

KOLLEKTIVTRAFIKNÄMNDENS VERKSAMHETSBERÄTTELSE för perioden jan-aug 2020

Innehållsförteckning

Förord	3
Inledning	4
Redovisning av mål: Serviceinriktad verksamhet med hög kvalitet.....	7
Redovisning av mål: En drivande utvecklingsaktör	11
Redovisning av mål: Attraktiv arbetsgivare	13
Redovisning av mål: En långsiktigt stark ekonomi.....	17
Krisberedskap	21

Förord

2020 är ett år som skulle visa sig bli allt annat än vad vi önskat oss. Den fina inledningen på året med ett stabilt resande och med stabila intäkter skulle snart förvandlas till en helt ny situation och ett helt annat läge.

Den 14 mars är den dag då situationen i kollektivtrafiken ändrades på ett mycket dramatiskt sätt. Danmark beslutade att stänga gränsen mot Skåne och i Sverige gav

Folkhälsomyndigheten resenärerna rådet att undvika kollektiva resor om så var möjligt. På bara några få dagar tappade Skånetrafiken nästan hälften av resenärerna och därmed även hälften av intäkterna.

Under våren och sommaren har förvaltningen arbetat för att hantera den nya situation som Covid-19 innebär. Dels har man vidtagit åtgärder att försöka begränsa förvaltningens kostnader, dels har man arbetat med kunden i fokus för att, trots Covid-19, göra kollektivtrafiken så trygg det någonsin går för de som verkligen behöver resa.

På kollektivtrafiknämndens uppdrag har Skånetrafiken i rask takt vidtagit åtgärder för att minska risken för smittspridning i samtliga affärsområden. Inom området serviceresor har exempelvis särskilda fordon avsatts för att transportera misstänkt smittade till sjukvården och ett drive-in koncept för provtagning utarbetats. För den allmänna kollektivtrafiken har en helt ny 7-dagarsbiljett tagits fram som svarar mot resenärernas behov av en periodbiljett med kortare giltighetstid. En ny funktion för att se beläggningen ombord utvecklades på rekordtid och samtidigt har dagliga, manuella passagerarräkningar genomförts för att säkerställa att trafiken är rätt dimensionerad.

Alla åtgärder till trots är intäktstappet betydande samtidigt som utmaningen med Covid-19 bedöms finnas kvar under överskådlig tid. Resultatet för T1-T2 2020 är negativt och även om resandet till del förväntas återhämta sig under hösten kan det dröja innan det är tillbaka på normala nivåer. Förvaltningen räknar därför med att uppvisa ett budgetunderskott för verksamhetsåret 2020.

Trots läget med Covid-19 har det hänt en rad mycket positiva saker under första delen av året. Bara för att nämna några: Ett nytt biljettsystem har införts, Hässleholmsdepån, norra Europas största depå för tågunderhåll har invigts. Spårvagnsdepån i Lund har tagits över och den 29 juli kom den första spårvagnen till Lund. Utvecklingen av den skånska kollektivtrafiken pågår för fullt och kommer att fortsätta för att möta resenärernas behov och högt ställda förväntningar.

Carina Zachau
Nämndsordförande

Linus Eriksson
Trafikdirektör

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. Nämnden driver i samverkan med sex sydlän och danska Trafikministeriet Öresundstågstrafiken. Nämnden ansvarar för färdtjänsten i 25 kommuner och för sjukresorna i Skåne.

Verksamhetsförändringar/-övergångar

Externa verksamhetsförändringar 2020			
Verksamhet	Tidpunkt	Antal anställda	Uppdragsförändring (Mkr)
Övertagande av beställningsmottagning (från Malmö Stad) för Malmö sjukresor	April 2020	6	4,4 Mkr per år
Större interna verksamhetsförändringar 2020			
Verksamhet	Tidpunkt	Antal anställda	Uppdragsförändring (Mkr)

Året som gått – viktiga händelser

Covid-19: hur har det påverkat verksamheten

- Med anledning av covid-19 har en enig kollektivtrafiknämnd gett Skånetrafiken i uppdrag att bevaka, utreda och vidta eventuella åtgärder i syfte att säkerställa en trygg trafik för Skånes resenärer.
- Fredagen den 13 mars beslutade den danska regeringen att delvis stänga gränsen till Danmark, Skånetrafiken satte tillfälligt in extra bussar mellan Hyllie station och Kastrup.
- 17 april stänger Arbetsmiljöverket av bussarnas framdörrar och de två främsta stolsraderna för kunder. Det går ej längre att köpa biljett ombord på regionbuss och ej heller validera/blippa sin biljett om det ej finns utrustning vid de bakre dörrarna.
- Den 16 mars kör Skånetrafiken tåg hela vägen till Köpenhamn H, reducerad trafik med ett tåg i timmen (normalt sex tåg i timmen) och med gränskontroll på Kastrup.
- Från mitten av mars har antalet resor halverats, antalet tågresor över bron har minskat med upp emot 60 - 70 %.
- Minskade biljettintäkter - mellan 100 och 150 miljoner kronor lägre biljettintäkter varje månad sedan mars.
- Serviceresor – Beslut togs om att resenärer reser ensamma i fordon för att minska risken för smittspridning.
- Serviceresor inför provtagningsresor för serviceresekunder.
- Serviceresor - smittade eller av vården misstänkt smittade reser med serviceresefordon som bara används för den här typen av resor. Förarna har fått relevant specialutbildning av vården.
- 7-dagars biljetten införs. Med en mer flexibel periodbiljett vill Skånetrafiken underlätta för de som trots det osäkra läget behöver resa med våra bussar och tåg. Gäller till december 2020.

- Skånetrafiken anpassar busstrafiken med anledning av Covid-19.
- Förstärkning av busstrafiken till och från våra stränder vid fint väder.
- Anpassning av tågtrafiken till färre resande och för att skapa en bättre uthållighet i systemet.
- Sätter in extra Öresundståg i rusningstid.
- Skånetrafiken kompenserar borttagna turer med Pågatågen på ett antal sträckor med bussar som går enligt tidtabell och stannar på alla stationer.
- Extra städning av bussar och tåg införs, i enlighet med Smittskydd Skånes rekommendationer.
- Skånetrafiken räknar på dagtid och fokus på peaktid manuellt lediga platser ombord på bussar och tåg för att undvika trängsel.
- Lanserat livekarta som i realtid visar hur många som reser med våra bussar och Pågatåg samt en sida om beläggningen över Öresundsbron.
- Ny tidtabell den 16 augusti. Till följd av en kraftig minskning av antalet resande under pandemin, glesar Skånetrafiken då ut busstrafiken med cirka 9 procent. De anpassningar vi har gjort har framför allt gjorts där få eller inga reser. I rusningstid kör vi i stort sett alla bussar och tåg vi kan köra.
- Trafikverket bygger ut Södra Stambanan, mellan den 22 och den 28 augusti står tågtrafiken mellan Malmö och Lund helt stilla. Ett 80- tal ersättningsbussar, förstärkning av ordinarie busslinjetrafik mellan Malmö – Lund med ca 20 bussar samt och kundvårdar ute vid ersättningshållplatserna som hjälper till att kunden kommer med rätt buss och att undvika att trängsel uppstår.
- Den 31 augusti sätter Skånetrafiken in fler tåg mellan Malmö och Helsingborg när PågatågenExpress kommer tillbaka. Det innebär sju procent fler platser i rusningstid och en restid på endast 38 minuter. Även PågatågenExpress Malmö-Älmhult kör från 31 augusti.
- Skånetrafiken tillhandahåller 50 000 munskydd som delas ut gratis till kunder som känner sig oroliga och har någon form av periodbiljett, seniorkortsinnehavare och de som har serviceresekort.
- Skånetrafiken visar via infotainmentkanalen på bussar och tåg filmer för att hjälpa kunderna att agera rätt i kollektivtrafiken i rådande pandemi.
- Skånetrafiken ökar andelen biljettkontroller, dock kommer vi att fortsätta räkna resenärer för att ha koll på vilka bussar och tåg där det finns risk för trängsel.

