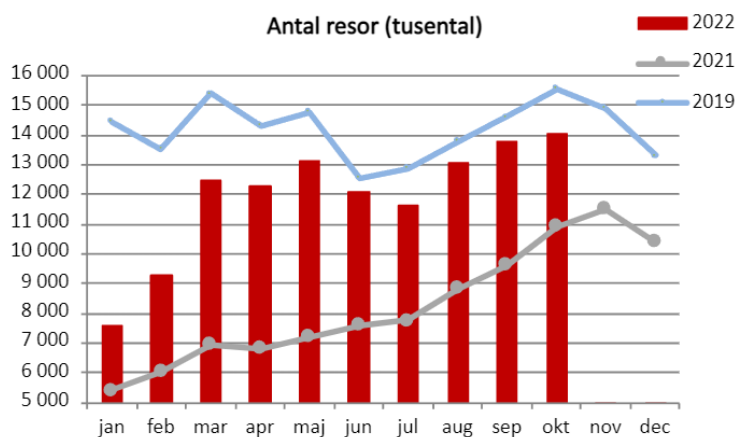


Tillgänglighet och kvalitet

Resor



	Ack Utfall 2022	Diff i %	Prognos %	Mål % Jmf 2021	Mål antal
Tåg	37 452	66,8%	-	44,0%	41 314
Varav Pågatågen %	19 438	40,7%	-	-	-
Öresundståg %	17 707	110,3%	-	-	-
Varav Ötåg ö bron	0	-	-	-	-
Stadsbuss	57 229	49,9%	44,0%	44,0%	71 035
Varav Malmö	31 138	47,9%	0,0%	44,0%	39 155
Helsingborg	9 892	53,5%	0,0%	44,0%	12 052
Lund	7 669	60,4%	0,0%	44,0%	8 987
Varav Spårväg Lund	738	-	-	-	-
Kristianstad	2 330	43,3%	0,0%	44,0%	3 015
Regionbuss	23 489	51,9%	44,0%	44,0%	28 409
Varav Anropsstyrd	12,1	-3,9%	-	-	-
Närtrafik	10,3	12,1%	-	-	-
Serviceresor	1 144	11,2%	-	-	< 1 200
Varav Färdtjänst	524	22,7%	-	-	-
Sjukresor	620	3,0%	-	-	-
Totalt	119 324	54,7%	-	44,0%	142 598

Punktlighet

Trafikslag	Perioden /innev mån	Ack Utfall 2022	Ack utfall 2021	Mål %
Tåg	-	-	-	-
Öresundståg	83%	83%	86%	90%
Pågatågen	88%	89%	92%	93%
Stadsbuss	80%	81%	81%	82%
Malmö	77%	78%	79%	82%
Helsingborg	83%	84%	85%	82%
Lund	77%	76%	72%	82%
Spårväg Lund	95%	82%	74%	82%
Kristianstad	86%	85%	83%	82%
Regionbuss	79%	79%	77%	82%
Serviceresor	89%	91%	93%	96%

