

Hållbarhets-
redovisning
2025

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

Tack till er som reser kollektivt	3
Enkelt	4
Vår verksamhetsidé	6
Vår vision	6
Våra fokusområden och mål	8
Vårt bidrag till de nationella och globala hållbarhetsmålen	18
En miljömärkt kollektivtrafik	20
Ett urval av årets initiativ	26
Kund- och marknadsandel 2025	30
Om denna redovisning	34
Det här är Skånetrafiken	35
Våra policyer	36
Nyckeltal	38
GRI index	47

Tack till er som reser kollektivt

Varje gång som du reser kollektivt, gör det skillnad för ditt avtryck på klimatet. Inte bara ditt, utan även hela samhällets. Inrikes transporter står för runt en tredjedel av Sveriges utsläpp av växthusgaser. Kollektivtrafiken är en mycket viktig pusselbit för att minska dessa utsläpp. När vi reser tillsammans bidrar vi till ett mer hållbart och attraktivt samhälle att bo, verka och leva i.

Skånetrafikens viktigaste uppdrag är att göra det enkelt att resa hållbart. Till skolan, jobbet, utflykten, sjukhusbesöket; allt som hör livet till. Kollektivtrafiken är ett viktigt verktyg för att uppnå social hållbarhet i samhället, att människor bokstavligen når varandra.

Under året har Skånetrafiken fortsatt att utveckla insatser som stärker människors möjligheter att resa, delta i samhället och känna sig trygga i kollektivtrafiken. En viktig del i detta är att lyssna på resenärer och deras upplevelser.

Vi har flera exempel på det: vi har haft medborgardialoger i nordöstra Skåne, elever i årskurs åtta har delat sina synpunkter om sina upplevelser ombord. Elevernas erfarenheter används i utvecklingen av framtidens tåg och bussar. Att involvera unga ger inte bara värdefulla insikter, utan är också en investering för framtiden.

SkåneFlex är en testpilot med mindre bussar som körs på beställning utan tidtabell eller bestämd körväg. Tjänsten har varit populär sedan start och testperioden kommer därför att fortsätta även under 2026. Ett utmärkt exempel på när resenärernas upplevelser fångats upp, och som gör skillnad för planeringen framåt.

Kollektivtrafiken är inte bara en trafikfråga; det är en livsfråga.

Maria Nyman
Trafikdirektör



Enkelt

Vi vill att det ska vara lätt att förstå vår hållbarhetsredovisning. Här hittar du förklaringar till ord som kan vara svåra att förstå.

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. Skånetrafiken 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 (rapsmetylester, 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.

E

EPD:

Environmental Product Declaration, är en miljövarudeklaration som beskriver en produkts miljöpåverkan under hela eller delar av dess livscykel – från råmaterial till avfall. Den bygger på verifierad livscykelanalys (LCA) och följer internationella standarder.

F

Farliga och särskilt farliga ämnen:

Kemiska ämnen som är klassificerade som miljö- eller hälsofarliga. 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 väte föreningar i sediment eller sedimenterad 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.

G

Greenhouse Gas Protocol:

Greenhouse Gas Protocol 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.

H

HVO100 (Hydrotreated Vegetable Oil):

Ett förnybart dieselbränsle framställt genom hydreringsprocess av

biologiska råvaror, till exempel: avfallsoljor (till exempel använd frityrolja), animaliska fetter, vegetabiliska oljor eller restströmmar från industrin. Det är kemiskt mycket likt fossil diesel och kan därför användas som drop-in-bränsle i många dieselmotorer utan modifiering.

K

Klimatneutral eller klimatneutralitet:

Att vara klimatneutral är ett tillstånd där mänskliga aktiviteter inte leder till någon nettoeffekt på klimatet. En organisations klimatpåverkan ska först minimeras, sedan kompenseras. För att uppnå ett sådant tillstånd krävs bland annat att kvarvarande växthusgasutsläpp till atmosfären balanseras med avlägsnande av växthusgaser. Region Skåne har begränsade direkta lokala, eller territoriella utsläpp, i stället kommer en majoritet av utsläppen (indirekt) från konsumtion av varor och tjänster.

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)

För att få alla växthusgaser jämförbara multipliceras alla

utsläpp, förutom koldioxid, med en global uppvärmningspotential (Global Warming Potential – GWP). Denna faktor är olika för respektive gas eller ämne i fast form och ger totala bidraget till den globala uppvärmningen för den aktuella gasen.

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):

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 det vill säga 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 WTW. Detta värde används i vår redovisning för att beräkna Skånetrafikens klimatpåverkan från drivmedelsanvändningen.

Verksamhetsidé

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

Vision

Vi erbjuder världens bästa resa och är därigenom
det självklara valet för skåningar att resa.

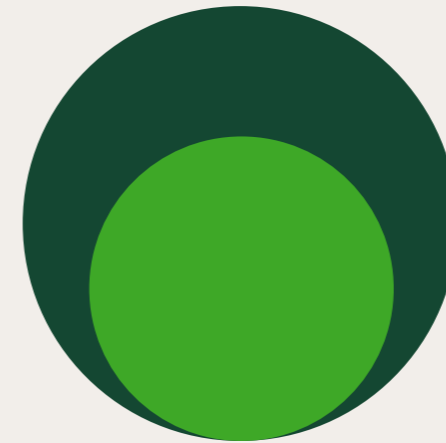
På så sätt bidrar vi tillsammans till ett hållbart
samhälle och till att Skåne blir en innovativ och
attraktiv region att bo, verka och leva i.



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 ökar den fysiska aktiviteten samtidigt som klimatpåverkan, buller och luftföroreningar minskar.



40%

marknadsandel av motorburna resor 2030

Kollektivtrafikens andel av motoriserade resor ska vara minst 43 % år 2035.
Etappmål 40 % år 2030.

8 av 10

kunder ska vara nöjda med Skånetrafiken 2025

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



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:

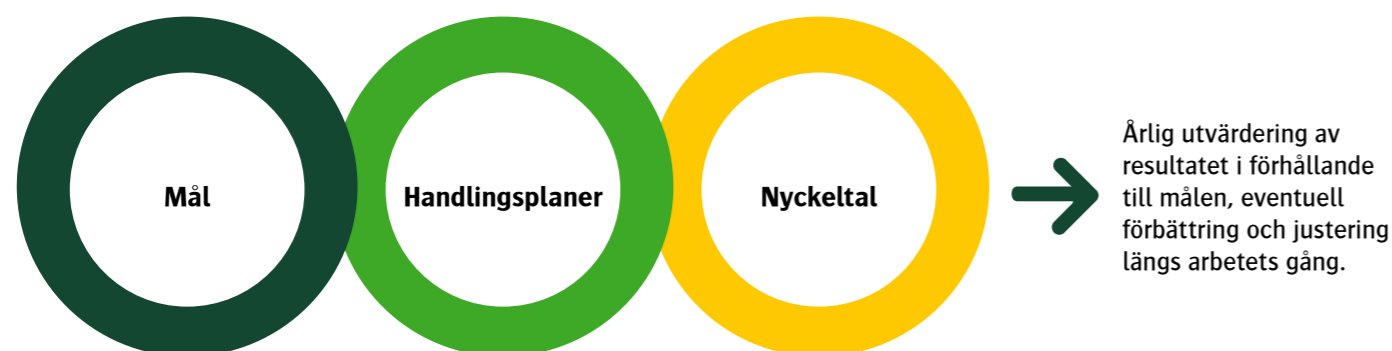
- är till för alla, de är trygga och tillgängliga
- öppnar upp Skåne och bidrar till ett levande Skåne
- har låg klimatpåverkan och är resurseffektiva
- är enkla och väl använd tid
- bidrar till hälsosammare stadsmiljöer och därmed bättre hälsa
- bidrar till ökad livskvalitet
- ger plats till fler grönytor och mötesplatser
- bidrar till att bryta barriärer och ökad jämlikhet i samhället
- 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.

