

Hållbarhets- redovisning 2024

Tillsammans för en hållbar framtid

Skånetrafikens resor med buss, tåg och spårvagn samt serviceresor på biogas och förnybar el är märkta med Bra Miljöval.



Bra Miljöval

Skånetrafiken

Innehåll

Precis varenda resa gör skillnad3

Enkelt4

Vår mission6

Våra fokusområden och mål8

Vårt bidrag till de nationella och globala hållbarhetsmålen16

En miljömärkt kollektivtrafik.....18

Ett urval av årets initiativ22

Kund och marknadsandel 202426

Om denna redovisning.....30

Det här är Skånetrafiken31

Våra policyer32

Nyckeltal34

Schabloner40

GRI index42

Precis varenda resa gör skillnad

På väg till eller från träningen i Rosengård, jobbet i Hässleholm, bion i Lund. Varje gång en resenär reser kollektivt gör det skillnad. Varje person som tar bussen eller tåget i stället för bilen, minskar sin klimatpåverkan. Denna skillnad är på riktigt, kan sättas i siffror och bidrar till att Sverige ska nå sina klimatmål: utsläppen av växthusgaser från transportsektorn ökade med 18 procent under 2024 jämfört med 2023. Med rätt förutsättningar är kollektivtrafiken en av nycklarna till att Sverige ska nå klimatmålen.

Den allmänna kollektivtrafiken drivs sedan flera år tillbaka med förnybar el eller förnybara drivmedel. Det betyder i praktiken att varje ökning av andelen resande med kollektivtrafik minskar utsläppen.

Skånetrafiken vill göra skillnad för alla dem som vill och behöver resa på ett hållbart sätt, det är exakt därför vi finns till. Skånetrafiken vill vara en möjliggörare, oavsett om det handlar om vardagen i stort, klimatet eller den sociala hållbarheten som inkludering, hälsa, trygghet och ansvarstagande i våra leverantörskedjor.

Naturligtvis kan bilen vara nödvändig beroende på var du bor eller hur din livslogistik ser ut. Och precis just därför behöver kollektivtrafiken utvecklas, för att kunna möta upp behoven där behoven finns.

2024 var året då en ny form av flexibel kollektivtrafik på landsbygden såg dagens ljus, och pilotprojektet SkåneFlex fick göra skillnad för tusentals resenärer i vissa testkommuner. Via SkåneFlex-appen skriver resenären in önskad resa, och får då förslag på var bussen kan hämta upp dig och när. Testet är en del av ett innovationsprojekt som har fokus på att utforska framtidens kollektivtrafik på landsbygden i Skåne, och en av de många delar som vi på Skånetrafiken kan bidra med för att underlätta för enskilda resenärer och kollektivtrafiken i stort.

Tack alla ni som gjorde de 172 miljoner resor med oss på Skånetrafiken under 2024. Ni gör skillnad, varje dag.

Maria Nyman
Trafikdirektör

¹Vägtrafikens utsläpp 2024



Bra Miljöval

Skånetrafikens resor med buss, tåg och spårvagn samt serviceresor på biogas och förnybar el är märkta med Naturskyddsföreningens märkning Bra Miljöval.

Enkelt

Vi vill att det ska vara lätt att förstå vår hållbarhetsredovisning och ger lite hjälp på vägen.

A
Allmän kollektivtrafik:
Resor med buss, tåg och spårvagn.

B
Biodiesel:
Biodiesel är ett förnybart, biologiskt nedbrytbart bränsle som härrör från naturliga källor såsom vegetabiliska oljor, animaliska fetter och återvunna matoljor. Skånetrafikens ställer krav i linje med Bra Miljövals licenskrav.

Biodrivmedel:
Biodrivmedel är ett förnybart drivmedel som till exempel framställs av avfallsprodukter såsom matavfall (biogas) eller förnybara råvaror såsom raps (RME).

Biogas:
Biogas är ett förnybart bränsle som framställs av biomassa och består till största delen av metan.

Bra Miljövals-el:
Förnybar ursprungsmärkt el som genereras genom till exempel sol-, vatten- och vindkraft eller biomassa. Elen är dessutom märkt med Naturskyddsföreningens miljömärkning Bra Miljöval, vilket innebär att det ställs krav på att elproduktionen tar hänsyn till miljö, klimat, djur, växter och människor. Skillnaden mellan miljömärkning och ursprungsmärkning är att ursprungsmärkning endast garanterar att elen kommer från en viss energikälla, utan att ställa några miljökrav.

Bioenergi:
Framställs av biomassa som till exempel av växter och växtdelar av olika slag. Eftersom biomassa kontinuerligt nybildas är bioenergi en förnybar energikälla och bidrar inte till växthuseffekten och klimatuppvärmningen.

E
Elektriska bussar:
Drivs på el, hos Skånetrafiken med Bra Miljövalsel. Bussarna kan laddas via långsamladdning på depå eller via snabbaddning vid ändhållplats eller ute på linjen. Värmarna drivs med HVO 100.

F
Farliga och särskilt farliga ämnen:
Kemiska ämnen som är klassificerade som miljö- eller hälsofarliga enligt EU:s CLP-förordning och sådana som uppfyller regelverket som ännu inte har klassificerats. Särskilt farliga ämnen har egenskaper som gör att ämnena skadar människors hälsa eller miljön så allvarligt att deras användning så långt möjligt ska upphöra

Fossilbränslefritt:
Användning av drivmedel och bränsle som inte är fossila. Förnybar energi och el från kärnkraft.

Fossil energi:
Fossila bränslen består av organiska kol- och väteföreningar i sediment eller sedimenterat berggrund som under miljontals år har utsatts för ökande tryck och temperatur och sakta omvandlats till olja, kol och naturgas. Exempel på fossila bränslen är bensin och diesel. Denna energi ingår inte i dagens biologiska kretslopp och frigör vid förbränning bland annat koldioxid som ger ett nettotillskott till växthuseffekten och klimatuppvärmningen.

Förnybar energi:
Energi från förnybara energikällor som direkt eller indirekt baseras på solens strålning och därför kan förnya sig inom en mänsklig livslängd och som inte kommer ta slut inom överskådlig framtid. Exempel är energikällor som sol, vind, vatten och biobränsle.

Förnybar ursprungsmärkt el:
Förnybar ursprungsmärkt el som genereras via till exempel sol-, vatten- och vindkraft eller biomassa. El där elbolaget garanterar att ingen dubbelräkning sker av den förnybara elen genom att köpa ursprungsgarantier av den som producerar elen och annullera dem i samma utsträckning som elen säljs. Utan ursprungsgarantier får man inte räkna elen som hållbar enligt GHG-protokollet.

K
Klimatneutral eller klimatneutralitet
Att vara klimatneutral är ett tillstånd där mänskliga aktiviteter inte leder till någon nettoeffekt på klimatsystemet. Att uppnå ett sådant tillstånd kräver bland annat att kvarvarande växthusgasutsläpp till atmosfären balanseras med avlägsnande av växthusgaser. Region Skåne har begränsade direkta lokala, eller territoriella utsläpp, istället kommer en majoritet av utsläppen (indirekt) från konsumtion av varor och tjänster. Om Region Skåne ska nå klimatneutralitet måste utgångspunkten vara utifrån konsumtionsbaserade utsläpp, snarare än territoriella utsläpp.

Koldioxid/CO₂:
CO₂ är en gas som uppstår vid förbränning av organiskt material såsom trä, kol och olja. Har det organiska materialet fossilt ursprung såsom fossil olja eller naturgas bidrar den frisläppta koldioxiden till uppvärmning av atmosfären med klimatförändringar som följd.

Koldioxidekvivalenter (CO₂ ekv)
Kväveoxider bildas vid all förbränning vid hög temperatur, oberoende av bränslets kemiska sammansättning. De utsläppta kväveoxiderna (NO_x) innefattar både kvävemoxid (NO) och kvävedioxid (NO₂). Kväveoxider påverkar människors hälsa negativt och bidrar till försurning och övergödning av mark, skog och vatten.

Kväveoxider:
Kväveoxider bildas vid all förbränning vid hög temperatur, oberoende av bränslets kemiska sammansättning. De utsläppta kväveoxiderna (NO_x) innefattar både kvävemoxid (NO) och kvävedioxid (NO₂). Kväveoxider påverkar människors hälsa negativt och bidrar till försurning och övergödning av mark, skog och vatten.

L
Livscykelperspektiv:
Ett sätt att titta på en produkts eller tjänsts miljöpåverkan i hela livscykeln, från utvinning av naturresurser, tillverkning till avfallshantering. Att beräkna miljöpåverkan ur ett livscykelperspektiv kallas att göra en livscykelanalys, LCA.

P
Partiklar:
Partiklar kommer till exempel från slitage på vägbeläggningar, däck och bromsar samt från fordonsavgaser. Framför allt i tätorter med mycket trafik påverkar partikelnivåerna människors hälsa negativt.

Personkilometer (pkm):
(pkm) är måttet på persontransportarbetet, det vill säga det sammanlagda antalet kilometer personerna i ett fordon transporteras. Om tio passagerare kliver på en buss eller tåg och transporteras tio km då har det utförts ett persontransportarbete om tio gånger tio, som ger 100 personkilometer.

S
Särskild kollektivtrafik:
Sjukresor eller resor med färdtjänst.

W
Well-to-Wheel (WTW):
Utsläppen från biodrivmedel varierar beroende på hur råvaran producerats, var den producerats och hur den omvandlats till biodrivmedel. Själva produktionen och transporten av drivmedlet genererar också en del utsläpp: markberedning, sådd, besprutning, skörd, användning av fossildrivna maskiner och transporter. När man lägger ihop alla dessa utsläpp får man det som kallas Well-to-Wheel-värdet (WTW). Detta värde används i vår redovisning för att beräkna Skånetrafikens klimatpåverkan från drivmedelanvändning.

Vår mission

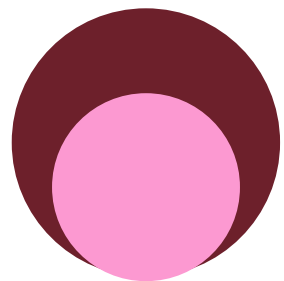
**Vi gör det enkelt att resa hållbart.
I tid, tryggt och med enastående service.
Att resa med Skånetrafiken är väl använd tid.**

Kollektivtrafiken är ett viktigt verktyg i det hållbara samhällsbyggandet. Missionen visar på ett tydligt sätt att hållbarhetsfrågor är kärnan i vår verksamhet och genomsyrar allt vi gör. För att säkerställa ett proaktivt hållbarhetsarbete med kontinuerlig framdrift har alla medarbetare på Skånetrafiken ett ansvar att aktivt delta i hållbarhetsarbetet.

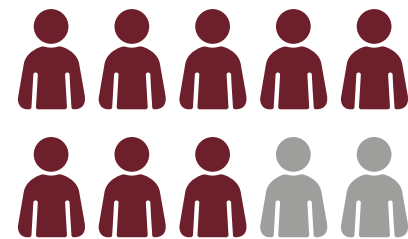


Våra fokusområden och mål

Kollektivtrafiken har en strategiskt viktig roll för ett mer hållbart samhälle. Kollektivtrafiken har en positiv påverkan på såväl den miljömässiga som den sociala hållbarheten. När fler väljer att resa hållbart med kollektivtrafik i stället för att använda egen bil ökar den fysiska aktiviteten samtidigt som klimatpåverkan, buller och luftföroreningar minskar.



40 %
marknadsandel av
motorburna resor 2030



8 av 10
kunder ska vara nöjda
med Skånetrafiken 2025



Vår definition av en hållbar resa

För Skånetrafiken är det viktigt att definiera vad hållbarhet är och hur vi arbetar för att öka hållbarheten i vår verksamhet och i relationerna till våra intressenter. Hållbarhet har tre dimensioner – en miljömässig, en social och en ekonomisk dimension.

