

UTKAST

**Kollektivtrafiknämndens
verksamhetsberättelse för
verksamhetsåret 2022**

Innehållsförteckning

Region Skånes vision och övergripande mål	3
Förord	4
Inledning.....	5
1. Övergripande mål: Bättre liv och hälsa för fler	8
2. Övergripande mål: Tillgänglighet och kvalitet	11
3. Övergripande mål: Hållbar utveckling i hela Skåne	17
4. Övergripande mål: Attraktiv arbetsgivare, professionell verksamhet..	24
5. Övergripande mål: Långsiktigt stark ekonomi.....	35
Robusta och säkra verksamheter	40
Framsynt miljöarbete.....	43
Uppföljning av insyn i verksamhet som utförs av privata utförare	44
Intern kontroll.....	46

Region Skånes vision och övergripande mål

Visionen, som gäller för hela organisationen och dess verksamheter är Framtidstro och livskvalitet. Genom de fem målen, som vänder sig till all verksamhet ska vi nå visionen. Våra resurser är medarbetarna, verksamheten och ekonomin. Vår organisationskultur utgår från de gemensamma värderingarna: välkomnande, drivande, omtanke och respekt. Detta gäller i allt ledarskap, medarbetarskap liksom i alla möten med de vi finns till för och samverkar med.



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.

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

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

Attraktiv arbetsgivare, professionell verksamhet: Ett mål för att attrahera, rekrytera, utveckla, motivera och behålla medarbetare i våra verksamheter.

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

Förord

Efter ett par synnerligen besvärliga pandemiår börjar den skånska kollektivtrafiken närma sig normala nivåer. Skåningarna har lämnat Covid-19 bakom sig och sedan andra kvartalet har det uppdämda behovet av att kunna resa i Skåne och till Danmark bidragit till en kraftfull ökning av antalet sålda biljetter. Resandet har ökat i alla trafikslag även om det är enkelbiljettsförsäljningen mot Köpenhamn som sticker ut. Skånetrafiken är därför på god väg att återta de resandenivåer som fanns innan pandemin och det ser inte ut som att de kvarvarande effekterna av Covid-19 kommer bli så långvariga eller så omfattande som först befarats. Den kräftgång som pandemin inneburit för marknadsandelen gentemot bilen är bruten och andelen kollektiva resor ökar återigen markant. Region Skånes långsiktiga mål om en 40-procentig marknadsandel för kollektivtrafiken år 2030 ter sig därför ligga inom räckhåll förutsatt att de hinder som finns för att utveckla kollektivtrafiken röjs ur vägen.

Covid-19 har inte bara varit en utmaning för den allmänna kollektivtrafiken. Serviceresorna har också ökat markant samtidigt som pandemin ställt särskilda krav på hur transporterna kunnat genomföras. Kollektivtrafiknämnden förutspår att serviceresorna kommer att ligga kvar på en hög nivå även framgent eftersom den vårdskuld som pandemin gav upphov till nu ska betas av.

Kollektivtrafiken har fortfarande potential att utvecklas positivt. De hinder som finns är framför allt kopplade till den skånska spårinfrastrukturen. För att kollektivtrafiken ska fortsätta växa behöver de problem och flaskhalsar som finns på de skånska järnvägarna hanteras. Trafikverket måste ta ett rejält krafttag för att bygga klart sina infrastrukturprojekt samt jobba mer fokuserat för att minska de förseningstimmar som bristande planering och underhåll ger upphov till. Ska resandet fortsätta utvecklas positivt behöver punktligheten öka. Skåningarna måste kunna lita på att man kommer fram i tid varje gång man reser. Region Skåne har för egen del redan börjat planera för att kunna ta emot ett ökat antal resande. Kollektivtrafiknämnden har inlett en studie för att kunna ersätta dagens Öresundståg med en ny fordonsflotta som kan börja rulla runt 2030.

Den största utmaningen för kollektivtrafiken i Skåne är dock kopplade till ekonomin och den situationen med stigande priser inom alla samhällssektorer. Skånetrafiken är på intet sätt isolerade från denna utveckling och trafik kostnaderna har under året stigit i en tidigare inte skådad takt och det finns tecken på att det kommer ta tid innan inflationsutvecklingen mattas av.

Sammantaget konstaterar kollektivtrafiknämnden att den skånska kollektivtrafiken står stark. Behovet och önskan att resa med Skånetrafiken växer. Samtidigt ser kollektivtrafiknämnden med oro på den accelererande kostnadsutvecklingen för inte minst drivmedel och el som också påverkar kollektivtrafiken. Kollektivtrafiknämnden kommer därför även fortsättningsvis arbeta för att upprätthålla en god kostnadskontroll och för att hitta nya innovativa lösningar för att ge Skåne skjuts.

Carina Zachau (M)

Ordförande kollektivtrafiknämnden

Inledning

Kollektivtrafiknämnden ansvarar för planering och genomförande av regional kollektivtrafik som följer av att Region Skåne är regional kollektivtrafikmyndighet enligt lag. Nämnden har det samlade kundansvaret för kollektivtrafiken och ansvarar för utvecklingen av densamma. Öresundstågtrafiken över bron som vi utför åt danska Trafikministeriet, ansvarar Nämnden för. Nämnden driver, i samverkan med sex sydlän, Öresundstågtrafiken. Nämnden ansvarar för färdtjänsten i 26 kommuner och för sjukresorna i Skåne.

Året som gått – viktiga händelser

- De främre dörrarna på Skånetrafikens alla bussar stängs från och med den 12 januari på grund av ökad smitta av Covid-19. De främre dörrarna öppnades igen den 9 februari när de svenska restriktionerna togs bort.
- Comeback för tågkompisar. Efter att ha analyserat pilotprojektet och arbetat med förbättringar är tågkompisarna tillbaka igen den 1 februari.
- Swish införs som betalning i Skånetrafikens app.
- Livekameror på Skånetrafikens linje 5 och 7 i Malmö stadstrafik, ettårigt försök med livekameror ombord. Syftet är att höja säkerheten och tryggheten för både resenärer och förare.
- Skånetrafiken flyttar in i ett nytt aktivitetsbaserat huvudkontor i centrala Hässleholm.
- Skånetrafiken testar en ny helhetslösning för företag "Företag Komplet" ska göra det attraktivt att erbjuda periodbiljetter som förmån till sina anställda.
- Ny app för Skånetrafikens Serviceresor, för sjukresor (färdtjänst har funnits sedan tidigare). Skånetrafikens kunder som reser med färdtjänst och sjukresor bokar eller avbokar sina resor digitalt.
- De covid-fordon som Serviceresor kört med under pandemin är nu avslutade. En kontinuerlig dialog med Smittskydd Skåne är etablerad.
- Sänkta priser under kampanjperioden den 1 april till den 14 april, 25 procent på 30 - dagarsbiljetten och flex 10/30-biljetten, ska stimulera fler att resa kollektivt och locka tillbaka de resenärer som på grund av pandemin valde bilen som alternativ.
- Öresundståg och SJ avslutar avtalet om trafik och underhåll av Öresundstågen i förtid. Därmed träder det reservavtal som tecknats i kraft och Transdev tar över trafiken från 11 december 2022.
- Skånetrafiken och Nobina gör gemensam revision och tar ytterligare ett steg i hållbarhetsarbetet. Initiativet innebär ett mer omfattande led i Skånetrafikens hållbarhetsarbete med leverantörskedjan.
- Upphandlingen av Lunds stadstrafik har varit överprövad. Förvaltningsrätten har meddelat dom i Region Skånes favör. Ett tillfälligt avtal tecknades under processen med Keolis. Det har nu ersatts med tecknande av trafikavtal med Keolis.
- I maj lanserar Skånetrafiken extern FAQ på skanetrafi ken.se - en självbetjäningsskanal för våra kunder.
- Uppbyggnad av en Verksamhetspool på AO Serviceresor påbörjades jan 2022 med officiell start per den 1 juni. Verksamhetspoolen är en resursenhet som ska stödja enheterna beställningsmottagning, trafikledning och kundtjänst.
- Skånetrafikens kundcenter i Lund flyttar till ny lokal där vi testar ny inredning och nytt koncept.

- Skånetrafikens Kundservice vinner pris "Sveriges bästa kundservice" samt "Sveriges bästa kundservicemedarbetare" i nationell tävling anordnad av föreningen Kontakta.
- Skånetrafiken släpper sommarbiljetten. I takt med att fler reser och rörligheten ökar tar Skånetrafiken ännu ett initiativ för att stimulera det kollektiva resandet och erbjuder för 23:e året i rad resenärer att resa i Skåne med sommarbiljetten.
- Den nya MalmöExpressen 8 blir den första helt eldrivna 24-metersbussen i Sverige.
- Naturskyddsföreningen godkände revisionen av Skånetrafikens efterlevnad av licensvillkoren för licensen Bra Miljöval. Detta innebär att Skånetrafikens resor med tåg, buss, spårvagn och serviceresorna som körs på biogas och förnybar el får behålla märkningen Bra Miljöval.
- I augusti levereras de tre sista spårvagnar till Lunds stadstrafik.
- Skånetrafiken monterar ytterligare bussväderskydd i polykarbonat, materialet står emot skadegörelse betydligt bättre.
- Skånetrafiken satsar på utformningen av stationer och hållplatser. Syftet är att skapa känslan för den som väntar att vara på väg och därmed bidra till att hela resan blir behagligare. Dessutom är de designade efter resenärers behov och det finns till exempel både usb-uttag och infraröd värme i de nya kurlerna.
- Skånetrafiken satsar på Öresundspendlare Mellan den 3 och den 16 oktober rabatterades Skånetrafikens periodbiljetter över Öresund; 30-dagars och flex 10/30 dagar. I snitt köptes 2,7 biljetter per kund. Över 8000 personer har köpt biljetter, och över 20 procent av dessa är nya kunder.
- Skånetrafiken höjer rösten mot tågförseningar 30 procent av alla skånska tågförseningar beror på att obehöriga rör sig i eller vid spåren. Skönsjungande kör under konceptet "Låt Skåne rulla".
- Inför trafikstart Köpenhamns-avtalet får alla kundservicemedarbetare en grund-utbildning i danska för att kunna möta de höga krav danska Trafikministeriet har på kundservice.
- Nya SkåneExpressen 15, kör mellan hållplats Skanör centrum och Malmö C. Genom de nya dubbeldäckarna blir det en bekvämare pendling mellan Skanör och Malmö.
- SkåneExpressen 11 Helsingborg och Höganäs är en ny expressbusslinje som går mellan Helsingborg och Höganäs, ersätter linje 221 som har gått mellan Helsingborg och Höganäs.
- Söndagen den 11 december trädde reservavtalen gällande Öresundstågstrafiken med Transdev och Mantena i kraft.
- Söndagen den 11 december 2022, tog Skånetrafiken över tågtrafiken till och från Köpenhamn H/Österport. Övertagandet tillåter Skånetrafiken att driva Öresundstågstrafiken som en sammanhållen verksamhet, med endast en trafikoperatör i stället för två.
- Skånetrafiken upplevde ett väldigt speciellt tidtabellsskifte i december 2022 som föranledde en extra organisatorisk kraftsamling för att möta kundernas behov. Detta då tidtabellsskiftet innebar relativt stora förändringar i busstrafiken, övertagandet av tågtrafiken i Danmark samt systembyte hos Trafikverket.
- Utvärdering av beställningsmottagning i egen regi genomfördes av extern konsult under hösten 2022.
- Ett samarbetade mellan Serviceresor och Skånska Landskap startades, för att underlätta för kunder att boka resor till deras anpassade strövområden.
- Under sommaren startade Serviceresor och sjukhusen i Ystad och Simrishamn ett projekt kring en pendel, Ystadpendeln, för att se om vi kunde effektivisera transporterna mellan de två sjukhusen. Projektet avslutades i slutet av november, då resandet med pendeln inte var särskilt stort.

- Serviceresors stora upphandling av trafik, som skulle ha trafikstart 2023-02-01 har legat överprövad under hela 2022 och förhandlingar om förlängning av befintliga avtal har varit nödvändiga för att säkra tillgången till fordon under 2023.
- Digitalisering och IT har implementerat ett ärendehanteringssystem för att hantera IT-incidenter och IT-beställningar, detta ger oss en större kontroll över våra IT miljöer och dess status.
- Skånetrafiken lanserar ny realtidsbaserad resesökmotor. Den nya resesökmotor ger våra resenärer ett förbättrat sökresultat då den är mer intelligent och ger resenären mer relevanta rese-förslag.
- Skånetrafiken har lanserat realtidsuppdateringar även för tåg i Danmark, vilket ger våra resenärer än bättre trafikinformation.
- Inför trafikstart Köpenhamnsavtalet lanserar Skånetrafiken en dansk hemsida, där våra danska resenärer får tillgång till information. Sidan inkluderar även möjligheten för resenärer som reser i Danmark, att reklamera sin resa.

Verksamhetsförändringar/-övergångar

➤ Externa verksamhetsförändringar 2022

Verksamhet	Tidpunkt	Antal anställda	Uppdragsförändring (Mkr)
Övertagande Färdtjänst Kävlinge (personalkostnader)	April 2022	3	1,5 Mkr per år

➤ Interna verksamhetsförändringar 2022

Verksamhet	Tidpunkt	Antal anställda	Uppdragsförändring (Mkr)

1. Övergripande mål: Bättre liv och hälsa för fler

Sektor regional utveckling

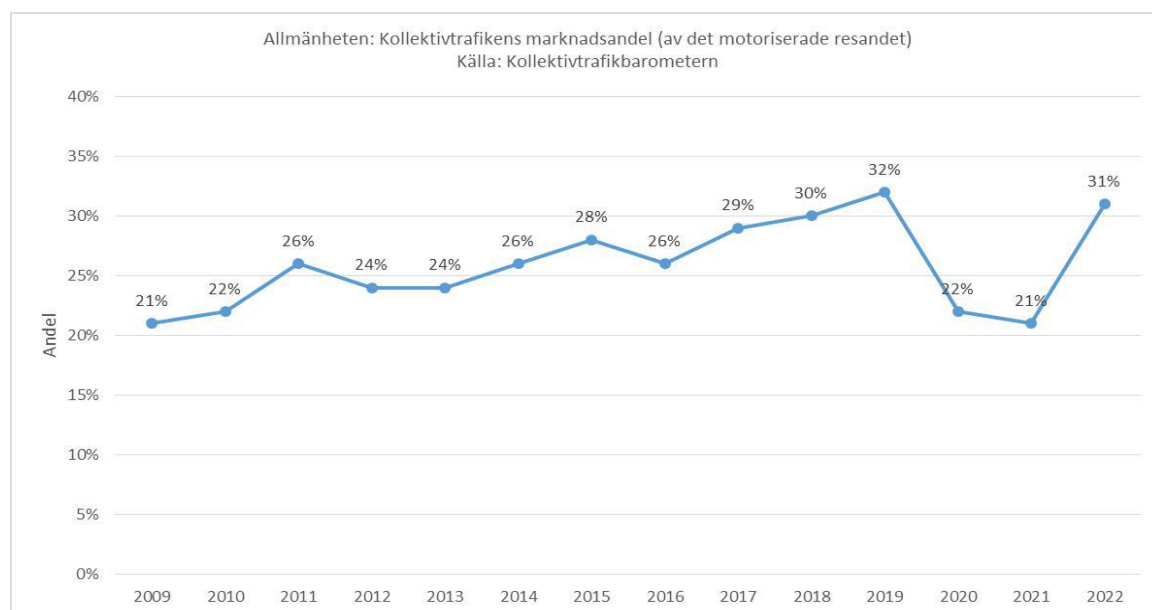
Kollektivtrafiknämnden

Dialog och samarbete kring kollektivtrafiken

Skånetrafiken har utarbetat ett nytt koncept för att öka transparensen i dialogen om kollektivtrafik med kommunerna. Digitala möten inför tidtabellsförändringar har startats upp där kommunerna har möjlighet att få information och lämna synpunkter. Skånetrafiken har också tagit fram ett nytt arbetssätt för dialog med de tre största städerna för att på så vis få ett fördjupat samarbete där man på ett tydligare sätt arbetar tillsammans för att hitta lösningar på de olika utmaningar man möter. De initiala signalerna är att det nya arbetssättet bidrar till en bättre dialog mellan förvaltningen och kommunerna.

