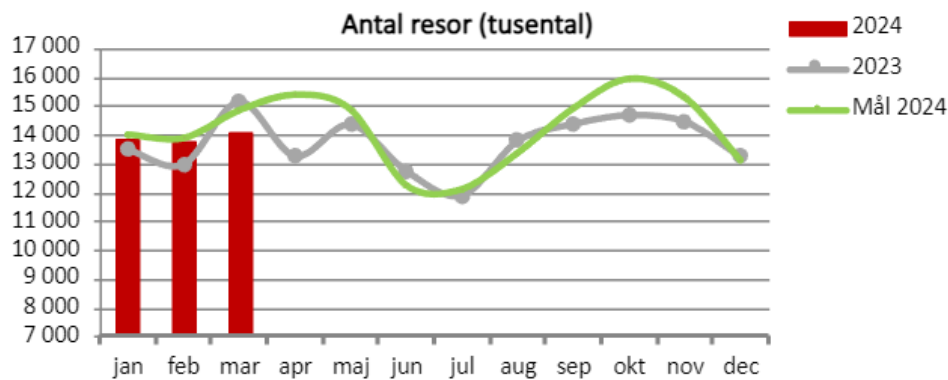


Tillgänglighet och kvalitet

Resor

	Ack Utfall 2024	Diff i % jmf 2023	Ack mål 2024	Mål % jmf 2023	Mål 2024 antal
Tåg	11 824	0,0%	12942	3,4%	51 500
Varav Pågatågen %	6 077	0,4%	-	-	-
Öresundståg %	5 652	-0,4%	-	-	-
Varav Ötåg ö bron	0	-	-	-	-
Stadsbuss	21 929	1,8%	21435	3,4%	85 300
Varav Malmö	12 178	1,3%	-	-	-
Helsingborg	3 190	-1,9%	-	-	-
Lund	3 657	7,7%	-	-	-
Varav Spårväg Lund	454	-	-	-	-
Kristanstad	844	0,7%	-	-	-
Regionbuss	7 554	-3,6%	7966	2,3%	31 700
Varav Anropsstyrd	3,4	12,7%	-	-	-
Närtrafik	3,2	7,8%	-	-	-
Serviceresor	408	4,5%	388	-1,4%	1 500
Varav Färdtjänst	190	8,1%	-	-	-
Sjukresor	218	1,6%	-	-	-
Totalt	41 719	0,3%	42731	3,4%	170 000



Punktlighet

Trafikslag	Perioden /Innev mån	Ack Utfall 2024	Ack utfall 2023	Mål %
Stadsbuss	85%	83%	83%	82%
Malmö	85%	83%	81%	-
Helsingborg	85%	84%	84%	-
Lund	81%	77%	77%	-
Spårväg Lund	95%	95%	90%	-
Kristianstad	88%	86%	88%	-
Regionbuss	86%	82%	82%	82%
Tåg	-	-	-	-
Öresundståg	86%	83%	84%	90%
Pågatågen	89%	86%	88%	91%
Serviceresor	87%	86%	90%	92%

