



Skånetrafiken
Stab/Ekonomi
Sara Kroon, Ekonomichef

Datum 2021-06-07

Yttrande från Kollektivtrafiknämnden

på regionstyrelsens planeringsdirektiv med
preliminär budgetram inför beslut om Region
Skånes *Verksamhetsplan och budget 2022 med
plan för 2022-24*

Utmaningar och möjligheter

Kollektivtrafiknämnden har från regionstyrelsen fått beskedet att regionbidraget för budgetår:

2022 räknas upp med 37,8 miljoner, till 3 193,5 miljoner kronor.

2023 räknas regionbidraget upp med 51,1 miljoner, till 3 244,6 miljoner kronor.

2024 räknas regionbidraget upp med 64,9 miljoner till 3 309,5 miljoner kronor.

Regionbidrag (Mkr)	Budget 2021	Plan 2022	Plan 2023	Plan 2024
Kulturnämnden	324,3	328,2	333,4	340,1
Kollektivtrafiknämnden	3 155,7	3 193,5	3 244,6	3 309,5
Regionala utvecklingsnämnden	218,8	221,4	225,0	229,5
SUMMA REGIONAL UTVECKLING	3 698,8	3 743,1	3 803,0	3 879,1

Bild 1: Regionstyrelsens planeringsdirektiv

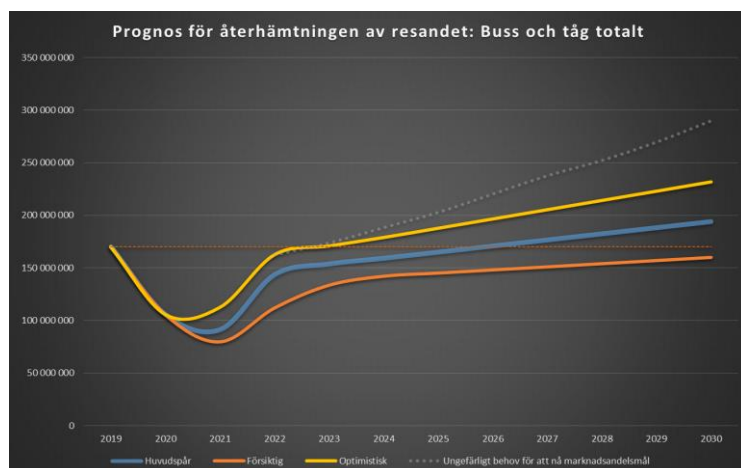
Pandemin har nästan helt överskuggat förvaltningens verksamhet och den positiva resandeutvecklingen som pågått i 20 år är bruten. Resandet är tillbaka på en nivå som motsvarar 2005 års siffror.

Det står klart att Covid-19 förändrat världen i grunden. Hur man reser, hur man jobbar och hur man umgås - alla gamla vanor och resandemönster utmanas nu på ett sätt som saknar motstycke. Det är därför viktigt att fortsätta den dialog och den analys om kollektivtrafikens framtida utveckling som inleddes under 2020. Kollektivtrafiken ska vara en del av den skånska vardagen och ändras vardagen och vanorna bland de skånska resenärerna behöver kollektivtrafiken vara följsam för att även fortsättningsvis kunna vara en relevant kraft för Region Skånes utveckling.

År 2020 uppgick kollektivtrafikens marknadsandel till 22 procent av alla motorburna resor, att jämföra med 2019 års resultat på 32 procent. På grund av Covid-19 och de riktlinjer och rekommendationer som kommit från Folkhälsomyndigheten har en stor del av Skånes kollektivtrafikresenärer ändrat sina resvanor och väljer bilen istället för tåget eller bussen, vilket är förklaringen till den låga marknadsandelen.

Pandemins fortsatta utveckling, men även sannolikheten för ändrade resvanor efter pandemin, gör framtida biljettintäkter svåra att förutspå. Beroende på återhämtningstakten i resandet (se nedanstående bild) prognosticeras biljettintäkterna för 2022 till ett spann mellan 2 och 2,9 miljarder kronor.

