

Handlingsplan

Kollektivtrafikförvaltningen

Bakgrund och disposition

Det här dokumentet utgör del av uppdraget En hållbar framtid för Region Dalarna. Dokumentet syftar till att ge övergripande insyn i förvaltningens arbete att ta fram en handlingsplan för att möta Region Dalarnas ekonomiska utmaningar. Under rubrikerna förutsättningar och nuläge beskrivs utgångspunkten för förvaltningens arbete med handlingsplanen, med tyngdpunkt vid ekonomisk prognos. Under huvudrubriken Handlingsplanens insatser beskrivs kortfattat de insatser som finns i förvaltningens handlingsplan. Dessa är översiktligt grupperade i omedelbara, strategiska och anpassande insatser – grupperingen används i huvudsak för att bryta ner antalet insatser och underlätta för läsaren. I slutet av dokumentet redovisas en bedömning av risker och konsekvenser för insatser som framkommit i arbetet.

Förutsättningar

Inledning

Det ekonomiska läget för Kollektivtrafiken har varit ansträngt under många års tid. När Dalatrafik blev en del av Region Dalarna erhöles under några år kompensation från kommuner men även Regionen kopplat till den skatteväxling som genomfördes. Kompensationen erhöles under en period där förvaltningen åtagit sig att sänka kostnader för verksamheten motsvarande kompensationen.

Resultat/effekten av arbetet med "Sparpaket" (55 mnkr) och "Ekonomi i balans" (30 mnkr) har ej gått att påvisa. Det har under ett antal år varit svårt att få en god överblick av ekonomin på förvaltningen och utreda orsakerna till det svåra ekonomiska läget.

Nuläge

Ekonomiskt läge

Gruppering nedan uppdelat i fyra områden, Avtalsindex, Tåg, Skatteväxling och Övrigt.

Avtalsindex: Efter den skatteväxling som genomfördes i samband med ingången av Dalatrafik till Region Dalarna har regionbidraget och biljettintäkter finansierat Linjetrafiken. I det avtal som Dalatrafik ingick med leverantörer av trafik erhåller leverantörer utöver en grundkostnad även en del för att finansiera ökade kostnader i form av bland annat drivmedelspriser och ränta. Detta avtalsindex läggs ovanpå kostnaden för bland annat timmar och kilometerpriser (grundkostnad).

För att beräkna hur mycket avtalsindex stigit i förhållande till finansieringen har förvaltningen utgått från det avtalsindex som de två leverantörerna hade 2018 och räknat upp dessa med det som regionbidraget räknats upp med. Uträkningen visar differensen av kostnadsutvecklingen (avtalsindex) och finansieringsutvecklingen (regionbidrag). Icke finansierade kostnader för avtalsindex blir då 168 mnkr 2023. Dessa 168 mnkr är enbart för de delar som är resultatpåverkande för förvaltningen. En analys av avtalsindexets olika beståndsdelar har genomförts och en prognos för 2023 har tagits fram och sedan lagts på den planerade volymen av trafik för 2023. Planerad volym för 2023 har används för att beräkna differensen för 2024-2025. Motsvarande differens för sjukresor är 24 mnkr.

Tåg: Kostnader för Tåg i Bergslagen (TiB) ökar med ca 37 mnkr för 2023. Detta beror bland annat på ökad fordonshyra på grund av nya fordon men även höjda räntekostnader. Beslutad trafikökning Rättvik – Mora är också en förklaringspost. Ett nytt trafikavtal ökar även det trafik kostnaden för tåg. En ny preliminär budget har tagits fram av TiB där skillnaden jämfört med nuvarande budget är ca 8 mnkr högre, totalt 45 mnkr högre kostnader för 2023. Detta är främst för ökad fordonshyra. Uppskattningen är att kostnaderna totalt för TiB kommer öka med 45 % 2024 (50 mnkr) för att sedan enbart öka 1,8 % (3 mnkr) 2025. Detta baserat på den höjda preliminära kostnadsbudgeten på 8 mnkr 2023. De höjda kostnaderna förklaras av hög inflation och höjda räntor.

Skatteväxling: I skatteväxlingen anges att skolskjuts skall vara kostnadsneutralt. Viss del av kostnaden för skolskjuts skatteväxlades och är således finansierat via Regionbidrag till förvaltningen. Resterande del av totala skolskjutskostnaden skall finansieras av skolkort som kommunen köper per elev med skolkort. Skolkortspriset har inte reglerats enligt en kostnadsneutral modell. Problematiken ligger främst i att det inte idag går att särredovisa kostnader för skolskjuts då mycket av den utförda skolskjutsen sker i linjetrafik. 2019 fastställdes priset för ett skolkort till 350 kr och har därefter ej justerats. Ytterligare en förändring mot tidigare är att nu betalar kommunerna enbart för beställda skolkort (tidigare bekostade kommunerna för samtliga berättigade elever).

Inför 2024 planeras en skatteväxling för Färdtjänst- och Riksfärdstjänsthandläggningen samt utförandet av riksfärdtjänsten. Om skatteväxlingen bli 1 öre kommer nuvarande bemanning ej finansieras fullt ut. Uppskattad differens ca 2 mnkr.

