

# Kollektivtrafik- nämndens verksamhets- berättelse 2025

# Innehållsförteckning

Kollektivtrafik-nämndens verksamhets-berättelse 2025.....	1
Region Skånes vision och övergripande mål.....	3
Förord .....	5
Inledning.....	6
Omställningsarbetet.....	8
Övergripande mål: Bättre liv och hälsa för fler .....	11
Övergripande mål: Tillgänglighet och kvalitet .....	13
Övergripande mål: Hållbar utveckling i hela Skåne.....	20
Övergripande mål: Attraktiv arbetsgivare, professionell verksamhet .....	27
Övergripande mål: Långsiktigt stark ekonomi .....	42
Uppföljning och insyn i verksamhet som utförs av privata utförare .	51
Framsynt internt miljöarbete .....	55
Robusta och säkra verksamheter .....	57
Stärkt arbete för lika rättigheter och möjligheter .....	58

# 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 långsiktig, 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

Verksamhetsåret 2025 är avslutat och kollektivtrafiknämnden kan se tillbaka på ytterligare ett år där det ekonomiska utfallet har varit mycket starkt. Bakom utfallet finns dels positiva faktorer, som en sjunkande inflation och därmed lägre indexkostnader, men det finns även negativa faktorer som bidrar till ett positivt ekonomiskt resultat. En sådan faktor är ett lägre resande med buss i städerna. Den troligaste anledningen bakom det lägre resandet är att det pågår stora infrastrukturarbeten i städerna och Skånetrafiken följer därför utvecklingen för att säkerställa att resandet kommer tillbaka i takt med att arbetena avslutas.

När det gäller resandeutvecklingen på tåg- och serviceresesidan så pekar de kurvorna fortsatt uppåt. Tågtrafiken är Skånetrafikens riktiga draglok just nu och resandet under året ökade med över 10 procent. Att serviceresorna också går upp är visserligen inte optimalt, men resandeökningen är hanterbar inom ramen för befintliga resurser.

Under 2025 har regionfullmäktige antagit ett nytt trafikförsörjningsprogram som pekar ut riktningen för kollektivtrafiken de kommande tio åren. Kollektivtrafiknämnden har även beslutat att intensifiera arbetet med landsbygdstrafiken. En utökad pilot för SkåneFlex ska ge svar på om och hur en framtida lösning för en flexibel landsbygdstrafik ska kunna se ut. 2025 var också året då regionfullmäktige, genom sitt investeringsbeslut, banade väg för nästa generation Öresundståg.

Sammanfattningsvis kan kollektivtrafiknämnden se tillbaka på ett år där ekonomin stärkts och kostnadskontrollen i förvaltningen skärps ytterligare, vilket innebär att den skånska kollektivtrafiken står väl rustad att möta framtida utmaningar.

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

- Investeringsbeslut för nästa generation Öresundståg (NGÖ) togs i september 2025.
- Upphandlingen av drift och underhåll för Pågatåg med start i december 2026 överklagades. Upphandlingen avbröts. Ny upphandling påbörjades. Interimsavtal med VR för trafiken 2027 är tecknat.
- Trafikstart i december 2025 för Öresundståg, drift och underhållsavtal, med VR.
- Ersättningstrafik - koordinering i egen regi avseende akut tågersättande buss för Öresundståg med Nobina i december 2025.
- Hanteringen av verkstadskapacitet för Skånes tågssystem, inklusive nästa generation Öresundståg, har lagts i ett eget depåprojekt, som drivs av regionfastigheter.
- Utredning kring framtida fordonsförvaltning är påbörjad i syfte att skapa en fordonsförvaltning som ska formas för att också kunna vara mottagarorganisation för nästa generation Öresundståg (NGÖ).
- Samtal med danska Transportministeriet om ägande av nästa generation Öresundståg för den danska delen av trafiken är påbörjade.
- Öresundståg fyllde 25 år den 1 juli. Framtagning av koncept på temat "Tjugofem år av gränslöst resande".
- Spårvagnen i Lund fyllde 5 år
- Hässleholmsdepån fyllde 5 år
- Citytunneln i Malmö fyllde 15 år

- Nya stadsbusslinjenät inom Malmö och Helsingborg
- Etableringsarbete inlett med att specificera utformningen av de nya 24-meters bussar 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
- Tilldelning och avtalstecknande för Stads- och Regionbusstrafik i Eslöv samt SkåneExpressen 1 och 2
- Tilldelning och avtalstecknande för Regionbusstrafiken mellan Malmö-Lund
- Nytt Hållbarhetsprogram antogs
- Nya villkor för serviceresor, beslutade i regionfullmäktige och är implementerade i verksamheten
- Tilldelning och avtalstecknande för utförande av riksfärdtjänsteresor och sjukresor utanför länsgräns
- Upphandling pågår avseende serviceresetrafik med start 2028
- En förvaltningsorganisation för sjukresor har börjat etableras i syfte att främja och stärka samverkan mellan hälso- och sjukvården och Skånetrafiken
- En överenskommelse om samverkan för utveckling av sjukresor har tecknats mellan Skånetrafiken och hälso- och sjukvården. Utifrån uppdragsbeskrivning i överenskommelsen har ett gemensamt arbete påbörjats.
- Rapport om tåginfrastrukturen togs fram, primär målgrupp media. Punktlighet och avvikelser lyftes fram. (Publicering i januari 2026)
- Krisorganisationsarbetet och kriskommunikation revideras.
- Hösten 2025 deltog 24 klasser och 1300 elever i Skånetrafikens projekt På egna ben. Det handlar om att få barn och unga att resa hållbart.
- SkåneFlex fortsätter; utvidgas till hela Tomelilla och Sjöbo kommun, enligt beslut 2025.
- Företag Komplet. Marknadskommunikation för att fler ska upptäcka Skånetrafikens företagstjänster. Allt fler företag tillkommer.
- Sommarbiljetten - försäljningsrekord 2025 igen.
- Uppdraget Kombinerad mobilitet 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.

- Reklamfilmen för enkelbiljetter “Upptäck känslan” tog under hösten silver i Publishingpriset och fick diplom i Swedish Content Award. Det är priser som delas ut till reklam som givit bra resultat (och inte bara är fina att titta på).

## Verksamhetsförändringar/-övergångar

### Externa verksamhetsförändringar 2025

Verksamhet	Tidpunkt	Antal anställda	Uppdragsförändring (Mkr)
Övertagande av koordinering av akut ersättningstrafik avseende Öresundstågen	2025-12-14	11	Cirka 11 Mkr helårseffekt

## Omställningsarbetet

Omställningsarbetet tar avstamp i sex identifierade insatsområden med syfte att förbättra tillgänglighet och produktion, säkrad kompetensförsörjning och ekonomi i balans. Omställningsarbetet harmoniserar och kompletterar Region Skånes vision och övergripande mål genom att sätta ett särskilt fokus på identifierade insatsområden. Det är med hela organisationens gemensamma engagemang som målsättningen nås.

### 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 kopplat till utvecklings- och karriärvägar. Tanken med det arbetet är att säkerställa kompetensförsörjningen genom

utveckling av befintliga medarbetare i stället 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 förlängdes i fas ett först till helår 2025 och sedan ytterligare med fas två som sträcker sig in i 2027. Det går att läsa mer om arbetet under rubriken Övergripande mål: Hållbar utveckling i hela Skåne.

### **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 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.

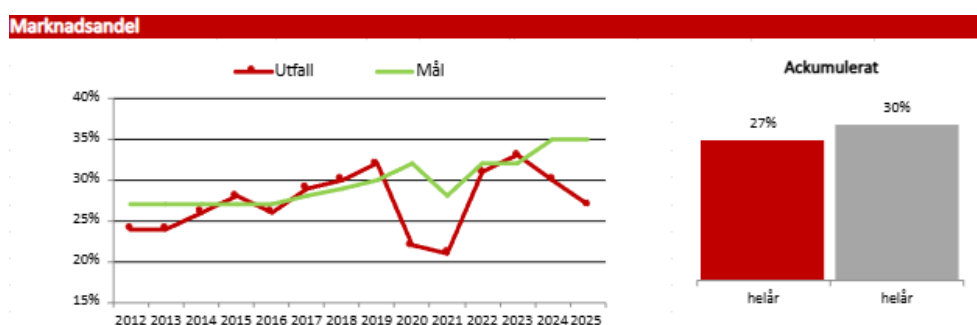
### **Portföljstyrning**

Under 2025 har ett stort kartlägningsarbete gjorts för att identifiera de aktiviteter som verksamheten arbetar med. Kartläggningen är klar och nu pågår arbete med att prioritera aktiviteterna och ta fram en process för hur nya initiativ ska hanteras för att säkerställa en balanserad arbetsbelastning för verksamheten.

# Övergripande mål: Bättre liv och hälsa för fler

Ett mål med utåtriktat fokus på de vi är till för – befolkning, patienter, brukare, resenärer, besökare, kunder, samverkans.

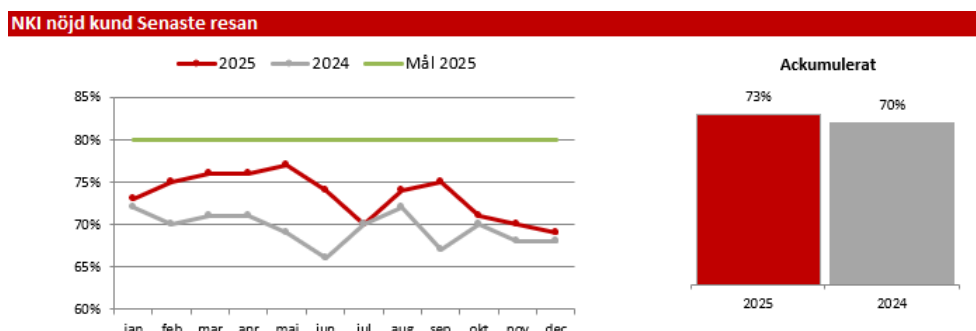
**Antalet resor med Skånetrafiken ska öka så att marknadsandelsmålet om 40 % av samtliga motorburna resor 2030 kan infrias.**



Med marknadsandel menas i jämförelse med annan motordriven trafik. Kollektivtrafikens marknadsandel för helåret 2025 landade på 27 procent vilket är en minskning jämfört med 2024 (30 procent). Marknadsandelen i Skåne, för hållbart resande som helhet (kollektivtrafik, gång och cykel), sjönk under 2025 från 49 procent till 46 procent. Kollektivtrafikens andel av det hållbara resandet ligger vid 2025 års slut på 43 procent. Det är en liten minskning jämfört med året innan. Främst till förmån för cykel. I en jämförelse med SL och Västtrafik så är Skånetrafikens andel av det hållbara resandet lägre. I Skåne cyklar man hellre än i Västra Götaland och Stockholm. Generellt i Sverige har kollektivtrafiken fortsatt att tappa i marknadsandel jämfört med övrig motorburen trafik under 2025. Västtrafik har dock sett en svag uppgång jämfört med 2024. SL tappade en procentenhet från 47 till 46 procent. Det låga bensinpriset är säkert en del av förklaringen för tappet generellt, men vi kan inte i Skåne heller utesluta att marknadsandelen för Skåne delvis påverkats av orsakerna bakom betyget för prisvärdheten.