Våra fokusområden

1. Klimatneutralitet och energieffektivitet.
2. Ren luft, minimerat buller och inga farliga kemikalier.
3. Socialt 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 serviceresor med elbil eller biogasbil är märkta med Naturskyddsföreningens märkning Bra Miljöval. Att trafiken uppfyller licenskraven kontrolleras årligen av Naturskyddsföreningen. Alla våra resor med den allmänna kollektivtrafiken genomförs med förnybara drivmedel såsom förnybar el till största andel märkt med Bra Miljöval, biogas eller biodiesel (inklusive HVO 100).

För att vi ska bli ännu bättre ska den allmänna kollektivtrafiken till den 31 december 2025 ha:

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

En effektiv användning av bränsle/energi eller ett tekniskifte från förbränningsmotor till eldrift är en viktig åtgärd för att reducera trafikens klimatpåverkan. Energieffektivitet mäts som energianvändning per personkilometer. Mål om energieffektivitet tar inte bara fasta på fordonens energianvändning utan också på antalet resenärer som transporteras i kollektivtrafiken.

För att vi ska bli ännu bättre ska den allmänna kollektivtrafiken, från och med 2025-01-01 ha uppnått en energieffektivitet av maximalt 0,15 kwh/pkm.

Särskild kollektivtrafik (färdtjänst och sjukresor)

Särskild kollektivtrafik innefattar färdtjänst och sjukresor. För de två kommande åren är klimatmålen att minska de tomma kilometrarna och att minska andel bommade resor jämfört med 2022 årsnivå.

Skånetrafiken ser tydliga vinster med att minska andelen så kallade tomma kilometer, det vill säga de kilometer som körs utan resenärer, och därmed även sänka Skånetrafikens totala klimatavtryck.

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

Mål för den särskilda kollektivtrafiken är att:

- minska andelen bommade resor med 10 procentenheter över tre år, jämfört med 2022 årsnivåer
- öka samordningsgraden med 20 procentenheter över tre år, jämfört med 2022 årsnivåer
- minska antalet tomma kilometer med 5 procentenheter över tre år, jämfört med 2022 årsnivåer.

Strategi för energi- och drivmedelsanvändning:

Vårt hållbarhetsprogram innehåller en strategi för energi- och drivmedelsanvändning. Den energi eller det drivmedel som används ska ha så låg klimatpåverkan ur ett livscykelperspektiv som möjligt. Drift med förnybar el märkt med Bra Miljöval är prioriterad, där detta inte är möjligt ska biogas, biodiesel (inklusive HVO100) eller förnybart producerad vätgas användas.

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

Skånetrafiken arbetar aktivt för att minska buller, avgaser och farliga kemikalier som uppstår av trafiken. Detta gör vi bland annat genom att köra delar av vår trafik med eldrift.

Vi ställer krav i upphandlingar på att nya fordon ska ha bra avgas- och bullerprestanda. Skånetrafiken arbetar aktivt med att utreda och hantera kemiska produkter som till exempel är inbyggda i material i våra fordon. Detta gör vi för att förhindra att såväl kunder som personal exponeras för diffusa utsläpp. Vi har även valt att använda miljömärkta 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:

Mål: All ny trafik som upphandlas med förbränningsmotor 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 i allt större utsträckning. För att minska bullret från den allmänna kollektivtrafiken finns följande mål:

Mål: Buller från busstrafiken ska minska.

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

Inga farliga kemikalier

I samhället och i miljön finns en mix av olika farliga ämnen som när de kombineras kan ge upphov till synergieffekter så att blandningen blir farligare än de enskilda ämnena var för sig, så kallad kombinationseffekt. Det är därför viktigt att försöka minska den samlade exponeringen under en människas hela liv, genom generationerna, för att skydda barns och ungdomars utveckling. Därför är vår inriktning att trafiken inte ska ge upphov till exponering för särskilt farliga kemikalier.

Vad vi har gjort under året (fokusområde 1 och 2)

- **En fortsatt positiv utveckling mot våra miljömål.** Miljömålet för att minska koldioxidutsläpp från tågdriften uppnås. För driften av busstrafiken har målet om en 50-procentig minskning av koldioxidutsläppen per personkilometer inte nåtts. Vid utgången av 2025 uppgår minskningen till 41 procent, vilket innebär att vi är på god väg men inte helt framme. Målet om en ökad energieffektivitet för den allmänna kollektivtrafiken nås inte heller under året. En bidragande orsak till att målet inte nås är att resandevolymerna ännu inte återhämtat sig tillräckligt starkt efter pandemin. Målen för den särskilda kollektivtrafiken går åt rätt håll.
- **En fortsatt elektrifiering av busstrafik.** Elektrifieringen bidrar positivt till våra miljömål på flera olika sätt. Under året har 89 nya elbussar tillkommit, vilket gör att 43 procent av vår busstrafik nu är elektrifierad. 61 procent av stadstrafiken är elektrifierad. Luftföroreningar i form av partiklar, kväveoxider och buller minskar successivt i takt med att fordonsflottan elektrifieras.
- **Ett stadigt resande.** Antal resor 2025 uppgår till cirka 171,6 miljoner resor och har jämfört med 2024 minskat med 800 000 resor motsvarande -0,48 procent¹. Tågresandet har under året ökat. Dessvärre ser vi en negativ resandeutveckling för buss jämfört med 2024. Den troligaste anledningen till detta är att det pågår stora infrastrukturarbeten i de större städerna. Andra anledningar är låga bränslepriser samt att andra färdslag används för kortare resor.
- **Kampanjer, nya biljett-typer och företagssamarbeten bidrar till ett ökat resande.** Sommarbiljetten slog nytt försäljningsrekord. Allt fler företag nyttjar Företag Komplet, en företagslösning där företag kan köpa rabatterade biljetter som en löneförmån². Res 2 för 1 på 30-dagarsbiljetten och en särskild turistbiljett för enklare resande i Skåne och Öresundsregionen lanserades. Syftet med turistbiljetten är att göra kollektivtrafiken enkel och tillgänglig för besökare och därigenom bidra till lika möjligheter att resa hållbart.
- **Vårt totala klimatavtryck.** Har beräknats för 2024 och 2025 och publiceras i år för första gången. Dessa klimatberäkningar ger en tydlig vägledning om vilka ytterligare åtgärder som är prioriterade för att minska förvaltningens totala klimatavtryck. Prioriterade åtgärder kommer att preciseras i en klimatomställningsplan, som en del av vårt uppdaterade hållbarhetsprogram.
- **Fortsatt satsning flexibel landsbygdstrafik.** Kollektivtrafiknämnden har beslutat att intensifiera arbetet med landsbygdstrafiken. En utökad pilot för SkåneFlex ska ge svar på om och hur en framtida lösning för en flexibel landsbygdstrafik ska kunna se ut. Tillfrågande resenärer uttrycker stor glädje över beskedet att tjänsten kommer att fortsätta även under 2026.
- **Miljömärkta produkter för klottersanering.** Enbart miljömärkta produkter har använts för invändig städning i många år. Från och med i år används miljömärkta produkter även för all klottersanering av Pågatågen. Detta är ett viktigt steg för att minska riskerna för både miljön och användarna. Vår kravställning, uppföljning och samarbete med vår trafikoperatör har dessutom bidragit till att marknadsutbudet av miljömärkta produkter för klottersanering har förbättrats³.
- **Hållbart resande för unga.** Deltagandet i På egna ben har fortsatt öka. Över 1 300 elever i Eslöv och Lund deltog 2025. Projektet uppmuntrar hållbart resande och stärker barnens trafiksäkerhet och mobilitetskompetens. Tävingen är en del av EU-projektet Green Mobility Shift, som syftar till att främja aktivt och hållbart resande. Tillsammans har eleverna sparat 2984 kilo koldioxid⁴.
- **Forskning och utveckling.** Uppdraget Kombinerad mobilitet drivs av Skånetrafiken tillsammans med städerna Malmö, Lund och Helsingborg, för att se hur och i vilka frågor vi gemensamt kan förhålla oss till kombinerad mobilitet för att bidra till ett ökat resande. Skånetrafiken ingår också bland annat i ett forskningsprojekt om en cirkulär kollektivtrafik. Genom att återanvända och återvinna resurser kan både miljöpåverkan och kostnader inom kollektivtrafiken

