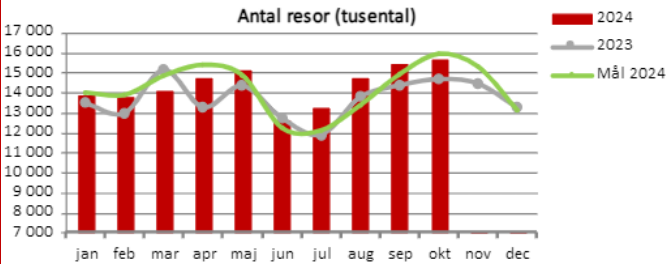


Tillgänglighet och kvalitet

Resor

	Ack Utfall 2024	Diff i % jmf 2023	Ack mål 2024	Mål % jmf 2023	Mål 2024 antal
Tåg	44 923	10,4%	42 894	3,4%	51 500
Varav Pågatågen %	21 425	6,6%	-	-	-
Öresundståg %	23 205	14,4%	-	-	-
Varav Örtåg & bron	0	-	-	-	-
Stadsbuss	70 781	2,9%	71 046	3,4%	85 300
Varav Malmö	39 155	2,0%	39 562	2,3%	47 500
Helsingborg	10 640	-0,1%	11 077	3,7%	13 300
Lund	11 519	9,8%	11 327	1,9%	13 600
Varav Spårväg Lund	1 669	-	-	-	-
Kristianstad	2 618	-0,4%	2 680	2,5%	3 218
Regionbuss	26 230	1,2%	26403	2,3%	31 700
Varav Anropsstyrd	11,9	13,5%	-	-	-
Närtrafik	10,1	9,9%	-	-	-
Serviceresor	1 325	5,4%	1240	-1,4%	1 500
Varav Färdtjänst	626	7,8%	-	-	-
Sjukresor	699	3,4%	-	-	-
Totalt	143 269	4,8%	141583	3,4%	170 000



Punktlighet

Trafikslag	Perioden /innev mån	Ack Utfall 2024	Ack utfall 2023	Mål %
Stadsbuss	83%	83%	81%	82%
Malmö	81%	81%	80%	82%
Helsingborg	84%	84%	83%	82%
Lund	86%	82%	74%	82%
Spårväg Lund	97%	96%	93%	82%
Kristianstad	87%	87%	86%	82%
Regionbuss	82%	83%	82%	82%

Trafikslag	Perioden /innev mån	Ack Utfall 2024	Ack utfall 2023	Mål %
Tåg	-	-	-	-
Öresundståg	82%	82%	82%	90%
Pågatågen	85%	87%	86%	91%
Serviceresor	89%	87%	89%	92%