Andra viktiga händelser utöver covid-19

- Blippa på Stadsbussar - Skånetrafiken är först i Norden med att införa blippa. Alla som reser med Stadsbuss kan hålla fram sitt kontaktlösa betalkort mot en läsare ombord och automatiskt bli debiterad för en vuxen enkelresa i stadszon.
- Nästan 8 av 10 skånska kollektivtrafikresenärer väljer att köpa sin biljett i appen.
- Skånetrafiken tog över färdtjänsten i Burlöv.
- Skånetrafiken tog över sjukresor i Malmö.
- Lokal justering som innebär sänkt biljettpris på sträckan Vinslöv - Hässleholm.
- Skånetrafiken har tecknat avtal som innebär att busstrafiken på Ven fortsätter att rulla – med samma service som tidigare.
- Sommarbiljetten för den som behöver resa i Skåne finns sommarbiljetten precis som vanligt.
- Den nya Öresundstågsdepån är färdigställd och överlämnad för intrimning av underhållsverksamheten.
- Nya lokaler i Hässleholm - Region Skåne och Hässleholms kommun har tecknat hyresavtal gällande nya lokaler för Skånetrafikens anställda.

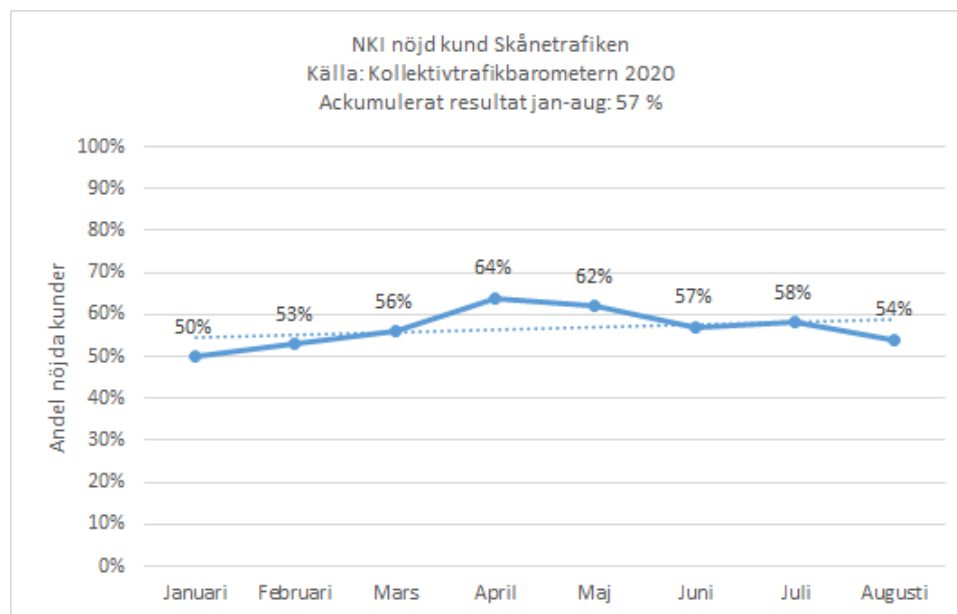
- Serviceresor ökad kvalitet. Färdtjänst- och sjukresekundernas upplevda punktlighet har ökat, väntetiden har minskat, bemötandet i samtalet har förbättrats, samma gäller förarens bemötande. Dessutom har kundernas upplevda trygghet ökat.
- Tågstrategi på remiss.
- Tecknat avtal om förvaltning och vidareutveckling av Skånetrafikens olika appar.
- Tecknat avtal om Stadsbuss och Regionbusstrafik i Kristianstad.
- Skånetrafikens Serviceresor erbjuder att ansöka om färdtjänstillstånd digitalt via 1177:se
- Vårt klimat - Skånetrafiken CO2-utsläpp minskade med 25 procent förra året.
- Lunds spårvagnar anländer, visas upp och tester pågår. Åsa - Hanna kom först därefter Sfinxen, de övriga anländer successivt.
- Spårvagnen Åsa-Hanna rullade för allra första gången på de nya spåren i Lund. Premiärturen var den första av en rad tester som nu ska genomföras.
- Hjärtstartare (inkl utbildning) till Pågatågen är upphandlat, installation under hösten.
- Efter första halvåret 2020 får flera av Skånes kommuner pengar tillbaka (totalt 5,3 miljoner) av Skånetrafiken för de avgifter de betalt för färdtjänsten, de lägre kostnaderna beror på att färdtjänstresorna har minskat med 20 procent, men även resultat av en rad effektiviseringar av verksamheten.

Redovisning av mål: Serviceinriktad verksamhet med hög kvalitet

NKI - Nöjd kundindex

I den nationella kundundersökningen Kollektivtrafikbarometern ställer vi löpande frågor till skåningen om resvanor och attityder till kollektivtrafiken. Via Kollektivtrafikbarometern följer vi upp våra övergripande mål om ökad kundnöjdhet och förbättrad marknadsandel. Från och med 23 mars 2020 ställs tre extrafrågor kring resande i och med den rådande pandemin.

För helåret 2019 var 55 procent av kunderna nöjda med Skånetrafiken. Ackumulerat resultat för perioden januari till augusti 2020 är 57 procent (januari-augusti 2019, 55 procent). Trenden är positiv t.o.m. april och därefter nedåtgående. Trenden totalt för året är svagt positiv.



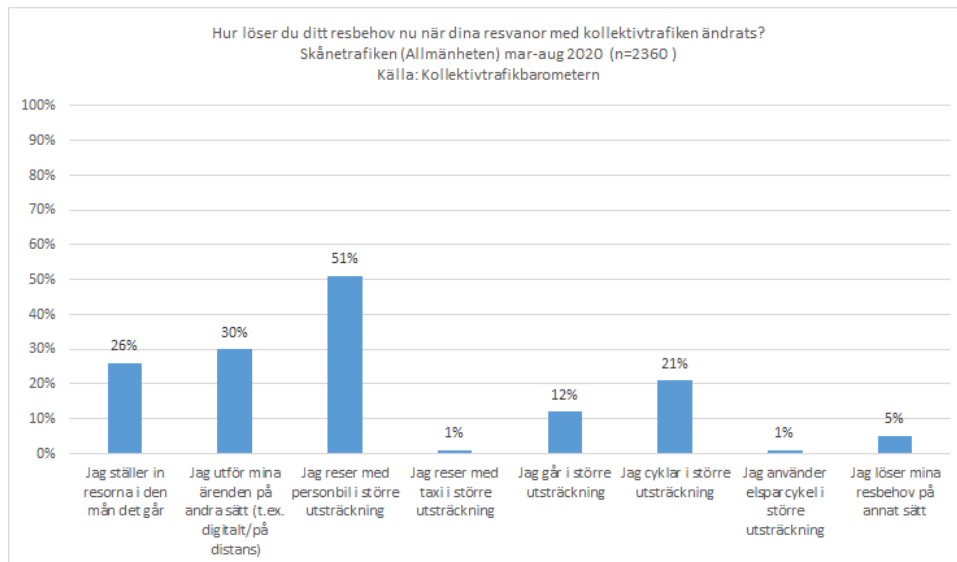
Det som påverkar kundnöjdheten mest är den upplevda punktligheten, följt av att det ska vara enkelt och tryggt. Dessa tre faktorer var de viktigaste 2019 och är så även för perioden januari till augusti 2020.