Biljettintäkter: Självförsörjningsgrad av Linjetrafik skulle visa om biljettintäkterna ligger på en önskad nivå eller ej. Tyvärr finns det i dagsläget ingen beslutad självförsörjningsgrad. Att ta fram en sådan är i dagsläget inte möjligt. Detta då kostnader för skolskjutsar ligger med i kostnaderna för linjetrafik och går ej att exkludera. Även beståndsdelar såsom lönekostnader på förvaltningen riktad till just linjetrafik går inte att särredovisa. Detta är ett av de utredningsarbeten som förvaltningen kommer vara tvungna att göra.

Om externa biljettintäkterna räknas upp med regionindex med utfall 2018 som basår är budget för 2023 ca 9 mnkr lägre än uppräknningen enligt regionindex.

Övrigt: Under övrigt ligger sådant som ej identifierats som ett ackumulerat underskott. Bland annat går effekterna av planerade och genomförda sparpaket ej att påvisa. Hösten 2022 tog förvaltningen fram nytt åtgärds paket över 3 år på totalt 83 mnkr (inkl. justering av skolkortspriset 27 mnkr), i budget 2023 ingår planerade effektiviseringsaktiviteter på 12 mnkr.

	2023	2024	2025	2026
Ingående obalans		-272 mnkr	-281 mnkr	
Avtalsindex	-168 mnkr	-7 mnkr	-26 mnkr	xx
Tåg	-45 mnkr	- 50 mnkr		xx
Skatteväxling	-27 mnkr	-2 mnkr		
Biljettintäkter	-9 mnkr			
Övrigt	-23 mnkr	0	0	xx
Summa	- 272 mnkr	-281 mnkr	-307 mnkr	

Handlingsplanens insatser

Utifrån tilldelad uppgift och för att få tillräcklig ekonomisk effekt i kollektivtrafikförvaltningens ekonomi så blir det trafik kostnaderna man behöver titta på. Föreslagna åtgärder bygger på reducering av trafik som är olönsam (läs mer under anpassade insatser), och när det gäller neddragning av trafik så regleras detta genom gällande trafikavtal och har en fördröjning utifrån planering av tidtabellsskiften. Beroende på hur och när politiken beslutar om åtgärder så är det mest troligt att ekonomisk effekt uppnås tidigast 2024. Det finns en möjlighet att uppnå ca 30-40% av årseffekten redan 2023, men då behöver förvaltningen meddela trafikföretagen förändringarna senast i maj 2023.

Omedelbara insatser

Kort sammanfattat så är åtgärder under omedelbara insatser besparingar i budget 2023, inom områden där vi bedömer att vi kan dra ner på kostnader och öka restriktivitet inom ett antal områden. Tex tjänsteresor, utbildning, biljetter.

Omedelbara insatser	Mål, ekonomisk effekt mnkr		
	2023	2024	2025
Sjukresor - Se över och anpassa egenavgifter för sjukresor för att möta kostnadsutvecklingen	1,20	3,60	3,60
Minskad budget för biljettkostnader	0,03		
Minskad budget för hotellövernattningar	0,05		
Minskad budget för utbildning	0,15		
Sjukresor - Investera i verksamhetsutvecklingskompetens	0,00	0,00	0,00

Anpassande insatser

Konsekvenser av trafikförändringar

Metod/Avgränsningar/förutsättningar

För samtliga linjer och på turnivå, har turer med färre än 5 påstigande analyserats med avseende på bland annat antal påstigande, intäkter och kostnader. Kostnaderna är exklusive kapitalkostnad för fordonen.

Turer med skolresor (enligt Skjuts+) har exkluderats liksom de turer som finansieras av Trafikverket.

I tabellen nedan (de gröna fälten) framgår de turer med färre än fem påstigande som bedöms vara möjliga att ta bort utan att påverka skolresor eller där turen är kopplad till annan tur med högre resande. I tabellen redovisas även effekten av effektiviseringar av turer med färre än 1, 2, 3 och 4 påstigande.

Linjetyp	Trafikminskning (%)	Effektivitetsmått (påstigande/tur)	Kostnadsminskning (Mkr/år)	Intäktsminskning (Mkr/år)	Konstandsminskning inkl. intäktsminskning (Mkr/år)
Stadstrafik	Totalkostnad	< 5	20,7	3,8	16,9
	Resultat	< 5	14,1	2,8	11,3
inkl 15x		<4	11,6	2,1	9,5
		<3	7,7	1,2	6,5
		<2	3,8	0,5	3,3
		<1	1,5	0,1	1,4
Stråktrafik	Totalkostnad	< 5	3,8	0,3	3,5
	Resultat	< 5	1,2	0,1	1,1
		<4	0,9	0,07	0,8
		<3	0,4	0,04	0,4
		<2	0,2	0,01	0,2
		<1	0,06	0,00	0,1
Landsbygd	Totalkostnad	< 5	110,9	7,7	103,2
	Resultat	< 5	38,6	3,7	34,9
		<4	32,5	2,8	29,7
		<3	26,0	1,8	24,2
		<2	16,7	0,8	15,9
		<1	9,6	0,3	9,4

Förslag på avgränsning

- Turer med färre än 2 påstigande i landsbygdstrafik
- Turer med färre än 5 påstigande i stadstrafik
- Ingen reducering i stråktrafiken

Verksamhet

Analysen påvisar att vissa turer har få påstigande och därmed en hög kostnad per resa, de turer som bedöms kunna tas bort kan ge en kostnadsbesparing på ca 27,2 miljoner kronor per år exklusive fordonens kapitalkostnad.

