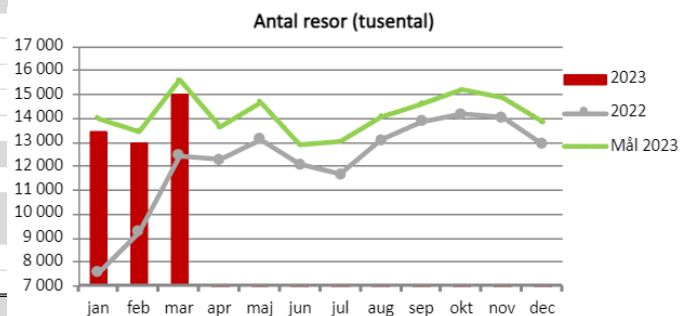


Tillgänglighet och kvalitet

Resor

| | Ack Utfall 2023 | Diff i % jmf 2022 | Ack mål 2023 | Mål % jmf 2022 | Mål 2023 antal |
|---------------------|--------------------|----------------------|-----------------|-------------------|-------------------|
| Tåg | 11 699 | 47,9% | 13278 | 20% | 55 000 |
| Varav Pågatågen % | 6 059 | 30,7% | - | - | - |
| Öresundståg % | 5 545 | 73,2% | - | - | - |
| Varav Ötåg ö bron | 0 | - | - | - | - |
| Stadsbuss | 21 532 | 42,9% | 20954 | 14% | 80 800 |
| Varav Malmö | 12 018 | 47,0% | - | 14% | 44 180 |
| Helsingborg | 3 251 | 30,1% | - | 14% | 13 782 |
| Lund | 3 392 | 62,3% | - | 14% | 10 873 |
| Varav Spårväg Lund | 289 | - | - | - | - |
| Kristianstad | 839 | 95,0% | - | 14% | 3 280 |
| Regionbuss | 7 837 | 31,0% | 8480 | 14% | 32 700 |
| Varav Anropsstyrd | 3,0 | 22,1% | - | - | - |
| Närtrafik | 3,0 | 34,1% | - | - | - |
| Serviceresor | 391 | 16,2% | 350 | 4% | 1 450 |
| Varav Färdtjänst | 176 | 21,8% | - | - | - |
| Sjukresor | 215 | 12,1% | - | - | - |
| Totalt | 41 461 | 41,5% | 43062 | 16,0% | 169 950 |



Punktlighet

| Trafikslag | Perioden /innev mån | Ack Utfall 2023 | Ack utfall 2022 | Mål % |
|---------------------|---------------------|-----------------|-----------------|------------|
| Tåg | - | - | - | - |
| Öresundståg | 84% | 84% | 86% | 86% |
| Pågatågen | 87% | 88% | 90% | 92% |
| Stadsbuss | 82% | 83% | 83% | 82% |
| Malmö | 80% | 81% | 81% | 82% |
| Helsingborg | 84% | 84% | 86% | 82% |
| Lund | 77% | 77% | 77% | 82% |
| Spårväg Lund | 91% | 90% | 77% | 82% |
| Kristianstad | 87% | 88% | 86% | 82% |
| Regionbuss | 81% | 82% | 80% | 82% |
| Serviceresor | 89% | 90% | 91% | 92% |