➤ Fördubbla andelen resor av alla motorburna resor till 40 % år 2030

För helåret 2022 uppgick marknadsandelen till 31 procent, mål 2022 32 procent, av alla motorburna resor, att jämföra med 2021 års marknadsandel på 21 procent. Under coronapandemin tvingades skåningen att ändra sina resvanor och valde bilen istället för bussen eller tåget. Flertalet studerade eller arbetade på distans, något som delvis fortsatt under 2022. 2019 var marknadsandelen 32 procent.

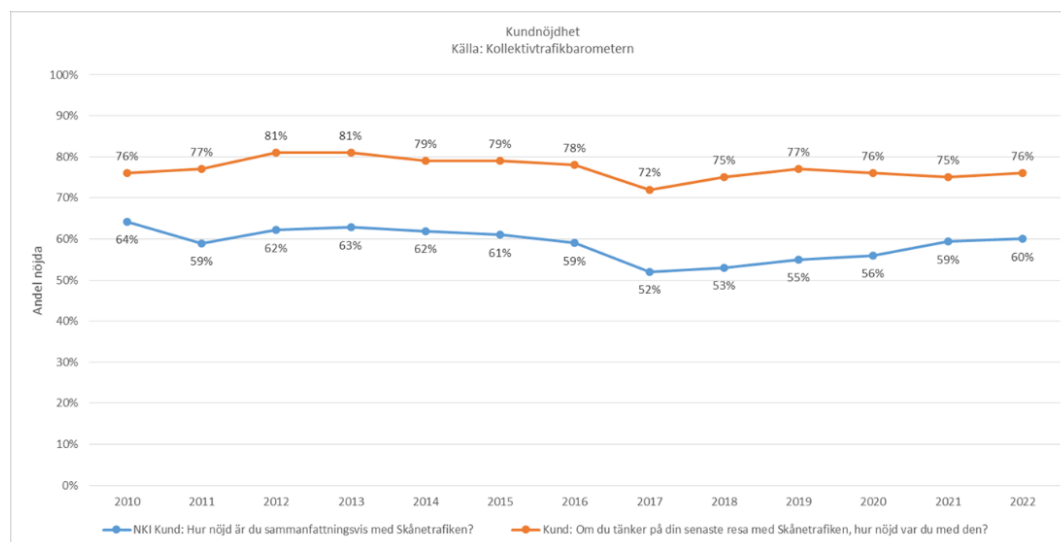


Högst marknadsandel finns i åldersgruppen 15-19 år. Den sjunker sedan successivt med stigande ålder. Marknadsandelen är högre bland kvinnor än bland män; kvinnor 56 procent och män 44 procent. Vårt långsiktiga mål är att nå 40 percents marknadsandel till år 2030.

*Marknadsandel = Det totala antalet kollektiva resor delat på det totala antalet motoriserade resor. Mäts genom den nationella undersökningen Kollektivtrafikbarometern.
Svensk Kollektivtrafik ansvarar för undersökningen.*

➤ **8 av 10 resenärer ska vara nöjda med Skånetrafiken 2025 enligt Nöjd kund-index (NKI)**

För helåret 2022 var 60 procent nöjda med Skånetrafiken, vilket är i nivå med år 2021, mål 2022 62 procent. Det som påverkar kundnöjdheten mest är att kunna lita på att komma fram i tid när man reser med Skånetrafiken. Frågan har varit den viktigaste för våra resenärer under flera år. Resenärerna ger dessutom ett relativt lågt betyg på frågan vilket indikerar att det bör vara ett högt prioriterat område. Med den senaste resan är kunderna mer nöjda, år 2022 är 76 procent nöjda.



Vårt mål är att 80 procent av kunderna ska vara nöjda med Skånetrafiken år 2025.

Kunder = De som reser med Skånetrafiken minst 1-3 dagar per månad.

Icke-kunder = De som reser med Skånetrafiken färre dagar än 1-3 dagar per månad.

Allmänheten = Samtliga respondenter

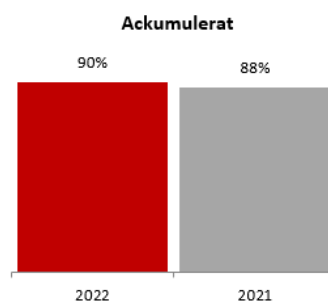
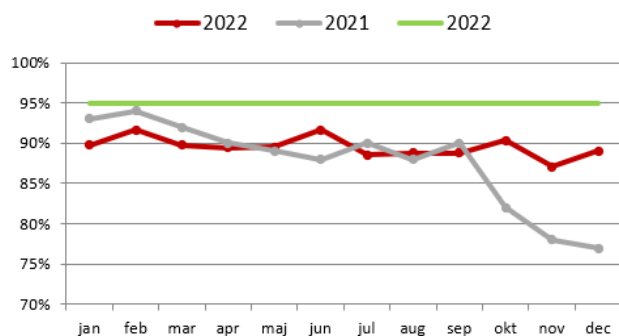
Mäts genom den nationella undersökningen Kollektivtrafikbarometern.

Svensk Kollektivtrafik ansvarar för undersökningen.

NKI Servicersor

Akkumulerat sammanfattande betyg för senaste resan, från hämtning till lämning, är 90 procent för 2022 och har därmed ökat två procentenheter jämfört med 2021. Målet är 95 procent. Resultatet påverkas av resandeökning och förarbrist som påverkar kvaliteten och leverans till kund. Att nöjdheten ändå har ökat är positivt. Det har genomförts initiativ för att säkerställa att leverantörer arbetar aktivt med att begränsa påverkan av förarbrist samt med att förbättra arbetsmiljön för förare. Exempelvis genom revisioner med fokus på arbetstider, raster och löner.

NKI Servicersor - senaste resan



2. Övergripande mål: Tillgänglighet och kvalitet

Sektor regional utveckling

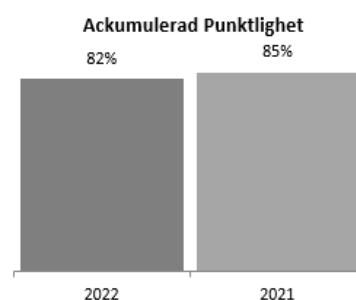
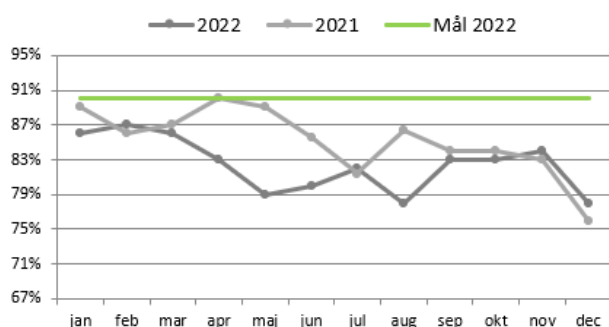
Kollektivtrafiknämnden

- Punktligheten ska vara hög och resenärerna ska komma fram i tid

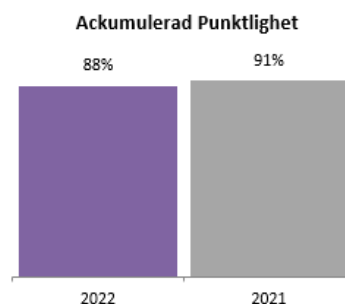
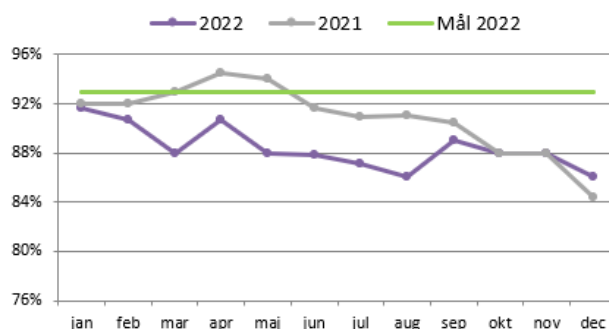
Tåg

Under 2022 har punktligheten för både Öresundståg och Pågatågen minskat jämfört med 2021. Öresundståg 82 procent (mål 90 procent RT+3) 2022 jämfört 85 procent 2021. Pågatågen 88 procent (mål 93 procent RT+3) 2022 jämfört med 91 procent 2021.

Punktlighet Öresundståg RT +3 (+3,59 min)



Punktlighet Pågatågen RT +3 (+3,59 min)



Punktligheten för all tågtrafik har minskat i hela landet. På Södra stambanan har kanalpunktligheten varit nere på cirka 60 procent, vilket har påverkat Pågatågen och Öresundstågen. Det är tre områden som gjort att punktligheten minskat, fel på infrastrukturen, obehöriga i spår samt prioriteringar av Trafikverkets driftledningscentraler.

På Södra stambanan upptäcktes sprickor i rälsen, varpå långväga tåg fick kraftigt sänkt hastighet. När dessa tåg kom till Skåne prioriterades de fram före Skånetrafikens tåg. Den varma sommaren medförde ett ökat antal spårfel och elfel. Skåne sticker tyvärr ut i statistiken när det gäller antalet obehöriga i spår. Det finns bra underlag för fysiska åtgärder, men arbetet hos Trafikverket går långsamt och tar lång tid.

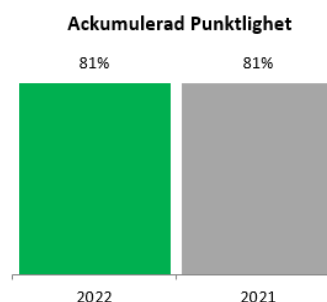
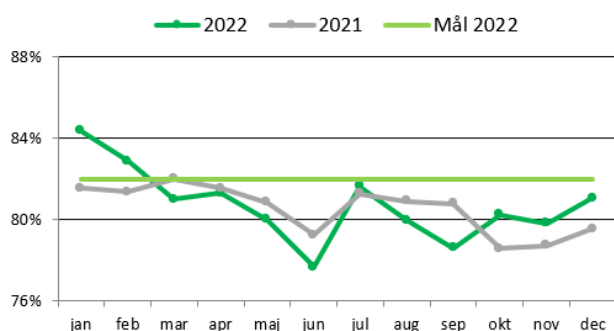
Under året har vi noterat att Skånetrafikens tåg prioriterats ner framför sena långväga tåg. Trafikverket har också haft svårt att leda tågtrafiken under året. Årets sista veckor var extra utmanande. Som en konsekvens av Trafikverkets byte av planeringssystem, gjordes inga omledningar av tåg i händelse av störning i trafiken. Det medförde till ett ökat antal hel- och delinställda tåg och försämrad punktlighet.

Skånetrafiken har under lång tid arbetat och bekostat förbättringar i fordon och infrastruktur.

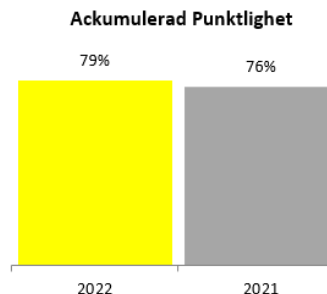
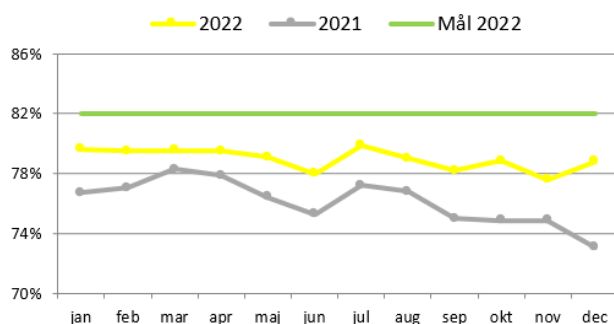
Buss

Punktligheten för Stadsbuss 2022 är 81 procent och på samma nivå som 2021 (mål 2022 82 procent, realtidsmätning -1 och +2,59 min), medan punktligheten för Regionbuss är 79 procent jämfört med 76 procent för 2021 (mål 82 procent, realtidsmätning -1 och +2,59 min).

Punktlighet - Stadsbuss



Punktlighet Regionbuss



Affärsområdet har lyckats behålla punktligheten inom Stadsbuss samt höja punktligheten för Regionbuss, trots en stor ökning av resande jämfört med 2021 (se avsnittet kopplat till resande). Detta har uppnåtts bland annat genom samverkan med kommuner, trafikföretag och interna avdelningar.

En god busspunktlighet kräver många fungerande komponenter, där grunden är en god framkomlighet från väghållare, vilket sätter förutsättningarna för en attraktiv tidtabell- och körtid när man planerar busstrafiken. Även en väl genomförd omplanering när trafiken inte kan köras på ordinarie sträcka samt aktiva trafikföretag vid oplanerade händelser gör stor skillnad. Vi har från 2022 två ytterligare mindre tidtabellsjusteringar för att snabbare göra planerade punktlighetsåtgärder.

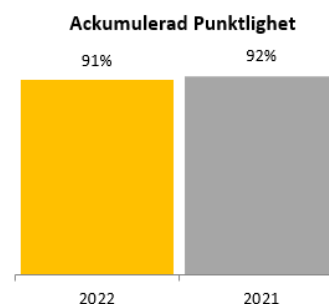
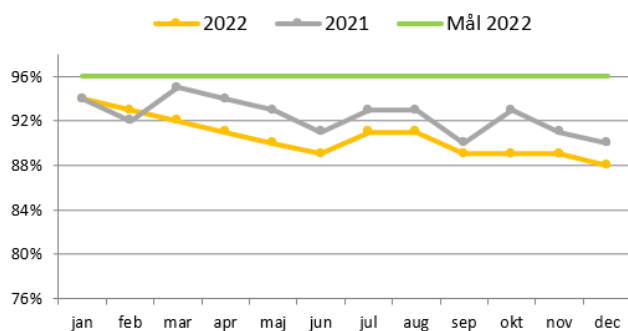
Vi ser dock klara risker med en hel del planerade större ombyggnationer kommande åren i stadstrafiken som påverkar all trafik i gatuutrymmet. Trafikantutväxlingen tar längre tid när resandet återhämtar sig, samtidigt som vi måste samsas med än fler privata fordon på vägarna.

Vi har därför stort behov att få till god framkomlighet i både planerade och oplanerade lägen så busstrafiken kan vara lika attraktiv som biltrafiken, annars riskerar vi att både buss och även biltrafiken står still om färre väljer kollektivtrafik och skapar trängsel i vägnätet i bilar istället för bussar. Samverkan med våra kommuner kring framkomlighet är avgörande för att vi ska lyckas få till en attraktiv busstrafik.

Serviceesor

Punktligheten för Serviceesor (realtidsmätning -15/+15min) är 91 procent för 2022. Det är en minskning med en procentenhet jämfört med 2021. Målet är 96 procent. Det är en nedåtgående trend vilket främst bedöms bero på ökat resande i kombination med minskad tillgång till fordon delvis beroende på förarbrist. Det har framkommit signaler under året om att förare upplever arbetssituationen mer stressig än tidigare och att det är svårt att hinna med sina körupdrag.