Analysen visar även på möjligheten att omfördela resurser från trafik med liten användning (nytta) till trafik med större resande och potential för tillväxt och därmed möjligheten att nå de övergripande målen med kollektivtrafiken.

De nuvarande trafikavtalen tillåter förändring av antal fordon med 5 % per år medan det inte finns någon begränsning i "produktion", dvs tid (timmar) och sträcka (km). En större minskning av produktionsvolymerna kan påverka antalet anställda förare. Överlag är kostnadsfördelningen lika stor mellan sträckan och förartid. Det ger alltså en uppskattad kostnad för förartiden på 13,6 miljoner kronor per år. Baserat på en snittkostnad på en heltidstjänst på 750 tkr så skulle förslaget motsvara en reduktion av ungefär 18 heltidstjänster över hela Dalarna.

Medborgare

Även om resandet är svagt på de turer som är möjliga att ta bort så kommer enskilda resenärer att drabbas av minskade resmöjligheter.

Trafiktyp	Antal påstigande i reducerad trafik
Landsbyggstrafik	37322
Stadstrafik	129856
	167178

Under 2022 var det 7,62 miljoner resande. I trafiken som omfattar förslaget är det ca 167 000 resor per år. Reduceringen motsvarar då 2,2 % av det totala resandet i länet.

Antar man att en snittresenär gör två enkelresor per vardag och att det är 250 vardagar per år motsvarar det ca 330 årsresenärer.

Om trafiken reduceras enligt förslaget så innebär det att utbudsminskningen av i dagsläget 162 linjer fördelas enligt nedan:

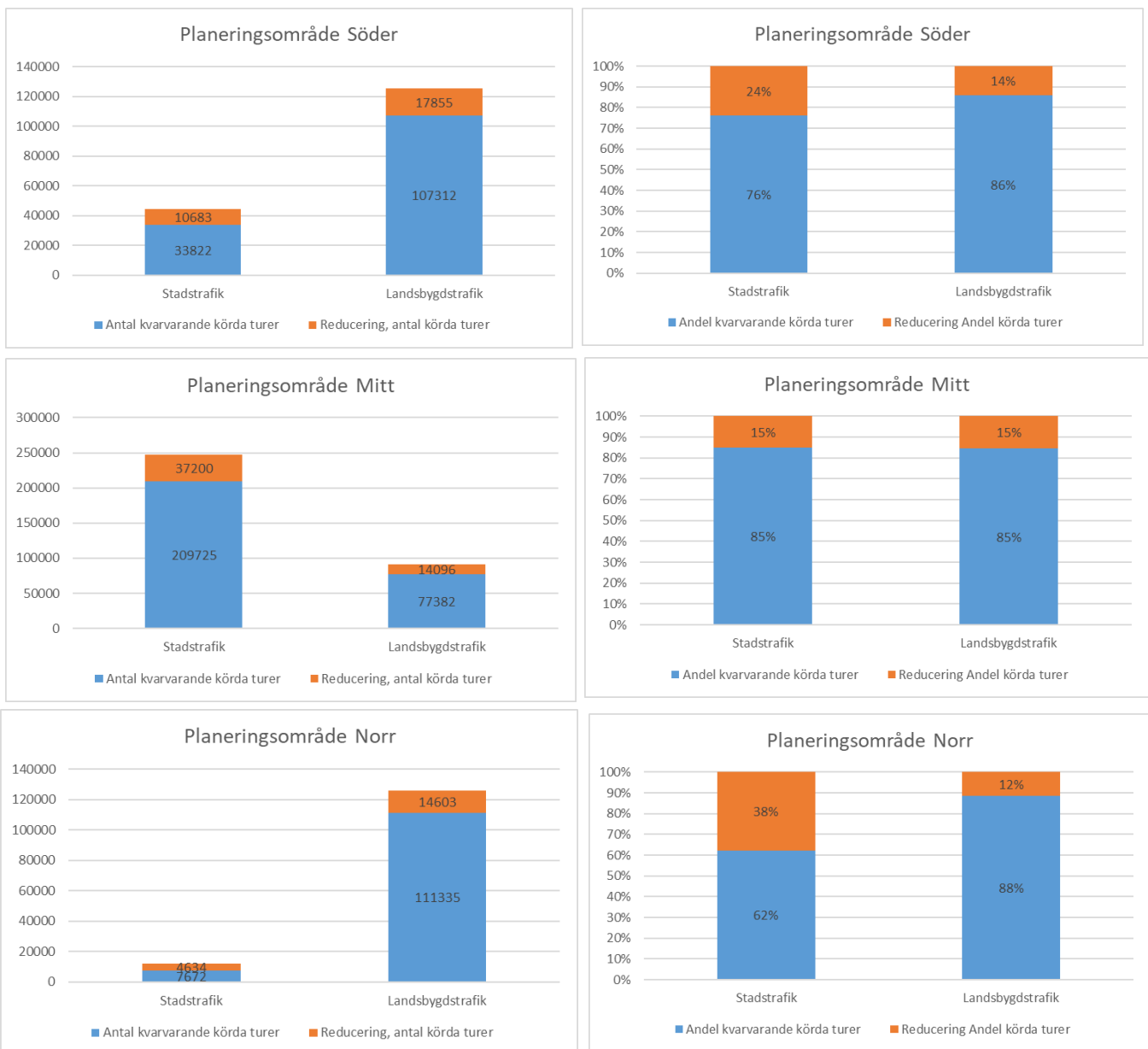
Linjereducering	Ingen reduktion	1%-50%	51%-100%	Hela linjen tas bort
Antal linjer	44	93	19	6