Covid – 19 Coronafrågor

På frågan "Har utbrottet av coronaviruset medfört att du ändrat dina resvanor med kollektivtrafiken?" svarar 72 procent att de har gjort det i någon grad medan 28 procent uppger att de reser med kollektivtrafiken som vanligt. Äldre tenderar att i högre utsträckning jämfört med yngre att avstå från resor med kollektivtrafik helt och hållet.

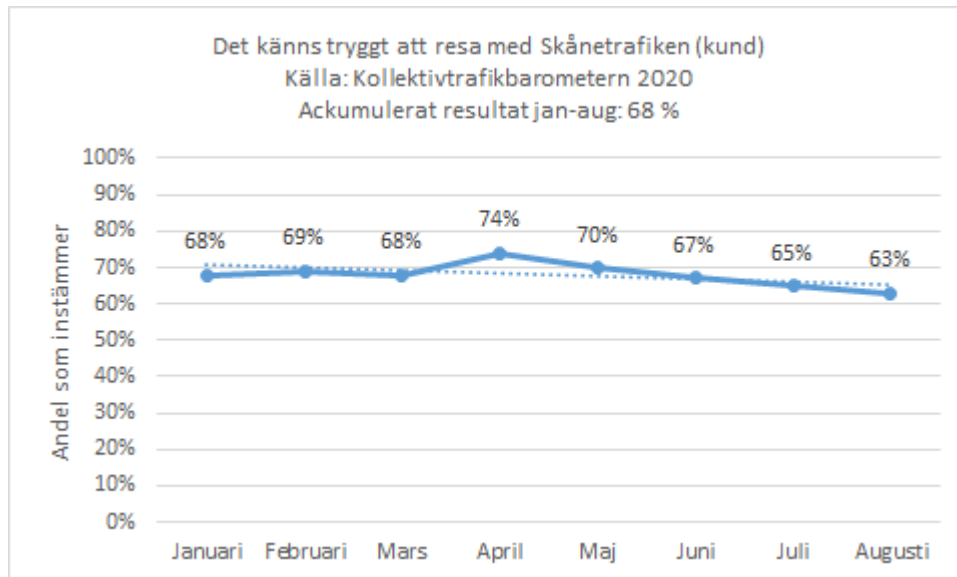
De som uppgett att de ändrat sina resvanor med kollektivtrafiken har fått svara på frågan "Hur löser du ditt resbehov nu när dina resvanor med kollektivtrafiken ändrats?". Drygt 50 procent anger att de reser med bil i större utsträckning. Det är även drygt en tredjedel som har börjat gå eller cykla mer.

Mall för nämndernas verksamhetsberättelse per aug 2020



Vilken grad av oro känner skåningen för att bli smittad av coronaviruset vid resa med kollektivtrafiken? För perioden januari till augusti 2020 uppger 59 procent att de är oroliga.

Trygghet är olika för olika personer och varierar beroende på situation. Just nu innebär en rådande pandemi en otrygghet för många. På frågan om trygghet är det ackumulerat resultatet januari till augusti 2020 för kunderna 68 procent (januari till augusti 2019, 68 procent). Trenden för trygghet är nedåtgående. Hur vi på Skånetrafiken hanterar situationen under pandemin påverkar resenärernas upplevelse av trygghet.



För att stödja de resenärer som behöver resa med Skånetrafiken har tre områden identifierats som särdeles viktiga: trygghet, undvikande av trängsel samt flexibla erbjudanden.

- Trygghet: Hur skapar vi trygghet och upplevd trygghet för våra kunder under hela resan?
- Trängsel: Hur undviker vi trängsel på fordon, stationer och hållplatser?

- **Flexibilitet:** Vilka erbjudanden/biljetter bör vi ha när kundens resebehov inte längre är så förutsägbart?

Inom fokusområdet **trygghet** införs ett antal lösningar, inklusive uppdatering av belägningsinformation på hemsida samt kundvänlig avspärrning vid förarplats. Åtgärder som synlig städning samt kundvårdar på perronger och knutpunkter utvärderas med målet att införa när möjligt.

Inom området **trängsel** tas lösning fram för prognos gällande belägningsgrad på alla fordon med möjlighet att nå via resesökning i appen. Införande snarast möjligt. Samtidigt drivs dialog med parter på regional och nationell nivå för att uppmuntra skolor och arbetsgivare att bidra till att jämna ut den så kallade peaken.

För att skapa **flexibilitet** infördes med kort varsel en tillfällig 7-dagarsbiljett. För att hitta den bästa långsiktiga lösningen såväl under som efter Covid-19 analyseras ett antal alternativ för införande när den tillfälliga 7-dagarsbiljetten avslutas och efter beslut i Regionfullmäktige.

Under 2020 har Skånetrafiken använt en helt ny modell för kommundialogen. Syftet med modellen har varit att skapa utrymme för dialog och att genomföra arbetet med trafikjusteringar på ett transparent sätt. Den initiala utvärderingen visar att modellverktyget är funktionellt och att det därför, efter ytterligare finslipning, ska fortsätta användas.

När det gäller kommuninformation relaterad till Covid-19 har RMKL (Regional Medicinsk Krisledning) utgjort den huvudsakliga kommunikationskanalen. I samband med terminsavslutningen skickade dock Skånetrafiken, med stöd av KFSK (Kommunförbundet Skåne), ut en vädjan till kommunerna om att se över möjligheterna att differentiera skolstarten på morgnarna i syfte att minska trängseln i kollektivtrafiken. Flera kommuner har hört av sig för att fortsätta dialogen och för att föreslå möjliga åtgärder.

[Serviceresor](#)

Skånetrafikens serviceresor vidtar åtgärder för att minska risken för smittspridning av coronaviruset Covid-19.

Serviceresor har tillsammans med ett av sina trafikföretag beslutat om en ny lösning för sjukresor med kunder som konstaterats smittade av Covid-19. Även kunder som vården misstänker kan vara smittade hanteras på samma sätt. Smittade reser i rymliga serviceresefordon som bara används för den här typen av resor. Förarna som kör dessa fordon är frivilliga och har fått relevant specialutbildning av vården.

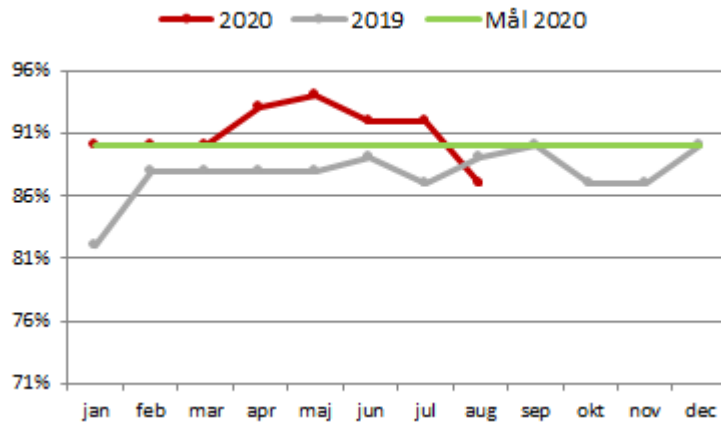
Skånetrafikens serviceresor kör samtliga resenärer ensamma i fordonen. I första hand gör vi det för att minska risken för smittspridningen av Covid-19 genom att enbart ha en resenär i bilen. Men även för att värna om förarnas arbetsmiljö.

Dagliga avstämningar sker med trafikbolagen om hur vi på bästa sätt kan lösa situationen kring deras resurser på kort och lång sikt. Även möten med representanter från sjukvården sker för att kunna stötta med såväl planerade som akuta transporter.