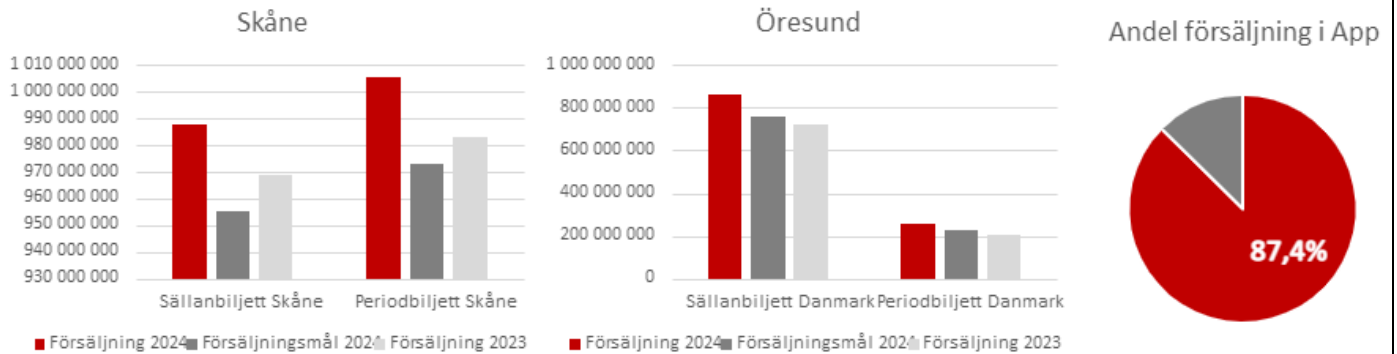
NKI – Nöjd Kund Senaste resan

NKI – Nöjd kund Senaste resan	Ack Utfall 2024	Mål 2024	2023
Totalt	70%	78%	75%

NKI Serviceresor – Senaste resa

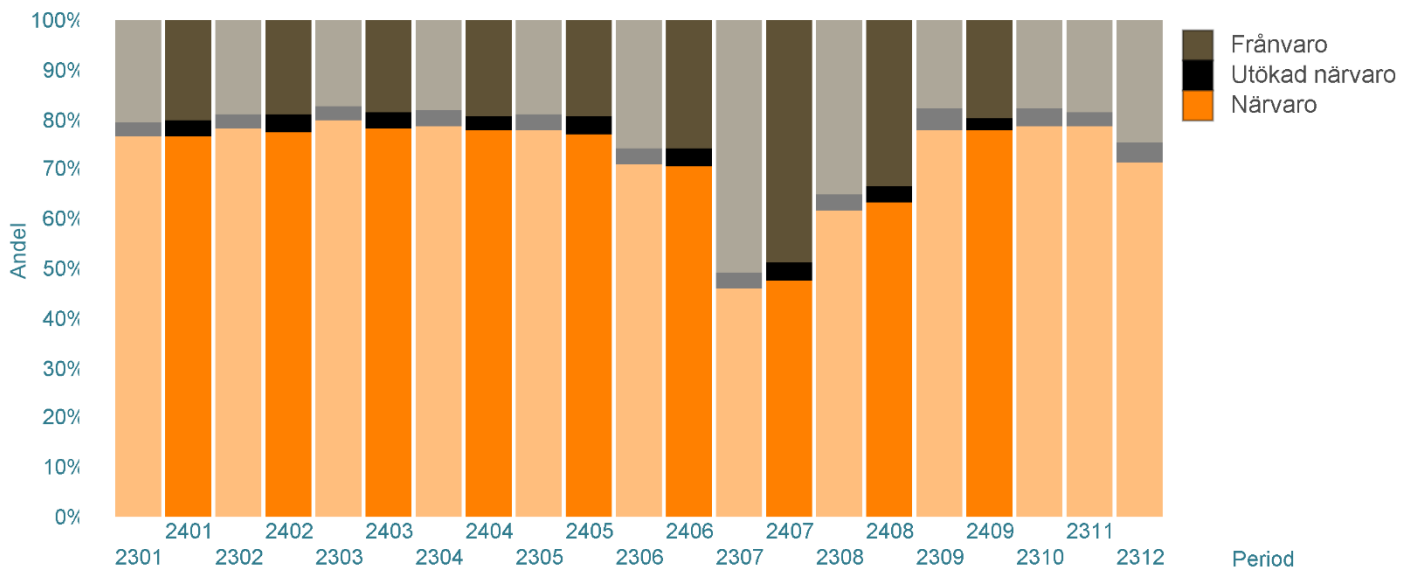
NKI Serviceresor - Senaste resa	Ack Utfall 2024	Mål 2024	2023
Totalt	86%	92%	86%