¹ Läs mer om resandeutvecklingen i vår [verksamhetsberättelse](#)

² Skånes största förmånsbil – pendling som löneförmån – Skånetrafiken

³ Miljömärkt klotterborttagare för tåg – bidrar till mer hållbar kollektivtrafik – Bra Miljöval

⁴ Formeln för att räkna ut besparingen i koldioxid som använts: varje poäng värd 0,5 kilometer och varje km är värd 178 gram CO₂

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

Socialt ansvarstagande i leverantörskedjor

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. I alla våra upphandlingar används alla Sveriges regioners gemensamma uppförandekod för leverantörer. Kontraktsvillkor för tillbörlig aktsamhet används i förvaltningens prioriterade inköpskategorier. Krav ställs på god arbetsmiljö och bra arbetsvillkor för alla medarbetare som utför arbete åt oss.

Skånetrafiken arbetar systematiskt med uppföljning exempelvis genom revisioner, leverantörsmöten och dokumentgranskning. Förvaltningen arbetar tillsammans med flera aktörer, såsom Etisk Handel Sverige⁵, samt inom vår branschorganisation för att bidra till ökad samsyn och bättre hantering av risker i branschen.

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.

Vad vi har gjort under året (fokusområde 3)

Under året har Skånetrafiken fortsatt att utveckla insatser som stärker skåningars möjligheter att resa, delta i samhället och känna sig trygga i kollektivtrafiken. Genom nedanstående sociala insatser underlättar vi att fler kan nå utbildning, arbete, vård och ha möjlighet till fritidsaktiviteter för att bryta social isolering:

- **Fler ungdomsbiljetter.** Under året erbjöds alla skånska kommuner skolbiljetter, vilket givit fler ungdomar möjlighet att resa hållbart till skola och fritid. Höör, Tomelilla och Lund utökade sina satsningar genom att köpa både ungdoms- och sommarbiljetter. Tack vare att 13 kommuner köpte ungdomsbiljetter kunde 18 000 ungdomar resa med Skånetrafiken.

I Lund gav sommarbiljetten cirka 6 000 ungdomar möjlighet att resa fritt under sommaren. Ungdomarnas återkoppling visar på tydliga sociala mervärden, med kommentarer som att biljetten gjort sommaren ”mer minnesvärd”, ”rolig” och att den möjliggjort att ”träffa kompisarna oftare”.

- **Fysisk tillgänglighet och nya krav för framtidens bussar.** Stadsbussarna har under året anpassats enligt nya funktionella krav för att stärka tillgängligheten för personer med funktionsnedsättning, äldre och barn. Kraven följer branschstandard och ökar både trygghet och användbarhet. Den nya interiören ger bättre utrymme vid påstigning, samlar rullstolsplatser vid tillgänglighetsanpassade dörrar och inkluderar plats för ledarhund.
- **Digital tillgänglighet och bättre information för fler.** Digitala granskningar av Skånetrafikens webb och appar har genomförts under året. Arbetet har förbättrats genom användartester och samarbete med bland annat Synskadades Riksförbund, Region Skåne och Lunds universitet. Tillsammans med tester och nya verktyg har detta lett till förbättrad digital tillgänglighet och mer likvärdig tillgång till trafikinformation.
- **Kundinsikter, delaktighet och barns och ungas perspektiv.** Barn och unga har delat med sig av viktiga perspektiv på trygghet, orienterbarhet och användbarhet genom studier, prao och samtal. Deras insikter har integrerats i utvecklingen av framtidens fordon och miljöer, bland annat i arbetet med Nästa generation Öresundståg. Ett samarbete med Lunds universitet har ytterligare fördjupat förståelsen för ungas självständiga resande inom pilotprojektet SkåneFlex.
- **Skånetrafiken arbetar för att förebygga spårspring.** Genom både operativa insatser och riktad kommunikation. I tågtrafiken följer vi incidenter nära, stöttar lokförare och samarbetar med entreprenörer för att snabbt hantera och förebygga riskfyllda situationer. Genom kampanjen ”Låt Skåne Rulla” sprider vi kunskap om riskerna med att vistas nära spåren. Filmer och lokalt anpassade budskap används för att nå grupper där risken är som störst. Tillsammans med Trafikverket och lokala aktörer arbetar vi för att öka tryggheten längs järnvägen samt minska olyckor och allvarliga incidenter. Vårt arbete är en del av en gemensam ambition i Skåne att skapa en säkrare järnvägsmiljö och bidra till en nollvision för spårspring.

- **Förbättrad orienterbarhet på knutpunkter.** Ett pilotprojekt på Södervärn har förbättrat möjligheten att orientera sig genom tydligare vägvisning och användartester. Arbetssättet breddas nu till fler knutpunkter i Skåne för att underlätta för resenärer att hitta rätt.

- **Nattvandrarerna bidrar till en ökad trygghet i kollektivtrafiken.** Fria resor för de volontärer som gör nattvandringar har gjort det möjligt för dem att vara rörliga och närvarande på kvällar och helger. Deras synliga närvaro på större knutpunkter och ombord i trafiken har samtidigt bidragit till ökad trygghet för både resenärer och personal.

- **Forskning och utveckling.** Skånetrafiken deltar i ett forskningsprojekt för att utveckla en Individuell Mobilitetsplan (IMP) för barn och unga med neuropsykiatriska funktionsnedsättningar. Målet är att undanröja osynliga hinder och stärka möjligheten till självständigt resande. Projektet pågår 2025–2028. Projektet samlar medicinska, hälsovetenskapliga och transportvetenskapliga kompetenser och genomförs i samarbete med Region Skåne.

Inom området socialt ansvarstagande i leverantörskedjor har flera insatser gjorts. Genom nedanstående insatser bidrar vi till en ökad samsyn och kunskap om branschens hållbarhetsrisker, utvecklar vår kravställning och följer upp att våra leverantörer följer våra sociala krav:

- **Kravställning inom social hållbarhet gör verklig skillnad.** Skånetrafikens krav på social hållbarhet i busstillverkning har under året påverkat utfallet i våra upphandlingar, till exempel har ett anbud diskvalificerats på grund av bristande uppfyllelse av dessa krav. Detta visar att hållbarhetskrav spelar en viktig roll i offentliga upphandlingar.

- **Hållbarhetsrevisioner med ett fortsatt fokus på social hållbarhet.** Under årets hållbarhetsrevisioner har ett särskilt fokus varit social hållbarhet såsom arbetsvillkor, systematiskt arbetsmiljöarbete, god arbetsmiljö och riskminskning 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.