Tabell: Anpassning av utbud innebär andel av antalet turer som tas bort. Exakt fördelning av linjenummer finns i bilaga

Kommunindelning av trafikområden är enligt nedan tabell:

Planeringsområde	Kommuner
Söder	Avesta, Hedemora, Säter, Smedjebacken, Ludvika
Mitt	Falun, Borlänge
Norr	Gagnef, Vansbro, Malung-Sälen, Leksand, Rättvik, Mora, Orsa, Älvdalen

Fördelning av minskning, antal körda turer efter planeringsområde:



Anpassande insatser	Mål, ekonomisk effekt mnkr		
	2023	2024	2025
Höja biljettpriser inom kollektivtrafiken		3,60	3,60
Minskad landsbygdstrafik		15,90	15,90
Minskad stadstrafik	3,00	11,30	11,30
Oförändrad stråktrafik	0,00	0,00	0,00
Sjukresor - Se över och anpassa egenavgifter för sjukresor via Ambulansens sjukreselinje	0,10	0,30	0,30
Ökad försäljning. Grundar sig i antaganden om beteendeförändringar om att fler väljer att åka kollektivt i stället för egen bil i samband med stigande räntor och höjda drivmedelskostnader.	4,60	6,00	6,00
Färre väderskydd, inte ersätta skadade.	0,20		
Se över avtal gällande informationsskyltar		0,25	0,25
Kvalitetshöjande åtgärder, ökade intäkter viten	1,50		
Översyn av liggande sjuktransporter inom Ambulanssjukvården		3,00	3,00
MIIPS övervakning (fordonsdator)	0,15		
Sjukresor - Förskjutning av resenärer från Taxi/Specialfordon till Buss/Egen bil.	2,00	5,80	5,80
Sjukresor - Förändra rutin för beställning av sjukresa vid receptionen i huvudentrén Falulasarett för att optimera samordningen för Trafikledningen	0,25	1,00	1,00
Sjukresor - Korrigera kostnadsansvaret för sjukresor inom HoS så att det ligger så nära verksamhetens budget som möjligt jmf idag då stora poster är på övergripande nivå.	2,00	5,80	5,80
Sjukresor - Nyttja VNS (Regionservice RS) för att transportera resenärer från avd/mott till Sjukbil	0,20	0,87	0,87
Specifik utbildningskurs planering	0,15		

Strategiska insatser

De delar i handlingsplanen som ska ses som mer strategiska, är åtgärder som utgår från att dialog med motpart behövs och som kan innebära justering, genomlysning eller utveckling av verksamhet/avtal/samverkan i enskilda eller flera frågor under samma rubrik.

Åtgärderna syftar till delar i verksamheten som förvaltningen ser stora utvecklingsmöjligheter i och som ska kunna leda till bestående positivt ekonomiska effekter. I dagsläget är det svårt att uppskatta den slutliga effekten full ut i alla delar.

Exempel på åtgärdsområden är

- Samverkan med kommunerna, kostnadsneutrala skolskjutsar
- Sjukresor, effektivisering i rutiner mm
- KTF intern utredning, effekthemtagning med egen beställningscentral/sjukreseadministration

Strategiska insatser	Mål, ekonomisk effekt mnkr		
	2023	2024	2025
Dialog med kommunerna för samsyn gällande kostnadsneutrala skolskjutsar. Idag är Kollektivtrafiken underfinansierade med ca 25-30 mnkr.		25,00	25,00
Sjukresor - Förändra rutin för hantering av Intyg för sjukresa och öka ansvaret för medicinsk bedömning hos remitterad enhet.	0,00	2,50	2,50
Sjukresor - Utred driftsformen för Särskild kollektivtrafik (Sjukresor) inför kommande upphandling.	0,00	0,00	0,00
Sjukresor - Översyn av avtal och rutin vid beställning av sjukresa via Tåg		0,25	0,25
Utred en optimering av bemanningen på beställningscentralen Införa standardiserade arbetsplatser			
Sjukresor - Liggande sjuktransporter Natttid genomlyses	0,00		
Sjukresor - Se över rutin för beställning av sjukresa i syfte att digitalisera beställningen och minska arbetstid och kvalité	0,00	0,00	0,00
Sjukresor - Utred Beställningscentralens och Sjukreseadministrationens arbetsuppgifter, så att de möter de krav/behov som regionen har.			