Våra resor

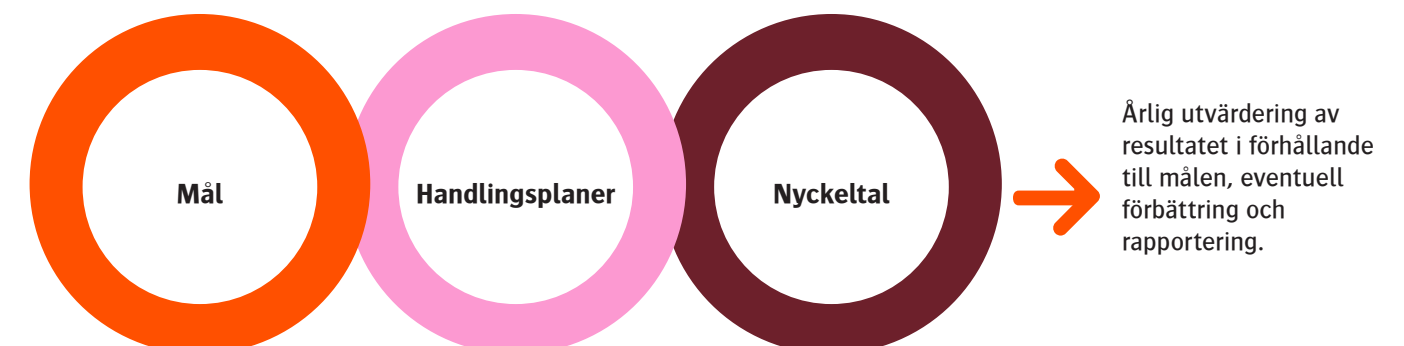
- är till för alla, de är trygga och tillgängliga
- öppnar upp Skåne och bidrar till ett levande Skåne
- är klimatsmarta
- är enkla och väl använd tid
- bidrar till hälsosammare stadsmiljöer och därmed bättre hälsa
- bidrar till ökad livskvalitet
- ger plats till fler grönytor och mötesplatser
- bidrar till att bryta barriärer och ökad jämlikhet i samhälle
- ska ha hållbara leverantörskedjor
- finansieras bland annat genom en ansvarsfull hantering av skattepengar och en ekonomi i balans
- planeras, genomförs och utvecklas av medarbetare som har bra villkor och som trivs med sitt arbete
- är ett viktigt verktyg för att bygga ett mer hållbart samhälle

Vårt hållbarhetsprogram

Hållbarhetsprogrammet är Skånetrafikens styrdokument för hållbarhetsarbetet och det är antaget av vår förvaltningsledning och kollektivtrafiknämnden. Skånetrafiken har tre fokusområden med tillhörande mål som följs upp med hjälp av handlingsplaner och nyckeltal.

Fokusområden

- Klimatneutralitet och energieffektivitet
- Ren luft, minimerat buller och inga farliga kemikalier
- Ansvarstagande i leverantörskedjor och i lokalsamhället



Våra tre fokusområden

1 Fokusområde Klimatneutralitet och energieffektivitet (klimatperspektiv)

Allmän kollektivtrafik (tåg-, spårvagn- och busstrafik inklusive Öresundstågstrafiken):

Alla våra resor med buss, spårvagn, tåg och service-resor med elbil eller biogasbil är märkta med Natur-skyddsföreningens märkning Bra Miljöval. Att trafiken uppfyller licenskraven kontrolleras årligen av Natur-skyddsföreningen. Alla våra resor genomförs med förnybara drivmedel såsom förnybar el till största andel märkt med Bra Miljöval, biogas eller biodiesel. För att vi ska bli ännu vassare ska den allmänna kollektivtrafiken till den 31 december 2025 ha:

- minskat tågdriftens koldioxidutsläpp (g/pkm) med 4 procent jämfört med 2019 års nivåer
- minskat koldioxidutsläppen (g/pkm) från driften av stadsbusstrafiken med minst 50 procent jämfört med 2019 års nivåer
- minskat koldioxidutsläppen (g/pkm) från driften av regionbusstrafiken med minst 50 procent jämfört med 2019 års nivåer

Särskild kollektivtrafik:

Särskild kollektivtrafik innefattar färdtjänst och sjukresor. För de kommande åren kommer klimat-målen handla om att minska antalet tomma kilo-meter, bommande resor och en ökad samordnings-grad. Skånetrafiken ser tydliga klimatvinster med att minska andelen så kallade tomma kilometer, det vill säga de kilometer som körs utan resenärer, och därmed även sänka Skånetrafikens totala koldioxid-utsläpp.

Att minska verksamhetens bomresor är angeläget utifrån olika perspektiv, till exempel att frigöra kapa-citet och minskad klimatpåverkan. Ytterst handlar det om ett ansvar att förvalta offentliga medel på ett hållbart sätt.

Strategi för energianvändning:

Hållbarhetsprogrammet innehåller även en strategi för energianvändning som prioriterar att använda det driv-medel som har så bra reduktionsvärde för koldioxid som möjligt. Drift med förnybar el märkt med Bra Miljöval är prioriterad i trafiken, där detta inte är möjligt ska biogas, biodiesel eller förnybart producerad vätgas användas.

Mål för energieffektivitet – allmänna kollektivtrafiken:

- Till och med 2024-12-31: 0,18 kWh/pkm
- Från och med 2025-01-01: 0,15 kWh/pkm

2 Fokusområde Ren luft, minimerat buller och inga farliga kemikalier (hälsoperspektiv)

Skånetrafiken arbetar aktivt för att minska buller, avgaser och farliga kemikalier som uppstår inom trafiken. Detta gör vi bland annat genom att köra delar av vår trafik med eldrift. Vi ställer krav i upp-handlingar på att nya fordon ska ha bra avgas- och bullerprestanda. Skånetrafiken arbetar aktivt med att utreda och hantera kemikalier som till exempel är inbyggda i material i våra fordon. Detta gör vi för att förhindra att varken kunder eller personal exponeras för diffusa utsläpp. Vi har även valt att använda miljö-märkta tyger till sätena i våra fordon eftersom det traditionellt sett används mycket kemikalier vid tygframställningen.

Avgaser

För att minska avgaser i form av kväveoxider och partiklar från vår trafik med förbränningsmotor har vi satt upp följande mål för den allmänna och den särskilda kollektivtrafiken:

All ny trafik som upphandlas med förbrännings-motor ska uppfylla senaste utsläppsklass.

Buller

Det är främst buller från busstrafiken som våra kunder och samhället i stort uppfattar som negativt. I våra bussavtal ställer vi bullerkrav för att säkerställa en så bullerfri busstrafik som möjligt. Bullernivåerna kommer att minska ytterligare genom att vi ställer om till eldrift.

För att minska bullret från den allmänna kollektiv-trafiken har följande mål valts:

Mål: Buller från busstrafiken ska minska.

Delmål: Samtliga bussar som används i vår trafik ska uppfylla certifieringsvärden avseende utvändigt buller.

Inga farliga kemikalier

Kemikalier kan vara ett hot både mot vår hälsa och mot miljön. Kemiska ämnen finns överallt omkring oss och de tas upp av våra kroppar. Vissa kemikalier klassas som särskilt farliga, då de till exempel är cancerogena, repro-duktionstoxiska, allergiframkallande eller hormonstörande. Dessa ska varken människor eller miljön utsättas för. Därav vår inriktning att trafiken inte ska ge upphov till exponering för särskilt farliga kemikalier.

Det här har vi gjort under året (fokusområde 1 och 2)

- **Ett ökat resande.** Antal resor 2024 uppgår till drygt 172 miljoner resor och har jämfört med 2023 ökat med 5 procent. Till exempel stor resandeökning för tågstationer längs fyrspåret mellan Malmö och Lund, invigning av nya trådbussarna i Landskrona stadstrafik, ett ökat resande över Öresundsbron, Lund stad över-träffar sitt resandemål och invigning av nygammal tågstation i Svedala. Skånetrafiken slog rekord i antal sålda sommarbiljetter, över 251 000 personer valde att köpa Skånetrafikens sommarbiljett 2024.
- **Skåneflex, en dynamisk kollektivtrafik på lands-bygden, testas.** En ny typ av kollektivtrafik som ska främja nya lösningar så att ett effektivt och hållbart transportsystem uppnås. Två tester av dynamisk kollektivtrafik startades framgångsrikt i september i Svalövs kommun och i oktober i delar av Sjöbo och Tomelilla kommuner. Testerna körs med fem mindre blåa bussar som drivs på biodiesel. Skånetrafiken samverkar med trafikföretag samt med de två kommu-nerna i ett gemensamt samskapande och lärande.
- **Elektrifiering bidrar till tystare städer.** Elbussar gene-rerar en lägre ljudnivå, i snitt 5–6 decibel lägre än bus-sar med förbränningsmotor². En höjning av 10 decibel upplevs av den mänskliga hörseln som en fördubbling av ljudnivån. Under året har till exempel stadstrafiken

i Kristianstad elektrifierats och stadstrafiken i Malmö stad upphandlades under året med 100 procent eldrift.

- **Uppföljning av särskilt farliga ämnen i fordon och användning.** Skånetrafiken arbetar aktivt för att sär-skilt farliga kemikalier både på depåer och inbyggda i fordon hanteras på ett ansvarsfullt sätt. Det pågår ett kontinuerligt uppföljningsarbete för att säkerställa att leverantörer lever upp till våra avtalskrav. Vi använder erfarenheter från vårt uppföljningsarbete som underlag till framtida kravställning i linje med våra ambitioner. Det sker dessutom en specifik uppföljning av särskilt farliga ämnen i fordon och under användning.
- **Miljövarudeklaration (EPD) som krav i upphand-lingar.** Ett fortsatt utvecklingsområde är att kartlägga fordonens klimatavtryck i vårt klimatarbete. Vi vidare-utvecklar vårt klimatarbete genom att uppdatera vår scope-analys enligt GHG-protokollet³. Resultat av detta arbete kommer att redovisas kommande redovisning.
- **Obegränsat resa under en dag för en krona genom-fördes.** Res med Skånetrafiken för en krona på den bilfria dagen genomfördes. Kampanjen blev inspirerande men utmanande då den blev mycket mer populär än för-väntat. Vi tar med oss många bra erfarenheter därifrån.

² Better residents' health after switch to electric buses | University of Gothenburg

³ Greenhouse Gas Protocol

3 Fokusområde Socialt ansvarstagande i leverantörskedjor och i lokalsamhället (socialt perspektiv)

Vår inriktning är att alla som arbetar hos oss och på uppdrag av oss ska kunna trivas med sitt arbete och ha bra villkor både i Sverige och i andra delar av världen. Skånetrafiken tillämpar Region Skånes uppförandekod för leverantörer i sina avtal med alla sina leverantörer. Både Skånetrafikens leverantörer och underleverantörer omfattas av koden.

Socialt ansvarstagande i lokalsamhället

Kollektivtrafiken är ett viktigt verktyg för att uppnå social hållbarhet i samhället. Kollektivtrafiken i Skåne är till för alla, den är inkluderande, för samman människor och skapar mobilitet på jämlika villkor.

Inriktning:

Kollektivtrafiken är en möjliggörare och bidrar till att skapa social nytta i Skåne.

Mål:

- Kollektivtrafiken tillhandahåller hållbara resor för alla i Skåne. Den är inkluderande och bidrar till ökad jämlikhet i samhället.
- Skånetrafiken ska säkerställa barns och ungas rättigheter i hela sin verksamhet.

Det här har vi gjort under året (fokusområde 3)

- **En seniorrabatt i kollektivtrafiken infördes.** Skånetrafiken införde seniorrabatt inom hela Skåne med 25 procent rabatt för alla över 70 år. Kostnaden för rabatten blev något lägre än budgeterat, men bedömningen är att satsningen har landat väl och försäljningsbeloppet ökar så smått månad för månad.
- **Samarbeten med kommuner för att fler barn och äldre ska få en ökad tillgång till kollektivtrafiken.** Vellinge kommun, Ängelholms kommun, Tomelilla kommun och Svedala kommun har börjat köpa ungdomsbiljetten. Burlövs kommun har börjat köpa seniorbiljetten till 70+. Svedala kommun har börjat köpa seniorbiljetten till 75+. Vellinge kommun har sänkt åldern för seniorbiljett från 75+ till 70+. Läs om våra olika biljetttyper via länk nedan⁴.
- **Attrahera förare och bussförarutbildning.** Under året har vi haft en fortsatt utveckling av aktiviteter för att behålla och attrahera förare. Ett gemensamt samarbete mellan olika affärsområden på Skånetrafiken och våra trafikföretag. Skånetrafiken erbjuder kostnadsfri bussförarutbildning⁵. Utbildningen är ett samarbete mellan Skånetrafiken, Skånetrafikens trafikföretag och Klippans kommuns vuxenutbildning. Detta är ett prioriterat område då det för närvarande råder brist på förare inom vår bransch.
- **Skånetrafiken ger stöd till Boost by FC Rosengård⁶.** Programmet arbetar med stödjande åtgärder för unga individer i Skåne mellan 18 och 29 år. Målet är att hjälpa dem att hitta motivation till arbete eller studier, öka sin delaktighet i samhället och ge möjligheten att återgå till studier eller få en arbetspraktik och/eller ett arbete. Boost by FC Rosengård kombinerar motivationshöjande, hälsostärkande och vägledande insatser för att ge de unga individerna de verktyg som behövs för att öka deras delaktighet i samhället. Skånetrafiken erbjuder programmet resebiljetter och har under året också anordnat studiebesök för de unga individerna. Samverkan har bidragit till att några av dem har fått jobb på Skånetrafikens kundtjänst.
- **Ökad trygghet.** Under året installerades livekameror på alla bussar i Malmö stadstrafik, efter en lyckad pilot under cirka två år. Piloten och införandet av livekameror på cirka 250 stadsbussar har tagits emot väl av såväl kunder som förare och andra delar av samhället. De har bidragit till trygghet i fordonen och som stöd, till exempel i situationer där polisen behöver hjälp för att hitta ett borttappat barn. Möjlighet att införa detta inom fler områden ses över. För en ökad trygghet i Skåne samverkar Skånetrafiken med Nattvandrarna⁷. Vi möjliggör att alla nattvandrare reser kostnadsfritt ”i tjänst”, i syfte att bidra till ökad trygghet ombord på våra fordon och vid stationer och hållplatser.
- **Samarbete mellan Kävlinge kommun och Kultur-Crew⁸.** Tillsammans har vi tagit fram information från barn till barn om hur man reser inom kollektivtrafiken. Vi vill på så sätt uppmuntra barn att resa på ett säkert sätt genom att till exempel uppmuntra bältesanvändning och att visa omtanke för varandra.
- **Att vilja, våga och kunna resa kollektivt,** är en studie som har tagits fram av Skånetrafiken som belyser behov och drivkrafter hos barn och unga med funktionsnedsättning. Studien består av bland annat av insikter och berättelser som denna viktiga kundgrupp har delat med sig av. Vi delger gärna vid intresse.
- **Hållbarhetsrevisioner med ett fortsatt tema på social hållbarhet.** Under årets hållbarhetsrevisioner har ett särskilt fokus varit social hållbarhet såsom arbetsvillkor, systematiskt arbetsmiljöarbete, arbetstider och riskminimering av sociala risker i leverantörsleden. Under våra revisioner görs alltid platsbesök och Skånetrafiken följer noga upp att eventuella avvikelser åtgärdas. Revisioner görs av en oberoende aktör.
- **Mänskliga rättigheter vid tillverkning av tåg.** Skånetrafiken har tillsammans med andra trafikhuvudmän i Sverige beställt en rapport från ETI Sverige för att undersöka riskerna för brott mot mänskliga rättigheter och tvångsarbete i våra leverantörsled vid tillverkning av tåg. Rapporten har fått internationell spridning och är ett bra underlag för fortsatt riskminimeringsarbete. Läs rapporten som helhet via länk nedan⁹.

