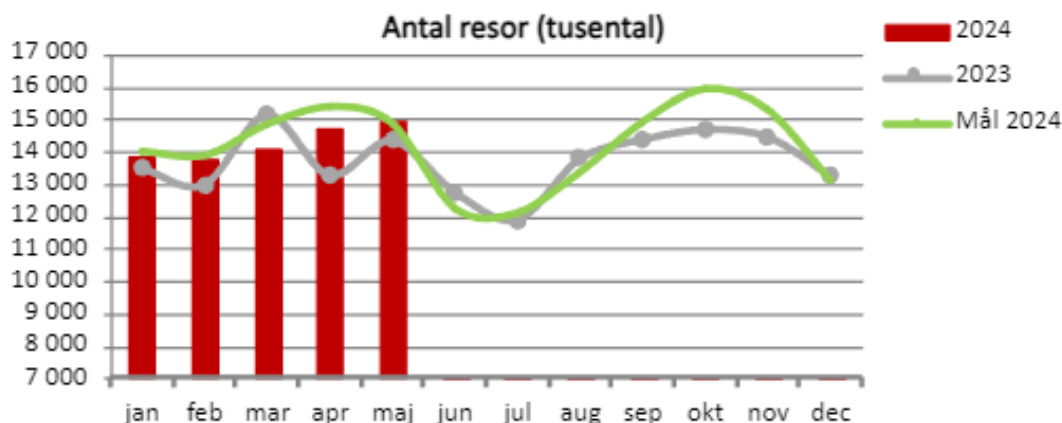


Tillgänglighet och kvalitet

Resor

	Ack	Utfall	Diff i % jmf	Ack mål	Mål % jmf	Mål 2024
	2024	2023	2024	2023	2024	antal
Tåg		20 617	4,5%	22116	3,4%	51 500
Varav Pågatågen %	10 389	3,1%	-	-	-	-
Öresundståg %	10 067	6,1%	-	-	-	-
Varav Ötåg Ö bron	0	-	-	-	-	-
Stadsbuss		36 977	3,6%	36632	3,4%	85 300
Varav Malmö	20 464	2,8%	-	-	-	-
Helsingborg	5 461	-0,1%	-	-	-	-
Lund	6 128	11,0%	-	-	-	-
Varav Spårväg Lund	804	-	-	-	-	-
Kristanstad	1 393	0,5%	-	-	-	-
Regionbuss		13 141	0,2%	13613	2,3%	31 700
Varav Anropsstyrd	5,8	13,4%	-	-	-	-
Närtrafik		5,1	3,1%	-	-	-
Serviceresor		688	6,2%	641	-1,4%	1 500
Varav Färdtjänst	322	8,8%	-	-	-	-
Sjukresor	366	3,9%	-	-	-	-
Totalt		71 427	3,2%	73002	3,4%	170 000



Punktlighet

Trafikslag	Perioden /innev mån	Ack Utfall 2024	Ack utfall 2023	Mål %
Stadsbuss	82%	83%	82%	82%
Malmö	79%	83%	80%	-
Helsingborg	85%	84%	84%	-
Lund	80%	78%	77%	-
Spårväg Lund	96%	95%	92%	-
Kristianstad	87%	87%	87%	-
Regionbuss	84%	83%	82%	82%
Tåg	-	-	-	-
Öresundståg	82%	83%	84%	90%
Pågatågen	88%	87%	87%	91%
Serviceresor	84%	86%	89%	92%