[NKI Serviceresor](#)

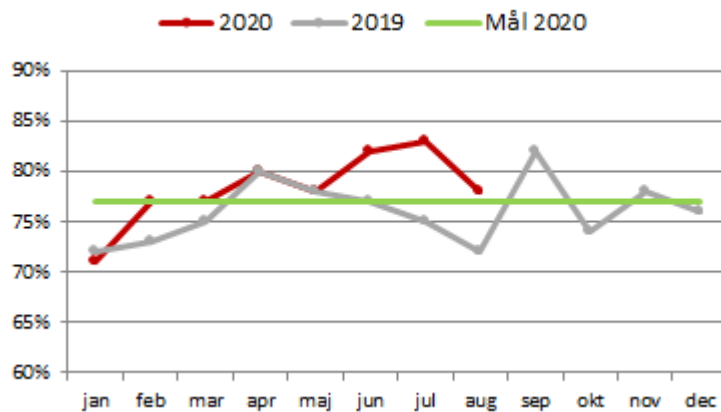
Nöjdheten hos de av våra kunder som reser färdtjänst och sjukresor ökar och är bättre än motsvarande period 2019 och över uppsatt mål för 2020 (90 %). Resultatet för januari till augusti är 91 procent (87 % 2019).

[NKI Serviceresor – senaste resan](#)



NKI Serviceresor – Trygghet

Kundernas upplevda trygghet är på en högre nivå jämfört med 2019 och över uppsatt mål om 77 %. Resultat för januari – augusti 2020 är 78 % (2019 75 %).



Punktlighet

Under januari – augusti 2020 har punktligheten ökat jämfört med motsvarande period 2019.

Punktlighet (RT+3) innebär att ett tåg räknas som punktligt om ett det är i rätt tid med en felmarginal på 3 minuter. Pågatåg 94 % (mål 92 %) 2020 jämfört med 90 % 2019. Öresundståg 91 % (mål 86 %) 2020 jämfört 85 % 2019.

Punktligheten (realtidsmätning + 2.59 min) Stadsbuss har ökat till 90 % (mål 86 %) 2020 jämfört med 84 % 2019 och för Regionbuss har punktligheten ökat till 90 % (mål 86 %) 2020 jämfört med 83 % för 2019.

Punktligheten för Serviceresor (realtidsmätning +/- 10 min) 2020 94 % (mål 94 %) jämfört med 2019 93 %.

Redovisning av mål: En drivande utvecklingsaktör

Marknadsandel

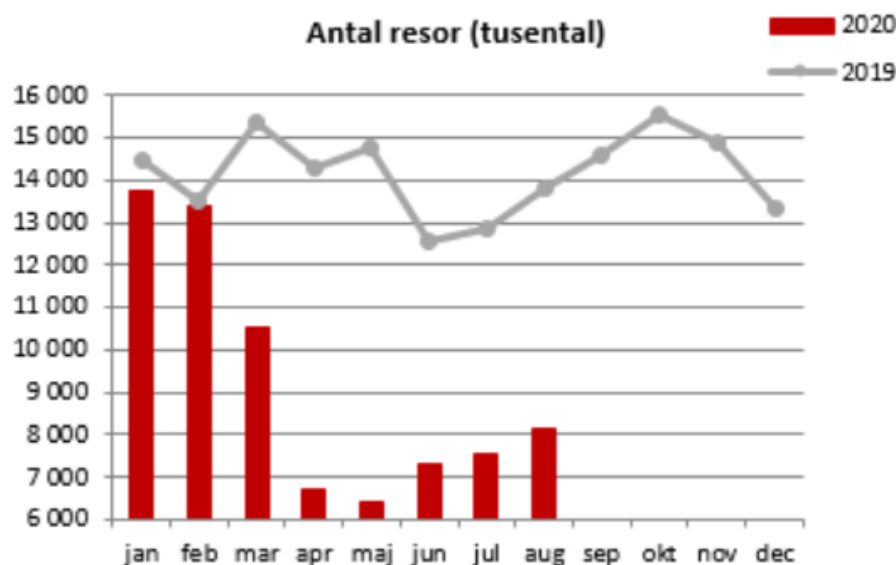
För helåret 2019 uppgick marknadsandelen till 32 procent av alla motorburna resor, vilket är en signifikant ökning jämfört med 2018 då resultatet var 30 procent.

På grund av Covid-19 och de riktlinjer och rekommendationer som kommit från Folkhälsomyndigheten har en stor del av Skånes kollektivtrafikresenärer ändrat sina resvanor och väljer bilen istället för tåget eller bussen. Mellan mars och april sjunker därför marknadsandelen. För perioden januari till augusti 2020 är marknadsandelen 22 procent. Vårt långsiktiga mål är att nå 40 procents marknadsandel till år 2030.

Marknadsandel= Det totala antalet kollektiva resor delat på det totala antalet motoriserade resor. Mäts genom den nationella undersökningen Kollektivtrafikbarometern.

Resor

På grund av Covid-19 har antalet resor med Skånetrafiken minskat markant. Fram till mitten av mars låg resandet på mer eller mindre normala nivåer. Antalet resor (tusental) till och med augusti 2020 är 73 889, antalet resor för motsvarande period 2019 var 11 1639, en resandeminskning på 33,8 procent.



Covid-19 har i mycket stor utsträckning påverkat såväl verksamhet som kunder och olika typer av digitalt stöd har visat sig vara mycket värdefullt för att hantera pandemins effekter.

I ett initialt skede låg stort fokus på att säkra förmågan att upprätthålla verksamheten. Här kan nämnas lösningar för att affärsområdet Serviceresors verksamhet ska fungera även om en större del av personalstyrkan måste arbeta från hemmet eller annan plats. En annan åtgärd som vidtogs var uttullning av en bättre lösning för de möten som behöver ske på distans, helt eller delvis.

För resenärer har Skånetrafikens app utgjort en stor fördel, i det att man genom denna kan hantera biljettköp, söka resa och få störningsinformation utan att behöva ta sig till viss plats eller röra vid utrustning som andra hanterat. Under året har andelen försäljning i appen ökat

med 6,5 procentenheter till 78,5 %. För att ge resenärer ett bättre erbjudande för resor även om de under pandemin sker mindre förutbestämt kunde en 7-dagarsbiljett tas fram snabbt i Skånetrafikens nya biljettsystem.

Trängsel – och framför allt upplevd sådan – blev snabbt en viktig faktor för resenären. För att ge resenären större trygghet kunde Skånetrafiken efter en kort tids utveckling indikera belägningsgraden på de fordon som har automatisk passagerarräkning via en webbtjänst. I samband med detta arbete kunde det också konstateras att den stora mängd data som finns tillgänglig tack vare att så många använder Skånetrafikens app ger goda möjligheter att utan speciell utrustning förutspå belägningsgrad i större andel av trafiken. Här pågår nu arbete för att ge resenären ett riktigt bra verktyg.

För att stödja avtalsuppföljning och intäktssäkring i samband med avstängning av de främre dörrarna på Stadsbuss och Regionbuss har ett stort antal validatorer flyttats.

Internt pågick före pandemin ett arbete med nya plattformar och verktyg för digitalt samarbete, bland annat en lösning med funktioner för möten och kommunikation och för att dela och samarbeta kring filer. Lansering var planerad till hösten 2020. När pandemins effekter på arbetsvardagen blev tydliga, i form av ökad andel distansarbete och restriktioner för fysiska möten, beslöts att tidigare lägga lanseringen av mötes- och samarbetsplattformen för att underlätta för medarbetarna att fortsatt driva verksamheten med fokus på kunderna. I april fick samtliga medarbetare tillgång till plattformen.

Arbetet med att hantera pandemins effekter har visat på stora möjligheter att dra nytta av digitala lösningar. En annan insikt är hur värdefullt det är att sätta ett tydligt fokus. Flera åtgärder har gått att genomföra snabbt för att det varit tydligt vad som är viktigast.

