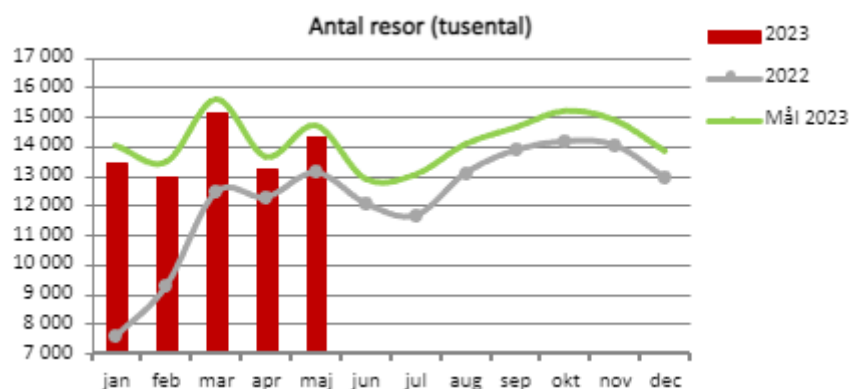


Tillgänglighet och kvalitet

Resor

	Ack Utfall 2023	Diff i % jmf 2022	Ack mål 2023	Mål % jmf 2022	Mål 2023 antal
Tåg	19 731	25,7%	22598	20%	55 000
Varav Pågatågen %	10 085	16,3%	-	-	-
Öresundståg %	9 490	37,9%	-	-	-
Varav Ötåg ö bron	0	-	-	-	-
Stadsbuss	35 705	29,8%	34322	14%	80 800
Varav Malmö	19 913	32,2%	-	14%	44 180
Helsingborg	5 468	18,5%	-	14%	13 782
Lund	5 521	48,3%	-	14%	10 873
Varav Spärväg Lund	472	-	-	-	-
Kristianstad	1 387	23,5%	-	14%	3 280
Regionbuss	13 120	20,3%	13890	14%	32 700
Varav Anropsstyrd	5,1	-2,5%	-	-	-
Närtrafik	4,9	-9,9%	-	-	-
Serviceresor	648	12,7%	598	4%	1 450
Varav Färdtjänst	296	15,5%	-	-	-
Sjukresor	352	10,3%	-	-	-
Totalt	69 209	26,6%	71408	16,0%	169 950



Punktlighet

Trafikslag	Perioden /Innev mån	Ack Utfall 2023	Ack utfall 2022	Mål %
Stadsbuss	80%	82%	82%	82%
Malmö	78%	80%	80%	82%
Helsingborg	83%	84%	85%	82%
Lund	76%	77%	76%	82%
Spärväg Lund	95%	92%	78%	82%
Kristianstad	85%	87%	85%	82%
Regionbuss	81%	82%	79%	82%
Tåg	-	-	-	-
Öresundståg	81%	84%	84%	86%
Pågatågen	83%	87%	90%	92%
Serviceresor	89%	89%	91%	92%