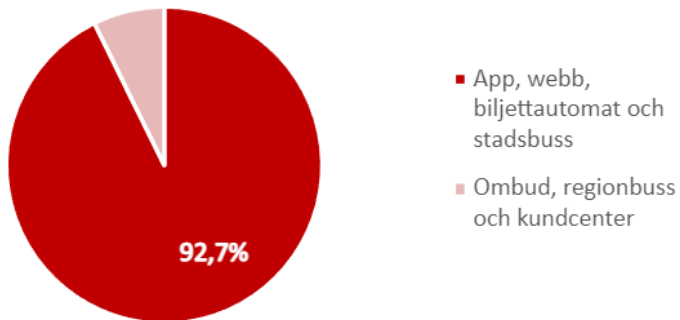
NKI – Nöjd Kund

NKI - Nöjd kund	Ack Utfall 2022	Mål 2022	2021
Totalt	60%	62%	60%

NKI Serviceresor – Senaste resa

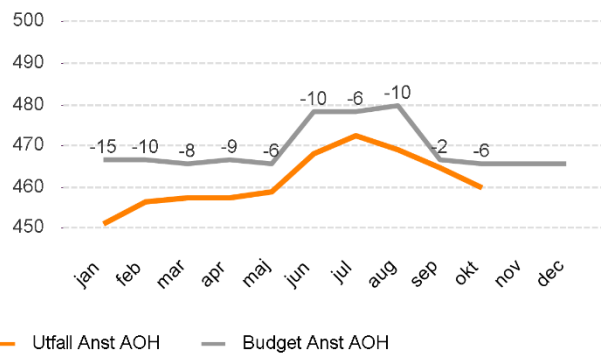
NKI - Senaste resa	Ack Utfall 2022	Mål 2022	2021
Totalt	90%	95%	90%

Självbetjäning



Attraktiv arbetsgivare, professionell verksamhet

Anställningsvolym, antal anställda omräknat till heltid (siffran = differens utfall-budget)



Mål: Antal anställda ej fler än budget

Använda timmar jmf med föregående år

AID Huvudgrupp	Antal tim. 2201-2209	Diff föreg år	%
Ledning / Administration	544 349	5 368	1,00%
Undersköterska / Skötare	82	82	-
Övrig personal	2 165	581	36,70%
Totalt	546 596	6 031	1,12%

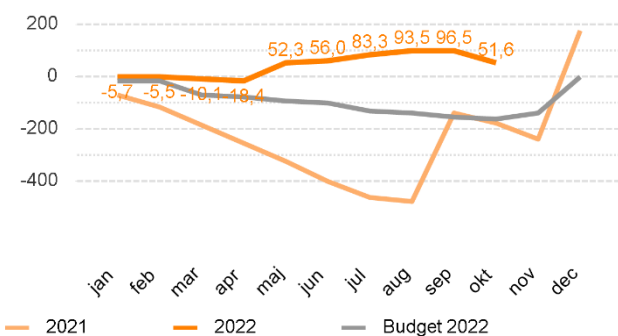
Sjukfrånvaro i % av ordinarie arbetstid

	2101-2109	2201-2209	Förändr %-enhet
Totalt	4,35%	5,03%	0,68%
Kvinnor	4,30%	5,79%	1,49%
Män	4,40%	3,83%	-0,58%

Mål: Sjukfrånvaron ska minska

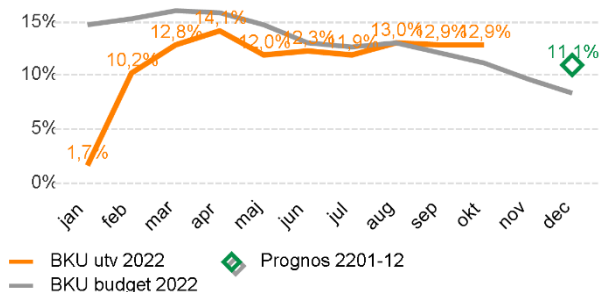
En långsiktigt stark ekonomi

Resultatutveckling (mkr)