Kortfattad risk- och konsekvensbeskrivning

Kat.	Insats	Verksamhet, egen	Verksamhet, annan	Medborgare, utbud/service	Medarbetare, risk	Hållbarhet, långsiktigt
Strat.	Dialog med kommunerna för samsyn gällande kostnadsneutrala skolskjutsar. Idag är Kollektivtrafik underfinansierade med ca 25-30 mnkr.	Ekonomi i balans		Ingen påverkan		
Anp.	Höja biljettpriser inom kollektivtrafiken	I linje med pågående arbete/uppdrag. Arbete med nya produkter, justering befintliga justering av system samt informationskampanjer. Justering av system samt informationskampanjer.	Behov av politiskt beslut	Den totala effekten av ett nytt zonsystem är svår att överblicka. Det blir både högre och lägre biljettpriser men som sammantaget ska leda till ett ökat kollektivt resande.	Höjningar påverkar alltid resenärer. Priselasticitet bedöms ändå ok.	I genomsnitt 4% motiveras genom att priset inte förändrats sedan 2021.
Anp.	Minskad landsbygdstrafik	Minskade biljettintäkter för borttagen trafik, ca 0,8 Mkr (100% av biljettintäkterna för de indragna tureorna). Risk att delar av kostnadsbesparingen förs över på servicetrafik tex sjukresor.	Trafikleverantör, minskad trafikvolym för helhet regleras i trafikavtal. Minskat körda Km och förartid. Ca 18 heltidstjänster totalt i alla trafikslag	Minskat utbud kan ge längre väntetider till nästa avgång. Resmöjligheten kan utebli för vissa som har exakta tider att passa. Risk att resenärer slutar åka kollektivt, pga. att det inte finns resmöjlighet. Risk att Kollektivtrafikförvaltningen tappar förtroende/anseende hos allmänheten.	Ökat antal samtal till Kundservice i förändringsskedet. Ökad belastning på övriga förvaltningen med att arbeta med synpunkter.	Risk att antalet resenärer i kollektivtrafiken minskar och att de åker bil istället.
Anp.	Minskad stadstrafik	Minskade biljettintäkter för borttagen trafik, ca 2,8 Mkr (100% av biljettintäkterna för de indragna tureorna). Risk att delar av kostnadsbesparingen förs över på servicetrafik tex sjukresor.	Trafikleverantör, minskad trafikvolym för helhet regleras i trafikavtal. Minskat körda Km och förartid. Ca 18 heltidstjänster totalt i alla trafikslag	Minskat utbud kan ge längre väntetider till nästa avgång. Resmöjligheten kan utebli för vissa som har exakta tider att passa. Risk att resenärer slutar åka kollektivt, pga. att det inte finns resmöjlighet. Risk att Kollektivtrafikförvaltningen tappar förtroende/anseende hos allmänheten.	Ökat antal samtal till Kundservice i förändringsskedet. Ökad belastning på övriga förvaltningen med att arbeta med synpunkter.	Risk att antalet resenärer i kollektivtrafiken minskar och att de åker bil istället.
Anp.	Oförändrad stråktrafik	Ingen förändring i stråktrafik	Trafikleverantör, minskad trafikvolym för helhet regleras i trafikavtal. Minskat körda Km och förartid. Ca 18 heltidstjänster totalt i alla trafikslag	Specifikt stråktrafik ingen förändring	Ingen påverkan	Ingen förändring

Kat.	Insats	Verksamhet, egen	Verksamhet, annan	Medborgare, utbud/service	Medarbetare, risk	Hållbarhet, långsiktig
Strat.	Sjukresor - Förändra rutin för hantering av Intyg för sjukresa och öka ansvaret för medicinsk bedömning hos remitterad enhet.	Kollektivtrafik - En effektivare hantering av Intyg för sjukresa minskar den administrativa hanteringen för sjukreseadministrationen. Minskat antal intyg leder till mindre beställningar och minskad belastning för Beställningscentralen	HoS - Hanteringen av Intyg för sjukresa ses över och styrs i större omfattning till remittenterna. En mer precis hantering av intyg och beställning av sjukresa kan minska onödiga kostnader för HoS. Det kan bli enklare för mottagande enhet inom HoS om de slipper göra en medicinsk bedömning av sjukresa.	En tydligare och förbättrad Intygsprocess påverkar resenären positivt. Risken för resenärer att "hamna mellan stolarna" minskar (idag större risk att de inte vet om de får intyg eller ej). En negativ effekt för resenärerna är ett restriktivare förhållningssätt av intyg för sjukresa från HoS	Vårdpersonal kan initialt uppleva det som tidskrävande att hantera intyg och ev beställning. Sjukreseadministratörerna kan däremot uppleva det positivt med en enklare och mindre tidskrävande administration av intyg, telefonsamtal och faktureringar till/från resenärer	Målet är att regionen har en effektiv och säker intygsprocess som minskar risken för överutnyttjande av intyg och därmed en kostnad.
Omed.	Sjukresor - Se över och anpassa egenavgifter för sjukresor för att möta kostnadsutvecklingen	Kollektivtrafik - Bör ta fram ett förslag till reviderat Sjukresereglemente och egenavgifter.	HoS - Att öka egenavgifterna för sjukresa kan minska HoS kostnad för subventionering av sjukresor	Högre kostnader för resenären i en tid med hög inflation påverkar negativt. Visst missnöje kan uppstå.	HoS medarbetare kan uppleva det som jobbigt att behöva ta diskussionen med resenärer och/eller anhöriga då missnöje uppstår.	
Anp.	Sjukresor - Se över och anpassa egenavgifter för sjukresor via Ambulansens sjukreselinje	Kollektivtrafik - Bör ta fram ett förslag till reviderat Sjukresereglemente och egenavgifter.	HoS - Att införa egenavgift för sjukresa via Ambulansbussens sjukreselinje kan minska HoS kostnad för subventionering av sjukresor	Högre kostnader för resenären i en tid med hög inflation påverkar negativt. Visst missnöje kan uppstå.	HoS medarbetare kan uppleva det som jobbigt att behöva ta diskussionen med resenärer och/eller anhöriga då missnöje uppstår.	En intäkt för att möta ökade kostnader från är viktigt för regionen ur ett hållbarhetsperspektiv. Idag finns ingen egenavgift för denna sjukreselinje som är betydligt mer bekväm för resenärerna jmf Taxi/Specialfordon.
Strat.	Sjukresor - Utred driftsformen för Särskild kollektivtrafik (Sjukresor) inför kommande upphandling.	Kollektivtrafik - Beroende på lösning kan Kollektivtrafik organisation påverkas	HoS - Beroende på lösning kan HoS organisation påverkas	Resenären ska inte märka någon skillnad jmf idag.	I en utredning av framtidens lösning finns alltid en risk till oro hos medarbetare men det kan också skapa en positiv känsla till förändring	Regionen behöver ta ställning till vilken lösning som är den bästa för medborgarna (kvalitativt, ekonomiskt, hållbart), upphandlad lösning eller egen regi.