- **Samverkan för att minska människorättsrisker.** Skånetrafiken har fortsatt sitt arbete i Elfordonsgruppen inom Etisk Handel Sverige⁶. Gruppen samlar aktörer inom transportsektorn för att kartlägga hållbarhetsrisker i elfordonsproduktionen och stärka kravställning samt leverantörsuppföljning. Vårt mål är att genom samverkan minska människorättsrisker i leverantörskedjorna. Arbetet har fokuserat under året på bland annat spridning av buss- och tågrapporter⁶, riskkartläggning i prioriterade inköpsländer samt utveckling av förbättrade krav. Därigenom stärks både offentlig och privat sektors möjligheter att bidra till en mer hållbar och ansvarsfull produktion av elfordon. En samverkan har också skett inom ramen för Svensk Kollektivtrafik⁷ och Partnersamverkan Kollektivtrafik⁸.

⁵ Etisk Handel Sverige är en medlemsorganisation för företag, fackföreningar, civilsamhälle och offentlig sektor som arbetar för mänskliga rättigheter och hållbara affärsmetoder i globala leverantörsled.

⁶ Elfordon - Etisk Handel Sverige

⁷ Svensk Kollektivtrafik

⁸ Partnersamverkan



En kollektivtrafik med lågt klimatavtryck

För att uppnå en fortsatt minskning av klimatutsläppen från vår kollektivtrafik är elektrifiering en viktig nyckel. Eldriften minskar trafikens bullernivåer och energiförbrukning, även förarnas arbetsmiljö förbättras. Vid användning av förnybar el genereras låga klimatutsläpp i driftsfasen.

Sedan 2019 är den allmänna kollektivtrafiken i Skåne fossilbränslefri och körs enbart på förnybara drivmedel eller el. Även om trafiken körs på förnybara drivmedel återstår fortfarande klimatutsläpp från drivmedlens/energins produktion. Tillverkning, underhåll och avveckling av fordon ger också ett klimatavtryck.

Sverige ska senast år 2045 inte ha några nettoutsläpp av växthusgaser till atmosfären, för att därefter uppnå "negativa utsläpp". 2024 är första året som Skånetrafiken har beräknat hela klimatpåverkan, det vill säga även från inköp av fordon, fastigheter, tjänsteresor och så vidare.

Om att ställa och följa upp 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, styrd användning av kemiska produkter, användning av miljömärkta rengöringsmedel 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 långtgående krav på att våra leverantörer ska tillämpa tillbörlig aktsamhet, en riskhanteringsprocess för att identifiera, förhindra, begränsa och redogöra för företags faktiska och potentiellt negativa påverkan på mänskliga rättigheter.

Resultat från dessa delges i denna redovisning och ligger till grund för fortsatt arbete med vår klimatomställningsplan för att nå Region Skånes klimatmål.

Ett fortsatt utvecklingsområde är till exempel att reducera klimatpåverkan i våra leverantörsled. Inom detta område ingår till exempel åtgärder för att reducera fordonens klimatavtryck i Skånetrafikens kravställning. Skånetrafiken ska säkerställa att kraven i våra upphandlingar leder till så låg klimatpåverkan från fordon och drift som möjligt, givet förutsättningarna. Åtgärder för att till exempel kunna förlänga fordonens och batteriernas livslängd samt minska underhållsbehovet är av betydelse för att minska det totala klimatavtrycket.

I uppförandekoden anges våra grundläggande krav vad gäller mänskliga rättigheter, arbetares och barns rättigheter samt affäretik. 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 hållbarhetsrevisioner 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 minska.

Vårt bidrag till de nationella och globala hållbarhetsmålen

Skånetrafikens uppdrag är att leverera hållbara resor till alla i Skåne. Genom att tillhandahålla en kollektivtrafik för alla bidrar vi även till ökad jämlikhet och minskad segregation i samhället. Varje resa som görs med kollektivtrafiken är 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
- minska ojämlikheter och orättvisor i världen
- främja fred och rättvisa
- lösa klimatkrisen.

De globala målen är en ambitiös agenda för hållbar utveckling som världens länder har antagit och som vi på Skånetrafiken bidrar till. Av de 17 globala mål som FN:s utvecklingsprogram har tagit fram så är det mål 7, 8, 9, 10, 11, 12, 13 och 16 som på Skånetrafiken bidrar till, läs om hur nedan.



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 klimateffektiva och bidrar även till en efterfrågan på förnybart drivmedel/förnybar energi på den svenska marknaden. Genom vårt kontinuerliga energieffektiviseringsarbete och elektrifiering av trafiken bidrar Skånetrafiken till målen.



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

8.8 Skydda arbetstagarnas rättigheter och främja en trygg och säker arbetsmiljö för alla arbetstagare, inklusive arbetskraftsinvandrare, i synnerhet kvinnliga migranter, och människor i otrygga anställningar.

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 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.



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 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.

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 avgaser och bullernivåer. Vår satsning på elektrifiering 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 den allmänna kollektivtrafiken genomförs med förnybara bränslen vilket bidrar till minskade klimatutsläpp och ger våra kunder möjlighet till ett klimateffektivt 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 ställs 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 den allmänna kollektivtrafiken genomförs med förnybara bränslen vilket bidrar till minskade klimatutsläpp och ger våra kunder möjlighet till ett klimateffektivt resande. Varje ny resa med kollektivtrafiken är samhällsnytta och bidrar till att Sverige ska uppnå klimatmålen.



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.

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

Vi förväntar oss alla att kunna ta oss från en plats till en annan. På Skånetrafiken tycker vi att det är lika självklart att detta sker utan att påverka klimatet och miljön negativt. Att färdas med kollektivtrafiken jämfört med bilen, minskar klimatutsläppen i genomsnitt med 97 procent⁹.

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.

Varje år görs en revision av en extern revisor för att säkerställa att licensvillkoren uppfylls¹⁰.

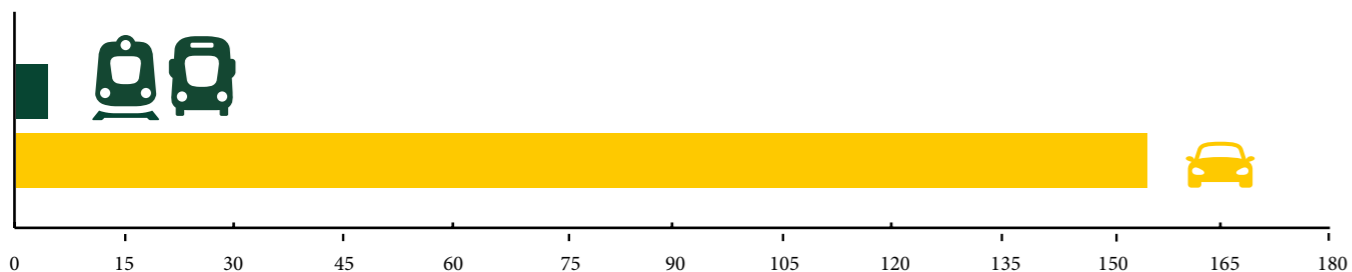


Fortsatt minskade utsläpp

2017 antog Sverige ett klimatpolitiskt ramverk. Ramverket består av en klimatlag, klimatmål och ett klimatpolitiskt råd. Det långsiktiga målet innebär att Sverige inte ska ha några nettoutsläpp av växthusgaser till atmosfären senast år 2045, för att därefter uppnå negativa utsläpp. Region Skåne har satt ambitiösa klimatmål för att skapa en hållbar region och minska utsläppen av växthusgaser.

