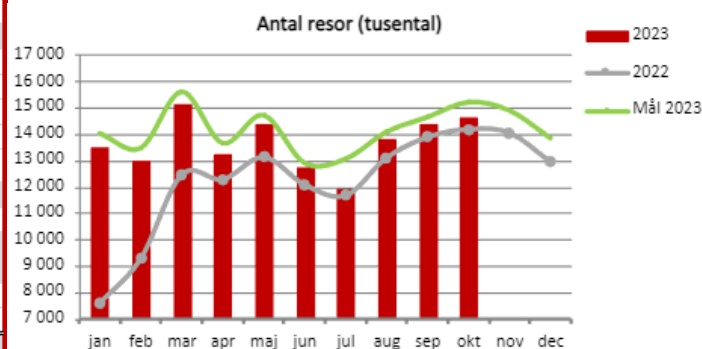


Tillgänglighet och kvalitet

Resor

	Ack Utfall 2023	Diff i % jmf 2022	Ack mål 2023	Mål % jmf 2022	Mål 2023 antal
Tåg	40 704	8,6%	45826	20%	55 000
Varav Pågatågen %	20 105	3,4%	-	-	-
Öresundståg %	20 286	14,3%	-	-	-
Varav Örtåg & bron	0	-	-	-	-
Stadsbuss	68 742	19,7%	67074	14%	80 800
Varav Malmö	38 383	22,6%	-	14%	44 180
Helsingborg	10 649	7,7%	-	14%	13 782
Lund	10 447	36,2%	-	14%	10 873
Varav Spårväg Lund	906	-	-	-	-
Kristianstad	2 628	12,8%	-	14%	3 280
Regionbuss	25 931	10,4%	27145	14%	32 700
Varav Anropsstyrd	10,5	-13,1%	-	-	-
Närtrafik	9,2	-10,2%	-	-	-
Serviceresor	1 257	9,9%	1190	4%	1 450
Varav Färdtjänst	581	10,9%	-	-	-
Sjukresor	676	9,0%	-	-	-
Totalt	136 644	14,3%	141236	16,0%	169 950



Punktlighet

Trafikslag	Perioden /innev mån	Ack Utfall 2023	Ack utfall 2022	Mål %
Stadsbuss	81%	81%	81%	82%
Malmö	81%	80%	78%	82%
Helsingborg	83%	83%	84%	82%
Lund	71%	74%	76%	82%
Spårväg Lund	95%	93%	82%	82%
Kristianstad	85%	86%	85%	82%

Regionbuss	81%	82%	79%	82%
-------------------	------------	------------	------------	------------

Trafikslag	Perioden /innev mån	Ack Utfall 2023	Ack utfall 2022	Mål %
Tåg	-	-	-	-
Öresundståg	78%	82%	83%	86%
Pågatågen	78%	86%	89%	92%
Serviceresor	89%	89%	91%	92%