Skånetrafiken och Regional Utveckling har tillsammans tagit fram en prognos av resandet framöver som ser ut enligt nedan:



Enligt prognosens huvudspår antas resandet vara tillbaka på samma nivå som 2019, någon gång under 2025/2026.

Det regiongemensamma målet om en långsiktigt stark ekonomi har sedan början av 2020 och med fortsättning 2021 utmanats med Covid-19. Pandemins påverkan på framförallt biljettintäkterna är stor och kostnadstäckningsgraden har gått från att vara 55,1 procent för 2019, till 30,9 procent ackumulerat april 2021.

Budget 2021 innehåller ett statsbidrag avseende minskade biljettintäkter uppgående till 300 Mkr. Inget sådant bidrag är i dagsläget kommunicerat av regeringen avseende 2022, varför behovet av regionbidrag mellan åren 2021 och 2022 ökar med minst samma belopp. Biljettintäkterna i 2021 års budget fastställdes innan andra vågen av Covid-19 var känd och Skånetrafiken gör bedömningen att biljettintäkterna i budget 2022 bör hamna på ungefär samma nivå som 2021 års budget. Detta efter en analys och prognos av resandet under åren framöver, där hänsyn tagits till förseningar i vaccinationerna samt ändrade resvanor och restriktioner av resandet i både Sverige och över Öresund till Danmark.

Förutsättningarna för ökade biljettintäkter är att Region Skånes invånare har vaccinerats på bred front, framdörrarna på bussarna har öppnats och flygresorna har kommit igång (även om de inte uppgår till tidigare normala nivåer). Man undviker inte kollektivtrafiken, men fortsätter att köra bil, cykla och gå i större utsträckning än innan pandemin. Att arbeta hemifrån och ta fler arbetsrelaterade möten på distans är fortsatt en del av det "nya normala".

En nödvändig resandeökning för att återfå biljettintäkterna går inte att åstadkomma med nuvarande neddragen trafik. Allmänhetens känsla av trängsel kommer att finnas kvar och påverka tryggheten, trots att trafikutbudet i peak-tid inte dragits in utan justeringar har gjorts i lågtrafik.

Skånetrafiken gjorde inför 2021 neddragningar i trafikutbudet med 7-9 procent vilket sänkte kostnaderna i budget 2021 med 235 miljoner kronor. En del av denna trafik prognosticeras behöva successivt ökas upp igen redan under 2021 och ytterligare under 2022 för att möta resandet.

En stor del av Skånetrafikens ökade behov av regionbidrag beror på indexökningar mellan åren, vilket ökar trafik kostnaderna trots oförändrad trafik. Budgeterad utveckling på index 2022 är 3 procent för samtliga trafikslag. För 2022 antas indexökningen i trafiken motsvaras av cirka 130 miljoner kronor och för avtal kopplat till digital utveckling och teknik 3-5 procent motsvarande cirka 12 miljoner kronor.

Utvecklingen i den så kallade indexkorgen ligger utanför Skånetrafikens kontroll då korgen är en samling index, innefattande till exempel bränslepriser, förarlöner och konsumentprisindex.

Vid ett trafikutbud med successivt ökad trafik under 2022 (till samma nivå som före pandemin) är behovet av regionbidrag väsentligt högre än den föreslagna ökningen.

Möjliga åtgärder/risker

Ingen höjning av biljettpiserna gjordes inför 2021 då Konsumentprisindex (KPI) i princip låg på samma nivå som år 2020. I år är indexökningen cirka 2 procent mot 2020, vilket skulle kunna medföra en prisökning värd 38 miljoner kronor.

Fortsatt stängda framdörrar i busstrafiken medför en risk för ökat antal resenärer utan giltigt färdbevis. Statistiken visar att fusket januari till april 2019 var 1,69 procent, och för samma period 2021 är den 5,73 procent. Ökningen i fusk kommer från busstrafiken och beräkningar visar att detta motsvaras av en förlorad biljettintäkt på ca 90 miljoner kronor per år om framdörrarna på bussarna inte öppnas.