Skånetrafiken spelar en viktig roll i att uppnå dessa mål genom att elektrifiera fordonsflottan, 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.

CO₂-utsläpp: 4 gram/pkm kontra 154 gram/pkm med bil⁹



⁹ 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, 200 g CO₂ekv/km (WTW). Källa: [Emissionsberäkningsmodellen HBEFA - Bransch](#). Med en snittbeläggning på 1,3 personer per bil blir det genomsnittliga utsläppet: 154 g CO₂ ekv. /pkm. Snittbeläggning per bil kommer från Trivector Traffic AB. Rapport nås via länk: [Trafik i hållbara städer \(rapport nr 2010:56\)](#).

¹⁰ För mer information om kriterier och licensvillkor se: [Persontransporter - Bra Miljöval](#)

Om allmän kollektivtrafik

Personkilometer (pkm). Skånetrafiken räknar ut och sammanställer antalet personkilometer som Skånetrafikens kunder har rest med tåg och buss under 2025. Uppgifterna bygger på påstigandestatistik ur biljettsystemet, sensorbaserade automatiska passagerarräkningssystem (APC) samt manuell resandeberäkning som görs i Öresundstågssystemet.

Beräkningsmetoden för att räkna fram personkilometer uppdaterades under 2024. Ett fel har upptäckts i 2024 års sammanställning som innebär att antalet personkilometer har rapporterats in för högt. Det medför att jämförelse mellan 2024 och 2025 blir missvisande.

Driften av den allmänna kollektivtrafiken släppte i genomsnitt ut 4 gram koldioxid per personkilometer¹¹ under 2025. En genomsnittlig bil i Sverige släpper ut 154 gram per personkilometer¹². Det innebär en besparing på cirka 97 procent av klimatutsläppen om du reser kollektivt jämfört med om du kör bil.

Driften av spårtrafiken (tåg och spårvagn) släpper ut ännu mindre, knappt ett gram koldioxid per personkilometer. Du kommer över tusen mil med tåg med samma koldioxidutsläpp som tio mil med en genomsnittlig bil genererar¹³.

Koldioxidutsläpp. Trots att den allmänna kollektivtrafiken drivs med förnybara bränslen genererar driften koldioxidutsläpp räknat utifrån ett livscykelperspektiv. Under 2025 har koldioxidutsläppen från trafikens drivmedelanvändning minskat med cirka 27 procent jämfört mot 2024.

Detta beror dels på en ökad elektrifiering av Skånetrafikens fordon, dels på minskade emissionsfaktorer. Koldioxidutsläppen räknat per körd kilometer minskade med 29 procent under 2025 jämfört med 2024.

Andra utsläpp. Elektrifieringen påverkar även kväveoxidutsläppen positivt. Under 2025 har kväveoxidutsläppen minskat med 20 procent jämfört med 2024. Tack vare avtalskravet på Euro 6 i förbränningsmotorer och införandet av eldrivna bussar har avgasutsläppen från våra fordon minskat kontinuerligt varje år.

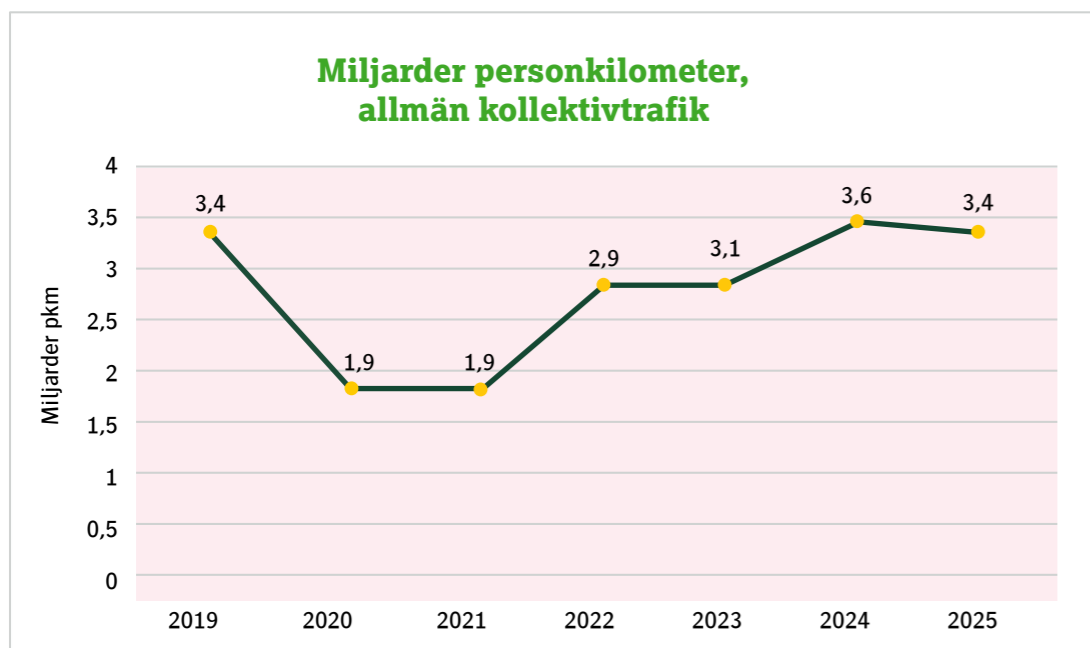
Energibesparing. Sammanlagt använde trafiken 579 gigawattimmar energi under 2025, det är en minskning med en procent jämfört med 2024. Den huvudsakliga orsaken till minskningen är att biogasbussar ersatts med elbussar. Uttryck i kilowattimme per personkilometer (kWh/pkm) uppgick energieffektiviteten i drift under 2025 till 0,17 kWh/pkm.

Minskat buller genom elektrifiering. Övergången till eldrivna bussar minskar bullerbelastningen från fordonsflottan. Under 2025 ökade antalet elektrifierade bussar inom Skånetrafiken. På så vis bidrar Skånetrafiken till ett minskat buller till exempel i stadsmiljön. År 2021 uppgick antalet eldrivna bussar till 167 stycken. Antalet har nu mer än fördubblats och var vid slutet av 2025 483 stycken. Det innebär att 43 procent av fordonsflottan nu är elektrifierad.