Försäljning



Attraktiv arbetsgivare, professionell verksamhet

Fördelning av Anställd tid på närvaro, frånvaro och utökad närvaro



Anställda timmar under perioden

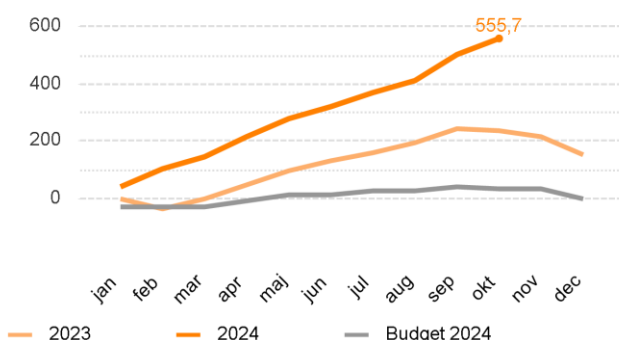
	2401-2409	Förändring mot föregående år	Diff %	KPI
Frånvaro	200 493	12 500	6,6%	25,3%
- Dygnsvila	284	284	-	0,0%
- Facklig intern	1 078	-507	-32,0%	0,1%
- Flexledig	4 821	-104	-2,1%	0,6%
- Föräldraledighet	34 504	626	1,8%	4,4%
- Kompledig	727	-71	-8,9%	0,1%
- Semester	85 343	4 021	4,9%	10,8%
- Sjukfrånvaro	40 814	3 100	8,2%	5,2%
- Studier u lön	16 797	917	5,8%	2,1%
- Tjänstled m lön	1 275	735	136,2%	0,2%
- Tjänstledig u lön	10 404	3 404	48,6%	1,3%
- Vård av sjukt barn	4 445	94	2,2%	0,6%
Utökad närvaro	26 585	2 745	11,5%	3,4%
- Fyllnadstid	89	-39	-30,8%	0,0%
- Timlön	24 971	3 804	18,0%	3,2%
- Övertid	1 526	-1 019	-40,0%	0,2%
Närvaro	564 849	28 580	5,3%	71,3%
- Månadslön	564 849	28 580	5,3%	71,3%
Närvaro + Utökad närvaro	591 434	31 326	5,6%	74,7%
Totalt antal timmar	791 928	43 826	5,9%	

Antalet månadsavlönade

	2410	Förändr. mot fg.år	Diff %	Under utveckling
Administratörer	222	13	6,2%	
Handläggare	250	15	6,4%	
Ingenjörer	0	-1	-100,0%	
Ledningsarbete	46	-1	-2,1%	
Tekniker	1	1	-	
Totalt månadsavlönade:	519	27	5,5%	

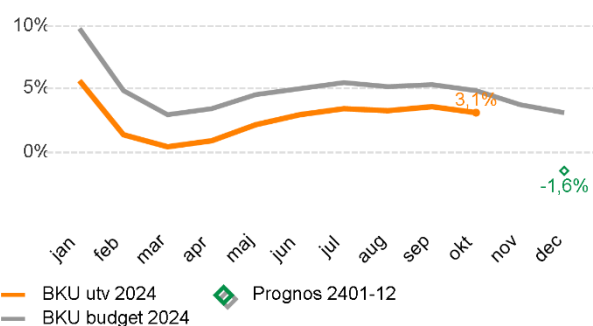
En långsiktigt stark ekonomi

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 2401-10	Budget 2401-10	Diff 2401-10 Utf-Bud #	Diff 2401-10 Utf-Bud %	Prognos 2401-12	Budget 2401-12	Diff 2401-12 Bud-Prog #
Regionbidrag	3 356,0	3 356,0	0,0	0,0%	4 027,2	4 027,2	0,0
Biljettintäkter	3 444,7	3 178,0	266,7	8,4%	4 031,5	3 794,5	237,0
Övriga intäkter	614,1	473,0	141,1	29,8%	583,8	566,8	17,0
Verksamhetens intäkter	7 414,8	7 007,0	407,8	5,8%	8 642,5	8 388,5	254,0
Personalkostnader	-296,2	-328,6	32,4	-9,9%	-377,2	-400,2	23,0
Trafikkostnader	-4 195,7	-4 383,9	188,2	-4,3%	-5 079,7	-5 313,7	234,0
Övriga verksamhetskostnader	-1 454,6	-1 383,3	-71,3	5,2%	-1 581,5	-1 647,5	66,0
Info och marknadsföring	-31,6	-39,1	7,5	-19,2%	-46,8	-46,8	0,0
Köpta tjänster och provision	-401,5	-340,4	-61,1	18,0%	-351,7	-383,7	32,0
Verksamhetens kostnader	-6 379,5	-6 475,1	95,7	-1,5%	-7 437,0	-7 792,0	355,0
Kapitalkostnad	-479,7	-496,6	16,9	-3,4%	-580,5	-596,5	16,0
Resultat	555,7	35,3	520,4		625,0	-0,0	625,0

