Kollektivtrafik-nämndens verksamhets-berättelse för perioden jan-aug 2025

Innehållsförteckning

Kollektivtrafiknämndens verksamhetsberättelse för perioden jan-aug 2025 1

Region Skånes vision och övergripande mål 3

Förord 4

Inledning 5

Omställningsarbetet 7

Övergripande mål: Bättre liv och hälsa för fler 10

Övergripande mål: Tillgänglighet och kvalitet 16

Övergripande mål: Hållbar utveckling i hela Skåne 22

Övergripande mål: Attraktiv arbetsgivare, professionell verksamhet 28

Övergripande mål: Långsiktigt stark ekonomi 42

Uppföljning av insyn i verksamhet som utförs av privata utförare ... 52

Region Skånes vision och övergripande mål

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

Bättre liv och hälsa för fler: Ett mål med utåtriktat fokus på de vi är till för – befolkning, patienter, brukare, resenärer, besökare, kunder, samverkanspartners, turister m.fl.

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

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

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

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

Förord

Efter ett mycket gynnsamt 2024 kan kollektivtrafiknämnden se tillbaka på inledningen av 2025 och konstatera att den positiva trenden håller i sig. Kollektivtrafiken i Skåne är fortsatt stark och det ekonomiska resultatet efter årets åtta första månader pekar på att nämnden kommer att kunna leverera ett överskott till regionen vid årets slut.

Resandetrenden är i huvudsak fortsatt stark, men det har uppstått en något splittrad bild mellan de olika trafikslagen. Tågresandet är rejält på frammarsch medan Skånetrafiken ser en vikande trend på bussidan, framför allt kopplat till de större städerna. Det pågår visserligen stora infrastrukturprojekt i städerna vilket tillfälligtvis kan påverka resandet i negativ riktning, men kollektivtrafiknämnden är mån om att resandet ska komma tillbaka så snart som möjligt och följer därför utvecklingen på nära håll.

För serviceresorna ser kollektivtrafiknämnden att resandet ligger på fortsatt höga nivåer. Åtgärder för att minska resandet har vidtagits, exempelvis genom ett samarbetsprojekt med Hässleholms sjukhus för att undersöka möjligheterna att göra den allmänna kollektivtrafiken till ett naturligare resval när man ska till eller ifrån ett vårdbesök. Förvaltningen kommer att fortsätta titta på alternativ för hur man kan komplettera vårdbesöket med en kostnadsfri resa med buss eller tåg i syfte att underlätta för både kunder, vårdinrättningar och den särskilda kollektivtrafiken.

Under sommaren som gått har Skånetrafikens sommarbiljett slagit nya försäljningsrekord och vida överträffat siffrorna från rekordåret 2024. Trafiken har flutit på förhållandevis väl och de problem som

fanns i Pågatågssystemet under sommaren 2024 är nu åtgärdade på ett mycket tillfredställande sätt.

Trenden att vilja kunna resa hållbart är fortfarande mycket stark i Skåne, inte minst på landsbygden. Kollektivtrafiknämnden fortsätter därför arbetet med SkåneFlex för att försöka hitta en trafiklösning som kan kopplas till det befintliga trafiksystemet och på så vis erbjuda fler och bättre resealternativ på landsbygden.

Sammanfattningsvis kan kollektivtrafiknämnden konstatera att 2025 inletts på ett positivt sätt och nämnden ser med tillförsikt fram emot årets sista fyra månader.

Carina Zachau (M)

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. Öresundstågstrafiken över bron som vi utför åt danska Trafikministeriet, ansvarar Nämnden för. Nämnden driver, i samverkan med sex sydlän, Öresundstågstrafiken. Nämnden ansvarar för färdtjänsten i 26 kommuner och för sjukresorna i Skåne.

Året som gått – viktiga händelser

- Ett nytt trafikförsörjningsprogram, “Kollektivtrafik i det öppna Skåne”, fastställt i Regionfullmäktige
- Tilldelning och avtalstecknande för Stads- och Regionbusstrafik i Eslöv samt SkåneExpressen 1 och 2
- Tilldelning och avtalstecknande för Regionbusstrafiken mellan Malmö-Lund

- Etableringsarbete inlett med att specificera utformningen av de nya 24-meters bussarna som kommer att börja trafikera Malmö i juni 2027
- Förberedelser påbörjade för trafikföretagets inflyttning i de två nybyggda depåerna i Malmö. Fortsatt byggnation enligt plan säkerställd trots överprövning och det tidigare byggföretagets konkurs
- Tilldelning och avtalstecknande för fordonsteknik till buss
- Efter ett omfattande arbete är vi nu inne i processen för att fatta beslut kring investeringen för nästa generation Öresundståg (NGÖ). Arbete är i gång med att formulera kraven inför upphandlingen av nästa generation Öresundståg.
- Upphandlingen av drift och underhåll för Pågatåg med start i december 2026 överklagades och är avbruten.
  Ny upphandling är påbörjad och likaså framtagande av interimsavtal.
- Etableringsarbetet för Öresundståg drift och underhåll fortgår framgångsrikt tillsammans med VR. Start i december 2025.
- Hanteringen av verkstadskapacitet för Skånes tågsystem, inklusive nästa generation Öresundståg, har lagts i ett eget depåprojekt, som drivs av regionfastigheter.
- Öresundståg fyllde 25 år den 1 juli
- Tilldelning och avtalstecknande för utförande av riksfärdtjänst och sjukresor
- Nya villkor för serviceresor, beslutade i Regionfullmäktige och implementerade i verksamheten
- I syfte att främja och stärka samverkan mellan sjukvården och Skånetrafiken har förslag utarbetats för förvaltningsorganisation för sjukresor.
- Tilldelning och avtalstecknande för SOC (Security operations center) övervakning av alla Skånetrafikens nätverk för att motverka intrång och dataförluster
- Arbete pågår med att uppdatera förvaltningens hållbarhetsprogram. Inom ramen för detta arbete har exempelvis förvaltningens totala klimatavtryck beräknats för första gången

- Pilotprojektet för dynamisk kollektivtrafik på landsbygden, SkåneFlex, fortsätter till och med december. I tätt samarbete med våra resenärer, kommuner och trafikföretag.
- Uppdraget Kombinerad mobilitet inleds. Ett arbete som drivs av Skånetrafiken tillsammans med städerna Malmö, Lund och Helsingborg, för att se hur och i vilka frågor vi gemensamt kan förhålla oss till kombinerad mobilitet.
- Under årets första åtta månader har Företag Komplett utvecklats med en kundökning på 75 procent.
- Under 2025 slog Skånetrafiken försäljningsrekord gällande sommarbiljetten, 268 500 biljetter såldes, målet låg på 250 000
- I vintras startade marknadsförings- och kommunikationskampanjen för att rekrytera förare till trafikföretagens och Skånetrafiken gemensamma förarutbildning i Malmö.
- Resevillkor för den allmänna kollektivtrafiken har uppdaterats och förtydligats, vilket innebär förstärkt möjlighet att begära kompletterande information i ärenden om förseningsersättning samt införande av stramare regler i det automatiska ärendehanteringssystemet för att stävja fusk.
- Spärrat biljetter kopplat till missbruk av resevillkor genom ”köp och sälj-sidor” där det finns en andrahandsmarknad.
- Förberedelser för att utföra beställning av akut ersättningstrafik för Öresundstågen med början i december har påbörjats, bland annat i form av anställningar.

Omställningsarbetet

Bemanning och kompetensförsörjning

Skånetrafiken arbetar med kompetensförsörjningsplaner på verksamhetsnivå och behovsanalyser och vakansprövning av vakanta tjänster för att säkerställa att rekrytering och bemanning sker i linje med aktuella och framtida kompetensbehov. Förvaltningen har också påbörjat ett arbete för att utveckla interna karriärvägar. Tanken med

det arbetet är att säkerställa kompetensförsörjningen genom utveckling av befintliga medarbetare istället för att vara beroende av att rekrytera in ny kompetens. De verksamheter som arbetar med beställningsmottagning och kundtjänst arbetar aktivt med kompetensutveckling och uppföljning för att öka tillgängligheten. För mer information om detta arbete och vad förvaltningen gör mer i dessa områden se kapitel Attraktiv arbetsgivare, professionell verksamhet.

Inköp och materialförsörjning

Generell återhållsamhet tillämpas enligt de restriktioner som beslutades av Regiondirektören i september 2023.

Serviceförvaltningarnas roll, mandat och kostnadsutveckling

SkåneFlex

Pilotprojekt i dynamisk kollektivtrafik (under namnet SkåneFlex) startades framgångsrikt i september 2024 i Svalövs kommun och i oktober i delar av Sjöbo och Tomelilla kommuner. Syftet är att skapa en bättre tillgänglighet på landsbygden som samtidigt är mer resurseffektiv än dagens trafik. Projektet har förlängts och fortsätter till och med december 2025, i tätt samarbete med våra resenärer, kommuner och trafikföretag.

Administration och IT-stöd

Serviceresors arbetsverktyg – Pandora

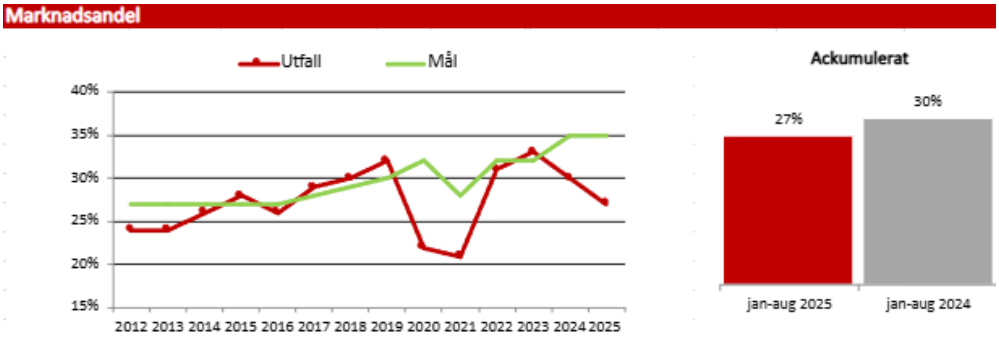
Driftsättningen av projekt Pandora, ett digitalt stöd för bokning och beställning av serviceresor, planerades till 2024 men införandet är framskjutet. Konsekvensen blir att hemtagningseffekterna i effektivitet i arbetsprocesser och resurser etc blir fördröjt. Systemet ska effektivisera handläggning av ärenden, bokning av resor, redovisning av ekonomi såväl som statistik, vilket på sikt ska minska behovet av resurser och därmed sänka verksamhetens kostnader.

Modeller för digital utveckling och digital förvaltning
Arbete sker för att identifiera, konsolidera och prioritera digitalt arbete, så att resurser används på ett optimalt sätt och är dimensionerade för att slutföra de arbeten som identifierats som högst prioriterade. Modell för digital utveckling har tagits fram och fyra värdeströmmar är igång - resenärsinformation, köp och validering, uppföljning och analys samt interna system. Den initiala återkopplingen från verksamheten har varit positiv. Kvarvarande värdeström för serviceresors behov utreds inför lansering av Pandora.

Framtagande av långsiktig ekonomisk plan / avtalsinventering
Tecknade avtal inventeras och ses över för att anpassas till den ekonomiska situation som regionen står inför under de kommande åren. Konsekvensen kan innebära att trafikstarter och satsningar på ny trafik skjuts fram och riskerar att befintlig trafik i vissa fall blir fullbelagd och därmed påverkar kundnöjdheten och resandeökningen. Aktiviteten syftar till att tydliggöra behovet av finansiering på längre sikt.

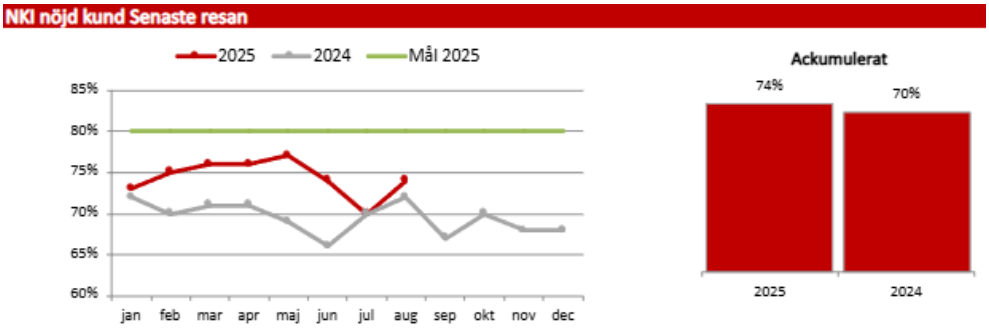
Övergripande mål: Bättre liv och hälsa för fler

Antalet resor med Skånetrafiken ska öka så att marknadsandelsmålet om 40 % av samtliga motorburna resor 2030 kan infrias.



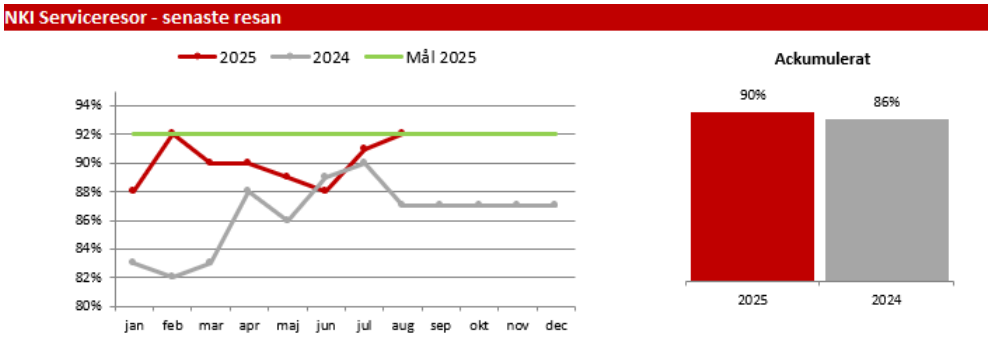
Med marknadsandel menas i jämförelse med annan motordriven trafik. Hållbart resande som helhet ligger på ungefär samma nivå som samma tid förra året. Efter pandemin ökade både kollektivtrafikens marknadsandelar och de hållbara marknadsandelarna gentemot annan motorburen trafik fram till och med 2024. Under 2025 syns en minskning av samtliga hållbara färdmedel.