Punktighet Serviceesor



Restriktionerna på grund av covid-19 lyftes bort i april. Antalet sjukresor har ökat kraftigt under pandemin men efter pandemin har även färdtjänstresorna ökat och ligger åter på 2019 års nivå. Antalet resor sammantaget är högre än före pandemin. Konsekvensen av detta blir att det är svårt att få kapaciteten att räckta till, framför allt i peaktid, och punktligheten påverkas negativt.

Det har påbörjats ett arbete med att genomlysna trafikplaneringen i syfte att effektivisera arbetsprocesser och optimera planeringen av trafiken. Ett led i det arbetet är utbildningsinsatser för enhetens medarbetare.

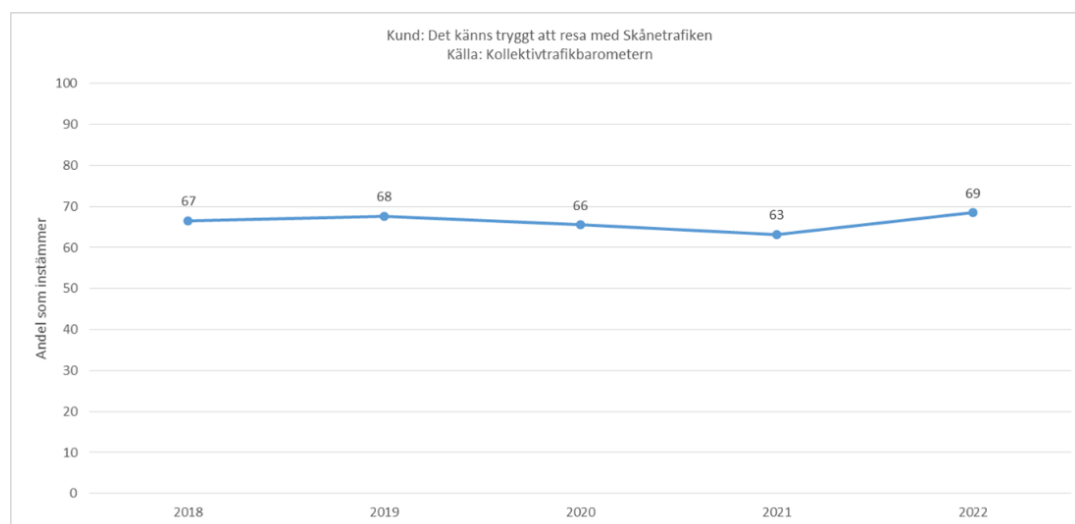
Riksfärdtjänst Sverige AB används för att hantera resor utanför Skånes gränser. Det innebär att egen kapacitet kan användas mer optimalt i Skåne.

➤ **Det ska kännas tryggt att resa med Skånetrafiken. Pilot med trygghetslinje ska utvärderas**

Piloten är utvärderad och trygghetslinjen är avslutad per den 31 december 2022, utifrån mycket låg efterfrågan på den här typen av verksamhet.

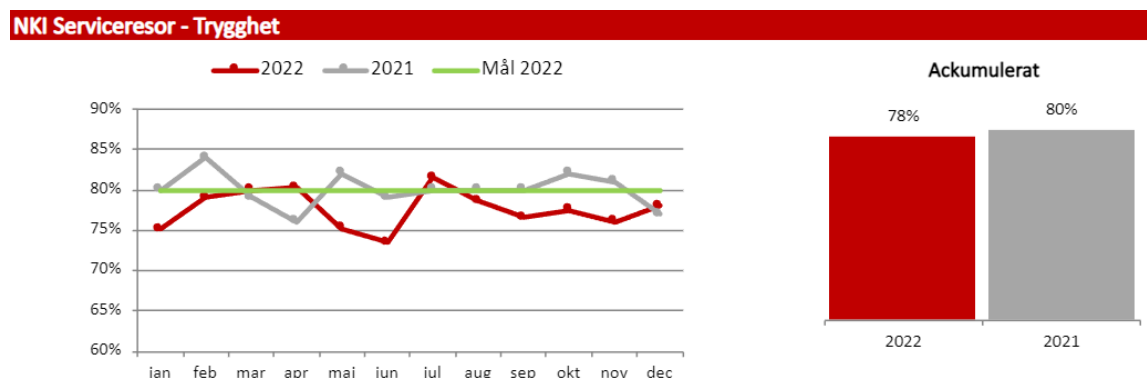
Trygghet

På frågan om det känns tryggt att resa med Skånetrafiken uppgav 69 procent av kunderna under 2022 att det är det. Tryggheten försämrades signifikant under pandemiåren 2020 och 2021. 2022 förbättrades resultatet jämfört med 2021. Tryggheten är sämre för kvinnor jämfört med män.



NKI Serviceresor – Trygghet

Kundernas upplevda trygghet vid sjukresa/färdtjänstresa är 78 procent för 2022. Det är 2 procent lägre än 2021. Målet är 80 procent.



Tryggheten vid serviceresor gick upp under pandemin och efter pandemin har den återgått till samma nivå som tidigare. Ensamåkning bedöms vara en bidragande orsak till att känslan av trygghet ökade under pandemin. När pandemin var över och samåkning infördes igen har det skapat oro hos vissa kunder. Rädsla för pandemin kvarstår fortfarande hos en del kunder och det ger en minskad upplevelse av trygghet.

Den upplevt stressiga situationen med förarbrist kan också påverka känslan av trygghet.

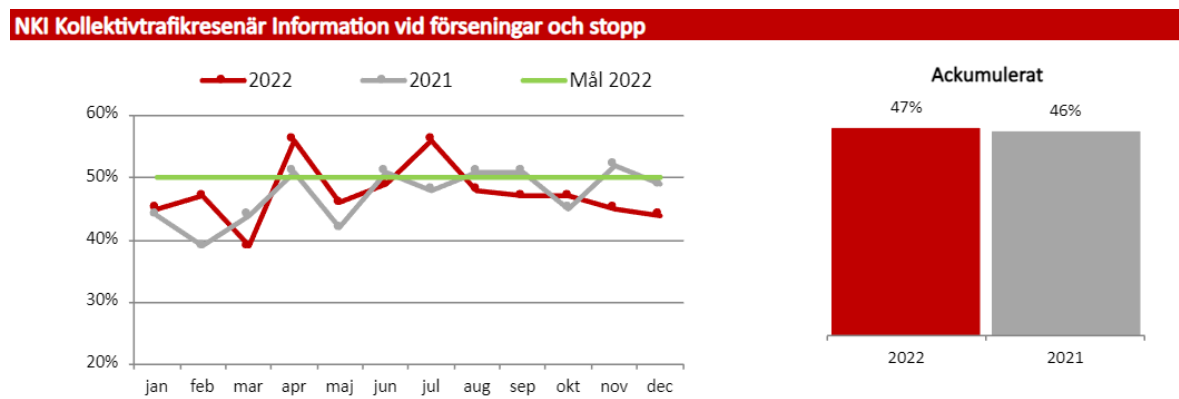
Nya kvalitetsincitament har tagits fram där tryggheten kommer vara en av flera parametrar som läggs till grund för möjlighet till förhöjd ersättning i kommande avtal. Målsättningen är att medvetandegöra leverantörer och förare om vad som driver kundens känsla av trygghet och anpassa beteende efter det.

Det finns ett behov att fördjupa analysen av vad kunders upplevelse av trygghet baseras på och vad som driver tryggheten vid en serviceresor. Det pågår ett övergripande arbete inom Skånetrafiken kring kundernas trygghet och utifrån det arbetet kommer en gemensam definition av trygghet tas fram.

- **Resenärerna ska få information om störningar (förseningar och oplanerade stopp) inom 5 minuter**

Kundledningscentralens (KLC) möjligheter att informera inom 5 minuter från inträffad störning är direkt påverkad av hur snabbt informationen kommer in från trafikföretagen. KLCs interna mål är därför satt till 2 minuter från det att information om störningen kommit verksamheten tillkänna.

Nedanstående graf visar NKI Nöjd Kundindex, kopplat till information vid störningar. Kundnöjdheten varierar i relation till antal störningar och dess omfattning. Ackumulerat har NKI ökat jämfört med 2021.



- **Öka den geografiska tillgängligheten för kollektivt resande på landsbygden. Pilot med plusresor och flexibla nattstopp ska utvärderas**

De pilotprojekt som sätts gällande flexibel landsbygdstrafik, så kallade plusresor och flexibla nattstopp ska fortsätta och utvecklas för att stärka landsbygdstrafiken och att öka tryggheten inom resandet, särskilt med anledning av att resandet mer kommer återgå till ett mer normalt resande efter pandemin. Kollektivtrafiknämnden har gett förvaltningen i uppdrag att inleda en ny pilot för plusresor med start i december 2023.

3. Övergripande mål: Hållbar utveckling i hela Skåne

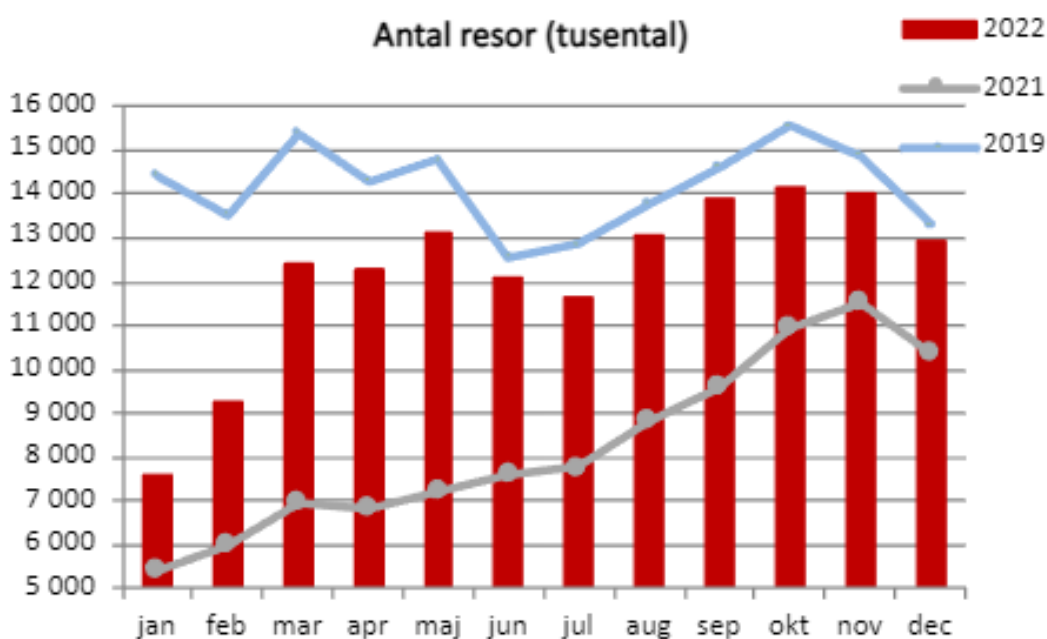
Sektor regional utveckling

Kollektivtrafiknämnden

- **Antalet resor med Skånetrafiken ska öka, ex. se över alternativa finansieringslösningar inom kollektivtrafiken för att kunna utöka utbudet**

Resor

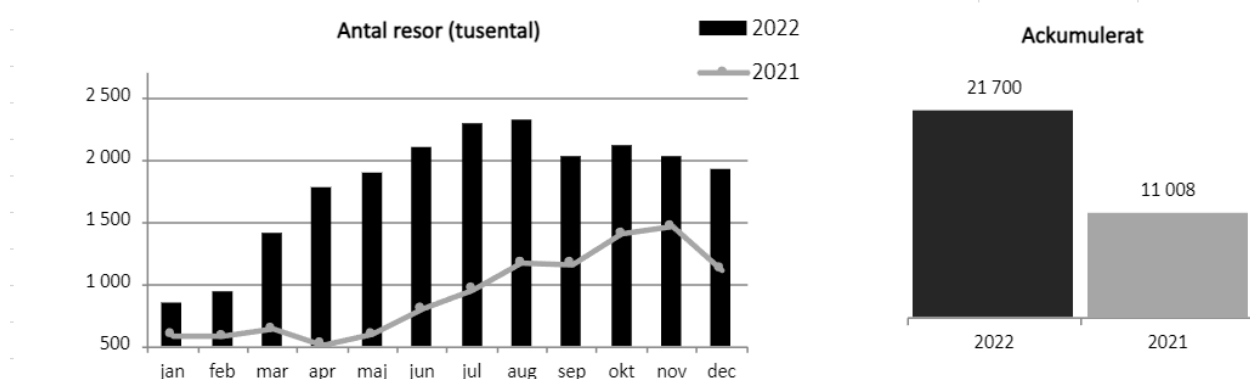
Det totala antalet resor med Skånetrafiken har ökat, antal resor för 2022 uppgår till ca 146 511 000 och har jämfört med 2021 ökat med 48 procent (mål 44 procent jämfört med 2021).



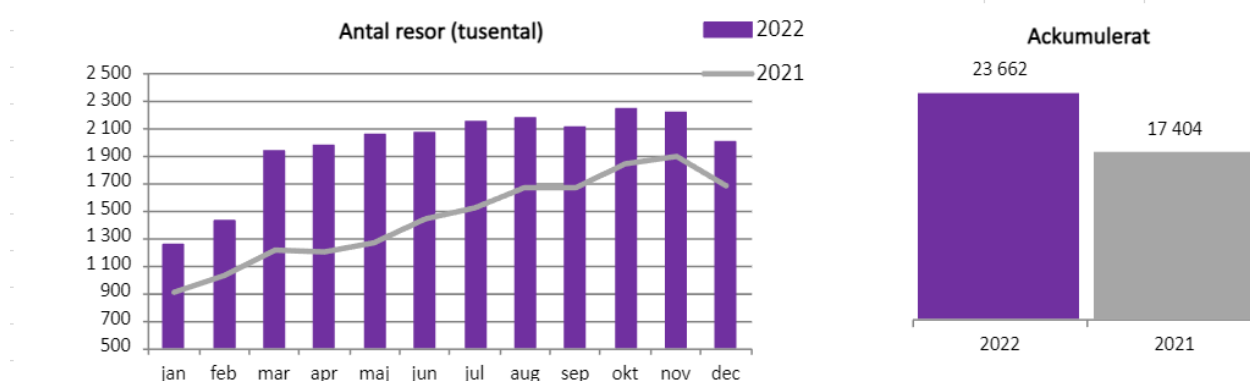
Tåg

Antalet resor med Skånetrafikens tåg 2022 har ökat med 59,4 procent, jämfört med 2021. Vårt mål var 41 miljoner resor år 2022 och vi uppnådde vi 45,7 miljoner resor varav Öresundståg 21,7 Pågatåg 23,7 och Krösatåg 0,3 miljoner resor. Ökningen har varit stor över bron där tappet under pandemin var stort på grund av olika restriktioner.