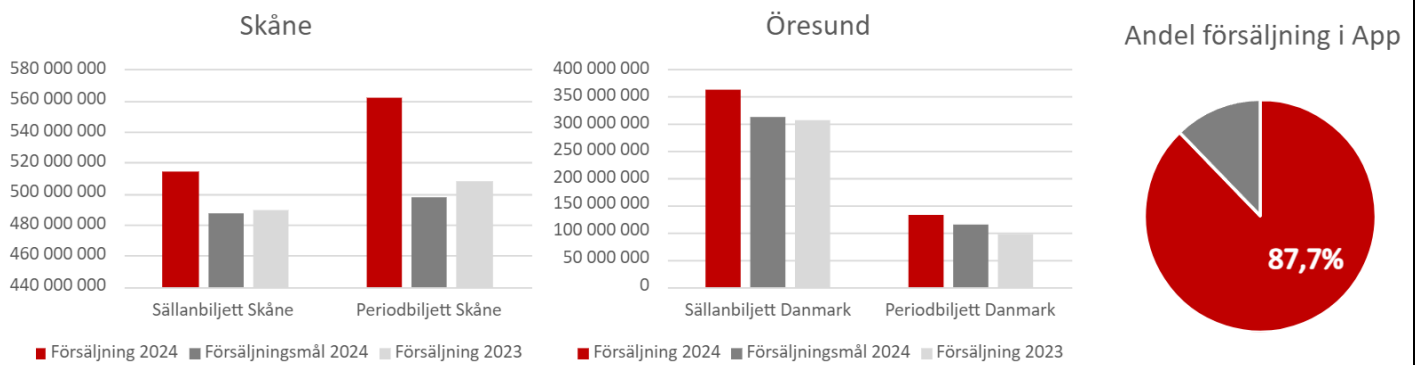
NKI – Nöjd Kund Senaste resan

NKI - Nöjd kund Senaste resan	Ack Utfall 2024	Mål 2024	2023
Totalt	72%	78%	77%

NKI Serviceresor – Senaste resa

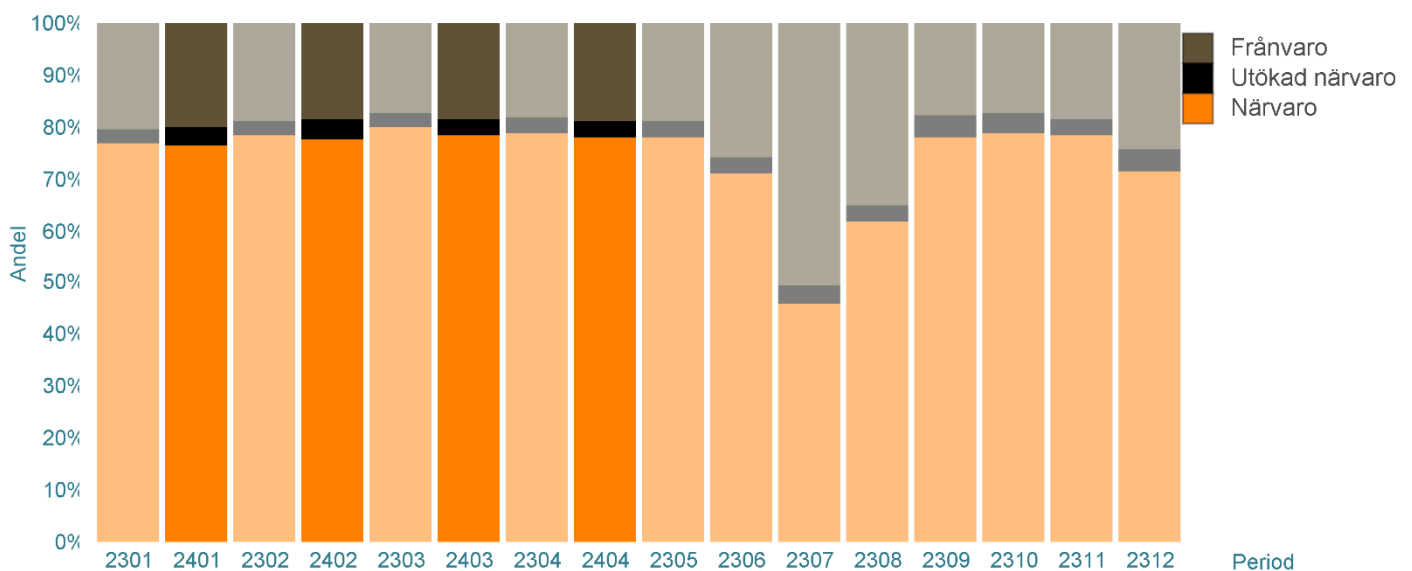
NKI Serviceresor - Senaste resa	Ack Utfall 2024	Mål 2024	2023
Totalt	84%	92%	87%