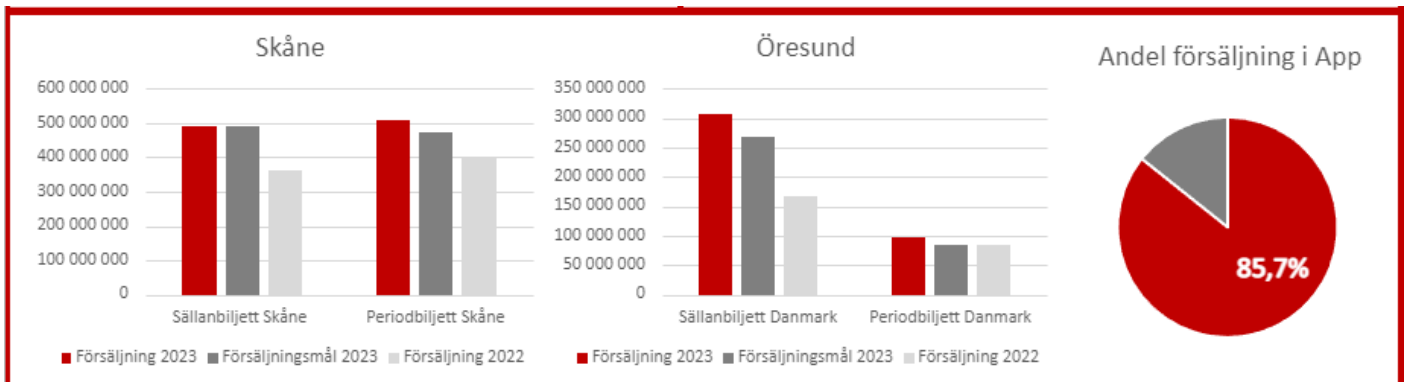
NKI – Nöjd Kund

NKI - Nöjd kund	Ack Utfall 2023	Mål 2023	2022
Totalt	55%	63%	59%

NKI Serviceresor – Senaste resa

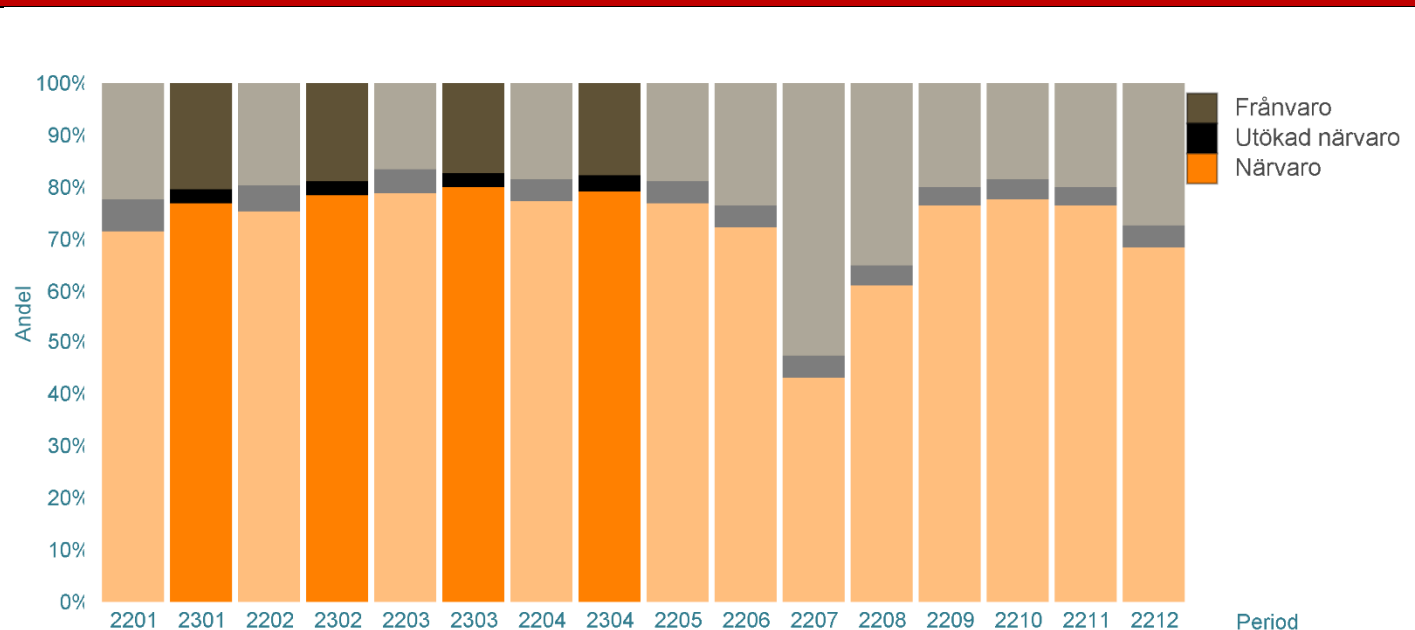
NKI Serviceresor - Senaste resa	Ack Utfall 2023	Mål 2023	2022
Totalt	87%	92%	88%