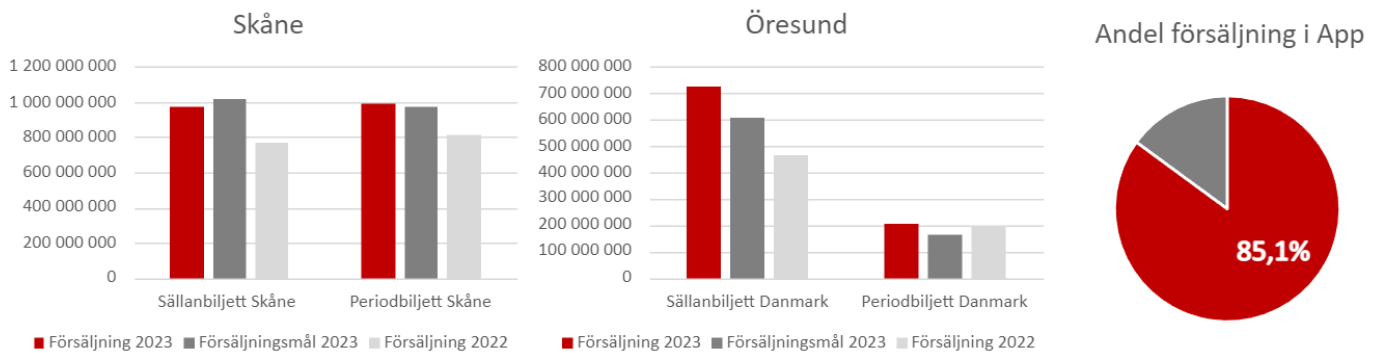
NKI – Nöjd Kund

NKI - Nöjd kund	Ack Utfall 2023	Mål 2023	2022
Totalt	56%	63%	60%

NKI Serviceresor – Senaste resa

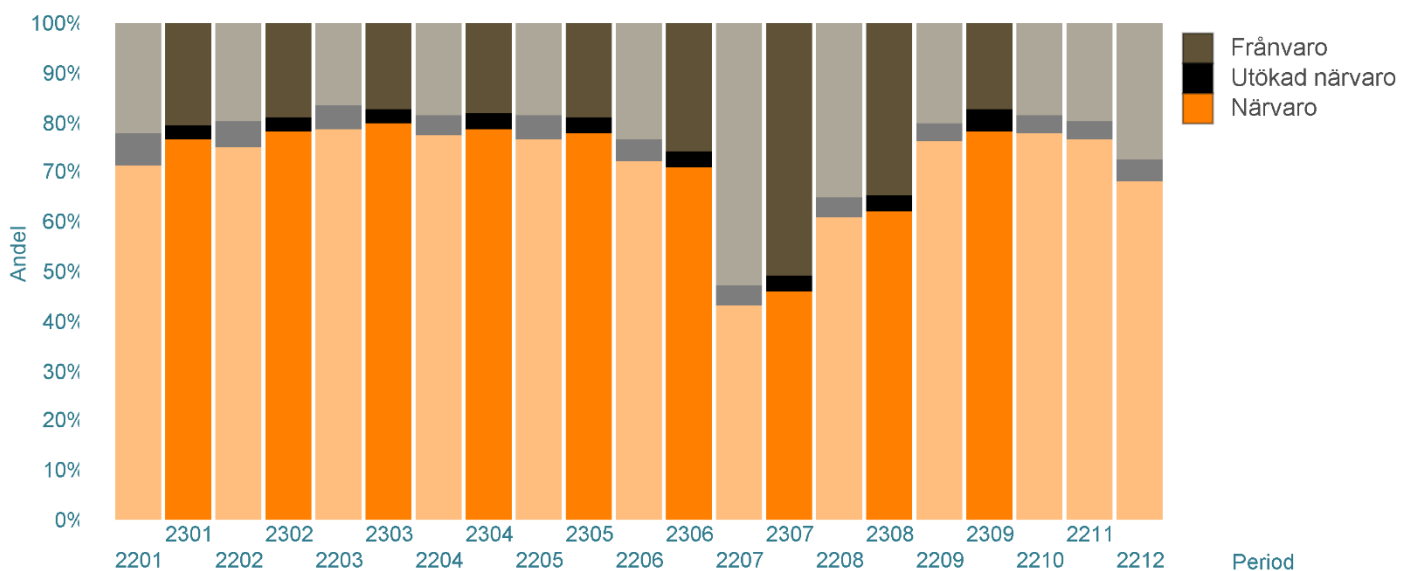
NKI Serviceresor - Senaste resa	Ack Utfall 2023	Mål 2023	2022
Totalt	86%	92%	86%