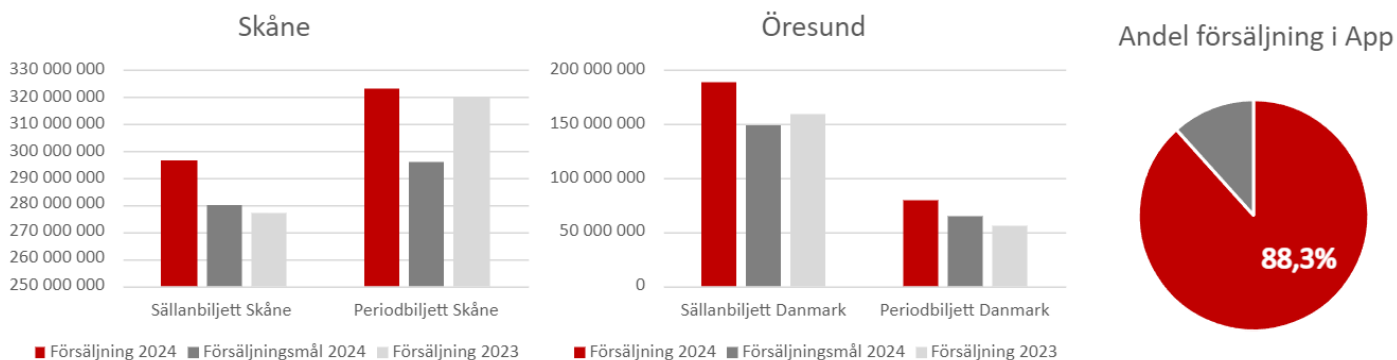
NKI – Nöjd Kund

NKI - Nöjd kund Senaste resan	Ack Utfall 2024	Mål 2024	2023
Totalt	71%	78%	77%

NKI Serviceresor – Senaste resa

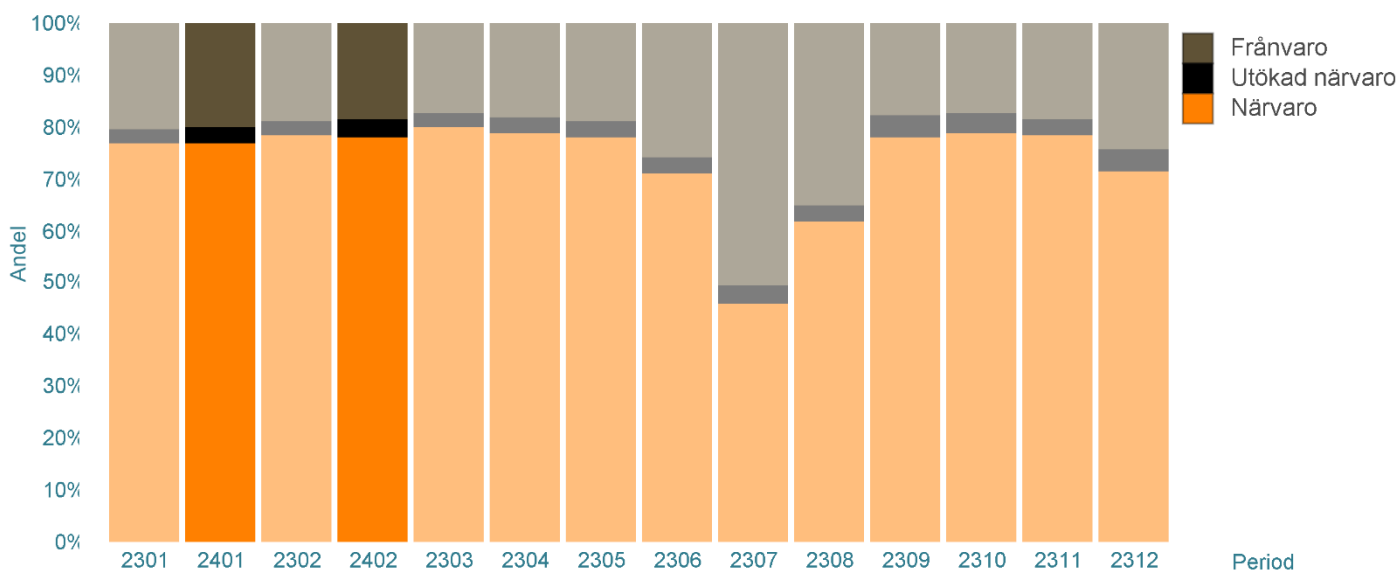
NKI Serviceresor - Senaste resa	Ack Utfall 2024	Mål 2024	2023
Totalt	83%	92%	88%

Försäljning



Attraktiv arbetsgivare, professionell verksamhet

Fördelning av Anställd tid på närvaro, frånvaro och utökad närvaro



Anställda timmar under perioden

	2401-2402	Förändring mot föregående år	Diff %	KPI
Frånvaro	33 093	1 928	6,2%	19,4%
- Facklig intern	303	-265	-46,6%	0,2%
- Flexledig	1 147	70	6,5%	0,7%
- Föräldraledighet	6 346	-722	-10,2%	3,7%
- Kompledig	166	35	27,2%	0,1%
- Semester	7 735	866	12,6%	4,5%
- Sjukfrånvaro	9 747	737	8,2%	5,7%
- Studier u lön	4 722	887	23,1%	2,8%
- Tjänstled m lön	123	-45	-26,8%	0,1%
- Tjänstledig u lön	1 733	477	38,0%	1,0%
- Vård av sjukt barn	1 071	-112	-9,5%	0,6%
Utökad närvaro	5 811	1 267	27,9%	3,4%
- Fyllnadstid	29	-10	-25,1%	0,0%
- Timlön	5 399	1 488	38,0%	3,2%
- Övertid	384	-211	-35,5%	0,2%
Närvaro	131 999	9 393	7,7%	77,2%
- Månadslön	131 999	9 393	7,7%	77,2%
Närvaro + Utökad närvaro	137 810	10 659	8,4%	80,6%
Totalt antal timmar	170 903	12 587	8,0%	