Antal resor - Öresundståg



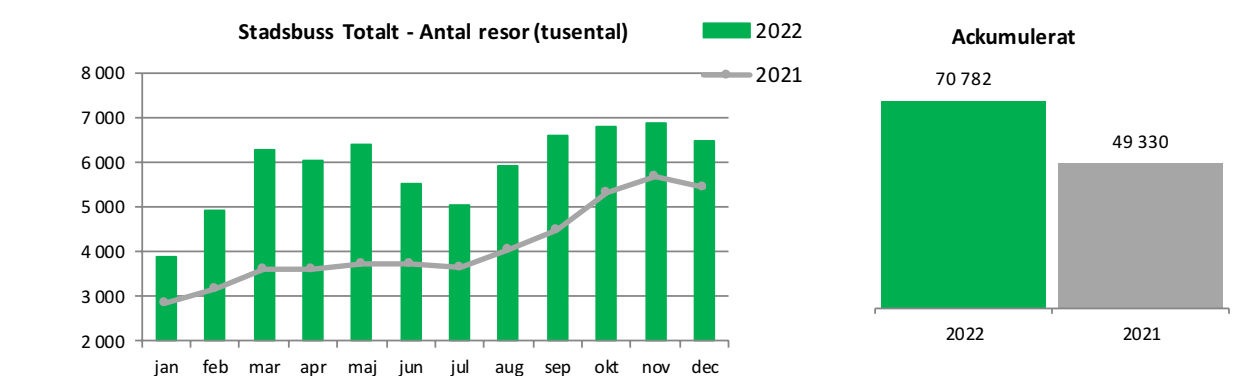
Antal resor - Pågatågen



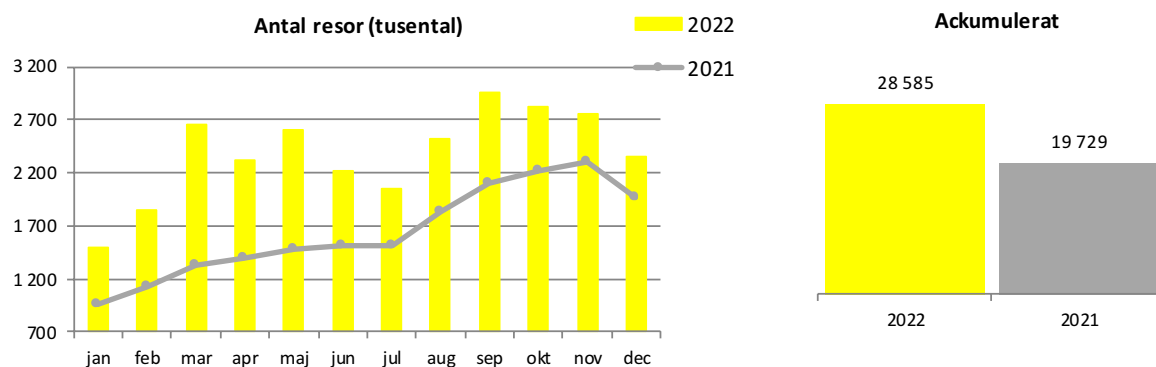
Buss

Årets resandeutveckling är 43,5 procent för Stadsbuss och 44,9 procent för Regionbuss. Målet var 44 procent resandeutveckling där resultatet blev 43,9 procent för totala bussresandet.

Antal resor - Stadsbuss Totalt



Antal resor - Regionbuss



Året inleddes med svenska restriktioner samt att de främre dörrarna på Skånetrafikens alla bussar stängdes från och med den 12 januari på grund av ökad smitta av Covid-19, de främre dörrarna öppnades igen den 9 februari när restriktionerna togs bort. Detta gjorde att under de första månaderna på året var resandet under månadsmål för 2022, även om resandet var högre än 2021. Resandet gick betydligt bättre därefter och ökade i god takt. Flertal månader under året var resandet bättre än månadsmålet.

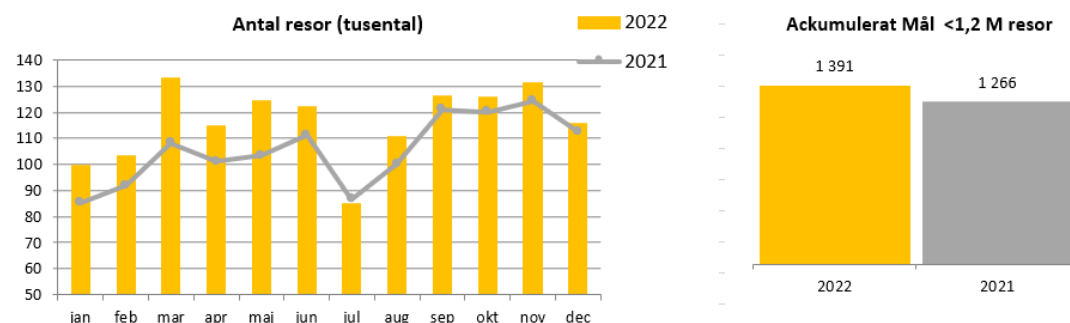
Serviceresor

Antalet Serviceresor 2022 har ökat med totalt cirka 10 procent jämfört med 2021. Antalet sjukresor har ökat med 2,5 procent och antalet färdtjänstresor har ökat med cirka 20 procent.

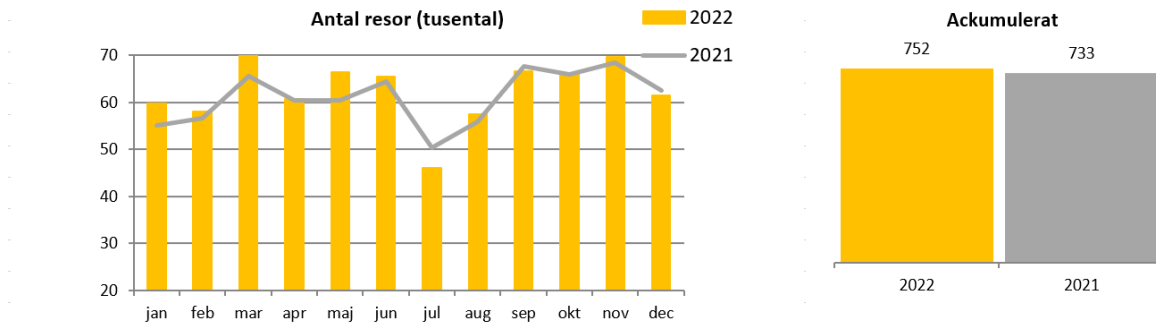
Färdtjänstresorna är tillbaka på samma nivå som före pandemin. Bland färdtjänstresenärer äldre än 65 år är det en relativt stor andel som inte har kommit tillbaka ännu varför vi kan vänta ytterligare en resandeökning när även dessa resenärer återvänder.

Det är en fortsatt resandeökning även på sjukresor och det är kopplat till vårdgarantin. Vården aviserar om fortsatt ökat behov av resor vilket även innebär att resandet utanför Skåne också kommer att öka.

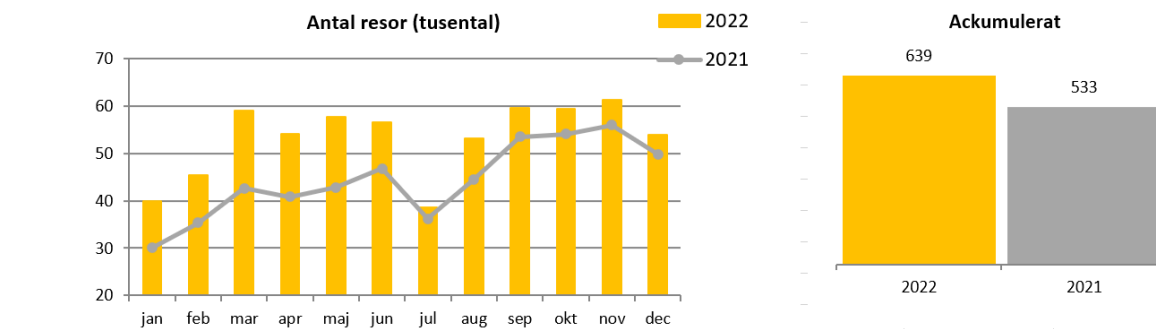
Antal resor - Serviceresor Totalt



Antal resor - Sjukresor



Antal resor - Färdtjänst



Utveckla verksamheten mot nya moderna lösningar

Kollektivtrafiknämnden behöver fortsätta utveckla verksamheten mot nya moderna lösningar som är anpassade utifrån nya behov så att ett effektivt och hållbart transportsystem uppnås och en långsiktig hållbarhet säkras. Förvaltningen utforskar eller utvecklar nya lösningar för landsbygden, tillgänglighet i staden, kombinerad mobilitet, trafikplanering och beställning.

Alternativa finansieringslösningar

Skånetrafiken säljer reklam på våra infotainmentskärmar och baksida buss. 2021 tog kollektivtrafiknämnden beslutet att Skånetrafiken ska tillåta politisk reklam i och utanpå våra fordon. Eftersom det i år är valår kan vi se att reklamintäkterna därför har ökat och landar årsbasis på runt 20 miljoner och det kan jämföras med reklamintäkter på 10 miljoner 2021 och ökningen kan tillskrivas politiska val samt att reklam i kollektivtrafiken åter igen blivit attraktiv i och med att resandet återhämtats då det inte längre föreligger restriktioner i kollektivtrafiken.

Sedan länge har Skånetrafiken en företagstjänst där företag kan köpa och skicka ut biljetter till sina anställda. ”Företag Komplet” är vårt nästa steg som på allvar ska göra det attraktivt att erbjuda periodbiljetter som förmån till sina anställda. Skånetrafiken vill att anställda på företag och organisationer i Skåne ska få månadskort till kollektivtrafiken, subventionerade av arbetsgivarna. Resor med kollektivtrafiken är en uppskattad löneförmån som dessutom är mycket ekonomiskt fördelaktig för den anställde. Förutom de uppenbara miljö och hälsofördelarna kan företag dessutom spara in kostnader för till exempel parkering, poolbilar, milersättning och enkelbiljetter. Med Företag Komplet får företag bland annat återbäring på sina köp av periodbiljetter och även använda Skånetrafikens egna ”Komplet”-sigill som är ett intyg på att företaget reser klimatsmart, gratis prova på-erbjudanden till nyanställda samt listas på Skånetrafikens hemsida bland andra som använder Företag Komplet. I skrivande stund har många företag och kommuner visat intresse för vårt erbjudande och vi har idag två företag som valt att erbjuda sina anställda ”Företag komplet”.

Det har länge funnits en efterfrågan att kommuner vill köpa en variant av skolbiljett till alla ungdomar i kommunen och att den ska gälla alltid. Skånetrafiken lanserade under 2021 ett ungdomserbjudande, Ungdomsbiljett, till alla skånska kommuner som kompletterar skolbiljetten. Ungdomsbiljetten kommer att stärka ungdomar och deras oberoende. Oavsett föräldrarnas resurser eller förmåga kan ungdomarna ta sig till och från fritidsaktiviteter, kompisar, delat boende med mera. Den underlättar även för familjer och minskar många familjers bilberoende vilket gynnar såväl familjers ekonomi som miljön, dessutom bidrar den till att resandeunderlaget i kommunen ökar. Idag har vi elva kommuner som utnyttjar ungdomserbjudandet.

Som ett led i att anpassa oss efter våra kunders behov gör vi anpassningar som i sin tur leder till att fler väljer att resa kollektivt. En viktig parameter för att öka våra biljettintäkter är att det ska vara enkelt att köpa biljett. I februari 2022 införde vi Swish som betalning. Kunder i alla åldrar är vana att använda Swish i olika sammanhang och har efterfrågat det länge.

När restriktionerna från Folkhälsomyndigheten togs bort i kollektivtrafiken kopplat till pandemin genomförde Skånetrafiken en rad olika säljdrivande aktiviteter för att vinna tillbaka kunder till kollektivtrafiken. Vi hade 25 procent reaktion som riktade sig till våra pendlare i Skåne och vi gick ut med ”prova på-igen” erbjudande till alla pendlare som under pandemin lämnat kollektivtrafiken. Vårens båda kampanjer fick ett mycket gott resultat och över sommaren såg vi att vi var åter på biljettintäktsnivåer som vi hade innan pandemin. Detta gjorde att kampanj även genomfördes riktad till pendlare över sundet under hösten. Även denna kampanj visade mycket goda resultat.

Klimatsutsläpp

Kollektivtrafiken genererar som all trafik klimatutsläpp (CO₂-utsläpp) som bidrar till klimatförändringar och global uppvärmning.

I Skånetrafikens Hållbarhetsprogram finns följande klimatmål*:

Allmän kollektivtrafik (tåg-, buss- och spårvagnstrafik inklusive Öresundstågstrafiken):

- CO₂-utsläppen (g/pkm)** från tågdriften ska ha minskat med minst 4 procent senast den 31 december 2025 jämfört med 2019 års nivåer.
- CO₂-utsläppen (g/pkm) från driften av stadsbusstrafiken ska ha minskat med minst 50 procent senast den 31 december 2025 jämfört med 2019 års nivåer.
- CO₂-utsläppen (g/pkm) från driften av regionbusstrafiken ska ha minskat med minst 50 procent senast den 31 december 2025 jämfört med 2019 års nivåer.

Särskild kollektivtrafik (färdtjänstresor och sjukresor):

- CO₂-utsläppen (g/pkm) från driften av serviceresor ska ha minskat med minst 30 procent senast den 31 december 2025 jämfört med 2019 års nivåer.

*Observera att klimatmålen spänner över bränsleanvändningen i driftfasen. Klimatavtrycket från fordonstillverkningen är inte inräknat.

**g/pkm betyder gram per personkilometer. Personkilometer är kilometer som kunden transporteras i kollektivtrafiken.

Trafikens energianvändning och klimatprestanda mäts i kilowattimmar respektive gram koldioxid per personkilometer, dvs. bränsleförbrukningen och utsläpp som genereras genom användning av bränsle/energi sätts i relation till kilometer transporterad kund på fordonet.

Detta för att visa trafikens verkliga energi- och klimatpåverkan.

Under både 2020 och 2021 har resandet med den allmänna kollektivtrafiken och personkilometrarna minskat jämfört med år 2019. Detta på grund av coronapandemin. I och med nyckeltalen för energiförbrukning och koldioxidutsläpp mäts som kilowattimmeenergi per personkilometer respektive gram koldioxid ekvivalent per personkilometer så påverkar ett minskat resande och ett minskat antal personkilometrar nyckeltalen negativt. Under 2021 släppte den allmänna kollektivtrafiken ut tolv gram koldioxid per personkilometer. En förbättring jämfört med 2020 där utsläppet låg på tretton gram per personkilometer men klart sämre än utsläppsnivån år 2019, innan coronapandemin, som låg på sju gram per personkilometer.

De faktiska koldioxidutsläppen från trafiken däremot har, tack vare omställning till förnybara drivmedel och införande av förnybar elbussdrift, minskat under många år. 2019 låg trafikens sammanlagda koldioxidutsläpp på 23 400 ton och utsläppen mätt per körd kilometer på 192 gram. 2021 minskade koldioxidutsläppen till 21 600 ton och 190 gram per körd kilometer.

Hittills under 2022 har resandet ökat igen samtidigt som det stora införandet av elbussar i bland annat Malmö stadsbusstrafik och i delen av regionbusstrafiken kommer att slå igenom i siffrorna fullt ut. Därför förväntas både de faktiska klimatutsläppen och utsläppen mätt per personkilometer

minskar under 2022 jämfört med 2021. Hur stor exakt minskningen kommer att bli är svårt att säga då Skånetrafikens trafikföretag enligt avtal har på sig fram till januari 2023 att rapportera in bränslesiffror och kilometer för helåret 2022. Därefter kvalitetsgranskar Skånetrafiken siffrorna med hjälp av intyg från bränsleleverantörer och beräknar klimatutsläppen.

Viktigt att komma ihåg är dock att kollektivtrafikens klimatnytta överstiger trafikens klimatpåverkan med råge. Genom att åka kollektivt istället för med bil sparar våra kunder över 90 procent av klimatutsläppen. Enligt en konsultrapport (Calluna 2020: Skånetrafikens klimatnytta, en modell för beräkning av kollektivtrafikens positiva klimatpåverkan) sparade Skånetrafikens resor under 2019 cirka 400 000 ton koldioxid jämfört med om resorna hade genomförts med bil. För 2021 var motsvarande koldioxidbesparingen, på grund av kollektivtrafikens kraftigt minskade marknadsandel av motorburna resor, cirka 263 000 ton. Kollektivtrafikens klimatnytta förväntas under 2022 återigen att öka i takt med en ökad marknadsandel av motoriserade resor.