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



Betyget för de första åtta månaderna 2025 är högre än för samma period föregående år. Upplevelsen för alla färdmedel är bättre än förra året. Framför allt har nöjdheten för de som rest med Pågatågen förbättrats. Under maj och juni 2024 drabbades våra resenärer av flera inställda avgångar och stora förseningar i tågtrafiken som påverkade nöjdheten negativt. Därav det låga betyget för 2024.

NKI Serviceresor – Senaste resan



NKI Nöjd kundindex Serviceresor. För perioden januari – augusti 2025 är det sammanfattande betyget för senaste resan, från beställning samt hämtning till lämning, 90 procent. Det är en ökning med fyra procentenheter jämfört med samma period 2024. Resultatet har legat på en stabil nivå under året på mellan 88 och 92 procent, och speglar det förbättrade resultatet inom övriga nyckeltal kopplat till NKI. Målet för året 2025 är 92 procent.

Den allmänna kollektivtrafiken är fossilfri. Arbetet fortsätter för att även den särskilda kollektivtrafiken ska bli fossilfri.

Under 2020 blev den allmänna kollektivtrafiken fossilbränslefri. Alla serviceresor med personbil körs på biogas eller el. Det är våra specialfordon som körs med fossildiesel. Det finns en rad användarkrav, till exempel lågt insteg, som begränsar urvalet av fordon och därtill har en uppföljning av Skånetrafikens drivmedelkrav avseende biodiesel inte kunnat säkrats. Utsläppen från andelen använd fossildiesel klimatkompenseras i enlighet med kraven i våra avtal, i CDM-projekt enligt ”Gold Standard”.

I kommande upphandling kommer krav att ställas så att inga fossila drivmedel får användas i den särskilda kollektivtrafiken. Skånetrafiken kommer även fortsatt ställa långtgående hållbarhetskrav, men inte längre tillämpa krav som totalt förbjuder drivmedels innehåll av palmolja, PFAD, soja och andra derivat av palmolja. En sådan lättnad krävs för att HVO100, som tankas publikt,

ska få användas i den särskilda kollektivtrafiken. En analys och dialog med drivmedelsleverantörer ligger till grund för denna justering.

Stärkt arbete för lika rättigheter och möjligheter
Under 2025 har Skånetrafiken fortsatt sitt arbete med att integrera rättighetsperspektiv i verksamheten med särskilt fokus på att förbättra digital tillgänglighet, ställa nya fordonskrav, samverka med ideella organisationer samt involvera barn för att få till oss perspektiv i den fortsatta utvecklingen av kollektivtrafiken.

Fysisk tillgänglighet och fordonsutformning
En användarvänlig utformning av våra fordon är en grundläggande förutsättning för att personer med funktionsnedsättning, äldre och barn ska kunna röra sig fritt och leva självständigt. För att möta dessa behov kommer stadsbussarnas utformning anpassas efter nya funktionella krav som skapar bättre rymd vid påstigning och rörelse inuti bussen. Den nya möbleringen möjliggör bland annat dubbelsäten och en särskild plats för ledarhund, samtidigt som rullstolsplatser finns samlade vid de tillgänglighetsanpassade dörrarna. Denna anpassning utgår från en bredare branschstandard och skapar en mer praktisk och inkluderande miljö för resenärer med särskilda behov.

Kundinsikter och studier
Skånetrafiken har genomfört studien *Att vilja, våga och kunna resa kollektivt*. Studien ger värdefulla perspektiv från barn och unga med funktionsnedsättning. Dessa insikter kommer att användas för att fortsätta utveckla en inkluderande kollektivtrafik.

Under våren 2025 genomfördes även ett samarbete med Lunds universitet där en student via praktik och examensarbete undersökte attityder kring självständigt resande bland föräldrar och barn som deltagit i pilotprojektet SkåneFlex. Resultaten från detta samarbete har gett både Skånetrafiken och universitetet nya insikter och utvecklingsmöjligheter.

Barn och unga har också fått en särskild roll i verksamhetens utveckling. Genom prao-samarbete med en skola har fem elever i årskurs 8 fått möjlighet att prova på att resa med kollektivtrafiken och samtidigt bidra med sina tankar kring trygghet, inredning, miljö och rörelsemönster ombord. Dessa erfarenheter är viktiga för utformningen av framtidens tåg och bussar, exempelvis i projektet "Nästa generation Öresundståg" där barns perspektiv beaktas för att skapa moderna och tillgängliga fordon.

På Södervärn har vi under 2024–2025 arbetat med pilotprojekt för att lära oss mer om orienterbarhet på stora bytespunkter med fokus på buss. Vi har använt oss av enkla medel som större och tydligare hållplatsbokstäver samt pilskyltar som går enkelt att implementera för att hjälpa till att hitta till rätt hållplatsläge. Vi har bland annat arbetat med enkäter, "på-plats-intervjuer", rundvandringar med barn och rundvandringar med personer med olika funktionsnedsättningar. Vi har även jobbat med en dialog med Malmö stad kring ambitionsnivå och mängder för att det ska bli genomförbart. Piloten visade att det blivit enklare och snabbare att hitta rätt. Nu är planen att sprida arbetet till andra stora bytespunkter i Skåne.

Forskning och utveckling

Ett nytt forskningsprojekt som Skånetrafiken ska delta i är finansierat av Vinnova under perioden 2025–2028. Projektet syftar till att utveckla och implementera ett stödverktyg: en Individuell Mobilitets Plan (IMP), ett praktiknära och vad vi kallar ”neuro-medvetet” verktyg som möjliggör integrerade mobilitetsstrategier för barn och unga med NPF. Syftet är att varje ung människa ska ha rätt att uppleva kollektivtrafiken som trygg, välkomnande och stärkande. För barn med NPF utgör osynliga barriärer ofta hinder, vilket kan leda till ökat utanförskap, hemmasittande och psykisk ohälsa. Kollektivtrafiken kan upplevas som överväldigande och kan begränsa barns och ungas möjligheter att utveckla självständiga mobilitetsfärdigheter och

därmed delaktighet i samhällsliv och försörjning. Projektet involverar medicinska, hälsovetenskapliga och transportvetenskapliga discipliner, där Region Skåne är en aktiv part.

Digital tillgänglighet

Digital tillgänglighet har varit ett prioriterat fokusområde under 2025. Skånetrafiken har genomgått externa granskningar av både webbplats och appar, inklusive servicereseappen, och arbetar kontinuerligt med förbättringar utifrån användartester, bland annat har vi haft samarbete med representanter från Synskadades Riksförbund (SRF). Vi har även haft samarbete med Region Skåne och Lunds universitet för att ha kunskapsutbyte. Vi har även identifierat och använder verktyg för att identifiera och åtgärda tillgänglighetsbrister.

Ungdomsbiljetter och På egna ben

När det gäller ungdomars möjlighet att resa kollektivt har antalet kommuner som köper ungdomsbiljetter ökat under året. Under 2025 har Höörs kommun tillkommit och Tomelilla kommun har utökat till sex årskullar. Lunds kommun köpte en anpassad sommarbiljett till fyra årskullar ungdomar. Detta möjliggör att fler unga får ha frihet att resa i Skåne.

Projektet *På egna ben*, genomförs tillsammans med ett antal kommuner i Skåne och vänder sig till elever i årskurs 4–6. Syftet är att redan i tidig ålder uppmuntra till hållbart resande och trafiksäkerhet genom praktiska utmaningar och kunskapshöjande aktiviteter. Genom att engagera både elever och deras föräldrar stärker projektet barns möjlighet att påverka sina framtida resvanor.
På egna ben pågår under fem höstveckor. Hösten 2024 deltog 37 klasser i Eslöv och Lund, vilket motsvarar omkring 1 000 elever. Under hösten 2025 utökas deltagandet till 44 klasser i samma kommuner, motsvarande över 1 300 elever. Årets utmaning genomförs mellan den 8 september till 10 oktober 2025.

Skånetrafikens sociala ansvarstagande i samhället

I samarbete med Skånes Stadsmission har Skånetrafiken bidragit med sommarbiljetter till familjer som annars inte haft möjlighet att resa. Biljetterna har möjliggjort att dessa familjer kunnat delta i aktiviteter utanför sina bostadsområden och underlättat för dem att ha en värdefull sommar.

Skåne Stadsmission har fått tillgång till två årsbiljetter, medan volontärer från Nattvandring.nu reser kostnadsfritt genom att bära sin väst tillsammans med tjänstgöringsintyg eller id-handling. Skånetrafikens stöd till dessa ideella organisationer och deras volontärverksamhet är en viktig trygghetsskapande åtgärd i kollektivtrafiken och det offentliga rummet. Volontärerna är närvarande på gator och torg och deras medverkan bidrar till en tryggare miljö för resenärer, särskilt vid centrala knutpunkter som Malmö C, Värnhem och Södervärn, samt ombord på fordon.

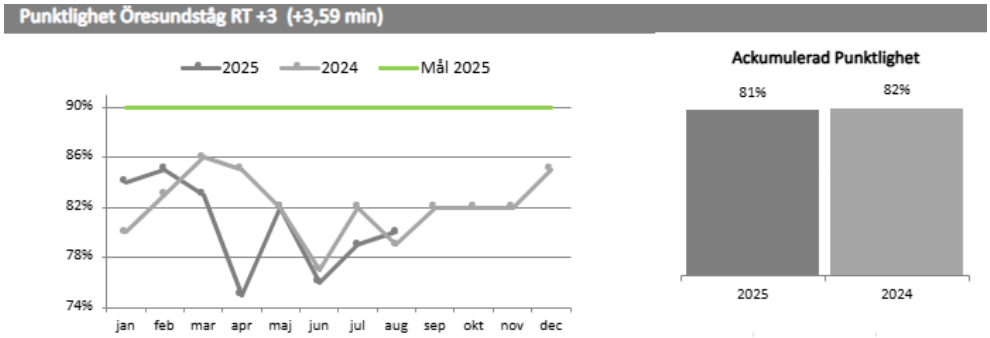
Samarbete med MKB ger Skånetrafiken tillgång till en lokal som lämpar sig för bussförarutbildningar. För MKB innebär samarbetet en möjlighet att stärka sina arbetslösa hyresgäster. De får ta del av workshops, studiebesök och information om förarutbildningar. Detta bidrar till ökad inkludering och arbetstillfällen inom regionen.

Skånetrafiken arbetar aktivt med att tillvara invånarnas erfarenheter och perspektiv. Detta medför att kollektivtrafiken kontinuerligt utvecklas med fokus på delaktighet, trygghet och användbarhet för alla invånare i Skåne. Andra initiativ och samarbeten finns att läsa om i vår Hållbarhetsredovisning. Tillsammans för en hållbar framtid – Hållbarhetsredovisning 2024 – Skånetrafiken.

Övergripande mål: Tillgänglighet och kvalitet

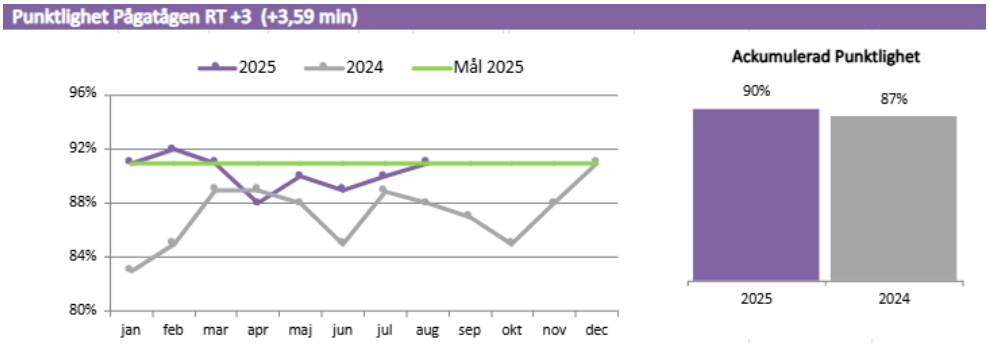
Punktligheten ska vara hög och resenärerna ska komma fram i tid

Tåg



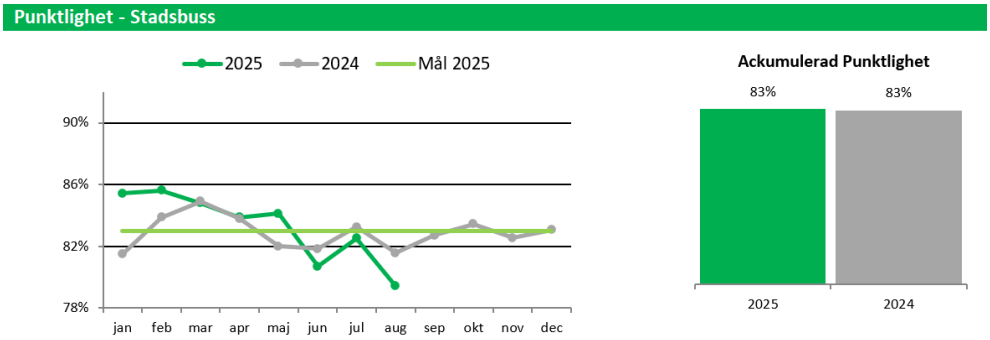
Punktligheten för Öresundståg är 81 procent 2025 (mål 90 procent RT+3) jämfört med 82 procent 2024.