Försäljning



Attraktiv arbetsgivare, professionell verksamhet

Fördelning av Anställd tid på närvaro, frånvaro och utökad närvaro



Anställda timmar under perioden

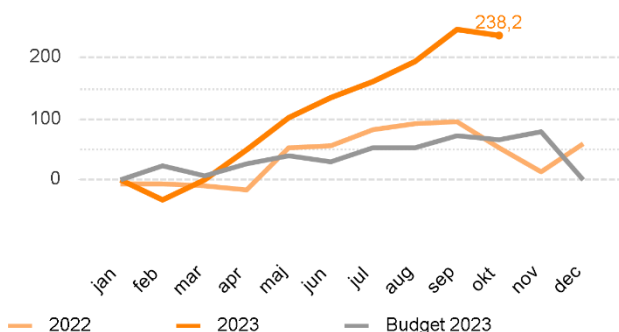
	2301-2309	Förändring mot föregående år	Diff %	KPI
Frånvaro	187 388	2 233	1,2%	25,1%
- Facklig intern	1 584	-761	-32,4%	0,2%
- Flexledig	4 925	128	2,7%	0,7%
- Föräldraledighet	33 878	-5 720	-14,4%	4,5%
- JourKompledig	0	-1	-100,0%	0,0%
- Kompledig	797	197	32,8%	0,1%
- Semester	81 161	4 241	5,5%	10,9%
- Sjukfrånvaro	37 287	806	2,2%	5,0%
- Studier u lön	15 880	1 545	10,8%	2,1%
- Tjänstled m lön	540	-202	-27,3%	0,1%
- Tjänstledig u lön	7 001	2 644	60,7%	0,9%
- Vård av sjukt barn	4 335	-644	-12,9%	0,6%
Utökad närvaro	23 761	-9 086	-27,7%	3,2%
- Fyllnadstid	128	-31	-19,6%	0,0%
- Timlön	21 089	-9 195	-30,4%	2,8%
- Övertid	2 544	139	5,8%	0,3%
Närvaro	536 269	27 286	5,4%	71,7%
- Månadslön	536 269	27 286	5,4%	71,7%
Närvaro + Utökad närvaro	560 030	18 200	3,4%	74,9%
Totalt antal timmar	747 418	20 433	2,8%	

Antalet månadsavlönade

	2310	Förändr. mot fg.år	Diff %	Under utveckling
Administratörer	207	18	9,5%	
Handläggare	236	9	4,0%	
Ingenjörer	1	0	0,0%	
Ledningsarbete	47	0	0,0%	
Totalt månadsavlönade:	491	27	5,8%	

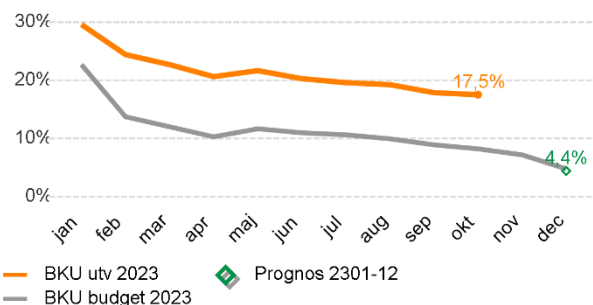
En långsiktigt stark ekonomi

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 2301-10	Budget 2301-10	Diff 2301-10 Utf-Bud #	Diff 2301-10 Utf-Bud %	Prognos 2301-12	Budget 2301-12	Diff 2301-12 Bud-Prog #
Regionbidrag	3 090,5	3 090,5	0,0	0,0%	3 708,6	3 708,6	0,0
Biljettintäkter	3 171,4	2 631,2	540,2	20,5%	3 226,0	3 181,0	45,0
Övriga intäkter	587,2	445,8	141,4	31,7%	573,4	539,4	34,0
Verksamhetens intäkter	6 849,1	6 167,5	681,6	11,1%	7 508,0	7 429,0	79,0
Personalkostnader	-273,8	-313,3	39,5	-12,6%	-338,0	-381,0	43,0
Trafikkostnader	-4 180,5	-4 030,2	-150,3	3,7%	-4 910,5	-4 908,5	-2,0
Övriga verksamhetskostnader	-1 395,8	-1 042,3	-353,5	33,9%	-1 351,7	-1 277,7	-74,0
Info och marknadsföring	-30,5	-42,7	12,2	-28,6%	-38,7	-49,7	11,0
Köpta tjänster och provision	-336,9	-264,6	-72,3	27,3%	-291,3	-317,3	26,0
Verksamhetens kostnader	-6 217,4	-5 693,1	-524,3	9,2%	-6 930,1	-6 934,1	4,0
Kapitalkostnad	-393,4	-408,4	15,0	-3,7%	-477,8	-494,8	17,0
Resultat	238,2	66,0	172,2		100,0	0,0	100,0

Mål: Resultat ska ej vara sämre än budget

Sammanfattande analys av utveckling

Tillgänglighet och kvalitet

Resor

Antal resor ackumulerat är ca 4 592 000 lägre än mål, jämfört med 2022 är det en ökning med 14,3 %. Resorna för januari och februari 2022 var påverkade av restriktioner (Covid - 19). Ingen kalendereffekt avseende vardagar 2023 jmf 2022.