Försäljning



Attraktiv arbetsgivare, professionell verksamhet

Fördelning av Anställd tid på närvaro, frånvaro och utökad närvaro



Anställda timmar under perioden

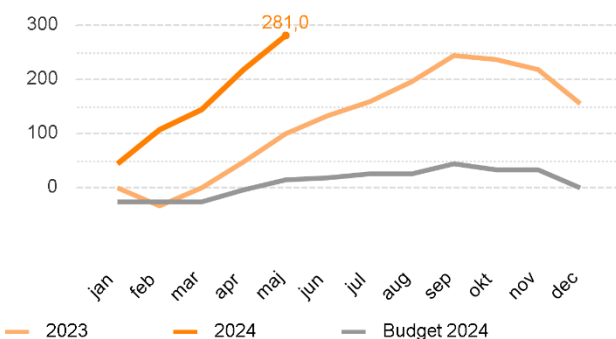
	2401-2404	Förändring mot föregående år	Diff %	KPI
Frånvaro	64 984	5 223	8,7%	19,1%
- Dygnsvila	137	137	-	0,0%
- Facklig intern	589	-391	-39,9%	0,2%
- Flexledig	2 335	47	2,0%	0,7%
- Föräldraledighet	12 241	-1 332	-9,8%	3,6%
- Kompledig	298	-63	-17,5%	0,1%
- Semester	13 362	1 325	11,0%	3,9%
- Sjukfrånvaro	20 025	3 444	20,8%	5,9%
- Studier u lön	9 556	1 188	14,2%	2,8%
- Tjänstled m lön	259	-29	-10,1%	0,1%
- Tjänstledig u lön	3 767	888	30,8%	1,1%
- Vård av sjukt barn	2 414	10	0,4%	0,7%
Utökad närvaro	10 919	1 676	18,1%	3,2%
- Fyllnadstid	44	-17	-27,6%	0,0%
- Timlön	10 223	2 111	26,0%	3,0%
- Övertid	652	-419	-39,1%	0,2%
Närvaro	264 186	13 094	5,2%	77,7%
- Månadslön	264 186	13 094	5,2%	77,7%
Närvaro +Utökad närvaro	275 105	14 770	5,7%	80,9%
Totalt antal timmar	340 089	19 993	6,2%	

Antalet månadsavlönade

	2405	Förändr. mot fg.år	Diff %	
				Under utveckling
Administratörer	227	22	10,7%	
Handläggare	239	-1	-0,4%	
Ingenjörer	1	0	0,0%	
Ledningsarbete	49	3	6,5%	
Tekniker	1	1	-	
Totalt månadsavlönade:	517	25	5,1%	

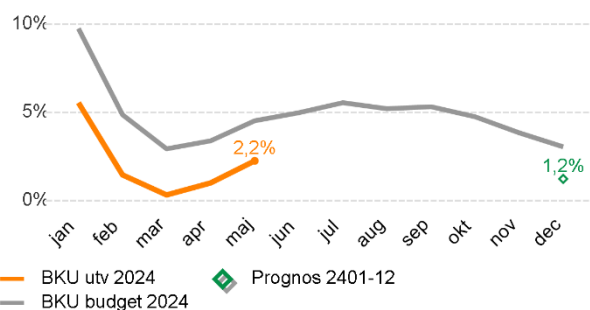
En långsiktigt stark ekonomi

Resultatutveckling (mkr)