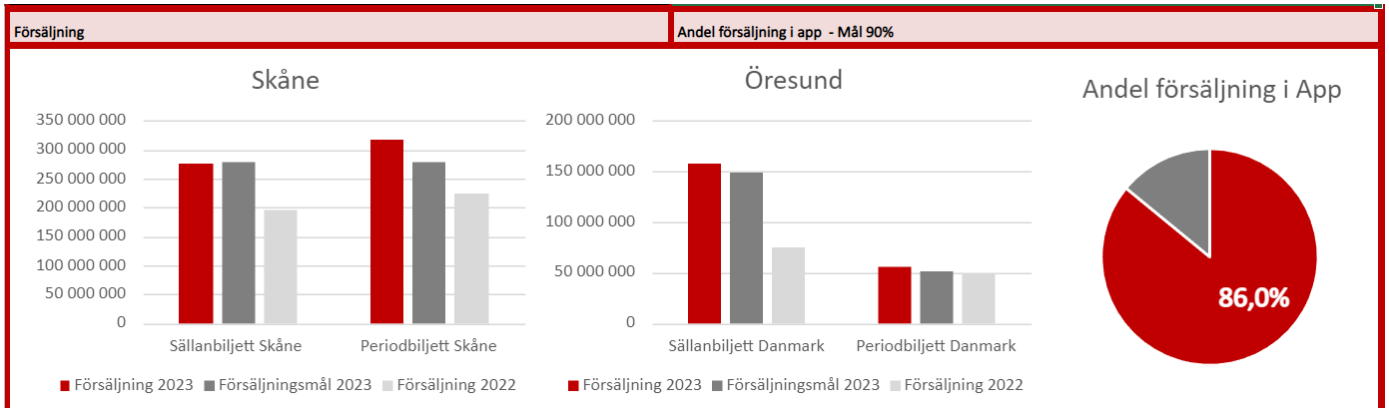
NKI – Nöjd Kund

| NKI - Nöjd kund | Ack Utfall 2023 | Mål 2023 | 2022 |
|-----------------|-----------------|------------|------------|
| Totalt | 55% | 63% | 59% |

NKI Serviceresor – Senaste resa

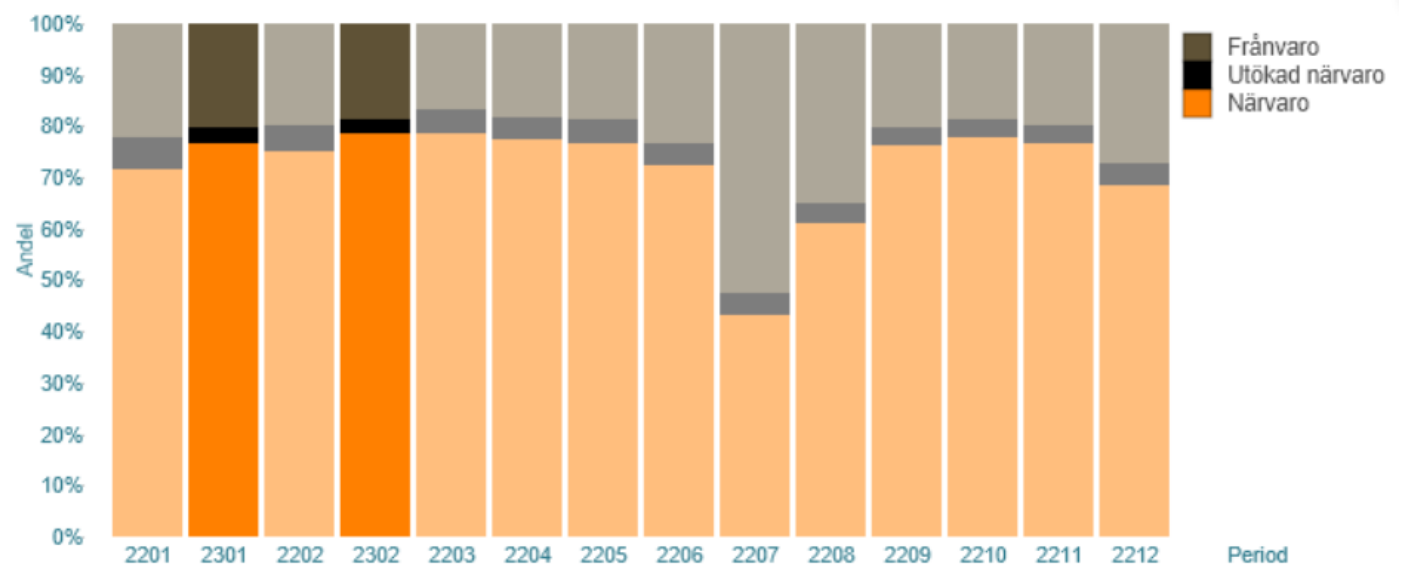
| NKI Serviceresor - Senaste resa | Ack Utfall 2023 | Mål 2023 | 2022 |
|---------------------------------|-----------------|------------|------------|
| Totalt | 92% | 92% | 90% |