Kostnaderna för resandeincitament i trafikavtalen under 2020 och 2021 har omförhandlats för att trafikföretagen ska ha råd att kunna fortsätta att köra beställd trafik. Det finns en hög risk att omförhandlingar kommer att behöva göras även för 2022 då många av de andra Regionala Kollektivtrafik Myndigheterna (RKM) betalar ut resandeincitament på 100 procent av 2019 års resor, trots tecknade avtal. Risken för detta beräknas till ca 165 miljoner kronor på helår 2022.

Mål - inklusive uppföljning av dessa

Den långsiktiga inriktningen för kollektivtrafikens utveckling finns beskriven i Trafikförsörjningsprogrammet (TFP). Programmets genomförandetakt bestäms av det ekonomiska utrymmet och gjorda prioriteringar i samband med det årliga budgetbeslutet i Region Skåne.

Med anledning av ovanstående finns det således möjlighet att inom ramen för befintligt program göra avsteg eller justeringar avseende de kostnader som Region Skåne åtar sig, bortsett från de delar som är avtalade genom andra beslut, vilka kräver ytterligare beslut för hantering av ingångna avtal.

Kollektivtrafiknämnden ska med utgångspunkt i Trafikförsörjningsprogrammet beskriva förslag på delmål till de regiongemensamma målen och hur dessa kommer att följas upp och återspeglaras till regionfullmäktige (främst i samband med delårsrapportering per aug och årsredovisning). Med beaktande av de planeringsförutsättningar som beskrivs i planeringsdirektivet ska nämnden också göra en (risk)bedömning av möjligheterna att uppfylla målen enligt given anvisning.

Mål: Bättre liv och hälsa för fler

Ett mål med utåtriktat fokus på de vi är till för – befolkning, patienter, brukare, resenärer, besökare, kunder, samverkanspartners, turister m. fl.

Beskriv, utifrån nämndens ansvarsområde, konkreta delmål och hur dessa ska följas upp för att mäta målnuppfyllelsen.

Marknadsandel

Skånetrafiken har mål på att fördubbla marknadsandelen till 40 % år 2030.

Konkurrenskraften jämfört med bilen mäts genom andelen av alla motorburna resor. Källa: Kolbar

NKI – Nöjd Kundindex

8 av 10 kunder ska vara nöjda med Skånetrafiken år 2025.

Undersökningen görs löpande under hela året och fångar både de som reser ofta med kollektivtrafiken och de som reser mer sällan eller aldrig.

Källa: Nationella undersökningen Kollektivtrafikbarometern, Kolbar.

Bedöm nämndens möjligheter att utifrån planeringsförutsättningar 2022-24, uppnå det strategiska målet Beskriv sannolikheten för att uppnå målet och konsekvensen av att inte göra det.

Marknadsandel

De stora samhällsnyttorna skapas när kollektivtrafiken lyckas plocka marknadsandelar av andra motoriserade transporter såsom trafik med bil, motorcykel eller moped. Detta bidrar till en attraktivare region med mindre miljöpåverkan, mindre trängsel, förbättrad trafiksäkerhet och folkhälsa.

Skånetrafikens analys av resandet fram till 2030 prognosticerar en resandeökning på från 2020 års nivå med 6 till 7 procent årligen under 2021 och 2022. Därefter strax över 3 % årligen från 2023 fram till 2030. Med den takten nås inte marknadsandelsmålet till 2030. Målet om marknadsandel bör analyseras och utvärderas.

Riskbedömning: Konsekvens 4 * Sannolikhet 4 att målet inte uppnås = att minimera riskerna.

NKI – Nöjd Kundindex

Utfallet efter tre månader 2021 är högre än samma period 2020, men lägre än målnivån för 2021.

Riskbedömning: Konsekvens 3 * Sannolikhet 3 att målet inte uppnås = att riskerna bör reduceras.

Mål: Tillgänglighet och kvalitet

Ett mer inåtriktat mål för vår egen organisation med fokus på våra verksamheter och hur våra interna arbetsprocesser fungerar.

Beskriv, utifrån nämndens ansvarsområde, konkreta delmål och hur dessa ska följas upp för att mäta måluppfyllelsen.