Mål: Resultat ska ej vara sämre än budget

Kostnadsutveckling i procent



Mål: Kostnadsutvecklingen ska ej vara högre än budget

Resultatrapport (mkr) *negativa avvikelser har minustecken*

Resultaträkning motpart 1-3 (mkr)	Utfall 2401-05	Budget 2401-05	Diff 2401-05 Utf-Bud #	Diff 2401-05 Utf-Bud %	Prognos 2401-12	Budget 2401-12	Diff 2401-12 Bud-Prog #
Regionbidrag	1 678,0	1 678,0	0,0	0,0%	4 027,2	4 027,2	0,0
Biljettintäkter	1 692,6	1 544,7	147,9	9,6%	3 969,5	3 794,5	175,0
Övriga intäkter	290,6	249,4	41,2	16,5%	573,8	566,8	7,0
Verksamhetens intäkter	3 661,2	3 472,1	189,1	5,4%	8 570,5	8 388,5	182,0
Personalkostnader	-152,5	-167,7	15,1	-9,0%	-388,2	-400,2	12,0
Trafikkostnader	-2 086,4	-2 159,8	73,4	-3,4%	-5 242,7	-5 313,7	71,0
Övriga verksamhetskostnader	-711,4	-722,2	10,8	-1,5%	-1 592,5	-1 647,5	55,0
Info och marknadsföring	-15,6	-19,9	4,3	-21,6%	-46,8	-46,8	0,0
Köpta tjänster och provision	-174,1	-140,0	-34,1	-24,3%	-381,7	-383,7	2,0
Verksamhetens kostnader	-3 140,0	-3 209,6	69,6	-2,2%	-7 652,0	-7 792,0	140,0
Kapitalkostnad	-240,2	-247,7	7,5	-3,0%	-588,5	-596,5	8,0
Resultat	281,0	14,8	266,2		330,0	-0,0	330,0

Mål: Resultat ska ej vara sämre än budget

Sammanfattande analys av utveckling

Sammanfattning

- Punktligheten för tåg ligger ackumulerat på samma eller en något lägre nivå än 2023 och är under mål. För stadsbuss och regionbuss är utfallet på punktligheten ackumulerat över 2023 års nivå och över mål. Serviceresors punktlighet är ackumulerat lägre än 2023 års nivå och är under mål.
- NKI-värdena för senaste resan på både allmän kollektivtrafik och serviceresor ligger på en lägre ackumulerad nivå än 2023 och är under mål.
- Antalet resor är ackumulerat 3,2% högre än 2023 men under målnivån.
- Försäljningen överträffar våra mål när det gäller alla erbjudanden. Andelen försäljning i appen är ackumulerat 87,7%.
- Skånetrafikens resultat är ackumulerat 266 Mkr högre än budget. Prognos för helår är 330 Mkr högre än budget.

Tillgänglighet

Punktlighet

Punktligheten för stadsbuss är 82 % i maj. Det är ett lägre resultat än föregående månader men uppnått mål. Ett lägre punktlighetsresultat var väntat då framkomligheten blir tuffare under vårmånaderna då vägarbeten utförs. Främst är det Malmö stad som drar ner resultatet. Ackumulerat är punktligheten 83 %, 1 % över mål.

Punktligheten i Malmö stad är 79 %, cirka 5 % lägre än tidigare resultat, vilket beror på ett större planerat arbete på Värnhem. Lund stad har en punktlighet på 80 %, vilket är samma nivå som föregående månad. Helsingborg stad ligger på stabila 85 % och Kristianstad på höga 87 %.

Punktligheten för regionbuss är 84 % i maj. Ackumulerat är punktligheten 83 %, 1 % över mål. Det är januari lägre resultat på 77 % som drar ner ackumulerade resultatet. Vi har ett stabilt resultat i många av de regionbussavtal som tidigare haft punktlighetsutmaningar, vilket bidrar till målpuffyllelsen.

Öresundståg: Flera infrastörningar i form av växelfel, signalfel, kontaktledningsfel och spårledningsfel har gett stor punktlighetspåverkan. Även påverkan av obehöriga i spår har i maj varit mycket stor. 20 maj spårar ett Öresundståg utan resande ur på Österport station i Köpenhamn. Urspåringen skadar en växel på Österport vilket leder till kapacitetsbrist. Detta gör att vi tvingas ställa in de så kallade ""insatstågen"" över Öresundsbron som kör i rusningstid. Dessvärre beräknas reparationsarbetet ta lång tid och prognos för återgång till normal trafik över bron är

först efter midsommar.

Pågatågens punktlighet sjunker marginellt under maj till 88% vilket är 3 %-enheter under mål, även förseningsvolymen i minuter ökar i maj jämfört med april. Skånebanan mellan Hässleholm och Helsingborg har störst punktlighetsproblem, framförallt punktligheten i Kvidinge följt av Klippan sticker ut negativt, bland annat orsakat av ett större signalfel på sträckan den 16 maj. Ytterligare större trafikhandlingar är ett elfel på södra stambanan den 2 maj som bidrog till stora punktlighetsproblem och inställda tåg, felet inträffade kl 15:19 och var avhjälpt kl 02:58 den 3 maj. Den 24 maj havererade ett Öresundståg på växelgatan vid Malmö C vilket innebar stopp för samtliga tåg till och från Malmö nedre, händelsen inträffade 05:47 och först kl 09:19 var alla spår åter farbara, händelsen genererade en stor mängd förseningsminuter och inställda tåg. Av 16 293 avgångar blev 631 helt eller delvis inställda under månaden.