Försäljning



Attraktiv arbetsgivare, professionell verksamhet

Fördelning av Anställd tid på närvaro, frånvaro och utökad närvaro



Anställda timmar under perioden

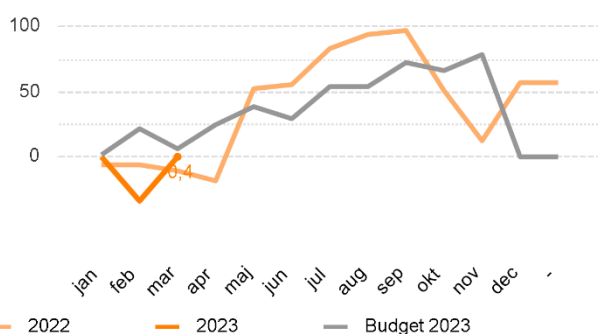
| | 2301-2302 | Förändring mot föregående år | Diff % | KPI |
|-------------------------------|----------------|------------------------------|---------------|--------------|
| Frånvaro | 30 904 | -1 465 | -4,7% | 19,6% |
| - Facklig intern | 569 | 47 | 8,2% | 0,4% |
| - Flexledig | 1 077 | -93 | -8,6% | 0,7% |
| - Föräldraledighet | 7 068 | -573 | -8,1% | 4,5% |
| - Kompletig | 129 | -4 | -3,0% | 0,1% |
| - Semester | 6 625 | -163 | -2,5% | 4,2% |
| - Sjukfrånvaro | 9 027 | -713 | -7,9% | 5,7% |
| - Studier u lön | 3 507 | -648 | -18,5% | 2,2% |
| - Tjänstled m lön | 160 | 28 | 17,7% | 0,1% |
| - Tjänstledig u lön | 1 576 | 847 | 53,7% | 1,0% |
| - Vård av sjukt barn | 1 167 | -193 | -16,5% | 0,7% |
| Utökad närvaro | 4 452 | -4 136 | -92,9% | 2,8% |
| - Fyllnadstid | 39 | 12 | 30,6% | 0,0% |
| - Timlön | 3 825 | -4 286 | -112,0% | 2,4% |
| - Övertid | 588 | 137 | 23,4% | 0,4% |
| Närvaro | 122 606 | 10 088 | 8,2% | 77,6% |
| - Månadslön | 122 606 | 10 088 | 8,2% | 77,6% |
| Närvaro+Utökad närvaro | 127 058 | 5 952 | 4,7% | 80,4% |
| Totalt antal timmar | 157 962 | 4 487 | 2,8% | |

Antalet månadsavlönade

| Genomsnittlig SSG per personalgrupp | 2301-2302 | Förändring mot föregående år |
|-------------------------------------|--------------|------------------------------|
| Administratörer | 203,4 | -8,7 |
| Handläggare | 232,1 | 27,3 |
| Ledningsarbete | 47,0 | 2,0 |
| * Övriga personalgrupper | 1,0 | 0,0 |
| Totalt utfall: | 483,5 | 20,7 |

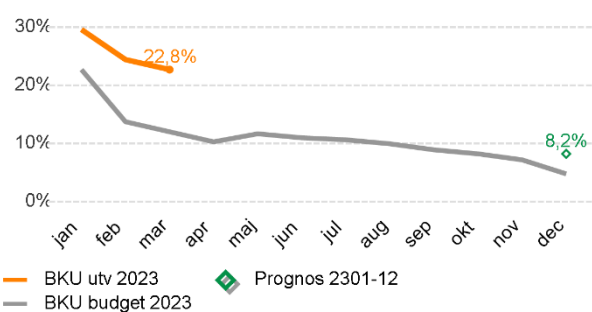
En långsiktigt stark ekonomi

Resultatutveckling (mkr)