⁴ Biljetter till Skåne och Danmark-Skånetrafiken

⁵ Skånetrafiken

⁶ Boost | FC Rosengård

⁷ Startside - Nattvandrarna

⁸ KulturCrew

⁹ Länk till rapport publicerad på ETI:s hemsida



En kollektivtrafik med lågt klimatavtryck

För att fortsatt reducera klimatutsläppen från vår kollektivtrafik är elektrifiering en viktig nyckel. Eldriften minskar trafikens bullernivåer och energiförbrukning och den släpper inte ut några avgaser. Även bussförarnas arbetsmiljö förbättras. Vid användning av förnybar el märkt med Bra Miljöval genereras låga klimatutsläpp i driftsfasen.

Under 2020 blev hela vår allmänna kollektivtrafik fossilbränslefri (tåg, buss och spårvagn). Även om trafiken körs på förnybara drivmedel (förutom specialfordonen vars utsläpp från fossila drivmedel klimatkompenseras) återstår fortfarande klimatutsläpp från drivmedlens/energins produktion. Produktion och avveckling av fordon ger ett klimatavtryck.

Om att ställa hållbarhetskrav och uppföljning av hållbarhetskrav

Skånetrafikens krav i avtal berör allt från användande av bränsle/energi till socialt ansvarstagande i leverantörskedjorna. Miljökraven omfattar bland annat krav på drift av trafik med förnybart drivmedel/förnybar energi, Euroklass 6, krav på förnybar eldrift med Bra Miljövalsmärkt el, minimerad användning av kemiska produkter, användning av miljömärkta rengöringsmedel och sätes-tyger samt krav på certifierade ledningssystem.

Omställningen till elektrifierad trafik har en negativ påverkan på miljö och mänskliga rättigheter i leverantörsleden vid tillverkning av till exempel fordon och batterier. Globala leverantörskedjor innebär ofta ökad risk för brott mot mänskliga rättigheter, sämre arbetsvillkor och korruption. Detta ställer krav på oss som upphandlare att säkerställa att varor och tjänster som vi köper är verkligt hållbara ur ett livscykelperspektiv.

I alla våra avtal ingår alla Sveriges regioners tillika Region Skånes uppförandekod som krav. Skånetrafiken ställer även krav på att våra leverantörer ska tillämpa tillbörlig aktsamhet, är en riskhanteringsprocess för att identifiera, förhindra, begränsa och redogöra för företags faktiska och potentiellt negativa påverkan på mänskliga rättigheter.

Sverige ska senast år 2045 inte ha några nettoutsläpp av växthusgaser till atmosfären, för att därefter uppnå ”negativa utsläpp”. För att kunna bidra med en klimatneutral kollektivtrafik, behöver vi ta reda på hur vår miljöbelastning ser ut i hela vår värdekedja, från produktionsfasen till användnings- och avvecklingsfasen.

Initiativ pågår för att till exempel premiera fordon vars tillverkning har gett upphov till en låg klimat- och miljöpåverkan. På detta sätt sänder vi tydliga signaler till fordonstillverkare om våra miljöambitioner.

I uppförandekoden anges våra grundläggande krav vad gäller mänskliga rättigheter, arbetares och barns rättigheter samt affärsetik. Vi ställer krav på att våra leverantörer respekterar uppförandekoden och att de gör sitt yttersta för att uppnå kraven inom den egna organisationen och i leverantörskedjan.

Skånetrafiken genomför årligen cirka tio revisioner med oberoende revisorer för att säkerställa efterlevnad av hållbarhetskraven i våra avtal. Revisioner är ett viktigt verktyg för uppföljning och fortsatt utveckling av Skånetrafikens hållbarhetsarbete tillsammans med våra leverantörer. Vi hittar till exempel möjligheter för hur våra gemensamma hållbarhetsrisker i leverantörsleden kan minimeras.

Vårt bidrag till de nationella och globala hållbarhetsmålen

Skånetrafiken har som uppdrag att leverera hållbara resor till alla i Skåne. Våra resor med den allmänna kollektivtrafiken genomförs med fordon som drivs av förnybara drivmedel och som genererar låga avgasutsläpp och bullernivåer. Genom att tillhandahålla en kollektivtrafik för alla bidrar vi även till ökad jämlikhet och minskad segregation i samhället. Varje resa som görs med kollektivtrafiken istället för med bil skonar miljön och skapar samhällsnytta. Vår verksamhet bidrar därmed till flera av de globala hållbarhetsmålen.

FN:s 17 globala hållbarhetsmål med sina 169 delmål ska bidra till:

- att avskaffa extrem fattigdom
- att minska ojämlikheter och orättvisor i världen
- att främja fred och rättvisa
- att lösa klimatkrisen



Mål 7 är att säkerställa att alla har tillgång till tillförlitlig, hållbar och modern energi till en överkomlig kostnad.

7.2 Till 2030 väsentligen öka andelen förnybar energi i den globala energimixen.

7.3 Till 2030 fördubbla den globala förbättringstakten vad gäller energieffektivitet

Skånetrafikens resor med allmän kollektivtrafik genomförs med förnybara bränslen/förnybar energi. Detta gör resor med den allmänna kollektivtrafiken ännu klimatsmartare och bidrar även till en stor efterfrågan på förnybart drivmedel/förnybar energi på den svenska marknaden.

Genom vårt kontinuerliga energieffektiviseringsarbete och genom introduktion av eldrift i stadsbusstrafik bidrar Skånetrafiken till målet.



Mål 9 är att bygga upp en motståndskraftig infrastruktur, verka för en inkluderande och hållbar industrialisering och främja innovation.

9.4 Till 2030 rusta upp infrastrukturen och anpassa industrin för att göra den hållbar, med effektivare resursanvändning och fler rena och miljövänliga tekniker och industriprocesser. Alla länder vidtar åtgärder i enlighet med sina respektive förutsättningar.

Skånetrafiken är ett viktigt verktyg i det hållbara samhällsbyggandet och har genom ansvaret för planering och utveckling av kollektivtrafiken i Skåne en stor roll i utvecklingen av hållbart resande i Skåne.



Mål 10 är att minska ojämlikheten inom och mellan länder.

10.2 Till 2030 möjliggöra och verka för att alla människor, oavsett ålder, kön, funktionsnedsättning, ras, etnicitet, ursprung, religion eller ekonomisk eller annan ställning, blir inkluderade i det sociala, ekonomiska och politiska livet.

Kollektivtrafiken i Skåne är till för alla. Den skapar mötesplatser, för samman människor och motverkar social isolering. Den ger möjlighet till mobilitet och delaktighet i samhället oberoende av biläggande.



Mål 11 är att städer och bosättningar ska vara inkluderande, säkra, motståndskraftiga och hållbara.

11.2 Senast 2030 tillhandahålla tillgång till säkra, ekonomiskt överkomliga, tillgängliga och hållbara transportsystem för alla. Förbättra vägtrafiksäkerheten, särskilt genom att bygga ut kollektivtrafiken, med särskild uppmärksamhet på behoven hos människor i utsatta situationer, kvinnor, barn, personer med funktionsnedsättning samt äldre personer.

11.6 Till 2030 minska städernas negativa miljöpåverkan per person, bland annat genom att ägna särskild uppmärksamhet åt luftkvalitet samt hantering av kommunalt och annat avfall.

Kollektivtrafiken är ett av de viktigaste verktygen för att skapa ett hållbart transportsystem. I städerna bidrar kollektivtrafiken till bättre och hälsosammare miljöer genom att minska avgas- och bullernivåer. Vår satsning på elektrifiering av stadsbusstrafik bidrar ytterligare till att förbättra luft- och livskvaliteten i städerna. Samåkning minskar också behovet av hårdgjorda ytor i form av vägar och parkeringar till förmån för till exempel rekreationsytor. Alla våra resor med tåg och buss genomförs med förnybara bränslen vilket bidrar till minskade klimatutsläpp och ger våra kunder möjlighet till klimatsmart resande.



Mål 12 är att främja hållbara konsumtions- och produktionsmönster.

12.7 Främja hållbara offentliga upphandlingsmetoder, i enlighet med nationell politik och nationella prioriteringar.

Skånetrafiken utför inte kollektivtrafiken själv utan genom upphandlade trafikföretag. I upphandlingen ställer vi krav på våra trafikföretag att genomföra trafiken med högsta miljöprestanda och maximal samhällsnytta. Ställda krav följer vi upp i trafikavtalen.



Mål 13 är att vidta omedelbara åtgärder för att bekämpa klimatförändringarna och dess konsekvenser.

13.2 Integrera klimatåtgärder i politik, strategier och planering på nationell nivå.

Alla Skånetrafikens resor med tåg och buss genomförs med förnybara bränslen vilket bidrar till minskade klimatutsläpp och ger våra kunder möjlighet till klimatsmart resande. Varje ny resa med kollektivtrafiken istället för bilen minskar växthusgasutsläpp.



Mål 8 handlar om att verka för varaktig, inkluderande och hållbar ekonomisk tillväxt, full och produktiv sysselsättning med anständiga arbetsvillkor för alla.

Skånetrafiken ställer i sina avtal krav på socialt ansvarstagande. Detta innefattar respekt för mänskliga rättigheter, barns rättigheter, anständiga arbetsvillkor samt en god och säker arbetsmiljö i hela leverantörskedjan. Region Skånes uppförandekod för leverantörer är en integrerad del av alla avtal. Kraven på socialt ansvarstagande följs upp via revision.



Mål 16 är att främja fredliga och inkluderande samhällen för hållbar utveckling, tillhandahålla tillgång till rättvisa för alla samt bygga upp effektiva och inkluderande institutioner med ansvarsutkrävande på alla nivåer.

Mål 16.1 minska alla former av våld i samhället.

Genom att ställa krav på våra leverantörer, där även arbetsmiljön för alla medarbetare inkluderas, kan vi bidra till ett tryggare samhälle med mindre hot och våld. Genom samverkan med övriga aktörer i samhället kommer vi tillsammans närmare en trygg och säker kollektivtrafik.

En miljömärkt kollektivtrafik

Att förflytta oss från en plats till en annan förväntar vi oss alla att kunna göra, utan att det sker på bekostnad av klimat och miljö, tycker vi på Skånetrafiken ska vara lika självklart. Att färdas med kollektivtrafiken jämfört med bilen, minskar klimatutsläppen i genomsnitt med 96 procent¹⁰.

Bra Miljöval

Skånetrafikens resor med buss, tåg och spårvagnar samt serviceresor på förnybar el och biogas inom Sverige är märkta med Svenska Naturskyddsföreningens märkning Bra Miljöval. Under året har ytterligare skärpta krav implementerats i linje med Skånetrafikens miljöarbete som vi ständigt utvecklar.

Varje år görs en revision av en extern revisor för att säkerställa att licensvillkoren uppfylls¹¹.

Minskade utsläpp trots ökat resande i den allmänna kollektivtrafiken

Region Skåne har satt ambitiösa klimatmål för att skapa en hållbar region och minska utsläppen av växthusgaser. På nationell nivå har Sverige fastställt klimatmål för att minska utsläppen och bli ett fossilfritt land till år 2045.