Redovisning av mål: Attraktiv arbetsgivare

Samverkan med personalorganisationer under Covid-19

Den fackliga samverkan har under Covid-19 genomförts dels utifrån de ordinarie inplanerade mötena med såväl samverkansgrupp som skyddskommitté. Därutöver har vi efter varje avstämning inom HR-ledningen haft korta avstämningsmöten med våra fackliga representanter inom Skånetrafiken (se en mer detaljerad beskrivning under nästa punkt nedan). Det har varit korta möten på max 30 minuter som har hållits via Skype eller Teams där vi lämnat aktuella lägesbeskrivningar och lyft frågor utifrån det rådande läget såväl regionalt som lokalt och haft dialog med våra fackliga representanter, som på motsvarande sätt lyft sin information och aktuella frågor.

Vidare har vi följt all den information och rutiner som Region Skåne har lagt ut på sitt intranät kring Covid-19. Det har varit mycket bra information som hjälpt oss väldigt mycket i vårt arbete. Vi har därför endast behövt ta fram en egen "Handledning vid misstänkt respektive konstaterat Covid-19-smitta" och detta har skett i dialog med företagsläkare på Previa samt i dialog med såväl Skånetrafikens ledningsgrupp som våra fackliga parter.

Våra erfarenheter är att våra korta avstämningsmöten har gett ett mycket bra informationsutbyte och dialog som gjort att vi snabbt har kunnat handlägga frågor och inte behövt invänta nästa ordinarie tillfälle för samverkan respektive skyddskommitté. Detta har gjort att vi snabbt har kunnat nå ut med information till såväl chefer som medarbetare därmed har vi kunnat minska oro och stress som är kopplat till just frågeställningar kring Covid-19.

En god och hälsofrämjande arbetsmiljö

Facklig samverkan och arbetsmiljöarbete inom Skånetrafiken följs upp och utvärderas enligt samverkansavtalet, punkt 10. Utvärdering gjordes i samband med ordinarie samverkan 2020-01-24, 2020-02-27 och 2020-03-26.

Covid-19 har vid varje samverkansmöte och skyddskommittémöte på förvaltningen varit återkommande fortlöpande ärende. Inledningsvis har HR hållit avstämningsmöten med de fackliga organisationerna tre gånger per vecka, för att därefter minska ner antalet avstämningsmöten till två gånger per vecka och för närvarande hålls avstämningsmöten vid behov. Förvaltningens övergripande risk och konsekvensanalys pga Covid-19 har gjorts 2020-03-23 och reviderats 2020-06-02.

Kontinuerligt förändrings- och förbättringsarbete avseende arbetsmiljö pga Covid-19 sker fortlöpande och de fackliga organisationerna är aktiva tillsammans med arbetsgivaren i det dagliga förbättringsarbetet.

Vid samverkansmöten, skyddskommittémöten och lokala avstämningar har det informerats och diskuterats kring det dagsaktuella läget, lång- och kortsiktig planering, incidenter/misstänke om smitta och rapporterade avvikelser i AVIC, åtgärder, frågeställningar från medarbetare, förbättringsmöjligheter och information. Vidare har det kanaliserats viktiga aktuella frågeställningar som uppstått på olika sätt hos verksamheterna inom förvaltningen utifrån läget med Covid-19. Både förvaltningen och de fackliga organisationerna har funnit god vägledning i det dagliga arbetet och i arbetsmiljöarbetet under Covid-19 utifrån Regionens fortlöpande publicering av aktuell och viktig information via regionala nätverk och på intranätet.

Sjukfrånvaro

Utvecklingen av sjukfrånvaron har under perioden januari till juli förändrats från 2019 (4,19%)

till 2020 (5,10%). Det vill säga en ökning med 0,92%. Fördelat per yrkeskategori har utvecklingen följande förändringar under perioden:

Ledningsarbete 2019 (1,46%) 2020 (0,91%). Minskning med 0,55%

Handläggare 2019 (3,90%) 2020 (3,77%). Minskning med 0,13%

Administratörer 2019 (5,01%) 2020 (6,98%). Ökning med 1,97%

Administratörer som ackumulerar ovan sjukfrånvaro är främst anställda i verksamheterna kundtjänst, kundledningscentral och serviceresor.

I sjukfrånvaron inkluderas sjukanmälan pga misstanke om smitta av Covid-19.

Vi arbetar fortsatt enligt Regionens rehabiliteringsprocess och genomför slumpvisa alkohol- och drogtester för att förebygga och åtgärda riskbruk och missbruk med fokus på friskvård.

Förvaltningen har under året intensifierat det preventiva rehabiliteringsarbetet på individnivå med upprättande av handlingsplaner med olika aktörer såsom Försäkringskassan och sjukvård så tidigt som möjligt, för att därefter kontinuerligt följas upp utifrån läge, aktiviteter och målbild.

Kompetensförsörjning

Bemanning av verksamheten under Covid-19

Bemanningsarbetet inom ramen för ordinarie rekryteringsarbete har bedrivits i stort sett som tidigare med undantag för att vissa dialoger/intervjuer har skett via Skype och Teams istället för fysiska möten.

Däremot har vi haft tillfällig förflyttning inom några av våra avdelningar och enheter, som varit kopplat till olika arbetsbelastningar till följd av Covid-19. Allt har skett i dialog med våra fackliga parter i de korta avstämningsmöten som hållits enligt tidigare beskrivning ovan.

Enheten "Företag och partners" har under inledningen av Covid-19 haft en mindre arbetsbelastning inom vissa delar av sin verksamhet och därmed tillfälligt kunnat låna ut administratörer för att stötta verksamheter med högre arbetsbelastning. Stöd har erhållits till AO Serviceresor (t ex upphandlings-dokumentation och statistik), AO Buss (sammanställning av statistik), enhet Upphandling (hjälp till med upphandlingsmallar), enhet Ekonomi (avstämning av dagskassor och bokföring) samt enhet Intern Service (diariearbete och beställning av sommarbiljetter). Det har krävts intern utbildning för några av arbetsuppgifterna, som i huvudsak inneburit att visa hur uppgifterna utförs steg för steg. Omfattningen har varierat för de olika områdena från ca en till tio timmar per vecka i snitt sedan början av april 2020.

Även Kundservice, kundtjänst och kundcenter har haft en mindre arbetsbelastning under Covid-19. Detta har inneburit att de har kunnat låna ut administratörer inom sina olika enheter enligt följande:

- Enhet Kundtjänst 2:a linjen har lånat ut en medarbetare 40 timmar till avdelning Försäljning/Marknad – Försäljningsutveckling. Arbetsuppgiften bestod i att ringa upp kunder för att ställa frågor om hemarbete under och efter Covid-19. Krävdes ingen direkt utbildning för att utföra uppdraget.
- Enhet Kundcenter Kristianstad. Två medarbetare fick fem till sex timmars utbildning och kunde sedan lånas ut till AO Serviceresor (Beställningsmottagning) där de under cirka två veckors tid hanterade avbokningar av sjukresa.
- Enheterna Kundtjänst 1:a linjen, Kundcenter Malmö C och Kundcenter Lund har lånat ut en medarbetare var till AO Serviceresor, för att hantera samtal till

Beställningscentralen. De fick fyra veckors utbildning för att kunna hantera uppgifterna, men efter utbildning upplevde AO Serviceresor att de hade överkapacitet och det blev inte mer än 20 till 40 timmar i "riktig" tjänstgöring. Dessa medarbetare har även hjälpt AO Serviceresor att kontrollera bokade färdtjänstresor i Malmö. En halv dags utbildning och omfattningen har varit cirka åtta timmar per vecka. Slutligen fick ca tio medarbetare, från Kundtjänst och Kundcenter Malmö C, två timmars utbildning för att bemanna perronger på Malmö C i ett projekt som AO Tåg tog fram. Dessvärre stoppades projektet (som var planerat till 200 timmar) av Trafikverket redan efter tio timmar.