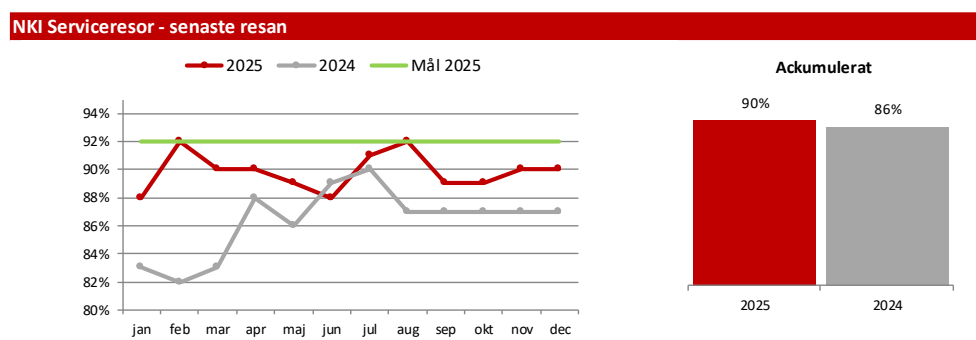
## 8 av 10 resenärer ska vara nöjda med Skånetrafiken 2025 enligt Nöjd kund-index (NKI)

### NKI Nöjd Kund Senaste Resan



NKI Nöjd kundindex senaste resan är 73 procent för 2025 jämfört med 70 procent för 2024. Upplevelsen för alla färdmedel är bättre än förra året. Framför allt har nöjdheten för de som rest med Pågatågen förbättrats. Ändå nåddes inte det uppsatta målet på 80 procent. De frågor som driver NKI är främst upplevelsen av trygghet, tilliten till att komma fram i tid samt känslan av att det är värt att betala priset för kollektivtrafiken i korrelation med det man upplever sig få för pengarna.

### NKI serviceresor – Senaste Resan



För helåret 2025 uppgick det sammanfattande betyget för senaste resan till 90 procent, från beställning samt hämtning till lämning. Det är en ökning med fyra procentenheter jämfört 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 var 92 procent.

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

Under 2020 blev den allmänna kollektivtrafiken fossilfri.

Alla serviceresor med personbil körs på biogas eller el. Det är våra specialfordon som körs med fossildiesel. Utsläppen från andelen använd fossildiesel klimatkompenseras i enlighet med kraven i våra avtal, i CDM-projekt enligt "Gold Standard".

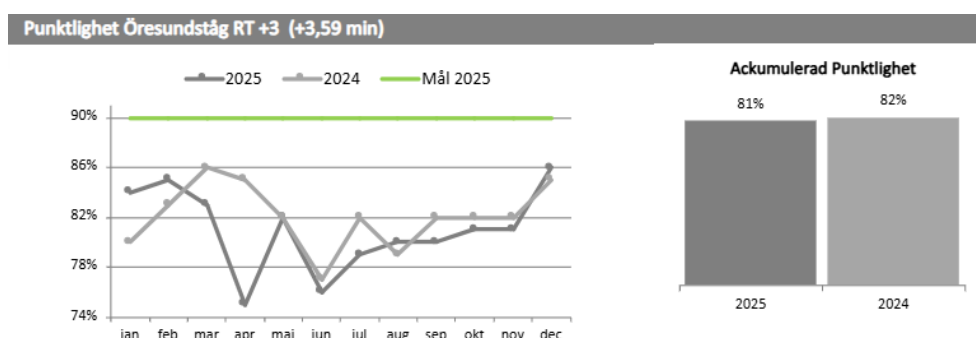
I kommande upphandling, med trafikstart 2028, ställs krav så att inga fossila drivmedel får användas i den särskilda kollektivtrafiken. En övergång till HVO100 kan eventuellt ske tidigare efter analys och beslut av aktuellt affärsområde.

## Övergripande mål: Tillgänglighet och kvalitet

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

### Punktligheten ska vara hög och resenärerna ska komma fram i tid

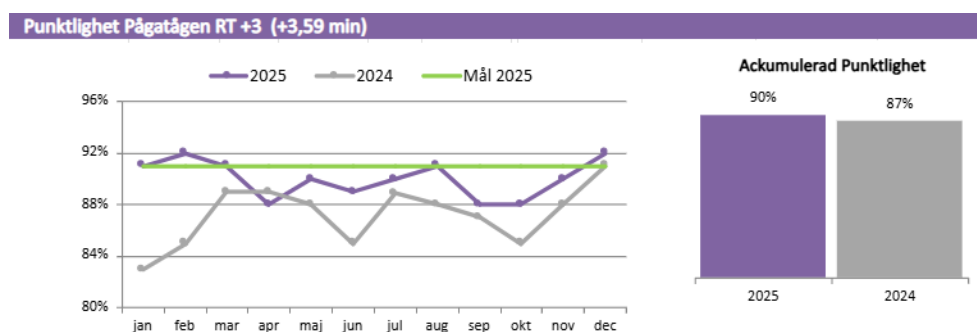
#### Tåg



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

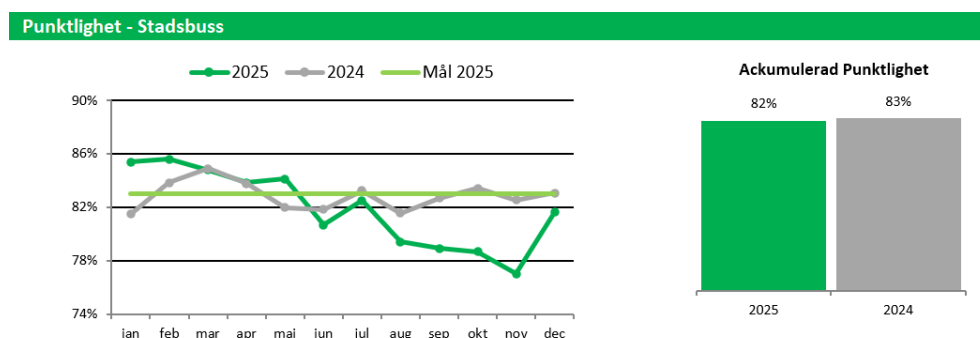
växlar läggs och nya plattformar byggs. Detta arbete gör tidtabellen på Kastrupbanan väldigt störningskänslig och därför är Öresundstågens punktlighet i Danmark låg. Även i Sverige pågår större banarbeten med bland annat kontaktledningsarbete norr om Hässleholm vilket även det gör tidtabellen känsligare för störningar. Då både Hässleholm och Danmark är centrala knutpunkter för Öresundstågssystemet, där i stort sett alla tåg passerar, får dessa arbeten stor inverkan på den generella punktligheten i hela trafiksystemet. 36 procent av förseningsvolymen under 2025 beror på Olyckor/tillbud/Yttre faktorer, följt av järnvägsföretag 21 procent samt infrastruktur 15 procent.



Pågatågens punktlighet under 2025 uppgår till 90 procent RT+3 (mål 91 procent) vilket är en förbättring med tre procentenheter jämfört med 2024. Bortsett från april har Pågatågens punktlighet 2025 genomgående varit högre än 2024 och under fem av årets månader har målet nåtts. Perioden januari till mars präglades av en hög punktlighet och målet nåddes under samtliga dessa månader för att sedan sjunka något under våren där framför allt april sticker ut negativt. Det kan främst kopplas till det omfattande och långvariga spårfelet på Öresundsbron som även orsakade följd förseningar för den övriga tågtrafiken i Skåne. Förutom Ystad-/Österlenbanan och Södra stambanan når samtliga stråk en punktlighet på minst 90 procent. Jämfört med 2024 är det endast Ystad-/Österlenbanan som har en negativ trend med en ackumulerad punktlighet på cirka 82 procent (84 procent 2024). Ystad-/Österlenbanan är en av de mer störningskänsliga banorna som Pågatågen trafikerar, på grund av högt kapacitetsutnyttjande och förhållandevis få platser där tågen

kan mötas, vilket skapar utmaningar för punktligheten. Under 2024 var sträckan Ystad-Simrishamn isolerad från resten av Ystad-/Österlenbanan på grund av ombyggnationen av Svedala station, i samband med tidtabellsskiftet i december 2024 återinfördes genomgående trafik vilket har gett en vikande punktlighet på denna delsträcka något som drar ner punktligheten på stråket totalt. Av de orsakskodade förseningsminuterna under 2025 fördelar de sig på följande sätt: Driftledning/Följdorsak 50 procent, Infrastruktur 19 procent, Järnvägsföretag 9 procent, Olyckor/Tillbud/Yttre faktorer 22 procent. Jämfört med 2024 har antalet förseningsminuter i samtliga orsakskategorier minskat.

## Buss



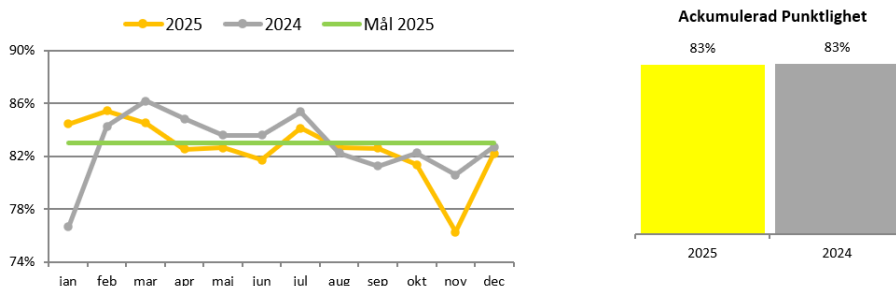
Punktligheten för stadsbuss är 82 procent 2025 (mål 83 procent, realtidsmätning -1 och +2,59 min). Detta är en minskning på 1 procent mot 2024.

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. Där tappade Malmö stad flera procentenheter i punktligheten till följd av att körtiderna blev för snäva och trafikflöden väldigt svåra att förutsäga då det pågick omfattande vägarbeten. Extra minuter lades till vid oktobers skifte, men det var först i december som körtiderna kunde åtgärdas till fullo, vilket gav omedelbar effekt.

Under cirka en vecka i slutet av november förekom tuffa punktlighets- och framkomlighetsutmaningar då det kom stora mängder snö på kort tid, vilket påverkade både stads- och regionbusstrafiken.

#### Punktlighet Regionbuss

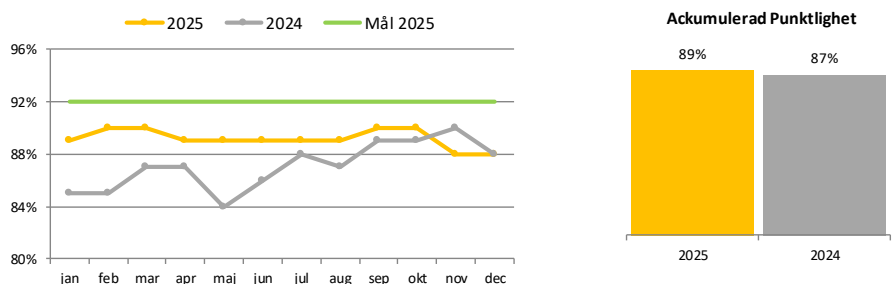


Punktligheten för regionbuss är 83 procent ackumulerat december (mål 2025 är 83 procent, realtidsmätning -1 och +2,59 min). Detta är en procent högre än föregående års resultat.