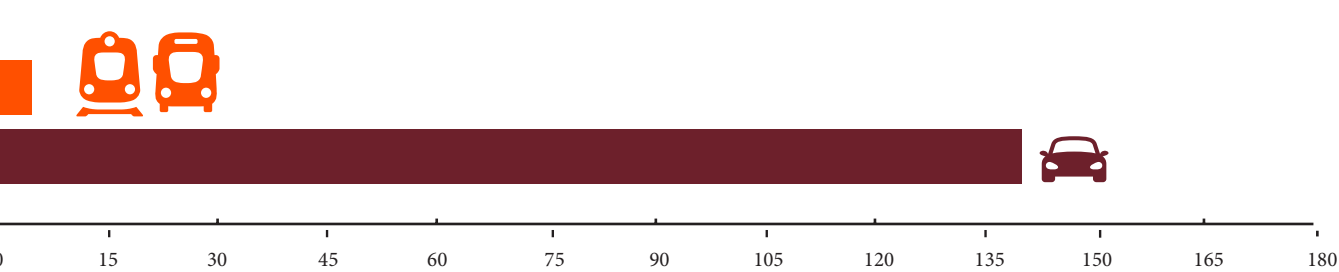
Skånetrafiken spelar en viktig roll i att uppnå dessa mål genom att elektrifiera bussflottan, använda förnybar energi och främja kollektivtrafik som ett alternativ till bilresor.

Genom att främja kollektivtrafik minskar Skånetrafiken transportsektorns negativa klimatpåverkan och bidrar aktivt till att bygga en mer hållbar framtid både på regional och nationell nivå.



Bra Miljöval

CO₂ utsläpp: 5 gram/pkm kontra 138 gram/pkm med bil²



Minskade klimatutsläpp trots ökat resande

Om allmän kollektivtrafik

Personkilometer (pkm) är måttet på persontransportarbetet, det vill säga det sammanlagda antalet kilometer personerna i ett fordon transporteras. Om tio passagerare kliver på en buss eller tåg och transporteras tio km då har det utförts ett persontransportarbete om tio gånger tio ger 100 personkilometer.

Skånetrafiken räknar ut och sammanställer antalet personkilometer som Skånetrafikens kunder har rest med tåg och buss under 2024. Uppgifterna bygger på påstigandestatistik ur biljettsystemet, sensorbaserade automatiska passagerarräkningssystem (APC) samt manuell resandeberäkning som görs i Öresundstågssystemet.

Beräkningsmetoden APC har även använts hos Pågatågen. Medelreslängden är, med det nya och aktuella sättet att räkna, kortare än det schablonvärde som använts föregående år. Den nya beräkningsmetoden medför att antalet personkilometer minskar. Trots det ökar det totala antalet personkilometer 2024 då antalet resenärer ökar.

Hela Skånetrafikens trafik släppte i genomsnitt ut 5 gram koldioxid per personkilometer¹² under 2024.

En genomsnittlig bil i Sverige släpper ut 138 gram per personkilometer¹³. Det innebär en besparing på cirka 96 procent av klimatutsläppen om du reser kollektivt jämfört med om du kör bil.

Tåget släpper ut ännu mindre koldioxid med sina 1 gram per personkilometer. Du kommer över tusen mil med tåg med samma koldioxidutsläpp som tio mil med en genomsnittlig bil genererar¹⁴.

Koldioxidutsläpp. Trots att vår allmänna kollektivtrafik drivs med förnybara bränslen genererar driften koldioxidutsläpp räknat utifrån ett livscykelperspektiv. Under 2024 har koldioxidutsläppen minskat med cirka 4 procent jämfört mot 2023 samtidigt som fordonen kört fler kilometer. Detta beror främst på en ökad elektrifiering av Skånetrafikens fordon. Koldioxidutsläppen räknat per körd kilometer minskade med 5 procent under 2024 jämfört med 2023. Elektrifieringen påverkar även kväveoxidutsläppen positivt. Under 2024 har kväveoxidutsläppen minskat med 14 procent jämfört med 2023. Tack vare avtalskravet på Euro 6 i förbränningsmotorer och införandet av eldrivna bussar har avgasutsläppen från våra fordon minskat kontinuerligt varje år.

Energibesparing. Sammanlagt förbrukade trafiken 587 gigawattimmar energi under 2024, är en ökning med två procent jämfört med 2023. Ökning beror främst på fler körda kilometer. Mätt i kilowattimme per personkilometer (kWh/pkm) uppgick energieffektiviteten under 2023 till 0,16 kWh/pkm. Motsvarande siffra var 0,19 kWh/pkm år 2023. Lägre värde beror bland annat på ökat antal resande och ökad elektrifiering av stadsbussarna.

Minskat buller genom elektrifiering. Övergången till eldrivna bussar minskar bullerbelastningen från vår fordonsflotta. Under 2024 ökade antalet elektrifierade bussar inom Skånetrafiken. På så vis bidrar Skånetrafiken till ett minskat buller i stadsmiljön. 2021 uppgick antalet eldrivna bussar till 167 stycken. Antalet elbussar har nu mer än fördubblats och är vid slutet av året 344 stycken. Det innebär att 36 procent av fordonsflottan (av bussar) nu är elektrifierad.

¹⁰ Denna besparing har räknats ut då utsläpp från Skånetrafikens allmänna kollektivtrafik jämförts med CO₂-prestanda för en genomsnittlig personbil som kör både i stad och på landsbygd, enligt Trafikverket, 180 g CO₂e/km (WTW). Källa: [Emissionsberäkningsmodellen HBEFA - Bransch](#). Med en snittbeläggning på 1,3 personer per bil blir det genomsnittliga utsläppet: 138 g CO₂ ekv/pkm. Snittbeläggning per bil kommer från Trivector Traffic AB. Rapport nås via länk; [Trafik i hållbara städer \(rapport nr 2010:56\)](#).

¹¹ För mer information om kriterier och licensvillkor se: [Persontransporter - Bra Miljöval](#)

¹² Beräkningen bygger på Skånetrafikens bränslesiffra som årligen kontrolleras av extern revisor inom ramen för Bra Miljöval-licensen.

¹³ CO₂-prestanda för genomsnittlig personbil som kör både i stad och på landsbygd, enligt Trafikverket, 180 g CO₂e/km (WTW).

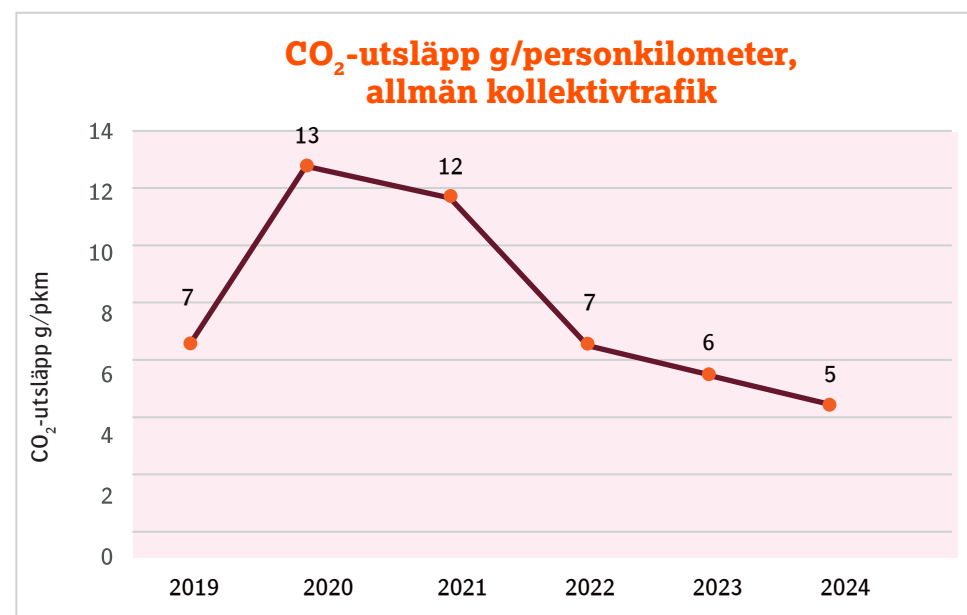
Källa: [Emissionsberäkningsmodellen HBEFA - Bransch](#).

Med en snittbeläggning på 1,3 personer blir det genomsnittliga utsläppet: 138 g CO₂ ekv/pkm. Snittbeläggning per bil kommer från Trivector Traffic AB. Rapport nås via länk; [Trafik i hållbara städer \(rapport nr 2010:56\)](#)

¹⁴ Utsläpp från en genomsnittlig bil enligt samma antagande som ovan.



Under 2024 ser vi en uppgång i den allmänna kollektivtrafiken (tåg-, buss- och spårvagns- trafik). Totalt reste passagerarna 3,6 miljarder personkilometer under 2024, vilket är en ökning med 16 procent från 2023 och väl över nivåer innan pandemiåren. 2024 genomfördes drygt 172 miljoner resor vilket är en ökning med cirka 3 procent mot 2023, då 168 miljoner resor genomfördes.



Vår allmänna kollektivtrafik minskade sina koldioxidutsläpp per personkilometer 2024 till 5 gram/pkm, jämfört med 2023, då utsläppet var 6 gram/pkm. En förklaring är att Skånetrafiken har investerat i ytterligare 50 elbussar under året. En annan förklaring är att fler reste med oss under 2024 jämfört med 2023. Det i sig, att fler reser med oss, innebär en större klimatnytta per personkilometer.



Om Serviceresor

Serviceresor med förnybar el och biogas är miljömärkta enligt Bra Miljöval

Serviceresor

För serviceresor, det vill säga färdtjänst- och sjukresor, har vi en omvänd filosofi jämfört med våra tåg-, spårvagns- och bussresor. Eftersom dessa resor inte ger lika stor möjlighet till samåkning minskar klimatnyttan samtidigt som kostnaden ökar. Därför arbetar vi för att en färdtjänst- eller sjukresa enbart ska genomföras om den är nödvändig. Resan ska dessutom samordnas med andra kunders resor om det är möjligt. Antalet resor med serviceresefordon (personbil och specialfordon) uppgick under 2024 till 1,6 miljoner resor, vilket är en uppgång mot 2023 (1,5 miljoner resor).

Under 2015 infördes fria resor i kollektivtrafiken för personer som är berättigade till att resa med färdtjänst. Med fria resor menas att en färdtjänstkund reser kostnadsfritt med eller utan ledsagare inom vår allmänna kollektivtrafik. En förutsättning är att den allmänna kollektivtrafiken är anpassad till dessa personers särskilda behov. Alla våra bussar och tåg är därför tillgänglighetsanpassade.

Alla serviceresor med personbil kördes under 2024 på biogas eller förnybar el. När det gäller våra specialfordon, som transporterar kunder med rullstol eller på bår, behöver dessa idag köras med dieseldrift. Det finns en rad användarkrav, till exempel lågt insteg, som begränsar urvalet av fordon och därtill kan uppföljning av Skånetrafikens drivmedelkrav avseende biodiesel i nuläget inte säkras. Utsläppen från andelen använd fossildiesel klimatkompenseras i enlighet med kraven i våra avtal, i CDM-projekt enligt "Gold Standard"¹⁵.

De sammanlagda utsläppen av koldioxid från serviceresornas drift uppgick under 2024 till 5 931 ton, varav 5 374 ton är klimatkompenenserade enligt "Gold Standard", resterande är från förnybart ursprung (förnybar el eller biogas). CO₂-utsläppet per körd kilometer var 143 gram. Den ökning som skett jämfört med föregående år beror främst på den reducerade reduktionsplikten som infördes 2024.

¹⁵ Gold Standard | GS

Ett urval av årets initiativ

Hållbarhet för oss är den nytta som våra resor skapar för samhället i stort

Stiftelsen Skåne Stadsmission¹⁶ har arbetat för ett socialt hållbart samhälle i över 100 år och arbetar för människor som lever i utsatta livssituationer såsom fattigdom och hemlöshet. Stiftelsen är en av Skånetrafikens samarbetspartners.

Som ett exempel på genomförda initiativ tillsammans under 2024 kan nämnas att Skåne Stadsmission tillsammans med Skånetrafiken delade ut 150 sommarbiljetter, giltiga att använda hela sommaren i kollektivtrafiken i Skåne. Sommarbiljetterna delades ut till familjer som Skåne Stadsmission sedan tidigare har kontakt med och som personalen har en relation till. Syftet med att dela ut sommarbiljetten var att familjerna skulle kunna följa med på de av stiftelsen anordnade aktiviteterna men framför allt för att familjerna på egen hand skulle kunna göra aktiviteter tillsammans och besöka platser utanför deras bostadsområde.

När Stiftelsen Skåne Stadsmission efter sommaren bad familjerna berätta hur de använt sommarbiljetten bekräftades vårt antagande och de såg en effekt av att sommarbiljetten syfte var uppfyllt. Samtliga tillfrågade familjer bekräftar att deras handlingsutrymme har ökat genom att de berättar att de gjort resor på egen hand runt om i

Flexibel kollektivtrafik på landsbygden

Under hösten lanserade Skånetrafiken ett projekt med flexibel kollektivtrafik på landsbygden. Svalöv, Sjöbo och Tomelilla är de kommuner som är med och testar SkåneFlex tillsammans med oss.