Självbetjäning



Attraktiv arbetsgivare, professionell verksamhet

Fördelning av Anställd tid på närvaro, frånvaro och utökad närvaro



Anställda timmar under perioden

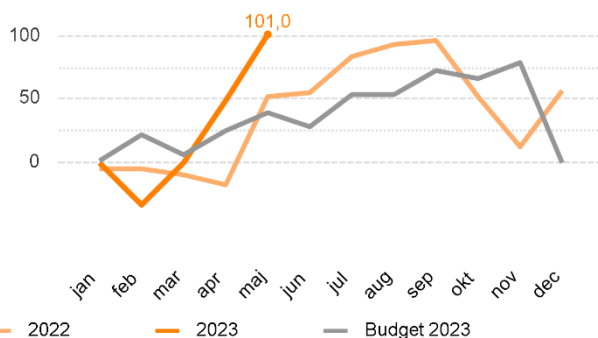
	2301-2304	Förändring mot föregående år	Diff %	KPI
Frånvaro	59 310	-969	-1,6%	18,6%
- Facklig intern	981	-103	-9,5%	0,3%
- Flexledig	2 288	-96	-4,0%	0,7%
- Föräldraledighet	13 476	-2 335	-14,8%	4,2%
- Kompledig	355	120	51,1%	0,1%
- Semester	11 738	164	1,4%	3,7%
- Sjukfrånvaro	16 555	144	0,9%	5,2%
- Studier u lön	7 712	-911	-10,6%	2,4%
- Tjänstled m lön	281	-41	-12,7%	0,1%
- Tjänstledig u lön	3 536	2 188	162,3%	1,1%
- Vård av sjukt barn	2 388	-99	-4,0%	0,7%
Utökad närvaro	9 204	-6 633	-41,9%	2,9%
- Fyllnadstid	60	13	26,1%	0,0%
- Timlön	8 072	-6 915	-46,1%	2,5%
- Övertid	1 071	269	33,5%	0,3%
Närvaro	251 091	13 484	5,7%	78,6%
- Månadslön	251 091	13 484	5,7%	78,6%
Närvaro+Utökad närvaro	260 295	6 851	2,7%	81,4%
Totalt antal timmar	319 606	5 882	1,9%	

Antalet månadsavlönade

	2305	Förändr. mot fg.år	Diff %
Administratörer	206	-15	-6,8%
Handläggare	241	42	21,1%
Ingenjörer	1	1	-
Ledningsarbete	45	0	0,0%
Totalt månadsavlönade:	493	28	6,0%

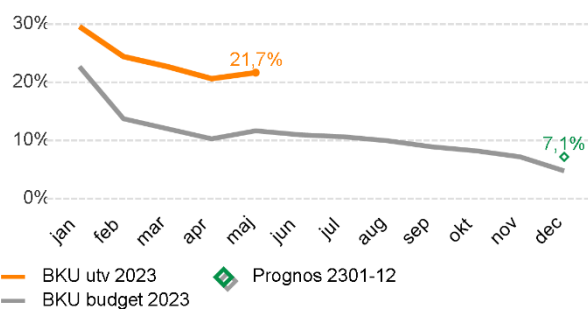
En långsiktigt stark ekonomi

Resultatutveckling (mkr)