Mål: Resultat ska ej vara sämre än budget

Sammanfattande analys av utveckling

Sammanfattning

- Punktligheten för tåg ligger ackumulerat på samma eller en något högre nivå än 2023 men är under mål.
- För stadsbuss och regionbuss är utfallet på punktligheten ackumulerat över 2023 års nivå och över mål. Serviceresors punktlighet är ackumulerat lägre än 2023 års nivå och under mål.
- NKI-värdet för senaste resan för allmän kollektivtrafik ligger lägre än 2023 och lägre än mål. För serviceresor ligger värdet på samma ackumulerade nivå som 2023 men är under mål.
- Antalet resor är ackumulerat 4,8% högre än 2023 och över målnivån.
- Försäljningen överträffar våra mål när det gäller alla erbjudanden. Andelen försäljning i appen är ackumulerat 87,4%.
- Skånetrafikens resultat är ackumulerat 520 Mkr högre än budget. Prognos för helår är 625 Mkr högre än budget.

Tillgänglighet

Punktlighet

Stadsbuss

Under oktober (20/10) har det varit ett mindre tidtabellsskifte där minutjusteringar genomförts där det behövts. Stadsbuss upprätthåller din punktlighet på 83 % i oktober. Ackumulerat uppgår punktligheten för Stadsbuss till 83 %, 1 % över mål. Det goda resultatet i år kommer direkt av den höga punktligheten i Malmö stad i år, som varit över både affärsplanemål och krav.

Malmö stad lyckas höja sin punktlighet från föregående månad, till 81 %. Även Lund stad ökar 1 %, till 86 % vilket är kravet i avtalet. Helsingborg stad och Kristianstad stad ligger kvar på sina höga niver om 84 % respektive 87 %.

Regionbuss

Regionbuss punktlighet uppgår till 82 % i oktober, vilket är 1 % högre än föregående månad. Ackmulerad punktlighet uppgår till 83 % och därmed över mål. Vi har en god uppfyllelse övergripande i regionbusstrafiken, undantaget några linjer mellan Malmö och Lund. Här har framkomligheten påverkat men även de lägre kraven i avtalet, vilka nu är omförhandlade till högre nivåer för 2025.

Öresundståg

Punktligheten för Öresundstågen i oktober är i stort sett oförändrad jämfört med föregående månad. Södra stambanan är fortsatt den del med sämst punktlighet, framförallt runt Hässleholm. Totalt har vi 256 hel eller delinställda tåg i

Skåne, av totalt 5126 avgångar.

Pågatåg

Pågatågens punktlighet följer en nedåtgående trend sedan sommaren och sjunker med 2 procentenheter under oktober jämfört med september. Oktobers punktlighet präglas bland annat av ett antal hastighetsnedsättningar på Ystadbanan i Ryngge, till följd av ett åtgärdat växelfel och mellan Svedala och Lemmeströ. Punktlighetsproblemen på Ystadbanan ger även påverkan på Rååbanan och dessa två sträckor ser månadens lägsta punktlighet. Av cirka 16 500 avgångar blev 825 stycken helt eller delvis inställda under oktober. Det förekommer fortsatt vissa problem kopplat till personalbrist.

Serviceresor

Punktligheten för Serviceresor i oktober ligger kvar på samma nivå som i september, 89 %. Ackumulerat är punktligheten 87 %, jämfört med 89 % för 2023.

NKI Nöjd Kund – Senaste resan

För perioden januari – oktober 2024 är betyget för senaste resan 70 procent. Betyget låg under 70 procent i maj och juni men hämtade sig under sommaren. I september landade nöjdheten återigen under 70-procentstrecket för att i oktober åter nå upp till 70 procent. Därmed följer NKI-betyget relativt jämnt med eventuella störningar i framförallt tågtrafiken.

NKI Serviceresor – Senaste resan

Kundnöjdheten med senaste resan i oktober är 87 %. Den ackumulerade kundnöjdheten med senaste resa är 86%, jämfört med 86% för samma period i 2023.

Produktion

Resor

Antal resor ackumulerat är ca 1,7 miljoner högre än mål för perioden, jämfört med 2023 är det en ökning med 4,8 %. Kalendereffekt två vardagar mer 2024 jmf 2023.

Fortsatt högt resande på Öresundstågen, både inom Skåne men framförallt över öresundsbron. Öresundstågen har i oktober 2024 ca 10% fler resor än oktober 2023.