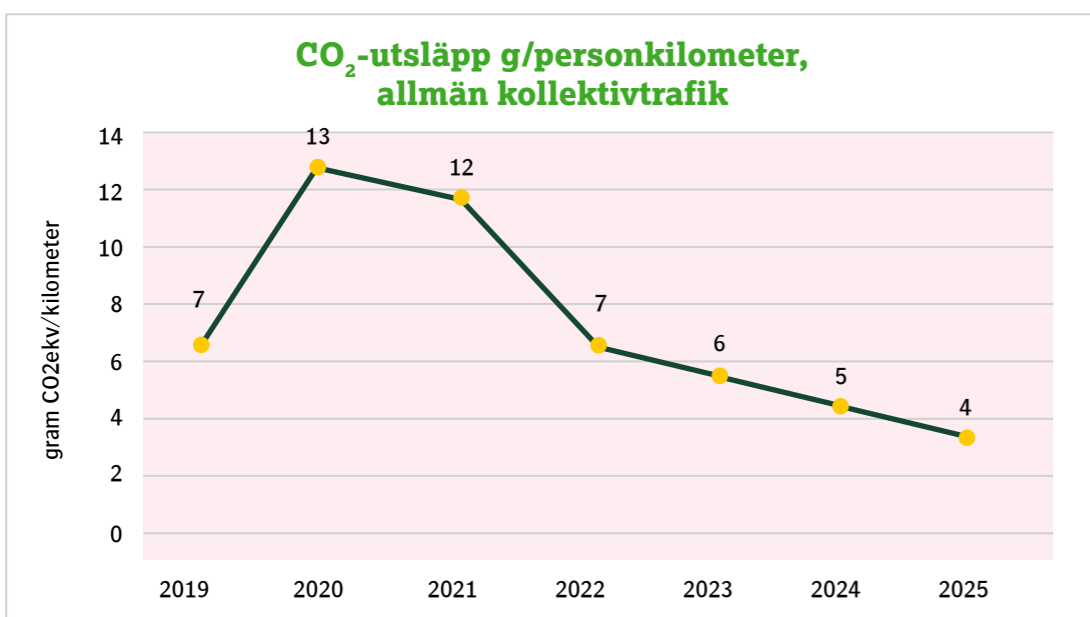
¹¹ Beräkningen bygger på Skånetrafikens insamlade bränslesiffor som årligen kontrolleras av extern revisor inom ramen för Bra Miljöval-licensen. Totala mängden CO₂ tas fram genom respektive bränsles volym multiplicerat med bränslets emissionsfaktor, se emissionsfaktorer längre bak i denna redovisning. Totala mängden personkilometer beräknas årligen av Skånetrafiken genom att mäta på och avstigningar på tåg och bussar.

¹² CO₂-prestanda för en genomsnittlig personbil som kör både i stad och på landsbygd, enligt Trafikverket, 200 g CO₂ekv/km (WTW). Källa: [Emissionsberäkningsmodellen HBEFA - Bransch](#). Med en snittbeläggning på 1,3 personer per bil blir det genomsnittliga utsläppet: 154 g CO₂ ekv. /pkm. Snittbeläggning per bil kommer från Trivector Traffic AB.

¹³ Rapport nås via länk: [Trafik i hållbara städer \(rapport nr 2010:56\)](#). Utsläpp från en genomsnittlig bil enligt samma antagande som ovan.



Diagrammet visar en nedgång 2025 jämfört med 2024. Ett fel har upptäckts i 2024 års sammanställning som innebär att antalet personkilometer har rapporterats in för högt. Det medför att jämförelse mellan 2024 och 2025 blir missvisande. 2024 års felaktiga värde är inte justerat i diagrammet ovan. Om man bortser från den felaktiga inrapporteringen för 2024 hamnar man på en nivå som är oförändrad jämfört med 2024. Antalet resor med tåg ökar medan resandet med buss minskar.



Diagrammet visar att koldioxidutsläppen från den allmänna kollektivtrafikens drivmedelsanvändning har minskat 2025 jämfört med 2024. År 2025 var utsläppet 4 gram/pkm jämfört med 2024 då utsläppet var 5 gram/pkm. En förklaring är att Skånetrafiken har investerat i ytterligare eldrivna bussar under året. En annan förklaring är att emissionsfaktorerna för 2025 har minskat för ursprungsmärkt el och biogas jämfört med 2024.

Observera att diagrammet enbart redovisar utsläpp från trafikens användning av drivmedel. Skånetrafikens totala klimatpåverkan under år 2025 har ökat jämfört med året 2024.



Om Serviceresor

Serviceresor med förnybar el och biogas är miljömärkta enligt Bra Miljöval.

Serviceresor

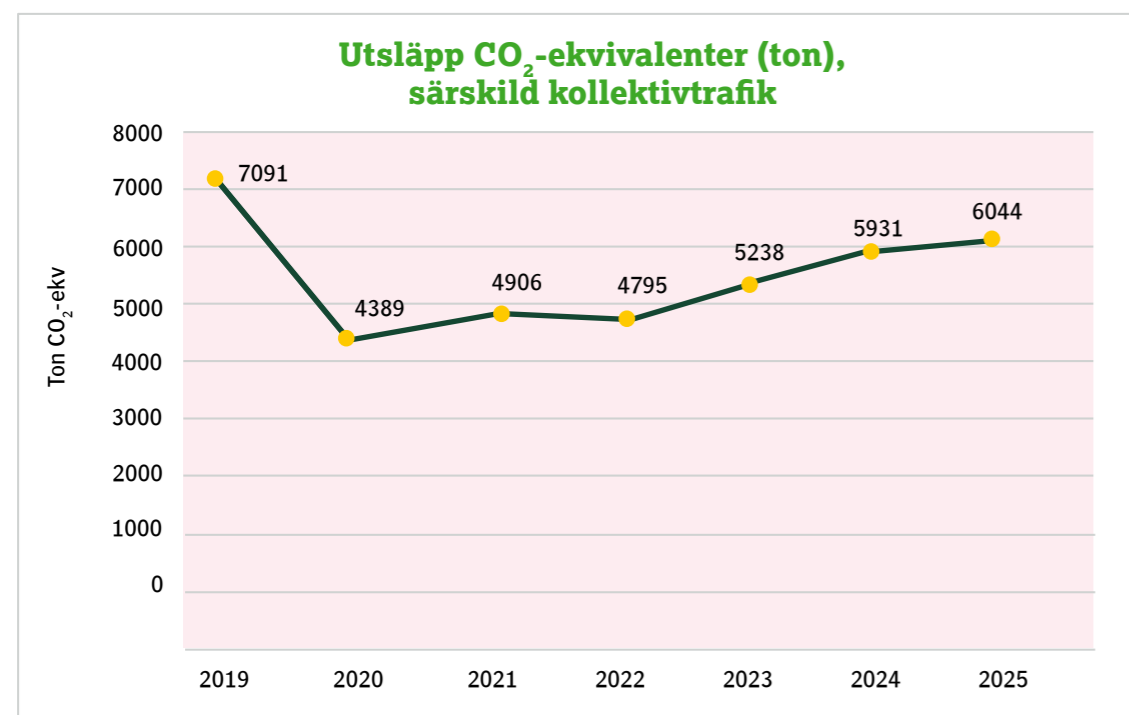
För serviceresor, det vill säga färdtjänst- och sjukresor, har vi en omvänd filosofi jämfört med våra tåg-, spårvagns- och bussresor. Eftersom dessa resor inte ger lika stor möjlighet till samåkning minskar klimatnyttan samtidigt som kostnaden ökar. Därför arbetar vi för att en färdtjänst- eller sjukresa 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) ökade 1,7 procent under 2025 jämfört med 2024. År 2025 genomfördes 1,6 miljoner resor.

Under 2015 infördes fria resor i kollektivtrafiken för personer som är berättigade till att åka färdtjänst. Med fria resor menas att en färdtjänstkund reser

kostnadsfritt, tillsammans med en ledsagare, inom vår allmänna kollektivtrafik. En förutsättning är att den allmänna kollektivtrafiken är anpassad till dessa personers särskilda behov. Alla våra bussar och spårfordon är därför tillgänglighetsanpassade.