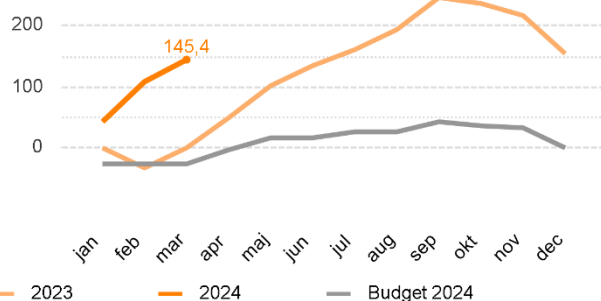
Antalet månadsavlönade

	2403	Förändr. mot fg.år	Diff %
Administratörer	214	15	7,5%
Handläggare	236	2	0,9%
Ingenjörer	1	0	0,0%
Ledningsarbete	49	1	2,1%
Totalt månadsavlönade:	500	18	3,7%

Under utveckling

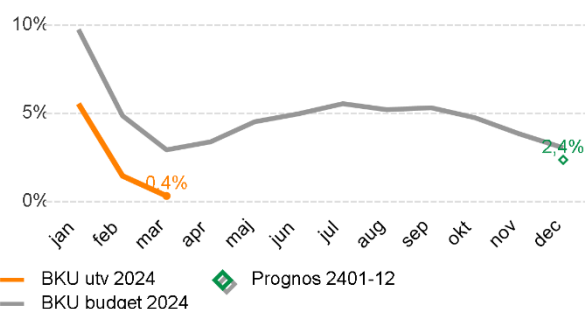
En långsiktigt stark ekonomi

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 2401-03	Budget 2401-03	Diff 2401-03 Utf-Bud #	Diff 2401-03 Utf-Bud %	Prognos 2401-12	Budget 2401-12	Diff 2401-12 Bud-Prog #
Regionbidrag	1 006,8	1 006,8	0,0	0,0%	4 027,2	4 027,2	0,0
Biljettintäkter	960,7	861,5	99,2	11,5%	3 929,5	3 794,5	135,0
Övriga intäkter	169,7	147,5	22,2	15,1%	577,8	566,8	11,0
Verksamhetens intäkter	2 137,2	2 015,8	121,4	6,0%	8 534,5	8 388,5	146,0
Personalkostnader	-88,9	-98,0	9,1	-9,3%	-394,2	-400,2	6,0
Trafikkostnader	-1 246,4	-1 289,2	42,8	-3,3%	-5 308,7	-5 313,7	5,0
Övriga verksamhetskostnader	-418,7	-433,1	14,4	-3,3%	-1 615,5	-1 647,5	32,0
Info och marknadsföring	-5,4	-11,7	6,3	-53,7%	-46,8	-46,8	0,0
Köpta tjänster och provision	-88,4	-61,7	-26,7	43,3%	-383,7	-383,7	-0,0
Verksamhetens kostnader	-1 847,8	-1 893,6	45,9	-2,4%	-7 749,0	-7 792,0	43,0
Kapitalkostnad	-144,1	-148,0	3,9	-2,7%	-589,5	-596,5	7,0
Resultat	145,4	-25,8	171,2		196,0	-0,0	196,0

Mål: Resultat ska ej vara sämre än budget

Sammanfattande analys av utveckling

Sammanfatta de viktigaste slutsatserna

- Punktligheten pekar uppåt för alla trafikslag under mars.
- Både NKI Nöjd Kund - senaste resan och NKI Serviceresor – senaste resan vänder uppåt i mars jämfört med februari.
- Antalet resor ackumulerat mars är lägre än mål men 0,3% högre än 2023.
- Vi ser en god utveckling på försäljningen av både enkel- och periodbiljetter för första kvartalet.