Skåneflex är ett pilotprojekt med en mindre buss som körs på beställning utan tidtabell eller fast linjesträckning. Denna satsning är en del av projektet Landsort, ett innovationsprojekt med fokus på att undersöka och utforska framtidens kollektivtrafik på landsbygden i Skåne.

Vårt mål är tydligt; att utveckla en attraktiv, hållbar och ekonomiskt genomförbar lösning för invånarna på landsbygden. Genom att kombinera innovation med strukturbildande åtgärder strävar vi efter att inte bara lösa dagens utmaningar utan också skapa en grund för långsiktig samhällsutveckling.

Tillsammans med kommunerna är vår målsättning att skapa en framtid där landsbygden är mer än bara en plats att bo på - det är en plats där invånarna trivs och utvecklas. Med möjlighet att på ett hållbart sätt resa inom kommunen och i hela Skåne till vänner, arbete eller fritidsaktiviteter. Bussarna drivs med förnybara drivmedel.

Skåne. Biljetten har inte bara använts till att göra roliga saker utan även bidragit till att underlätta att söka vård, skola, arbete samt besöka myndigheter.

Vi på Skånetrafiken tror på, och det finns forskning som stödjer det, att bidrag till kollektivtrafik kan leda till ökad egenmakt, särskilt för personer med låga inkomster och begränsad tillgång till transport. Ett bidrag som kan leda till nya möjligheter för utbildning och sysselsättning, underlätta att delta i samhällsaktiviteter och träffa vänner samt för att skapa sig en hälsosammare livsstil.

Samverkan mellan Stiftelsen och Skånetrafiken har väckt nyfikenhet till vidare forskning. Under 2025 kommer Skånetrafiken tillsammans med Skånes stadsmission ingå i en forskningsstudie som drivs av Lunds universitet och K2¹⁷ (Sveriges nationella kunskapscentrum för kollektiv mobilitet). Forskningen kommer fokusera på de sociala effekterna av fri tillgång till kollektivtrafik för ekonomiskt utsatta grupper. Centralt i studien kommer vara frågor som rör olika förutsättningar för en rättvis tillgång till kollektivtrafik och att få en djupare förståelse för de sociala effekterna av ökad tillgång till kollektivtrafik.

Skånetrafiken har sedan trafikstarten med SkåneFlex genomfört cirka 7 500 resor totalt i båda områdena, haft tolv informationsmöten och två informationsturnéer. Vår projektledare har upplevt att det finns en stor förståelse för att trafiken 2024 och även 2025 är just ett test och att vi gör SkåneFlex-piloten tillsammans.

Dessa piloter är till för att lära oss mer om dynamisk kollektivtrafik, om det blir i denna form eller i en annan i framtiden, vet vi inte förrän vi har hunnit gå igenom kunskaperna och insikterna från piloterna.

SkåneFlex startade i september i Svalöv och i oktober i Sjöbo och Tomelilla.

Kunder reser med Skånetrafikens vanliga biljetter, som köps i appen, på hemsidan, biljettautomater, kundservice eller hos ombud. I stället för traditionella hållplatser använder SkåneFlex ett stort antal virtuella hållplatser.



”Den största, och gladaste, överraskningen är hur flexibla och hjälpsamma resenärer Skånetrafiken har. De har gärna delat med sig av idéer, förslag och tankar kring SkåneFlex”.

Projektledare Lovisa Malmgren Appelkvist

Barn och unga är vår framtid

Barn och unga är en viktig kundgrupp för Skånetrafiken. Skånetrafiken är en viktig aktör i skapandet av ett hållbart samhälle för dagens och framtidens barn och unga i Skåne.

Hela 20 procent av barnen i mellanstadieåldern blir körda till skolan och skjutsandet av barn till och från skolan ökar. Var femte rektor har bevitnat trafikincidenter eller olyckor vid skolan. Forskning visar på att barn som tar sig till skolan själva genom att gå, cykla eller åka kollektivt inte bara blir mer självständiga utan också presterar bättre i skolan samtidigt som hållbara transportalternativ främjas. För att få barn och unga att resa hållbart, nu och i framtiden, finns det ett behov av att tidigt skapa en förståelse för hållbart resande och varför det är viktigt - på så sätt lägger vi en grund till goda resvanor även när barnen blir äldre.

Med bakgrund av detta har Skånetrafiken under året testat konceptet ”På egna ben” i Lunds och Eslövs kommun. På egna ben går ut på att få mellanstadieelever att ta sig till skolan genom att cykla, gå eller resa kollektivt i stället för att bli körda av föräldrarna.

En utmaning där elever i årskurs 4 till 6 samlat poäng genom att cykla, gå eller åka kollektivt skolan. Genom tävlingsmoment integrerad i den dagliga undervisningen samlar eleverna kunskap om miljö, hälsa och trafik-säkerhet. Resultaten visar att initiativet har fått effekt.

De 14 klasser i Eslöv och 23 klasser i Lund bidrog till att:

- Klasserna i Eslöv och Lund rörde sig totalt 2 665 mil under utmaningen.
- Koldioxidutsläppen minskade med 2,5 ton¹⁸ jämfört med om samma sträcka hade körts med bil.
- Andelen elever som blev skjutsade till skolan minskade från 16 till 8 procent.
- De som reste kollektivt ökade från 9 till 14 procent.

För att bredda effekten erbjöds även föräldrar provåkning. Målet var att inspirera hela familjer att välja hållbara färdssätt. Det är viktigt att tidigt lyfta fram fördelarna med hållbart resande. Genom att samarbeta med flera aktörer skapar vi bättre förutsättningar för en långsiktig omställning.

På egna ben är en del av EU-projektet Green Mobility Shift¹⁹, som pågår mellan 1 augusti 2023 och 31 juli 2026.

Projektet syftar till att främja aktiv, kollektiv och delad mobilitet genom samarbete mellan kommuner, regioner och trafikföretag på båda sidorna av Öresund. Green Mobility Shift är medfinansierat av Interreg Öresund-Kattegat-Skagerak.

¹⁶ Skåne Stadsmission - Vi kämpar för de som kämpar
¹⁷ K2 - Nationellt kunskapscentrum för kollektiv mobilitet

¹⁸ Formeln för att räkna ut besparingen i koldioxid: varje poäng värd 0,5 kilometer och varje km är värd 178 gram CO2.
¹⁹ Green Mobility Shift - Innovation Skåne



”Kollektivtrafiken handlar inte bara om att ta sig från A till B — det handlar om upplevelser, gemenskap och en hållbar framtid som vi enbart kan skapa tillsammans”.

Skånetrafikens hållbarhetsstrategier

För invånarnas bästa med resenärens upplevelse i fokus

Under 2024 genomfördes imponerande drygt 172 miljoner resor med Skånetrafiken. Varje resa är unik, någon testade att åka med oss för allra första gången medan någon annan åker dagligen. Oavsett behov arbetar vi för att skapa möjligheter och erbjudanden som gör att fler invånare kan upptäcka kollektivtrafiken, etablera nya hållbara vanor eller till och med arbeta inom kollektivtrafikbranschen.

Vårt engagemang sträcker sig längre än till att bara erbjuda transporter. Skånetrafikens målsättning är att skapa en upplevelse där resan känns enkel, trygg och inspirerande. Under 2024 utvecklade vi flera av våra erbjudanden och förstärkte vårt samarbete med kommuner vilket gjort att vi kunnat erbjuda ännu bättre lösningar för flera invånare.

För att förstå vad våra resenärer verkligen vill ha, använder Skånetrafiken Panelista. Panelista är en digital tjänst där vi får direktkontakt med våra resenärer genom att ställa frågor via personliga videofrågor²⁰, touch points²¹ och enkäter. Med vår kundpanel samt digitala och fysiska touch points är målet att ta del av våra kunders åsikter och på så sätt få bättre insikter om vilka behov våra kunder har. Vi har idag en kundpanel med cirka 200 deltagare som delar

med sig av sina upplevelser och önskemål till Skånetrafiken. Via bland annat denna dialog kan vi få insikter, validera idéer och anpassa våra tjänster efter verkliga behov.

Viktiga insikter insamlade under 2024 är till exempel att de som reser med oss vill vara informerade och förberedda. En gemensam åsikt från panelisterna är att bristen på tydlig information förstärker oron och osäkerheten vid förseningar.

En stor andel av de tillfrågade lyfter också betydelsen av vänlig och synlig ombordpersonal. Ombordpersonalen på tågen, omfattande både lokförare och tågvärdar, bidrar inte bara med praktisk hjälp utan också med trygghet och en känsla av mänsklig närvaro. För den yngre målgruppen är detta extra viktigt. Biljettkontrollerna ombord på tågen utgör en möjlighet att få stöd och svar på frågor från en vuxen.

Skånetrafikens målsättning är att våra tjänster ska bidra till ett inkluderande samhälle där människor mår bra, möts och rör sig fritt. Tänk dig ett Skåne där alla har en möjlighet att utforska naturen, uppleva kultur och känna friheten att leva sitt liv fullt ut.

Anpassade hållplatser efter allas behov

Arbetet med inkluderande utformning av kollektivtrafiken behöver fortsätta. God fysisk tillgänglighet för resenärer med funktionsnedsättning samt äldre och barn bidrar till ökad rörelsefrihet och möjlighet att kunna leva självständigt. Hållplatserna ska ges en inkluderande utformning enligt riktlinjer, framtagna med särskilt fokus på dessa grupper. Nedan återges uppfyllnad för 2024 inom ett av målområden inom inkluderande kollektivtrafik.

Mål för tillgänglighetsanpassning av hållplatser:

- 95 procent av hållplatslägena med fler än tio påstigande per vardag på statligt vägnät ska vara tillgänglighetsanpassade senast år 2030. Etappmål 80 procent år 2025.
- 95 procent av hållplatslägena med fler än 15 påstigande per vardag på kommunalt vägnät ska vara tillgänglighetsanpassade senast år 2030. Etappmål 90 procent år 2025.

Utfall av dessa mål för 2024 presenteras i tabell enligt nedan.

Under 2022 höjde vi kraven på tillgänglighet för att kunna tillgodose ännu fler resenärers behov. Förutom taktilt stråk och busskantstöd R17 är numera kontrastmarkering ett av ska-kraven för att en hållplats ska kunna klassificeras som tillgänglig.

Under 2023 till 2024 genomfördes en hållplatsinventering för att uppdatera vilka hållplatser som uppfyller kraven och inte. Hållplatser som tidigare klassificerats som tillgängliga men inte uppfyller samtliga krav klassificeras inte längre som tillgängliga. Det innebär att tillgänglighetsanpassade hållplatslägen har sjunkit sedan den högre kravställningen infördes och inventeringen genomfördes. Nu arbetar Skånetrafiken exempelvis vidare med att komplettera befintliga hållplatser med kontrastmarkering.

Typ av väg	Antal hållplatslägen	Antal tillgänglighetsanpassade hållplatslägen	Andel tillgänglighetsanpassade hållplatslägen
Statlig väg (10 påstigande)	412	264	64 %
Kommunal väg (15 påstigande)	1 868	887	47 %

Ovan återges måluppfyllnad för mål om tillgänglighetsanpassade hållplatser. Antal hållplatslägen, antal tillgänglighetsanpassade hållplatslägen och andel tillgänglighetsanpassade hållplatslägen. På grund utav ändrad kravbild och uppdaterad inventering kommer ytterligare insatser krävas för att nå etappmålen för 2025.

²⁰ Skånetrafiken har spelat in en fråga som panelista får svara på.

²¹ QR koder på till exempel hållplatser och/eller ombord för att fånga resenärens upplevelse.