Mål: Resultat ska ej vara sämre än budget

Kostnadsutveckling i procent



Mål: Kostnadsutvecklingen ska ej vara högre än budget

Resultatrapport (mkr) negativa avvikelser har minustecken

Resultaträkning motpart 1-3 (mkr)	Utfall 2201-10	Diff 2201-10 Utf-Bud #	Diff 2201-10 Utf-Bud %	Budget 2201-12	Diff 2201-12 Bud-Prog #
Regionbidrag	2 942,0	0,0	0,0%	3 530,4	-0,0
Biljettintäkter	2 238,7	186,3	9,1%	2 535,0	208,0
Övriga intäkter	515,2	102,1	24,7%	658,2	6,0
Verksamhetens intäkter	5 695,9	288,4	5,3%	6 723,6	214,0
Personalkostnader	-250,5	39,7	-13,7%	-352,9	39,9
Trafikkostnader	-4 448,5	-75,8	1,7%	-5 280,3	-239,0
Övriga verksamhetskostnader	-342,6	-100,0	41,2%	-293,1	0,1
Info och marknadsföring	-26,9	9,1	-25,4%	-44,9	-0,0
Köpta tjänster och provision	-155,1	18,5	-10,7%	-209,3	0,0
Verksamhetens kostnader	-5 223,6	-108,5	2,1%	-6 180,5	-199,0
Kapitalkostnad	-420,7	34,2	-7,5%	-543,1	35,0
Resultat	51,6	214,1		0,0	50,0

Mål: Resultat ska ej vara sämre än budget

Sammanfattande analys av utveckling

Serviceinriktad verksamhet med hög kvalitet

Resor

Mål för antal resor 2022 är en ökning med 44 % jämfört med 2021, vilket motsvarar 84 % av 2019 års resor. Kalendereffekt en vardag mer 2022 jmf 2021.

Vi har en successiv ökning av resandet för samtliga trafikslag. Resandeprogos tyder på att tåg når resandemålet, medan buss prognos är ca 1 procent under målet på 44 %.

För oktober månad har vi ca 33 % ökat resande på tåg jämfört med oktober 2021. Pågatågen har i oktober ökat med ca 21 %, jämfört med oktober 2021. Utifrån resultatet av resanderäkning för Öresundståg har resandestatistiken uppdaterats för både mars och april månad. Öresundståg har i oktober ökat med ca 48 %, jämfört med oktober 2021.

I oktober ligger stadsbuss på 26 % och regionbuss 28 % mot samma månad föregående år. Ackumulerat är resandeutvecklingen 50 % för stadsbuss och 52 % för regionbuss. Bland visionsstäderna är resandeutvecklingen mot föregående år starkast i Lund som också har starkast återhämtning mot 2019 (101% i perioden). Buss ligger knappt 3 % under resandemålet i perioden och mot oktober 2019 motsvarar resandet 87 %. Samtidigt har vi en negativ kalendereffekt mot 2019 som påverkar resandet ungefär -4,5 %.

För Serviceresor är antalet resor ungefär på samma nivå som för 2019 och på en betydligt högre nivå jämfört med 2021. Sjukresor ligger på en högre nivå än 2019, medan färdtjänst ligger något under 2019 års nivå ackumulerat.

Punktlighet

Punktligheten för Öresundståg är även i oktober fortsatt låg, trots relativt få stora störningar.

Punktligheten för Pågatågen går ner något under oktober och är fortsatt en bit under målet. Det är generellt punktligheten under vardagar som drar ner helheten medan punktligheten under helgerna ligger på en bra nivå, vid flera tillfällen en bit över 90% RT+3. Låg punktlighet på både Ystad/Österlenbanan, framförallt i Svedala, samt på Rååbanan. Däremot god punktlighet och generellt uppåtgående trend på stjärkan Helsingborg-Förlöv-Halmstad. Det är några dagar som sticker ut negativt, bland annat 21 oktober då punktligheten för Pågatågen låg på cirka 73%, detta orsakades bland annat av ett tågstopp i Åkarp på grund av person i spåret samt ett signalfel i Malmö.

Punktligheten återhämtar sig med 1 % från föregående månad för både stadsbuss och regionbuss. Stadsbuss uppgår till 80 %, ack. 81 % och regionbuss 79 %, ack. 79 %. Det har varit ett mer stabilt läge i Malmö stad med omläggningar, där punktligheten ökat 3% mot föregående månad. Detta är dock temporärt då omläggningarna väntas bli väldigt omfattande i november. Spårvägen har fortsatt väldigt hög punktlighet till följd av reducerade körhastigheten. Prognosen är att vi inte uppnår mål för punktligheten på varken Stadsbuss eller Regionbuss.