Kat.	Insats	Verksamhet, egen	Verksamhet, annan	Medborgare, utbud/service	Medarbetare, risk	Hållbarhet, långsiktigt
Strat.	Sjukresor - Översyn av avtal och rutin vid beställning av sjukresa via Tåg	Kollektivtrafik - Se över/omförhandla nuvarande avtal avseende sjukresa via tåg, process för beställning, i det fall vården tar över beställning direkt till leverantör så minskar arbetstid på beställningscentralen	HoS - kan påverkas i det fall processen ändras, t ex att vården beställer direkt till leverantören	Resenären ska inte märka någon skillnad jmf idag.	Beroende på Hur processen kan förändras kan det innebära utbildningsinsatser och ev upphandlingsinsatser	Hitta effektiva lösningar för beställning av sjukresa via tåg till ett så förmånligt pris som möjligt
Anp.	Ökad försäljning. Grundar sig i antaganden om beteendeförändringar och att fler väljer att åka kollektivt i stället för egen bil i samband med stigande räntor och höjda drivmedelskostnader.	I linje med nuvarande uppdrag och verksamhetsplan. Behöver arbeta mer med information/upplysning om förändringar och utveckling av trafik utbud.		Positiv effekt om förändring/utveckling av trafikutbud möter medborgarens behov		Förutsätter följande: - Ingen större neddragning av trafik - Införandet av ny pris och zonmodell till årsskiftet - Nya produkter anpassade utifrån dagens behov - Att nya resenärsappen är i drift vid årsskiftet - Att resurser och tid finns till att fortsätta bearbeta företag mm
Strat.	Utred en optimering av bemanningen på beställningscentralen	Kollektivtrafik - Utifrån de effekter som beskrivs i "projektet" för systembyte bör bemanningen och arbetssätt ses över i beställningscentralen	Kollektivtrafik - Beroende på bemanningslösning och arbetssätt efter systembytet bör både trafikplanering, kundservice och sjukreseadministration belysas.	Resenären ska inte märka någon skillnad jmf idag.	När en organisationsöversyn sker och ev arbetssätt förändras kan det skapa oro. Men det kan också uppfattas som en positiv förändring och möjligheter till kompetensutveckling för medarbetarna	Utifrån att vi idag bedriver verksamheten i egen regi så behöver regionen alltid hitta hållbara lösningar ur ett kvalitativt, arbetsmiljömässig, ekonomisk och redundant perspektiv
Anp.	Färre väderskydd, inte ersätta skadade.					
Anp.	Se över avtal gällande informationsskyltar	Låg påverkan, idag betalar vi för tjänster/funktioner i avtalet som inte nyttjas.		Vi behöver ställa en fråga i marknadsnätverket vilka skyltlösningar för trafikantinformation som används av andra RKM:r för att ge oss sen hint hur marknaden ser ut. Det kan ge mer input kring möjligheterna framåt. Oavsett är det viktigt att marknad/kommunikation är delaktig i vad som ska/kan presenteras för resenärerna så det inte bara blir en teknisk behovsaspekt på trafikantinfon framöver.		