Punktligheten för Serviceresor minskar från 87,5% i april till 84% i maj. Ackumulerat är punktligheten 86%, jämfört med 89% för 2023. Punktligheten påverkas starkt av resandeökningen i kombination med minskad tillgänglighet av fordon samt förarbrist.

NKI Nöjd Kund – Senaste resan

Betyget på senaste resan sjönk gradvis under hösten 2023 och ligger kvar på den lägre nivån.

NKI Serviceresor – Senaste resan

Kundnöjdheten med senaste resan är 86% i maj. Den ackumulerade kundnöjdheten med senaste resa är 85%, jämfört med 87% för samma period i 2023. Resandeökningen utmanar kapaciteteten (antal fordon och antal samtal), detta tillsammans med förarbrist i branschen som påverkar leveransen till kunden och upplevelsen av själva resan.

Produktion

Resor

Antal resor ackumulerat är ca 1 575 000 lägre än mål, jämfört med 2023 är det en ökning med 3,2%. Kalendereffekt två vardagar mer 2024 jmf 2023.

Resandet på Öresundstågen i Skåne är fortsatt stabilt medan resandet över bron ökar markant både jämfört med föregående månad och jämfört med samma period förra året.

För Pågatågen innebar maj en god månad, antalet resor stiger markant jämfört med april, maj är också första månaden under 2024 då antalet resor tangerar målet. Resandet ökar i princip på samtliga linjer men framförallt på Lommabanan och 12xx-tågen mellan Malmö och Kristianstad.

I maj når vi resandemålen för både stads- och regionbuss, ackumulerat ligger vi totalt på blygsamma 130 000 resor från mål.

Stadsbuss är i maj 30 000 resor över mål, ackumulerat 345 000 resor över mål. Resandeutvecklingen mot samma månad föregående år är 2%.

Under månaden har det varit Eurovision i Malmö, men vi ser varken ökat eller minskat resande denna period.

Regionbuss är 20 000 resor över mål i maj, ackumulerat 475 000 resor från mål. Resandeutvecklingen mot föregående år är 2%.

Serviceresor ökar i maj med ca 2% jämfört med maj 2023. För perioden januari-maj 2024 ligger resorna över målet med ca. 47 000 resor. Serviceresor förväntas fortsätta öka under året.

Försäljning

Försäljningen överträffar våra mål när det gäller alla erbjudanden. Öresundstaxan fortsätter att gå starkt, samtidigt som vi ser god försäljning av såväl enkelbiljetter som periodbiljetter i Skåne. Försäljningsvärdena för biljetter i Skåne överträffar förra året trots att priserna inte höjts alls - fler skåningar åker med oss. I år har säljstarten varit tidigarelagd för Sommarbiljetten. Den började säljas redan den 20 maj. I och med rabatterat pris och lyckad kampanj blev starten för Sommarbiljetten ovanligt stark i år.

Andelen försäljning i appen sjönk något under maj månad. Denna förändring nedåt beror främst på tidigare lagd försäljning av Sommarbiljetten. Sommarbiljetten köps i lite större utsträckning än andra biljetter på kort via våra bemannade kanaler, vilket påverkar andelen i appen nedåt.

Kompetensförsörjning

Månadsavlönade

Antal anställda för maj 2024 är 10 medarbetare fler än i april 2024. Under perioden december 2023 till maj 2024 är det 25 fler medarbetare. Förklaringen till detta är främst att Skånetrafiken har konsultväxlat och använder bemanningsföretag i mindre utsträckning än tidigare. Ökningen har främst skett inom grupperna administrativ personal. Ökningen har främst skett inom Kundtjänst och kundservice, samt inom Serviceresor. Under perioden december 2023 till april 2024 har närvaro genom timlön minskat med 0,4% och övertid har minskat med 0,3%.