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 däremot 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

#### Punktlighet Serviceresor

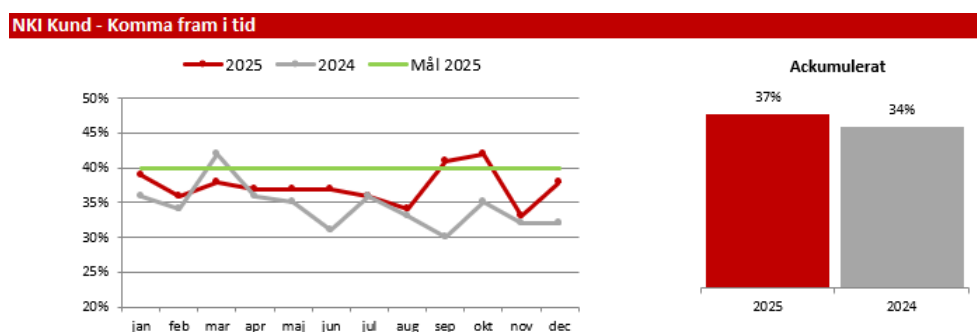


Punktligheten för serviceresor (realtidsmätning -15/+15min) är 89

procent för perioden helåret 2025, jämfört med 87 procent förmotsvarande period 2024. Målet för helår 2025 är 92 procent.

Orsaker till att målet på 92 procent inte uppnås är flera. Utöver ökat resande ser vi 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 nyttjandet av befintlig kapacitet, för att möta en ökad efterfrågan på resor.

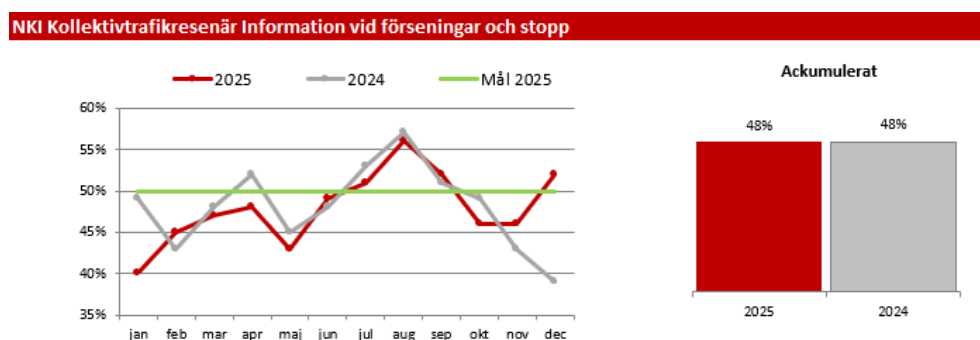
### NKI Komma fram i tid



Resultatet för 2025 är 37 procent (mål 40 procent) jämfört med 34 procent 2024. Att kunna lita på att komma fram i tid, är det som Skånetrafikens kunder tycker är det viktigaste för den totala reseupplevelsen. Betyget kan inte rakt av jämföras med punktligheten, utan måste även jämföras med andelen inställda avgångar. Resenärer som har ett byte drabbas hårdare även av mindre förseningar. Upplevelsen av otillräcklig kontroll och förutsägbarhet gör att upplevelsen av tillit är låg. Betygets påverkan på det totala NKI-betyget är hög och fortsätter att öka sett över tid. Tilliten till att komma fram i tid är lägst bland de som främst åker tåg i Skåne. Just den stora andelen tågresor i Skåne är en av förklaringarna till varför betyget är lägre i Skåne än i exempelvis Stockholm och i Västtrafiks

område. Att man är orolig över att missa anslutningar, möten och hämtningar från barnomsorgen gör att man inte bara anser att man inte kan lita på Skånetrafiken utan att man heller inte tycker att biljettpriset är motiverat.

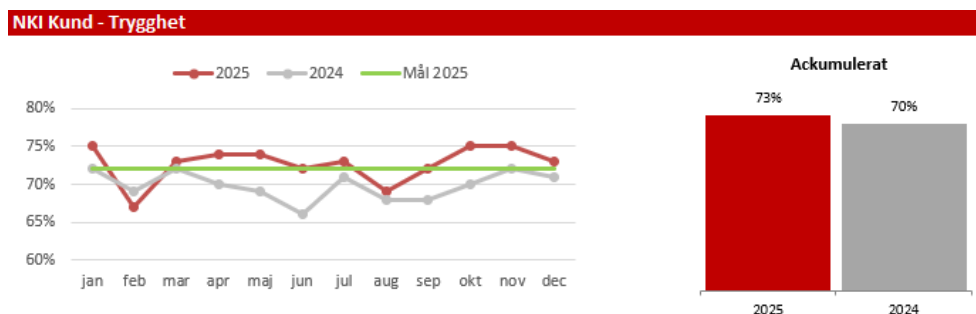
## NKI Information vid förseningar och stopp



Resultatet för 2025 är 48 procent (mål 50 procent) jämfört med 48 procent 2024. Frågan ställs till resenärer som upplevt en försening. Informationen kring oplanerade störningar upplevs som otydlig och spretig samt olika beroende på kanal. Planerade störningar anses kommuniceras bättre. Väldigt få anger att de använder sig av ersättningstrafik, de letar andra resvägar eller ber någon hämta dem med bil. För många störningar på rad och utan att man känner att man kan påverka situationen, gör att man till slut väljer bilen. Att få en upplevelse av att känna att man har koll på en situation (även om den är oförutsedd) kan påverka betyget. Informationen behöver vara agerbar. Att ha möjlighet att se positionen för det fordon man väntar på i livekartan är mycket uppskattat men få av resenärerna känner till möjligheten. Dessutom har den hittills saknats för ersättande trafik. I samband med det nya avtalet för ersättningstrafiken är det en funktion som kommer att finnas med.

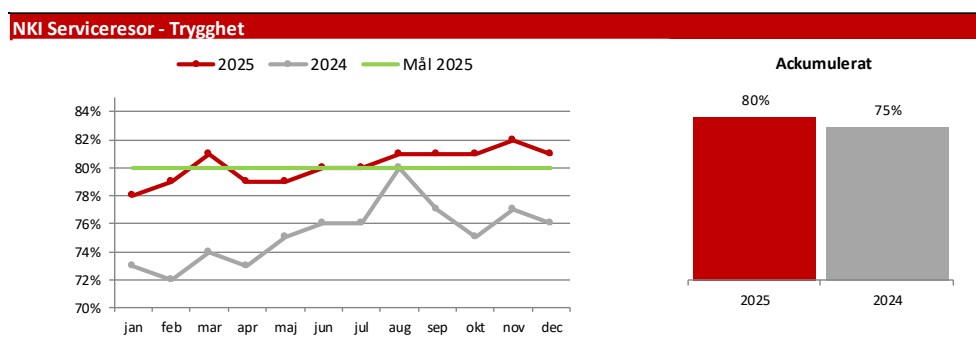
## En trygg kollektivtrafik

### NKI Trygghet



Resultatet för 2025 är att 73 procent av kunderna uppger att de känner sig trygga när de reser med Skånetrafiken (målet är 72 procent) jämfört med 70 procent för 2023. Tilliten till att komma fram i tid samt tryggheten är det som avgör mycket av kundernas totala reseupplevelse och NKI betyg. Tryggheten påverkas negativt av att bevittna hur andra utsätts för trakasserier och hot. Otryggheten är inte generellt lägre just i kollektivtrafiken jämfört med andra delar av det offentliga rummet. Tryggheten ökar för samtliga grupper när det finns en mänsklig närvaro i form av personal som utstrålar mänsklighet snarare än auktoritet.

### NKI Trygghet serviceresor



Resultatet för helåret 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. Arbetet har sedan övergått i ett antal initiativ som genomförs tillsammans med trafikföretagen.

## Övergripande mål: Hållbar utveckling i hela Skåne

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

Dynamisk kollektivtrafik på landsbygden (SkåneFlex) har fortsatt under 2025 med sina två utforskande piloter. Den initiala planen var att avsluta piloterna i september, men då det finns anledning att undersöka konceptet ytterligare beslöt kollektivtrafiknämnden att förlänga piloterna fram till december 2025.

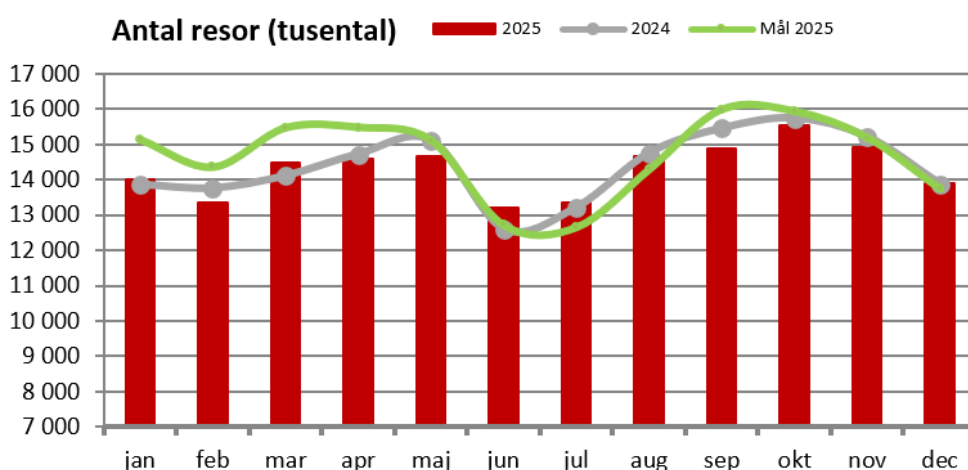
Kollektivtrafiknämnden gav under hösten förvaltningen i uppdrag att starta en fas 2. Det blir då en fortsättning av piloterna i Svalöv och Sjöbo/Tomelilla, men utökning av att innefatta först hela Tomelilla kommun och därefter hela Sjöbokommun. Fas 2 pågår från 1 januari 2026 till mars 2027. Fokus för piloterna och arbetet under fas 2 är att undersöka hur dynamisk kollektivtrafik på landsbygden kan kopplas ihop med det ordinarie kollektivtrafiksystemet och hur man då kan balansera tjänsten i förhållande till kostnad och förvaltningens förmåga och behov.

**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.**

Utifrån uppdraget har Skånetrafiken genomfört ett pilotprojekt

tillsammans med Hässleholms sjukhus och lämnat ett antal förslag. De förslag och erfarenheter som framkom har förmedlats till det uppdrag som parallellt har givits av Skånetrafiken och hälso- och sjukvårdens tjänstemannaledning till en gemensam samverkan för utveckling av sjukresor. Det fortsatta utvecklingsarbetet sker inom Skånetrafiken respektive inom hälso- och sjukvården såväl som i samverkan mellan Skånetrafiken och hälso- och sjukvården. Skånetrafiken har fått i uppdrag av kollektivtrafiknämnden att utreda möjligheten för sjukvården att kunna boka kostnadsfri biljett i den allmänna kollektivtrafiken. Arbetet pågår och ska återkopplas i juni 2026.