Punktligheten för Serviceresor har en nedåtgående trend. Ökat resande i kombination med minskad tillgänglighet av fordon, förarbrist påverkar punktligheten.

NKI – Nöjd Kund

6 av 10 kunder nöjda med Skånetrafiken.

NKI – Serviceresor – Senaste resa

Ackumulerat bibehållen nivå 90%, resultat påverkas av resandeökning samt förarbrist i branschen som påverkar kvaliteten och leveransen till kund. Det pågår dialoger med leverantörerna för åtgärder i leverans till kund.

Självbetjäning

Andelen självbetjäning stabilt över målet. Kundcenter och ombud fortsätter tappa försäljningstransaktioner i rask takt och vi ser en tydlig nedgång det senaste året. Däremot gör appen en extremt stark månad, framförallt beroende på kampanjen på pendlarbiljetter över sundet där 96 % valde att köpa sin biljett i appen.

Attraktiv arbetsgivare

Anställningsvolym och använda timmar

Personalkostnaderna för perioden till och med oktober uppgår till 251 Mkr, vilket är 40 Mkr lägre än budget (-14%). Av de 40 Mkr avser 33 Mkr på lönerelaterade kostnader, vilket beror på att det är svårt att tillsätta lediga tjänster enligt budget och att hinna ersättningsrekrytera i takt med uppsägningar. Lönekostnaderna har ökat med 12 Mkr (+5,2%) jämfört med samma period föregående år. De ökade kostnaderna beror både på ökat antal anställda och på högre löner. Lönekostnaderna ökar dels p.g.a stigande index och dels p.g.a att vissa specialistkompetenser är svårrekryterade och läget på marknaden också bidrar till ökade lönenivåer.

Använda timmar

Produktiviteten mätt i andelen använda timmar av anställda timmar har sjunkit jämfört med föregående år. Det beror dels på högre frånvaro i form av sjukledighet, tjänstledighet och semesterledighet. Samtidigt är det lägre användande av timlön vilket visar att frånvaro inte alltid ersatts med närvaro i form av timvikarier. Däremot har fyllnadstid och övertid ökat. Detta kan bero på att Affärsområde Serviceresor har utökat antalet tillsvidareanställda med målet att minska användandet av timvikarier.

Totalt sett har produktiviteten minskat något i jämförelse med samma period föregående år.

År	Anst timmar	Sjukledighet	Tjl med lön	Tjl u lön	Kompled	Semesterled	Timlön	Fyll/övertid	Arb jour/bered	Anv timmar	Anv tim/anställda tim
	1 354 853,0	-66 669,9	-5 606,2	-117 063,8	-1 122,6	-147 463,5	65 959,2	4 275,4	0,0	1 087 161,6	
2021	661 232,1	-30 286,4	-2 519,0	-53 907,9	-521,5	-70 862,5	35 712,0	1 718,7	0,0	540 565,3	0,82
2022	693 621,0	-36 383,5	-3 087,2	-63 155,9	-601,1	-76 600,9	30 247,3	2 556,7	0,0	546 596,3	0,79

Sjukfrånvaro i % av ordinarie arbetstid

Sjukfrånvaron var hög särskilt för kvinnor i början av året. Detta misstänktes bero på omikronsmittan där effekten blev tydligast i de kvinnodominerade arbetsgrupper som inte kan arbeta på distans, tex inom Serviceresor. Sjukfrånvaron minskade under de första 7 månaderna vilket tyder på att analysen kan stämma. En viss ökning kan dock ses igen under augusti och september vilket ska följas under kommande månader.

En långsiktigt stark ekonomi

Resultat och prognos

Skånetrafikens resultat efter oktober är 214 Mkr högre än budget.

Ackumulerade intäkter (exklusive vidarefakturerings) är 197 Mkr (4%) högre än budget och uppgår till 5604 Mkr.

Budget för biljettintäkter 2022 är totalt 12,5% lägre än 2019 och inkluderade inte antagande om den våg av Covid-19 som drabbade Sverige årsskiftet 21/22.