Öresundstågen har svårt att nå upp till punktlighetsmålen för 2025. På Copenhagen Airport pågår ett stort banarbete där bland annat nya växlar läggs och nya plattformar byggs. Detta arbete gör tidtabellen på Kastrupbanan väldigt störningskänslig och därför är Öresundstågens punktlighet i Danmark låg. Även i Sverige pågår större banarbeten med bland annat kontaktledningsarbete norr om Hässleholm vilket även det gör tidtabellen känsligare för störningar. Då både Hässleholm och Danmark är centrala knutpunkter för Öresundstågsystemet där i stort sett alla tåg passerar igenom, får dessa arbeten stor inverkan på den generella punktligheten i hela trafiksystemet. 31 procent av förseningsvolymen under 2025 beror på Olyckor/tillbud/Yttre faktorer, följt av järnvägsföretag 18 procent samt infrastruktur 17 procent.



Pågatågen har en ackumulerad punktlighet på 90 procent för perioden januari – augusti vilket är en procentenhet under mål, men en förbättring med tre procentenheter jämfört med motsvarande period 2024. Januari – mars präglades av en hög punktlighet och målet nåddes under samtliga dessa månader för att sjunka något under våren där framförallt april sticker ut negativt. Det är främst kopplat till det omfattande och långvariga spårfelet på Öresundsbron som även orsakade följdförseningar för den övriga tågtrafiken i Skåne. Punktligheten i augusti når återigen mål. Förutom Ystadbanan och Södra Stambanan når samtliga stråk en punktlighet på minst 90 procent. Ystadbanan är den delsträcka som framför allt sticker ut negativt med en ackumulerad punktlighet på endast cirka 84 procent. Av de orsakskodade förseningsminuterna fördelar de sig på följande sätt Driftledning/Följdorsak 49 procent, Infrastruktur 17 procent, Järnvägsföretag 9 procent samt Olyckor/Tillbud/Yttre faktorer 25 procent. Jämfört med 2024 är det en viss minskning av infrastrukturrelaterade förseningar men en ökning av Olyckor/Tillbud/Yttre faktorer.

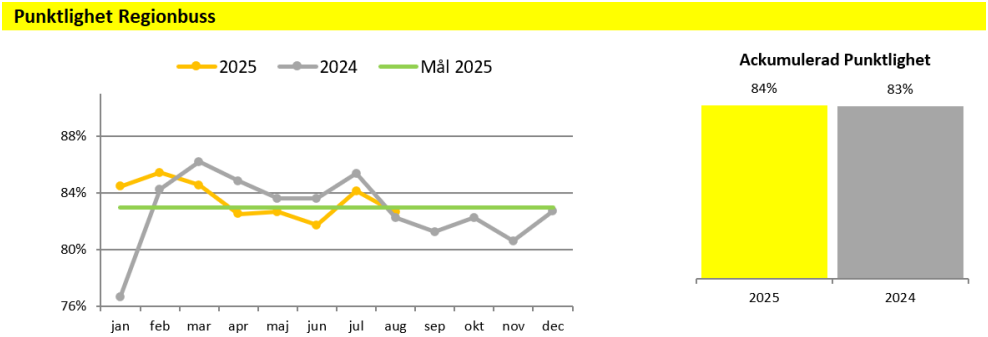
Buss



Punktligheten för stadsbuss är 83 procent ackumulerat augusti (mål 2025 83 procent, realtidsmätning -1 och +2,59 min). Detta är samma resultat som 2024.

För stadsbuss överträffades punktlighetsmålet under årets fem första månader, där samtliga storstäder nådde eller överträffade sina mål.

I samband med tidtabellsskiftet i juni startade nya linjenäten i Malmö och Helsingborg med flera nya linjer eller linjeförändringar. Här tappar Malmö stad fem procent i punktlighet och ytterligare två procent i augusti, till följd av att körtiderna blivit för snäva. Påverkade linjer kommer få mer körtid vid nästa tidtabellsskifte i oktober.

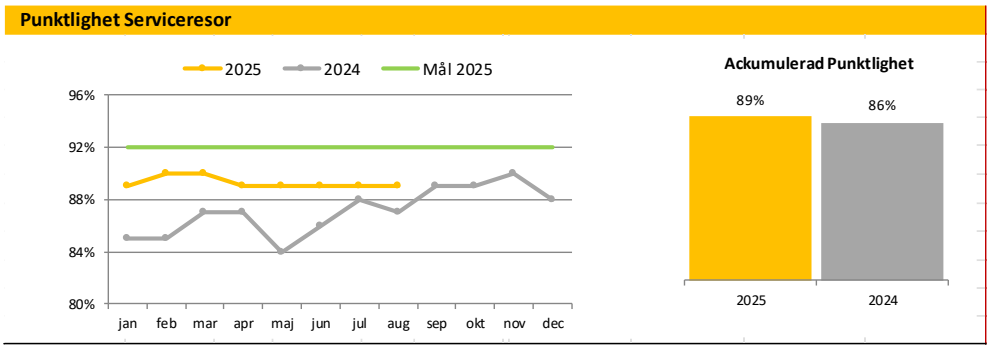


Punktligheten för regionbuss är 84 procent ackumulerat augusti (mål 2025 83 procent, realtidsmätning -1 och +2,59 min). Detta är en procent högre än föregående års resultat.

Övergripande har regionbuss har levererat en god punktlighet och resultatet är stabilt i flera av de regionbussavtal som tidigare haft punktlighetsutmaningar och det bidrar till måluppfyllelse.

Regionbusstrafiken som kör till och från Malmö har haft framkomlighetsutmaningar i staden i och med ombyggnationerna. Framkomligheten, både inom stad och landsbygd är den viktigaste förutsättningen för en stabil, attraktiv och hållbar kollektivtrafik.

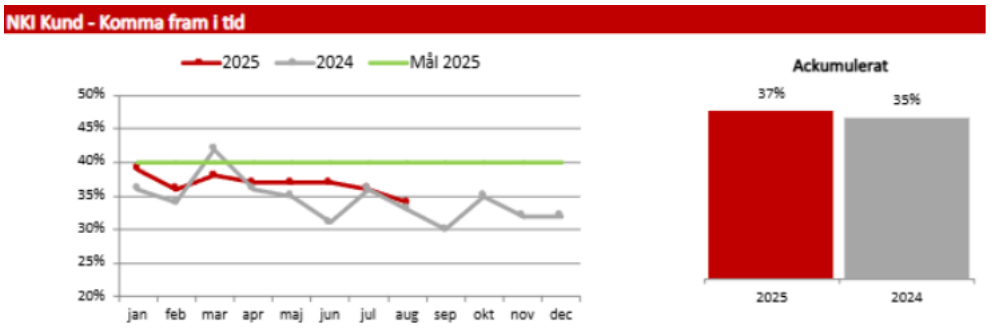
Serviceresor



Punktligheten för Serviceresor (realtidsmätning -15/+15min) är 89 procent för perioden jan-aug 2025 jämfört med 86 procent för motsvarande period 2024. Målet för helår 2025 är 92 procent.

Orsaker till att målet på 92% inte uppnås är flera. Utöver ökat resande ser vi andra förändrade resmönster till exempel ökad helg- och sommartrafik. Punktligheten har dock legat på en stabil nivå under året jämfört med inledningen av 2024 som påverkades av kapacitetsbrist i samband med uppstart av nya trafikavtal samt under jul och nyårshelgen vilket speglas i den uppmätta punktligheten. Serviceresor har även tagit ett ansvar för införande av raster för förare vilket till viss del påverkat punktligheten.
Serviceresor arbetar kontinuerligt med att optimera utnyttjandet av befintlig kapacitet för att möta ökande efterfrågan på resor.

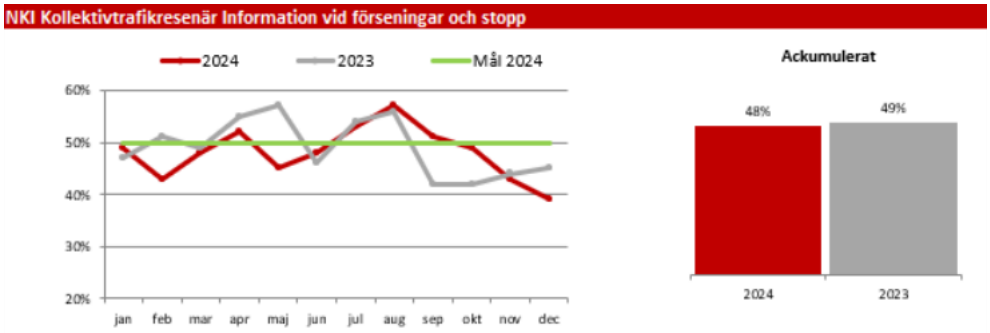
NKI komma fram i tid



Resultatet för de första åtta månaderna 2025 landar på 37 procent (mål 40 procent) jämfört med 35 procent samma period 2024. Att kunna lita på att komma fram i tid, är det som Skånetrafikens kunder tycker är det viktigaste för den totala reseupplevelsen. Sämst tillit till att

komma fram i tid har de kunder som i huvudsak reser med tåg i Skåne. Betyget kan inte rakt av jämföras mot tåg och bussars punktlighet utan för att få en mer rättvisande bild behöver betyget även jämföras med andelen inställda avgångar.

NKI Information vid förseningar och stopp



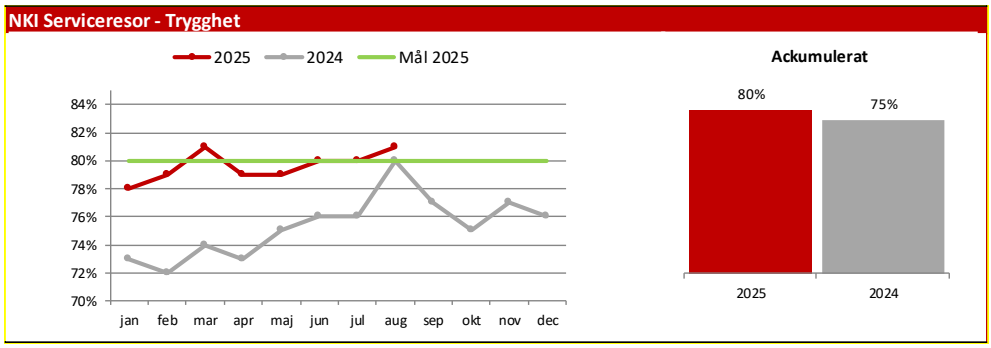
Resultatet för perioden januari till augusti 2025 ligger på 47 procent (mål 50 procent) jämfört med 48 procent 2024. Frågan ställs till de resenärer som upplevt en försening. Vid kompletterande studier gjorda med vår kundpanel via Panelista blev det tydligt att man efterfrågar alternativa resvägar vid en störning. Tilltron till tågersättande buss vid akuta störningar är så låg att man hellre letar efter en annan resväg även om det kanske innebär en längre omväg. Dessutom tycker man att informationen i appen kommer försent och inte riktigt går att lita på eller i alla fall inte agera på. Vid planerade avbrott fungerar ersättningsbussarna något bättre, men tidsplaneringen och anpassningen för passagerarantalet är fortfarande bristfällig. Flera respondenter uppskattar när det finns personal eller värdar på plats som kan guida och hjälpa.

En trygg kollektivtrafik

NKI Trygghet

Resultatet för de första åtta månaderna 2025 är att 72 procent av kunderna uppger att de känner sig trygga när de reser med Skånetrafiken (målet är 70 procent) jämfört med 70 procent 2024. Tillsammans med tilliten till att komma fram i tid är trygghetsupplevelsen det som avgör mycket av kundernas totala reseupplevelse och NKI-betyg. Graden av hur pass trygg man känner sig i kollektivtrafiken beror mycket på hur stor tilliten till Skånetrafikens leverans är. Är tilliten till förutsägbarhet i leverans och information låg så blir tryggheten också lidande. Oron att utsättas för brott är större bland yngre än bland äldre. Yngre rör sig också oftare ute vid tidpunkter då risken generellt sett är större för att utsättas för kriminalitet. Kvinnor är generellt sett mer otrygga än männen när de rör sig i offentliga miljöer och kollektivtrafiken. Minst trygga är de som definierar sig som varken man eller kvinna. Tryggheten påverkas också negativt av att bevittna hur andra (exempelvis ombordpersonal och förare) utsätts för trakasserier och hot även om man själv inte är direkt utsatt.

NKI Trygghet Serviceresor



Resultatet ackumulerat augusti 2025 uppgår till 80 procent vilket ligger helt i linje med målet för året och fem procentenheter bättre jämfört med samma period 2024. Bättre tillgänglighet i telefonin och bättre punktlighet är två faktorer som bidrar till en ökad trygghet för kunderna. Samtidigt har Serviceresor genomfört ett arbete kring kundtrygghet under de senaste två åren i syfte att identifiera faktorer som påverkar kundens upplevda trygghet, för att kunna identifiera insatser som kan öka kundens trygghet. Arbetet har sedan övergått i ett antal initiativ som genomförs tillsammans med trafikföretagen.

Övergripande mål: Hållbar utveckling i hela Skåne

En kollektivtrafik för hela Skåne som är anpassad utifrån nya behov och som främjar nya moderna lösningar så att ett effektivt och hållbart transportsystem uppnås.

Piloten med dynamisk kollektivtrafik på landsbygden, kallad SkåneFlex, har fortsatt under 2025. Den initiala planen var att avsluta piloten i september, men då det finns anledning att undersöka konceptet ytterligare har kollektivtrafiknämnden beslutat förlänga nuvarande pilot fram till årsskiftet samt att ge förvaltningen i uppdrag att ta fram förslag på hur piloten skulle kunna utvidgas och på ett tydligare sätt kopplas ihop med det befintliga trafiksystemet.

Utreda hur en överflyttning kan ske från sjukresor till allmänna kollektivtrafiken för de som har möjlighet att resa med denna. Kollektivtrafiknämnden har huvudansvaret och uppdraget ska ske i samverkan med hälso- och sjukvårdsnämnden och samtliga sjukhusstyrelserna.