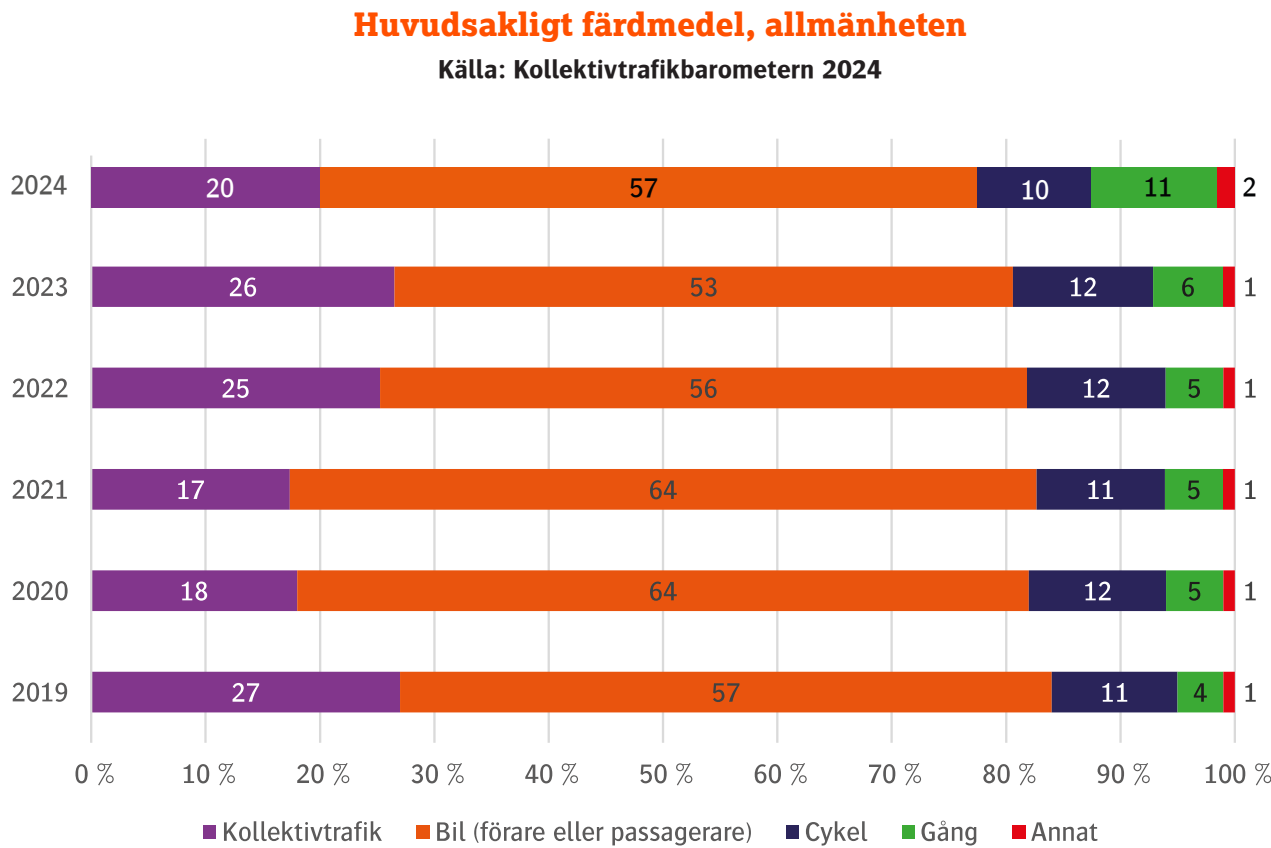
Kund och marknadsandel 2024

I den nationella kundundersökningen Kollektivtrafikbarometern²² (Kolbar) ställer vi löpande frågor till Skånes invånare om kundnöjdhet, resvanor och attityder till kollektivtrafiken. Under 2024 samlade vi in svar från 9016 respondenter.

Kundundersökningen är nationell vilket gör att vi kan jämföra oss med övriga län och kommersiell kollektivtrafik. Det är branschorganisationen Svensk Kollektivtrafik²³ som ansvarar för undersökningen. Via barometern följer vi upp våra övergripande mål om ökad kundnöjdhet och förbättrad marknadsandel.

Huvudsakligt färdmedel och marknadsandel

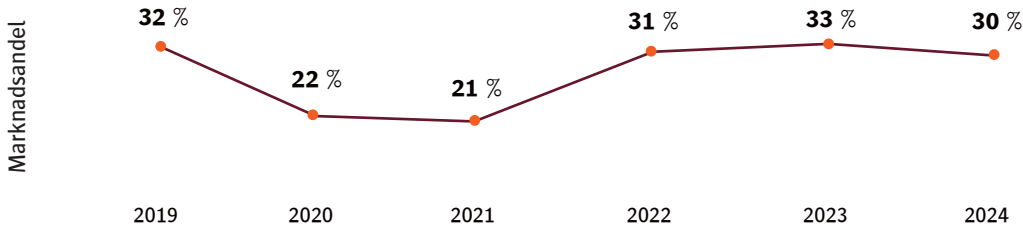
På frågan “Vilket var ditt ärende med resan?” svarar respondenten (oavsett färdmedel) att resor till och från arbetet är den främsta anledningen till resan. Nedan diagram visar att det är bilen som är det huvudsakliga färdmedlet följt av kollektivtrafiken.



Kollektivtrafikens marknadsandel för helåret 2024 landade på 30 procent vilket är en minskning jämfört med 2023 på 33 procent. En av orsakerna till den lägre marknadsandelen kan vara den skattesänkning som gjordes på framför allt fossila drivmedel 2024. Skånetrafikens långsiktiga mål är att nå 40 procents marknadsandel till år 2030.

Kollektivtrafikens marknadsandel

Källa: Kollektivtrafikbarometern 2024



NKI (Nöjd Kund Index)

Utfallet av indikatorn NKI “Nöjd kundindex senaste resan” är 70 procent för 2024 jämfört med 75 procent för 2023. Betyget för senaste resan har legat under resultatet för 2023 under hela året och landar slutligen på ett betyg för helåret 2024 på 70 procent.

Betyget har under året rört sig runt 70-procentstrecket med en dipp under juni. Betyget påverkas till stor del av den dåliga tilliten till att komma fram i tid som har haft en fortsatt negativ utveckling under året.

Kollektivtrafiknämnden har tagit beslut om att mäta nöjdheten utifrån den senaste resan som en kund gjort. Syftet är att mäta nöjdheten med en resa som de verkligen har gjort och inte den generella upplevelsen av hela Skånetrafiken eller de tidigare erfarenheterna eller färgade åsikter.

Vårt mål är att 8 av 10 eller 80 procent av kunderna ska vara nöjda med Skånetrafiken år 2025.

NKI Nöjd kundindex Serviceresor

För perioden januari till december 2024 är det sammanfattande betyget för senaste resan, från beställning samt hämtning till lämning, 86 procent. Det är en ökning med 1 procent jämfört med samma period 2023. Resultatet ökade under första halvåret och därefter stabiliserats på en högre nivå än 2023. Målet för året 2024 var 92 procent.

²² Kollektivtrafikbarometern – Svensk Kollektivtrafik

²³ Svensk Kollektivtrafik



Fakta om Kollektivtrafikbarometern

Marknadsandel

Det totala antalet kollektiva resor delat på det totala antalet motoriserade resor.

Kunder

De som reser med Skånetrafiken minst 1–3 dagar per månad.

Icke-kunder

De som reser med Skånetrafiken färre dagar än 1–3 dagar per månad.

Allmänheten

Samtliga respondenter.

Kollektivtrafikbarometern är en nationell undersökning som Svensk Kollektivtrafik ansvarar för.

Om denna redovisning

Denna redovisning beskriver Skånetrafikens hållbarhetsarbete under 2024. Den innehåller miljömässiga, sociala och ekonomiska nyckeltal. Miljönyckeltalen som redovisas omfattar all vår trafik med tåg, buss, spårvagn och serviceresor i Skåne. Vidare redovisas även miljönyckeltal för Riksfärdtjänsten (färdtjänst- och sjukresor) som innefattar resor som sträcker sig utanför Skåne län.

Sedan 2014 ingår alla tågresor i den svenska delen av Öresundstågssystemet. Till grund för denna avgränsning ligger licensen Bra Miljöval som omfattar våra tåg-, buss-, spårvagns- och serviceresor på biogas och förnybar el.

Utsläppssiffrorna från drift baseras på ett Well to Wheel-perspektiv, från tillverkning av energi till förbränning eller användning i våra fordon.²⁴

Förbrukningssiffror för bränsle/energi och siffror för körda kilometer rapporteras in av våra upphandlade trafikföretag. Dessa uppgifter ligger till grund för våra utsläppsberäkningar och är kontrollerade och kvalitetssäkrade med hjälp av fakturor och intyg från energileverantörer.

De schablonvärden som används i utsläppsberäkningarna finns redovisade i tabell i slutet av denna redovisning eller i en kommentar i anslutning till beräkningen.

För vår datainsamling och rapportering hämtar vi inspiration från Global Reporting Initiatives (GRI):s riktlinjer för hållbarhetsredovisning²⁵. Denna redovisning är däremot inte upprättad enligt GRI:s riktlinjer.

²⁴ För drivmedel så kan utsläppen redovisas från fordonet (ttw, tank to wheel) eller i ett livscykelperspektiv, det vill säga från hela kedjan som omfattar utvinning/odling förädling och transport av drivmedlet (wtw, well to wheel).

²⁵ GRI - Home

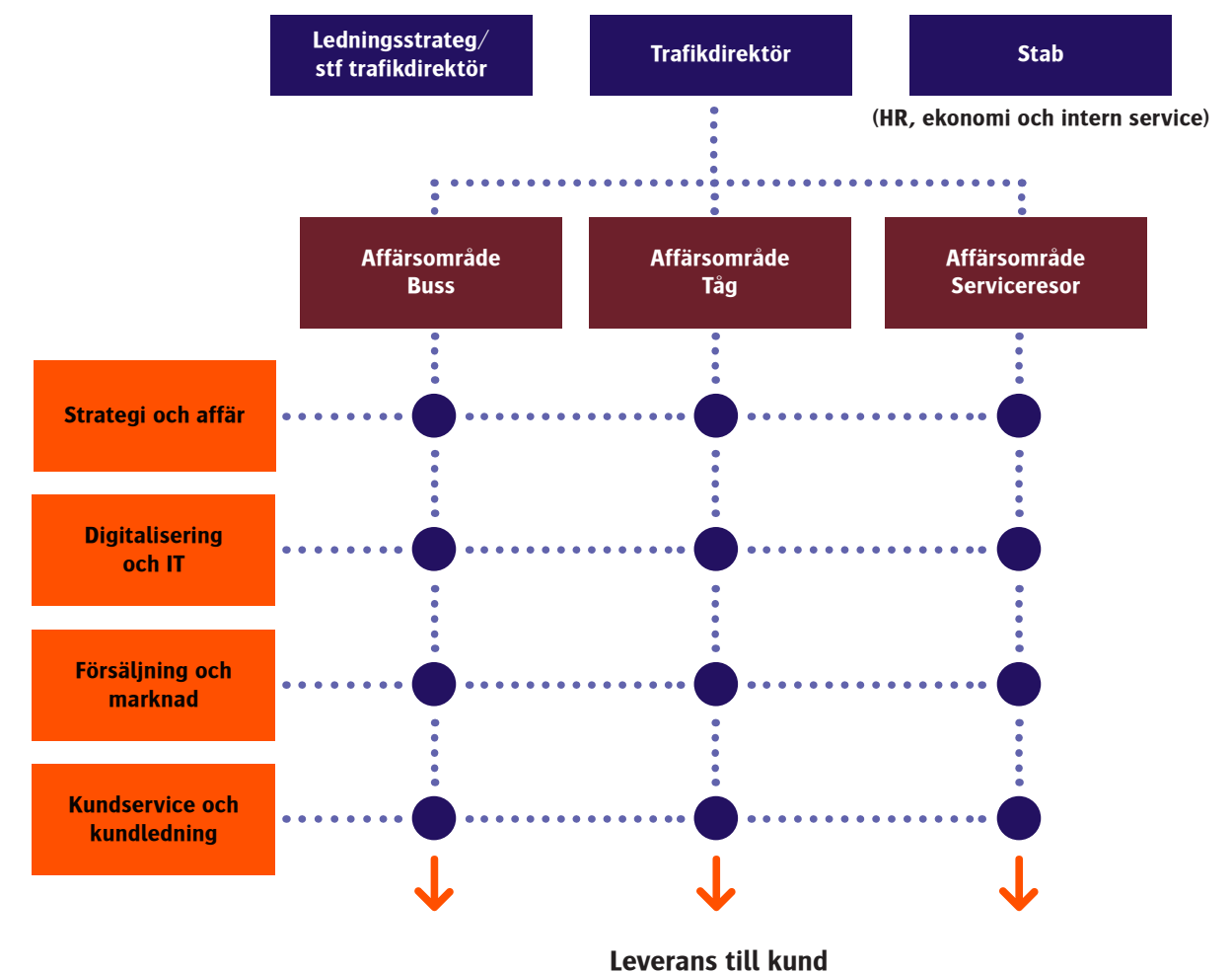
Det här är Skånetrafiken

Skånetrafiken är den regionala kollektivtrafikmyndigheten som ansvarar för kollektivtrafiken i Skåne. Beslut gällande kollektivtrafiken sker genom trafikförsörjningsprogrammet. Det ligger till grund för diskussion och beslut i regionfullmäktige och är ett av de viktigaste dokumenten för regionfullmäktiges styrning av kollektivtrafiken i Skåne och för Skånetrafikens verksamhetsutveckling.

Skånetrafiken är en förvaltande organisation inom Region Skåne. Tillsammans med kollektivtrafiknämnden ska vi verka för att driva och utveckla Skånes kollektivtrafik. Skånetrafiken äger inga av sina egna fordon utan alla färdmedel är upphandlade.

Några av trafikföretagen är Transdev, VR Group, Bergkvara-buss, Nobina och Telepass med flera. Skånetrafikens huvudkontor ligger i Hässleholm, men vi har också administrativa kontor i Malmö. För att få mer information om vår organisationsstruktur se organisations-schemat nedan.