Mål: Resultat ska ej vara sämre än budget

Kostnadsutveckling i procent



Mål: Kostnadsutvecklingen ska ej vara högre än budget

Resultatrapport (mkr) *negativa avvikelser har minustecken*

Resultaträkning motpart 1-3 (mkr)	Utfall	Budget	Diff 2301-05	Diff 2301-05	Prognos	Budget	Diff 2301-12
	2301-05	2301-05	Utf-Bud #	Utf-Bud %	2301-12	2301-12	Bud-Prog #
Regionbidrag	1 545,3	1 545,3	0,0	0,0%	3 708,6	3 708,6	0,0
Biljettintäkter	1 522,0	1 292,1	229,9	17,8%	3 236,0	3 181,0	55,0
Övriga intäkter	318,2	223,1	95,1	42,6%	579,4	539,4	40,0
Verksamhetens intäkter	3 385,5	3 060,5	325,0	10,6%	7 524,0	7 429,0	95,0
Personalkostnader	-142,8	-161,4	18,6	-11,5%	-381,0	-381,0	-0,0
Trafikkostnader	-2 105,0	-1 977,1	-127,9	6,5%	-5 006,5	-4 908,5	-98,0
Övriga verksamhetskostnader	-712,5	-518,2	-194,3	37,5%	-1 357,7	-1 277,7	-80,0
Info och marknadsföring	-15,5	-23,0	7,5	-32,6%	-49,7	-49,7	0,0
Köpta tjänster och provision	-112,9	-139,0	26,1	-18,8%	-317,3	-317,3	0,0
Verksamhetens kostnader	-3 088,7	-2 818,7	-270,0	9,6%	-7 112,1	-6 934,1	-178,0
Kapitalkostnad	-195,8	-202,6	6,8	-3,4%	-486,8	-494,8	8,0
Resultat	101,0	39,2	61,9		-75,0	0,0	-75,0

Mål: Resultat ska ej vara sämre än budget

Sammanfattande analys av utveckling

Tillgänglighet och kvalitet

Resor

Antal resor ackumulerat är ca 2 199 000 lägre än mål, jämfört med 2022 är det en ökning med 26,6 %. Resorna för januari och februari 2022 var starkt påverkade av restriktioner (Covid -19). Ingen kalendereffekt avseende vardagar 2023 jmf 2022.

Antalet resor med Pågatågen ökar något under maj jämfört med april och hamnar på samma nivå som maj 2022, Pågatågen når därmed inte upp till resandemålen. Jämfört med 2019 så är det fortsatt under vardagar där resandeåterhämtningen inte infinner sig.

Antal resor med Öresundståg i maj ökar jämfört med april. Det är framförallt resandet över bron som ökar, resandet i Skåne är i stort sett oförändrat.

Buss ligger på totalen 600 000 resor över mål, där stadsbuss ligger en bit över mål medan regionbuss ligger lite under. Stadsbuss är 1,4 miljoner resor över mål. Fortsatt god resandeutveckling på +15% mot samma månad föregående år. En del av ökningen kommer av att vi i år redovisar APC på fler linjer (MEX8 och Lunds stadsbusslinjer) än under 2022. Regionbuss är 770 000 resor under mål. I maj når regionbuss nära månadens mål med endast 50 000 resor ifrån, vilket är årets bästa resultat. Resandeutvecklingen är +7% mot samma månad föregående år.

Affärsområde buss genomför nu halvårsutvärdering av avtalen och dess målkort. När avtalet inte resandemålet kommer nya aktiviteter tas fram för genomförande under hösten, vilket blir aktuellt i flera regionavtal. För avtal med stadsbusstrafik når de flesta målen, men avtal med linjer med påstigning alla dörrar behöver fortsatt driva valideringar ombord.

Serviceresor har i jan-maj ca 73 000 resor mer jämfört med samma period i 2022 (+13%) och +8% jämfört med 2019.

Sjukresor har en stor efterfrågan och antas fortsätta öka, har ökat i genomsnitt med ca 11% jämfört med 2022, och 15% jämfört med 2019. Färdtjänstresor förväntas fortsätta öka något och antal färdtjänstresor, har ökat med ca 17% jämfört med 2022, och med 1% jämfört med 2019.

Ett övergripande arbete har initierats på serviceresor för att få mer kontroll över hur antalet resor påverkar verksamheten med tyngdpunkt på att analysera påverkan och användande av fordonskapacitet. Vi ser även över resandeutveckling av olika typer av resor för att se om det är möjligt att prioritera eller styra om vissa typer av resor.