### Resandeutveckling

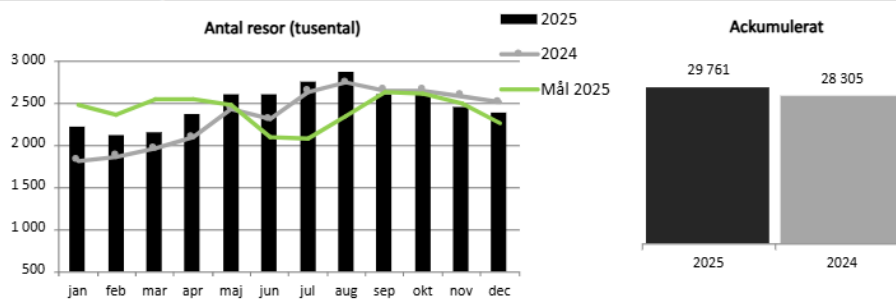


Antal resor 2025 uppgår till cirka 171,6 miljoner resor och har jämfört med 2024 minskat med 800 000 resor motsvarande -0,48 procent. Mål för 2025 var 176,1 miljoner resor, en ökning med två procent.

### Tåg

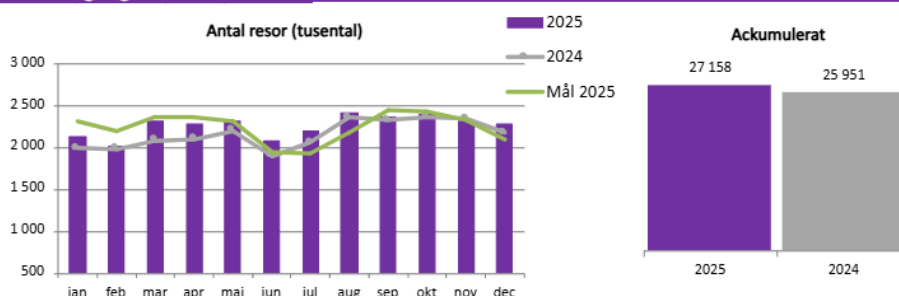
Antalet resor med Skånetrafikens tåg under 2025 har ökat med fem procent, jämfört med 2024. Under 2025 har vi ca 57,3 miljoner resor med tåg vilket är 1,3 miljoner högre än målet på 56 miljoner resor.

### Antal resor - Öresundståg



Resandet med Öresundståg ökar med fem procent under 2025 och landar på 0,8 miljoner resor över mål. Under årets första tre månader är resandet lägre än målet, men från maj och under sommar-månaderna ökar resandet rejält. Öresundsbron fortsätter att ha mycket högt resande, framför allt under sommaren. I augusti har vi över 1,6 miljoner resor över bron vilket är ett nytt rekord. Under 2025 införs halvtimmestrafik till Eslöv och Höör, vilket ger ett kraftigt ökat resande med Öresundstågen på dessa stationer. Ökningen är dock främst överflyttning av resor från Pågatågen till Öresundstågen.

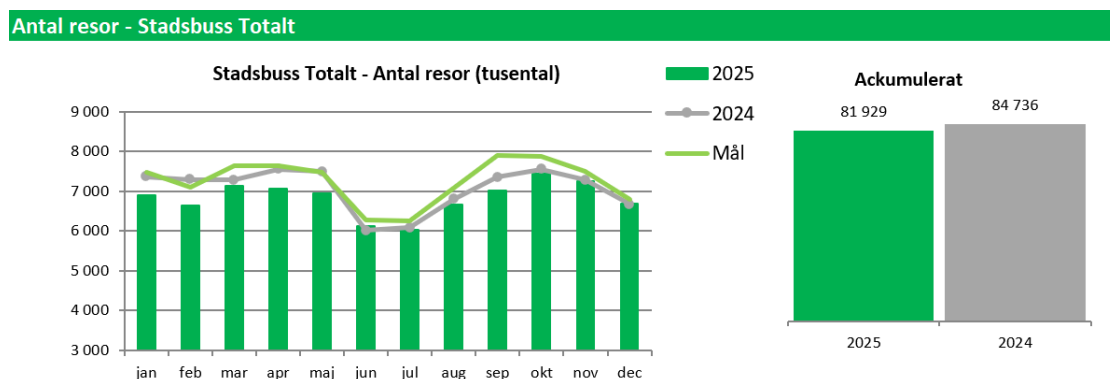
### Antal resor - Pågatågen



Antalet resor med Pågatågen under 2025 uppgår till cirka 27,16 miljoner vilket är en ökning med 1,2 miljoner resor jämfört med 2024. Detta innebär en resandeökning med 4,7 procent och att Pågatågen når målet på 27 miljoner resor. Framför allt sommarperioden hade ett större antal resor än förväntat och augusti innebar rekord för Pågatågen med cirka 2,4 miljoner resor. Lommabanan och sträckan Ystad – Simrishamn ser en stark trend jämfört med 2024, ökningen på Österlenbanan kan sannolikt härledas till den återinförda genomgående trafiken som har kortat restiden. Eslöv och Höör ser ett minskat resande med Pågatågen något som troligtvis kan kopplas till

införd halvtimmestrafik från dessa stationer med Öresundstågen och en överflyttning av resande dit.

## Buss

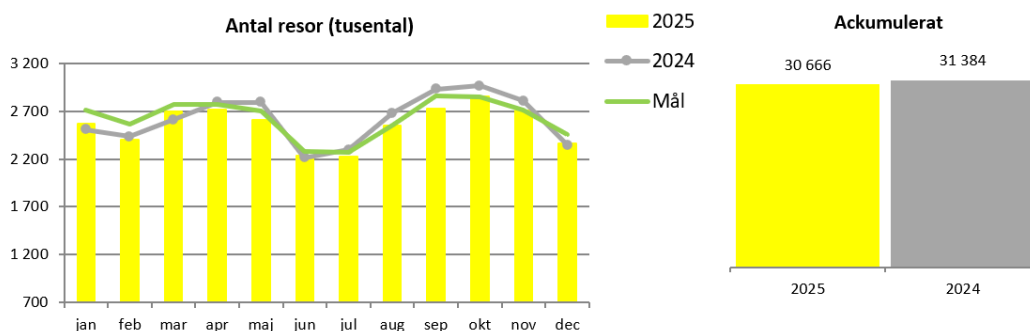


Årets resandemål för stadsbuss var 87 miljoner resor, en ökning på tre procent mot föregående år. Årets resande uppgick till 82 miljoner resor, vilket är fem miljoner resor från mål. Resandeutvecklingen mot föregående år är minus tre procent. Kristianstad är enda storstaden med positiv resandeutveckling på plus en procent, medan Malmö ligger minus fyra procent, Helsingborg minus fem procent och Lund minus tre procent. Lund stad har dock haft positiv utveckling under hösten.

Stadsbuss har inte lyckats nå resandemålet någon månad i år, även om utfallet var något bättre och i nivå med 2024 under juni – juli samt under oktober – december. Vi såg redan under förra hösten att resandet under vardagarna började minska och den trenden har hållit i sig under hela 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 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 samt Lund när det varit stora ombyggnationer.

Malmö stad tampas fortsatt med ombyggnationer inom flera områden, bland annat av Malmö Central.

#### Antal resor - Regionbuss

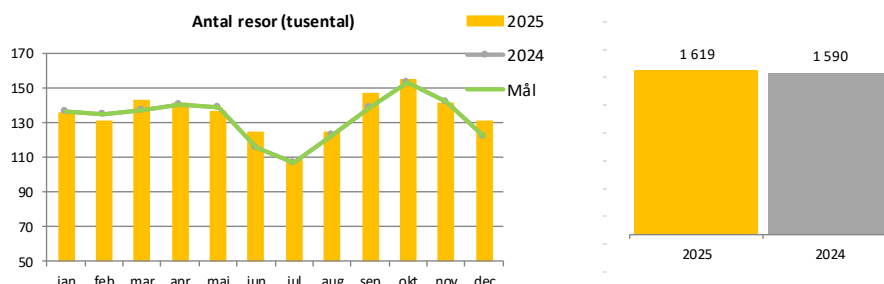


Årets resandemål för regionbuss var 31,5 miljoner resor, en ökning med en procent mot föregående år. Under 2025 har regionbuss ett resande på 30,6 miljoner resor, vilket är 900 000 resor från resandemålet på 31,5 miljoner resor. Resandeutvecklingen mot föregående år är minus två procent.

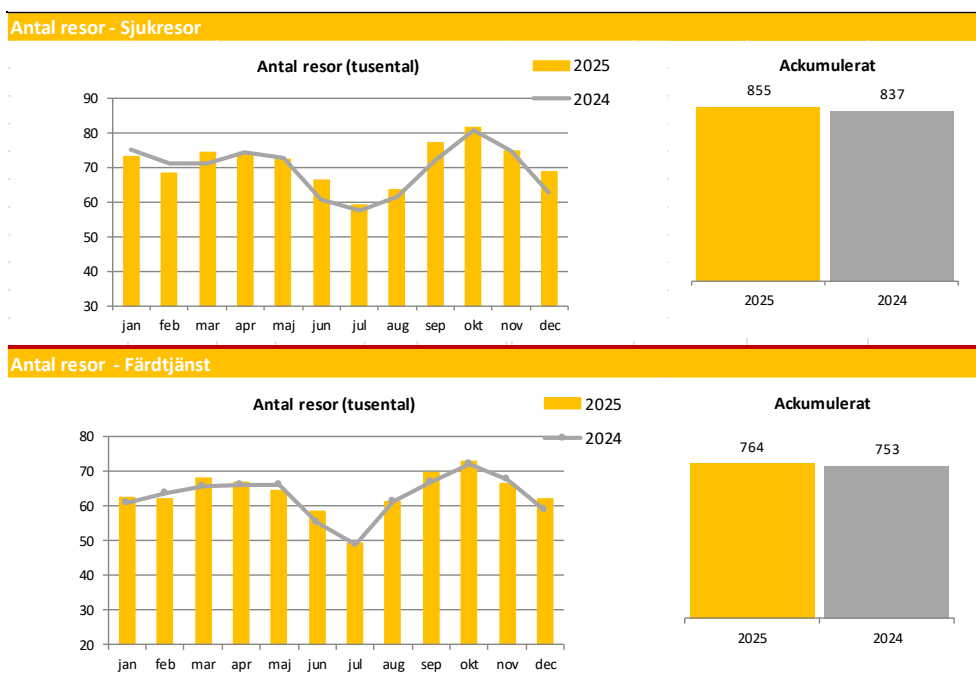
Resandeutvecklingen var ackumulerat positiv under årets första tertial, för att sedan vända till en försiktigt negativ utveckling som höll i sig året ut. Resandetrenderna vi såg för stadsbussresandet, med färre antal resor per 30-dagarsbiljett och lägre resande i peaktider, syntes även i regionbussresandet under hösten. Regionbussresor till och från Malmö står för största tappet sett till antalet resor. Störst konkurrens mot regionbussresor är de låga drivmedelspriserna.