När det gäller serviceresor så körs de resor, som kan köras med förnybart drivmedel dvs resorna med personbil, främst med biogas. Några enstaka personbilar körs på förnybar el. Dock sätter idag utbyggnadstakten av laddinfrastrukturen i Skåne stopp för en mer omfattande eldrift av serviceresor. De resor som körs med specialfordon med låggolv körs idag med dieselfordon då det inte finns mer miljöanpassade alternativ såsom gasfordon eller elfordon på marknaden. Då drift på biodiesel utan palmolja eller palmoljerester inte kan säkerställas körs dessa resor med reduktionspliktig diesel som tankas vid publika tankställen och klimatutsläppen från resorna klimatkompenseras av trafikföretagen i CDM projekt märkt med Gold Standard.

Även serviceresorernas klimatavtryck har minskat de senaste åren, 2019 låg koldioxidutsläppen på 113 g CO₂/pkm. Främst tack vare klimatkompensering av koldioxidutsläpp från drift av specialfordon och en ökad användning av biogas minskade resornas klimatavtryck till 22 g CO₂/pkm 2020 och 26 g CO₂/pkm 2021. För att ytterligare minska serviceresorernas klimatavtryck Skånetrafiken utreda de faktorer som påverka resornas klimatavtryck. Därför antog förvaltningens ledningsgrupp följande utredningsmål för 2023: För att kunna sätta ett klimatmål för serviceresorerna ska Skånetrafiken, fram till senast den 31 december 2023, ha utrett vilka faktorer som påverkar serviceresorernas klimatavtryck och potentialen för att minska klimatavtrycket.

För mer information om Skånetrafikens hållbarhetsarbete se förvaltningens hållbarhetsredovisning [Skånetrafikens hållbarhetsredovisning](#).

4. Övergripande mål: Attraktiv arbetsgivare, professionell verksamhet

Regionfullmäktiges inriktning för det personalstrategiska arbetet syftar till att vara en attraktiv arbetsgivare där verksamhet och goda resultat alltid står i fokus. Det innebär bland annat att erbjuda hälsofrämjande arbetsplatser, bra möjligheter till utveckling för medarbetarna och ett ledarskap som upprätthåller ett lyssnande, närvarande ledarskap och aktivt arbetar för jämställda arbetsplatser.

Goda arbetsvillkor

Resultat från medarbetarenkät

Resultatet från årets medarbetarenkät är likvärdigt med resultatet från föregående år. HME-resultatet ligger kvar på 79 på totalen, motivation har gått upp från 76 till 77, ledarskap 82 till 83 och styrning har gått ner från 79 till 78.

Det senaste året har förbättringsarbetet fokuserat på dialogen med medarbetarna och den individuella utvecklingsplanen. Här har resultatet förbättrats 2%-enheter och är nu uppe i 81%. Därmed finns det fortfarande behov av förbättringsarbete i den delen.

Andelen som upplevt sig diskriminerad eller trakasserad har sjunkit från 5% till 4%. Arbetet med dessa frågor pågår ständigt och förvaltningen har en likabehandlingsplan som vi arbetar aktivt med och som uppdateras årligen.

Förvaltningen har i år tagit fram nya förvaltningsspecifika frågor, som är knutna till vårt arbetsgivarlöfte. Det pågår ett aktivt arbete kring vår kultur och styrning och hur vi genom vårt ledarskap förmedlar en tydlighet i dessa två dimensioner.

Trygga anställningar

Skånetrafiken följer Region Skånes beslut att utgångspunkten för tillsvidareanställning är heltid och att deltid ska vara en möjlighet. Graden av tillsvidareanställning och heltidsanställning är hög och vi bedömer att inget ytterligare aktivt arbete behövs.

Andel tillsvidareanställda medarbetare av månadsavlönade 2022-12-31

Kön	Q	Andel tillsvidareanställda medarbetare av månadsavlönade 2022-12-31	Andel tillsvidareanställda medarbetare av månadsavlönade 2021-12-31
Totalvärdet		89,3%	91,9%
K		89,1%	90,1%
M		89,6%	94,4%

Andel heltidsanställda medarbetare av månadsavlönade 2022-12-31

Kön	Andel heltidsanställda medarbetare av månadsavlönade 2022-12-31	Andel heltidsanställda medarbetare av månadsavlönade 2021-12-31
Totalvärdet	97,9%	98,7%
K	97,5%	98,9%
M	98,4%	98,3%

Andelen tillsvidareanställda av månadsavlönade har under perioden januari – december 2022 minskat med 2,60 procent jämfört med motsvarande period 2021. Under jämförelseperioden har minskningen av andelen tillsvidareanställda skett för kvinnor med 1,0 procent och för män med 4,80 procent. Andelen heltidsanställda har under perioden januari – december 2022 minskat med 0,80 procent jämfört med motsvarande period 2021. Under jämförelseperioden har minskning av andelen heltidsanställda skett för kvinnor med 1,40 procent och en ökning för män med 0,10 procent.

Tydliga karriär- och utvecklingsvägar för medarbetare och chefer

För att rusta våra nya chefer för ett chefskap inom Skånetrafiken bjuder trafikdirektören tillsammans med stabs-, ekonomi- och HR-chef in samtliga nya chefer till en chefsintroduktionsdag. Chefsintroduktionsdagens syfte är att ge Skånetrafikens nya chefer en god förståelse för förvaltningens strategiska arbete men även ge klarhet i vad de tre chefsbenen (verksamhets-, ekonomi- och HR-ansvar) innebär. Chefsintroduktionsdagen är även en dag för våra nya chefer att knyta kontakter inom förvaltningen.

Region Skåne har sedan flera år tillbaka ett chefsprogram som heter ”Framtida chef”. Detta program löper över sex månader för att rusta och förbereda medarbetare i en framtida roll som chef. Skånetrafiken har under året anställt en medarbetare som tillförordnad enhetschef efter avslutat program och en annan medarbetare har erbjudits och tackat ja till en roll som teamledare.

Affärsområdet serviceresor har under det gångna året arbetat med att ta fram utvecklings- och karriärvägar för att bättre kunna behålla befintliga medarbetare över en längre tid. När karriär- och utvecklingsmöjligheter kan erbjudas blir verksamheten mer attraktiv. De olika utvecklings- och karriärvägarna på serviceresor skiljer sig åt enheterna emellan eftersom utgångspunkten är verksamhetens behov. Det nya arbetssättet startade under senhösten men redan idag kan man se att personalomsättningen har minskat. Ett större arbete kring utvecklings- och karriärvägar för hela Skånetrafiken planeras under 2023.

Samtliga chefer på Skånetrafiken ska varje år genomföra minst ett medarbetarsamtal som leder till en dokumenterad individuell utvecklingsplan. Enligt den senaste medarbetarundersökningen svarar 81 procent att de har haft medarbetarsamtal som lett till en individuell utvecklingsplan. Varför resultatet inte blev hundra procentigt kan dels bero på att det inte har upprättats en individuell utvecklingsplan dels att begreppet individuell utvecklingsplan även kallas för målkort. De olika begreppen kan ha varit otydligt för medarbetarna när de svarat på enkäten trots att förtydliganden till de olika begreppen har lyfts på olika forum inom förvaltningen.

Jämställda löner

Löneanalys/kartläggning genomfördes tillsammans med Regionen. Analysen kunde inte peka på några avvikelser ur köns- eller yrkesjämförelseperspektiv och därmed behöver inga åtgärder vidtas.

Arbete med lika rättigheter och möjligheter

Förvaltningen har en handlingsplan för likarättsarbetet och har arbetat aktivt utifrån den under året. Det pågår ett arbete med att utbilda fler medarbetare till jämställdhetsambassadörer. Målet är att skapa ett nätverk som kan arbeta med den fortsatta utvecklingen av likarättsarbetet. Förvaltningens chefer ska årligen ta upp dessa frågor till dialog på arbetsplatsträffar. Till stöd för detta finns bl.a. en podd där en av förvaltningens chefer beskriver hur hans verksamhet arbetar med likarättsfrågor och mångfald, både i förhållande till medarbetare och resenärer. Likarättsplanen revideras årligen.

Systematiskt arbetsmiljöarbete (SAM)

Skånetrafiken arbetar utifrån att i det dagliga arbetet på Skånetrafiken ta hänsyn till alla förhållanden i arbetsmiljön som kan påverka hälsa och säkerhet. Systematiken grundar sig på att riskbedömning, åtgärder och kontroll ska planeras i god tid, göras regelbundet och följas upp. Åtgärder som inte görs direkt ska dokumenteras i en handlingsplan. Skånetrafiken har på förvaltningsnivå årligen 4 partsgemensamma möten i skyddskommitté. På avdelnings och enhetsnivå tas enligt rutin, arbetsmiljöfrågor upp på arbetsplatsträffar. För att säkerställa att Skånetrafikens arbetsmiljöarbete fungerar effektivt och samtidigt utvecklas följs det systematiska arbetsmiljöarbetet (SAM) regelbundet upp och utvärderas.

Resultatet av årets SAM enkät var ärende på facklig samverkan 2022-12-20. Förslag på identifierade förbättringsområden är att öka andelen svarande på enkäten med information på avdelningsnivå och där förklara enkätens syfte och relevans. Samt utbilda nya chefer i arbetsmiljö. Inom ramen för förvaltningens och HRs årsjul görs det under 2022 omtag kring samverkan och arbetsmiljöarbete centralt och lokalt. Gå igenom samverkansavtal, integrera det årliga systematiska arbetsmiljöarbetet i den dagliga verksamheten med basen i medarbetarsamtal, målkortssamtal, arbetsplatsträffar och på förvaltningsövergripande samverkans- och skyddskommittémöten. HR fortsätter tillsammans med Regionen med lokalt och regiongemensamt arbete för att förenkla och göra information, anvisningar, utbildning mm enklare att finna och ta del av för chefer. HR kommer till våren 2023 förstärka HR bemanningen med en HR partner som kommer att ha arbetsmiljö som fokusområde. Skånetrafiken kommer att fortsätta och förbättra det cykliska årliga arbetsmiljöarbetet utifrån SAM.

Sjukfrånvaro

Sjukfrånvaron har under perioden januari till december 2022 jämfört med motsvarande period 2021 ökat med 0,79 procent.

Sjukfrånvaro i % av ordinarie arbetstid samt andel långtidssjukfrånvaro 2022-12-31

Sjukfrånvaro	Q	2022 2201-2212	2021 2101-2112	Skillnad 2022 mot 2021
Sjukfrånvaro i % av ordinarie arbetstid		5,24%	4,45%	0,79%
Sjukfrånvaro i % av ordinarie arbetstid Kvinnor		6,00%	4,53%	1,47%
Sjukfrånvaro i % av ordinarie arbetstid Män		4,05%	4,33%	-0,28%
Sjukfrånvaro i % av ordinarie arbetstid i Åldersgruppen 29 eller yngre		5,35%	3,86%	1,48%
Sjukfrånvaro i % av ordinarie arbetstid i Åldersgruppen 30-49 år		4,73%	3,97%	0,76%
Sjukfrånvaro i % av ordinarie arbetstid i Åldersgruppen 50 eller äldre		6,11%	5,69%	0,42%
Långtidssjukfrånvaro (60+ dagar) som andel av samtlig sjukfrånvaro		31,90%	39,61%	-7,71%

Skånetrafiken följer och analyserar trenden över sjukskrivningar över tid och under första halvåret 2022 var det en ökning som under våren och sommaren började plana ut, för att under hösten åter öka, med att under oktober månad var det en topp i sjukskrivningar. Den totala sjukfrånvaron för hela Skånetrafiken har på förvaltningsnivå sjunkit från januari 2022 (7,00 procent) av ordinarie arbetstid, till december (5,24 procent) av ordinarie arbetstid.

Sjukfrånvaro i procent av ordinarie arbetstid 2022-12-31

AID Personalgrupp	Q	Antal månadsavlönade medarbetare 2022-12-31	Sjukfrånvaro i % av ordinarie arbetstid 2022-12-31	Sjukfrånvaro i % av ordinarie arbetstid 2021-12-31	Sjukfrånvaro i % av ordinarie arbetstid differens 2022-12-31-2021-12-31
Totalvärdet		466	5,24%	4,45%	0,79%
Administratörer		198	7,58%	6,33%	1,25%
Handläggare		238	3,72%	3,25%	0,47%
Ledningsarbete		45	0,97%	0,26%	0,71%
Övriga personalgrupper *		1	1,24%	2,37%	-1,13%

Gruppen "övriga personalgrupper" består av en ingenjör

Den ökade sjukfrånvaron på Skånetrafiken härleds främst till verksamheterna inom affärsområde Serviceresor och avdelning Kundservice och trafikinformation. Det är inom dessa verksamheter personalgruppen administratörer återfinns och det största antalet medarbetare, samt den största delen yngre medarbetare. De här verksamheterna är till största delen kvinnodominerade. Då sjukfrånvaron ökat inom nämnda verksamheter innebär det även att andelen kvinnor har högre sjukfrånvaro än män på Skånetrafiken. Verksamheterna är till större del beroende av att arbetet utförs på arbetsplatsen och därmed ökar risken för personsmitta vid olika sjukdomssymptom mer än för andra verksamheter som till större del arbetar på distans. Långtidssjukfrånvaro (60+ dagar) som andelen av samtlig sjukfrånvaro har under perioden januari till december 2022 minskat med 7,71 procentenheter, därav har korttidssjukfrånvaron under perioden ökat. Under hösten 2022 med topp under oktober har det varit en ökning av olika Covid-varianter och influensor vilket lett till att en ökning av sjukfrånvaro skett i samtliga AID-personalgrupper hos såväl administratörer som handläggare och ledningsarbete. Vid genomgång av anmälda arbetsskador och tillbud till förvaltningen går inget att härleda till sjukfrånvaro.

I Skånetrafikens skyddskommitté följs förvaltningens sjukfrånvarotal i dialog med de fackliga organisationerna. I de dialoger som förts i skyddskommittén har ännu inga direkta åtgärder diskuterats. Förvaltningen har under året intensifierat det preventiva rehabiliteringsarbetet på individnivå med upprättande av handlingsplaner med olika aktörer såsom Försäkringskassa och sjukvård så tidigt som möjligt, för att därefter kontinuerligt följas upp utifrån läge, aktiviteter och målbild.

Hållbar och långsiktig kompetensförsörjning

Bemanning av verksamheten

Rekrytering Gemensam servicefunktion (GSF) har genomfört en större omorganisering vilket har medfört att Skånetrafiken har tilldelats en teamledare som har i uppgift att ge stöd och service inom rekrytering till Skånetrafikens chefer. Teamledaren har deltagit vid förvaltningens gemensamma introduktionsdag för nya medarbetare. Teamledarens närvaro har uppskattats dels för att grunden till ett bra samarbete ska kunna läggas dels för att kunna ge förutsättningar för att skapa bättre förståelse för Skånetrafiken i sin helhet. Därefter har teamledaren och representanter från HR-enheten träffats vid ett par tillfällen för genomgång av statistik och nyheter men även för att lyfta vilka framtida förväntningar som finns.

Under det gångna året har så gott som samtliga chefer inom Skånetrafiken behövt rekrytera en eller flera nya medarbetare. Enligt statistik från Rekrytering Gemensam servicefunktion har Skånetrafikens chefer beställt 91 rekryteringar vilket kan anses vara en hög siffra med tanke på antalet medarbetare i sin helhet endast är 467 vid årets slut.