Punktlighet

Att Skånetrafikens kunder kommer fram i tid. Avser den faktiska punktligheten. Mäts per trafikslag. Målnivåer för planperioden revideras i slutet av 2021.

Trygghet

"Det känns tryggt att resa med Skånetrafiken". Källa: Kolbar
Målnivåer för planperioden revideras i slutet av 2021.

Information till Kund

Målet är att Skånetrafikens Kunder ska få information om störningar inom 5 minuter.
"Information vid försening och stopp är bra". Källa: Kolbar
Målnivåer för planperioden revideras i slutet av 2021.

Landsbygdstrafik

Genom ökad geografisk tillgänglighet för landsbygden, bidra till ökat NKI
Fortsätta med att ta fram lösningar för en effektiv och hållbar kollektivtrafik och för att hålla en hög servicegrad även i icke tätort. Nya lösningar, utifrån ett "hela resan"-perspektiv, att kombinera linjetrafik och anropsstyrd trafik men också att det ska vara enkelt att söka, beställa och betala/validera sin resa genom digitala kanaler.

Bedöm nämndens möjligheter att utifrån planeringsförutsättningar 2022-24, uppnå det strategiska målet Beskriv sannolikheten för att uppnå målet och konsekvensen av att inte göra det.

Punktlighet

Punktligheten i trafiken är den viktigaste parametern för Kundernas reseupplevelse.
Under pandemin har den totala trafikmängden i städerna minskat, vilket ökat förutsättningarna för en punktlig trafik. Beroende på med vilket färdmedel kunderna väljer att resa med när pandemin är över kommer punktligheten att påverkas mer eller mindre under planperioden. Ändrade vanor hos Kunden som innebär fler resor med egen bil påverkar framkomligheten för bussar vilket ökar vikten av goda samarbeten med kommunerna i framkomlighetsfrågor för kollektivtrafiken.

Riskbedömning: Konsekvens 4 * Sannolikhet 3 att målet inte uppnås = att riskerna bör reduceras.

Trygghet

Kunderna upplever en oro att smittas i kollektivtrafiken, mycket kopplat till trängsel. NKI Kund - Trygghet har sjunkit från drygt 70 % i början av 2020 till 50 % i april 2021. Befintlig trafik är inte dimensionerad för den resandeutveckling som nu prognosticeras för planperioden vilket kommer att öka risken för trängsel som har fått en annan innebörd under lång tid då rekommendationen varit att hålla avstånd.

Riskbedömning: Konsekvens 3 * Sannolikhet 3 att målet inte uppnås = att riskerna bör reduceras

Information till Kund

Arbete med digitalisering och innovation fortsätter för förbättra att information till kund. Förbättringar både vid förseningar och inställda turer, men även för att berätta hur vi arbetar förebyggande, t ex vid förstärkta sommarturer, och genom att använda formuleringar och tonalitet som se inbjudande ut och skapar trygghet.

Riskbedömning: Konsekvens 3 * Sannolikhet 3 att målet inte uppnås = att riskerna bör reduceras

Landsbygdstrafik

För att kunna skapa ekonomiska förutsättningar för att utveckla landsbygdstrafiken behövs fortsatt utveckling av det samlade trafikutbudet baserat på efterfrågan och resandebestånd, dvs att resurserna används på ett effektivt sätt till en lägre kostnad.

Riskbedömning: Konsekvens 3 * Sannolikhet 4 att målet inte uppnås = att riskerna bör reduceras.

Mål: Hållbar utveckling i hela Skåne

Ett mål för hur våra verksamheter bidrar till en långsiktig, hållbar utveckling och tillväxt i den egna organisationen och i Skåne.

Beskriv, utifrån nämndens ansvarsområde, konkreta delmål och hur dessa ska följas upp för att mäta måluppfyllelsen.

Resor

Antal resor mäts genom Skånetrafikens biljettsystem. Färdtjänst och sjukresor hämtas från trafikledningssystemet.

Målnivåer för planperioden revideras i slutet av 2021.