Mål: Resultat ska ej vara sämre än budget

Kostnadsutveckling i procent



Mål: Kostnadsutvecklingen ska ej vara högre än budget

Resultatrapport (mkr) *negativa avvikelser har minustecken*

| Resultaträkning motpart 1-3 (mkr) | Utfall 2301-03 | Budget 2301-03 | Diff 2301-03 Utf-Bud # | Diff 2301-03 Utf-Bud % | Prognos 2301-12 | Budget 2301-12 | Diff 2301-12 Bud-Prog # |
|-----------------------------------|-------------------|-------------------|---------------------------|---------------------------|--------------------|-------------------|----------------------------|
| Regionbidrag | 927,2 | 927,2 | 0,0 | 0,0% | 3 708,6 | 3 708,6 | 0,0 |
| Biljettintäkter | 822,1 | 743,7 | 78,4 | 10,5% | 3 166,0 | 3 181,0 | -15,0 |
| Övriga intäkter | 221,1 | 132,5 | 88,6 | 66,9% | 604,4 | 539,4 | 65,0 |
| Verksamhetens intäkter | 1 970,3 | 1 803,3 | 167,0 | 9,3% | 7 479,0 | 7 429,0 | 50,0 |
| Personalkostnader | -82,9 | -95,7 | 12,8 | -13,4% | -381,0 | -381,0 | -0,0 |
| Trafikkostnader | -1 270,7 | -1 184,3 | -86,3 | 7,3% | -5 048,5 | -4 908,5 | -140,0 |
| Övriga verksamhetskostnader | -427,0 | -304,5 | -122,4 | 40,2% | -1 387,7 | -1 277,7 | -110,0 |
| Info och marknadsföring | -6,8 | -10,4 | 3,5 | -34,0% | -49,7 | -49,7 | 0,0 |
| Köpta tjänster och provision | -66,5 | -81,2 | 14,6 | -18,0% | -317,3 | -317,3 | -0,0 |
| Verksamhetens kostnader | -1 853,9 | -1 676,1 | -177,8 | 10,6% | -7 184,1 | -6 934,1 | -250,0 |
| Kapitalkostnad | -116,8 | -120,8 | 4,0 | -3,3% | -494,8 | -494,8 | 0,0 |
| Resultat | -0,4 | 6,4 | -6,7 | | -200,0 | 0,0 | -200,0 |

Mål: Resultat ska ej vara sämre än budget

Sammanfattande analys av utveckling

Tillgänglighet och kvalitet

Resor

Antal resor ackumulerat är ca 1 601 000 lägre än mål 2023, jämfört med 2022 är det en ökning med 45,1 %. Resorna för januari och februari 2022 var starkt påverkade av restriktioner (Covid -19). Kalendereffekt - en vardag mer 2023 jämfört med 2022.

Öresundstågsresandet i Skåne minskar då det sker en överflyttning av resor från Öresundståg till Pågatåg pga banarbetet Ängelholm-Maria. Resandet över Öresundsbron ökar markant och är nu över 2019 års nivåer för mars.

Resandet med Pågatågen går upp under mars efter två något svagare månader. Jämfört med mars 2019 är resandet cirka 4% högre. Banarbete mellan Ängelholm och Helsingborg påverkar resandet med Pågatågen uppåt i viss utsträckning, bland annat på grund av extrainsatta Pågatåg som kör mellan Helsingborg och Kävlinge. Detta ligger i linje med tidigare tillfällen då detta arbete har utförts, även vid de tillfällena har vi sett ett ökat resande med Pågatågen. Totalsiffran ligger dock under målet för mars med cirka 5,6%.

Ser vi till det totala bussresandet för både stadsbuss och regionbuss så ligger vi i perioden 180 000 under målet, vilket förklaras av saknad resandedata. Tar vi det i beaktan så når vi målet både i perioden och ackumulerat, där det är resor med stadstrafik som möjliggör måluppfyllelse.