Resandet över bron är fortsatt högt, något lägre än september pga banarbete på Öresundsbron. Resandet Skåne är i stort sett oförändrat men en viss minskning på grund av banarbeten oktober.

Antalet resor med Pågatågen går upp under oktober och månadsresultatet är frånsett från mars det bästa under året så här långt. Det är främst på tågen i 17xx-serien som vi ser en tydlig ökning vilket sannolikt är relaterat till det pågående banarbetet mellan Ängelholm och Helsingborg. Resultatet för oktober är dock fortsatt under målet, cirka 14%. För perioden januari-oktober är Pågatågens resor 15% lägre än mål.

Buss ligger på totalen drygt 400 000 resor över mål, där stadsbuss ligger över mål medan regionbuss ligger under. I oktober når vi precis målet på totalen.

Stadsbuss är ackumulerat 1,6 miljoner resor över mål, i oktober 60 000 resor över mål. Resandeutvecklingen för stadsbuss mot föregående år är 8 %. En del av ökningen kommer av att vi i år redovisar APC på fler linjer (MEX8 och Lunds stadsbusslinjer) än under föregående år. Valideringsgraden på MEX-linjerna är tyvärr av negativ trend senaste året, vilket inte syns i resandepåföljning med APC.

Starkt och stabilt resande i Malmö stad, där en del av ökningen förklaras av att vi mäter APC på MEX8 i år, till skillnad från föregående år. Vi ser nämligen att valideringsgraden på MEX5 och MEX8 är av negativ trend. Resandeutvecklingen är 10 % mot samma månad föregående år.

From. januari 2023 redovisas APC istället för valideringar på Lunds stadsbusslinjer. Spårvägen är dock undantaget då APC saknats årets första halva så där redovisas valideringar under 2023. APC-redovisningen gör att vi ser ett högre resande mot föregående år då vi jämför med validerat resande under 2022. Resandeutvecklingen är därför 20 % mot samma månad föregående år.

Resandemålet för avtalet Lund stad når inte sitt resandemål som sätts och redovisas i valideringar. En sjunkande valideringsgrad är en stor del av förklaringen.

Helsingborg stads resandeutveckling mot föregående år är -1 %. Detta betyder inte att resandet är lägre utan att valideringsgraden på HelsingborgsExpressen inte upprätthålls i takt med ökat resande.

Återhämtningen mot 2019 är svagare än i Lund och Malmö, vilket dels beror på att Lund och Malmö redovisar APC, dels att trafiken i Helsingborg idag och 2019 inte är jämförbar och har inte haft den trafikutveckling som Lund och Malmö haft. Vi har också svagare återhämtning i regiontrafiken i och omkring staden, vilket också har sin påverkan på stadsbussresandet.

Kristianstad stad har 1 % resandeutveckling mot samma period föregående år. Resandemålet i avtalet nås, vilket även är mer försiktigt satt än övriga visionsstäder. Avtalet för Kristianstad stad är ett kombinationsavtal med regiontrafiken i området, där resandemålet sätts för hela avtalet.

Regionbuss är ackumulerat - 1,2 miljoner från mål. I oktober saknas 60 000 resor från månadens mål. Resandeutvecklingen mot föregående år är 2 %.

Vi har fler regionbussavtal som inte når sina avtalsmål, däribland Lund Region som är ett av de större.

Serviceresor har för perioden januari-oktober 2023 en ökning av cirka 10 % jämfört med samma period 2022 och 9% för 2019. Serviceresor ligger cirka 67 000 resor över ackumulerat mål för perioden. Sjukresor har en stor efterfrågan och förväntas fortsätta öka. Sjukresor har ökat i genomsnitt med cirka 9 % jämfört med 2022 och 16 % med 2019. Färdtjänstresor förväntas fortsätta öka något och har ökat i genomsnitt med cirka 11 % jämfört med 2022 och 2 % med 2019. Sjukresor: fortsatt stor efterfrågan och antas fortsätta öka. Sjukresor har ökat med ca. 12% under okt/2023, jämfört med samma period 2022, och med 15% jämfört med 2019. Färdtjänstresor: förväntas fortsätta öka något. Antal färdtjänstresor för okt/2023 har ökat med ca. 11%, jämfört med samma period 2022, och med 0% jämfört med 2019.