Energianvändning

Kollektivtrafikens miljöbelastning.

Senast den 31 december 2025 ska klimatutsläppen från den allmänna kollektivtrafiken (mätt i gram koldioxid/ personkilometer) ha minskat med minst 20 % jämfört med 2018-års nivåer.

Bedöm nämndens möjligheter att utifrån planeringsförutsättningar 2022-24, uppnå det strategiska målet Beskriv sannolikheten för att uppnå målet och konsekvensen av att inte göra det.

Resor

Att resa med kollektivtrafiken är att resa hållbart. Antalet resor har stor påverkan på Skånetrafikens verksamhet då biljettintäkter från resandet normalt sett finansierar cirka hälften av verksamheten. För Skånes del påverkar antalet resor i kollektivtrafiken miljön och Skånes ekonomi positivt.

Analysen av resandet visar att antalet resor väntas vara tillbaka på 2019 års nivå runt 2025/2026.

[Riskbedömning: Konsekvens 3 * Sannolikhet 3 att målet inte uppnås = att riskerna bör reduceras.](#)

Energianvändning

70 % av koldioxidutsläppen från vägtrafiken kommer från persontransporter (mätt i andel av inrikes transporter). Att resa med buss ger i genomsnitt mindre än en fjärdedel av klimatpåverkan än resor med bil. Med bättre förutsättningar att gå, cykla och åka kollektivt ges även de som inte har råd eller möjlighet att ha bil bättre tillträde till fler samhällsfunktioner och arbetsmarknader. Ökad tillgänglighet ger stora samhällsvinster genom minskat utanförskap, vilket är viktigt för demokrati och jämlikhet. Kollektivtrafiken genererar dessutom både flöden av fotgängare och människor som uppehåller sig i väntan på buss eller tåg. Det är en viktig källa för att skapa liv på såväl större som mindre orter, där bytespunkter också kan vara viktiga mötesplatser.

Då resandet prognosticeras bli lägre än 2019 under några år framöver väntas en negativ effekt på hållbar utveckling då klimatpåverkan per personkilometer höjs.

[Riskbedömning: Konsekvens 3 * Sannolikhet 4 att målet inte uppnås = att riskerna bör reduceras.](#)

Mål: Attraktiv arbetsgivare, professionell verksamhet

Ett mål för attrahera, rekrytera, utveckla, motivera och behålla medarbetare i våra verksamheter.

Beskriv, utifrån nämndens ansvarsområde, konkreta delmål och hur dessa ska följas upp för att mäta måluppfyllelsen.

HME

Hållbart Medarbetar Engagemang. Källa: Årlig medarbetarundersökning
Målnivåer för planperioden revideras i slutet av 2021.

Sjukfrånvaro

Sjukfrånvaro i procent av ordinarie arbetstid ska minska jämfört med föregående år. Källa: HR-fönster
Målnivåer för planperioden revideras i slutet av 2021.

Bedöm nämndens möjligheter att utifrån planeringsförutsättningar 2022-24, uppnå det strategiska målet Beskriv sannolikheten för att uppnå målet och konsekvensen av att inte göra det.

HME

Skånetrafiken flyttar i början av 2022 till nya kontorslokaler i Hässleholm och går samtidigt över till ett aktivitetsbaserat arbetssätt. Arbete pågår för att förbereda hela organisationen för ett mer digitaliserat arbetssätt med samarbetsfokus.

Riskbedömning: Konsekvens 2 * Sannolikhet 2 att målet inte uppnås = uppmärksamhet krävs.

Sjukfrånvaro

Det aktivitetsbaserade arbetssättet innebär att många arbetsuppgifter även kan genomföras på distans. Detta ger en ökad möjlighet till bättre balans mellan arbete och privatliv vilket i sin tur påverkar frisknärvaron positivt.

Riskbedömning: Konsekvens 2 * Sannolikhet 2 att målet inte uppnås = uppmärksamhet krävs.

Mål: Långsiktigt stark ekonomi

Ett mål för en modern, konkurrenskraftig och hållbar ekonomi som möjliggör beredskap, utveckling och fortsatta satsningar i verksamheten.