- AO Serviceresor har i förebyggande syfte testat att arbeta hemifrån. Om Covid-19 skulle påverka verksamheten så allvarligt att många skulle behöva arbeta hemifrån så provade ett antal medarbetare (både dag och nattpersonal) att arbeta några dagar/nätter hemifrån. Detta för att upptäcka och åtgärda eventuella svårigheter gällande teknik med mera.
- Verksamheten har med anledning av Covid-19 tackat nej till att ta emot praktikanter/prao då man önskat minimera antalet personer på arbetsplatsen.

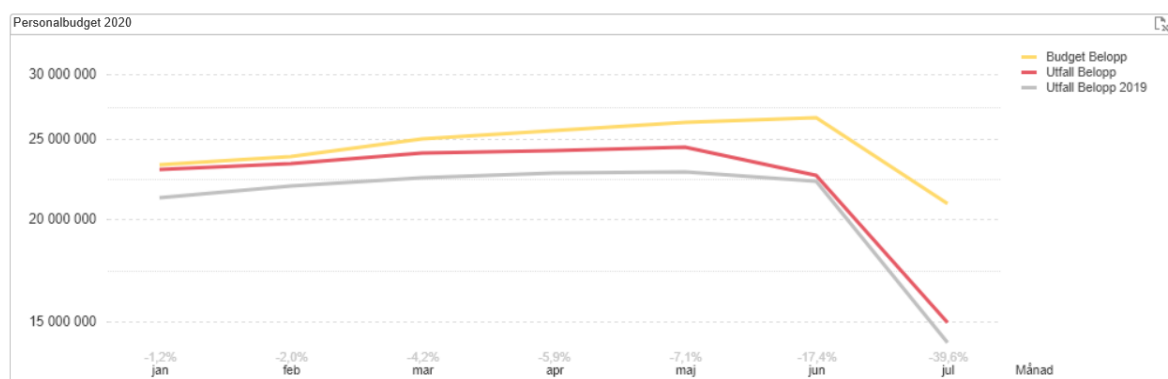
Utveckling av anställningsvolym och arbetad tid

Utvecklingen av anställningsvolym

Antalet anställda har under perioden januari till juli ökat från 416 anställda AOH 2019 till 437 anställda AOH 2020. Ökning med 21 anställda AOH enligt utdata i QWP. Osäkerhet råder kring utfall i förhållande till budget.

År	Budget Anst AOH	Utfall Anst AOH	Diff	Diff i %
2020	422	437	15	3,6%
2019	430	416	-14	-3,3%

Budgeterad volym för AnstAOH borde inte vara lägre för 2020 än för 2019. Nedanstående graf som redovisar utfall av AnstAOH under samma period, januari till juli 2020, utifrån budgeterat belopp och utfall av belopp visar på att Skånetrafiken håller den ekonomiska personalbudgetramen väl.



Följsamhet till rådande anställningstak och personalbudget där nya rekryteringar behovsprövas sker enligt rutin. Anställningar följer och handläggs i enlighet med beslutad anställningsprocess. Anställningar har genomförts i förhållande till äskade tjänster enligt personalbudget.

Utvecklingen av använda timmar

Budgeterat antal timmar för AID huvudgrupp ledning/administration (lägsta nivå för AID

huvudgrupp för Skånetrafiken, vilket är samtlig personal) för perioden januari till juli 2020 var 445 924 timmar och utfallet blev 414 724 timmar. Differens på -31 199 timmar, besparing med 7,5%.

Utvecklingen av Vård av barn (VAB) under Covid-19

I juli 2019 var antal VAB dagar i snitt 1,69 och i juli 2020 var antal VAB dagar i snitt 1,39. Det har således skett en minskning med uttag av VAB dagar med -0,30 från 2019 till 2020.

Redovisning av mål: En långsiktigt stark ekonomi

Ekonomiskt ingångsläge

Skånetrafikens regionbidrag för 2020 uppgår till 3 089 miljoner kronor vilket var en ökning från 2019 med 219,7 miljoner kronor.

En budget i balans med ovanstående regionbidrag innehöll följande:

- Resandeökning 2,5 %
- Prisökning 2 %
- Skifte till nytt biljettsystem
- Oförändrad Internränta jämfört med 2019
- Index för trafik kostnader tåg 3 %, buss 3 %, serviceresor 4% (nytt index)
- Utförandegrad i tågtrafiken (gentemot tidtabell) 97 %
- Effektivisering i busstrafiken 2019 ger helårseffekt 2020
- Effektivisering i busstrafiken 2020
- Nysatsning i busstrafiken 2020

Resultat och påverkan av covid-19 (inklusive prognos)

RR	Ack utfall	Ack Budget	Diff	Diff %	Utfall fg år	Diff (fg år)	Diff % (fg år)	Budget År	Prognos helår	Avvikelse
3000 Kontant	-447 071	-909 150	462 079	-51%	-491 338	44 267	-9%	-1 400 400	-823 400	577 000
3100 Reskassa	2 865	0	2 865		-346 949	349 814	-101%	0	0	0
Summa Kontant/Reskassa	-444 206	-909 150	464 944	-51%	-838 288	394 082	-47%	-1 400 400	-823 400	577 000
3110 Periodkort	-541 240	-750 250	209 010	-28%	-735 177	193 937	-26%	-1 150 000	-697 000	453 000
3120 Skolkort	-134 755	-118 612	-16 143	14%	-120 218	-14 537	12%	-199 600	-199 600	0
3130 Övriga biljettintäkter	-103 598	-197 551	93 953	-48%	-199 856	96 258	-48%	-300 000	-191 000	109 000
Summa Period/Skolkort/Övr biljettint	-779 593	-1 066 413	286 820	-27%	-1 055 251	275 658	-26%	-1 649 600	-1 911 000	1 139 000
3200 Serviceresor	-141 364	-153 059	11 695	-8%	-147 361	5 997	-4%	-231 720	-194 720	37 000
3210 Övriga intäkter	-118 657	-118 414	-243	0%	-147 351	28 694	-19%	-178 828	-174 828	4 000
Summa Övriga intäkter	-260 021	-271 473	11 452	-4%	-294 711	34 690	-12%	-410 548	-369 548	41 000
3400 Regionalt bidrag	-2 060 323	-2 059 333	-990	0%	-1 912 867	-147 457	8%	-3 089 000	-3 089 000	0
3401 Periodis inv.bidrag	-17 793	-17 049	-744	4%	-17 793	0	0%	-25 574	-25 574	0
3402 Övriga statsbidrag	-1 474	-15	-1 459	9 730%	-18	-1 456	8 053%	-30	-360 030	-360 000
Summa Bidrag	-2 079 591	-2 076 398	-3 193	0%	-1 930 678	-148 913	8%	-3 114 604	-3 474 604	-360 000
Summa Intäkter	-3 563 411	-4 323 434	760 023	-18%	-4 118 928	555 517	-13%	-6 575 152	-5 755 152	820 000
4000 Entreprenadkostnader	2 858 460	3 013 270	-154 810	-5%	2 822 601	35 859	1%	4 664 317	4 365 817	-298 500
4020 Serviceresor	240 074	271 732	-31 658	-12%	211 381	28 693	14%	411 172	372 172	-39 000
4030 Övriga trafik kostnader	94 203	113 481	-19 279	-17%	110 099	-15 896	-14%	182 328	158 328	-24 000
Summa Trafikkostnader	3 192 737	3 398 483	-205 746	-6%	3 144 080	48 657	2%	5 257 817	4 896 317	-361 500
5000 Övriga verksamhetskostnader	137 500	148 698	-11 198	-8%	129 121	8 380	6%	245 322	247 822	2 500
5010 Info och marknadsföring	14 321	29 165	-14 844	-51%	19 863	-5 542	-28%	45 198	30 198	-15 000
5020 Köpta tjänster & Provision	84 290	97 327	-13 037	-13%	96 321	-12 030	-12%	147 084	140 584	-6 500
5030 Personalkostnader	185 429	201 160	-15 731	-8%	172 309	13 121	8%	308 877	290 877	-18 000
6000 Avskrivningar	301 901	311 309	-9 408	-3%	302 666	-765	0%	468 732	455 732	-13 000
6010 Finansnetto kostnad	60 612	68 041	-7 429	-11%	62 931	-2 319	-4%	102 120	93 620	-8 500
Summa Övriga kostnader	784 055	855 702	-71 647	-8%	783 210	845	0%	1 317 335	1 258 835	-58 500
Summa Kostnader	3 976 791	4 254 185	-277 394	-7%	3 927 291	49 500	1%	6 575 152	6 155 152	-420 000
	413 380	-69 249	482 629	-697%	-191 637	605 017	-316%	0	400 000	400 000

Se även Resultatrapport i bilaga

Intäkter

De ackumulerade intäkterna (exklusive vidarefakturerings) till och med augusti är 760 miljoner kronor (18 procent) lägre än budget och uppgår till 3 563 miljoner kronor.