Ett pilotprojekt med Hässleholms sjukhus har genomförts där de tre åtgärderna; medicinska kriterier för sjukresa, användning av digitala kanaler och kostnadsfria sjukresor för kunden har utretts. Skånetrafiken och Hässleholms sjukhus har konstaterat att det finns både möjligheter och begränsningar inom samtliga de områden som lyfts fram inom projektet. När det gäller möjligheten att införa ensade medicinska kriterier för sjukresa pekar vården på den flora av olika diagnoser och behov som uppstår inom en patientpopulation, vilket gör det svårt att fastställa kriterier som förväntas följas till punkt och pricka. Användning av digitala kanaler och möjligheten till kostnadsfria sjukresor lyfter projektet fram som framkomlig väg att effektivisera processen. Sådana åtgärder behöver fortsätta utredas och planeras in i den flora av digital utveckling som redan pågår inom Skånetrafiken.
Projektgruppen har lämnat ett antal förslag och samarbetet i projektform är avslutat men de förslag och erfarenheter som tagits fram inom projektet förs till det fortsatta arbetet inom Skånetrafiken respektive inom hälso- och sjukvården såväl som i samverkan mellan Skånetrafiken och hälso- och sjukvården.

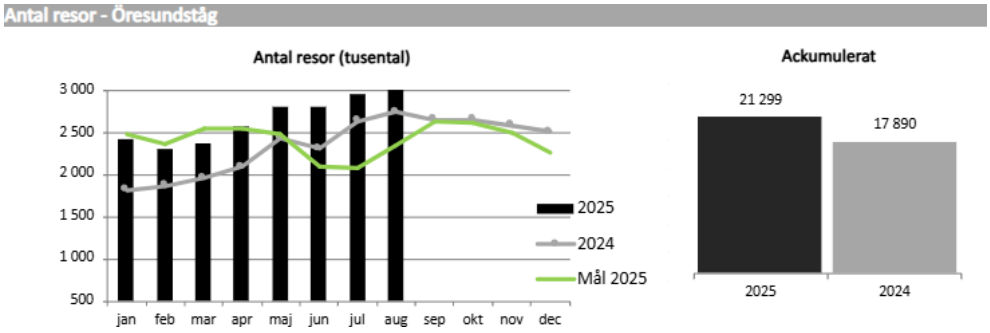
Resandeutveckling

Antal resor ackumulerat augusti uppgår till 113,9 miljoner resor, vilket är ca 300 000 resor lägre än mål. Jämfört med 2024 är det en ökning med två procent. Kalendereffekten ackumulerat augusti är två vardagar mindre 2025 jämfört med 2024. Målet för antal resor på helår 2025 är 176 miljoner resor.

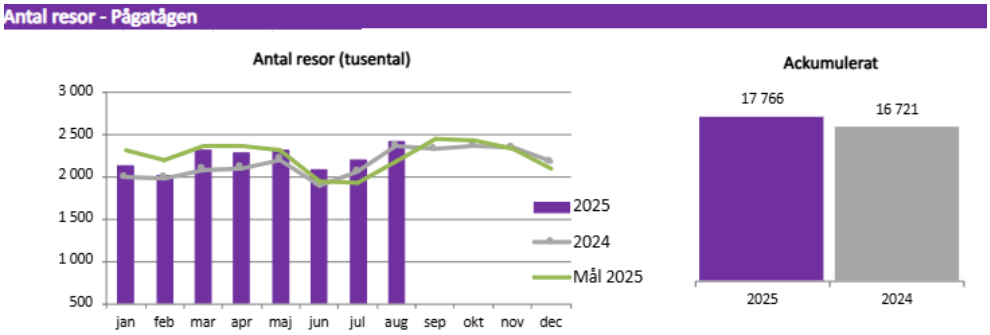
Tåg

Antalet resor med Skånetrafikens tåg under 2025 har ökat med 13 procent, jämfört med samma period 2024. Till och med augusti 2025

har vi ca 39,3 miljoner resor ackumulerat vilket är 2,7 miljoner högre än målet på 36,6 miljoner resor.

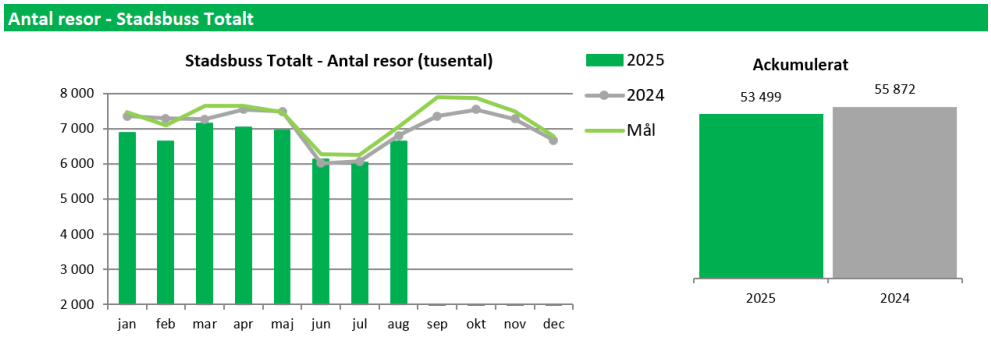


Resandet med Öresundståg ökar med 19 procent ackumulerat till och med augusti 2025 och landar på 2,3 miljoner resor över mål. Under årets första tre månader är resandet lägre än målet men från maj och under sommarmånaderna så ökar resandet rejält.



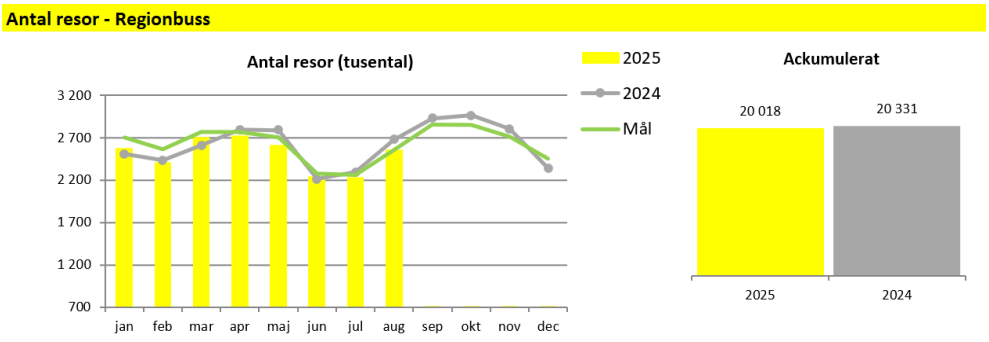
Antalet resor med Pågatåg under perioden januari – augusti uppgår till cirka 17,8 miljoner resor vilket är sju procent mer än motsvarande period 2024. Det innebär att Pågatåg har ett resande som ligger i linje med mål. Framför allt sommarperioden har en större mängd resor än förväntat och augusti innebar resanderekord på Pågatåg med cirka 2,4 miljoner resor.

Buss



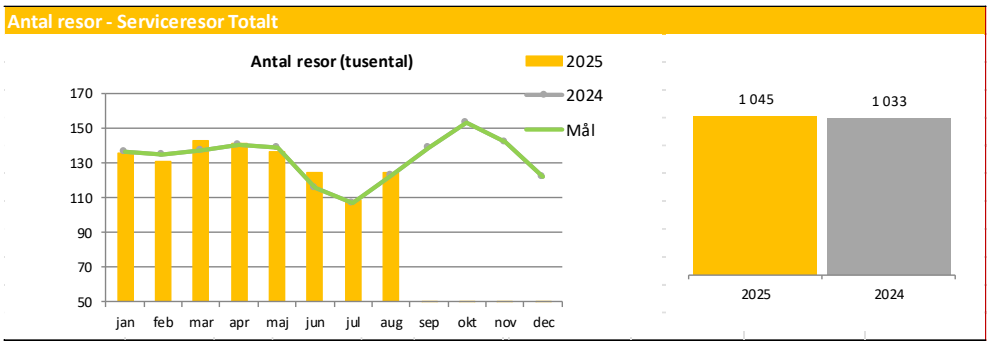
Årets resandemål för stadsbuss är 87 miljoner resor, en ökning på tre procent mot föregående år. Ackumulerat augusti har stadsbuss ett resande på 53,5 miljoner resor, vilket är 3,4 miljoner resor från resandemålet ackumulerat augusti på 56,9 miljoner resor. Resandeutvecklingen för perioden januari till och med augusti är minus fyra procent mot 2024. Kristianstad är enda storstaden med positiv resandeutveckling, plus en procent, medan Malmö ligger minus tre procent, Helsingborg minus sex procent och Lund minus sju procent.

Stadsbuss har inte lyckats nå resandemålet någon månad i år, även om utfallet var något bättre och i nivå med 2024 under juni och juli. Vi såg redan under förra hösten att resandet under vardagarna började minska och den trenden har hållit i sig under 2025. Det är främst storstäderna där resandet minskat och detta primärt för enkelresor. Vi ser även en minskning av antal vardagsresor gjorda med 30-dagarsbiljetten där biljettdata bekräftar att det sker färre arbets- och skolresor än tidigare. Resandet under peaktiderna var betydligt lägre under våren 2025 än vad det varit de två senaste åren. Det verkar således ha skett en förändring i resvanorna hos våra kunder, främst i storstäderna. Där är konkurrensen för andra färdmedelsalternativ så som cykel, el-scooter och taxitjänster extra hög och påverkar just kortare enkelresor. Detta särskilt i Malmö och Helsingborg under tiden som det varit stora ombyggnationer inför de nya linjenäten som startade i juni.



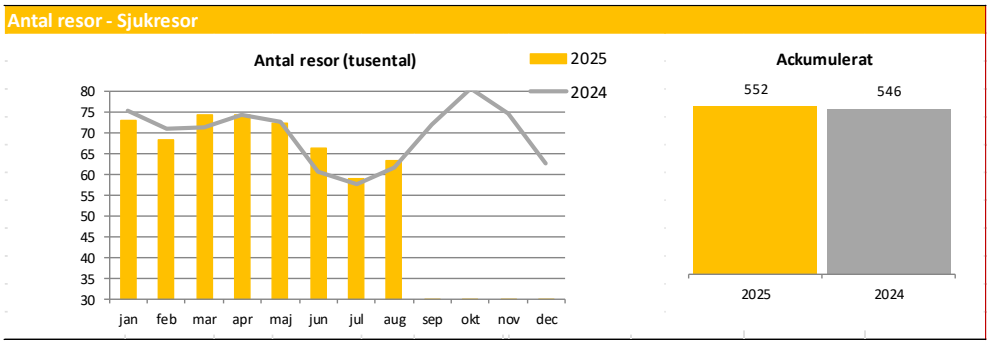
Årets resandemål för regionbuss är 31,5 miljoner resor, en ökning på en procent mot föregående år. Ackumulerat augusti har regionbuss ett resande på 20 miljoner resor, vilket är 600 000 resor från resandemålet ackumulerat augusti på 20,6 miljoner resor. Resandeutvecklingen för perioden januari till och med augusti är minus två procent mot 2024. Resandeutvecklingen var ackumulerat positiv under årets första tertial, för att sedan vända till försiktigt negativ utveckling. Resandetrenderna vi ser för stadsbussresandet, med färre antal resor per 30-dagarsbiljett och lägre resande i peaktider, syns även i regionbussresandet. Störst konkurrens mot regionbussresor är, likt 2024, de låga drivmedelspriserna.

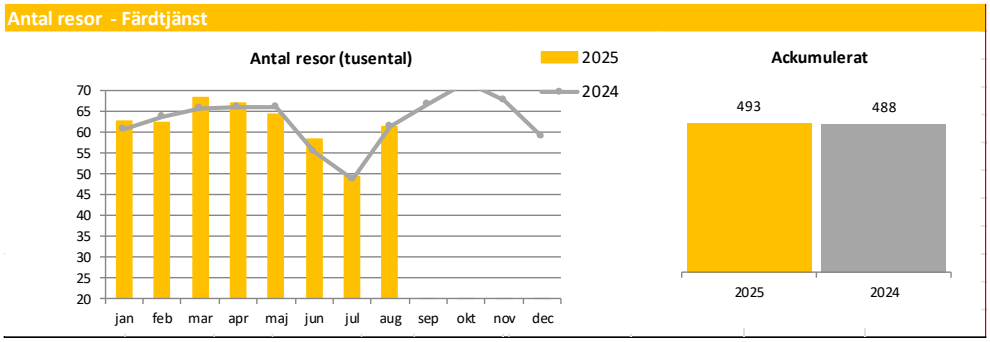
Serviceresor



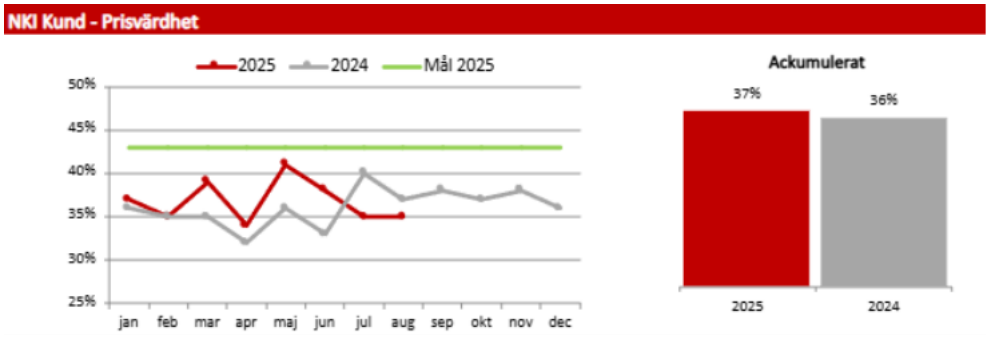
Antalet Serviceresor (sjukresor och färdtjänst) uppgår ackumulerat augusti till drygt en miljon resor vilket är en procent över det uppsatta målet och en procent mer än motsvarande period 2024. Efter ett antal år med kraftig ökning av antalet serviceresor har kurvan planat ut och det senaste halvåret legat på en stabil årstakt på drygt 1,6 miljoner resor. Grundvolymen på vardagar är dock fortsatt högre 2025 än föregående år och prognosen för helåret 2025 visar på en

helårsökning om 2,8 procent. Trenden är densamma för både sjukresor och färdtjänst som båda har en ökning på en procent mot föregående år ackumulerat augusti.