Punktlighet

Den låga punktligheten på Öresundståg beror framförallt på hastighetsnedsättningar Malmö-Lund efter att fyrspårsarbetet blev klart, hastighetsnedsättningarna på sträckan är hävda i november så punktlighetens förväntas öka. Även det stora banarbetet Helsingborg-Ängelholm påverkar punktligheten negativt. Totalt blev 327 av 5042 avgångar helt eller delvis inställda under september. Av de inställda tågen beror 93 avgångar på banarbeten som inte avslutats i tid.

Pågatågens punktlighet sjunker ytterligare under oktober och hamnar under 80%, den totala förseningsvolymen sett till föreningsminuter är dock något mindre än under september. Tågens punktlighet har i stor utsträckning påverkats av en hastighetsnedsättning till 80km/h mellan Lund C och Arlöv p.g.a. tonnagekörning till följd av inkopplingen av 4-spåret och parallellt uppkom enkelspårsdrift mellan Klostergården och Lund som varade 2-8 oktober. Det har även förekommit en hastighetsnedsättning till 70 km/h mellan Lemmeströ och Skurup p.g.a. vattensjuk mark. Av 12 656 tågavgångar under månaden ställdes 746 avgångar in helt eller delvis, majoriteten av dessa beroende på avstängda banor till följd av stormen Babet.

Punktligheten för Stadsbuss ökar med 2 % från september och uppgår nu till 81 %. Ackumulerat är punktligheten 81 %, vilket är 1 % från mål. Årets händelser hindrar oss att nå årets punktlighetsmål, där Malmö stad haft större utmaningar än befarat och att vi inte fått önskad effekt i Lund stad efter höstens trafikstart av nytt avtal.

Malmö stads punktlighet ökar från 78 % i september till 81 % i oktober efter att en större omläggning slutförts. Lund stad ökar från 64 % till 71 % efter ett extra tidtabellsskifte, men där arbetet mot avtalskrav fortsätter.

Även Helsingborg och Kristianstad ökar med respektive 1 % under oktober, från redan höga nivåer över mål.

Punktligheten för Regionbuss är 81 % i oktober, vilket är 1 % högre än föregående månad. Ackumulerat nås punktlighetsmålet på 82 %. Flera regionbussavtal når inte sina punktlighetsmål, längst ifrån är Lund Region samt Helsingborg Region. Båda avtalen har haft framkomlighetsproblem under året med utmaningar att få till optimala körtider. Här fortsätter arbetet för trafikföretaget att vara ytterligare proaktiva och löpande analysera punktligheten.

Punktligheten för Serviceresor i oktober är 89 %, trots ökat resande i kombination med minskad tillgänglighet av fordon, samt förarbrist. Den ackumulerade punktligheten för januari-oktober 2023 är 89 % och detta betyder en minskning av 2 % jämfört med samma period 2022.

NKI – Nöjd Kund

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

NKI – Serviceresor Senaste resa

Kundnöjdheten med senaste resan för oktober 2023 är 85%. Den ackumulerade kundnöjdheten för 2023 är 86% och 86% för samma period 2022, trots ökningen av antalet resor. Resandeökningen utmanar kapaciteteten (antal fordon och antal samtal), det tillsammans med förarbrist i branschen som påverkar leverans till kund och upplevelse av själva resan.

Försäljning

Försäljningen av periodbiljetter i Skåne har hämtat sig efter en lite sämre månad i september då omfattande banarbeten påverkade försäljningen. Ackumulerat för hela året är försäljningen av periodbiljetter över mål. Sällanbiljetter i Skåne säljer lite sämre än budget, och vi ser att försäljningen har gått ner något jämfört med i våras. Försäljning av enkelbiljetter över sundet går fortsatt mycket bra. Kunder reser mycket både från Sverige och Danmark. Försäljningen av periodbiljetter över sundet går mycket bra. En bidragande orsak till detta är att valutakursen gör att det för närvarande är ca 15 % billigare att köpa sin pendlarbiljett av Skånetrafiken jämfört med DSB.