Stadsbuss fortsätter nå sitt resandemål, om än med lägre marginal än tidigare. I mars är vi 91 000 resor över periodens mål, ackumulerat 578 000 över mål. Ackumulerat mars är målet att nå 26 % av årets resandemål, där stadsbussresandet når 26,6 %. Den saknade datan i mars uppgår till cirka 110 000 validerade stadsbussresor, vilka kommer med i nästa period.

Resandeutvecklingen för stadsbusstrafiken är +25 % mot samma månad föregående år. Det är Malmö och Lund som driver upp detta där resandet både är starkt och mer kvalitetssäkrat genom redovisningsmetoden av APC på vissa linjer.

Regionbuss ligger 250 000 resor under periodens mål, och ackumulerat 645 000 resor under årets mål. Ackumulerat mars är målet att nå 26 % av årets resandemål, där regionbussresandet når 24 %. Den saknade datan i mars uppgår till cirka 70 000 validerade regionbussresor, vilka kommer med i nästa period. Resandeutvecklingen för regionbusstrafiken är +9 % mot samma månad föregående år. Vi har sedan årets början haft svårt att nå resandemålen i regionavtalen och särskilt påtagligt är det i avtal där vi har hög potential och ambition, så som Lund Region.

Serviceresor har ett ökat ackumulerat resande med ca 55 000 fler resor jämfört med 2022.

Sjukresor har en fortsatt stor efterfrågan (vilken antas fortsätta öka) och har ökat med ca 6% jämfört med 2022 och 25% jämfört med 2019.

Färdtjänstresor förväntas fortsätta öka något, antal färdtjänstresor för 2023 har ökat med ca 12% jämfört med 2022 och 8% jämfört med 2019. Ett övergripande arbete har initierats för att få mer kontroll över hur antalet resor påverkar verksamheten, tyngdpunkt på att analysera påverkan och användande av fordonskapacitet. Vi ser även över resandeutvecklingen av olika typer av resor för att se om det är möjligt att prioritera eller styra om vissa typer av resor.

Punktlighet

Punktligheten för Öresundståg i mars är i princip oförändrad jämfört med tidigare månad. Bron och västkustbanan går fortsatt bättre än södra stambanan. Inga enskilt stora händelser sticker ut under månaden. Totalt blev 379 av 5 057 avgångar helt eller delvis inställda. En betydligt större andel än normalt, 179 st, av de inställda tågen, är inställda pga operatörsberoende orsaker (fordon/personal).

Punktligheten för Pågatågen i mars ligger ungefär på samma nivå som tidigare, den minskar något från 87,9% till 87,4% och ligger därmed fortsatt en bit under målet på 92%. Jämfört med februari ökar antalet förseningsminuter orsakade av infrastrukturfel medan olyckor/tillbud/yttrre faktorer minskar något. Punktlighetsproblemen är som störst under vardagar medan punktligheten under helger generellt ligger en bra bit högre. Händelser som sticker ut under månaden är ett större signalfel på Lund C den 21 mars och en kabelbrand mellan Helsingborg och Ramlösa den 13 mars. Skurup och Svedala är två stationer där punktligheten varit väldigt låg under en längre tid. Denna fråga är tagen vidare till Trafikverket för analys. Utförandegraden är något högre under mars jämfört med februari, av 12 093 planerade turer ställdes 188 avgångar in helt och 546 delinställdes. Även när det gäller inställda tåg är infrastruktur den största orsakskategorin, där cirka 60% av de inställda tågen ställdes in av denna orsak.

Punktligheten för Stadsbuss uppgår till 82 %, vilket är årets mål. Det är dock -1 % mot resultatet i jan-feb. Punktligheten minskar i de tre största stadsbusstäderna Malmö (-1 %), Helsingborg (-2 %) och Lund (-1%). Dessa städer står för 78 % av det totala stadsbussresultatet, som alltså minskar med 1 % på totalen. Malmö stad har flera stora omläggningar i gång men klarar ändå upprätthålla en hög punktlighet. Punktligheten är även fortsatt mycket hög i Helsingborg och Kristianstad. Lund stad har en lägre punktlighet än övriga visionsstäder. Detta beror på punktlighetsdefinition och att nuvarande avtal i Lund stad inte mäter tidiga avgångar, som definitionen använd i rapporten gör. Trafiken planeras enligt avtalets punktlighetsdefinition och enligt den metoden är resultatet 89 % i perioden. Försök att eliminera tidiga avgångar har gjorts utan framgång då detta inte är ett incitament för trafikoperatören. Nytt avtal för Lund stad startar vid augustis tidtabellsskifte och då med samma punktlighetsdefinition som övriga stadsbussavtal och rapport.