#### Serviceresor

##### Antal resor - Serviceresor Totalt

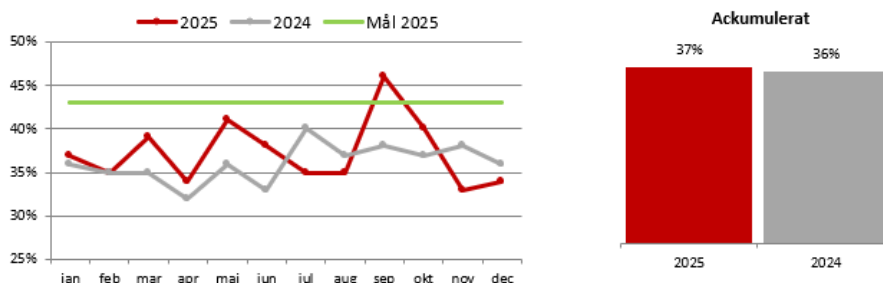


Det totala antalet serviceresor för helåret 2025 uppgick till drygt 1,6 miljoner vilket är en ökning om 1,7 procent jämfört med 2024. Sjukresor ökade med 2,1 procent och färdtjänst med 1,5 procent. Den främsta orsaken till ett ökat resande är att fler individer nyttjat både färdtjänst och sjukresor under året vilket beror på den demografiska utvecklingen där antalet i åldersgruppen 80+ fortsätter att öka. Denna grupp är överrepresenterade vad gäller nyttjandet av både färdtjänst och sjukresor. För sjukresor ökade även frekvensen något där varje individ i genomsnitt gjort fler resor under 2025 vilket också ökar den totala resandemängden.



## NKI Prisvärt

### NKI Kund - Prisvärdhet



Resultatet för 2025 är 37 procent (mål 43 procent) jämfört med 36 procent 2024. De som reser i stadstrafiken anser i större utsträckning att kollektivtrafiken är prisvärd medan de som gör längre resor som förmodligen inkluderar byten är mindre benägna att hålla med. De som inte tycker att de kortare resorna med till exempel stadstrafiken är prisvärda, har förmodligen redan bytt ut dem mot alternativ som gång, cykel eller el-scooter - något som bekräftas i marknadsandelarna i stadstrafiken. Vi kan inte se någon direkt eller tydlig korrelation mellan prisvärdhetsbetyget och hur ofta man reser. Däremot framkommer det i fritextsvaren att distansarbete har skapat ett resmönster som för många innebär att en 30-dagarsbiljett kanske inte anses prisvärd i förhållandet mellan kostnaden och tillförlitligheten och nyttjandegraden. Betyget för prisvärdhet är visserligen lite högre 2025 än 2024 men har fortfarande långt kvar till målet på 43 procent. Frågans påverkan på det totala NKI har också gradvis ökat de senaste åren. De flesta av fritextsvaren i Kollektivtrafikbarometern handlar om att man anser att biljettpriserna är för höga. Sett ur en makroekonomisk nivå så har hushållens ekonomi generellt sett varit svag under ett antal år på grund av hög inflation. Det trycket har minskat något under 2025 men samtidigt har priset på bensin varit lägre än tidigare vilket förmodligen påverkar hushållens val av transporter.

# 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.

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.

### **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 2026. 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 året har arbetet med det regionövergripande projektet Kompetens och tjänstemodell fortskridit. Fokus har varit arbete med utvecklingsprogram för yrkesgrupperna kundinformatörer,

färdtjänsthandläggare och trafikledare vilket förväntas ge positiva effekter på arbetet med den interna karriärutvecklingen.

En central utmaning kopplad till Kompetens och tjänstemodell 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.

Som en del av arbetet med att stärka kompetensförsörjningen har det under hösten genomförts ett arbete med att testa den nya Kompetens- och tjänstemodells funktionaliteten i Kompetensplattformen. Utvecklingsprogrammet för befattningen kundinformatörer har testats i systemet, där chefer och medarbetare tillsammans har utforskat plattformens funktioner. Syftet med piloten är att säkerställa att kvalitet och funktionalitet uppfyller verksamheternas behov. Genom att inkludera kompetens- och tjänstemodell i plattformen samlas all kompetensutveckling i ett och samma system.

Därutöver har det under hösten 2025 påbörjats ett arbete med att utbilda representanter från förvaltningen i hur kompetensplaner skapas och används i Kompetensplattformen. Kompetensplanerna syftar till att samla all relevant utbildning på ett ställe, göra kompetens synlig för både chef och medarbetare samt skapa en mer strukturerad process för planering, genomförande och uppföljning av kompetensutveckling. Arbetet med att kartlägga kompetensbehov och ta fram kompetensplaner fortsätter även under 2026. Målsättningen är att det ska finnas kompetensplaner på flera nivåer i organisationen – från förvaltningsövergripande nivå till verksamhetsnivå och vidare ner till respektive enhet. Detta utgör ett viktigt steg i att långsiktigt stärka vår förmåga att attrahera, utveckla och behålla rätt kompetens.

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.

Medarbetare som har intresse och potential för chefsuppdrag ska få möjlighet till relevant utveckling inför framtida ledarroller.

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 genomförts under året. Syftet och målet med omorganisationen är att samla och tydliggöra ansvar för HR, Ekonomi, Kvalitet 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. För medarbetarna innebär förändringen nya möjligheter till kompetensutveckling och tydligare ansvarsfördelning, samtidigt som den kan innebära nya arbetsuppgifter och förändrade arbetssätt. 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 agerar 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.

### **Jämställda löner**

Årlig lönekartläggning har genomförts och är en viktig del i arbetet med att upptäcka och vid behov åtgärda osakliga löneskillnader mellan kvinnor och män. Skånetrafiken arbetar aktivt med att upptäcka och vid behov åtgärda osakliga löneskillnader. Arbetet sker dels genom att vi deltar i den årliga koncernövergripande lönekartläggningen, dels genom en förvaltningspecifik analys inför löneöversynen. Löneanalysen inför löneöversyn 2026 och lönekartläggningen, som har genomförts regionövergripande, har inte visat på specifika utmaningar eller behov av åtgärd eller prioriteringar av specifik yrkesgrupp eller verksamhet.

### **Arbete med lika rättigheter och möjligheter**

Årligen genomförs lönekartläggning som är en viktig del i arbetet med att upptäcka osakliga löneskillnader mellan kvinnor och män. Skånetrafiken arbetar aktivt med att upptäcka och vid behov åtgärda osakliga löneskillnader. Arbetet sker dels genom att vi deltar i den årliga koncernövergripande lönekartläggningen, dels genom en förvaltningspecifik analys inför löneöversynen.

### **Systematiskt arbetsmiljöarbete (SAM)**

Under året har verksamheten bedrivit ett systematiskt arbetsmiljöarbete (SAM) i enlighet med gällande lagstiftning och interna riktlinjer. Arbetet har genomförts genom kartläggning av arbetsmiljörisker, skyddsronder, uppföljning av tillbud och arbetsskador samt årliga riskbedömningar. Medarbetare och chefer har varit delaktiga i arbetet genom bland annat arbetsplatsträffar och

samverkan med skyddsombud. Vid identifierade brister har åtgärder planerats, genomförts och följts upp i syfte att främja en god, säker och hälsofrämjande arbetsmiljö.

Som en del av SAM har cheferna arbetat med de organisatoriska och sociala arbetsmiljömålen (OSA-målen) som togs fram under 2024, med fokus på *Tydlig information från ledning*, *Arbetsbelastning i balans* och *Psykologisk trygghet*. Målen har följts upp inom ordinarie lednings- och samverkansforum och har utgjort ett viktigt verktyg för att främja ett hälsofrämjande arbetsklimat.

I den årliga uppföljningen av SAM var svarsfrekvensen 100 procent, vilket gör resultatet mycket tillförlitligt. Inför 2026 har *tillbud och arbetsskador* samt *ökad kunskap om Region Skånes policy för hälsofrämjande arbetsmiljö* identifierats som prioriterade förbättringsområden. Dessa områden kommer att vara i fokus genom att särskilt APT-material tas fram för respektive område.

### **Resultat från medarbetarenkät**

Hållbart medarbetarengagemang (HME) redovisas som ett index på en skala 0–100, där ett högre värde anger en högre grad av upplevt medarbetarengagemang. Sveriges kommuner och landsting (SKR) avser genomsnittligt HME-värde för regioner. Svarsfrekvensen avser Skånetrafiken.

År	Skånetrafiken	Region Skåne	Sveriges kommuner och landsting	Svarsfrekvens
2023	79	79	76	90,70%
2025	79	80	78	90,10%

Skånetrafikens HME-resultat är oförändrat mellan 2023 och 2025 och uppgår till 79, vilket visar en stabil nivå av hållbart medarbetarengagemang över tid. Resultatet ligger i nivå med Region Skåne vid föregående mätning och över SKR:s genomsnitt båda åren, men något under Region Skånes resultat 2025. Den höga och stabila svarsfrekvensen innebär att resultaten bedöms vara tillförlitliga och

jämförbara över tid, och utgör därmed ett stabilt underlag för uppföljning.

Under perioden har Skånetrafikens utvecklingsarbete inte primärt haft fokus på HME-indexet som helhet, utan på den negativa utveckling som identifierats i den regiongemensamma frågan om upplevd diskriminering eller trakasserier. Mot denna bakgrund har ett särskilt fokus lagts på att ta fram ett utkast på processen för hantering av kränkande särbehandling.

Utkastet på processen för hantering av kränkande särbehandling tydliggör ansvar, roller och arbetsgång från anmälan till utredning och uppföljning. Särskilt viktiga delar är tydliga anmälningsvägar, ett skyndsamt och rättssäkert omhändertagande av ärenden samt stöd från HR till ansvarig chef. Nolltolerans råder mot kränkande särbehandling, och en väl fungerande process är avgörande för att säkerställa förtroende, trygghet och ett förebyggande arbetsmiljöarbete.

En tydlig och rättssäker hantering av kränkande särbehandling är samtidigt en viktig förutsättning för ett hållbart medarbetarengagemang (HME). Genom att stärka trygghet, tydlighet i ansvar och ett professionellt omhändertagande av ärenden skapas goda förutsättningar för fortsatt utveckling inom HME:s delområden motivation, ledarskap och styrning.

### **Sjukfrånvaro**

För sjukfrånvaron 2025 ligger medelvärde på 4,6 procent vilket är en minskning med 0,7 procent jämfört med samma period 2024. Det är inom gruppen administratörer som vi ser den största minskningen, från 8,1 procent 2024 till 7,1 procent 2025, alltså en minskning med en procent. En nedåtgående trend finns även för ledningsarbete och handläggare.

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. 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.

### **Utveckling av personalrörlighet**

Personalrörligheten för tillsvidareanställda har gått ner från 5,5 procent 2024 till 4,4 procent 2025. Under 2024 hade vi en stor rörlighet bland chefer, 10,9 procent men under 2025 har denna minskat med två procent till 8,9 dvs en mycket positiv utveckling.

När det gäller administratörsgruppen har rörligheten minskat från 5,5 procent 2024 till 4,4 procent samma period 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 ökar till problematiska nivåer som vi haft tidigare.

Inom gruppen handläggare ser vi en liten ökning med 0,1 procent till 2,4 procent.

Vi ser en förändring i personalrörligheten kopplat till åldersintervaller, år 2025 var 50-59 åringar den största gruppen medan under 2024 var det 20-29 åringar.

Sammanfattningsvis finns det skäl att fortsätta följa personalrörligheten, men förvaltningen har just nu inte de utmaningar vi sett tidigare.

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

### INDIKATORER ATTRAKTIV ARBETSPLATS

Indikator	2025	Jämförelse
<b>Chefstäthet</b> Chef/medarbetare	12 (jan-dec 2025)	11 (jan-dec 2024)
<b>Frånvaro-</b> Sjukfrånvaro	4,6 % (jan-dec 2025)	5,3 % (jan-dec 2024)
<b>Ledarskap</b> Delindex HME	82 (2025)	82 (2023)
<b>Personalörlighet</b> Extern, tillsvidareanställda	4,0% (jan-dec 2025)	4,5% (jan-dec 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.