Andelen försäljning i appen ökar varje månad jämfört med förra året, men vi kommer trots det inte att nå det ambitiöst satta målet på helår. Enskild månad oktober var andelen 86,6 %.

Attraktiv arbetsgivare, professionell verksamhet

Fördelning av Anställd tid på närvaro, frånvaro och utökad närvaro

Den totala frånvaron har minskat från 20,2% september 2022 till 17,5% september 2023. Det är en minskning med 2,7 procentenheter och det innebär en procentuell minskning med 13,3%. Det är en stor minskning med tanke på att även antalet månadsanställda har ökat. Trenden att frånvaron ökar är därmed bruten.

Både uttaget av övertid och användandet av timavlönande har minskat. Detta indikerar att bemanningen på Skånetrafiken är mer i balans än tidigare år.

Anställda timmar under perioden

Närvaron har ökat från 76,4% till 78,3% detta är en ökning med 1,9 procentenheter och en procentuell ökning med 2,49%.

Antalet månadsavlönade

Antalet anställda fortsätter att öka. Den största skillnaden i antalet anställda hittar man i affärsområde Serviceresor, Digitalisering och

IT och avdelningen Kundledning och trafikinformation.

Ökningen av beställningsmottagare inom Serviceresor beror dels på att bemanningen har varit för låg i förhållande till behovet och därför har verksamheten behövt använda bemanningsföretag för att kunna gå runt. Under våren och sommaren 2023 gick verksamheten in i en intensiv rekryteringsperiod. Där de dels rekryterade de vakanserna som fanns i verksamheten men också rekryterades två operativa beställningsmottagarna som har varit godkända i budget sedan 2022 men verksamheten har inte haft möjlighet att rekrytera.

Inom Digitalisering och IT har konsultväxlingar skett samt har enheten tjänsteutveckling efter många försök kunnat rekrytera en UX-designer.

Kundledning och trafikinformation fortsätter att balansera ut den överanställningen de gjorde när de skulle ta över trafikinformationen på danska sidan.

Genomsnittlig sysselsättningsgrad

Den sammanlagda sysselsättningsgraden inom Skånetrafiken är fortsatt hög 99,6% jämfört med 99,2% föregående år.

Förändringen föranleder inte någon form av åtgärd utan är ett konstaterande att medarbetare tar ut sin lagstadgade rätt till att anpassa sin sysselsättningsgrad efter sina behov.

Utveckling av personalrörlighet

Ackumulerat 2023 är personalrörligheten 11,80% jämfört med 17,40% 2022, en minskning med 5,6.

Personalrörligheten är fortsatt på en lägre nivå än 2022, för september 2023 har den minskat med 1,9 procentenheter jämfört med september 2022.

En långsiktigt stark ekonomi

Resultatutveckling

Skånetrafikens resultat efter oktober är 172 Mkr högre än budget.

Skånetrafikens totala intäkter budgeterades till 6 168 miljoner kronor och utfallet är 6 734 miljoner kronor (exklusive vidarefakturerings på 116 miljoner kronor) - vilket är 566 Mkr högre än budget.

Köpenhamnsavtalet redovisar totalt 486 Mkr. Ingen av dessa intäkter finns i budget och ska till 100% motsvara kostnaderna för avtalet. Skånetrafikens intäkter exklusive Köpenhamnsavtalet är alltså 80 Mkr bättre än budget.

Biljettintäkterna (exkl Köpenhamnsavtalet) budgeterades till 2 646 Mkr och utfallet är 2 702 Mkr, vilket är 56 Mkr (+2%) högre än budget. Det är framförallt intäkterna från biljetter till Danmark som är högre än budget. Ackumulerat går även periodbiljetter i både Skåne och till Danmark bra.

Andelen resenärer utan giltiga färdbevis ligger fortsatt på en normal nivå. De extra biljettkontrollerna visar att vi hittills i år ligger på ca 1,2% som inte har giltiga biljetter på våra storkontroller.