Antalet resor med Pågatågen ökar ytterligare något under oktober och månaden har det högsta antalet resor under 2024, dock cirka 1,85% lägre än månadens mål. Ackumulerat ligger antal resor 2024 efter oktober i linje med målet.

I oktober når vi inte resandemålen, vilket har resulterat i en skuld på 450 000 resor efter månadens slut. Det är under vardagarna vi har ett resande som inte når upp till målen och detta är en negativ trend som uppstod i slutet av september. Det är Stadsbussresor som inte ökar som målsatt. Vi har fortsatt utmaningar med validering ombord, vilket i redovisningen av resande påverkar främst Malmö stads linjer (ej MEX5 och MEX8) samt Helsingborg stad. Stadsbuss saknar 450 000 resor mot målet för oktober. Ackumulerat uppgår skulden till 250 000 resor, tack vare en tidigare buffert på 200 000 resor. Resandeutvecklingen mot samma månad föregående år är 2 %.

Regionbuss ligger inte lika långt ifrån månadens resandemål som Stadsbuss. För oktober saknas endast knappt 10 000 resor. Ackumulerat är Regionbuss cirka 200 000 resor ifrån målet. Resandeutvecklingen mot samma månad föregående år är 3 %.

Serviceresor fortsätter att öka - för perioden januari - oktober ligger resorna ca 85 000 resor över mål.

Försäljning

I oktober månad går försäljningen fortsatt mycket bra för samtliga erbjudanden. Danmark sticker ut med en försäljningsökning på över 25 % jämfört med föregående år. När det gäller Skåne är det också fin utveckling. Vi konstaterar att de kompanjer och erbjudande vi har haft såsom till exempel rabatt på Sommarbiljetten och insats på bilfria dagen har långsiktiga positiva effekter på vår försäljning.

Andelen försäljning i appen i oktober är den högsta vi någonsin har haft, 89,1 %. Det sker en flytt från samtliga säljkanaler till appen. Tydligast i oktober är att försäljningen i våra biljettautomater är lite lägre än under sommaren. De höga siffrorna för biljettautomaterna på sommaren består till stor del av danmarksbiljetter.

Kompetensförsörjning

Månadsavlönade

Antalet månadsavlönade ökar inom förvaltningen. Ökningen kan ses både mellan åren 2023 och 2024 och över tid under innevarande år. Skånetrafikens uppdrag utvecklas och utökas och därmed följer ett ökat behov av resurser och ny kompetens tex har förvaltningen flera stora utvecklingsprojekt igång och antalet sjukresor och färdtjänstansökningar ökar pga en åldrande befolkning.

Ökningen beror också på hög frånvaro och låg närvaro inom vissa verksamheter. Vid frånvaro sätts vikarier in och då ökar antalet månadsavlönade även om det inte är fler som är i arbete.

Antalet övertidstimmar har minskat, däremot har antalet timavlönade timmar ökat.

Förvaltningen har gjort konsultväxlingar där man gått från att köpa konsulttjänster till att anställa medarbetare med motsvarande kompetens. Konsultväxlingarna förväntas fortsätta de kommande åren som en del i ett strategiskt arbete för att säkerställa kompetens och minska konsultkostnader.

Utökningen av antalet månadsavlönade är kopplad till tillgängligheten genom att utvecklingsprojekt och utökad bemanning görs i syfte att möta tillgänglighetsbehoven.

Förvaltningen har en tydlig rutin för vakansprövning och det finns ett prognostiserat överskott i personalbudgeten trots utökning i antalet månadsavlönade.

Långsiktig stark ekonomi

Analys av periodens ekonomiska resultat

Skånetrafikens resultat efter oktober är 520 Mkr högre än budget. Nedan följer en analys i två delar där den första avser Skånetrafikens resultat exklusive Köpenhamnsavtalet och den andra enbart Köpenhamnsavtalet.

Skånetrafiken exklusive Köpenhamnsavtalet

Skånetrafikens intäkter budgeterades till 6 536 miljoner kronor och utfallet är 6 724 miljoner kronor (exklusive vidarefakturerings på 127 Mkr) - vilket är 188 Mkr högre än budget.