Tillgänglighet & Kvalitet

Punktlighet

Punktligheten för Öresundståg förbättras ytterligare i mars och vi har den bästa punktligheten sedan februari 2022. Öresundsbron och västkustbanan har bra punktlighet och framförallt trafiken på Öresundsbron sticker ut positivt. Södra stambanan och framförallt Hässleholm sticker ut negativt och sänker totalpunktligheten. Överlag få större trafikpåverkande händelser i Skåne. Största trafikpåverkande händelse är ett växelfel i Viarp mellan Förslöv och Ängelholm 20 mars som ledde till sammanlagt 17 inställda tåg. Under månaden blev 116 av 5027 tåg inställda vilket ger en regularitet på 97,7%.

Punktligheten går fortsatt uppåt för Pågatågen under mars och ökar med cirka 4% jämfört med februari. Det är framförallt på Ystadbanan som punktligheten ökar och från februari förbättras den från 69,7% till 86,4%. Detta kan kopplas till att hastighetsnedsättningarna mellan Svedala-Lemmeströ respektive Skurup-Lemmeströ åtgärdades under v. 10 och i och med detta har punktligheten i Svedala gått upp 36,2% från februari. Den trafikhändelse som genererade flest förseningsminuter för Pågatågen var ett tågstopp mellan Malmö och Burlöv den 27 mars orsakat av obehöriga i spårområdet samt ett signalfel på Malmö C den 17-18 mars. Utöver detta inträffade ett antal händelser som orsakade en större del inställda tåg, bland annat rälsbrott som medförde enkelspår mellan Svågertorp och Hyllie och ett banarbete i Hässleholm som drog över tiden. Av 16 007 avgångar blev 907 stycken helt eller delvis inställda under mars månad.

Punktligheten för Stadsbuss är ackumulerat 83 % och vi har under året ökat månad för månad. I mars uppgår punktligheten till 85 % och därmed har vi ett nytt punktlighetsrekord. Resultatet är 1 % högre än föregående

månad och 3 % över målet på 82 %. Mars månad var en gynnsam månad med god framkomlighet och väldigt få vägarbeten, vilket nu väntar under våren. Malmö stad står för närmre hälften av detta resultat och även där har vi även ett resultat på 85 % i mars. Lund stad har gjort ett lyft till 81 %, vilket är det högsta resultatet vi haft. Helsingborg stad och Kristianstad stad ligger på höga 85 % respektive 88 %.

Punktligheten för Regionbuss är ackmulerat 82 %. I mars uppgår punktligheten till 86 %, en förbättring på 2 % mot föregående månad och över målet på 82 %. Likt stadsbuss är det den högsta uppmätta punktligheten för regionbuss någonsin. Likt för Stadsbuss har framkomligheten varit god och vägarbetena få, men de kommer igång nu under våren. Vi ser en förbättring i flera regionbussavtal, däribland Helsingborg Region, Ystad stad och region samt Ängelholm stad och Region. Helsingborg Region har från decembers tidtabellsskifte implementerat körtider från ett analysverktyg som vi också tillhandahåller till trafikföretagen.

Punktligheten för Serviceresor är ackumulerat 86 %, i mars är punktligheten 87 % vilket innebär en minskning med 2% jämfört med mars 2023. Punktligheten påverkas starkt av resandeökningen i kombination med minskad tillgänglighet av fordon, implementering av nya avtalsvillkor samt förarbrist. Tillfällig kapacitetsbrist har uppstått i samband med trafikstarkt då leverantörerna inte kunde säkerställa att alla fordon var tillgängliga men situationen förväntas vara korrigerad under våren.

NKI Nöjd Kund

Betyget på senaste resan sjönk gradvis under 2023 och 2024 inleds på samma sätt.

NKI Serviceresor – Senaste resan

Kundnöjdheten med senaste resan för mars är 83%. Resandeökningen utmanar kapaciteteten (antal fordon och antal samtal), detta tillsammans med förarbrist i branschen som påverkar leveransen till kunden och upplevelsen av själva resan. Kapacitetsbrist som har uppstått pga. att leverantörerna inte kunde säkerställa att alla fordon var tillgängliga vid trafikstart, är löst, ytterligare fordon kommer att vara i drift om 1-2 veckor för att stärka fordonskapacitetet.

Resor

Antal resor ackumulerat är ca 1 012 000 lägre än mål men jämfört med 2023 är det en ökning med 0,3 %. Kalendereffekten är en vardag mindre 2024 jämfört med 2023. Påsken inföll i mars 2024 jämfört med i april 2023, vilket påverkar resandet jämfört med föregående år.