Ledarskapsindex inom HME är oförändrat mellan 2023 och 2025, vilket visar på en stabil upplevelse av ledarskapet över tid. I kombination med minskad personalörlighet bland tillsvidareanställda indikerar detta ökad kontinuitet i verksamheten, vilket kan bidra till förbättrad arbetsmiljö och lägre sjukfrånvaro. Mot bakgrund av den ökade chefstätheten och den stabila ledarskapsnivån bedöms förutsättningarna goda för att den positiva utvecklingen ska kunna bibehållas även framöver.

## 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
<b>Motivation</b> Delindex HME	76 (2025)	75 (2023)
<b>Närvaro</b>	73,3 % (jan-dec 2025)	72,4 % (jan-dec 2024)
<b>Personalrörlighet</b> Extern, tillsvidareanställda	3,6% (jan-dec 2025)	4,5% (jan-dec 2024)
<b>Semesteruttag</b> Årets uttagna semesterdagar	83,6% (jan-dec 2025)	83,2,% (jan-dec 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.

En siffra som sticker ut är hur stor del av semesterdagarna som Skånetrafikens medarbetare har tagit ut. Det ligger på 83,6 procent under perioden januari till december. Att jämföra med semesteruttaget för hela regionen som ligger på 89,3 procent.

## 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.

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.

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. Det nya arbetssättet gör oss bättre rustade att hantera förändring i den föränderliga värld vi lever i.

## **Utvecklingen av anställningsvolym - månadsavlönade**

Antalet månadsavlönade har ökat från 516 månadsavlönade, i genomsnitt under perioden januari till december 2024, till 547 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. Den största ökningen av antalet månadsavlönade har skett inom gruppen handläggare. Detta innebär en förändring jämfört med tidigare år, då ökningen främst återfanns inom gruppen administratörer. Antalet administratörer har i stället minskat något, från 222 månadsavlönade år 2024 till 221 år 2025.

Antalet sommarvikarier har ökat vilket troligtvis beror på att verksamheterna månadsanställer i stället för att ta in timavlönade. Detta är positivt utifrån 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.

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

### INDIKATORER ANVÄND KOMPETENSEN RÄTT

Indikator	2025	Jämförelse
<b>Chefstäthet</b> Chef/medarbetare	12 (jan-dec 2025)	11 (jan-dec 2024)
<b>Närvaro</b>	73,3 % (jan-dec 2025)	72,4 % (jan-dec 2024)
<b>Utökad närvaro</b> Exklusive timlön	0,2% (jan-dec 2025)	0,2 % (jan-dec 2024)
<b>Styrning</b> Delindex HME	79 (2025)	78 (2023)

Analysen av ovanstående siffror visar att medarbetares närvaro ökat. Den utökade närvaron är oförändrad jämfört med samma period föregående år. Utökad närvaro är arbetstid utöver den planerade arbetstiden. Det vi kan konstatera är att övertidsuttaget är litet. Andelen timlön har minskat från 2,8 procent 2024 till 2,6 procent 2025 vilket tyder på 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, i medarbetarenkäten, ligger högre än 2024. Utifrån det arbete som genomförs i förvaltningen kopplat till bland annat ledarskapet och processorienterat arbete 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.

## Resultatmål

Skånetrafikens ekonomiska resultat för år 2025 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 busstrafiken, ett beslut i EU-domstolen att tillåta den svenska skattesubventionen på biogas samt ett ställningstagande från RKR (Rådet för kommunal redovisning) som innebär att elbusspremier inte får periodiseras på det sätt som Skånetrafiken hittills har gjort.

## Resultat

Skånetrafikens resultat för 2025 är 803 miljoner kronor högre än budget och målet om en ekonomi i balans uppfylls därmed.

Resultatrapporten nedan inkluderar Köpenhamnsavtalet (vilket inte påverkar resultatet) och är inklusive vidarefakturerering (som har lika stora intäkter som kostnader, 182 miljoner kronor).

Resultaträkning motpart 1-3 (KSEK)	Utfall 2025	Budget 2025	Avvik. Utf - Bud	Avvik. Budget %	Prognos Helår	Budget Helår	Avvik. Prognos	Utfall 2024
Erhållna Regionbidrag	4 013 100	4 013 100	0	0,0%	4 013 100	4 013 100	0	4 027 200
Biljettintäkter	4 296 353	4 165 900	130 453	3,1%	4 180 900	4 165 900	15 000	4 188 986
Övriga Trafikintäkter	151 201	147 241	3 959	2,7%	150 241	147 241	3 000	151 607
Övriga Bidrag	506 108	305 727	200 381	65,5%	505 727	305 727	200 000	301 955
Övriga intäkter	95 740	124 747	-29 007	-23,3%	129 747	124 747	5 000	116 675
<b>Verksamhetens intäkter</b>	<b>9 062 501</b>	<b>8 756 715</b>	<b>305 786</b>	<b>3,5%</b>	<b>8 979 715</b>	<b>8 756 715</b>	<b>223 000</b>	<b>8 786 422</b>
Personalkostnader	-402 971	-436 529	33 558	-7,7%	-409 529	-436 529	27 000	-370 993
Trafikkostnader	-5 934 179	-6 338 733	404 554	-6,4%	-5 908 233	-6 338 733	430 500	-5 908 535
Övriga trafik kostnader	-240 314	-260 896	20 582	-7,9%	-222 396	-260 896	38 500	-225 710
Övriga verksamhetskostnader	-825 998	-767 145	-58 853	7,7%	-755 145	-767 145	12 000	-775 412
Köpta tjänster & Försäljningsp	-278 247	-305 199	26 951	-8,8%	-309 199	-305 199	-4 000	-291 030
<b>Verksamhetens kostnader</b>	<b>-7 681 710</b>	<b>-8 108 502</b>	<b>426 793</b>	<b>-5,3%</b>	<b>-7 604 502</b>	<b>-8 108 502</b>	<b>504 000</b>	<b>-7 571 680</b>
Kapitalkostnader	-577 453	-648 213	70 760	-10,9%	-575 213	-648 213	73 000	-574 400
<b>Kapitalkostnader</b>	<b>-577 453</b>	<b>-648 213</b>	<b>70 760</b>	<b>-10,9%</b>	<b>-575 213</b>	<b>-648 213</b>	<b>73 000</b>	<b>-574 400</b>
<b>RESULTAT</b>	<b>803 338</b>	<b>0</b>	<b>803 338</b>		<b>800 000</b>	<b>0</b>	<b>800 000</b>	<b>640 341</b>

## **Intäkter**

Skånetrafikens totala intäkter för 2025 budgeterades till 8 757 miljoner kronor och utfallet är 9 063 miljoner kronor. (inklusive Köpenhamnsavtalet på 637 miljoner kronor), det vill säga 306 miljoner kronor högre än budget och 276 miljoner kronor högre än 2024. Nedan redovisas intäkterna i två delar, en del för Skånetrafiken exklusive Köpenhamnsavtalet och en del för endast Köpenhamnsavtalet.

### **Skånetrafiken exklusive Köpenhamnsavtalet**

Skånetrafikens intäkter för 2025 budgeterades till 8 120 miljoner kronor och utfallet är 8 363 miljoner kronor, det vill säga 242 miljoner kronor högre än budget och 245 miljoner kronor (+3%) högre än föregående år.

Erhållna regionbidrag budgeterades till 4 013 miljoner kronor och utfallet är detsamma. Utfallet 2024 var 4 027 miljoner kronor vilket innebär en sänkning inför 2025 med 14,1 miljoner kronor (-0,4%).

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 biljettintäkter 2025 är 3 568 miljoner kronor och utfallet är 3 596 miljoner kronor, vilket är 28 miljoner kronor högre än budget. Biljettintäkterna 2024 var 3 520 miljoner kronor det vill säga en ökning med 77 miljoner kronor (+3,3%) mellan åren vilken delvis beror på prisökningen. Intäkterna från enkelbiljetter i Skåne är högre än budget (om korrigering görs från övriga biljettintäkter avseende kontot för Samtrafiken). Intäkterna från periodbiljetter är lägre än budget totalt sett men har varit i linje med eller högre än budget sedan september, både i Skåne och över Öresund. Andra biljettintäkter som är högre än budget är skolbiljetterna och serviceresebiljetterna – totalt är dessa 13 miljoner kronor högre än budget. 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 biljetter. Intäkten från enbart sommarbiljetten var 147 miljoner kronor, vilket är nio miljoner kronor högre än budget och fem miljoner kronor mer än föregående år.

Övriga trafikintäkter budgeterades till 147 miljoner kronor och utfallet är 151 miljoner kronor, vilket är fyra miljoner kronor högre än budget, där tre miljoner kronor kommer från tillköpt trafik och en miljon kronor från egenavgifter i serviceresetrafiken. Ingående intäkter från serviceresor i form av egenavgifter och försäljning av patienttransporter budgeterades till 95 miljoner kronor och utfallet är 96 miljoner kronor, vilket är en miljon kronor högre än budget. Resterande del av de högre intäkterna kommer från tillköpt trafik, vilken budgeterades till 52 miljoner kronor och hade ett utfall på 55 miljoner kronor, dvs tre miljoner kronor högre än budget. Utfallet 2025 är ungefär detsamma som 2024, skillnaden är 400 000 kronor, eller -0,3%

Övriga bidrag budgeterades till 306 miljoner kronor och utfallet är 506 miljoner kronor vilket är 200 miljoner kronor högre än budget och 204 miljoner kronor högre än 2024. Skillnaden mot budget utgörs av högre intäkter kopplat bidrag för elbusspremier, beroende på ett ställningstagande från RKR (Rådet för kommunal redovisning) som innebär att elbusspremier inte får periodiseras på det sätt som Skånetrafiken hittills har gjort. Därför har restbeloppet för elbusspremier (som skulle ha periodiserats över flertalet år framöver) redovisats som ett engångsbelopp år 2025, vilket är 200 Mkr.

Övriga intäkter budgeterades till 86 miljoner kronor och utfallet är 96 miljoner kronor vilket är tio miljoner kronor högre än budget men 21 miljoner kronor lägre än 2024. Den högre intäkten jämfört med budget beror ungefär till lika delar på högre reklamintäkter, uthyrning av Pågatåg under en längre tid är budgeterat samt högre

intäkter för kontrollavgifter. Avvikelsen mot föregående år beror till största delen, 19 miljoner kronor, på att uthyrning av Pågatåg avslutats.

### **Köpenhamnsavtalet**

Intäkter i Köpenhamnsavtalet finns för helår 2025 i budget med 637 miljoner kronor, utfallet är 700 miljoner kronor det vill säga 63 miljoner kronor högre än budget. Utfallet består i sin helhet av biljettintäkter. Utfallet år 2024 var 669 miljoner kronor, en ökning med 31 miljoner kronor motsvarande 4,6%.

### **Kostnader och kapitalkostnader**

Skånetrafikens totala kostnader för 2025 budgeterades till 8 757 miljoner kronor och utfallet är 8 259 miljoner kronor (inklusive Köpenhamnsavtalet på 700 miljoner kronor). Det vill säga 498 miljoner kronor lägre än budget och 113 miljoner kronor (+1,4%) högre än 2024. 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 8 120 miljoner kronor och utfallet är 7 559 miljoner kronor, det vill säga 561 miljoner kronor lägre än budget och 82 miljoner kronor (+1,1%) högre än föregående år.