Region Skåne är med 40 procent största ägare i Öresundståg AB. De andra ägarna är regionerna Blekinge, Halland, Kalmar och Kronoberg samt Västtrafik AB. Öresundstågstrafiken hanteras dock gemensamt genom respektive regions förvaltning eller bolag och då bland annat genom Skånetrafiken. I ett samverkansavtal har ägarna förbundit sig att utveckla en tågtrafik som under varumärket Öresundståg bedrivs i ett sammanhållet och väl integrerat system. Målsättningen är att förenkla resandet, underlätta pendlingen mellan länen och att skapa en långsiktigt fungerande trafik som ger god trafikekonomi och är hållbar. Miljösiffrorna som presenteras i denna redovisning omfattar även Öresundstågens drift. Öresundstågens resor i Sverige ingår även i Skånetrafikens licens Bra Miljöval.



Våra policyer

Som en förvaltande organisation inom Region Skåne lyder vårt hållbarhetsarbete under regionens policyer som beskrivs i korthet nedan.

Miljöpolicy och miljöprogram

Miljöpolicyen är ett övergripande styrdokument i miljöarbetet. Region Skånes medarbetare ska förebygga, minska och begränsa verksamhetens negativa miljöpåverkan och stärka den positiva miljöpåverkan.

[Klicka här för fullständig version av policyen](#)

Miljöprogram. För att kunna omsätta miljöpolicyen har den kompletterats med ett miljöprogram. Miljöprogrammet är Region Skånes långsiktiga mål och inriktning för miljöarbetet fram till och med år 2030. Grunden till miljöprogrammet återfinns i Agenda 2030, de nationella miljökvalitetsmålen och i generationsmålet.

Lika rättigheter och möjligheter

Region Skånes policy innebär att alla våra kunder ska kunna åtnjuta och utöva sina mänskliga och demokratiska rättigheter, ha jämlika levnadsvillkor och kunna delta fullt ut i samhället. Ingen får diskrimineras. Förutom lagkrav är den självklara utgångspunkten våra värderingar, som anger att vi ska vara välkomnande, drivande och visa omtanke och respekt.

Våra verksamheters insatser ska utföras med respekt och lyhördhet för personens behov och förväntningar och bidra till goda levnadsvillkor. I alla situationer ska kunder uppleva att de är väl informerade och delaktiga. Ett synligt, lyssnande och värderingsstyrt ledarskap är grunden för ett tillfredsställande arbete som i sin tur bidrar till att rättigheter och möjligheter tillgodoses.

[Klicka här för fullständig version av policyen.](#)

Uppförandekod och särskilda kontraktsvillkor tillbörlig aktsamhet för hållbara leveranskedjor

Sedan 2010 samarbetar Sveriges regioner i ett nationellt arbete med hållbar upphandling. Regionerna har en gemensam uppförandekod för leverantörer som omfattar områdena mänskliga rättigheter, arbetares rättigheter, miljö och affärsetik. Skånetrafiken använder denna uppförandekod vid upphandling samt tillämpar minst hållbarhetskrav i enlighet med de gemensamma kontraktsvillkoren.

Miljöprogrammet har tre övergripande fokusområden:

- Resurseffektiv och cirkulär ekonomi
- Låg klimatpåverkan
- Frisk och hälsosam miljö

[Region Skånes miljöprogram 2030 \(skane.se\)](#)

Barns rättigheter

Alla Region Skånes förtroendevalda, chefer, medarbetare samt uppdragstagare som möter barn eller deras vårdnadshavare, utför arbetsuppgifter som påverkar barn eller deras vårdnadshavare samt fattar beslut som påverkar barn eller deras vårdnadshavare, berörs av denna policy. Barn, i egenskap av resenär, innebär att policyen även innefattar Skånetrafikens verksamhet.

Syftet med policyen är att ange inriktningen för arbetet med att leva upp till barnkonventionen. Den tydliggör Region Skånes ansvar för attityder mot det enskilda barnet och barn i grupp, samt arbetsmetoder. I det arbetet ingår även säkerställande att beslutsfattande sker i enlighet med barnets bästa.

[Klicka här för fullständig version av policyen.](#)

[Uppförandekod för leverantörer](#)

[Särskilda kontraktsvillkor – Tillbörlig aktsamhet för hållbara leveranskedjor](#)



Nyckeltal

Ekonomiska förutsättningar

Kollektivtrafiknämnden kan se tillbaka på ett år utöver det vanliga. Effekterna från pandemin är nu bortblåsta och Skånetrafiken slår resanderekord med drygt 172 miljoner resor. Försäljningen av biljetter med Öresundstågen har varit det stora dragloket, men intäkterna har ökat för samtliga biljettkategorier. Tillsammans med den sjunkande inflationen, som bidrar med lägre kostnadsprognoser, bidrar intäkterna till att behovet av regionbidrag har minskat inför kommande verksamhetsår.

Resandet går även upp inom servicereseområdet, vilket är något som kollektivtrafiknämnden inte strävar efter. Omstruktureringar i den skånska sjukvården har direkt bärighet på Skånetrafikens verksamhet och just nu ser varken nämnd eller förvaltning tecken på att resandet kommer att minska.

Under året har fordonsbranschen uppvisat påtagliga svårigheter med att leverera elfordon i den omfattning som Skånetrafiken efterfrågar. Det är ett generellt problem i hela branschen och det utgör ett påtagligt hot mot Region Skånes möjligheter att utveckla kollektivtrafiken i önskad takt.

Sammantaget ser kollektivtrafiknämnden tillbaka på ett mycket positivt och händelserikt år i den skånska kollektivtrafiken. Det är med stolthet som nämnden kan leverera ett överskott på 640 miljoner kronor, vilket skapar möjlighet att utveckla kollektivtrafiken ytterligare. Med ett rekordstarkt verksamhetsår bakom sig står Skånetrafiken väl rustade att hantera kommande utmaningar.

Skånetrafikens medarbetare

Skånetrafikens attraktivitet som arbetsgivare har avgörande betydelse för att möta behovet av kompetens idag och framöver. En genomtänkt strategisk kompetensförsörjning är en förutsättning för att klara framtidens uppdrag. 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. Under hösten inleddes det regionövergripande projektet Kompetens och tjänstemodell. Projektet fortsätter under 2025 med framtagande av ramverk för utvecklingsprogram för olika yrkesgrupper.

Skånetrafiken arbetar aktivt för att alla medarbetare ska behandlas lika, ingen får diskrimineras. Under året har vi på olika sätt fått signaler om att det finns medarbetare som känner sig utsatta för diskriminering och kränkande särbehandling. Dessa frågor har därför återkommit regelbundet på agendan i skyddskommittén och ett arbete har påbörjats för att säkerställa tydliga rutiner och stöd i samband med att anmälningar utreds.

Förvaltningens chefer har under året arbetat aktivt med det systematiska arbetsmiljöarbetet. Dialogen med medarbetarna sker bland annat vid arbetsplatsträffar och på medarbetarsamtal. Regelbundna risk- och konsekvensbedömningar görs till exempel i samband med förändringar i verksamheten och vid vakanshållning av tjänster. HR-partners på Skånetrafiken introducerar nya chefer i arbetsmiljöarbetet och vilket ansvar de som chef har.

Personalvolymen har ökat mellan 2023 och 2024. Ökningen har skett inom personalgrupperna administratörer och handläggare. Det är gruppen handläggare som ökat mest under perioden. Förklaringarna till ökningen är flera.

Ett hälsofrämjande och systematiskt arbetsmiljöarbete med engagerade medarbetare och ledare ger förutsättningar för en god kvalitet i verksamheten och nöjda medborgare. Region Skåne genomför årligen en medarbetarenkät. Resultatet ger ett underlag för dialog och är en viktig del i det förebyggande arbetsmiljöarbetet.

Sysselsättningsgraden är hög. Skånetrafiken erbjuder trygga anställningar, heltidstjänst ska vara norm och deltid ses som en möjlighet om medarbetaren önskar så. Sjukfrånvaron på Skånetrafiken har ökat de senaste åren och fortsätter öka även under perioden januari till november 2024 jämfört med samma period 2023. Det är inom personalgrupperna handläggare och ledning som ökningen återfinns.

Antal tillbud och antal arbetsskador återges nedan. Ett arbete med utbildning i tillbud och arbetsskador påbörjades under året men har pausats i väntan på ett nytt systemstöd för anmälan av tillbud och arbetsskador som kommer att införas under 2025.

	2024	2023	2022	2021
Medarbetare	516	492	466	453
Kvinnor	320	300	283	273
Män	209	192	183	180
Heltid kvinnor	99,7%	99,7%	97,5%	98,9%
Heltid män	99,8%	99,5%	98,4%	97,8%
Deltid kvinnor	0,3%	1,7%	2,5%	1,1%
Deltid män	0,2%	0,5%	1,6%	2,2%
Anställda i ledande befattningar	47	50	45	46
Kvinnor i ledande befattningar	26	29	28	28
Män i ledande befattningar	21	21	17	18
Andelen kvinnor i ledade befattningar	55,3%	58,0%	62,2%	60,9%
Andelen män i ledande befattningar	44,7%	42,0%	37,8%	39,1%
Sjukfrånvaro i snitt	5,3%	5,2%	5,2%	4,4%
Arbetsskador	11	7	13	17
Tillbud	4	4	8	9

Miljönyckeltal allmän kollektivtrafik och serviceresor

Miljösjffror allmän kollektivtrafik (tåg- och bussdrift) ²⁶	2024	2023	2022	2021	2020	2019
Resor (miljoner) ²⁷	172,4	167,2	148,4	100,9	107,6	172,6
Körda km tåg (miljoner) ²⁸	39,5	38,7	37	34,4	33,8	35,8
Körda km buss (miljoner)	84,1	83,7	84,9	79,3	82,9	86,4
Körda km spårvagn (miljoner)	0,30	0,28	0,26	0,22		
Körda km sammanlagt (miljoner)	123,9	122,7	122	113,9	116,7	122,2
Förbrukade kWh förnybar el tåg (miljoner) ²⁹	278,0	266,7	255,8	245,6	229,0	251,5
Förbrukade kWh biogas buss (miljoner)	215,6	228,3	249,2	250,8	279,3	308,8
Förbrukade kWh biodiesel (RME, HVO) buss (miljoner) ³⁰	56,8	49,8	61,2	66,8	71,5	73,6
Förbrukade kWh förnybar el buss (miljoner)	35,0	29,9	23,2	10,6	5,9	3,5
Energiförbrukning kWh sammanlagt (miljoner)	587,1	576,4	588,7	575,0	585,6	637,5
Energiförbrukning kWh/km tåg	7,04	6,89	6,91	7,14	6,78	7,02
Energiförbrukning kWh/km buss	3,65	3,68	3,91	4,14	4,30	4,47
Energieffektivitet allmän kollektivtrafik kWh/pkm	0,16	0,19	0,20	0,31 ³¹	0,31 ³²	0,19
Andel förnybara energislag i trafiken i %	100	100	100	100	100	100
Körda personkilometer (pkm miljoner)	3 617	3 105	2 948	1 885	1 901	3 392
Utsläpp koldioxidekvivalenter ton	18 217	19 018	20 923	21 619	24 165 ³³	23 399
Utsläpp koldioxidekvivalenter g/pkm	5,0	6,1	7,1	11,5	12,7 ³⁴	7
Utsläpp partiklar (PM) ton	1,1	1,2	1,2	1,4	1,6	1,9
Utsläpp partiklar g/pkm	0,0003	0,0004	0,0004	0,0008	0,0009 ³⁵	0,0006
Utsläpp kväveoxider (NOX) ton	61	71	89	118	135	158
Utsläpp kväveoxider g/pkm	0,017	0,023	0,029	0,063	0,071 ³⁶	0,047

Antalet resor har ökat jämfört med 2023 och är nu tillbaka och över antalet resor före pandemin. Samtidigt som antalet resor och antalet körda kilometer ökar så ser vi en minskning av de totala utsläppen ton koldioxidekvivalenter (kopplat till driften av trafiken). Den främsta orsaken till detta är att antalet biodieselfordon minskar, även andel bussar som drivs av biogas minskar och ersätts med eldrivna fordon.

För Skånetrafikens spårbundna trafik ser vi en ökad användning av energi (kWh) på grund av utökad vägsträckning inom Öresundstågen. Utsläppen per personkilometer minskar jämfört med 2023, detta på grund utav att det genomfördes fler resor 2024 jämfört med 2023.

²⁶ Skånetrafiken kontrollerar alla, av trafikföretagen, inrapporterade bränslevolymer i fordonsdatabasen Frida via undertecknat intyg från energileverantörerna. Granskningarna kontrolleras även av extern auktoriserad revisor

²⁷ I dessa siffror ingår resor med Öresundståg i hela Sverige.

²⁸ Körda kilometer är tidtabellskilometer, inkl. tomkörning.

²⁹ Alla tågresor körs på minst 50% förnybar el och minst 50% el miljömärkt med Bra Miljöval eller likvärdig miljömärkning .