Biljettintäkterna budgeterades till 2 727 Mkr (exklusive Köpenhamnsavtalet) och utfallet är 2 899 Mkr, vilket är 172 Mkr (+6%) högre än budget. Utfallet innehåller avskrivning av skuld till kund för reskassa med 35 Mkr avseende helår 2023 samt perioden jan-okt 2024, enligt modell godkänd av revisorerna. Avskrivning av skuld till kund på reskassa görs månadsvis. Intäkterna från både periodbiljetter och enkelbiljetter både i Skåne och över Öresund går bättre än budget och bättre än tidigare prognostiserat.

Övriga intäkter budgeterades till 432 Mkr och utfallet är 447 Mkr, vilket är 15 Mkr högre än budget (+4%), beroende framförallt på högre intäkter för tillköpt trafik, men även intäkter från reklam, elbusspremier och uthyrning av tåg.

Regionbidrag och övriga bidrag uppgår till 3 378 Mkr vilket i princip överensstämmer med budget.

Jämfört med 2023 är biljettintäkterna 7% högre motsvarande 197 Mkr mestadels beroende på de prishöjningar som gjorts under 2024, övriga intäkter 3% högre motsvarande 13 Mkr vilket främst beror på bidraget från kommunerna avseende färdtjänst (som matchas av lika stora kostnader).

Skånetrafikens kostnader budgeterades till 6 501 Mkr och utfallet är 6 168 Mkr (exklusive vidarefakturerings på 127 Mkr) det vill säga 333 Mkr (-5%) lägre än budget.

Upphandlad trafik budgeterades till 4 744 Mkr och utfallet uppgår till 4 514 Mkr vilket är 230 Mkr (-5%) lägre än budget. Att kostnaderna är lägre än budget är kopplat till framförallt tre poster - lägre indexkostnader för busstrafiken, högre utställda viten samt lägre transportkostnader för sjukresor. Men nämnas kan även lägre kostnader för resandeincitament, förstärkningstrafik på buss, för hög budget kopplat till banavgifter samt lägre underhållskostnader på tåg. Det finns dock kostnader som är högre än budget och det är framförallt kostnader för drivmotorström och tågersättande buss.

Övriga trafikkostnader budgeterades till 159 Mkr och utfall är 179 Mkr, 21 Mkr högre än budget (+13%) där den enskilt största anledningen är att förseningsersättningen är 34 Mkr högre än budget. Det vägs till viss del upp av flera konton där kostnaden är lägre än budget.

Övriga verksamhetskostnader budgeterades till 1 102 Mkr och utfallet är 995 Mkr, det vill säga 106 Mkr (-10%) lägre än budget, där konsult- och personalkostnader står för drygt hälften - totalt 66 Mkr. Andra konton med lägre kostnader än budget är t ex kostnader för lokaler samt marknadsföringskostnader.

Avskrivnings- och finansiella kostnader budgeterades till 497 Mkr, och utfall är 480 Mkr, vilket är 17 Mkr (-3%) lägre än budget. Det beror på både ett lägre utfall på investeringsutgifter 2023, samt senare investeringar än budgeterat för 2024.

Jämfört med 2023 har kostnaderna för upphandlad trafik minskat med 1%, motsvarande 44 Mkr där de lägre kostnaderna beror på högre utdömda viten, lägre underhållskostnader på tågsidan och lägre index. Högre kostnader utgörs av ersättningen för körd trafik, resandeincitament och transportkostnader för sjukresor. De övriga kostnaderna för trafik har ökat med 16% motsvarande 25 Mkr, vilket till största delen beror på förseningsersättning. Övriga verksamhetskostnader har ökat med 10% motsvarande 91 Mkr beroende främst på högre kostnader för färdtjänst, köpta tjänster och kostnaden för infrastruktur i trafiken. Kapitalkostnaderna har ökat med 22% motsvarande 86 Mkr främst beroende på inköpet av 10 Öresundståg i december 2023.

Kostnadsutvecklingen (exklusive finansnetto, vidarefakturerings och Köpenhamnsavtalet) är +1,9% jämfört med 2023.