Totala biljettintäkter uppgår till 1 230 miljoner kronor vilket är 746 miljoner kronor (38 procent) lägre än budget, och 664 miljoner kronor (35 procent) lägre än 2019.

Med start i mars har biljettintäkterna legat mellan 80 och 150 miljoner kronor lägre än budget varje månad, med ett medelvärde på 122 miljoner kronor. Sedan april har dock differensen mot budget minskat för varje månad vilket tyder på en långsam tillbakagång.

Det är framförallt sällanresorna i form av kontantbiljetter som avviker från budget, men ett stort tapp finns även på periodbiljetterna.

För att hjälpa kunderna i nya resebeteenden på grund av Covid-19, skapades 7-dagarsbiljetten i april, vilken ackumulerat augusti har genererat 23 miljoner kronor i intäkter.

Regeringen tog den 2 juli 2020 ett beslut att ersätta kollektivtrafikmyndigheterna för minskade biljettintäkter och ersättningen ska beräknas på minskningen av biljettintäkter under perioden 1 mars till 31 juni i första steget, jämfört med samma period 2019. För Skånetrafikens del innebär det en ansökan på 469 miljoner kronor, men vad respektive kollektivtrafikmyndighet tilldelas beslutas först i oktober.

Intäkterna från serviceresor uppgår till 136 miljoner kronor vilket är 18 miljoner kronor (11 procent) lägre än budget och 12 miljoner kronor (åtta procent) lägre än 2019.

Orsaken till de lägre intäkterna är ett lägre resande på grund av Covid-19 vilket i sin tur genererar lägre intäkter från egenavgifter.

Övriga intäkter, som till exempel tillköpt trafik, kontrollavgifter och reklamintäkter ligger ackumulerat 0,3 miljoner kronor bättre än budget. Intäkterna från tillköpt trafik och reklam är högre än budget medan intäkterna från kontrollavgifter är lägre än budget.

Kostnader

De ackumulerade kostnaderna (exklusive vidarefakturerings) till och med augusti är 277 miljoner kronor (sju procent) lägre än budget och uppgår till 3 978 miljoner kronor.

De totala trafik kostnaderna uppgår till 3 193 miljoner kronor vilket är 206 miljoner kronor (sex procent) lägre än budget, och 49 miljoner kronor (två procent) högre än 2019.

Affärsområde buss har ackumulerat augusti ett utfall på trafik kostnaderna som är 80 miljoner kronor lägre än budget, vilket till största del beror på låga kostnader för resandeincitament till följd av det låga antalet resor, men även på att den budgeterade kostnaden för förstärkningstrafik av samma anledning inte fallit ut. Kostnaderna kopplat till index är även de lägre än budget under perioden.

För att möta det lägre resande som Covid-19 medfört har affärsområde buss tecknat överenskommelser med trafikföretag om hur reglering av resandeincitament för hela 2020 ska göras, vilket förväntas sänka kostnaderna gentemot budget med ca 70 miljoner kronor under 2020. Justeringar i trafikutbudet har gjorts från den 16 augusti med cirka åtta procent för resterande del av 2020. Vilket förväntas sänka kostnaderna med ca 50 miljoner kronor under 2020. Båda dessa åtgärder finns med i prognosen.

Affärsområde tåg har ackumulerat augusti ett utfall på trafik kostnaderna som är 85 miljoner kronor lägre än budget, vilket till största del beror på låga kostnader för utförd trafik, underhåll och banavgifter till följd av ett lägre trafikutbud framförallt till Danmark. Dessutom har det lägre antalet resor på grund av Covid-19 fört med sig att kostnaderna för förseningsersättning är lägre än budgeterat.

Även affärsområde tåg har gjort justeringar i trafikutbudet med ca sju procent vilket sänker kostnaderna med ca 100 miljoner kronor gentemot budget 2020. Bland åtgärderna finns till exempel färre avgångar över Öresund.

Affärsområde serviceresor har ackumulerat augusti ett utfall på trafik kostnaderna som är 31 miljoner kronor lägre än budget, vilket till största del beror på färre antal utförda resor vilket ger lägre transportkostnader än budgeterat.

Personalkostnad och kostnad för inhyrd personal

Kostnaden för personal understiger budget med 16 miljoner kronor till och med augusti och

beror bland annat på vakanser i samband med rekryteringar och ett behov lägre än budget av personal på Kundcenter och Kundtjänst, till följd av Covid-19. På grund av Covid-19 har också utbildningar och konferenser ställts in.

Under maj tog Trafikdirektören ett beslut om externt anställningsstopp, vilket sedan dess har sänkt kostnaderna för rekrytering jämfört med budget.

Utfallet för nyttjandet av bemanningsföretag under perioden januari till augusti 2020 var 468 311 kronor. För motsvarande period 2019 var utfallet 422 281 kronor. Anledningen till att bemanningsföretag har anlåtts under ovan period 2020 beror i huvudsak på att vår beställningscentral på Affärsområde Serviceresor har behövt hyra in beställningsmottagare i samband med övertagande av sjukresor i Malmö stad. Resterande del är kopplad till inhyrd ekonomiresurs från GSF under tiden vakant tjänst som ekonom rekryterades.

Övriga kostnader

Övriga verksamhetskostnader, vilka innehåller informations- och marknadsföringskostnader, köpta tjänster och försäljningsprovision samt övriga verksamhetskostnader, uppgår totalt till 236 miljoner kronor, vilket är 39 miljoner kronor lägre än budget.

Informations- och marknadsföringskostnaderna uppgår till 14 miljoner kronor, vilket är 15 miljoner kronor lägre än budget. Detta beror på att flera av periodens marknadsföringskampanjer har ställts in, ställts om till informationskampanjer eller dragits ned i omfattning på grund av pandemin.

Kostnaderna för köpta tjänster och försäljningsprovision uppgår till 84 miljoner kronor vilket är 13 miljoner kronor lägre än budget. Det är framförallt provisionskostnaderna som är lägre än budget, vilket beror på att försäljningen även hos Skånetrafikens ombud varit mycket lägre än budgeterat.

Övriga verksamhetskostnader uppgår till 138 miljoner kronor, vilket är elva miljoner kronor lägre än budget. Största anledningen till det låga utfallet är att budgeten för IT-kostnader har periodiserats jämnt över året, men faller ut på ett annat sätt med en högre andel kostnader under årets sista månader. Dock finns även andra kostnader som är lägre än budget, till exempel kostnader för externa säljsystem där Skånetrafikens biljetter är sökbara (SilverRail/Linkon) - som en konsekvens av det lägre resandet.