NKI Prisvärt



Resultatet hittills för 2025 är 37 procent (mål 43 procent) jämfört med 37 procent 2024. De som reser i stadstrafiken anser oftare att kollektivtrafiken är prisvärd medan de som gör längre resor som inkluderar byten är mindre benägna att hålla med. Generellt ansträngd ekonomi bland hushållen ökar känsligheten för kostnaden på månadskort i en trafik man upplever att man inte alltid kan lita på.

Fritextsvar handlar oftast om en upplevd hög kostnad för 30-dagarsbiljetten i jämförelse med tilliten till leveransen.

För andra året genomförde vi en priskampanj på Sommarbiljetten med mycket lyckat resultat. Aldrig förr har vi sålt så många biljetter, och av de tillfrågade kunderna är det 95 procent som upplever erbjudandet som prisvärt. I övrigt har vi jobbat mycket med att erbjuda mervärde till våra kunder, bland annat genom olika samarbeten som ger våra kunder rabatter på olika event i Skåne.

Övergripande mål: Attraktiv arbetsgivare, professionell verksamhet

Region Skånes attraktivitet som arbetsgivare har avgörande betydelse för att möta behovet av kompetens idag och framöver. Att vara en attraktiv arbetsgivare med en professionell verksamhet innebär att ständigt arbeta för att skapa en attraktiv arbetsplats, stödja medarbetarutveckling och använda kompetensen rätt.

Säkra en hållbar och långsiktig kompetensförsörjning

Kompetensförsörjningen är en av Region Skånes stora utmaningar. En genomtänkt strategisk kompetensförsörjning är en förutsättning för att klara framtidens uppdrag. Region Skåne arbetar systematiskt med kompetensförsörjningen där behov av åtgärder och insatser identifieras på ett sammanhållet vis i Region Skånes kompetensförsörjningsstrategi.
En genomtänkt strategisk kompetensförsörjning är en förutsättning för att klara framtidens uppdrag. Kompetensförsörjningsområdet är även ett av de identifierade målen med omställningsarbetet.

Beskriv hur arbetet har fortlöpt under perioden avseende den strategiska kompetensförsörjningen.

I kompetensförsörjningsplanen konstateras att Skånetrafiken står inför en mängd utmaningar och förändringar som kommer att påverka hur vi behöver arbeta för att attrahera och behålla kompetens. Flera av insatserna är viktiga för förvaltningens utveckling i stort. I handlingsplanen för perioden 2025–2026 fokuserar vi på vidareutveckling av aktiviteter som har en direkt påverkan på att skapa en attraktiv arbetsplats och vara en attraktiv arbetsgivare. Arbetet är uppdelat i fyra olika arbetsströmmar:

- Kommunikation som gör avtryck
- Framtidens onboarding
- Branschens bästa kompetensutveckling
- En gemensam stark kultur

Arbetet med dessa arbetsströmmar drivs som ett samlat projekt i samarbete mellan avdelning Försäljning och marknad och HR-enheten. Därutöver har arbetet med Region Skånes kompetens och tjänstemodell startats upp under hösten 2024 vilket förväntas ge positiva effekter på arbetet med den interna karriärutvecklingen.

Kommunikation som gör avtryck

Under året har arbetet med att konkretisera och levandegöra vårt arbetsgivarlöfte fortsatt. För att driva arbetet framåt har en mindre arbetsgrupp tillsatts med uppdraget att ta fram förslag på hur löftet kan integreras i det dagliga arbetet och upplevas som relevant och verklighetsnära för våra medarbetare. Syftet är att säkerställa att arbetsgivarlöftet inte bara är ett formulerat mål, utan något som genomsyrar vår kultur, våra processer och vårt bemötande – så att medarbetarna känner igen sig i det och upplever det i praktiken.

Framtidens onboarding

Under slutet av 2024 påbörjades implementeringen av Region Skånes onboardingprocess. Under våren har ett arbete pågått inom

Skånetrafiken för att anpassa materialet och säkerställa så att det harmoniserar med förvaltningens specifika förutsättningar och behov. Målet är att stegvis kunna införa den anpassade onboardingprocessen under senare delen av året. Vissa delar av processen kommer att vara gemensamma med Region Skånes process, medan andra är särskilt framtagna för Skånetrafiken. Genom detta arbete vill vi stärka nyanställdas introduktion och skapa förutsättningar för en trygg och välkomnande start i organisationen.

Branschens bästa kompetensutveckling

Under våren har arbetet med det regionövergripande projektet Kompetens och tjänstemodell fortskridit. Fokus har varit på yrkesgrupperna kundinformatörer och färdtjänsthandläggare där det för den förstnämnde finns ett förslag till utvecklingsprogram framtaget. Under hösten kommer arbetet att fortsätta med att starta upp ytterligare yrkesgrupper.

En central utmaning kopplad till projektet är den snabba utvecklingen inom AI och hur den kan påverka kompetensbehoven. Yrkesroller förväntas förändras, både i fråga om arbetsinnehåll och de färdigheter som krävs för att utföra arbetsuppgifterna. För att framgångsrikt hantera dessa förändringar krävs en flexibel och dynamisk kompetensutvecklingsstrategi som möjliggör kontinuerlig utveckling för både individer och verksamheten som helhet för att rusta organisationen inför framtiden.

Arbetet med att etablera tydliga karriär- och utvecklingsvägar för medarbetare och chefer är en central del i vår strategi för att attrahera, behålla och utveckla den kompetens vi behöver för att driva verksamheten framåt. Alla medarbetare ska ha en individuell utvecklingsplan, vilket stödjer deras kontinuerliga utveckling. Under hösten kommer nästa modul av Kompetensplattformen att lanseras vilket innebär att yrkesspecifika kompetensplaner kopplas till respektive yrkesgrupp för att underlätta kompetensutvecklingen för samtliga medarbetare.

Medarbetare som har intresse och potential för chefsuppdrag ska få möjlighet till relevant utveckling inför framtida ledarroller. Som ett led i detta arbete har det påbörjats ett arbete med att ta fram en kravprofil för chefstjänster som syftar till att lyfta fram kandidater som genomgått Regionen Skånes program för framtida chefer. Dessutom ska nuvarande chefer ges de bästa förutsättningarna och stödet för att utvecklas i sitt ledarskap.

För att stärka vår förmåga att driva och leda utveckling, samt möta de krav som ställs inom förändringsledning och processarbete, har en omorganisation av stabsavdelningen inletts. Syftet och målet med omorganisationen är att samla och tydliggöra ansvar för HR, Ekonomi, Kvalité och Säkerhet och beredskap för ett förvaltningsövergripande utvecklingsarbete, samt att säkerställa att rätt kompetens finns på plats för att långsiktigt stödja förvaltningen i dess utveckling. Samtidigt finns ett växande behov av att förstärka kompetensen inom områden som civilt försvar, krisberedskap och informationssäkerhet. Vissa delar av omorganisationen har genomförts under våren, men huvuddelen av arbetet kommer att genomföras under hösten. För medarbetarna innebär förändringen nya möjligheter till kompetensutveckling och tydligare ansvarsfördelning, samtidigt som den kan innebära nya arbetsuppgifter och förändrade arbetssätt. En viktig del av processen är därför att säkerställa god kommunikation och delaktighet genom hela omställningen. För förvaltningen i stort förväntas omorganisationen leda till ett effektivare samarbete, där stabsfunktionens stöd till övriga delar av organisationen blir mer samlat, strategiskt och behovsanpassat.

Under året har flera av de verksamheter som tidigare haft stora rekryteringsutmaningar, framför allt de med hög andel medarbetare som avdelning Kundservice och trafikinformation och affärsområde Serviceresor, visat en positiv utveckling. Flera enheter rapporterar nu att rekryteringsläget har stabiliserats och att det inte längre är lika svårt att hitta rätt kompetens. Inom beställningsmottagningen har en

förändrad kravprofil, med ökat fokus på serviceförmåga och administrativa färdigheter, visat sig ge goda resultat.

Trots att vi under året sett förbättringar i rekryteringsläget inom flera verksamheter, kvarstår betydande utmaningar när det gäller att bemanna specialisttjänster. Dessa roller kräver ofta specifik kompetens och lång erfarenhet, vilket gör att utbudet av lämpliga kandidater är mycket begränsat. Detta medför en hög konkurrens om den specialistkompetens som finns tillgänglig, vilket i sin tur försvårar förvaltningens möjligheter att tillsätta dessa tjänster. Det är ett område där behovet är fortsatt stort och där insatser krävs för att långsiktigt säkra kompetensförsörjningen.

Under sommaren har HR-enheten och avdelning Strategi och affär tagit emot sommarjobbare inom ramen för sommarjobbssatsningen i Region Skåne. Detta är en långsiktig satsning för att väcka intresse för förvaltningens yrkesområden.

För att ytterligare stärka arbetet med kompetensförsörjning och skapa bättre förutsättningar för att attrahera och behålla rätt kompetens, har ett omfattande arbete genomförts under året med att se över AID-koder och befattningsstruktur inom hela förvaltningen, i syfte att skapa en tydligare och mer enhetlig struktur. Målet är att säkerställa att roller och befattningar speglar verksamhetens behov och ger ett korrekt underlag för både lönestruktur och statistik. Arbetet har kommit långt, men viss justering återstår för att säkerställa att samtliga medarbetare är korrekt placerade.

En gemensam stark kultur

Förvaltningen arbetar sedan ett par år tillbaka aktivt med organisationskulturen. Detta för att göra en förflyttning från ett starkt fokus på resultat till att inkludera det relationsskapande och syftesdrivna. Utgångspunkten är att arbeta med ledarskapet, dvs hur våra chefer beter sig och leder sin verksamhet och sina medarbetare i vardagen. I detta arbete har förvaltningen tagit stöd av en

organisationspsykolog från företagshälsovården som utgått från ledar- och kommunikationsmodellen Klart ledarskap.

Attraktiv arbetsplats

Region Skånes arbetsplatser ska vara trygga och säkra för såväl medarbetare som alla som befinner sig i någon av Region Skånes verksamheter. Region Skåne behöver stärka arbetet för en god och hälsofrämjande arbetsmiljö vilket är avgörande för Region Skånes attraktivitet som arbetsgivare och för en väl fungerande kompetensförsörjning.

Resultat från medarbetarenkät

Årets medarbetarenkät, som besvarades av över 90 procent av medarbetarna, ger oss värdefulla insikter om hur arbetsmiljön upplevs. Skånetrafiken har ett Hållbart Medarbetarengagemang (HME-värde) som ligger strax över genomsnittet för Sveriges kommuner och regioner.

Bland de positiva resultaten märks en ökad känsla av meningsfullhet i arbetet, och fler upplever att de lär sig nytt i sitt dagliga arbete. Fler har också en dokumenterad individuell utvecklingsplan, vilket förbättrar förutsättningarna för uppföljning och utveckling.

Samtidigt finns det utmaningar såsom låg upplevelse av att se fram emot arbetsdagen och minskad känsla av uppskattning. Resultatet för frågan om man kan rekommendera andra att börja på ens arbetsplats sjönk 4 procentenheter mellan 2022 och 2023, i årets mätning ligger den kvar på den lägre nivån.
Även om resultatet förbättrats inom området styrning ligger resultatet på frågan uppföljning av arbetsplatsens mål kvar på en låg nivå.
Oroväckande är att upplevelsen av att vara utsatt för diskriminering eller trakasserier har ökat, från fyra procent till fem procent.

I en samlad analys av resultatet från medarbetarenkäten kan slutsatsen dras att medarbetarna tycker att det dagliga arbetet fungerar bra, de vet vad de ska göra, de får förtroende och kan ta ansvar och de känner att de utvecklas. Vi har haft en period av

omsättning på chefer och byten av chefer vilket kan vara anledningen till att frågorna om uppskattning från chefen och uppföljning av mål gått ner. Cheferna har inte kunnat vara närvarande i det dagliga arbetet på samma sätt, vilket har både positiva och negativa effekter.

Vi behöver fortsätta analysera vad det är som gör att man inte vill rekommendera arbetsplatsen till andra. Beror det på hög arbetsbelastning, omsättning på chefer eller på att samarbetet mellan olika avdelning inte alltid fungerar.

Under hösten 2024 genomfördes en fördjupad enkät med fokus på organisatorisk och social arbetsmiljö. Resultatet från den analyserades i gemensamma workshopar där även tre förvaltningsövergripande mål sattes; arbetsbelastning i balans, tydlig kommunikation från ledningen och psykologisk trygghet.

Gemensamma handlingsplaner för de båda enkäterna har tagits fram och vi arbetar vidare med dessa både på arbetsplatsnivå och förvaltningsövergripande. Detta arbete förväntas förbättra arbetsmiljön, samarbetet och känslan för arbetsplatsen.

Sjukfrånvaro

Sjukfrånvaron har under perioden januari till och med juli 2025 minskat med 0,8 procentenheter och ligger under perioden på medelvärdet 4,4 procent (medelvärde 5,2 procent i perioden januari till och med juli 2024). Det är inom gruppen administratörer som vi ser en tydlig minskning, från 8,3 procent 2024 till 6,7 procent 2025, alltså en minskning med 1,6 procentenheter.

Förvaltningens chefer har samtal med medarbetare enskilt och på arbetsplatsträffar för att följa upp hur arbetsmiljön och måendet i gruppen är. Vid sjukfrånvaro fångas medarbetaren upp och vid behov görs anpassningar eller företagshälsovården kopplas in. Cheferna samtalar med medarbetare om vikten av att tänka på sin hälsa och vara aktiv på fritiden och påminner om möjligheten till friskvårdsersättning.