Punktlighet

För Öresundståg ser vi en kraftigt fallande punktlighet under maj månad. Detta beror framförallt på en stor mängd störningar i trafiken, framförallt pga infrafel och obehöriga på spåren. Den händelse som sticker ut mest är 15 maj då ett Pågatåg fastnade under en nedriven kontakledning i citytunneln. På grund av Trafikverkets nya planeringssystem kunde inte störningen hanteras på ett bra sätt utan denna händelse fick kraftiga konsekvenser för tågtrafiken i stort sett i hela Skåne och över till Danmark. Denna händelse ledde till 59 inställda tåg, av månadens totalt 466 inställda tåg.

Maj månad innebär även en kraftig försämring av Pågatågens punktlighet som hamnar på 83% RT+3 och antalet förseningsminuter ökar i samtliga kategorier jämfört med april. Punktligheten under månaden är tydligt påverkad av ett antal stora trafikstörningar i Malmöområdet. De händelser som orsakade flest antal förseningsminuter för Pågatågen inträffade den 3 maj då dåligt spårläge i Lockarp medförde hastighetsnedsättning och följdförseningar på samtliga tåg som passerade, 15 maj då ett Pågatåg fastnade och därmed blockerade ett spår Citytunneln, samt 23 maj då ett godståg läckte farligt gods på Malmö godsbangård vilket medförde trafikstopp. Även antalet inställda tåg ökar kraftigt, av totalt 12 355 planerade Pågatåg blev 848 helt eller delvis inställda under maj.

Punktigheten för Stadsbuss uppgår till 80 % i maj, vilket är -1 % från föregående månad. Ackumulerat upprätthålls målet på 82 %. Det är en återkommande trend med ett lägre punktlighetsresultat under vårmånaderna då vägunderhåll utförs under denna period. Punktligheten minskar med 1 % mot föregående månad i samtliga visionsstäder. Malmö stadstrafik har fortsatt framkomlighetsutmaningar till följd av omläggningarna i staden. Ytterligare en akut händelse i form av ett slukhål påverkade linje 5 som fick ledas om under närmre en vecka. Omläggningarna tillsammans med omledningen av linje 5 uppskattas dra ner Malmös punktlighetsresultat med cirka 3 % i perioden, vilket i sin tur påverkar omkring 2 % av stadsbussresultatet.

Punktigheten för Regionbuss uppgår till 81 % i maj, vilket är -1 % från föregående månad. Ackumulerat upprätthålls målet på 82 %. Även Regionbusstrafiken har lägre punktlighetsresultat under vårmånaderna då vägunderhåll utförs under denna period. Utöver det förekommer det större vägarbeten som pågår under lång tid, liksom det vi sett drabbar Helsingborg och Lunds regiontrafik. Helsingborg regiontrafik är starkt påverkat av väg 111 och Lund region har utmaningar i Staffanstorps samt i Malmö.

För serviceresor är punktligheten för maj månad 89% trots ökat resande och i kombination med minskad tillgänglighet av fordon samt förarbrist. Den ackumulerade punktligheten för jan-maj 2023 är 89% och detta betyder en minskning av 3% jämfört med samma period i 2022.

NKI – Nöjd Kund

Drygt 5 av 10 kunder är nöjda med Skånetrafiken. Framförallt är det ett lågt förtroende för att man ska komma fram i tid som drar ner betyget.

NKI – Serviceresor Senaste resa

83 % för maj 2023 är ett relativt bra resultat med tanke på en stor resandeökning som utmanar kapaciteteten (fordon och telefoni), samt förarbrist i branschen som påverkar kvaliteten och leverans till kund. Det pågår initiativ i samverkan med leverantörerna, bl.a. medlyssning och medåkning för förare och trafikledningspersonal för att öka förståelsen för varandras uppdrag.

Försäljning

Försäljningen går mycket bra och vi ligger en bra bit över målet. Framförallt beror detta på mycket stark försäljning till Danmark - framförallt sällanbiljetter. Den svaga kronan gör att allt fler danskar upptäcker det "billiga" Skåne samtidigt som skåningarna fortsätter åka till Danmark. Även sällanbiljetter i Skåne säljer bra i maj och vi är inte så långt från det ackumulerade målet för dessa. Periodbiljetter säljer något sämre än mål i maj månad. Detta beror dels på att det fortfarande finns biljetter köpta innan prishöjningen och dels på anpassning till Sommarbiljetten. Totalt sett ligger försäljningen av periodbiljetter i Skåne en bra bit över målet.