Kat.	Insats	Verksamhet, egen	Verksamhet, annan	Medborgare, utbud/service	Medarbetare, risk	Hållbarhet, långsiktigt
Strat.	Införa standardiserade arbetsplatser	Ingen påverkan	Regionservice har idag budgeterade intäkter för detta, samt att övriga verksamheter säkert budgeterar för planerade flyttkostnader.	Ingen påverkan	Effektivisering	Effektivisering av serviceverksamhet
Anp.	Kvalitetshöjande åtgärder, ökade intäkter viten	Ökat fokus på avvikelser utifrån systematiskt arbetssätt, genererar behov av mer tid för uppföljning	Trafikleverantörernas kvalitetsbristkostnader ökar i det korta perspektivet. Förhoppningsvis minskar dessa i takt med att kvaliteten blir bättre	Ingen direkt påverkan, mer än att upplevd kvalitet på sikt ska bli bättre	Kortsiktigt går mer tid åt för uppföljning och åtgärder för att hantera kvalitetsbrister, kan upplevas som att resurser saknas.	Ökad kvalitet utifrån processinriktat arbetssätt, arbeta mer förebyggande.
Anp.	Översyn av liggande sjuktransporter inom Ambulanssjukvården		HoS - Ambulanssjukvården behöver analysera behov och bemanning av resurser för liggande sjuktransport	Resenären ska inte märka någon skillnad jmf idag.	Medarbetare inom ambulansen kan påverkas vid en översyn av antalet resurser. Oro för neddragningar eller utökningar. Men kan också upplevas som positivt att kontinuerlig översyn görs.	Regionens perspektiv är att rätt resurs ska nyttjas vid alla tillfällen så optimalt som möjligt och att ge en god kvalitet till våra medborgare
Anp.	MIIPS övervakning (fordonsdator)	Vi har nyligen bytt ut alla miipsar till mer moderna och stabila miipsar vilket har gjort att vi inte längre behöver den övervakning som vi har till miipsarna.	Bytet har även minskat strul vi haft med de gamla miipsar vilket medför mindre krångel för våra entreprenörer.	Miipsbytet ger även mer stabilitet gällande GPS positioneringen i bussarna och medför mindre strul för resenären.	Mindre arbete för vår medarbetare	Robustare lösning
Omed.	Minskad budget för biljettkostnader	Mindre påverkan, viss del av planerade nätverksmöten kan tex genomföras digitalt istället för fysisk närvaro	Ingen påverkan	Ingen påverkan	Låg risk, eventuellt kan närvaro utebli i tex nätverk/externa möten	Långsiktigt påverkar denna åtgärd verksamhetsutvecklingen
Omed.	Minskad budget för hotellövernattningar	Mindre påverkan, viss del av planerade nätverksmöten kan tex genomföras digitalt istället för fysisk närvaro	Ingen påverkan	Ingen påverkan	Låg risk, eventuellt kan närvaro utebli i tex nätverk/externa möten	Långsiktigt påverkar denna åtgärd verksamhetsutvecklingen
Omed.	Minskad budget för utbildning	Påverkar till viss del planerad verksamhetsutveckling. Utbildningar med lägre prioritet pausas medan utbildningar kopplat till tex införande av nya planeringssystem i närtid behöver genomföras.	Trafikleverantörer. Ej tillräcklig kunskap i förvaltningen inom tex beställningsmottagning, trafikplanering och trafikövervakning för konsekvenser indirekt mot leverantör som på uppdrag från oss ansvarar för trafiken och brister i den hanteringen får direkt konsekvens mot kund/medborgare.	Försämrad kundservice och planerad trafik	Ökad stress om kunskapsglappet blir för stort i egna verksamheten. Några få personer ska täcka upp för helheten, stor risk att det leder till försämrad arbetsmiljö och ökade sjuktal.	Rätt prioriteringar i vilka utbildningar som kan pausas.

Kat.	Insats	Verksamhet, egen	Verksamhet, annan	Medborgare, utbud/service	Medarbetare, risk	Hållbarhet, långsiktigt
Anp.	Sjukresor - Förskjutning av resenärer från Taxi/Specialfordon till Buss/Egen bil.	Kollektivtrafik - Minskade antal beställningar till Beställningscentralen innebär en minskad belastning. Därutöver så minskar den administrativa hanteringen av sjukreseintyg för Kollektivtrafik som påverkar tid och arbetsmiljön positivt.	HoS - En konsekvent hantering av sjukresereglementet innebär en minskad kostnad för sjukresor för HoS. En förskjutning från Taxi/Specialfordon till Linjetrafik/Privat bil innebär i snitt en besparing å 1000kr/resenär	För resenären så kan ett striktare förhållningssätt till sjukresa skapa viss missnöje och upplevas som krångligare att ta sig till och från vården.	HoS medarbetare och Kollektivtrafik medarbetare kan uppleva det som jobbigt att behöva ta diskussionen med resenärer och/eller anhöriga då missnöje uppstår. Utbildningsinsatser kan behövas och vikten av information blir påtaglig för att svara på resenärers frågor, "Hur tar jag mig till bussen?"	För regionen är det viktigt att varje resenärs behov av sjukresa bedöms på ett ansvarfullt sätt och att våra resurser nyttjas på bästa sätt i hanteringen av skattemedel. Att minska antalet resenärer genom en förflyttning av transportsätt till linjetrafik/privat bil med 5 %, innebär en minskad kostnad för HoS med 5,8 mkr/år
Anp.	Sjukresor - Förändra rutin för beställning av sjukresa vid receptionen i huvudentrén Falulasarett för att optimera samordningen för Trafikledningen	Kollektivtrafik - För Trafikledningen så ökar kontrollen över de resurser som finns tillgängliga om de till 100% kontrollerar resursparken. Det skapar en ökad möjlighet till samordning från Falu lasarett och därmed en minskad kostnad för HoS	HoS - Receptionspersonal får justerade rutiner att lägga in sjukresor i systemet. De kommer inte att boka en specifik bil utan lämnar till Trafikledningen att samordna lämplig resurs.	Resenären kan påverkas med ökad samåkning, att flera åker samtidigt med flera stopp efter vägen.	Det krävs en liten utbildningsinsats för receptionspersonalen	Att optimera samordningen från Falu lasarett innebär en bättre ekonomi genom optimalt resursnyttjande.
Omed.	Sjukresor - Investera i verksamhetsutvecklingskompetens	Kollektivtrafik - I sjukreseorganisation behöver verksamhetsutvecklingskompetens säkerställas för att kunna möta alla aktuella initiativ inom Kollektivtrafik och i samverkan med andra.	Kommer att underlätta för påverkande verksamheter att utveckla och följa upp verksamheten. Ökar dialogen i uppföljning och utveckling mellan Kollektivtrafik och andra förvaltningar	Resenären ska inte märka någon skillnad jmf idag.	Medarbetare kan uppleva det som positivt att det finns en kompetens och tid för att arbeta med alla dessa initiativ. I en allt för "snäv" bemanning så kan det skapas stress och leveransproblem om det inte ges rätt förutsättningar	Det finns ett behov av att frigöra tid för utveckling.
Anp.	Sjukresor - Korrigera kostnadsansvaret för sjukresor inom HoS så att det ligger så nära verksamhetens budget som möjligt jmf idag då stora poster är på övergripande nivå.	Kollektivtrafik - Det blir enklare att vara delaktig och proaktiv vid uppföljning av HoS kostnader vid en ökad tydlighet och hantering av avvikelser vid resultatuppföljning.	HoS - Målet bör vara att kostnader för sjukresor ska finnas i varje beställares budget så långt det är möjligt för att skapa en kostnadsmedvetenhet och en drivkraft.	Resenären ska inte märka någon skillnad jmf idag.	Ju närmare verksamheten kostnader redovisas desto större känsla av ansvar för att hålla budgeten. Ett större ansvar kan påverka bedömningen av sjukresebehovet och därmed dialogen med resenären/anhöriga.	Att budgeten ligger så nära verksamheten som möjligt ökar känslan av ansvar för sjukresekostnader, det påverkar engagemanget kring sjukresor som i sin tur utvecklar verksamheten mellan HoS och Kollektivtrafik