Serviceresor har byggt upp ett nära samarbete med rekryteringsföretaget Experis. Grunden till samarbetet var att det var väldigt svårt att rekrytera nya medarbetare till verksamheten. Experis har anställt kandidaten som i sin tur hyrs ut som konsult till Skånetrafiken. Om konsulten trivs och presterar enligt förväntningar erbjuds personen i fråga en tjänst hos oss på Skånetrafiken. Detta samarbete har fallit väl ut.

För att ta vara på medarbetarnas kompetenser och erfarenheter men även för att kunna anta utmaningar ur olika perspektiv har fördelarna med ett tvärfunktionellt arbete inom förvaltningen förespråkats. Det tvärfunktionella arbetet behöver utvecklas ännu mer för att kunna formera resurserna internt för att Skånetrafiken ska kunna nå de fördelar detta arbetssätt innebär.

Kompetensförsörjningsplaner

Skånetrafiken arbetar enligt kompetensförsörjningsprocessen och tar årligen fram en förvaltningsövergripande kompetensförsörjningsplan.

Personalrörligheten från januari tom december har ökat från 12,17 procent 2021 till 19,00 procent 2022. Tillsättningen av uppkomna vakanser har bland annat skett med hjälp av Gemensam Service Funktion (GSF) och Experis som är Skånetrafikens upphandlade leverantör av specialistrekryteringar. Skånetrafiken har en god balans inom flertalet yrkesgrupper och tillgången av rätt kompetens motsvarar efterfrågan. Det finns yrkesgrupper som är svårrekryterade då rekryteringsbehov finns eller skulle uppstå. I Skånetrafikens kompetensförsörjningsplan för 2022 listas yrkena som anses vara svårrekryterade. De svårrekryterade yrkena synliggörs i tabellen nedan.

Yrke	Verksamhetsområde	Brist
HR-specialist (senior), risk- och säkerhetsansvarig, Verksamhetscontroller	Stab	X
Projektledare infrastruktur	AO Buss	X
Beställningsmottagare	AO Serviceresor	X
Infotainment säljare	Försäljning och marknad	X
Databasspecialist	DoIT	X
Hållbarhetskoordinator, big data analytiker, Controller	Strategi och affär	X
Verksamhetsutvecklare	Kundservice och trafikinformation	X

Serviceresor har under senare tid haft en tillväxt i antalet uppdrag eftersom allt fler kommuner väljer att teckna avtal med Skånetrafiken. Behovet av nya medarbetare har således ökat och det har varit en utmaning att anställa nya medarbetare i samma takt. För att lösa situationen har ett gott samarbete växt fram med bemanningsföretaget Experis. Experis uppgift är att hitta medarbetare som vill arbeta på Skånetrafiken i en tillsvidareanställning.

Samarbetet med Experis har ökat i takt med utvecklandet av Serviceresors nya enhet Verksamhetspoolen. Under årets första sex månader har ett uppstartsarbete skett för att officiellt starta verksamheten den första juni. Verksamhetspoolen är knutet till området Kundnära tjänster och uppdraget är att fungera som en resurs/stödenhet till andra delar av Serviceresor såsom Beställningsmottagningen, Trafikledningen och till Kundtjänst.

Målet med Verksamhetspoolen är att optimera personalresurserna och att därigenom göra verksamheten mer kostnadseffektiv men även mer flexibel. För att möjliggöra detta har sex medarbetare tillsvidareanställts och utbildats där målsättningen är att medarbetarna ska inneha trippelkompetens. Detta gör att medarbetarna kan arbeta gränsöverskridande mellan enheterna för att täcka tillfälliga personalbehov. Vid årsskiftet var samtliga vakanser förutom tre tillsatta på enheten Verksamhetspoolen. I samband med Verksamhetspoolens utveckling har även en

enhetschef rekryterats. I arbetet med att sätta ramarna för Verksamhetspoolen har en av utmaningarna varit att få till en god samordningseffekt.

Även inom avdelning Digitalisering och IT (DoIT) finns utmaningar med kompetensförsörjningen. Verksamhetens uppdrag kräver IT-kompetens på specialistnivå. Utmaningen som Skånetrafiken står inför är hur organisationen ska arbeta med att både behålla och kompetensutveckla befintliga medarbetare och kunna attrahera och rekrytera kandidater med rätt kompetens när behov uppstår.

Rätt använd kompetens

För att Skånetrafiken ska kunna tillgodose politikernas krav såväl som marknadens förändringar behöver vi säkerställa att medarbetarnas fulla potential kommer till sin rätt. Detta sker genom att Skånetrafiken arbetar utifrån strategin ”rätt använd kompetens”. Vi löser inte kompetensutmaningen genom att anställa fler medarbetare utan att vi faktiskt tar tillvara den kompetens vi redan har. Under året som gått har till exempel kundledningscentralen utvecklats och anpassningar av arbetsuppgifter har gjorts så att medarbetarna har getts möjlighet att även ta över arbetsuppgifterna kring pressjouren nattetid. Skånetrafiken kommer under det kommande arbeta mer med karriärvägar och kompetensstegar för att säkerställa förvaltningens kompetens framöver.

Kompetensförsörjning; äldre medarbetare

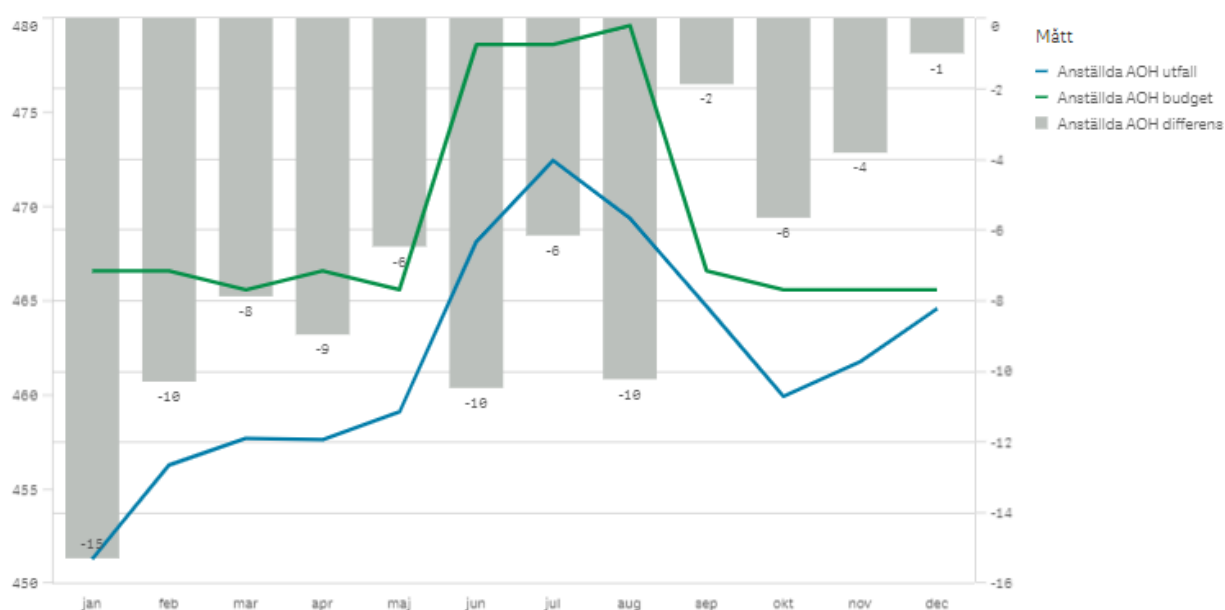
För att tillvarata de äldres kompetens och därmed kunna bidra till kompetensöverföring till de berörda arbetsgrupperna har allt från goda exempel och metoder dokumenterats till att den äldre medarbetaren har gått in en roll som handledare för ett par kollegor som förväntas överta den äldre medarbetarens arbetsuppgifter. Det finns även exempel där den äldres kunskaper sprids/har spridits till flera kollegor för att arbetsuppgifterna inte ska bli personberoende vilket gör arbetsgruppen mindre sårbar vid någons frånvaro. Under det gångna året har Skånetrafiken haft fem medarbetare som har gått i pension och då har kompetensöverföring skett enligt beskrivningen ovan.

Utveckling av anställningsvolym och arbetad tid

Utvecklingen av anställningsvolym

Uttagna tabeller för perioden januari – december AOH per månad 2022 och Anställda AOH 2022 (2 nedanstående tabeller)

Anställda AOH per månad 2022



Anställda AOH per månad 2022

Anställda AOH 2022

AID Huvudgrupp budget	Anställda AOH budget	Anställda AOH utfall	Anställda AOH differens	Anställda AOH differens %
Totalvärdet	469	462	-7	-1,6%
Ledning / Administration	469	460	-9	-1,9%
Undersköterska / Skötare	0	0	0	0%
Övrig personal	0	1	1	100%
Övrig Vård / Rehab / Social	0	0	0	0%

Antalet anställda har under perioden januari – december 2022 förändrats med budgeterade 469 anställda AOH enligt budget till utfall av 462 anställda AOH. Utfallet visar att hela budgetutrymmet inte har använts (-7 AOH har ej använts, besparing med 1,6 procent).

Att utfallet ligger under budgeterade AOH beror dels på utökning av antalet budgeterade tjänster som inte hunnit att tillsättas bland annat inom Serviceresor. Det beror även på hög sjukfrånvaro som inte alltid ersatts med vikarier. En annan faktor är förvaltningens höga personalrörlighet som leder till att det i övergången mellan att en medarbetare slutar och ny börjar blir det ibland en kort period då tjänsten är vakant.

Utvecklingen av använda timmar

Uttagen tabell för perioden januari – december utveckling av använda timmar nedanstående tabell)

Differens timmar 2023 och 2022					
Arbetstyp	Q	2022-01-01 - 2022-12-31	2021-01-01 - 2021-12-31	Differens	Differens %
Anat timmar		928 015	889 748	38 268	4,30%
Sjukledighet		-50 641	-41 691	-8 950	21,47%
Tjl med lön		-4 189	-3 642	-548	15,04%
Tjl u lön		-85 751	-76 491	-9 260	12,11%
Kompleddighet		-879	-692	-187	27,02%
Semesterled		-90 138	-84 902	-5 236	6,17%
Timlön		38 304	47 763	-9 459	-19,80%
Fyll/övertid		3 637	2 729	908	33,29%
Arb jour/bered		0	0	0	-
Anv timmar		738 357	732 821	5 536	0,76%

Under 2022 har medarbetarna vid Skånetrafiken haft en högre andel sjukledighet, tjänstledighet med och utan lön än föregående år. Medarbetarna har även arbetat mer fyllnads- och övertid än föregående år, samt tagit ut en något större andel kompleddighet, samtidigt som nyttjande av timavlönade minskat. Semesteruttaget har under perioden ökat jämfört med föregående år, vilket visar att medarbetarna getts möjlighet till återhämtning,

Serviceresor har under året upprättat en verksamhetspool för att ersätta uppkomna vakanser med redan anställd personal och därmed minskat behovet av timavlönade.

Skånetrafiken har kontinuerligt i förvaltningens ledningsgrupp och i dialog med fackliga organisationer följt upp om det har varit ökad arbetsbelastning med anledning av pandemin, men inget har framkommit som föranlett ytterligare åtgärder.

Utveckling av personalrörlighet

Personalrörligheten (uppsägning på grund av egen begäran) har under jämförelseperioden januari tom december ökat från 2021 vara på 12,17 procent till att öka 2022 till 19,00 procent. En ökning med 6,83 procent. Redovisning av månatlig jämförelse gentemot utfall föregående år sker till Kollektivtrafiknämnden.

Den enhet som har störst personalomsättning och utmaningar är Serviceresor där HR-enheten har mött upp kring behovet av stöd genom att förstärka det lokala operativa stödet. Övriga enheter med högre personalomsättning när jämförelse görs mellan de som avslutat sin anställning på egen begäran under perioden januari till november jämfört mot antalet anställda i januari är inom Digitalisering och IT, Kundservice och trafikinformation, Affärsområde Buss och Marknad och försäljning. Dessa verksamheter är utsatt för stark marknadskonkurrens avseende personal.

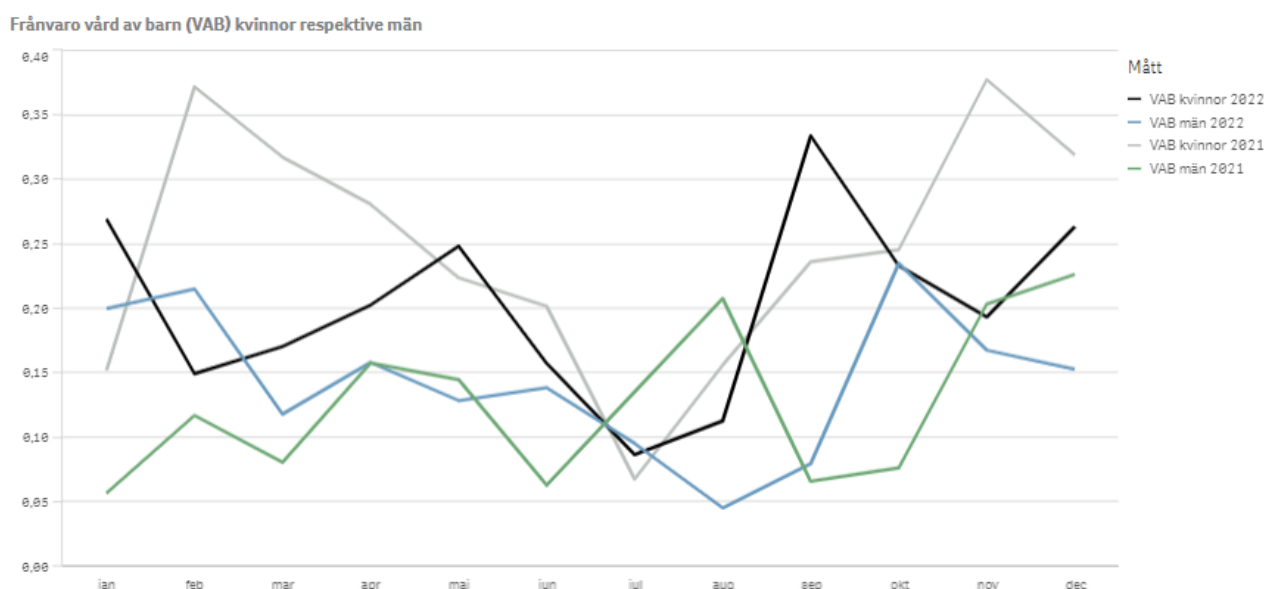
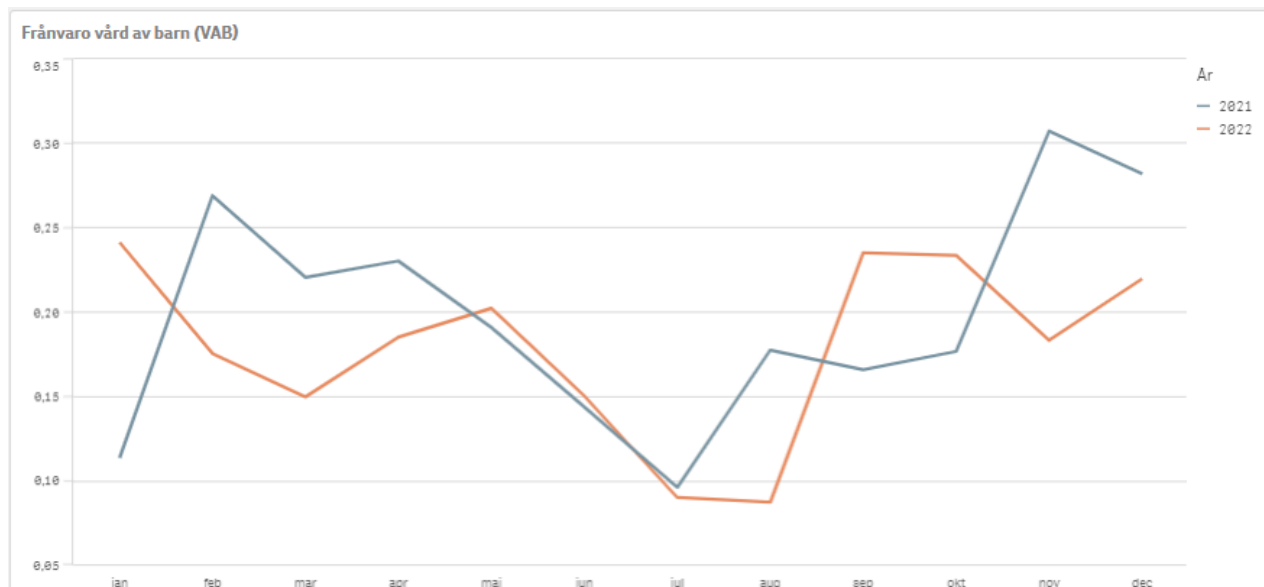
Utvecklingen av Vård av barn (VAB)

Ackumulerat tom december 2021 var antalet VAB dagar i snitt 88 (i genomsnitt 0,20 VAB per anställd) och ackumulerat tom december 2022 var antalet VAB dagar i snitt 83 (i genomsnitt 0,18 VAB per anställd). Uttaget i snitt har således minskat med ett uttag av 5 dagar i snitt (genomsnittlig minskning med 0,02 VAB per anställd). Detta trots att antalet anställda under jämförelseperioden ökat från 445 anställda år 2021 till 466 anställda år 2022. Uttag har under året främst skett inom Staben, Affärsområde Serviceresor, Affär och marknad och Affärsområde Tåg.