Minskningen av sjukfrånvaro inom administratörsgruppen beror troligen på särskilda satsningar i de verksamheter som har många administratörer. Till exempel har Serviceresor arbetat arbetsmiljö- och hälsofrämjande med fokus på att öka delaktigheten och självledarskapet hos medarbetarna. De har även i samarbete med sin HR-partner arbetat aktivt med rehabilitering och återgång i arbete för sjukskrivna medarbetare. Inom avdelning Kundservice och trafikinformation arbetar man aktivt med insatser för att skapa ett bra och öppet klimat i arbetsgrupperna.
Utifrån de insatser som görs enligt ovan kommer troligen sjukfrånvaron fortsätta sjunka.

I helårsanalysen för 2024 såg vi en liten ökning i sjukfrånvaron för chefer. Detta är viktigt att följa upp eftersom det kan vara en viktig signal om stress och hög arbetsbelastning i förvaltningen. Dessutom är chefens närvaro avgörande för att möjliggöra en god arbetsmiljö och minskning av sjukfrånvaron för medarbetarna. Vi ser nu att för perioden januari till och med juli 2025 har sjukfrånvaron för cheferna ökat med 0,2 procentenheter, från 1,0 procent till 1,2 procent. Det är låga nivåer men ändå viktigt att följa.

Utveckling av personalrörlighet

Personalrörligheten för tillsvidareanställda har gått ner från 2,1 procent januari till och med juli 2024 till 2,0 procent januari till och med juli 2025. Notera att rörligheten i denna analys fokuserar på de tillsvidareanställda, och inte inkluderar visstidsanställda som det gjort tidigare. Under förra året hade vi en stor rörlighet bland chefer men det har fram till juli i år inte varit någon chef som slutat, dvs en mycket positiv utveckling.

När det gäller administratörsgruppen har rörligheten ökat men det är från låga siffror, 2,1 procent januari till och med juli 2024 och 3,1 procent januari till och med juli 2025. Siffrorna gäller tillsvidareanställda. Att notera är att andelen visstidsanställda är stor inom administratörsgruppen vilket påverkar känslan av stabilitet

negativt. Vilket i sin tur kan påverka arbetsmiljön. Det är viktigt att följa utvecklingen så att rörligheten inte fortsätter öka till problematiska nivåer som vi haft tidigare.
Inom gruppen handläggare ser vi en liten ökning med 0.3 procentenheter till 1,5 procent.

Sammanfattningsvis finns det skäl att fortsätta följa personalrörligheten men förvaltningen har just nu inte de utmaningar vi sett tidigare. Den totala personalrörligheten för tillsvidareanställda i regionen är 3,6 procent för perioden januari till och med juli 2025.

Samlad analys av de regiongemensamma indikatorer som är knutna till målområdet Attraktiv arbetsplats

INDIKATORER ATTRAKTIV ARBETSPLATS

Indikator	2025	Jämförelse
Chefstäthet Chef/medarbetare	12 (jan-aug 2025)	11 (jan-aug 2024)
Frånvaro Sjukfrånvaro	4,4 % (jan-juli 2025)	5,2 % (jan-juli 2024)
Ledarskap Delindex HME	82 (2025)	82 (2023)
Personalrörlighet Extern, tillsvidareanställda	2,0 % (jan-jul 2025)	2,1 % (jan-aug 2024)

Förvaltningen har en fortsatt god chefstäthet med tolv medarbetare per chef. Att rörligheten bland chefer minskat har en positiv koppling till medarbetarens trivsel på arbetsplatsen. Detta har också en påverkan på sjukfrånvaron både utifrån att stabilitet på arbetsplatsen gagnar arbetsmiljö och trivsel och att en närvarande chef har större möjlighet att arbeta aktivt med rehabilitering och motverka sjukfrånvaro.
I medarbetarenkäten ligger den samlade bedömningen av ledarskapet på samma nivå som 2023 men bryter vi ner det på delfrågorna ser vi att det minskat något på frågorna om cheferna visar uppskattning och

förtroende men det har ökat på frågan om cheferna ger medarbetaren förutsättningar att ta ansvar.

Stöd medarbetarutveckling

Lärande och kompetensutveckling är en självklarhet genom hela yrkeslivet. En attraktiv arbetsgivare både förväntas och behöver skapa utrymme till lärande i vardagen. Kompetensutvecklingsinsatserna görs för att möta behovet av kompetens i Region Skånes verksamheter men är också viktiga ur ett attraktivitetsperspektiv och för att behålla medarbetare.

Region Skåne ska ge förutsättningar för att behålla och utveckla medarbetare i takt med ett ständigt föränderligt arbetsliv.

I Skånetrafikens målfundament uttrycks vikten av att arbeta med kompetensutveckling och lärande. Vår strategi fokuserar på att utveckla och ta hand om kompetenser och potential hos befintliga medarbetare för att matcha verksamhetens behov och att vara en flexibel och lärande organisation. I den OSA-enkät som genomfördes hösten 2024 såg vi att medarbetarna inte alltid uppfattar det som att de får möjlighet till långsiktig kompetensutveckling. Samtidigt ökar andelen medarbetare som har en individuell utvecklingsplan och i årets medarbetarenkät svarar 88 procent att de har en sådan plan. Vi arbetar vidare för att komma upp mot 100 procent då detta är ett viktigt verktyg i denna fråga.

Som exempel på kompetensutveckling och lärande inom specifika områden har Beställningscentralen genomfört utbildningar för medarbetare som ska få "dubbelkompetens", det vill säga kunskap som beställningsmottagare och trafikledare. Medarbetarna har också fått lärande insatser genom telecoachning och handledning. Inom Färdtjänst har enheten genomfört riktade insatser för att stärka medarbetarnas kompetens inom samtalsteknik. Samtliga medarbetare får handledning som stöd i ärenden, främst av teamledare och verksamhetsutvecklare. Dessutom hålls

handläggarmöten en gång per månad där olika ämnen tas upp för kompetenshöjning inom myndighetsutövning.

Förvaltningen arbetar aktivt inom ramen för regionens projekt för framtagande av kompetens- och tjänstemodeller, KTM, för att ta fram ramverk för kompetens och lärande för våra yrkesgrupper. Se mer om detta under rubriken Säkra en hållbar och långsiktig kompetensförsörjning.

Samlad analys av de regiongemensamma indikatorer som är knutna till målområdet Stöd medarbetarutveckling

INDIKATORER STÖD MEDARBETARUTVECKLING

Indikator	2025	Jämförelse
Motivation Delindex HME	76 (2025)	75 (2023)
Närvaro	72,5 % (jan-juli 2025)	71,7 % (jan-juli 2024)
Personalrörlighet Extern, tillsvidareanställda	2,0 % (jan-juli 2025)	2,1 % (jan-juli 2024)
Semesteruttag Årets uttagna semesterdagar	66,1 % (jan-aug 2025)	66,5 % (jan-aug 2024)

I den samlade analysen av ovanstående nyckeltal ser vi att utvecklingen går på rätt håll. Motivation och närvaro ökar och personalrörlighet och sjukfrånvaro minskar. Förvaltningens administratörer är en grupp som haft ganska problematiska siffror med bland annat låg närvaro och hög sjukfrånvaro. Här ser vi tydliga tecken på en positiv utveckling där verksamhetens arbete med att minska sjukfrånvaron och stärka en god arbetsmiljö har gett effekt. Efter en period av vakanta chefstjänster är nu dessa tjänster tillsatta och därmed finns det närvarande chefer vilket ger en positiv effekt på många sätt. Motivationen har ökat på totalen, från 75 till 76. När vi tittar specifikt på chefernas motivation har den ökat från 83 till 90 vilket är en avsevärd förbättring. Denna effekt ser vi för cheferna

även inom områdena ledarskap och styrning i medarbetarenkäten. Den positiva utvecklingen beror troligen på flera saker där arbetet med struktur och kultur, som bedrivs aktivt sedan något år tillbaka, kan vara viktiga delar. Den positiva utvecklingen tros fortsätta under året.
En siffra som sticker ut är hur stor del av semesterdagarna som Skånetrafikens medarbetare har tagit ut. Det ligger på 66,1 procent under perioden jan-aug. Att jämföra jämför med semesteruttaget för hela regionen som ligger på 72,3 procent. Vad är det som gör att Skånetrafiken har tagit ut mindre semester? Detta behöver följas upp och analyseras i helårsrapporten.

Använd kompetensen rätt

För att ge förutsättningar för rätt grundbemanning och rätt kompetens på rätt plats i rätt tid behöver normer och arbetssätt omprövas och nya perspektiv och innovation bejakas. I begreppet rätt använd kompetens ingår både att uppgiftsväxla mellan yrkeskategorier och att undersöka möjligheter för nya yrken och kompetenser, exempelvis för att avlasta vårdpersonal och chefer från administrativa uppgifter.

Alla verksamheter inom respektive nämnd och styrelse ska arbeta aktivt med rätt använd kompetens i omställningsarbetet och de åtgärder som ger direkta effekter på tillgänglighet, kompetensförsörjning/ produktivitet och effektivitet.

Förvaltningen arbetar med flera saker som ger effekt inom ovanstående områden. Ett exempel är arbetet med att kartlägga våra processer och skapa en processorienterad grund i hur vi utför vårt uppdrag. Detta förväntas tydliggöra uppdrag och kompetensbehov så att vi kan säkra att vi har rätt kompetens på rätt plats. Det kommer också påverka tillgänglighet och produktivitet genom att vi arbetar mer effektivt och kan styra våra resurser dit de gör mest nytta.

Förvaltningen har fått i uppdrag att ta hem uppdraget att sköta ersättningstrafik genom att beställa, koordinera och följa upp

leverans gentemot resenärer. Inom avdelning Kundservice och trafikinformation utvecklas kompetens och arbetssätt för att på bästa sätt ta sig an detta uppdrag, med start vid årsskiftet.

För att säkerställa rätt kompetens och skapa ett tydligt strategiskt stöd till förvaltningen har beslut fattats om en ny organisation för stabsfunktionerna, se även kapitlet Säkra en hållbar och långsiktig kompetensförsörjning.

För att nyttja befintlig kompetens på ett bättre sätt har förvaltningen tagit fram en modell och struktur för mjukvaruutveckling och underhåll av de IT-system som utvecklas, underhålls och driftas av oss. Modellen har gett oss en effektiv organisationsstruktur och det har skapat en större tydlighet i roller, ansvar och processer. Vi samarbetar tvärfunktionellt och prioriterar utifrån ett kundperspektiv. Nya arbetssättet gör oss bättre rustade att hantera förändring i den föränderliga värld vi lever i och det skapar motivation för våra medarbetare.

Utvecklingen av anställningsvolym - månadsavlönade

Antalet månadsavlönade har ökat från 513 månadsavlönade, i genomsnitt under perioden januari till augusti 2024, till 545 månadsavlönade i samma period 2025.
Förklaringarna till ökningen är flera. En viktig faktor är att verksamheten har börjat komma i kapp med rekryteringar där tjänster tidigare varit vakanta. Det är inom gruppen administratörer som den största ökningen skett. Antalet sommarvikarier har ökat vilket troligtvis beror på att verksamheterna månadsanställer istället för att ta in timavlönade. Detta är positivt utifrån att perspektivet att vi ska vara en attraktiv arbetsgivare.
Förvaltningen har även gjort konsultväxlingar där man gått från att köpa konsulttjänster till att anställa medarbetare med motsvarande kompetens. Konsultväxlingarna förväntas fortsätta de kommande åren.

Skånetrafikens uppdrag utökas över tid vilket innebär att vi även kan förvänta oss en fortsatt ökning av antalet månadsavlönade, till exempel genom det fortsatta arbetet med ersättningstrafiken och genom utökning av antalet sjukresor och färdtjänst.

En faktor som också kan påverka antalet medarbetare är att förvaltningen under våren gjort ett arbete med att korrigera felaktiga befattningskodningar i HR-fönster. Eventuellt kan det leda till att vissa befattningar räknas två gånger.

Samlad analys av de regiongemensamma indikatorerna som är knutna till målområdet Använd kompetensen rätt

INDIKATORER ANVÄND KOMPETENSEN RÄTT

Indikator	2025	Jämförelse
Chefstäthet Chef/medarbetare	12 (jan-aug 2025)	11 (jan-aug 2024)
Närvaro	72,4 % (jan-juli 2025)	71,7 % (jan-juli 2024)
Utökad närvaro Exklusive timlön	2,8 % (jan-juli 2025)	3,4 % (jan-juli 2024)
Styrning Delindex HME	79 (2025)	78 (2023)

Analysen av ovanstående siffror visar att medarbetares närvaro ökat något och samtidigt har den utökade närvaron minskat. Utökad närvaro består av variablerna fyllnadstid, övertid och timlön. En närmare analys visar att övertidsuttaget är litet och att verksamheterna i mindre utsträckning tar in timavlönade. Detta kan bero på att man i större utsträckning månadsanställer, vilket i sin tur delvis kan förklara att vi utökar antalet medarbetare. Förvaltningen har fler medarbetare per chef, i genomsnitt ökat från elva till tolv. Detta är dock fortfarande en låg siffra. Värt att notera är dock att fördelningen är ojämn och att det finns chefer som har upp till 40 medarbetare. Detta verkar dock inte ha påverkat styrningen negativt då årets resultat ligger högre än 2023. Utifrån det arbete som görs är det troligt att den positiva trenden fortsätter.

Övergripande mål: Långsiktigt stark ekonomi

Ett mål för en modern, konkurrenskraftig och hållbar ekonomi som möjliggör beredskap, utveckling och fortsatta satsningar i verksamheten. En långsiktigt stark ekonomi är en förutsättning för att trygga verksamheten och därmed ge regioninvånarna en god service i form av säker och lättillgänglig hälso- och sjukvård samt kollektivtrafik. Huvudbudskapet är att Region Skånes finansiella ställning ska stärkas och att skattemedlen ska användas effektivt.