Punktligheten för regionbuss minskar med 1 % från jan-feb, och är därmed 1 % under målet på 82 %. Detta kommer av ett lägre resultat under första halvan av mars då punktligheten minskade, för att sedan öka igen upp över mål efter det mindre tidtabellsskiftet 19/3. Inga större incidenter eller omläggningar som påverkat leveransen i perioden. Flera nya trafikstarter i december 2022 med höga punktlighetskrav och mål driver upp årets resultat som ackumulerat når målet.

Punktligheten för serviceresor hade en nedåtgående trend under 2022 men har ökat med 2% från januari 2023. Punktligheten för mars månad är 89% trots mycket ökat resande, i kombination med minskad tillgänglighet av fordon, samt förarbrist.

NKI – Nöjd Kund

Drygt 5 av 10 kunder är nöjda med Skånetrafiken.

NKI – Serviceresor Senaste resa

Utfallet för mars 2023 är 90 % vilket är ett bra resultat med tanke på en stor resandeökning som utmanar kapaciteteten, samt förarbrist i branschen som påverkar kvaliteten och leverans till kund. Det pågår initiativ i samverkan med leverantörerna. BI a medlyssning och medåkning för förare och trafikledningspersonal, för att öka förståelsen för varandras uppdrag.

Försäljning

Mars var en mycket bra försäljningsmånad och försäljningen av samtliga erbjudanden ligger över mål. Trots detta ligger försäljningen av enkelbiljetter i Skåne något under mål för årets första kvartal på grund av en svag inledning av året. Periodbiljetter i Skåne säljer bättre än förvänta trots att en del kunder fortsatt har kvar biljetter som de köpte innan prishöjningen når försäljningen målet för mars månad. Försäljningen av biljetter till Danmark är en bra bit över mål - detta gäller både enkelbiljetter och periodbiljetter. Fritidsresandet över sundet tycks fortsätta trots den svaga konjunkturen. Den svaga svenska kronan gör dessutom att fler och fler danskar upptäcker Sverige. När de gäller de danska pendlarna sticker framförallt den flexibla periodbiljetten Flex 10/30 ut med en andel av hela 13 % - nästan dubbelt så stor som i Skåne.

Utvecklingen av försäljningsandelen i appen ligger stabilt jämfört med förra månaden. Andelen har gått ner något efter den oerhört starka inledningen på året som berodde på att många kunder som använder appen valde att bunkra upp lite extra biljetter innan prishöjningen.

Attraktiv arbetsgivare, professionell verksamhet

Fördelning av Anställd tid på närvaro, frånvaro och utökad närvaro

Den totala närvaron har ökat jämfört med föregående period beroende både på en utökning av antalet medarbetare och att frånvaron minskat.

Det totala antalet frånvarotimmar har gått ner jämfört med samma period förra året. Det slår igenom på samtliga frånvaroorsaker förutom tjänstledighet, som ökat något. Sjukfrånvaron, som var hög under början av förra året, har också gått ner. Den totala utökade närvaron har gått ner, framförallt gäller det timavlönade timmar. Användningen av övertid har ökat något.

Anställda timmar under perioden

Antalet anställda medarbetare har ökat från 460 i februari 2022 till 482 februari 2023 vilket innebär att antalet närvarande timmar ökat med 8,2%. Antalet timavlönade timmar har samtidigt gått ner med mer än 100%. Det totala antalet timmar har därför endast ökat med 2,8%.

Antalet månadsavlönade

Antalet månadsavlönade har ökat med 20,7 jämfört med samma period förra året. Ökningen syns främst inom personalgrupp handläggare men även inom ledning. Inom administratörgruppen har antalet månadsavlönade minskat med 8,7.