Kat.	Insats	Verksamhet, egen	Verksamhet, annan	Medborgare, utbud/service	Medarbetare, risk	Hållbarhet, långsiktigt
Strat.	Sjukresor - Liggande sjuktransporter Nattetid genomlyses	Kollektivtrafik - Kan avlasta beställningscentralen men också minska kostnader till leverantörer	HoS - Främst ambulanssjukvården är idag belastad av många avvikelser nattetid då ambulansresurser nyttjas pga. korta varsel från leverantörerna. Att ambulanssjukvården hanterar liggande sjuktransporter dygnet runt ger större möjlighet till optimering och samordning	Resenären blir tryggare om de vet Att det kommer en transport och inte behöver vänta onödigt länge	Medarbetare inom ambulansen påverkas Om de ska hantera liggande sjuktransporter nattetid. Kan upplevas som negativt men också som positivt beroende på vilka perspektiv man har	Regionens perspektiv är att rätt resurs ska nyttjas vid alla tillfällen så optimalt som möjligt och att ge en god kvalitet till våra medborgare
Anp.	Sjukresor - Nyttja VNS (Regionservice RS) för att transportera resenärer från avd/mott till Sjukbil	Kollektivtrafik - Ökar kvalitén genom bättre punktlighet vid sjuktransport, minskade kostnader till leverantör och bättre samordningsmöjligheter genom ökad kontroll på avresetider från Falu lasarett.	HoS - Vårdpersonalens arbetstid minskar. HoS kostnader till leverantör av sjukbil minskar och RS (VNS) får en ökad belastning med flera transporter.	För resenären blir det en ökad service med hämtning på avd/mott och transport till sjukbilen med "van" personal, risken att slippa vänta i sjukbilen på andra resenärer minskar.	Vårdpersonalen blir kvar på sin avd/mott, VNS personal får en högre belastning som kan innebära högre bemanning. Vårdpersonal behöver beställa transport VNS.	Ökar regionens kvalitet genom att det blir enklare och tydligare för patienten. Det minskar samtidigt kostnader till leverantören genom att nyttja egen organisations resurser (VNS) och skapar mer tid för vårdpersonal till patientnära uppgifter, samt frigör även fordonsresurser inom kollektivtrafiken eftersom förare inte behöver hämta och lämna på avd.
Strat.	Sjukresor - Se över rutin för beställning av sjukresa i syfte att digitalisera beställningen och minska arbetstid och kvalitet	Kollektivtrafik - Ett nytt upphandlat system för Beställningscentralen är planerat att införas under 2023. Det är en förändring som kommer att kräva en utbildningsinsats och nya rutiner för Kollektivtrafikpersonalen. En översyn av bemanningen bör ske efter införandet av nytt system.	HoS - En digitaliserad beställning kan minska tid vid telefon till beställningscentralen, syftar också till att förenkla och stödja beställningen och att förbättra kvalitet och uppföljning.	Resenären ska inte märka av ett systembyte.	Det kommer att krävas en utbildningsinsats för de som involveras som beställare och som mottagare av sjukresa (HoS och Kollektivtrafik).	Ett digitaliserat arbetssätt ska förenkla för både HoS och Kollektivtrafik, Därutöver skapa förutsättningar för uppföljning av kvalitet och ekonomi
Strat.	Sjukresor - Utred Beställningscentralens och Sjukreseadministrationens arbetsuppgifter, så att de möter de krav/behov som regionen har.	Kollektivtrafik - Utvärdera dagens arbetsuppgifter och föreslå ett uppdaterat uppdrag för Kollektivtrafik, både utifrån förslag på kostnadseffektiviseringar, behov och aktuella verksamhetsutvecklingar	HoS - Utvärdera HoS roll och ansvar i sjukresor och anpassa kravbilden mot Kollektivtrafik därefter i en överenskommelse	Resenären ska inte märka någon skillnad jmf idag.	I en utvärdering av uppdraget finns alltid en risk till oro hos medarbetare men det kan också skapa en positiv känsla till förändring	Regionens krav på att verksamheten möter krav behöver kontinuerligt utvärderas och utvecklas så att vi når regionens mål. Ta bort arbetsuppgifter som inte är kravställda för att frigöra arbetstid, säkerställ finansiering av uppdraget