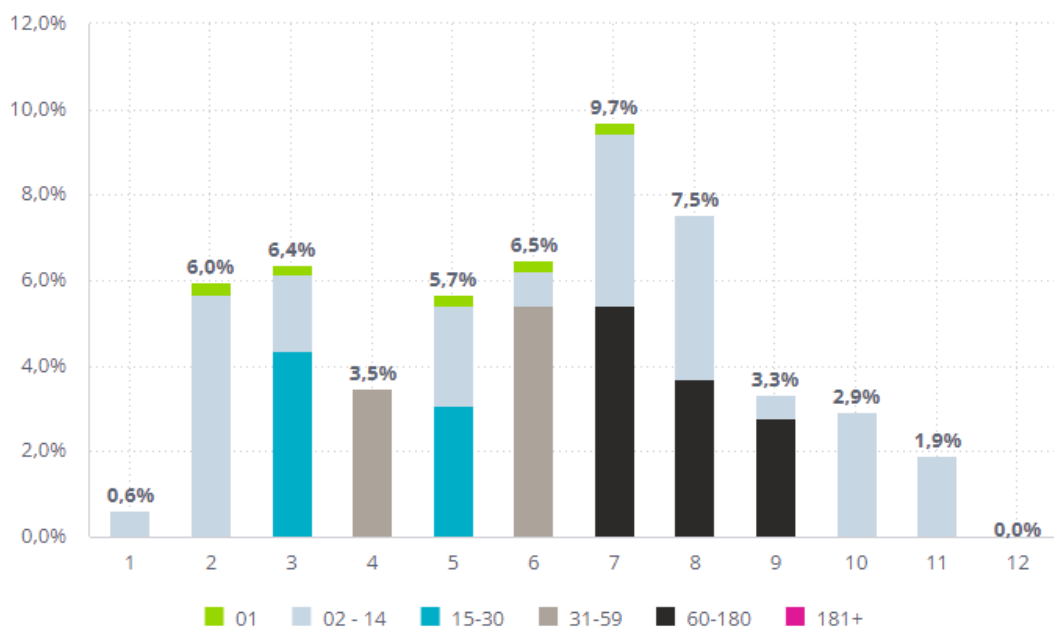
Sjukfrånvaro - Andel sjuktimmars

Andel sjuktimmars i % av ordinarie arbetstid

Clear Selection 



Andel sjukfrånvarotimmar per intervall



Sjukfrånvaron har ökat med 2,6 procentenheter jämfört med samma period föregående år. När det är få medarbetare påverkas procenten mycket när någon går in i en längre sjukskrivning och sen är tillbaka i arbetet. Målet är inte uppnått med max 3,0% sjuktimmars av ordinarie tid.

Arbetsmiljö - Hälsöfrämjande arbetsmiljö

Fråga	Kommentar
Kommentera arbetsmiljön utifrån faktorer som påverkar arbetsmiljön t ex; riskbedömningar, avvikelser och tillbud, medarbetarenkät, arbetsbelastning, utförd tid, sjukfrånvaro, övertid samt andra uppkomna risker	Resultatet i medarbetarenkäten har försämrats jämfört med tidigare enkäter. Ny områdeschef, vakanta tjänster, en längre sjukskrivning (som inte beror på arbetet) och en ny organisation har påverkat resultatet. Arbetsbelastningen har varit mycket hög på vissa medarbetare, dels på grund av ovanstående orsaker och dels på grund av flera stora komplexa projekt som krävt mycket av medarbetarna.

Chef- och ledarskap

Om ni har nyanställt några chefer under året: Har de introducerats enligt fastställt chefsintroduktionsprogram? Om inte, varför?

En områdeschef började under våren och har gjort chefsprogram 1. Två enhetschefer började sina anställningar under hösten och har inte hunnit delta än.

Om ni haft chefer som slutat under året: Har de återgått till sin grundanställning, övergått till andra arbeten inom Region Jämtland Härjedalen eller har de avslutat sin anställning?

En områdeschef avslutade sin anställning under våren.

Investeringar

Beslutade och avslutade investeringar överförda från år 2022 till år 2023 (§ 42, RS/703/2021)	Utfall jan-dec 23	Budget 23	Ange vilket budgetår investeringen beslutades OCH kommentera avvikelse från budget	Total budget sedan investeringen start	Summa utfall sedan inv.start och tom dec 2023	
KTN	1131	1131		2600	2600	
Nytt biljett och betalsystem (Kollektivtrafiken)	1131	1131	Beslutades 2022 och del av denna flyttas över till 2023. Investeringen har ej aktiverats i anläggningsregistret ännu men kommer göras under 2024. Se även kommentar kring beslutad budget 2023.	2600	2600	
Summa, enligt (§ 42, RS/703/2021), överförd från 2022 till 2023 investeringsbudget per objekt som genomförts under året.	1 131	1 131		2 600	2 600	
Under 2023 beviljade investeringar per objekt som ännu inte genomförts	Utfall jan-dec 23	Budget 23	Ange planerad tid för genomförande	Har kontakt tagits med upphandling? Ja eller Nej	Ange prognos i utfall och varför ej avslutad	Ange belopp om öföring till -24 äskas?
Nytt biljett och betalsystem	2556	7600	Investeringen har inte tagits i bruk i sin helhet på grund av leveransförseningar från leverantören och många beroenden mellan olika steg i införandet. Hela investeringen beräknas tas i bruk under 2024.	ja	Prognos: 7600 tkr, orsak, se genomförande.	5044
Summa Under 2023 beviljade investeringar per objekt som ännu inte genomförts	2 556	7 600				5044