Intäkterna från serviceresor budgeterades till 66 Mkr och utfallet är 73 Mkr, vilket är 7 Mkr (+10%) högre än budget, främst beroende på högre intäkter från egenavgifter, då en höjning av avgifterna gjorts, men även på högre fakturering för interna sjukresor (rekvisionsresor).

Övriga intäkter budgeterades till 343 Mkr och utfallet är 361 Mkr vilket är 17 Mkr högre än budget vilket beror på högre fakturering avseende färdtjänst med 9 Mkr (vilket speglar högre kostnader), tillköp av trafik 6 Mkr samt mindre avvikelser på flera konton. Regionbidrag och övriga bidrag uppgår till 3 112 Mkr vilket överensstämmer med budget utan större differenser.

Skånetrafikens totala kostnader budgeterades till 6 102 Mkr och utfallet är 6 495 Mkr (exklusive vidarefakturerings på 116 miljoner kronor, men inklusive Köpenhamnsavtalet) det vill säga 394 miljoner kronor (7%) högre än budget.

Köpenhamnsavtalet redovisar totalt 486 Mkr i kostnader. Dessa kostnader finns inte i budget och ska till 100% motsvaras av intäkter då avtalet ska vara kostnadsneutralt för Skånetrafiken. Skånetrafikens kostnader exklusive Köpenhamnsavtalet är alltså 92 Mkr bättre än budget.

Upphandlad trafik budgeterades till 4 498 Mkr och utfallet uppgår till 4 557 Mkr (exklusive Köpenhamnsavtalet) vilket är 60 Mkr (1%) högre än budget. Kostnaderna högre än budget kommer främst från tåg, där open books och drivmotorström drar över budget. Kostnaderna baserat på index avseende busstrafiken är lägre än budget och kostnaderna för förstärkningstrafik och resandeincitament är lägre än budget.

Övriga trafik kostnader budgeterades till 159 Mkr och utfall är 155 Mkr, vilket är 5 Mkr lägre än budget (3%). Kostnaderna för förseningsersättning är 15 Mkr högre än budget, men dessa kostnader vägs upp av att kostnaderna för kontrollanter, färdbevis och kostnader för reparationer och underhåll är ca 18 Mkr lägre än budget. Resterande del är mindre avvikelser på flera konton. Övriga verksamhetskostnader uppgår till 905 Mkr (exkl Köpenhamnsavtalet med 108 Mkr) och budget är 1 036 Mkr, det vill säga 131 Mkr (-12%) lägre än budget, där konsult- och personalkostnader står för 33 Mkr respektive 40 Mkr lägre än budget, kostnader för information och marknadsföring är 12 Mkr lägre än budget och resterande differens mot budget är spritt över flertalet konton.

Avskrivnings- och finansiella kostnader budgeterades till 408 Mkr, och utfall är 393 Mkr, vilket är 15 Mkr lägre än budget - beroende på dels ett lägre utfall av investeringar 2022, investering i fordonsteknik & tjänster som skjuts framåt i tiden, samt periodiseringen av budgeten 2023.

Prognos

Prognos efter oktober är ett resultat som är 100 Mkr högre än budget.

Vad gäller intäkterna sänks prognosen från 105 Mkr högre än budget till 79 Mkr högre än budget - en minskning med 26 Mkr. Främst kopplat till kommunbidragen för färdtjänst vilka sjunker då kostnaderna gör det, men även på grund av justeringar i redovisningen kopplat till biljettsystemet.

Vad gäller kostnaderna sänks prognosen från 105 Mkr högre än budget till 21 Mkr lägre än budget - en minskning med 126 Mkr. Kostnaderna för resandeincitament har inte ökat enligt tidigare antaganden, kostnaderna för index i bussavtalen har inte heller uppnått befarade nivåer och kostnaderna för förstärkningstrafik ser ut att bli lägre än tidigare prognoser.

Ytterligare lägre kostnader för framförallt konsulter och personal, samt lägre kostnader är tidigare prognosticerat på flertalet andra konton.

Prognosen tar inte hänsyn till den risk för ersättning till Trafikföretagen som skulle kunna bli aktuell om Skatteverket beslutar om retroaktivitet på skattesubventionen av biogas.