Resultatmål och prognos

Skånetrafikens ekonomiska resultat för årets åtta första månader är bättre än budget. De största anledningarna till det är en gynnsam utveckling på index i trafikavtalen på affärsområde buss, ett resande lägre än mål i stadsbusstrafiken samt ett beslut i EU-domstolen att tillåta den svenska skattesubventionen på biogas.

Resultat

Skånetrafikens resultat efter augusti är 452 miljoner kronor högre än budget och målet om en ekonomi i balans uppfylls därmed. Resultatrapporten nedan inkluderar Köpenhamnsavtalet (vilket inte påverkar resultatet) men är inklusive vidarefakturering (som har lika stora intäkter som kostnader, 101 miljoner kronor).

Resultatrapport (tkr)	Utfall Ack	Budget Ack	Avvik. Budget Ack	Prognos Helår	Budget Helår	Avvik. Prognos	Utfall Ack Fg År
Erhållna Regionbidrag	2 675 400	2 675 400	0	4 013 100	4 013 100	0	2 684 800
Biljettintäkter	2 772 399	2 737 700	34 699	4 135 900	4 165 900	-30 000	2 697 840
Övriga Trafikintäkter	97 978	93 953	4 025	150 241	147 241	3 000	100 397
Övriga Bidrag	203 456	199 913	3 544	305 727	305 727	0	197 255
Övriga intäkter	61 800	81 161	-19 361	127 247	124 747	2 500	70 947
Verksamhetens intäkter	**5 811 033**	**5 788 127**	**22 906**	**8 732 215**	**8 756 715**	**-24 500**	**5 751 239**
Personalkostnader	-258 925	-282 342	23 417	-420 029	-436 529	16 500	-232 942
Trafikkostnader	-3 839 896	-4 160 919	321 023	-5 900 233	-6 338 733	438 500	-3 892 754
Övriga trafikkostnader	-148 931	-169 809	20 878	-247 396	-260 896	13 500	-137 728
Övriga verksamhetskostnader	-520 593	-505 694	-14 899	-755 145	-767 145	12 000	-505 411
Köpta tjänster & Försäljningsprovision	-175 447	-207 157	31 710	-309 199	-305 199	-4 000	-183 142
Verksamhetens kostnader	**-4 943 791**	**-5 325 920**	**382 129**	**-7 632 002**	**-8 108 502**	**476 500**	**-4 951 977**
Kapitalkostnader	-382 639	-429 666	47 027	-575 213	-648 213	73 000	-384 440
Kapitalkostnader	**-382 639**	**-429 666**	**47 027**	**-575 213**	**-648 213**	**73 000**	**-384 440**
RESULTAT	484 603	32 542	452 061	525 000	0	525 000	414 822

Intäkter

Skånetrafikens totala intäkter ackumulerat augusti budgeterades till 5 788 miljoner kronor och utfallet är 5 811 miljoner kronor. (inklusive Köpenhamnsavtalet på 450 miljoner kronor), det vill säga 23 miljoner kronor högre än budget. Nedan redovisas intäkterna i två delar, en del för Skånetrafiken exklusive Köpenhamnsavtalet och en del för endast Köpenhamnsavtalet.

Skånetrafiken exklusive Köpenhamnsavtalet

Skånetrafikens intäkter ackumulerat augusti budgeterades till 5 354 miljoner kronor och utfallet är 5 361 miljoner kronor, det vill säga sju miljoner kronor högre än budget.

Erhållna regionbidrag budgeterades till 2 675 miljoner kronor och utfallet är detsamma.

Biljettpriserna höjdes den 7 januari 2025 för samtliga biljetter inom Skåne, med olika höjningar för varje biljettkategori. Den sammanlagda höjningen blev 1,6 procent och baserades på konsumentprisindex (KPI).
Budgeterade ackumulerade biljettintäkter är 2 327 miljoner kronor och utfallet är 2 323 miljoner kronor, vilket är 4,7 miljoner kronor lägre än budget. Intäkterna från enkelbiljetter i Skåne är högre än budget om korrigering görs från övriga biljettintäkter (Samtrafiken). Andra biljettintäkter som är högre än budget är skolbiljetterna och serviceresebiljetterna – totalt är dessa tre 19 miljoner kronor högre än budget. Däremot är periodbiljetter i Skåne samt både enkel- och periodbiljetter över Öresund lägre än budget med totalt 26 miljoner kronor. Den sista delen av biljettintäkterna är den som avser inlösen och nedskrivning av reskassa, vilken är två miljoner kronor högre än budget. 2025 har Sommarbiljetten slagit försäljningsrekord med cirka 268 000 sålda biljetter, målet var 250 000 st. Intäkten från enbart sommarbiljetten var 147 miljoner kronor, vilket är nio miljoner kronor högre än budget.
Andelen resenärer utan giltiga färdbevis har ökat och ligger på en

högre nivå än tidigare. De extra biljettkontrollerna visar att det varit hög andel resenärer utan giltiga biljetter och ackumulerat är det cirka 2,1 procent som inte har giltiga biljetter vid storkontrollerna. En ökning av antalet civila kontroller kommer att göras för att stävja utvecklingen.

Övriga trafikintäkter budgeterades till 94 miljoner kronor och utfallet är 98 miljoner kronor, vilket är fyra miljoner kronor högre än budget. Ingående intäkter från serviceresor i form av egenavgifter och försäljning av patienttransporter budgeterades till 62 miljoner kronor och utfallet är 63 miljoner kronor, vilket är en miljon kronor högre än budget. Resterande del av de högre intäkterna kommer från tillköpt trafik, vilken budgeterades till 32 miljoner kronor och hade ett utfall på 35 miljoner kronor, dvs tre miljoner kronor högre än budget.

Övriga bidrag budgeterades till 200 miljoner kronor och utfallet är 203 miljoner kronor vilket är 3 miljoner kronor högre än budget. Skillnaden mot budget utgörs av högre intäkter kopplat till utförandet av färdtjänst på uppdrag av kommunerna, i sin tur beroende på högre kostnader till kommunerna avseende färdtjänst - avtalen innebär självkostnadstäckning.

Övriga intäkter budgeterades till 57 miljoner kronor och utfallet är 62 miljoner kronor vilket är fyra miljoner kronor högre än budget. Den högre intäkten beror främst på uthyrning av Pågatåg under en längre tid är budgeterat motsvarande tre miljoner kronor samt högre intäkter för kontrollavgifter på knappt två miljoner kronor.

Köpenhamnsavtalet

Intäkter i Köpenhamnsavtalet finns för 2025 i budget med 434 miljoner kronor ackumulerat augusti, utfallet är 450 miljoner kronor det vill säga 16 miljoner kronor högre än budget. Utfallet består i sin helhet av biljettintäkter.

Kostnader och kapitalkostnader

Skånetrafikens totala kostnader ackumulerat augusti budgeterades till 5 756 miljoner kronor och utfallet är 5 326 miljoner kronor (inklusive Köpenhamnsavtalet på 450 miljoner kronor), det vill säga 429 miljoner kronor lägre än budget. Nedan redovisas kostnaderna i två delar, en del för Skånetrafiken exklusive Köpenhamnsavtalet och en del för endast Köpenhamnsavtalet.

Skånetrafiken exklusive Köpenhamnsavtalet

Skånetrafikens totala kostnader budgeterades till 5 322 miljoner kronor och utfallet är 4 877 miljoner kronor, det vill säga 445 miljoner kronor lägre än budget.

Personalkostnaderna budgeterades till 282 miljoner kronor och utfallet uppgår till 259 miljoner kronor vilket är 23 miljoner kronor lägre än budget. Av dessa kommer 18 miljoner kronor från lönekostnaderna och fem miljoner kronor från övriga personalkostnader.

Trafikkostnaderna budgeterades till 3 825 miljoner kronor och utfallet uppgår till 3 541 miljoner kronor, vilket är 284 miljoner kronor lägre än budget.
Kostnaderna för busstrafiken är 279 miljoner kronor lägre än budgeterat. Att kostnaderna är lägre än budget beror till största delen på att index inte utvecklats i den takt som budgeterats, och differensen mot budget är knappt 140 miljoner kronor. Det lägre resandet medför lägre kostnader för resandeincitament än budgeterat och ackumulerat augusti motsvarar det 68 miljoner kronor. Att EU-domstolen slutligen godkände den svenska skattesubventionen på biogas medför lägre kostnader mot budget på 32 miljoner kronor. Vidare är fordonskostnaderna lägre än budget med 28 miljoner kronor då det råder brist på tillgång till rätt fordon för att köra planerad trafik på HelsingborgsExpressen. Resterande differens beror främst på högre utdömda viten och lägre bonusutbetalningar kopplat

till kvalitetsmätningen för första halvåret 2025, samt att budget för förstärkningstrafik inte har behövt utnyttjas fullt ut.

Kostnaderna för tågtrafiken är totalt åtta miljoner kronor lägre än budgeterat, bland annat beroende på lägre kostnader för underhåll, banavgifter (beroende på lägre utförandegrad i trafiken) och tågersättande buss. Totalt är dessa tre poster 45 miljoner kronor lägre än budget. De vägs dock upp av högre kostnader för drivmotorström. Det är dels högre priser på el jämfört med 2024, men med installationen av elmätare på Öresundstågen (vilka krävs enligt Transportstyrelsen) har priset och förbrukningen ökat jämfört med de schablonpriser och den schablonförbrukning som Trafikverket debiterar för fordon utan elmätare. Ackumulerat augusti är kostnaden för drivmotorström för båda tågslagen 37 miljoner kronor högre än budget, och 30 miljoner kronor högre än för samma period föregående år.

Kostnaderna för trafiken i serviceresor är tre miljoner kronor högre än budgeterat beroende på högre kostnader för transport kopplat till sjukresor. Den kostnaden är sex miljoner kronor högre än budget, men vägs med två miljoner kronor upp av lägre bonusutbetalningar och högre vitesdebiteringar. Den högre kostnaden beror på ett högre antal resor än budgeterat.

Övriga trafikkostnader budgeterades till 170 miljoner kronor och utfall är 149 miljoner kronor, vilket är 21 miljoner kronor lägre än budget. Den enskilt största anledningen till det är att de budgeterade kostnaderna kopplat till systemkostnader (dataanvändning) för serviceresors planerade systemstöd samt implementationen av nytt analysverktyg inte fallit ut på grund av förseningar i projekten. Den kostnad som överstiger budget under övriga trafikkostnader är kostnaderna för förseningsersättning, de uppgår till 43 miljoner kronor och är sex miljoner kronor högre än budgeterat.

Övriga verksamhetskostnader budgeterades till 408 miljoner kronor, och utfallet uppgår till 370 miljoner kronor, det vill säga 38 miljoner

kronor lägre än budget. Merparten av differensen, 25 miljoner kronor, är kopplad till IT-relaterade kostnader och mestadels på att två planerade upphandlingar dragit ut på tiden och nu när de är klara visar sig kostar mindre än budgeterat. Den andra stora posten är att utfallet på kostnader för information och reklam inte når upp till budget. Men budget kommer att behöva användas för åtgärder kopplat till resandet.

Köpta tjänster och försäljningsprovision budgeterades till 207 miljoner kronor, och utfallet uppgår till 175 miljoner kronor, det vill säga 32 miljoner kronor lägre än budget. På IT-sidan saknas en del utfall då driftsättningen av serviceresors nya systemstöd inte gjorts enligt plan i budget.

Kapitalkostnaderna budgeterades till 430 miljoner kronor, och utfallet uppgår till 383 miljoner kronor, det vill säga 47 miljoner kronor lägre än budget. Anledningen till det låga utfallet är dels lägre investeringar 2024 än budgeterat, dels ett lägre utfall på investeringarna jämfört med budget även 2025. Men det visade sig även finnas ett fel i en beräkningsfil till budget 2025 som till och med augusti motsvarar 25 miljoner kronor i differens.

Köpenhamnsavtalet

Budgeterade kostnader för Köpenhamnsavtalet är 434 miljoner kronor ackumulerat augusti, utfallet är 450 miljoner kronor det vill säga 16 miljoner kronor högre än budget.

Avtalet ska vara kostnadsneutralt för Skånetrafiken.

Kostnaderna består främst av trafiken och därefter av avräkningen enligt avtal till danska Transportministeriet. Utfallet efter augusti är 299 miljoner kronor i trafikkostnader och 150 miljoner kronor att avräkna till Transportministeriet samt en miljon kronor i övriga kostnader.

Prognos

Prognosen för helår 2025 är ett resultat som är 525 miljoner kronor högre än budget, varav 24,5 miljoner kronor är lägre intäkter, 476,5 miljoner kronor är lägre kostnader och 73 miljoner kronor är lägre kapitalkostnader.

Intäktsprognosen består främst av biljettintäkter som väntas bli 30 miljoner kronor lägre än budget, vilket är oförändrat mot prognosen som lämnades i maj. Orsaken till att prognosen kvarstår är osäkerheter kring biljettintäkterna under andra halvåret då budget är hög.

Övriga trafikintäkter förväntas bli tre miljoner kronor högre än budget och består av högre intäkter från egenavgifter från serviceresor. Övriga intäkter förväntas bli 2,5 miljoner kronor högre än budget bestående av högre kontrollavgiftsintäkter samt reklamintäkter.

Kostnadsprognosen på 476,5 miljoner kronor lägre än budget består både av högre och lägre kostnader jämfört med budget.