Försäljningsandelen i appen ligger ganska stabil. Rejäl försäljning i våra biljettautomater (mycket enkelbiljetter till Danmark) gör att andelen inte ökar i maj.

Attraktiv arbetsgivare, professionell verksamhet

Fördelning av Anställd tid på närvaro, frånvaro och utökad närvaro

Närvaron har ökat i förhållande till samma period förra året. Det är ingen stor ökning utan den utgör 2,56%.

Den går bland annat att förklara med minskat uttag av föräldraledighet och studieledighet utan lön för 2023.

Det går att se att införandet av verksamhetspoolen på Serviceresor har haft effekt, då användandet av timavlönade har minskat.

Uttaget av övertid har ökat i förhållande till samma period förra året. Denna post behöver bevakas så att det inte blir så att de timmar som tjänas in i form av minskat användande av timavlönande, ökar uttaget av övertidsersättning.

Anställda timmar under perioden

Anställda timmar har ökat i paritet med att antalet anställda har ökat och att användandet av timlönande har minskat.

Antalet månadsavlönade

Den största skillnaden som går att se är att antalet månadsanställda har ökat väsentligt under den angivna perioden.

493 anställda 2023 jämfört med 465 under 2022. Störst skillnad i antal medarbetare går det att se inom verksamhetsområdena Serviceresor och Kundservice och Trafikinformation.

Inom affärsområde Serviceresor har man startat en verksamhetspool. Verksamhetspoolens syfte är att hantera de vakanser som uppstår inom affärsområdet. Effekterna av detta förväntas bli att vakanser kan ersättas fortare

och en stor fördel är att vi kan erbjuda en helt annan anställningstrygghet för fler medarbetare. Det går redan att se effekterna av verksamhetspoolen eftersom användandet av timavlönande har minskat väsentligt. Det ser ut som att antalet administratörer har minskat men det har i vid närmare analys ökat. Dock går det att se en viss förflyttning. Så de -15 som framkommer av siffrorna är i verkligheten + 12. Förklaringen till detta är den verksamhetspool som ommärktes i ovan avsnitt samt att vissa befattningar som tidigare har benämnts med AID-etikett administratör har omvandlats till handläggare.

Inom verksamhetsområde Kundservice och Trafikinformation tog man höjd för att kunna ta över trafikinformationen för delar av den danska sidan för Öresundståg och anställde upp medarbetare samtidigt som man inrättade en renodlad Trafikinformation. I samband med detta såg man även till att medarbetarna inom enheten fick rätt titulatur och AID-etikett, det är därför det ser ut som att andelen handläggare har ökat mycket.

Genomsnittlig sysselsättningsgrad

Den sammanlagda sysselsättningsgraden inom Skånetrafiken är fortsatt hög 99,4% jämfört med 99,6% föregående år. Förändringen föranleder inte någon form av åtgärd utan är ett konstaterande att medarbetare tar ut sin lagstadgade rätt till att anpassa sin sysselsättningsgrad efter sina behov.

En långsiktigt stark ekonomi

Resultatutveckling

Skånetrafikens resultat efter maj är 62 Mkr högre än budget.

Skånetrafikens totala intäkter budgeterades till 3 061 miljoner kronor och utfallet är 3 327 miljoner kronor (exklusive vidarefakturerings på 58 miljoner kronor) - vilket är 267 Mkr högre än budget.

Köpenhamnsavtalet redovisar totalt 215 Mkr i intäkter varav 188 Mkr i biljettintäkter och 27 Mkr i övriga intäkter. Ingen av dessa intäkter finns i budget och ska till 100% motsvara kostnaderna för avtalet.

Skånetrafikens intäkter exklusive Köpenhamnsavtalet är alltså 52 Mkr bättre än budget.