Resandet på Öresundstågen håller sig stabilt och i stort sätt oförändrat jämfört med samma månad förra året. Stort banarbete under helgen v.11 påverkar resandet negativt.

Pågatågen ser en ökning i antalet resor jämfört med februari, både i faktiska resor och resor per körd tågkilometer. Det är framförallt mellan Ystad och Simrishamn samt på södra stambanan som vi ser en ökning jämfört med i februari. Antalet resor med Pågatågen i mars ligger cirka 160 000 resor under målet. Totalt ligger Pågatågen cirka 6% under mål under 2024 efter mars.

Buss ligger ackmulerat 80 000 resor över mål. I mars når vi inte månadens resandemål för varken Stadsbuss eller Regionbuss, varför vi har förbrukat en del av det överskott på resor som fanns tidigare.

Stadsbuss är 160 000 resor från mål i mars, ackumulerat 500 000 över mål. Resandeutvecklingen mot föregående år -7 %. Resandet var högt i jämförande period men vi håller inte riktigt den utvecklingstakt vi målsatt för månaden.

Regionbuss är 160 000 resor från mål i mars, ackumulerat 420 000 under mål. Resandeutvecklingen mot föregående år är -9 %. För Regionbuss håller inte riktigt den utvecklingstakt vi målsatt för året. Resandet var dessutom högt i jämförande period.

Serviceresor har för perioden mars 2024 en minskning av antalet resor med cirka 5 % jämfört med mars 2023. Anledningen att resandet minskat i mars har att göra med påsken, som i år var i mars men i fjol var i april. Antalet serviceresor förväntas fortsätta öka under året.

Försäljning

Vi ser en god försäljningsutveckling hela det första kvartalet. Bäst går försäljningen av sällanbiljetter till Danmark. En stark dansk krona gör att många danskar upptäcker Sverige, samtidigt som Danmark och framförallt flygplatsen lockar svenskar till att resa över sundet. Periodbiljettsförsäljningen över sundet ligger stabil.

Försäljningen av periodbiljetter i Skåne har inlett året starkt. Under påskhelgen såldes något färre periodbiljetter än förväntat, men det har vägts upp av god försäljning av enkelbiljetter. Totalt sett ligger vi över mål på samtliga biljettkategorier.

Kompetensförsörjning

Månadsavlönade

Antal anställda för mars 2024 är 6 medarbetare fler än i februari 2024. Under perioden december 2023 till mars 2024 är det 8 fler medarbetare. Förklaringen till detta är främst att Skånetrafiken har konsultväxlat och använder bemanningsföretag i mindre utsträckning än tidigare. Ökningen har till lika stor del skett inom grupperna administrativ personal och handläggare. Ökningen har främst skett inom Kundservice och trafikinformation.

Under perioden december 2023 till februari 2024 har närvaro genom timlön minskat med 0,5% och övertid har minskat med 0,4%.

Långsiktig stark ekonomi

Analys av periodens ekonomiska resultat

Skånetrafikens resultat efter mars är 171 Mkr högre än budget.

Skånetrafiken exklusive Köpenhamnsavtalet

Skånetrafikens intäkter budgeterades till 1 916 miljoner kronor och utfallet är 1 981 miljoner kronor (exklusive vidarefakturering på 23 Mkr) - vilket är 66 Mkr högre än budget.

Av de 66 Mkr är 64 Mkr biljettintäkter och 2 Mkr övriga intäkter.

Biljettintäkterna budgeterades till 767 Mkr (exklusive Köpenhamnsavtalet) och utfallet är 831 Mkr, vilket är 64 Mkr (+8%) högre än budget.

Intäkterna från både periodbiljetter och enkelbiljetter (både i Skåne och över Öresund) går bättre än budget. Bäst går försäljningen av sällanbiljetter till Danmark. En stark dansk krona gör att många danskar upptäcker Sverige, samtidigt som Danmark och framförallt flygplatsen, lockar svenskar till att resa över sundet.

Fler periodbiljetter säljs än under hösten och delvis beror detta på att fler och fler danska kunder har gått över till att köpa sin periodbiljett i Skånetrafikens app.

Trenden för andelen resenärer utan giltiga färdbevis går något uppåt för årets första tre månader och ackumulerat visar de extra biljettkontrollerna att det är 1,22 procent som inte har giltiga biljetter vid våra storkontroller.