Personalkostnaderna budgeterades till 437 miljoner kronor och utfallet uppgår till 403 miljoner kronor vilket är 34 miljoner kronor lägre än budget. och 32 miljoner kronor (+8,6%) högre än 2024. Av dessa kommer 28 miljoner kronor från kostnader kopplat till lön och sex miljoner kronor från övriga personalkostnader. Jämfört med 2024 är personalkostnaderna 32 miljoner kronor (+8,6%) högre. Antalet anställda har ökat med 22 när man jämför antalet i dec 2024 med antalet i december 2025. Mer om detta går att läsa under rubriken

”Utvecklingen av anställningsvolym – månadsavlönade” i föregående avsnitt Attraktiv arbetsgivare.

Trafikkostnaderna budgeterades till 5 833 miljoner kronor och utfallet uppgår till 5 478 miljoner kronor, vilket är 355 miljoner kronor lägre än budget, samt 32 miljoner kronor (+0,6%) högre än föregående år.

Kostnaderna för busstrafiken är 416 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 cirka 200 miljoner kronor. Det lägre resandet medför lägre kostnader för resandeincitament än budgeterat och det motsvaras av 107 miljoner kronor. Att EU-domstolen slutligen godkände den svenska skattesubventionen på biogas medför lägre kostnader mot budget på 80 miljoner kronor. Vidare är fordonskostnaderna lägre än budget då den helt nya typ av buss som planerats för HEX linje 2 inte bytts ut, samt att utbytet till elbussar i regionbussavtal i Helsingborg och Lund inte skett lika snabbt som planerat. Resterande differens beror främst på högre utdömda viten och lägre bonusutbetalningar kopplat till kvalitetsmätningarna för 2025, samt att budget för förstärkningstrafik inte har behövt utnyttjas fullt ut.

Kostnaderna för tågtrafiken är 90 miljoner kronor högre än budgeterat, främst beroende på högre kostnader för underhåll och drivmotorström motsvarande totalt 115 miljoner kronor. 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. För 2025 är kostnaden för drivmotorström 51 miljoner kronor högre än budget, och 36 miljoner kronor högre än föregående år.

Lägre kostnader än budget återfinns för banavgifter (beroende på

lägre utförandegrad i trafiken) och tågersättande buss med totalt 38 miljoner kronor.

Kostnaderna för trafiken i serviceresor är sju miljoner kronor högre än budgeterat, mestadels beroende på högre kostnader för transport kopplat till sjukresor. Den kostnaden är tolv miljoner kronor högre än budget, men vägs delvis upp med totalt fyra miljoner kronor lägre kostnader för bonusutbetalningar och högre vitesdebiteringar.

Övriga trafik kostnader budgeterades till 261 miljoner kronor och utfall är 240 miljoner kronor, vilket är 21 miljoner kronor lägre än budget. Den enskilt största anledningen till det är att de budgeterade kostnaderna kopplat till dataanvändning av serviceresors planerade systemstöd (Pandora) inte fallit ut, då driftsstart skjutits framåt. Samt att kostnader för ett planerat byte av plattform till biljettsystemet och implementation av nytt analysverktyg inte fallit ut då aktiviteterna skjutits framåt i tiden. Den kostnad som överstiger budget under övriga trafik kostnader är kostnaderna för förseningsersättning, de uppgår till 62 miljoner kronor och är sju miljoner kronor högre än budgeterat.

Övriga verksamhetskostnader budgeterades till 636 miljoner kronor, och utfallet uppgår till 583 miljoner kronor, det vill säga 54 miljoner kronor lägre än budget. En stor del av differensen, 35 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. Andra större poster är till exempel att utfallet på kostnader kopplade till lokaler och depåer inte blivit så dyra som kommunicerats i budget från Regionfastigheter, ej heller kostnader för information och reklam når upp till budget.

Köpta tjänster och försäljningsprovision budgeterades till 305 miljoner kronor, och utfallet uppgår till 278 miljoner kronor, det vill säga 27 miljoner kronor lägre än budget och 13 miljoner kronor lägre (-4,4%) än föregående år. Det är framförallt på IT-sidan kostnaderna är lägre än budget och det beror på den framskjutna driftsättningen

av serviceresors nya systemstöd (Pandora) samt genomlysning av konsultavtal och översyn av konsultintensiva arbetsteam i samband med införandet modeller för digital utveckling. (Se även under rubriken Omställningsarbetet i början av dokumentet.)

Kapitalkostnaderna budgeterades till 648 miljoner kronor, och utfallet uppgår till 577 miljoner kronor, det vill säga 71 miljoner kronor lägre än budget, men tre miljoner kronor (+0,5%) högre än föregående år. Anledningen till det låga utfallet jämfört med budget 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 på helår motsvarar 52 miljoner kronor i differens.

### **Köpenhamnsavtalet**

Budgeterade kostnader på helår 2025 för Köpenhamnsavtalet är 637 miljoner kronor, utfallet är 700 miljoner kronor det vill säga 63 miljoner kronor högre än budget, och 30 miljoner kronor (+4,6%) högre än föregående år.

Avtalet ska vara kostnadsneutralt för Skånetrafiken.

Kostnaderna består främst av trafiken och därefter av avräkningen enligt avtal till danska Transportministeriet. Utfallet är 456 miljoner kronor i trafik kostnader och 241 miljoner kronor att avräkna till Transportministeriet samt tre miljoner kronor i övriga verksamhetskostnader.

### **Åtgärder för en ekonomi i balans**

Det ekonomiska resultatet för 2025 är i balans och har under året inte föranlett några åtgärder för att hålla budget. Det har därmed inte funnits beslutade handlingsplaner för att uppnå en ekonomi i balans för år 2025. Skånetrafiken kommer under 2026 att fortsätta med de uppstartade aktiviteter som nämns under rubriken Omställningsarbetet ovan, med syfte att arbeta effektivare och

därmed sänka kostnaderna på längre sikt. Skånetrafiken strävar efter kostnadseffektivitet och har inte dragit på sig ökade kostnader under 2025 som följer med in i 2026.

## **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 147,1 miljoner kronor vilket är 12,3 miljoner kronor högre än budget beroende på i efterhand tillkommande utgifter för huvudsakligen ERTMS installationer.

**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 är till och med december 2025 264 miljoner kronor, varav 87,3 miljoner kronor under 2025.

### **Uppföljning av utrustningsinvesteringar**

#### **El-infrastruktur bussdepå Helsingborg**

Under 2025 har 28,4 miljoner kronor investerats i el-infrastruktur på bussdepån i Helsingborg. Den totala investeringsbudgeten uppgår till 34 miljoner kronor. Installationen väntas vara klar under mars 2026.

#### **El-infrastruktur bussdepå Lund**

Den totala investeringsbudgeten för investering i el-infrastruktur i Lund uppgår till 21 miljoner kronor. Under 2025 har investeringen ej påbörjats.

### **Potten**

Vad gäller investeringarna som ingår i Skånetrafikens årliga pott på 40 miljoner kronor har 17,1 miljoner kronor investerats under året.

Investeringarna består främst av skärmar för infotainment och utrustning till bussdepån i Helsingborg, men även av till exempel vidare investering i fekalieanläggningen i Ystad samt IT-utrustning.

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

Självfinansieringsgraden för helår 2025 uppgår till 54,1 procent när det årliga regionbidraget, effekten av ställningstagandet för redovisning av elbusspremier 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 var utfallet 54,4 procent.

### **Försäljning och andel i app**

Målet för andel försäljning i appen år 2025 är 90 %. Ackumulerat för hela året nåddes 89,1 %. Dock har andelen legat stabilt över 90 % under den senare delen av året. Vi ser även att förflyttningen till appen fortsatt pågår och appen ökar hela tiden jämfört med föregående år. I princip alla andra säljkanaler tappar försäljning till förmån för appen. Det finns en del säsongsvariationer när det gäller hur många som väljer att köpa biljett i appen. Framför allt under sommarmånaderna ligger nivån något lägre, då flera kunder som reser mer sällan väljer att köpa sin biljett i våra biljettautomater. Det finns också en hel del kunder som fortfarande vill ha sin Sommarbiljett på kort – men även denna andel minskar över tid.

Det finns flera anledningar till att appen är så populär. Mycket arbete har lagts på att göra biljettköpet så enkelt som möjligt med flera olika alternativ att betala. Vi ser även att de tjänster som finns i appen är uppskattade – allt från reseplanering med aktuell trafikinformation till möjlighet att låna ut sin periodbiljett och ge bort biljetter.

### **Andel resenärer utan giltigt färdbevis**

Andelen resenärer utan giltiga biljetter mäts på våra civila extra biljettkontroller. Andelen resenärer utan giltiga färdbevis har ökat

och ligger på en högre nivå än tidigare år. De extra biljettkontrollerna visar att det varit hög andel resenärer utan giltiga biljetter och för 2025 och landade på cirka 2,18 procent som inte har giltiga biljetter vid våra civila kontroller. Vi har och kommer att öka antalet civila kontroller för att stävja utvecklingen, vi ser under hösten att det haft en viss effekt.

## Uppföljning och insyn 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 utförs av privata utförare (RF 2025-04-08 § 24).

### **Kollektivtrafiken (generellt)**

Inför varje upphandling där en landstingskommunal angelägenhet överläts 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 uppdaterades i samband med att det nya drift- och underhållsavtalet började gälla den 14 december 2025. Den kommer i större utsträckning att likna den för Pågatåg. Ett medvetet val i syfte att harmonisera arbetet i de 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 från den 14 december 2025 inte längre ett så kallat nödavtal. Nödavtalet innehöll inte viten, endast ett kvalitetsbonussystem. Därmed har viten inte utgått under året, medan kvalitetsbonus har utgått. Kvalitetsbilagan för Öresundståg uppdaterades 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.

För Pågatågen är det affärsledningen som årligen beslutar om nästa års affärsplan. I Öresundstågsaffären är det Öresundstågs ledningsgrupp som tar 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 har det arbetet letts 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**

Under året har affärsområdet vidareutvecklat och arbetat enligt satta rutiner och processer för uppföljning och utveckling av våra trafikavtal. Vi har följt årets affärsplaner och satt affärsplaner för kommande åren. I våra trafikavtal 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. 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.

Affärsområde Buss och Affärsområde Tåg har under året utvecklat fram gemensamma strukturer för uppföljning av avtalet gällande spårvagnsunderhåll.

### **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.

Ett 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.

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. Arbetsättet främjar ett kontinuerligt förbättringsarbete hos trafikföretagen och skapar mervärde för såväl resenärer som huvudman och avtalspart.

## Framsynt internt miljöarbete

Regiongemensamma fokusområden för miljömål: 1. Resurseffektiv och cirkulär ekonomi. 2. Låg klimatpåverkan. 3. Frisk och hälsosam miljö

I november 2025 antogs förvaltningens uppdaterade Hållbarhetsprogram. Programmets fokusområden och målsättningar bidrar till de regiongemensamma målen inom ekologisk hållbarhet. Nedan följer exempel på status och goda exempel som genomförts under 2025. Utfall av vårt hållbarhetsarbete redovisas i vår Hållbarhetsredovisning som publiceras mitten av mars 2026.

Ett komplett utfall kan först sammanställs då all hållbarhetsdata samlats in och sammanställts från våra trafikutövare.