Biljettintäkterna (exkl Köpenhamnsavtalet) budgeterades till 1 300 Mkr och utfallet är 1 342 Mkr, vilket är 43 Mkr (+3%) högre än budget. Det är framförallt intäkterna från biljetter till Danmark som är högre än budget. Även periodbiljetter i både Skåne och till Danmark går bra. En anledning tros vara de kampanjer på periodbiljetter som genomfördes under 2022.

Intäkterna från serviceresor budgeterades till 34 Mkr och utfallet är 36 Mkr, vilket är 2 Mkr (+6%) högre än budget, främst beroende på högre fakturering för interna sjukresor (rekvisitionsresor), men även på högre intäkter från egenavgifter från färdtjänst.

Övriga intäkter budgeterades till 171 Mkr och utfallet är 206 Mkr vilket är 34 Mkr högre än budget - till 27 Mkr beroende på Köpenhamnsavtalet. Regionbidrag och övriga bidrag uppgår till 1 556 Mkr vilket överensstämmer med budget.

Skånetrafikens totala kostnader budgeterades till 3 021 Mkr och utfallet är 3 226 Mkr (exklusive vidarefakturerings på 58 miljoner kronor) det vill säga 205 miljoner kronor (7%) högre än budget. Köpenhamnsavtalet redovisar totalt 215 Mkr i kostnader. Dessa kostnader finns inte i budget och ska till 100% motsvaras av intäkter då avtalet ska vara kostnadsneutralt för Skånetrafiken.

Skånetrafikens kostnader exklusive Köpenhamnsavtalet är alltså 10 Mkr bättre än budget.

Upphandlad trafik budgeterades till 2 211 Mkr och utfallet uppgår till 2 297 Mkr (exklusive Köpenhamnsavtalet) vilket är 86 Mkr (4%) högre än budget. Kostnaderna högre än budget kommer främst från tåg, där open books och drivmotorström drar över budget. Kostnaderna baserat på index avseende busstrafiken är högre än budget, men vägs än så länge upp av att resandet inte ännu uppgår till budgeterad nivå.

Övriga trafik kostnader budgeterades till 80 Mkr och utfall är 71 Mkr, vilket är 9 Mkr lägre än budget (11%) där den största anledningen är en periodisering av budget - där utfallet kommer först senare på året.

Övriga verksamhetskostnader uppgår till 448 Mkr och budget är 527 Mkr, det vill säga 80 Mkr (-15%) lägre än budget, där konsult- och personalkostnader står för 26 Mkr respektive 19 Mkr lägre än budget, resterande differens mot budget är spritt över flertalet konton.

Avskrivnings- och finansiella kostnader budgeterades till 203 Mkr, och utfall är 196 Mkr, vilket är 7 Mkr lägre än budget - beroende på dels ett lägre utfall av investeringar 2022 och dels periodiseringen av budgeten 2023.

Prognos

Prognos efter maj är ett resultat 75 Mkr lägre än budget - en förbättring med 125 Mkr sedan prognosen efter mars (200 Mkr sämre än budget).

Intäkterna prognosticeras att bli 95 Mkr högre än budget (exklusive Köpenhamnsavtalet).

Biljettintäkterna prognosticeras gå 70 Mkr över budget men med avdrag för 15 Mkr avseende reskassa - där metoden för avskrivning av skuld till kund inte godkännts av revisorerna.

Intäkterna från serviceresor väntas bli 40 Mkr högre än budget, främst beroende på kommunbidrag (vilka ska möta kostnaderna) och egenavgifter kopplat till färdtjänst.

Kostnaderna prognosticeras bli 170 Mkr högre än budget (exklusive Köpenhamnsavtalet). Det är framförallt kostnader kopplade till open books-avtalet (trafik och underhåll) för Öresundståg och kostnader för drivmotorström för Pågatåg.

Kostnader kopplade till index på framförallt buss har börjat vända nedåt och prognosen innehåller antaganden om att index inte stiger uppåt igen under 2023. Prognosen innehåller också antagande om att kostnaderna för resandeincitament på buss inte uppgår till den budgeterade nivån.