Långsiktig stark ekonomi

Analys av periodens ekonomiska resultat

Skånetrafikens resultat efter maj är 266 Mkr högre än budget. Nedan följer en analys i två delar där den första avser Skånetrafikens resultat exklusive Köpenhamnsavtalet och den andra enbart Köpenhamnsavtalet.

Skånetrafiken exklusive Köpenhamnsavtalet

Skånetrafikens intäkter budgeterades till 3 269 miljoner kronor och utfallet är 3 366 miljoner kronor (exklusive vidarefakturerings på 45 Mkr) - vilket är 97 Mkr högre än budget.

Biljettintäkterna budgeterades till 1 351 Mkr (exklusive Köpenhamnsavtalet) och utfallet är 1 452 Mkr, vilket är 100 Mkr (+7%) högre än budget. Intäkterna från både periodbiljetter och enkelbiljetter (både i Skåne och över Öresund) fortsätter på en nivå bättre än budget. Den svaga svenska kronan får fortsatt fler danskar att resa till Sverige och det samhällsekonomiska läget påverkar positivt.

Övriga intäkter budgeterades till 229 Mkr och utfallet är 226 Mkr, 3 Mkr lägre än budget vilket har flera anledningar. Intäkter från tillköpt trafik är högre än budget likaså intäkter från reklam, elbusspremier och uthyrning av tåg, dessa vägs dock upp av lägre intäkter kopplat till egenavgifter för sjukresor och lägre intäkter från utförandet av färdtjänst (beroende på lägre kostnader för transporter.)

Regionbidrag och övriga bidrag uppgår till 1 678 Mkr vilket överensstämmer med budget.

Jämfört med 2023 är biljettintäkterna 8% högre motsvarande 109 Mkr mestadels beroende på de prishöjningar som gjorts under 2023 och 2024, övriga intäkter 6% högre motsvarande 12 Mkr vilket främst beror på bidraget från kommunerna avseende färdtjänst (som matchas av lika stora kostnader).

Skånetrafikens kostnader budgeterades till 3 254 Mkr och utfallet är 3 085 Mkr (exklusive vidarefakturerings på 45 Mkr) det vill säga 169 Mkr (-5%) lägre än budget.

Upphandlad trafik budgeterades till 2 363 Mkr och utfallet uppgår till 2 261 Mkr vilket är 102 Mkr (-4%) lägre än budget. Att kostnaderna är lägre än budget är kopplat till framförallt tre poster - högre utställda viten, lägre transportkostnader för sjukresor samt lägre indexkostnader för busstrafiken. Men nämnas kan även lägre kostnader för resandeincitament och förstärkningstrafik på buss samt för hög budget kopplat till banavgifter. Det finns dock kostnader som är högre än budget och det är framförallt kostnader för drivmotorström, förseningsersättning och tågersättande buss.

Övriga trafikostnader budgeterades till 80 Mkr och utfall är 84 Mkr, 4 Mkr högre än budget (+4%) där den enskilt största anledningen är att förseningsersättningen är 11 Mkr högre än budget. Det vägs till viss del upp av flera konton där kostnaden är lägre än budget.

Övriga verksamhetskostnader budgeterades till 564 Mkr och utfallet är 500 Mkr, det vill säga 64 Mkr (-11%) lägre än budget, där konsult- och personalkostnader står för knappt hälften - 15 Mkr vardera. Andra konton med lägre kostnader än budget finns på transportkostnaderna för färdtjänst och kostnader för lokaler. Det finns också konton där budget inte periodiserats på samma sätt som kostnaderna fallit ut - men där hela budget väntas förbrukas innan året är slut.

Avskrivnings- och finansiella kostnader budgeterades till 248 Mkr, och utfall är 240 Mkr, vilket är 8 Mkr (-3%) lägre än budget. Det beror på både ett lägre utfall på investeringsutgifter 2023, samt senare investeringar än budgeterat för 2024.