Utvecklingen av det genomsnittliga uttaget av VAB per anställd för kvinnor har minskat från 2021 med uttag på 2,96 dagar till 2022 med uttag på 2,41 dagar. Det är en minskning med 0,55 dagar i snitt. Utvecklingen av det genomsnittliga uttaget av VAB per anställd för män har ökat från 2021 med uttag på 1,54 dagar till 2022 med uttag på 1,74 dagar. Det är en ökning med 0,2 dagar i snitt.

Uttaget av VAB utifrån åldersintervall har förändrats från 2021 till 2022. Ökning från 2021 till 2022 med genomsnittligt antal dagar med uttag av Vab har skett i åldersintervallen 20-24 år med 0,82 dagar, 40-44 år med 1,41 dagar och 50-54 år med 0,06 dagar. Minskning från 2021 till 2022 med genomsnittligt antal dagar med uttag av Vab har skett i åldersintervallen 25-29 år med -0,07 dagar, 30-34 år med -1,25 dagar och 35-39 med -1,35 dagar och 45-49 år med -0,03 dagar.

Sammantaget ger utvecklingen från 2021 till 2022 att i åldersintervallet 20-24, 40-44 och 50-54 år har det skett en ökning. I åldersintervallet 25-39 och 45-49 år har det skett en minskning.



Frånvaro på grund av Vård av barn (VAB) kvinnor och män

Bisysslor

	Medgivna bisysslor		Avslagna bisysslor	
	Antal med koppling till RS	Antal utan koppling till RS	Antal med koppling till RS	Antal utan koppling till RS
Läkare				
Övriga		18		
Totalt		18		

5. Övergripande mål: Långsiktigt stark ekonomi

Resultatmål

2022 började med ett lågt resande på grund av covid-19, men efter borttagna restriktioner kom resandet igång och utvecklades bättre än budget, vilket har påverkat biljettintäkterna positivt och en större del av de ökade kostnaderna för året.

Trafikkostnaderna, har ökat kraftigt på grund av stigande index sedan andra kvartalet 2022. En annan orsak till de stigande kostnaderna är att avtalet om trafik och underhåll av Öresundstågen avbröts i förtid och nya skrevs, vilka är av open books-karaktär. Den tredje och sista stora orsaken till kostnadsökningarna är de höga el- och gaspriserna.

➤ Resultat

Skånetrafikens resultat 2022 är 58 miljoner kronor högre än budget och målet om en ekonomi i balans uppfylls därmed.

RR	Ack utfall	Ack Budget	Diff	Diff %	Utfall fg år	Diff (fg år)	Diff % (fg år)
3000 Kontant	-1 186 272	-1 047 400	-138 872	13%	-682 678	-503 594	74%
3100 Reskassa	-15 647	0	-15 647		89	-15 736	-17 746%
Summa Kontant/Reskassa	-1 201 919	-1 047 400	-154 519	15%	-682 589	-519 330	76%
3110 Periodkort	-988 342	-1 033 000	44 658	-4%	-664 409	-323 933	49%
3120 Skolkort	-258 019	-231 000	-27 019	12%	-231 138	-26 881	12%
3130 Övriga biljettintäkter	-328 438	-235 600	-92 838	39%	-169 898	-158 540	93%
Summa Period/Skolkort/Övr biljettint	-1 574 799	-1 499 600	-75 199	5%	-1 065 445	-509 354	48%
3200 Serviceresor	-77 822	-264 158	186 336	-71%	-236 147	158 325	-67%
3210 Övriga intäkter	-417 301	-196 490	-220 811	112%	-213 119	-204 182	96%
Summa Övriga intäkter	-495 123	-460 648	-34 475	7%	-449 266	-45 857	10%
3400 Regionalt bidrag	-3 712 502	-3 690 400	-22 102	1%	-4 024 293	311 791	-8%
3401 Periodis inv.bidrag	-25 800	-25 574	-226	1%	-25 941	141	-1%
3402 Övriga statsbidrag	-982	0	-982		-775	-207	27%
Summa Bidrag	-3 739 284	-3 715 974	-23 310	1%	-4 051 009	311 725	-8%
Summa Intäkter	-7 011 126	-6 723 623	-287 503	4%	-6 248 309	-762 817	12%
4000 Entreprenadkostnader	4 937 198	4 628 818	308 379	7%	4 259 313	677 885	16%
4020 Serviceresor	484 768	466 369	18 399	4%	421 299	63 469	15%
4030 Övriga trafikknaster	164 153	185 113	-20 961	-11%	145 322	18 831	13%
Summa Trafikkostnader	5 586 118	5 280 301	305 817	6%	4 825 934	760 184	16%
5000 Övriga verksamhetskostnader	319 941	293 076	26 865	9%	260 109	59 831	23%
5010 Info och marknadsföring	39 354	44 933	-5 579	-12%	29 523	9 831	33%
5020 Köpta tjänster & Provision	199 927	209 299	-9 372	-4%	156 246	43 681	28%
5030 Personalkostnader	305 803	352 911	-47 108	-13%	288 591	17 212	6%
6000 Avskrivningar	436 553	467 563	-31 009	-7%	469 997	-33 443	-7%
6010 Finansnetto kostnad	65 928	75 540	-9 612	-13%	46 384	19 544	42%
Summa Övriga kostnader	1 367 506	1 443 322	-75 816	-5%	1 250 850	116 656	9%
Summa Kostnader	6 953 624	6 723 623	230 001	3%	6 076 783	876 841	14%
	-57 502	0	-57 502		-171 526	114 024	-66%

- *Intäkter*

Skånetrafikens totala intäkter 2022 budgeterades till 6 724 miljoner kronor och utfallet är 7 011 miljoner kronor (exklusive vidarefakturerings på 161 miljoner kronor), det vill säga 288 miljoner kronor (fyra procent) högre än budget.

Biljettintäkterna har tillsammans med resandet, sedan restriktionerna hävdes för kollektivtrafiken den 9 februari, ökat successivt under året. Budgeterade biljettintäkter för 2022 är 2 547 miljoner kronor och utfallet är 2 756 miljoner kronor, 209 miljoner kronor (åtta procent) högre än budget. Exkluderat från biljettintäkterna ovan är de biljettintäkter som hör till Öresundstågstrafiken över bron som vi utför åt danska Trafikministeriet med start i december, dessa uppgår till 21 miljoner kronor. Anledningen till de högre biljettintäkterna är en hög försäljning av enkelbiljetter, främst till Danmark men även inom Skåne. Biljettintäkterna över bron uppgår ackumulerat till 630 miljoner kronor mot budgeterat 449 miljoner kronor, 182 miljoner kronor (41 procent) över budget. Intäkterna från serviceresor budgeterades till 264 miljoner kronor och utfallet enligt resultatrapporten uppgår till 78 miljoner kronor, 186 miljoner kronor lägre än budget. Den stora differensen beror främst på en konsolidering av konton för intäktsföring av kommunbidrag avseende färdtjänst. Där har fyra olika intäktskonton slagits ihop till ett, och det nya kontot (se bilaga, konto 38990) ligger under resultatrubriken övriga intäkter. Om konsolideringen inte gjorts hade utfallet för intäkter på serviceresor varit 177 miljoner kronor högre, det vill säga differensen mot budget hade blivit nio miljoner kronor.

Under 2022 har det konstaterats en förändring i andelen mellan sjukresor och färdtjänstresor, vilket lett till en förändring i fördelningen av kostnaderna, vilket orsakas av den sjukvårdsskuld som upparbetats under pandemin. Detta i sin tur leder till att kostnaderna för sjukresor ökar, vilka måste täckas av regionbidrag. Då kostnaderna för färdtjänst med den nya fördelningen minskar, minskar även intäkterna från kommunbidragen eftersom principen i avtalen med kommunerna är självkostnadstäckning.

Övriga intäkter budgeterades till 196 miljoner kronor och utfallet är 417 miljoner kronor, 221 miljoner kronor högre än budget. Differensen beror till största delen på ovanstående konsolidering av konton (173 miljoner kronor), och 44 miljoner kronor på obudgeterade intäkter avseende elbusspremier från Energimyndigheten, reservdelar till Öresundstågen samt högre intäkter för reklam än budgeterat. Resterande fem miljoner kronor beror på en obudgeterad intäkt avseende Öresundstågstrafiken över bron som vi utför åt danska Trafikministeriet med start i december.

Skånetrafiken har under perioden sökt och fått bidrag från staten avseende lägre biljettintäkter på grund av Covid-19 för första halvåret 2022. I budget 2022 finns 160 miljoner kronor och utfallet blev 168 miljoner kronor. Vidare har ett bidrag från Regionstyrelsen sökts för att finansiera delar av utvecklingen av digitala system för serviceresor. Detta bidrag finns inte med i budget och utfallet på 14 miljoner kronor under året bidrar därför till att resultatrubriken regionalt bidrag har högre utfall än budget med 22 miljoner kronor. Utöver de bidragen har Skånetrafiken fått ersättning av staten för karensdagen med cirka en miljon kronor, vilket inte heller fanns med i budget.

- *Kostnader*

Skånetrafikens totala kostnader 2022 budgeterades till 6 724 miljoner kronor och utfallet är 6 954 miljoner kronor, det vill säga 230 miljoner kronor (tre procent) högre än budget.

Trafikkostnaderna för perioden budgeterades till 5 095 miljoner kronor och utfallet uppgår till 5 422 miljoner kronor vilket är 327 miljoner kronor (sex procent) högre än budget. Varav 102 miljoner kronor avser buss, 215 miljoner kronor avser tåg och 10 miljoner kronor avser serviceresor.

För busstrafiken beror de ökade kostnaderna främst på prisökningar kopplat till förändringar av index, det utgör 64 miljoner kronor av differensen ovan. I övrigt på buss är det högre fordonskostnader, framförallt kopplat till elbussar, där differensen mot budget är 34 miljoner kronor, men en del av detta vägs upp av sökta och utbetalda elbusspremier vilka syns bland intäkterna.

Tågtrafiken avbryter avtalet med SJ avseende Öresundstågstrafiken i december 2022, vilket innebär att nya avtal har tecknats med Transdev för fortsatt trafik och Mantena för underhåll. Både det gamla avtalet och de nya är av open-books karaktär, vilket ökar kostnaderna. Trafiken och underhållet för Öresundståg har under 2022 kostat 31 respektive 49 miljoner kronor mer än budget, dvs ungefär 80 miljoner kronor dyrare än budgeterat. Dessa kostnader inkluderar 26 miljoner kronor i kostnader avseende Öresundstågstrafiken över bron som vi utför åt danska Trafikministeriet med start i december. Uppstartskostnaderna för de nya avtalen tillkommer med 45 miljoner kronor under 2022. På grund av att tågdepån i Hässleholm inte haft avtalad effektivitet i underhållsarbetet har mer underhåll behövt köpas in från DSB i Danmark till en kostnad av 35 miljoner kronor.

Därutöver har det höga elpriset under 2022 gjort att kostnaderna för drivmotorström dragit över budget med 57 miljoner kronor. Lägre bonusar och högre viten väger upp för ökade kostnader för resandeincitament.

Serviceresor har under 2022 haft ökade transportkostnader till följd av högre index och ett högre antal resor än budgeterat. Transportkostnaderna är sammanlagt 24 miljoner kronor högre än budget, men dessa vägs upp en del av lägre kostnader för bonusar (-7 miljoner kronor) och sjukreisersättning (-6 miljoner kronor).

Övriga trafikkostnader budgeterades till 185 miljoner kronor och utfallet är 164 miljoner kronor vilket är 21 miljoner kronor (elva procent) lägre än budget. Detta har flera olika orsaker varav en av de största är kontrollantkostnader (minus åtta miljoner kronor), där verksamheten i början av 2022 drabbades av hög sjukfrånvaro vilket medfört lägre kostnader. En annan stor del av differensen beror också på att budget på sju miljoner kronor, felaktigt registrerats på kostnadsförda bidrag till statlig infrastruktur, men där utfallet hamnar under övriga verksamhetskostnader. Fyra miljoner kronor beror på lägre kostnader för färdbevis och resterande differens är lägre kostnader för resanderäkning.

Övriga verksamhetskostnader uppgår till 320 miljoner kronor och budget är 293 miljoner kronor, det vill säga 27 miljoner kronor (nio procent) högre än budget. 17 miljoner kronor utgörs av högre kostnader för infrastrukturåtgärder, där budget registrerats på fel konto (se ovan). De högre kostnaderna på cirka tio miljoner kronor beror till största delen på kostnader kopplat till utbyggnad av nya stationer, där Skånetrafikens avtal med Trafikverket är under diskussion. 8 miljoner kronor avser upphandlingsskadeavgifter utdömda av konkurrensverket avseende direktupphandlingar av fordon för Covid-19. Flytt av validatorer på bussar i samband med Covid-19 var inte med i budget och kostnaden har varit cirka fem miljoner kronor.

Kostnader för information och marknadsföring uppgår till 39 miljoner kronor och budget är 45 miljoner kronor, det vill säga 6 miljoner kronor (tolv procent) lägre än budget. Framförallt beroende på att marknadsföringskampanjer och en utbildningsinsats för förare skjutits framåt i tiden på grund av pandemin.

Köpta tjänster och försäljningsprovision har ett ackumulerat utfall på 200 miljoner kronor och en budget på 209 miljoner kronor. Differensen är 9 miljoner kronor lägre utfall än budget (fyra procent), vilket beror på att arbete som budgeterats att utföras under 2022 inte hunnits med.