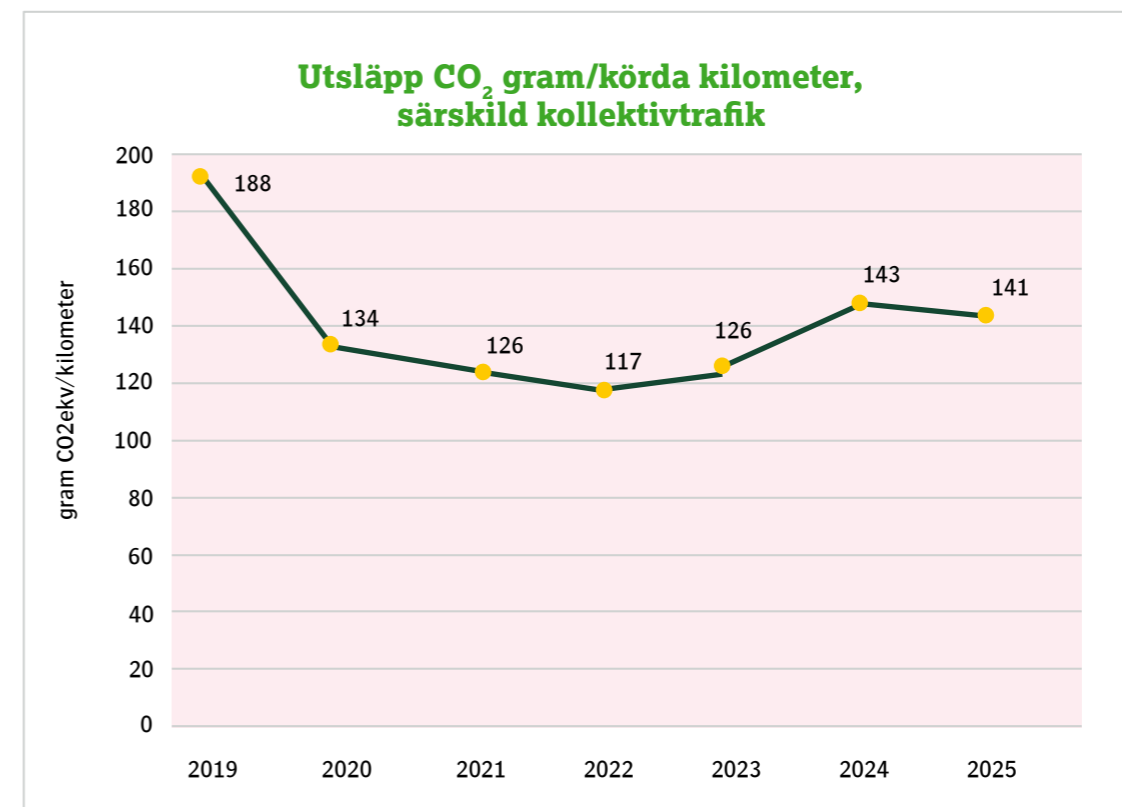
Alla serviceresor med personbil kördes under 2025 på biogas eller förnybar el. När det gäller våra specialfordon, som transporterar kunder med rullstol eller på bår, drivs dessa med diesel. Det finns en rad användarkrav såsom till exempel lågt insteg som begränsar urvalet av fordon. Utsläppen från andelen använd fossildiesel klimatkompenseras i enlighet med kraven i våra avtal, i CDM-projekt enligt Gold Standard¹⁴.



Diagrammet visar utsläpp av ton CO₂ekv från den särskilda kollektivtrafikens drivmedelsanvändning (innan klimatkompensering) mellan 2019–2025. Utsläppen har ökat något mellan 2024 och 2025.

De sammanlagda utsläppen av koldioxid från serviceresornas drift uppgick under 2025 till 6 044 ton, varav 5 654 ton är klimatkompenserade enligt Gold Standard, resterande är från förnybart ursprung (förnybar el eller biogas). Koldioxidutsläppen per körd kilometer var 141 gram vilket är en liten förbättring jämfört med 2024 (143 gram CO₂ekv/pkm). Detta utsläpp avser enbart trafikens drivmedelsanvändning. Den minskning av koldioxidutsläpp per körd kilometer som syns mellan 2024 och 2025 beror främst på den ökade reduktionsplikten för bensin och diesel som infördes av regeringen vid halvårsskiftet 2025 samt förändrade emissionsfaktorer.

¹⁴ Gold Standard | GS



Diagrammet visar utsläpp i mängd CO₂ gram per kilometer från den särskilda kollektivtrafikens drivmedelsanvändning, (innan klimatkompensering) mellan 2019–2025. Utsläppen har minskat något mellan 2024 och 2025. Koldioxidutsläppen minskade kraftigt efter 2019 på grund utav en ökad användning av biogasfordon.

Ett urval av årets initiativ

Under 2025 genomfördes cirka 172 miljoner resor med Skånetrafiken. Varje resa är unik – för vissa är det första gången de reser med oss, medan andra är vana pendlare som reser dagligen. Oavsett behov strävar vi efter att skapa möjligheter och erbjudanden som inspirerar fler att upptäcka kollektivtrafiken, etablera hållbara resvanor och kanske till och med hitta en framtid inom kollektivtrafikbranschen.

Skånetrafiken växlar upp arbetet med att utbilda framtidens förare

2025 blev året då Skånetrafiken tog ett stort steg framåt i arbetet med att stärka kompetensförsörjningen inom bussföraryrket. Efter en noggrann behovsanalys har Skånetrafiken lagt grunden för en ny modell som gör det möjligt att utbilda fler förare, både snabbare och mer branschpassat än tidigare.

Riktade kommunikationsinsatser i början av 2025 resulterade i att många blev intresserade av att utbilda sig till bussförare i Skåne. Under året har runt 50 personer slutfört utbildningen medan ett 20-tal personer fortsatt är under utbildning. Arbetet sker tillsammans med andra aktörer. Genom det nationella initiativet Attraktivare Kollektivtrafikbransch¹⁵, inom ramen för Svensk Kollektivtrafik, leder Skånetrafiken arbetsgruppen som fokuserar på utbildningsfrågor. Det är ett forum där regioner runt om i landet delar erfarenheter och utvecklar nya lösningar tillsammans. En viktig pusselbit under året har också varit samarbetet med MKB Fastighets AB. Genom dem har vi fått tillgång till en större utbildningslokal i Kirseberg, vilket gör att vi nu kan utbilda upp till 60 personer samtidigt. Samarbetet har också en tydlig lokal nytta. För många förare är det viktigt att kunna utbilda sig och arbeta nära hemmet. När MKB kommunicerar möjligheten till sina hyresgäster skapas en direkt koppling mellan boende och arbete, något som stärker både individen och den lokala arbetsmarknaden.

2026 skalar vi upp, i samverkan och med hållbar kompetensförsörjning. Vi fokuserar på att öka volymerna och att fördjupa dialogen med trafikföretagen kring både rekrytering och långsiktig attraktivitet till yrket. Ett konkret exempel är samarbetet mellan Skånetrafiken, Bergkvarabuss och Trelleborgs kommun. Tillsammans identifierar vi insatser som stärker yrkets hållbarhet och gör att fler väljer att stanna kvar som yrkesförare.

Medborgarmöten i nordöstra Skåne – ett nytt och uppskattat arbetssätt

Under september genomförde Skånetrafiken en medborgarundersökning om framtidens busstrafik i Kristianstad, Östra Göinge, Hässleholm och Osby. Förutom en digital enkät med 1600 deltagare, testades ett nytt arbetssätt med fysiska dialogmöten i Kristianstad och Broby. Syftet var att samla in synpunkter inför en kommande upphandling av kollektivtrafik.

Vid mötena användes ett pedagogiskt brädspel för att skapa dialog om resandemönster och lösningar. Deltagarna lyfte fram utmaningar som brist på hållplatser på landsbygden, svårigheter att resa till skiftarbete och dålig synkronisering mellan bussar och tåg. Samtidigt uppskattades Skånetrafikens app och bussarnas punktlighet.