1. Resurseffektiv och cirkulär ekonomi – **positiv målutveckling**
  - Fortsatt elektrifiering av busstrafiken bidrar positivt till våra energieffektiviseringsmål (kWh/pkm) även ökat tågresande.
  - Elmätare har installerats på Öresundstågen.
  - Den särskilda kollektivtrafiken har mål för en ökad samordningsgrad, minskade tomma kilometrarna och andel bommande resor. Dessa går åt rätt håll.

- Antagit mål om en cirkulär kollektivtrafik. Deltar i ett forskningsprojekt för att hitta förbättringsåtgärder tillsammans med andra branschaktörer.
- Förbättringsåtgärder som kommer genomföras under 2026 är uppdaterade energieffektiviseringsplaner (trafik och depå) per trafikslag.

## 2. Låg klimatpåverkan - **positiv målutveckling**

- Skånetrafikens totala klimatavtryck, har beräknat för första gången, en beräkning som ger en tydlig vägledning om vilka åtgärder som är prioriterade för att minska vårt totala klimatavtryck, inklusive till exempel utsläpp från tillverkning av fordon och batterier.
- Fortsatt elektrifiering av busstrafik bidrar positivt till klimatmål (minskat CO<sub>2</sub>ekv/pkm).
- I ca 70% av våra upphandlingar ställs skarpa klimatkrav för att minska klimatpåverkan.

## 3. Frisk och hälsosam miljö - **positiv målutveckling**

- Fortsatt elektrifiering av busstrafik bidrar positivt till mål om minskat buller och utsläpp av luftföroreningar.
- Miljömärkta produkter har använts för invändig städning i många år. Från och med i år även miljömärkta produkter för all klottersanering av Pågatågen. Vår kravställning, uppföljning och samarbete med trafikoperatör har dessutom bidragit till att utbudet av miljömärkta produkter för klottersanering på marknaden har förbättrats. Fortsatt arbete med Öresundstågen under 2026.
- Uppföljning och tydliga krav har bidragit till att flera av våra trafikutövare minskat sin användning av särskilt farliga ämnen. Under 2026 fortsatt arbete prioriterade leverantörskedjor och ämnen.

## Övrigt

- Utbildningsinsatser för att förstärka chefers kunskap och ansvar för hållbarhetsarbetet har genomförts.
- Flera olika nationella samarbeten för att uppnå hållbara leverantörsled i våra upphandlingar.
- Krav på social hållbarhet har under året påverkat utfallet i våra upphandlingar, till exempel har ett anbud diskvalificerats på grund av bristande uppfyllelse av dessa krav.
- Under årets hållbarhetsrevisioner har ett särskilt fokus varit social hållbarhet såsom arbetsvillkor, systematiskt arbetsmiljöarbete, arbetsmiljö och riskminimering av sociala risker i leverantörsleden. Revisioner är ett viktigt verktyg för en fortsatt utveckling av Skånetrafikens hållbarhetsarbete tillsammans med våra leverantörer.
- NGÖ har antagit ambitiösa hållbarhetsmål.

## Robusta och säkra verksamheter

*Verksamheterna inom Region Skåne är skyddsvärda och regionens säkerhetshantering utgår från Policy för säkerhet och beredskap samt Riktlinje för säkerhetshantering. Riktlinjen syftar till att inrikta och konkretisera säkerhetshanteringsarbetet och bland de strategiska fokusområden som anges finns riskhantering, säkerhetskultur och skydd av resurser.*

**Beskriv kortfattat hur arbetet bedrivits under året med att skydda förvaltningens resurser med särskilt fokus på aktörsdrivna hot, med riskhantering som verktyg inom säkerhetshanteringsarbetet, samt med att säkerställa en god säkerhetskultur.**

Arbetet med att skapa en god säkerhetskultur för att möta de utmaningar och hot verksamheten kan ställas inför pågår fortlöpande. Information och utbildning om risker och hot är en del av agendan på förvaltningens månadsmöten, samt på det interna nätet. En kompetensportal är under utveckling där chef kan följa upp

medarbetares status för de obligatoriska utbildningarna inom säkerhetsområdet. Under 2025 har riktlinjer för inpassering och besökshantering i våra lokaler förstärkts med tydligare krav på att ha passerkort med bild och bära dessa synligt för alla medarbetare såväl som för inhyrda konsulter. Riskhantering är en naturlig del i förvaltningens arbete med informationshantering. Arbetet har haft särskilt fokus på upphandlingar och projekt där information hanteras på nya sätt eller helt ny information ska hanteras.

**Beskriv kortfattat hur arbetet med olika insatser för att förebygga, upptäcka samt förhindra olika former av oegentligheter, korruption, bedrägerier eller liknande har genomförts. Ge exempel på identifierade riskområden och vilka kontroller ni skapat kring detta.**

Under 2025 har Skånetrafikens biljettregler förtydligats och skärpts kring vad som gäller för förseningsersättning. Detta område är utsatt för systematiskt fusk och förvaltningen arbetar för att skärpa regler och krav på bevisning när kunder ansöker om förseningsersättning. Arbetet med att försvåra för bedrägerier har lett till att införa Bank-id i en automatiserad tjänst för att ansöka om förseningsersättning. Tjänsten kommer tas i bruk under 2026.

## Stärkt arbete för lika rättigheter och möjligheter

Under 2025 har Skånetrafiken fortsatt att integrera rättighetsperspektivet i verksamheten, med fokus på förbättrad fysisk och digital tillgänglighet, nya fordonskrav, samverkan med ideella organisationer och ökad involvering av barn och unga i utvecklingen av framtidens kollektivtrafik.

### **Fysisk tillgänglighet och fordonsutformning**

För att stärka tillgängligheten för personer med funktionsnedsättning, äldre och barn anpassas stadsbussarnas utformning enligt nya funktionella krav. Den nya interiören ger

bättre utrymme vid påstigning, samlar rullstolsplatser vid tillgänglighetsanpassade dörrar och inkluderar plats för ledarhund. Utformningen följer branschstandard och förbättrar användbarheten för resenärer med särskilda behov.

### **Kundinsikter och delaktighet**

Studien Att vilja, våga och kunna resa kollektivt har gett viktiga perspektiv från barn och unga med funktionsnedsättning. Ett samarbete med Lunds universitet har ytterligare fördjupat förståelsen för ungas självständiga resande inom pilotprojektet SkåneFlex.

På Södervärn har ett pilotarbete genomförts för att stärka orienterbarhet på stora bytespunkter. Genom tydligare hållplatsmarkeringar, pilskyltar och användartester har det blivit enklare att hitta rätt. Pilotens resultat ligger nu till grund för spridning till fler knutpunkter i Skåne.

Barn och unga har också bidragit genom prao-aktiviteter, där elever i årskurs 8 delat sina synpunkter på trygghet, inredning och rörelsemönster ombord. Deras erfarenheter används i utvecklingen av framtidens tåg och bussar, bland annat i projektet Nästa generation Öresundståg.

### **Forskning och utveckling**

Skånetrafiken deltar i ett nytt Vinnova-finansierat forskningsprojekt (2025–2028) för att utveckla en Individuell Mobilitetsplan (IMP). Syftet är att förbättra mobiliteten för barn och unga med neuropsykiatriska funktionsnedsättningar, som ofta möter osynliga hinder i kollektivtrafiken. Projektet samlar medicinska, hälsovetenskapliga och transportvetenskapliga kompetenser och genomförs i samarbete med Region Skåne.

### **Digital tillgänglighet**

Digital tillgänglighet har varit ett prioriterat område. Webbplatsen och appar, inklusive servicereiseappen har genomgått externa granskningar. Arbetet har förbättrats genom användartester och samarbete med bland annat Synskadades Riksförbund, Region Skåne

och Lunds universitet. Nya verktyg används för att identifiera och åtgärda tillgänglighetsbrister.

### **Ungdomsbiljetter och satsningar på unga**

Alla 33 kommuner erbjuder nu skolbiljetter. Under 2025 har Höörs kommun anslutit till att köpa ungdomsbiljetten och Tomelilla utökat sin satsning till sex årskullar av ungdomsbiljetter. Lunds kommun erbjöd dessutom en anpassad sommarbiljett till fyra årskullar ungdomar under 2025, vilket möjliggjort större rörelsefrihet i Skåne för alla ungdomar.

Projektet På egna ben uppmuntrar elever i årskurs 4–6 till hållbart resande och trafiksäkerhet. Under 2024 deltog cirka 1 000 elever, och 2025 ökar deltagandet till över 1 300 elever i Eslöv och Lund.

### **Sommarjobb på Skånetrafiken**

Enhet Strategisk planering har under 2025 tagit emot ett antal ungdomar som sommarjobbare. Den extra arbetskraften har gjort det möjligt för enheten att genomföra tidskrävande, men samtidigt meningsfulla uppgifter som passar ungdomarna väl.

Ungdomarna har bland annat inventerat fotgängarförhållanden vid hållplatser, kartlagt möjliga reklamytta vid busshållplatser och påbörjat digitalisering av äldre tidtabeller för att bättre följa trafikutvecklingen över tid. De har också arbetat ute i fält som *mystery riders*, där de observerat tillgängligheten för resenärer med nedsatt rörelseförmåga och hur olika resenärer använder fordonens inredning. Dessutom har de besökt bytespunkter för att utvärdera information och utformning.

Samarbetet har gett både Skånetrafiken och ungdomarna värdefulla erfarenheter. Ungdomarna själva har berättat att arbetet har gett dem inblick i hur kollektivtrafiken fungerar och vilken betydelse den har i människors vardag och i samhället i stort. Erfarenheten har dessutom öppnat deras ögon för kollektivtrafiken som en möjlig framtida arbetsplats.

## **Turistbiljetten**

Skånetrafiken lanserade turistbiljetten i mars 2025. Biljetten finns i två varianter, en som gäller i Skåne och en som gäller i Skåne och Danmark. Båda varianterna gäller i 48 timmar och omfattar samtliga trafikslag inom respektive område. Syftet med turistbiljetten är att göra kollektivtrafiken enkel och tillgänglig för besökare och därigenom bidra till lika möjligheter att resa hållbart.

Biljetten har marknadsförts brett genom digitala och fysiska kanaler, inklusive information till samtliga kommuner i Skåne, för att säkerställa att fler får tillgång till informationen.

Under 2025 såldes 14 580 biljetter, målsättningen var 15 000. Eftersom flera biljetter gällde fler än en person använde totalt 20 720 resenärer turistbiljetten under sitt första lanserings år.

## **Socialt ansvar och samverkan i samhället**

Skånetrafiken har stärkt sitt sociala ansvarstagande genom flera samarbeten

- Skånetrafiken har i samarbete med Skåne Stadsmission förmedlat sommarbiljetter till familjer med begränsade resurser, för att ge barnen möjlighet till sommarupplevelser.
- Nattvandring.nu volontärer reser kostnadsfritt och bidrar till trygghet vid knutpunkter som Malmö C, Värnhem och Södervärn.
- Tillsammans med MKB används en lokal för bussförarutbildningar, vilket skapar vägar till arbete för arbetslösa hyresgäster.

Skånetrafiken arbetar kontinuerligt med att ta till vara invånarnas erfarenheter. Detta bidrar till att kollektivtrafiken utvecklas med fokus på delaktighet, trygghet och användbarhet för alla skåningar.