Genomsnittlig sysselsättningsgrad

Antalet medarbetare har ökat med 22 och den genomsnittliga sysselsättningsgraden har ökat med 20,7. Differensen beror på att inte alla arbetar heltid.

En långsiktigt stark ekonomi

Resultatutveckling

Skånetrafikens resultat efter mars är 7 Mkr lägre än budget.

Skånetrafikens totala intäkter budgeterades till 1 803 miljoner kronor och utfallet är 1 948 miljoner kronor (exklusive vidarefakturerings på 22 miljoner kronor) - vilket är 145 Mkr högre än budget.

Köpenhamnsavtalet redovisar totalt 134 Mkr i intäkter varav 73 Mkr i biljettintäkter och 61 Mkr i övriga intäkter. Ingen av dessa intäkter finns i budget och ska till 100% motsvara kostnaderna för avtalet. Intäkterna är preliminära och består till stor del av uppbokningar.

Biljettintäkterna (exkl Köpenhamnsavtalet) budgeterades till 748 Mkr och utfallet är 753 Mkr, vilket är 5 Mkr högre än budget. Det är framförallt intäkterna från periodbiljetter som är högre än budget, men även enkelbiljetter går bra. En anledning tros vara de kampanjer på periodbiljetter som genomfördes under 2022. De civila biljettkontrollerna visar att andel utan giltigt färdbevis ackumulerat mars är 1,23 %.

Intäkterna från sjukresor budgeterades till 19 Mkr och utfallet är 21 Mkr, vilket är 2 Mkr (+2%) högre än budget, främst beroende på högre fakturering för interna sjukresor (rekvisitionsresor), men även på högre intäkter från egenavgifter då det både blivit fler och längre resor än budgeterat.

Övriga intäkter budgeterades till 103 Mkr och utfallet är 167 Mkr vilket är 64 Mkr högre än budget - till 61 Mkr beroende på Köpenhamnsavtalet. Regionbidrag och övriga bidrag uppgår till 934 Mkr vilket överensstämmer med budget.

Skånetrafikens totala kostnader budgeterades till 1 797 Mkr och utfallet är 1 948 Mkr (exklusive vidarefakturerings på 22 miljoner kronor) det vill säga 152 miljoner kronor (8%) högre än budget.

Köpenhamnsavtalet redovisar totalt 134 Mkr i kostnader. Dessa kostnader finns inte i budget och ska till 100% motsvaras av intäkter då avtalet ska vara kostnadsneutralt för Skånetrafiken.

Upphandlad trafik budgeterades till 1 322 Mkr och utfallet uppgår till 1 390 Mkr (exklusive Köpenhamnsavtalet) vilket är 68 Mkr (5%) högre än budget. Kostnaderna högre än budget kommer främst från tåg, där open books och drivmotorström drar över budget. Kostnaderna baserat på index avseende buss trafiken är högre än budget, men vägs än så länge upp av att resandet inte ännu uppgår till budgeterat antal.

Övriga trafik kostnader budgeterades till 50 Mkr och utfall är 40 Mkr, vilket är 10 Mkr lägre än budget (195%) där den största anledningen är en periodisering av budget - där utfallet kommer först senare på året.

Övriga verksamhetskostnader uppgår till 305 Mkr och budget är 269 Mkr, det vill säga 36 Mkr (-12%) lägre än budget, där konsult- och personalkostnader står för 15 Mkr respektive 13 Mkr lägre än budget, resterande differens mot budget är spritt över flertalet konton.

Avskrivnings- och finansiella kostnader budgeterades till 121 Mkr, och utfall är 117 Mkr, vilket är 4 Mkr lägre än budget - beroende på dels ett lägre utfall av investeringar 2022 och dels periodiseringen av budgeten 2023.

Prognos

Prognosen efter mars är ett resultat 200 Mkr lägre än budget.