Kapitalkostnaderna (i huvudsak bestående av avskrivningar, internränta och bankkostnader) uppgår till 363 miljoner kronor, vilket är 17 miljoner kronor bättre än budget (motsvarande fyra procent).

Avskrivningskostnaderna är 9 Mkr lägre än budgeterat och beror på en framskjuten start av Spårvägen i Lund, förseningar i upprustningen av Öresundståg samt att budget inte nyttjats fullt ut. Kostnaderna för internränta är av samma anledningar lägre än budget och differensen är 3 miljoner kronor.

Även bankkostnaderna är lägre än budget, fyra miljoner kronor, vilket är en följd av den lägre försäljningen.

Åtgärder för ekonomi i balans

Aktivt arbete för att sänka kostnaderna för att försöka balansera upp de minskade biljettintäkterna har genomförts under våren och sommaren vilket beräknas ge en effekt med cirka 210 miljoner kronor på helår 2020.

På Tåg är prognosen att effekten av aktivt arbete med att göra justeringar i trafikutbudet (framförallt över Öresundsbron) blir mellan 60 och 70 Mkr på helår 2020.

För Buss är prognosen att effekten av aktivt arbete med avtal med trafikföretagen om förändrat utbud under hösten 2020 sänker kostnaderna med ca 50 mkr, samt avtalsförhandlingar om resandeincitament från mars till december ger lägre kostnader om ca 70 Mkr. Sammanlagt lägre kostnader med ca 100 Mkr under 2020.

För övrig verksamhet har beslut tagits för att hålla kostnaderna nere, till exempel har delar av marknadsföringen stoppats, öppettider på kundtjänst justerats och utbildningar i kundmöte skjutits på framtiden. Tillsammans prognosticeras dessa beslut i övrig verksamhet spara 23 Mkr på helår 2020.

Investeringar

Uppföljning av trafikinvesteringar

Upphandlingen av 18 fordon till System 3 är överklagad och dom väntas från förvaltningsrätten. Total investeringsbudget är 2 200 miljoner kronor, varav 370 miljoner kronor väntades falla ut under 2020 i samband med avtalstecknande.

Två spårvagnar (Åsa-Hanna och Sfinxen) har levererats till trafiken i Lund och provkörs fram till trafikstart i december 2020. Total investeringsbudget uppgår till 297 miljoner kronor och fram till och med augusti 2020 har 92 miljoner kronor investerats. Ytterligare fem spårvagnar ska levereras under hösten fram till trafikstart.

Upprustningen av Öresundstågen omfattar, för Skånetrafikens del, 44 stycken tågset. Fram till och med augusti 2020 har 13 tågset renoverats och satts i trafik, varav två under 2020. Ytterligare två tågset väntas bli klara under 2020. Total investeringsbudget är 51 miljoner kronor. Fram till och med augusti 2020 har 20 miljoner kronor investerats. Upprustningen har på grund av ägarbyte hos leverantören förskjutits framåt i tiden och alla 44 tågset beräknas vara renoverade år 2022.

Det nya signalsystemet ERTMS kommer att installeras på både Pågatåg och Öresundståg. Upphandlingen avseende Pågatåg är överklagad, vilket medför en senare start är beräknat på installationerna. För ERTMS är den totala investeringsbudgeten 438 miljoner kronor. Investeringen på Öresundståg har påbörjats och uppgår till 33 Mkr.

Uppföljning av utrustningsinvesteringar

Investeringen i biljettsystem har fortsatt även under 2020 och investeringen är uppdelad i hårdvara och programvaruutveckling. Under 2020 har det investerats 15 miljoner kronor i hårdvara och 18 miljoner kronor i programvaruutveckling.

Total investeringsbudget i hårdvara är 154 miljoner kronor och i programvaruutveckling 94 miljoner kronor.

Den totala investeringsbudgeten på 223 miljoner kronor är till och med augusti 2020 överskriden med 25 miljoner kronor, vilket beror på förseningar i utvecklingen av biljettsystemet.

Vad gäller investeringarna som ingår i Skånetrafikens årliga pott på 40 miljoner kronor har Covid-19 dragit med sig icke budgeterade investeringar i form av extra valideringsutrustning till bussar, som en följd av att arbetsmiljöverket stängt av framdörrarna på bussarna. Detta gjorde att ny valideringsutrustning måste köpas in och monteras vid ingångarna längre bak i bussarna för att kunderna ska kunna validera sina biljetter. Prognosen är därför att utfallet kommer att bli ca 5 miljoner kronor högre än pottens storlek.

Krisberedskap

Skånetrafiken har agerat i enlighet med krishanteringsplanen och anpassat arbetet efter rådande omständigheter. Verksamheten var under våren hårt ansträngd, men ett effektivt krisarbete har lett till att Skånetrafiken kunnat gå tillbaka till normal drift och fokusera på sitt uppdrag att bedriva kollektivtrafik under rådande förutsättningar. Skånetrafiken följer utvecklingen och står beredd att anpassa verksamheten ytterligare om situationen med Covid-19 förändras ytterligare.

Skånetrafikens verksamheter har tagit fram omfallsplaner och planerat för att anpassa verksamheten till nya förutsättningar som Covid-19 medför. Nya arbetsrutiner har skapats och testats för att kunna hantera ytterligare störningar inom ramen för verksamheten. Förvaltningen står redo att aktivera reservplaner om så skulle behövas. Personal har vidareutbildats för att kunna stötta upp på kritiska tjänster inom kundtjänst och sjukresor. Skånetrafiken har identifierat kritisk egen personal och vidtagit åtgärder i syfte att säkerställa att kompetens finns.

Skånetrafiken har under Covid-19 haft en daglig dialog med leverantörer av kollektivtrafik och de stödsystem som krävs för verksamhetens dagliga drift. Risker med brister i leverantörsledet har identifierats och följs upp med respektive leverantör.

Skånetrafiken ska dra lärdom av den kris som samhället befinner sig i nu och anpassa kommande arbete till att stå bättre rustade i framtiden. Detta genom bland annat bättre avtalsuppföljning av leverantörers krisberedskap. Arbete med Skånetrafikens kritiska resurser ses över och ska bli en del i det systematiska säkerhetsarbetet inom förvaltningen. Kontinuitetsplanering ska bli en del i det systematiska säkerhetsarbetet inom varje affärsområde för att säkerställa att rutiner och handlingsplaner förblir aktuella och att dessa används i kommande upphandlingar och affärer.

Bilaga – Resultatrapport enligt Månadssammanställning

Resultatrapport (mkr) negativa avvikelser har minustecken					
Resultaträkning motpart 1-3 (mkr)	Utfall 2001-08	Diff 2001-08 Utf-Bud #	Diff 2001-08 Utf-Bud %	Budget 2001-12	Diff 2001-12 Bud-Prog #
Regionbidrag	2 059,3	0,0	0,0%	3 089,0	-0,0
Biljettintäkter	1 223,8	-751,8	-38,1%	3 050,0	-1 139,0
Övriga intäkter	331,2	42,6	14,8%	436,2	319,0
Verksamhetens intäkter	3 614,3	-709,1	-16,4%	6 575,2	-820,0
Personalkostnader	-185,4	15,7	-7,8%	-308,9	18,0
Trafikkostnader	-3 192,5	206,0	-6,1%	-5 257,8	361,5
Övriga verksamhetskostnader	-188,7	-39,9	26,9%	-245,3	-2,5
Info och marknadsföring	-14,3	14,8	-50,9%	-45,2	15,0
Köpta tjänster och provision	-84,3	13,1	-13,4%	-147,1	6,5
Verksamhetens kostnader	-3 665,2	209,7	-5,4%	-6 004,3	398,5
Kapitalkostnad	-362,5	16,8	-4,4%	-570,9	21,5
Resultat	-413,4	-482,6		0,0	-400,0
<i>Mål: Resultat ska ej vara sämre än budget</i>					