Den största anledningen till avvikelsen mot budget kommer från trafikkostnaderna, och då framför allt från buss och tåg. För buss är det framför allt index, resandeincitament och kostnader för biogas som avviker. Index för buss har legat i princip stilla sedan slutet av 2024, vilket gör kostnaderna jämfört med budget väldigt låga. Prognosen för helår är att avvikelsen mot budget kopplat till index blir 203 miljoner kronor om det inte sker en stor ökning av indexvärdena under hösten. Till det kommer de lägre kostnaderna för resandeincitament. Prognosen för den posten är 90 miljoner kronor lägre än budget.
Kostnader som budgeterats, 80 miljoner kronor, för att kompensera trafikföretagen för den borttagna svenska skattesubventionen av biogas kommer inte att falla ut eftersom EU-domstolen ändrade tillbaka sitt tidigare beslut. Dessutom kommer den reserv som budgeterats, motsvarande 35 miljoner kronor, för oförutsedda

trafikkostnader inte att användas.
Andra trafikkostnader kopplade till busstrafiken som kommer att bli bättre än budget är kostnader för fordon, förstärkningstrafik och bonusutbetalningar vilka totalt prognosticeras till 40 miljoner kronor lägre än budget.
För tågtrafiken finns det prognosposter åt båda hållen. De lägre kostnaderna utgörs av underhåll och trafik för Öresundstågen motsvarande 30 miljoner kronor. Banavgifter för båda tågtyperna 19 miljoner kronor lägre än budget samt tågersättande buss motsvarande 12,5 miljoner kronor. De kostnadsposter som prognosticeras bli högre än budget är drivmotorström och förseningsersättning. Drivmotorströmmen tros bli 50 miljoner kronor högre än budget och beror på högre elpris och installationer av elmätare på Öresundstågen.

Övriga trafikkostnader prognosticeras bli 13,5 miljoner kronor lägre än budget. Främst beroende på att konsumtionen av resurser som Skånetrafikens olika datasystem använder varit lägre än budget då ett par planerade driftsättningar av nya system skjutits framåt i tiden. I övrigt är kontrollantkostnader och kostnader för färdbevis lägre än budget. Den post som väger upp de lägre kostnaderna är att kostnader för förseningsersättning ökar och tros bli 10 miljoner kronor högre än budget.

Prognosen på personalkostnaderna är 16,5 miljoner kronor lägre än budget. Verksamhetens behov av ny personal behovsprövas och de behov som lyfts i budget har inte fallit ut i samma omfattning.

Övriga verksamhetskostnader har en prognos 12 miljoner kronor lägre än budget. Transportkostnaderna för färdtjänst kommer att hamna sex miljoner kronor högre än budget. Den ökade kostnaden vägs upp av flera olika saker, något lägre kostnader för lokaler, verksamhetssystem, information och reklam samt flertalet andra konton på totalt 18 miljoner kronor.

Prognosen för köpta tjänster och försäljningsprovision är 4 miljoner kronor högre än budget och det beror på en ökad utvecklingskostnad för serviceresors systemstöd.

Kapitalkostnaderna prognosticeras bli 73 Mkr lägre än budget. Lägre utfall på investeringarna 2024, men även för de åtta första månaderna 2025 jämfört med hur budget periodiserats. Försenade investeringar i ERTMS motsvarar 14 miljoner kronor i prognosen och fel i en beräkningsmall för budget motsvarar 34 miljoner kronor.

Prognosen tar inte hänsyn till eventuellt kraftiga ökningar i index, och räknar inte med en återhämtning i resandet som väger upp för det tapp som gjorts ackumulerat augusti.

Försäljning och andel i app

Skånetrafiken har ett mål för 2025 på 90 procent avseende andel biljettköp i Skånetrafikens app. Enskilda månader 2025 har utfall varit uppe över mål, men utfallet till och med augusti är 88,4 procent, jämfört med 87,1 procent 2024. Det är fortfarande en stadig förflyttning från de övriga säljkanalerna till appen.

Projektredovisning

För Skånetrafikens övergripande projekt redovisas utfall i förhållande till budget varje månad i samband med Skånetrafikens prognosmöten. Samtliga övergripande projekt finns organisatoriskt hos avdelning Strategi & affär under enheten Innovation & projektledning.

Åtgärder för en ekonomi i balans

Det ekonomiska resultatet för 2025 är i balans och föranleder i sig inte några åtgärder för att hålla budget. Det finns därmed inga beslutade handlingsplaner för att uppnå en ekonomi i balans för år 2025. Däremot fortsätter Skånetrafiken med de uppstartade aktiviteterna som nämns under rubriken Omställningsarbetet ovan, med syfte att

arbeta effektivare och därmed sänka kostnaderna på längre sikt. Överskottet till trots strävar vi starkt efter kostnadseffektivitet och drar inte på oss ökade kostnader under 2025 som följer med in i 2026.

Kollektivtrafiken ska fortsätta utvecklas på ett effektivt sätt genom att självfinansieringsgraden bibehålls eller ökar

Självfinansieringsgraden ackumulerat augusti uppgår till 54,7 procent när det årliga regionbidraget samt intäkter och kostnader från Köpenhamnsavtalet räknats bort. Självfinansieringsgraden i budget 2025 för helår är 50,3 procent, därmed uppfylls målet om att självfinansieringsgraden ska bibehållas eller öka. År 2024 ackumulerat augusti var utfallet 53,2 procent.

Investeringar

Uppföljning av trafikinvesteringar

Köp av tre Öresundståg som tidigare leasats – i början av året köptes tre Öresundståg som tidigare leasats. Den totala investeringsbudgeten var 134,8 miljoner kronor och den totala investeringen uppgick till samma belopp.

ERTMS – Det nya signalsystemet ERTMS kommer att installeras på både Pågatåg och Öresundståg. Avtal med samma leverantör för installation på båda tågtyperna är tecknade och installationerna påbörjade men är försenade. Den totala investeringsbudgeten är 443 miljoner kronor och den totala investeringen till och med augusti 2025 är 213 miljoner kronor, varav 37 miljoner kronor under 2025.

Uppföljning av utrustningsinvesteringar

Potten

Vad gäller investeringarna som ingår i Skånetrafikens årliga pott på 40 miljoner kronor har 19,6 miljoner kronor investerats under året. Investeringarna består främst av elinfrastruktur på bussdepån i Helsingborg men även av mindre IT-investeringar.

Uppföljning av insyn och kontroll i verksamhet som utförs av privata utförare

När skötseln av en kommunal angelägenhet genom avtal har lämnats över till en privat utförare, ska regionen kontrollera och följa upp verksamheten. Se Region Skånes nya Program med mål och riktlinjer för sådana angelägenheter som utföras av privata utförare (RF 2025-04-08 § 24).

Kollektivtrafiken

Inför varje upphandling där en landstingskommunal angelägenhet överlåts för genomförande till privat utförare, sker ett gediget arbete med att utforma kravställning och avtalsvillkor utifrån juridiska och affärsmässiga aspekter. Krav som inte går att följa upp eller som vi inte avser genomföra uppföljning på, justeras eller stryks från kravställningen. Processen för framtagning av upphandlingsdokumentation tillser att rätt krav, med rätt nivåer och rätt syften ställs på utföraren och att det finns en plan och organisation för att hantera konsekvenserna av kravställningen. Skånetrafiken har en strukturerad organisation och ett väl utvecklat arbetssätt för att arbeta med uppföljning av avtal för privata utförare, bland annat genom avtalad kontinuerlig återrapportering från trafikföretagen. Arbetssätt och processer kring uppföljning skiljer sig något mellan de olika affärsområdena, men med gemensam nämnare att det sker en systematisk uppföljning avseende krav, avvikelser och förbättringsåtgärder i nära samverkan med leverantörerna. Det finns även processer som gör att lärdomar och förbättringsmöjligheter fångas upp efter avslutat trafikavtal.

Tåg

Avtal, kvalitetsbilaga och samverkansmodell skiljer sig något åt mellan Öresundståg och Pågatåg. Samverkansmodellen för

Öresundståg uppdateras i samband med att det nya drift- och underhållsavtalet börjar gälla den 14 december 2025 och kommer i större utsträckning likna den för Pågatåg. Ett medvetet val i syfte att förenkla och för att kunna arbeta likartat i båda affärerna. Avtalen med trafikföretagen innehåller många krav. En del av kraven är kopplade till incitament och andra till viten. En kvalitetsbilaga med tillhörande kvalitetsincitament och viten för utebliven leverans styr inte bara mot leverans utan även kvalitet i leveransen. Drift- och underhållsavtalet för Öresundståg är för närvarande ett nödavtal vilket inte innehåller viten. Endast ett kvalitetsbonussystem. Därmed har viten inte utgått under året, medan kvalitetsbonus har utgått. Kvalitetsbilagan för Öresundståg uppdateras i samband med att det nya drift- och underhållsavtalet börjar gälla den 14 december 2025

Drift- och underhållsavtalet för Pågatåg innehåller både viten och incitament. Störst viten har utgått på grund av personalbrist och fordonsbrist. Resandeincitament har betalats ut, kvalitetsincitament har inte utgått.

I båda affärerna Öresundståg och Pågatåg följs verksamheten månatligen upp genom en avtalad samverkansmodell med förutbestämd struktur. Samverkansbilagorna beskriver ett antal tvärfunktionella arbetsgrupper som kontinuerligt arbetar inom specifika områden och som styrs av en affärsledningsgrupp. Affärsledningen beslutar årligen om nästa års affärsplan. I Öresundstågsaffären tar Öresundstågs ledningsgrupp beslut om målen i Öresundstågsaffärens affärsplan. Arbetsgrupperna i de båda affärerna arbetar och genomför aktiviteter för att nå måluppfyllelse enligt respektive kvalitetsbilaga eller som på annat sätt ska bidra till att vi når vårt mål om fler och nöjdare kunder. Arbetsgrupperna är också forum för att löpande genomföra åtgärder eller diskutera tänkbara förbättrings- och utvecklingsmöjligheter.

Avtalsuppföljning sker genom affärsledningen som träffas kontinuerligt och går igenom avtalens krav samt verksamhetens leverans, resultat och nyckeltal. I de fall affären avviker från utsatta mål i affärsplanen beslutar affärsledningen om aktiviteter som ska

styra tillbaka mot målen. I samverkansmodellen för Pågatåg finns en styrgrupp bestående av trafikföretagets VD och tågdirektör tillsammans med Skånetrafikens trafikdirektör och affärsområdeschef. I Öresundstågsaffären leds det arbetet av Öresundstågs ledningsgrupp. I styrgrupp respektive ledningsgrupp diskuteras övergripande avtalsfrågor och riktning för affären under innevarande avtal. På så sätt strävar vi efter att hålla en hög och jämn kvalitet samt att hela tiden utveckla vår gemensamma affär.

Kundens nöjdhet säkerställs genom kundundersökningar vilka genomförs två till tre gånger per år. Samverkan med trafikföretagen fungerar väl. I det fall det skulle uppstå meningsskiljaktigheter kommer frågor eskaleras enligt samverkansmodellens struktur och hierarki.

Buss

Affärsområdet arbetar enligt satta rutiner och processer för uppföljning och utveckling av trafikavtal samt årets affärsplaner. I trafikavtalen grundas uppföljningen på mål, nyckeltal och beskrivning av genomförda aktiviteter.

Utöver detta finns det flera incitament och viten som till exempel reglerar nivån av utförd trafik och punktlighet.

Produktionsnyckeltal, mål och aktiviteter analyseras i månatliga uppföljningsmöten inom ramen för respektive trafikavtal. I det fall avvikelser konstateras i den löpande uppföljningen upprättas handlingsplaner och aktiviteter som stäms av i samband med möten med trafikföretagen. Utöver uppföljningsmöten träffas avtalsansvariga i särskilda avtalsmöten för att stämma av mer principiella frågor och övergripande aktiviteter. Dessutom sker leveransmöten varje vecka för att agera på eventuella större trender åt fel håll.

Externa kundundersökningar ombord på våra bussar genomförs, kundernas bedömning av leveransen inom olika kvalitetsområden

avgör om vissa av de fastställda kvalitetsmålen i avtalen har uppnåtts och även detta genererar bonus eller avdrag för trafikföretaget.

Serviceresor

Trafikavtalen med trafikföretagen är utformade med tydliga krav och ekonomiska styrmedel för att säkerställa leveransförmåga och driva kvalitetsutveckling. Avtalen omfattar vitesklausuler som tillämpas vid avvikelser från avtalade leveranser samt incitamentsstrukturer i form av prestationsbaserade bonusar. Dessa incitament är strategiskt inriktade på att främja högre kvalitet och ökat kundvärde.

Punktlighet är ett område där incitamentsmodellen historiskt har visat god effekt. Ett aktuellt fokusområde är trygghet i resandet, där bonus kopplas till kundernas upplevelse av senaste resan samt förarnas bemötande. Syftet är att stärka kundnöjdheten och tryggheten i kollektivtrafiken.

Vite har tillämpats kontinuerligt under året, särskilt i samband med avtalsstarter där operatörer inte kunnat leverera full fordonkapacitet enligt avtal. Detta har i flera fall orsakats av oväntade och förlängda leveranstider från fordonstillverkare.

Förutom de ekonomiska styrmedlen bedrivs ett aktivt partnerskapsarbete med samtliga trafikföretag. Verksamheten genomför regelbunden avtalsuppföljning genom strukturerade möten på operativ, taktisk och strategisk nivå.

Operativa möten fokuserar på driftsfrågor och hantering av dagliga utmaningar. Taktiska möten omfattar uppföljning av nyckeltal och leveransresultat samt mer övergripande förbättringsarbete. Strategiska möten syftar till att utveckla det långsiktiga samarbetet och affären gemensamt.

Vid avvikelser från avtalade mål krävs handlingsplaner från operatörerna för att återställa leveransnivån. Kundnöjdhet och upplevd trygghet mäts och följs upp kontinuerligt genom kundundersökningar.

Som ett komplement till den löpande uppföljningen genomförs årliga hållbarhetsrevisioner. Dessa fungerar både som kontrollmekanism och som ett verktyg för gemensamt lärande och verksamhetsutveckling. Arbetssättet främjar ett kontinuerligt förbättringsarbete hos trafikföretagen och skapar mervärde för såväl resenärer som huvudman och avtalspart.