Åtgärder för omställningsarbete

Avtalet med danska Transportministeriet om 10-minuterstrafik över bron ska följas upp i början av 2024, då avtalet gällt ett år, för att säkerställa att trafikutbudet matchar efterfrågan.

Under hösten 2024 planeras driftsättningen av projekt Pandora, ett digitalt stöd för serviceresor. Systemet ska effektivisera handläggning av ärenden, bokning av resor, redovisning av ekonomi såväl som statistik etc, vilket på sikt ska effektivisera verksamheten och kan minska behovet av resurser och därmed sänka verksamhetens kostnader.

Arbete pågår med att identifiera, konsolidera och prioritera digitalt utvecklingsarbete, så att befintliga resurser används på ett optimalt sätt och är tillräckligt många för att slutföra de arbeten som identifierats som högst prioriterade.

Arbete med att identifiera tjänster som behövs varaktigt (under minst 2 år framöver) pågår, för att kunna byta ut konsulter mot egna anställda resurser för att sänka kostnaderna och ha kompetensen i egen regi.

Generell återhållsamhet vad gäller kostnader tillämpas.

En kampanj kopplat till 30-dagars biljetten är aktiv fram till den siste december, i syfte att öka resandet.

Kostnadsutveckling

Kostnadsutvecklingen beräknas på kontospannet 40000-79999 och jämförs med budget innevarande år samt utfall föregående år. Enligt rapporten ovan är kostnadsutvecklingen på utfallet ackumulerat jämfört med föregående år 17,5%.

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

Den första är att år 2023 är första året med Köpenhamnsavtalet. Avtalet innebär att intäkter och kostnader som hör till den danska delen av trafiken över bron nettoavräknas gentemot Transportministeriet och ska vara kostnadsneutral för Skånetrafiken.

Detta innebär att Skånetrafiken redovisar alla kostnader som avtalet innebär vilka hör till den danska delen av trafiken – detta gjordes inte på samma sätt 2022. Då fanns endast Skånetrafikens del av kostnaden i resultaträkningen - vilket innebär att kostnaderna stigit med 486 Mkr ackumulerat oktober jämfört med 2022. Ingen hänsyn tas när kostnadsutvecklingen redovisas till att även intäkterna ökar - därmed ser kostnadsutvecklingen mycket hög ut då den jämförs med både budget och utfall föregående år. Varken kostnader eller intäkter kopplade till Köpenhamnsavtalet finns med i budget då tolkningarna av hur avtalet skulle hanteras inte blev klara förrän efter budgeten var klar.

Den andra skillnaden är att förändringar i kontoplanen gör att bankkostnader som 2022 redovisades på konto 85610 nu år 2023 redovisas på konto 75950. Det gör att kostnadsmassan i beräkningsunderlaget nu ökar, då kostnaden år 2022 redovisades på ett konto som inte var med i utvärderingsintervallet. De totala bankkostnaderna ackumulerat oktober är ca 13 Mkr 2023.

Ett annat konto som räknas med i kostnadsutvecklingen är kontot för vidarefakturerings (76996). Kontot fanns redan 2022, och utfallen ackumulerat oktober är 116 Mkr år 2023 och 91 Mkr år 2022 - det som är värt att notera är dock att detta konto motsvaras av ett intäktskonto som är lika stort, vilket inte tas hänsyn till när kostnadsutvecklingen beräknas. En hög vidarefakturerings ökar

alltså kostnaderna – men påverkar inte resultatet eftersom det finns en lika stor intäkt.

Om vi räknar bort dessa kostnader (för att jämföra med samma kostnader båda åren) blir kostnadsutvecklingen utfall mot utfall ackumulerat ca 9% (jämförs med 17,5%- ovan). Kostnadsutvecklingen enligt budget 2023 jämfört med utfall 2022 ackumulerat oktober skulle vara ca 10%. 9% i utfall jämfört med budgeterat 10% är 1 procentenhet lägre och detta förklaras av att de högre kostnaderna för open books-avtalet på Öresundståg samt drivmotorström vägs upp av lägre kostnader på många ställen i verksamheten, t ex lägre kostnader för index och resandeincitament, samt löner och konsulter.