Personalkostnaderna budgeterades till 353 miljoner kronor för perioden och utfall är 306 miljoner kronor. Differensen är 47 miljoner kronor (tretton procent) lägre än budget, varav merparten (41 miljoner kronor) är direkt kopplat till lön - till största delen beroende på att rekryteringar inte hunnit göras enligt budget. Av de resterande sex miljoner kronor som utgör differensen mot budget är fyra miljoner kronor kopplade till utbildning som inte genomförts enligt budget, övrigt är mindre differenser på flertalet konton.

Avskrivnings- och finansiella kostnader uppgår till 502 miljoner kronor för perioden, vilket är 41 miljoner kronor lägre än budget då de tre sista spårvagnarna togs emot först i augusti, och att en budgeterad investering i fordonsteknik och tjänster skjutits framåt i tiden, samt att bankkostnaderna är sex miljoner kronor lägre än budgeterat till följd av låg försäljning under januari och februari samt införandet av Swish som betalningsalternativ.

Åtgärder för att sänka kostnadsutveckling samt för ekonomi i balans

I syfte att få tillbaka pendlare efter pandemin och därmed öka biljettintäkterna har två kampanjer riktade till pendlare genomförts under året. De har fallit väl ut - och om alla som utnyttjat kampanjen fortsätter att resa med Skånetrafiken kontinuerligt så medför det cirka 9 miljoner kronor per månad i ökade biljettintäkter.

För att sänka kostnadsutvecklingen har Skånetrafiken under 2022 påbörjat ett arbete med att konsolidera utvecklingsarbeten på den tekniska sidan, detta arbete kommer att fortsätta under 2023. Primärt handlar arbetet om att se över utvecklingstakten för tekniska lösningar samt behovet av konsultstöd i den tekniska utvecklingen.

Nyckeltal

Självfinansieringsgraden för 2022 uppgår till 47,1 procent då det årliga regionbidraget, statliga bidrag uppgående till 195 miljoner kronor samt bidraget från Regionstyrelsen på 14 miljoner kronor räknats bort.

Självfinansieringsgraden i budget 2022 är 44,7 procent och utfallet 2021 var 36,2 procent.

Anledningen till den ökade självfinansieringsgraden beror på det ökade resandet under 2022, efter borttagna restriktioner kopplade till Covid-19. Den ökande kostnadsmassan kopplat till stigande index och nya avtal om Öresundstågstrafiken har dock hållit ökningen nere.

Investeringar

Uppföljning av trafikinvesteringar

Spårvagn - Samtliga sju spårvagnar är nu mottagna och i drift. Mottagningsgodkännande av de sista tre gjordes, på grund av problem med hjulskador, inte förrän i augusti 2022.

Total investeringsbudget uppgår till 297 miljoner kronor och fram till den 31 december 2022 har 293 miljoner kronor investerats.

Upprustning av Öresundstågen - Skånetrafiken har 44 stycken tågset som ska renoveras. Fram till den sista december 2022 har totalt 36 stycken av dessa renoverats och satts i trafik. Total investeringsbudget är 51 miljoner kronor och fram till den 31 december 2022 har 42 miljoner kronor investerats. Samtliga tågset beräknas vara renoverade senast årsskiftet 2023/2024.

ERTMS – Det nya signalsystemet ERTMS kommer att installeras på både Pågatåg och Öresundståg. Avtal med samma leverantör för installation på båda tågtyperna är tecknade och installationerna påbörjade men försenade. Den totala investeringsbudgeten är 438 miljoner kronor, och hittills har 69 miljoner kronor investerats.

Uppföljning av utrustningsinvesteringar

Potten - Vad gäller investeringarna som ingår i Skånetrafikens årliga pott på 40 miljoner kronor har 25 miljoner kronor investerats under året. Huvuddelen av investeringarna har gjorts i skyltning och infotainment.

Robusta och säkra verksamheter

Krisberedskapsförmåga

Cyberhotet är ständigt närvarande och förvaltningens IT-enhet har vidtagit åtgärder i syfte att stärka skyddet mot intrång samt minska sårbarheter. Ytterligare utbildningssatsningar av medarbetarna pågår i syfte att höja kompetensen och säkerhetsmedvetenheten gällande IT-hot. Affärsområde buss har genomfört riskanalyser efter dialoger med trafikleverantörer samt marknadsaktörer gällande tillgången på el och drivmedel. Syfte är att höja förmågan att leverera trafik vid en eventuell störning av drivmedelsleveranser under kommande år

Krisberedskap och risk- och sårbarhetsanalys

Verksamheten har utsedda medarbetare som arbetar med kontinuitetsplanering under ledning av risk och säkerhetsansvarig. Arbete pågår kontinuerligt med att analysera nya risker och hot och uppdatera handlingsplaner samt förslag på åtgärder. Under 2023 kommer en styrgrupp i förvaltningen ta ställning till förslag på åtgärder och arbetet framöver. Styrgruppen kommer även driva arbetet med Skånetrafikens krigsorganisation och civilt försvar framåt under 2023.

Ledningssystem för säkerhetsarbetet

Region Skånes säkerhetspolicy och säkerhetsstrategi säkerställer ett regiongemensamt arbetssätt inom områden för brandsäkerhet, hot och våld samt informationssäkerhet. Skånetrafiken har styrande dokument och rutiner för att säkerställa att säkerstrategin följs.

Beredskap för hot- och våldssituationer

Skånetrafikens verksamhet har handlingsplaner för situationer gällande hot och våld, samt rån. Respektive chef med arbetsmiljöansvar ansvarar för att medarbetare känner till handlingsplanerna och arbetar förebyggande med information och utbildning.

Informationssäkerhet

Region Skåne har infört ett årshjul för informationssäkerhet och dataskydd som stöd i det systematiska informationssäkerhetsarbetet. Under 2023 lanseras ett nytt verktyg för informationsklassning och riskanalys med funktioner som kommer ge ytterligare stöd till processerna kring informationshanteringen. Förvaltningen genomför under 2023 workshops med det nya riskhanteringsverktyget. Som ett stöd till det systematiska informationssäkerhetsarbetet införs informationsförvaltarroll till informationsägare. Denna funktion ska stödja den systematiska informationshanteringen i respektive verksamhet.

Ytterligare behov av utbildning har identifierats och under november startade Skånetrafiken security awareness training som löpande kommer vidareutbilda medarbetarna och trycktesta deras förmåga att motstå hot i den digitala arbetsplatsen

Hög driftssäkerhet fastigheter

De senaste åren har verksamheten skapat reservförfaranden för att motstå störningar i digitala infrastrukturer för IT och kommunikation. Arbetsrutiner vid störning har skapats och testats skarpt under Pandemin och hela verksamheten kan i god utsträckning bedrivas på andra platser, tex i hemmet. Vidare har det nya huvudkontoret i Hässleholm fått utökad reservkraft samt att Skånetrafikens serverhall flyttats till en av Region Skånes serverhallar. Verksamheten har även uppdaterat krishanteringsutrustningen för krisledning och IT-support för utökade möjligheter att arbeta under en långvarig störning. DoIT har verifierat och testkör dieselaggregatet i vår fastighet i Hässleholm under regelbundna intervaller. Piloten med synliga ID-kort för Skånetrafikens personal och konsulter har slagit väl och kommer redovisas inför förvaltningsledningen under Q1-2023.

Robusta IT-system

Life Cycle Management sker kontinuerligt och bidrar till säkra och uppdaterade system. Ombyggnad av Skånetrafikens nätverk i samband med flytten till M4 i Hässleholm har givit oss ett säkert nätverk med möjligheter att fortsätta detta arbete.

Förmåga att hantera samhällsstörningar

Skånetrafikens verksamhetsjour utbildas kontinuerligt i krishantering. För att stärka vår förmåga att hantera störningar och kriser kommer extern part under 2023 att genomföra en genomlysning av verksamhetsjourens funktion, roll och ansvar.

Robusta upphandlingar

Inför varje upphandling av samhällsviktig och skyddsvärd verksamhet sker ett omfattande arbete med att utforma kravställning och avtalsvillkor utifrån juridiska, affärsmässiga och kontinuitetsmässiga aspekter. Processen för framtagning av upphandlingsdokumentation tillser att rätt krav, med rätt nivåer och rätt syften ställs på leverantören och att det finns en plan och organisation hos anbudsgivarna för att hantera konsekvenserna av kravställningen. Skånetrafiken har en strukturerad organisation och ett väl utvecklat arbetssätt för att arbeta med upphandling av samhällsviktig verksamhet. Arbetssätt och processer kring upphandling skiljer sig något mellan de olika affärsområdena, men med gemensam nämnare att det sker ett systematiskt förarbete avseende vilka krav och villkor som ska ställas i upphandlingen i syfte att få affärsmässiga och väl fungerande avtal.

Stort fokus ligger på att säkerställa kontinuitet och robusthet i leveransen och att skapa en affärsmodell med fokus på rätt drivkrafter som leder till hög kvalitet och en stabil leverans. Inom kollektivtrafik är kontinuitet, punktlighet och robusthet av väsentlig betydelse. Robustheten i anbudsgivarnas anbud utvärderas därför i upphandlingen och är en central fråga i den förhandling som sker inom ramen för upphandlingsförfarandet.

Framsynt miljöarbete

Skånetrafikens hållbarhetsprogram innehåller flera fokusområden med mål som syftar till att ständigt förbättra verksamhetens miljöprestanda och bidra till Region Skånes övergripande miljömål. Både fokusområde 1 “Klimatneutralitet och energieffektivitet” och fokusområde 2 “Ren luft, minimerat buller och inga farliga kemikalier” innehåller klimatmål samt mål på energieffektivitet och minskade utsläpp från kollektivtrafiken. Vägen mot måluppfyllelsen mäts årligen och Skånetrafiken är på god väg mot måluppfyllelse. För serviceresornas klimat- och miljöprestanda har förvaltningen identifierat ett utredningsmål för 2023.

Ett utvecklingsområde för att så småningom uppnå en klimatneutral kollektivtrafik är inkludering av fordonens klimatavtryck i Skånetrafikens klimatarbete. Idag hanteras enbart drivmedelsanvändningen. Historiskt har det funnits bristande klimatinformation från fordonstillverkare, dock har Skånetrafiken som första trafik huvudman i Sverige i den senaste trafikupphandlingen efterfrågat klimatsiffror avseende fordon vilket kommer att underlätta i det fortsatta arbetet.

Skånetrafiken arbetar även aktivt för att särskilt farliga kemikalier både på depåer och inbyggda i fordon hanteras på ett ansvarsfullt sätt av Skånetrafikens leverantörer. Det pågår ett kontinuerligt kravställnings - och uppföljningsarbete för att säkerställa att leverantörer lever upp lagkrav och så småningom kan leverera en prestanda utöver det som lagen kräver.

Uppföljning av insyn i verksamhet som utförs av privata utförare

Inför varje upphandling där en landstingskommunal angelägenhet överläts för genomförande till privat utförare, sker ett gediget arbete med att utforma kravställning och avtalsvillkor utifrån juridiska och affärsrättsliga aspekter. Krav som inte går att följa upp eller som vi inte avser genomföra uppföljning på, justeras eller stryks från kravställningen. Processen för framtagning av upphandlingsdokumentation tillser att rätt krav, med rätt nivåer och rätt syften ställs på utföraren och att det finns en plan och organisation för att hantera konsekvenserna av kravställningen.

Skånetrafiken har en strukturerad organisation och ett väl utvecklat arbetssätt för att arbeta med uppföljning av avtal för privata utförare. Arbetssätt och processer kring uppföljning skiljer sig något mellan de olika affärsområdena, men med gemensam nämnare att det sker en systematisk uppföljning avseende krav, avvikelser och förbättringsåtgärder i nära samverkan med leverantörerna.

Tåg

Våra upphandlade avtal med trafikföretagen är normalt utformade med incitament och viten som ska styra mot en god leverans till kund. Parametrar som styr incitamenten är till exempel ökat resande och bra bemötande till kund. De delar som styrs med viten är tex. inställda turer och bristande störningshantering. Det gäller f.n. Pågatågsavtalet med VR Sverige. I Öresundstågsaffären är det f.n. direktupphandlade avtal, s.k. Open-booksavtal med Transdev och Mantena. I de avtalen finns inga viten eller incitament, däremot finns en prestationsbaserad marginal som börjar gälla 6 mån in i avtalen.

Utöver de ekonomiska styrmedlen arbetar vi i god partnersamverkan med gemensamma affärsplaner för att löpande styra och utveckla affärerna. Vid avvikelser från uppsatta mål arbetas det fram handlingsplaner för att styra uppdragen mot målen. Löpande uppföljning av avtalet sker i flertalet forum och i affärsledning. Organisation i partnersamverkan säkerställer en god leverans utifrån uppsatta mål.

För att verifiera kundernas nöjdhet utförs det löpande kundmätningar ombord på tågen. Resultaten analyseras noga för att kunna sätta in rätt aktiviteter vilka ska leda till bättre kundnöjdhet. Kundmätningarna ligger till grund för de incitament som finns i avtalen.

Buss

Under året har affärsområdet fortsatt haft fokus kring att sätta och utveckla våra huvudprocesser, inte minst kring uppföljning och utveckling av våra trafikavtal. Till exempel har vi sett över processen kring att sätta årliga affärsplaner tillsammans med våra trafikföretag för att säkerställa aktiviteter som hjälper oss nå våra övergripande mål.

I våra trafikavtal grundas uppföljningen på mål, nyckeltal och beskrivning av genomförda aktiviteter.

Utöver detta finns det flera incitament och viten som t ex reglerar nivån av utförd trafik och punktlighet. Produktionsnyckeltal och övriga mål och aktiviteter analyseras i månatliga uppföljningsmöten inom ramen för respektive trafikavtal. I det fall avvikelser konstateras i den löpande uppföljningen upprättas handlingsplaner och aktiviteter som stäms av i samband med möten med trafikföretagen. Utöver uppföljningsmöten träffas avtalsansvariga i särskilda avtalsmöten för att stämma av mer principiella frågor och övergripande aktiviteter. Dessutom sker leveransmöten varje vecka för att agera på eventuella större trender åt fel håll.

Externa kundundersökningar ombord på våra bussar genomförs, kundernas bedömning av leveransen inom olika kvalitetsområden avgör om de fastställda kvalitetsmålen har uppnåtts och även detta genererar bonus eller vite till trafikföretaget.

Serviceesor

Avtalen med trafikleverantörer är utformade med incitament och viten som ska styra mot hög kvalitet i leverans. Bonus är en parameter som styr mot punktlighet och viten styr beteende och kvalitet.

Utöver ekonomiska styrmedel arbetas aktivt med partnersamverkan. Verksamheten gör löpande avtalsuppföljning samt har kontinuerligt avstämningsmöten med samtliga leverantörer varje kvartal. Vid dessa möten följs verksamheten och samarbetet upp och aktuella frågeställningar diskuteras för att hitta lösningar i samråd. Genomgång av resultat och relevanta nyckeltal. Vid dessa tillfällen gås även avvikelser och kundärenden igenom. Syftet är att hålla en hög och jämn kvalitet samt att hela tiden utveckla vår gemensamma affär. Vid avvikelser begärs handlingsplaner in för att åter styra mot avtalade mål. Kundens nöjdhet och trygghet säkerställs genom löpande kundundersökningar.

Utöver den löpande uppföljningen genomförs dessutom hållbarhetsrevisioner varje år. Det är en kontrollfunktion men syftet är också att skapa ett lärande vilket är ett arbetssätt som gagnar både kund, huvudman och avtalspart.

Intern kontroll

Årsuppföljningen av den interna kontrollen för 2022 redovisas i separat bilaga. KTN
Uppföljning och rapportering av intern kontroll 2023.