I prognos är viss hänsyn tagen till det i EU underkända beslutet avseende svenska skattesubventioner på biogas - men då Skatteverket ännu inte tagit ställning till hur detta ska hanteras retroaktivt, kan prognosen komma att ändras.

Åtgärder för ekonomi i balans

Efter maj lämnar Skånetrafiken en prognos att gå 75 miljoner kronor (motsvarande 1 %) över budget, en förbättring av prognosen med 125 miljoner kronor jämfört med mars månad.

Orsaken är främst att biljettintäkterna är bättre än budget samt indexförändringar som ger lägre kostnader än vad som tidigare prognostiserats. Genom fortsatt god kostnads kontroll, kombinerat med en stark försäljningsutveckling kan ekonomin stärkas ytterligare. Skånetrafiken vill därför invänta prognosen efter augusti innan eventuella justeringar i utbudet görs.

Genom att Skånetrafiken fortsätter att tillämpa god kostnads kontroll under resterande del av 2023 kan ytterligare pengar sparas via mindre åtgärder och trimningar av trafiksystemet. Även förvaltningsinterna rutiner ses över löpande för att bidra till att hålla kostnadsutvecklingen nere.

Kostnadsutveckling

Kostnadsutvecklingen beräknas på kontospannet 40000-79999 och jämförs med budget innevarande år samt utfall föregående år. Enligt rapporten ovan är kostnadsutvecklingen på utfallet ackumulerat jämfört med föregående år 21,7%.

År 2023 finns dock två väsentliga skillnader i utfallet på kostnaderna jämfört med 2022.

Den första är att år 2023 är första året med Köpenhamnsavtalet. Avtalet innebär att intäkter och kostnader som hör till den danska delen av trafiken över bron nettoavräknas gentemot Transportministeriet och ska vara kostnadsneutralt för Skånetrafiken. Detta innebär att Skånetrafiken redovisar alla kostnader som avtalet innebär vilka hör till den danska delen av trafiken – detta gjordes inte på samma sätt 2022. Då fanns endast Skånetrafikens del av kostnaden i resultaträkningen - vilket innebär att kostnaderna stigit med 215 Mkr ackumulerat maj jämfört med 2022. Ingen hänsyn tas när kostnadsutvecklingen redovisas till att även intäkterna ökar - därmed ser kostnadsutvecklingen mycket hög ut då den jämförs med både budget och utfall föregående år. Varken kostnader eller intäkter kopplade till Köpenhamnsavtalet finns med i budget då tolkningarna av hur avtalet skulle hanteras inte blev klara förrän efter budgeten var klar.

Den andra skillnaden är att förändringar i kontoplanen gör att bankkostnader som 2022 redovisades på konto 85610 nu år 2023 redovisas på konto 75950. Det gör att kostnadsmassan i beräkningsunderlaget nu ökar, då kostnaden år 2022 redovisades på ett konto som inte var med i utsökningsintervallet. De totala bankkostnaderna ackumulerat maj är ca 6 Mkr 2023.

Ett annat konto som räknas med i kostnadsutvecklingen är kontot för vidarefakturerings (76996). Kontot fanns redan 2022, och utfallen ackumulerat maj är 58 Mkr år 2023 och 41 Mkr år 2022 - det som är värt att notera är dock att detta konto motsvaras av ett intäktskonto som är lika stort, vilket inte tas hänsyn till när kostnadsutvecklingen beräknas. En hög vidarefakturerings ökar alltså kostnaderna – men påverkar inte resultatet eftersom det finns en lika stor intäkt.

Om vi räknar bort dessa kostnader (för att jämföra med samma kostnader båda åren) blir kostnadsutvecklingen utfall mot utfall ackumulerat 13,4% (jämförs med 21,7%- ovan). Kostnadsutvecklingen enligt budget 2023 jämfört med utfall 2022 ackumulerat maj skulle vara 11,8%. 13,4% jämfört med budgeterat 11,8% är 1,6 procentenheter högre och detta förklaras av de högre kostnaderna för open books-avtalet på Öresundståg, en högre indexutveckling än budgeterat i början på året samt höga priser på drivmotorström.