Övriga intäkter budgeterades till 136 Mkr och utfallet är 137 Mkr vilket är 2 Mkr högre än budget (exklusive Köpenhamnsavtalet) vilket beror på att intäkterna för uthyrda tåg, tillköpt trafik samt reklamintäkter är högre än budget.

Regionbidrag och övriga bidrag uppgår till 1 013 Mkr vilket överensstämmer med budget.

Jämfört med 2023 är biljettintäkterna 10% högre motsvarande 78 Mkr mestadels beroende på den prishöjning som gjordes i februari 2023, övriga intäkter 8% högre motsvarande 10 Mkr vilket beror på bidraget från kommunerna avseende färdtjänst som matchas av lika stora kostnader.

Skånetrafikens kostnader budgeterades till 1 942 Mkr och utfallet är 1 836 Mkr (exklusive vidarefakturerings på 23 Mkr) det vill säga 106 Mkr (-5%) lägre än budget.

Upphandlad trafik budgeterades till 1 413 Mkr och utfallet uppgår till 1 351 Mkr vilket är 62 Mkr (-4%) lägre än budget. Att kostnaderna är lägre än budget beror till 62 Mkr på kostnader kopplade till trafiken, men spritt på flertalet konton. De enskilt största posterna som är bättre än budget är viten, transportkostnader för sjukresor samt indexkostnader för busstrafiken.

Men nämnas kan även banavgifter på tåg samt kostnader för förstärkningstrafik på buss.

Det finns dock kostnader som är högre än budget och det är framförallt kostnader för drivmotorström och tågersättande buss.

Övriga trafik kostnader budgeterades till 48 Mkr och utfall är 48 Mkr.

Övriga verksamhetskostnader budgeterades till 332 Mkr och utfallet är 292 Mkr, det vill säga 40 Mkr (-12%) lägre än budget, där konsult- och personalkostnader står för 9 Mkr vardera lägre än budget,

resterande 31 Mkr är spridda på flertalet konton med mindre avvikelser, där budget periodiserats annorlunda än utfallet.

Avskrivnings- och finansiella kostnader budgeterades till 148 Mkr, och utfall är 144 Mkr, vilket är 4 Mkr 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 3%, motsvarande 39 Mkr där de lägre kostnaderna beror på underhållskostnader på tåg, index och utdömda viten. Högre kostnader utgörs av ersättningen för körd trafik, resandeincitament och transportkostnader för sjukresor. De övriga kostnaderna för trafik har ökat med 21% motsvarande 8 Mkr, vilket till största delen beror på förseningsersättning.

Övriga verksamhetskostnader har ökat med 9% motsvarande 25 Mkr beroende främst på högre kostnader för färdtjänst och köpta tjänster. Kapitalkostnaderna har ökat med 23% motsvarande 27 Mkr främst beroende på inköpet av 10 Öresundståg i december 2023.

Kostnadsutvecklingen (exklusive finansnetto, vidarefakturerings och Köpenhamnsavtalet) är +0,4% jämfört med 2023.

Köpenhamnsavtalet

Intäkter och kostnader för Köpenhamnsavtalet budgeterades till 100 Mkr och utfallet är 133 Mkr, dvs 33 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 mars är ett resultat på 196 Mkr högre än budget. Varav 146 Mkr är högre intäkter och 50 Mkr är lägre kostnader.

De högre intäkterna består av högre biljettintäkter kopplat till hög försäljning, samt övriga intäkter på flera konton. Utöver detta ska de tekniska system som krävs komma på plats under 2024 för att avskrivning på ej inlöst reskassa ska kunna göras, dessutom kommer nödvändiga korrigeringar i redovisningen av skuld till Kund kopplat till värdekoder att behöva göras vilket påverkar prognosen positivt.

Prognosen på kostnadssidan består av lägre kostnader för upphandlad trafik totalt sett och lägre övriga kostnader. För den upphandlade trafiken finns det både högre och lägre kostnader i prognosen. De kostnader som prognosticeras bli högre än budget är drivmotorström och förseningsersättning.

De kostnader som prognosticeras bli lägre än budget är banavgifter samt index på buss. Dessutom spås utdömda viten kopplat till utförande av trafik att bli högre än budget vilket sänker kostnaderna.

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. Däremot fortsätter arbetet 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.

Kopplat till kompetensförsörjning och bemanning arbetar 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. Ett arbete med att ta fram en utvecklingsmodell och förvaltningsmodell för digitala system har påbörjats ska delvis börja implementeras innan sommaren.