Jämfört med 2023 har kostnaderna för upphandlad trafik minskat med 2%, motsvarande 37 Mkr där de lägre kostnaderna beror på högre utdömda viten, lägre underhållskostnader på tågsidan och lägre index. Högre kostnader utgörs av ersättningen för körd trafik, resandeincitament och transportkostnader för sjukresor. De övriga kostnaderna för trafik har ökat med 18% motsvarande 13 Mkr, vilket till största delen beror på förseningsersättning.

Övriga verksamhetskostnader har ökat med 12% motsvarande 53 Mkr beroende främst på högre kostnader för färdtjänst, köpta tjänster och kostnaden för infrastruktur i trafiken. Kapitalkostnaderna har ökat med 23% motsvarande 44 Mkr främst beroende på inköpet av 10 Öresundståg i december 2023.

Kostnadsutvecklingen (exklusive finansnetto, vidarefakturerings och Köpenhamnsavtalet) är +1,7% jämfört med 2023.

Köpenhamnsavtalet

Intäkterna för Köpenhamnsavtalet budgeterades till 203 Mkr och utfallet är 250 Mkr, dvs 47 Mkr högre än budget. Kostnaderna för Köpenhamnsavtalet budgeterades till 203 Mkr och utfallet är 250 Mkr, dvs 47 Mkr högre än budget.

Avtalet är uppbyggt så att intäkter och kostnader ska vara lika stora och att resultatet därmed inte påverkar varken Skånetrafikens resultat eller prognos.

Prognos

Prognos för helår efter maj är ett resultat på 330 Mkr högre än budget. Varav 182 Mkr är högre intäkter och 148 Mkr lägre kostnader.

Intäktsprognosen består dels i en väldigt bra försäljning som på helår väntas göra biljettintäkterna 113 Mkr högre än budget. Avskrivningar på Skuld till Kund avseende reskassa kommer att göras för både 2023 och 2024 då en ny modell för avskrivning godkänns av revisorn och kommer att få tekniskt stöd under året - detta kommer att ge ökade intäkter av engångskaraktär på 36 Mkr 2024. Därtill kommer en korrigerings av Skuld till Kund på värdekoder som medför 26 Mkr i ökade intäkter - även dessa av engångskaraktär.

Övriga intäkter förväntas bli 7 Mkr bättre än budget och består av poster som är både bättre och sämre än budget. Totalt sett en ökning av intäkterna med 182 Mkr gentemot budget.

Kostnadsprognosen på 148 Mkr lägre än budget består både av högre och lägre kostnader jämfört med budget.

Totalt sett är prognosen för kostnader kopplat till trafiken 119 Mkr lägre än budget. De övriga 29 Mkr lägre än budget som prognosen ger kommer från personalkostnader, avskrivningar och övriga verksamhetskostnader.

De lägre kostnaderna kopplat till trafiken kommer i huvudsak från Buss och Serviceresor. För Buss är det framförallt index, trafik kostnader och resandeincitament som är lägre än budget men även kostnaderna för förstärkningstrafik väntas bli lägre än budget. För Serviceresor medför det nya avtalet som startade i februari lägre transportkostnader kombinerat med högre krav för att få bonus, vilket gör att kostnaden inte blir så hög som budgeterat. För Tåg är dock prognosen högre än budget beroende på konton kopplat till förseningar. Dessutom prognosticeras kostnaderna för drivmotorström, underhåll och resandeincitament bli högre än budget medan banavgifterna lägre pga en dubbelbudgetering.

Prognosen innehåller inte den risk för högre kostnader som skulle komma av att den subventionerade skatten på biogas skulle bli aktuell att återbetala retroaktivt - beslut från Skatteverket avvaktas.

Åtgärder för ekonomi i balans

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

Omställningsarbete i övrigt

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

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

Arbete sker också redan för att identifiera, konsolidera och prioritera digitalt utvecklingsarbete, så att befintliga resurser används på ett optimalt sätt och är tillräckligt många för att slutföra de arbeten som identifierats som högst prioriterade. Detta arbete kan innebära att nya (och vissa pågående) planerade utvecklingsprojekt skjuts på framtiden. Arbetet med att ta fram en utvecklingsmodell för digitala system är slutfört och en arbetsström har dragits igång som pilot och fler följer efter sommaren. Arbetet med en förvaltningsmodell för digitala system är påbörjat och ska genomföras under hösten 2024.