³⁰ I dessa siffror ingår även drivmedel för värmare till de eldrivna bussarna

³¹ Energieffektiviteten försämrades på grund utav minskade antal personkilometer och minskat resande under pandemin.

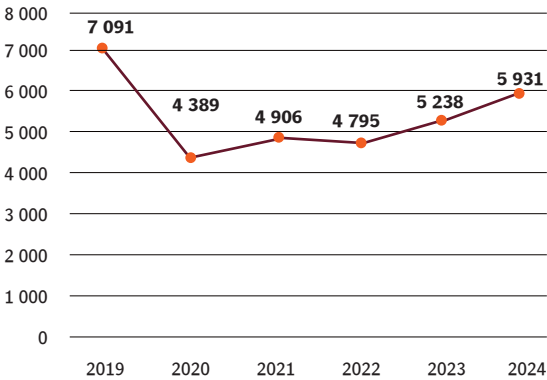
³² Samma kommentar som ovan

Miljösjffror serviceresor (färdstjänst- och sjukresor)

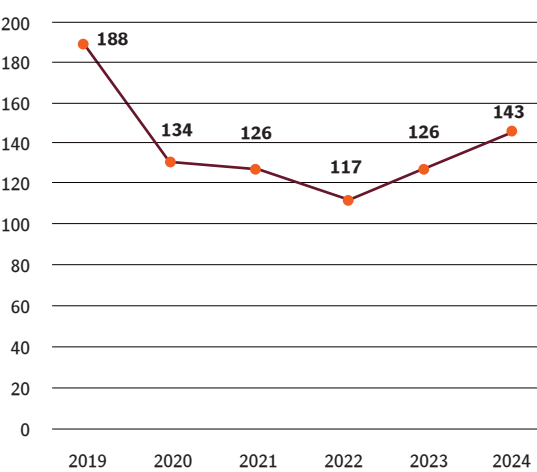
	2024	2023	2022	2021	2020	2019
Resor (miljoner)	1,6	1,5	1,4	1,3	1,1	1,3
Körda kilometer (miljoner)	41,5	41,7	41,1	38,8	32,7	37,8
Personkilometer (miljoner)	25,9	25,0	23,6	20,6	18,4	23,0
Tomma kilometer (miljoner)	16,3	17,8	17,8	16,8	14,4	14,8
Tomma kilometer av antal körda km i %	39	43	43	43	44	39
Energiförbrukning kWh färdtjänst och sjukresor (miljoner)	29,6	33,4	31,3	28,8	23,5	32,2
Utsläpp koldioxid ton	5 931	5 238	4 795	4 906	4 389	7 091
Utsläpp koldioxid g/km	143	126	117	126	134	188
Klimatkompenserade koldioxidutsläpp ton	5 374	4 590	4 153	4 369	3 989	4 496
Förbrukade kWh biogas (miljoner)	12,7	14	13,9	11,4	8,5	7
Förbrukade kWh HVO	0	0	0	173 309	260 355	946 596
Förbrukade kWh förnybar el	241 904	41 299	45 821	23 707	16 512	15 000
Förbrukade GWh diesel (klimatkompenserade)	16,4	19,1	17,3	17,1	14,6	16,4
Förbrukade kWh bensin (klimatkompenserade)	271 669	110 324	141 109	95 211	111 473	2,8 miljoner
Andel tankad biogas i gasfordon %	97	99	99	99	99	73



Utsläpp CO₂-ekv. (ton)
– särskild kollektivtrafik



Utsläpp CO₂ gram/körda kilometer
– särskild kollektivtrafik



Diagrammet visar utsläpp CO₂-ekv i ton och CO₂ gram/körda kilometer för särskild kollektivtrafik.

Koldioxidutsläppen minskade kraftigt efter 2019 på grund utav en ökad användning av biogasfordon. Enligt avtal får biogasfordonen starta med bensin men andelen biogas av använt drivmedel i gasfordon måste vara minst 95 procent. Utsläpp från körd bensin klimatkompenseras av Skånetrafiken i CDM-projekt med Gold Standard.

Den ökning av koldioxidutsläpp vi ser mellan 2023 och 2024 beror främst på den minskade reduktionsplikten för bensin och diesel som infördes av regeringen under 2024.

Skånetrafiken kontrollerar alla, av trafikföretagen, inrapporterade bränslevolymer i fordonsdatabasen FRIDA via undertecknat intyg från energileverantören. Våra kontroller granskas sedan av extern auktoriserad revisor.

För specialfordon som körs på dieselmix som tankas på publik bränslestation innehåller våra trafikavtal krav på att andelen fossil diesel i mixen klimatkompenseras i CDM projekt med Gold Standard. Vi kontrolleras att så görs.

Miljösiffror Riksfärdtjänst

	2024	2023	2022	2021
Resor (antal)	4 966	4 458	3 488	1 946
Körda kilometer	1 237 540	998 790	746 803	538 377
Klimatkompenserade koldioxidutsläpp ton	81	51	71	43

Riksfärdtjänst gäller för resor till resmål utanför det område som din färdtjänst gäller för. Det kan till exempel vara resor från en kommun till en annan, och ibland för resor till resmål utanför länet.

För Riksfärdtjänsten saknas information gällande vilka drivmedel som används i färdmedlet och därmed koldioxidutsläpp. Därför används schabloner för omvandling av körda kilometer per trafikslag. De trafikslag som används är flyg, tåg, bil och buss. Beräkningarna för flyg har gjorts med hjälp av ICAO-kalkylatorn (ICAO Carbon Emissions Calculator)³⁷, tåg utifrån egna schabloner och bil och buss utifrån dieseldrift.

³⁷ ICAO Carbon Emissions Calculator



Schabloner

Följande schablonvärden har använts för beräkning av trafikens koldioxidutsläpp och det förbrukade bränslets energiinnehåll.

Bränsle/energi	Enhet	Energiinnehåll kWh/enhet	Produktion + drift CO ₂ -ekv g/enhet
Bensin reduktionsplikt	liter	8,6	2 583
Biogas	kg	13,6	594
Diesel reduktionsplikt	liter	9,8	3 146
HVO (biodiesel)	liter	9,5	527
RME (biodiesel)	liter	9,2	1 103
Förnybar el märkt Bra Miljöval	kWh	1	10

Schablonen för biogas kommer från ett examensarbete som utgått från Skånetrafikens drivmedels-sammansättning. Det har kommit nya sätt att beräkna och redovisa klimatnyttan för biogas där beräkningar till och med visar på att användningen ger ett negativt utsläpp. Vi tillämpar i denna redovisning en försiktighetsprincip, därför har vi valt att behålla en högre schablon för biogas tills dess att det blir en generellt accepterad schablon inom vår bransch.

Övriga schabloner för bränsle kommer från Sveriges Kommuner och Regioners (SKR) beräkningsverktyg och Energimyndigheten³⁸. SKR:s klimatredovisning tas fram i enlighet med Greenhouse Gas Protocol (GHG-protokollet). GHG-protokollet är den mest använda internationella redovisningsstandarden som används av nationer, företag och organisationer som ett beräkningsverktyg för att förstå, kvantifiera och hantera utsläppen av växthusgaser.

Utsläppsfaktorerna som används omfattar, i den mån det är möjligt och relevant, samtliga växthusgaser (redovisas i CO2-ekvivalenter, CO2e) och tar hänsyn till utsläpp i enlighet med principen, well to wheel (WTW).

³⁸ Energimyndighetens drivmedelsrapport 2023

Antal fordon i drift 2023

Fordon	2024	2023	2022	2021	
Totalt antal tåg	210	210	210	210	
Öresundståg X31	111	111	111	111	
Pågatåg X61	99	99	99	99	
Totalt antal bussar	1085	1094	1105	1052	
Elbussar	394	344	286	167	
Biogasbussar	512	573	622	675	
Biodieselbussar (RME och HVO)	179	177	197	210	
Totalt antal spårvagnar	7	7	7	4	
Totalt antal serviceresefordon (personbilar och specialfordon)	585	588	555	471	
Personbilar på eldrift	26	9	9	4	
Personbilar reduktionspliktig klimatkompenserad diesel	0	19	25	3	
Personbilar biogas	299	267	259	230	
Antal specialfordon biogas	0 ³⁹	22	24	24	
Specialfordon reduktionspliktig klimatkompenserad diesel	260	271	238	210	

³⁹ Under 2024 inträffade ett flertal gasolyckor i Kalmar län med ombyggda gasfordon, som föranledde att Skånetrafiken fattade ett beslut om en omedelbar utfasning av fordon av samma fordonstyp för att undvika eventuella risker för förare, resenärer, verkstadspersonal och andra. Olyckorna har utretts av Räddningstjänsten.

GRI index

Vi redovisar inte vårt hållbarhetsarbete enligt GRI (Global Reporting Initiatives) standard, däremot har vi tagit guidning i standarden.

Vi har gjort koppling mellan Skånetrafikens hållbarhetsredovisning och GRI index. Nedan hänvisar vi till var i hållbarhetsredovisningen informationen återfinns.

Frågespecifika upplysningar (indikatorer) i GRI Standarder

Upplysning	Beskrivning av upplysning	Skånetrafiken Hänvisning/kommentar	Sida
2-1	Information om Skånetrafikens organisation	Det här är Skånetrafiken	31
2-2	Delar av organisationen som ingår i redovisningen	Om denna redovisning	30
2-3	Redovisningsperiod	Årsvis	30
2-4	Väsentliga förändringar under redovisnings-perioden avseende storlek, struktur, ägarskap eller leverantörskedjan	Inga förändringar	
2-5	Extern granskning	Bra miljöval, ISO 14001	18
2-6	Beskrivning av verksamheten, leverantörskedjan och affärsrelationer	Det här är Skånetrafiken	31
2-7	Information om anställda	Nyckeltal, Skånetrafikens medarbetare	35
2-22	Värderingar, principer, riktlinjer	Våra policyer	32
2-23	Externa initiativ och andra initiativ om hållbarhet som organisationen stödjer eller omfattas av.	Bra miljöval, Globala målen, ISO 14001	16–18
2-24	Beskrivning av hur de väsentliga hållbarhets-aspek-terna styrs	Våra fokusområden och mål, Våra policyer	10–15, 32
2-25	Vårt arbete med att minska negativ påverkan	Globala målen, Bra miljöval, Hållbarhets-pro-grammet	9, 16–18
2-26	Mutor och korruption	Uppföljning av hållbarhetskrav	15
2-28	Medlemskap i urval	Globala målen, Bra miljöval	18
2-29	Intressentdialog	Hållbarhetskrav, Uppföljning av hållbarhetskrav	13, 24
3-1	Process för att definiera väsentliga frågor	Våra fokusområden och mål, Våra policyer	10–15, 32
3-2	Väsentliga frågor	Våra fokusområden och mål, Våra policyer	10–15, 32
3-3	Arbetet med väsentliga frågor	Våra fokusområden och mål, Bra Miljöval, Hållbarhetsprogrammet, Våra policyer	10–15, 32

Ekonomiska standarder	Beskrivning av upplysning	Skånetrafiken Hänvisning/kommentar	Sida
203-1	Investeringar i infrastruktur och stöd åt tjänster	Det här har vi gjort under året	11

Miljömässiga standarder	Beskrivning av upplysning	Skånetrafiken Hänvisning/kommentar	Sida
302-3	Energiintensitet	Nyckeltal, Miljösiffror	36–37
302-4	Minskad energianvändning	Nyckeltal, Miljösiffror	36–37
305-1	Direkta utsläpp av växthusgaser (Scope 1)	Nyckeltal, Miljösiffror	36–37
305-2	Indirekta utsläpp av växthusgaser, energi (Scope 2)	Nyckeltal, Miljösiffror	36–37
305-3	Övriga indirekta utsläpp av växthusgaser (Scope 3)	Nyckeltal, Miljösiffror	36–37
305-5	Minskning av växthusgasutsläpp	En miljömärkt kollektivtrafik	18–19, 36–37

Sociala standarder	Beskrivning av upplysning	Skånetrafiken Hänvisning/kommentar	Sida
401-1	Nyanställning och personalomsättning	Nyckeltal, Skånetrafikens medarbetare	34–35
405-1	Mångfald hos styrelse, ledning och anställda	Nyckeltal, Skånetrafikens medarbetare	34–35
413-1	Verksamheter som har implementerat lokalt samhällsengagemang, konsekvensbedömningar och utvecklingsprogram	Ett urval av årets initiativ	22–23
417-1	Krav på information och märkning av produkter och tjänster	Bra Miljöval	18

Skånetrafiken finns till för alla som bor, verkar och reser i Skåne. Vi gör det enkelt att resa hållbart. Varje dag gör människor cirka 470 000 resor med någon av våra 14 000 dagliga turer med buss och tåg samt 6 500 serviceresor – till jobbet, skolan, sjukvården, familjen och vännerna. Våra resor med bussar och tåg är märkta med Bra Miljöval och genom att resa kollektivt bidrar vi tillsammans till ett hållbart samhälle, en bättre miljö och ett levande landskap.