Köpenhamnsavtalet

Intäkterna för Köpenhamnsavtalet budgeterades till 471 Mkr och utfallet är 564 Mkr, dvs 93 Mkr högre än budget. Kostnaderna för Köpenhamnsavtalet budgeterades till 471 Mkr och utfallet är 564 Mkr, dvs 93 Mkr högre än budget. Avtalet är uppbyggt så att intäkter och kostnader ska vara lika stora och att resultatet därmed inte påverkar varken Skånetrafikens resultat eller prognos.

Prognos

Prognos för helår efter oktober är ett resultat på 625 Mkr högre än budget, en förbättring med 195 Mkr sedan prognosen i augusti.

Biljettintäkterna går fortsatt bättre och över förväntan vilket gör att prognosen förbättras med 38 Mkr, även intäkter

från reklam väntas bli ytterligare 2 Mkr bättre än tidigare prognosticerat.

Sedan prognosen i augusti har nya indexsiffror för busstrafiken fastställts - vilka reglerar kostnaderna under sista kvartalet 2024. Nivån är lägre än budgeterat och gör prognosen bättre med ca 60 Mkr.

Även de sista 20 Mkr av den reserv, som funnits hos ledningen för oförutsedda händelser, lämnas tillbaka.

Kostnaderna för biogasskatt prognosticeras bli 20 Mkr lägre än budget. Öresundståg AB kommunicerar att underhåll på tågen beräknas bli ca 20 Mkr billigare än tidigare prognosticerat. Även utställda viten beräknas bli 30 Mkr bättre än tidigare prognoser.

Konsultkostnader och IT-relaterade kostnader sjunker då projekt flyttats framåt i tiden och prognosen förbättras med 30 Mkr.

Avskrivningar beräknas bli ytterligare 8 Mkr bättre än tidigare prognos.

Kostnader som förväntas bli högre än tidigare prognosticerat är förseningsersättning med 18 Mkr och ersättningar enligt uthyrningslagen med 15 Mkr.

Tidigare prognoser har flaggat för att de inte innehållit den risk för högre kostnader som skulle kunna komma av att den subventionerade skatten på biogas skulle bli aktuell att återbetala retroaktivt. Denna risk är nu minimerad då Europeiska kommissionen under oktober har beslutat att godkänna Sveriges skattebefrielser för biogas. Så snart beslutet blir tillgängligt kommer regeringen och Skatteverket att analysera villkoren i beslutet. Därefter kommer Skatteverket att informera om hur retroaktiva och framtida skattebefrielser kan betalas ut till de svenska företagen.

Åtgärder för ekonomi i balans

Skånetrafikens resultat är bättre än budget och det finns i dagsläget inget behov av kortsiktiga åtgärdsplaner för ekonomi i balans. Arbetet fortsätter med att identifiera tecknade avtals påverkan på ekonomin på lägre sikt.

Omställningsarbete i övrigt

För Skånetrafikens förmåga att förutse kostnadsökningar är åtgärden avtalsinventering av stor betydelse. Det är viktigt att kunna tydliggöra trafikförändringar med god framförhållning, att ha full koll på tecknade samarbetsavtal och avsiktsförklaringar som tecknats av olika instanser inom Region Skåne och att kunna prognosticera vad de kommer att kosta. Därför arbetar Skånetrafiken fortsatt med att identifiera tecknade avtal som kan medföra kostnader, i syfte att kunna styra ekonomin på ett optimalt sätt. Arbetet är inte slutfört men metod och mallar är framtagna och arbete pågår med att identifiera och dokumentera avtalen och dess ekonomiska påverkan.

Kopplat till kompetensförsörjning och bemanning fortsätter arbetet inom Skånetrafiken med att identifiera tjänster som behövs varaktigt för att kunna byta ut konsulter mot egna anställda resurser för att sänka kostnaderna och föra över kompetensen i egen regi.

Arbete sker också redan för 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. Detta arbete kan innebära att nya (och vissa pågående) planerade utvecklingsprojekt skjuts på framtiden. Arbetet med att ta fram en utvecklingsmodell för digitala system är slutfört och en arbetsström har dragits igång som pilot och fler följer efter sommaren. Arbetet med en förvaltningsmodell för digitala system är påbörjat och ska genomföras under hösten 2024.