Beskriv, utifrån nämndens ansvarsområde, konkreta delmål och hur dessa ska följas upp för att mäta måluppfyllelsen.

Ekonomi i balans

Skånetrafikens ackumulerade ekonomiska resultat jämfört med budget ska vara i balans

Bedöm nämndens möjligheter att utifrån planeringsförutsättningar 2022-24, uppnå det strategiska målet Beskriv sannolikheten för att uppnå målet och konsekvensen av att inte göra det.

Ekonomi i balans

Covid-19 har påverkat resandet i hög grad och därför har biljettintäkterna sjunkit drastiskt, vilket skapar en stor differens mellan kostnaderna för trafiken och intäkterna från densamma. Trafikkostnaderna utgör 86 % av de totala kostnaderna (exklusive finansiella kostnader) i budget 2021, vilket ger en fingervisning om svårigheten att göra nedskärningar motsvarande behovet av regionbidrag utan att trafikutbudet påverkas. Nedskärningar av trafiken i ambition att sänka kostnaderna kommer att påverka främst biljettintäkterna, men även tryggheten. Satsning på landsbygdstrafik kommer att bli svårt att genomföra utan att ta resurser från de starka stråk som ger högre utväxling på resandet och därmed biljettintäkterna.

Kunderna upplever en oro att smittas i kollektivtrafiken, mycket kopplat till trängsel. NKI Kund - Trygghet har sjunkit från drygt 70 % i början av 2020 till 50 % i april 2021. Ändå krävs ett kraftigt ökat resande under hösten 2021 för att få tillbaka de förlorade biljettintäkterna. En satsning på att få tillbaka Kunderna till kollektivtrafiken är nödvändig för att inte fastna i en nedåtgående spiral med lägre trafikutbud, lägre antal resor och därmed lägre biljettintäkter.

Anvisning för bedömning av måluppfyllelse

Den interna kontrollen är en viktig del i att styra och följa upp verksamheten. Intern kontroll handlar om kvalitet, styrning och ytterst om att undvika risker, som kan hindra Region Skåne från att uppnå sina mål. Bedömningen som ska göras innebär en kartläggningsprocess med uppskattning av väsentlighetsgrad/konsekvenser och sannolikhet/ risk i processer, rutiner och system. De olika komponenterna multipliceras med varandra och slutsatserna ska sedan beskrivas i text. Syftet är att nämnderna, via sina internkontrollplaner, vidtar nödvändiga åtgärder för att säkerställa att fullmäktiges mål uppfylls.

OBS! I bedömningen av möjligheten att uppfylla Region Skånes strategiska mål är det måluppfyllelsen som helhet, inte för enskilda delmål eller uppföljningsindikatorer, som ska bedömas.

Konsekvens					
4 Allvarlig	4	8	12	16	
3 Kännbar	3	6	9	12	
2 Lindrig	2	4	6	8	
1 Försumbar	1	2	3	4	
	1 Osannolik	2 Mindre sannolik	3 Möjlig	4 Sannolik	Sannolikhet

Konsekvens:

1 Försumbar	är obetydlig för intressenter och/eller Region Skåne
2 Lindrig	uppfattas som liten av intressenter och/eller Region Skåne
3 Kännbar	uppfattas som besvärande för intressenter/ Region Skåne
4 Allvarlig	är så stor att fel inte får inträffa

Sannolikhet:

1 Osannolik	risken är praktiskt taget obefintlig för att fel ska uppstå
2 Mindre sannolik	risken är mycket liten för att fel ska uppstå
3 Möjlig	det finns en möjlig risk för att fel ska uppstå
4 Sannolik	det är mycket troligt att fel ska uppstå

Risk- och väsentlighetsbedömning:

1-3: Inget agerande krävs	Vi accepterar riskerna
4-8: Håll under uppsikt	Uppmärksamhet krävs
9-12: Reducera riskerna!	Åtgärdas. Bör tas med i internkontrollplan.
13-16: Direkt åtgärd krävs!	Minimera riskerna