Biljettintäkterna uppgår ackumulerat till 2 252 Mkr vilket är 190 Mkr högre än budget (9%), och 901 Mkr högre (67%) än 2021, samt 157 Mkr (-7%) lägre än 2019.

Intäkterna från serviceresor är 27 Mkr (-12%) lägre än budget. Detta beror på en förändring i fördelningen av kostnaderna mellan sjukresor och färdtjänst under 2022, vilken ger en högre andel kostnader för sjukresor. Detta i sin tur sänker intäkterna avseende färdtjänst (pga självkostnadsprincipen i avtalen med kommunerna).

Övriga intäkter uppgår till 185 Mkr vilket är 23 Mkr högre än budget. Övriga bidrag är 11 Mkr högre än budget och beror främst på att Regionstyrelsen skjutit till 10 Mkr i bidrag för utveckling av systemstöd för serviceresor.

Akkumulerade kostnader (exklusive vidarefakturerings) är 17 Mkr lägre än budget (-0,3%) och uppgår till 5 553 Mkr.

Trafikkostnader för perioden budgeterades till 4 224 Mkr och utfallet uppgår till 4 328 Mkr vilket är 104 Mkr kronor (2%) högre än budget. AO Buss trafikkostnader är 44 Mkr högre än budget, främst beroende på den höga indexökningen under året. För AO Tåg är trafikkostnaderna 58 Mkr högre än budget främst beroende på open books i Öresundstågsavtalet samt kraftigt ökade kostnader på el (drivmotorström). AO Serviceresors trafikkostnader är i princip enligt budget. Trafikkostnader kopplade till övriga avdelningar är 2 Mkr högre än budget.

För alla tre affärsområdena finns en uppenbar risk att kostnaderna fortsatt kommer att öka under 2022 pga index.

Övriga trafikkostnader är 28 Mkr lägre än budget (-19%) vilket har flera olika orsaker varav en av de största är kontrollantkostnader där verksamheten i början av 2022 drabbades av hög sjukfrånvaro vilket medfört lägre kostnader. Även kostnader kopplat till färdbevis och resanderäkning är lägre än budget, och en felbudgetering på ett konto för bidrag till statlig infrastruktur gör att utfall hamnar under nästa rubrik i resultaträkningen.

Övriga verksamhetskostnader uppgår till 251 Mkr vilket är 9 Mkr högre än budget (4%), en av orsakerna är att utfall för infrastrukturåtgärder på bl a stationer är högre än budgeterat (delvis pga ovanstående fel i budget).

Kostnader för information och marknadsföring uppgår till 27 Mkr, vilket är 9 Mkr lägre än budget (-25%) framförallt beroende på att marknadsföringskampanjer och en utbildningsinsats för förare skjutits framåt i tiden på grund av pandemin.

Köpta tjänster och försäljningsprovision har ett utfall på 155 Mkr vilket är 19 Mkr lägre än budgeterat (-11%). Lägre provisionskostnader och lägre kostnader för konsulter är orsaker till differensen mot budget.

Personalkostnaderna uppgår till 251 Mkr, vilket är 40 Mkr lägre än budget, varav merparten är direkt kopplat till lön - till största delen beroende på att rekryteringar inte kunnat göras enligt budget.

Avskrivnings- och finansiella kostnader uppgår till 420 Mkr, vilket är 34 Mkr 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 lägre.

Prognos för 2022 efter oktober är ett resultat på 50 Mkr, dvs ett resultat bättre än budget. Det ska dock nämnas att prognosen innehåller antagande om att de 160 Mkr som budgeterats för statligt stöd för minskade biljettintäkter kommer att falla ut med hela beloppet.

Ett lägre belopp i statligt stöd än 160 Mkr kommer att påverka resultatet negativt, Trafikverket väntas ta beslut om storlek på stödet och betala ut detsamma senast december 2022.