Intäkterna prognosticeras att bli 50 Mkr högre än budget (exklusive Köpenhamnsavtalet). Biljettintäkterna väntas följa budget sånär som på 15 Mkr avseende reskassa - där metoden för avskrivning av skuld till kund inte godkänts av revisorerna. Intäkterna från serviceresor väntas bli 65 Mkr högre än budget, främst beroende på kommunbidrag (vilka ska möta kostnaderna) och egenavgifter kopplat till färdtjänst.

Kostnaderna prognosticeras bli 250 Mkr högre än budget (exklusive Köpenhamnsavtalet). Det är framförallt kostnader kopplade till open books-avtalet (trafik och underhåll) för Öresundståg och kostnader för drivmotorström för Pågatågtåg, men även kostnader kopplade till index på buss, tåg och serviceresor.

I prognos är ingen hänsyn tagen till det i EU underkända beslutet av svenska skattesubventioner kopplat till biogas - vilket kan komma att påverka kostnaderna hos både buss och serviceresor.

Åtgärder för ekonomi i balans

Skånetrafiken har börjat se över möjliga åtgärder för en ekonomi i balans 2023, men inga konkreta förslag på åtgärder är framtagna för beslut ännu.

Det kan dock nämnas att det kommer att bli en utmaning att hitta åtgärder för 200 Mkr utan att trafiken påverkas.

Kostnadsutveckling

Kostnadsutvecklingen beräknas på kontospannet 40000-79999 och jämförs med budget innevarande år samt utfall föregående år. Enligt rapporten ovan är kostnadsutvecklingen på utfallet ackumulerat jämfört med föregående år 22,8%.

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

Den första är att år 2023 är första året med Köpenhamnsavtalet. Avtalet innebär att intäkter och kostnader som hör till den danska delen av trafiken över bron nettoavräknas gentemot Transportministeriet och ska vara kostnadsneutralt för Skånetrafiken. Detta innebär att Skånetrafiken redovisar alla kostnader som avtalet innebär vilka hör till den danska delen av trafiken – detta gjordes inte på samma sätt 2022. Då fanns endast Skånetrafikens del av kostnaden i resultaträkningen - vilket innebär att kostnaderna stigit med 134 Mkr ackumulerat mars jämfört med 2022. Ingen hänsyn tas när kostnadsutvecklingen redovisas till att även intäkterna ökar - därmed ser kostnadsutvecklingen mycket hög ut då den jämförs med både budget och utfall föregående år. Varken kostnader eller intäkter kopplade till Köpenhamnsavtalet finns med i budget då tolkningarna av hur avtalet skulle hanteras inte blev klara förrän efter budgeten var klar.

Den andra skillnaden är att förändringar i kontoplanen gör att bankkostnader som 2022 redovisades på konto 85610 nu år 2023 redovisas på konto 75950. Det gör att kostnadsmassan i beräkningsunderlaget nu ökar, då kostnaden år 2022 redovisades på ett konto som inte var med i utvärderingsintervallet. De totala bankkostnaderna ackumulerat mars är ca 4 Mkr 2023.

Ett annat konto som räknas med i kostnadsutvecklingen är kontot för vidarefakturerings (76996). Kontot fanns redan 2022, och utfallen var ungefär lika stora ackumulerat mars båda åren - det som är värt att notera är dock att detta konto motsvaras av ett intäktskonto som är lika stort, vilket inte tas hänsyn till när kostnadsutvecklingen beräknas. En hög vidarefakturerings ökar alltså kostnaderna – men påverkar inte resultatet eftersom det finns en lika stor intäkt.

Om vi räknar bort dessa kostnader (för att jämföra med samma kostnader båda åren) blir kostnadsutvecklingen utfall mot utfall ackumulerat 14,4% (jämförs med 22,8%- ovan). Kostnadsutvecklingen enligt budget 2023 jämfört med utfall 2022 ackumulerat mars skulle vara 11,9%. 14,4% jämfört med budgeterat 11,9% är 2,5 procentenheter högre och detta förklaras av de högre kostnaderna för open books-avtalet på Öresundståg, en högre indexutveckling än budgeterat samt höga priser på drivmotorström.