Det nya arbetssättet visade sig vara mycket positivt. Brädspellet gjorde samtalen strukturerade och lösningsfokuserade, vilket gav en djupare förståelse för resenärernas behov. Deltagarna uppskattade att bli lyssnade på. Dessutom gav det Skånetrafiken ett ansikte och stärkte vår dialog med invånarna.

Resultaten från enkäten och mötena kommer nu att användas i en trafikutredning. Initiativet har visat att det finns ett stort behov av att möta resenärerna på detta sätt och att det kan bidra till bättre lösningar för framtidens kollektivtrafik.

Sommarjobbare testar SkåneFlex och bidrar med värdefulla insikter

Sommarjobb inom Skånetrafiken har gett ungdomar möjlighet att bidra till utvecklingen av resmiljöer, samtidigt som de fått en inblick i kollektivtrafikens betydelse och yrkesmöjligheter. Ungdomarna har bland annat inventerat hållplatser, digitaliserat tidtabeller, observerat tillgänglighet och utvärderat bytespunkter.

Under sommaren 2025 fick två av Skånetrafikens sommarjobbare i uppdrag att resa med SkåneFlex för att samla in synpunkter från resenärer och förare. Uppdraget gav dem möjlighet att uppleva Skåneflex i praktiken och bidra med nya perspektiv. Synpunkterna, som samlats in av sommarjobbarna, visar att resenärerna trots tekniska problem – som bristande luftkonditionering och att en buss behövde bytas ut – ändå upplevde resan som positiv.

Resenärerna beskrev stämningen ombord som personlig och uttryckte uppskattning för Skåneflex. De var övervägande nöjda men önskade fler hållplatser och en enklare app. Intressant nog hade de flesta resenärer fått känedom om SkåneFlex via vänner snarare än Skånetrafiken. Föraren de reste med uppgav för sommarjobbarna att arbetet kändes meningsfullt, men lyfte utmaningar med förarappen, som sena avbokningar och behov av tydligare funktioner.

Barn och unga har också bidragit till förvaltningens insiktsarbete genom prao-aktiviteter på Skånetrafiken, där elever i årskurs åtta delat sina synpunkter om trygghet, inredning och rörelsemönster ombord.

Deras erfarenheter används i utvecklingen av framtidens tåg och bussar, bland annat i projektet Nästa generation Öresundståg.

En investering för framtiden

Att involvera unga ger inte bara värdefulla insikter, utan är också en investering i framtidens kompetensförsörjning. Genom att låta till exempel sommarjobbarna delta i verksamheten kan Skånetrafiken samla in ytterligare kundperspektiv och genomföra uppgifter som ordinarie personal sällan hinner med. Satsningen ger unga en chans att bidra med nya idéer och perspektiv, samtidigt som de får en inblick i hur vår verksamhet fungerar.

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

Vår förmåga att vara en attraktiv arbetsgivare och samarbetspartner är avgörande för att säkerställa en hållbar utveckling av kollektivtrafiken. Våra medarbetare och personalen hos våra trafikutövare utgör kärnan i vår verksamhet. På våra sociala medier, till exempel på Instagram (@skanetrafi ken), kan du ta del av inspirerande medarbetarporträtt.

"Satsningen ger unga en chans att bidra med nya idéer och perspektiv, samtidigt som de får en inblick i hur vår verksamhet fungerar."

¹⁵ Attraktivare kollektivtrafikbransch – Svensk Kollektivtrafik

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

För invånarnas bästa med resenärens upplevelse i fokus

Under 2025 har Skånetrafiken fortsatt att stärka möjligheten för fler skåningar att resa, delta i samhället och känna sig trygga i kollektivtrafiken. Genom riktade resmöjligheter, tillgång till biljetter och stöd till volontärens trygghetsinsatser, har människor som tidigare haft begränsat handlingsutrymme fått större frihet att ta sig till arbete, studier, vård och sociala aktiviteter.

Inom ramen för vårt samarbete med Skånes Stadsmission¹⁶ har Skånetrafiken under året möjliggjort fler resor för ett antal familjer med begränsade resurser genom sommarbiljetter, värdekoder för enkel- och tur och returresor samt årsbiljetter till volontärer. Sommarbiljetterna gav barnfamiljer möjlighet att delta i aktiviteter och göra utflykter runt om i Skåne, medan övriga biljetter underlättade resor till vård, skola och myndighetsbesök.

I samarbete med Boost by FC Rosengård¹⁷ har vi fått möjlighet att stötta unga vuxna på vägen till arbete, praktik, intervju eller studier genom att de har fått tillgång till tur- och returbiljetter.

Studiebesök inom kollektivtrafiken har även stärkt ungas intresse för branschen och lett till faktiska anställningar, bland annat inom Skånetrafikens kundtjänst.

Vi har även genom samtal med barn och personer med funktionsnedsättning fortsatt arbetet med att få till oss kunskap om olika behov utifrån användbarhet och tillgänglighet. Digitala granskningar och arbete med anpassningar på Skånetrafikens hemsida utifrån digital tillgänglighet har dessutom gjort att fler kan ta del av trafikinformation på ett likvärdigt sätt.

Vi på Skånetrafiken fortsätter att lyssna, lära och utveckla våra erbjudanden, alltid med resenären i centrum. Tillsammans med resenärerna vill vi bygga en kollektivtrafik som finns nära, som upplevs enkel att använda och som skåningar vill välja i sin vardag.

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.

Under 2025 antogs ett nytt trafikförsörjningsprogram för Skåne 2025–2035¹⁸. I samband med detta justerades målen för tillgänglighetsanpassade hållplatser jämfört med föregående program. Tidigare baserades målen enbart utifrån resandet. Genom kravet att varje ort med fler än 300 invånare ska ha minst en tillgänglighetsanpassad hållplats kan vi säkerställa tillgänglighet på alla orter, oberoende av resandets variation över tid.

Mål för att vara en inkluderande kollektivtrafik:

- varje ort med minst 300 invånare ska ha minst en prioriterad hållplats som är tillgänglighetsanpassad

- minst 90 procent av hållplatser med fler än 15 påstigande per dag och hållplatsläge ska vara tillgänglighetsanpassade senast år 2035. Etappmål 80 procent år 2030.

År 2022 skärptes kraven för vad som klassificeras som en tillgänglig hållplats, för att bättre möta olika resenärers behov. Utöver taktilt stråk och busskantstöd (R17) är kontrastmarkering numera ett krav. Arbetet pågår med att komplettera befintliga hållplatser för att uppfylla samtliga kriterier. I dagsläget är cirka 450 hållplatslägen uppgraderade enligt alla krav utom kontrastmarkering. När även dessa kompletteras skulle andelen fullt tillgänglighetsanpassade hållplatser uppgå till omkring 75 procent i Skåne.

	Antal hållplatser	Antal tillgänglighetsanpassade	Andel tillgänglighetsanpassade
Prioriterade hållplatser	108	53	49%
Hållplatsläge med fler än 15 påstigande/vardag	1 909	958	50%

Ovan återges måluppfyllnad för mål om inkluderande kollektivtrafik med fokus på hållplatser. Antal hållplatslägen, antal tillgänglighetsanpassade hållplatslägen och andel tillgänglighetsanpassade hållplatslägen.



¹⁶ Skåne Stadsmission - Skåne Stadsmission
¹⁷ Hem - Boost by FC

¹⁸ Kollektivtrafik i det öppna Skåne

Kund- och marknadsandel 2025

I den nationella kundundersökningen Kollektivtrafikbarometern (Kolbar)¹⁹ ställer vi löpande frågor till Skånes invånare om kundnöjdhet, resvanor och attityder till kollektivtrafiken. Under 2025 samlade vi in svar från 9226 respondenter.

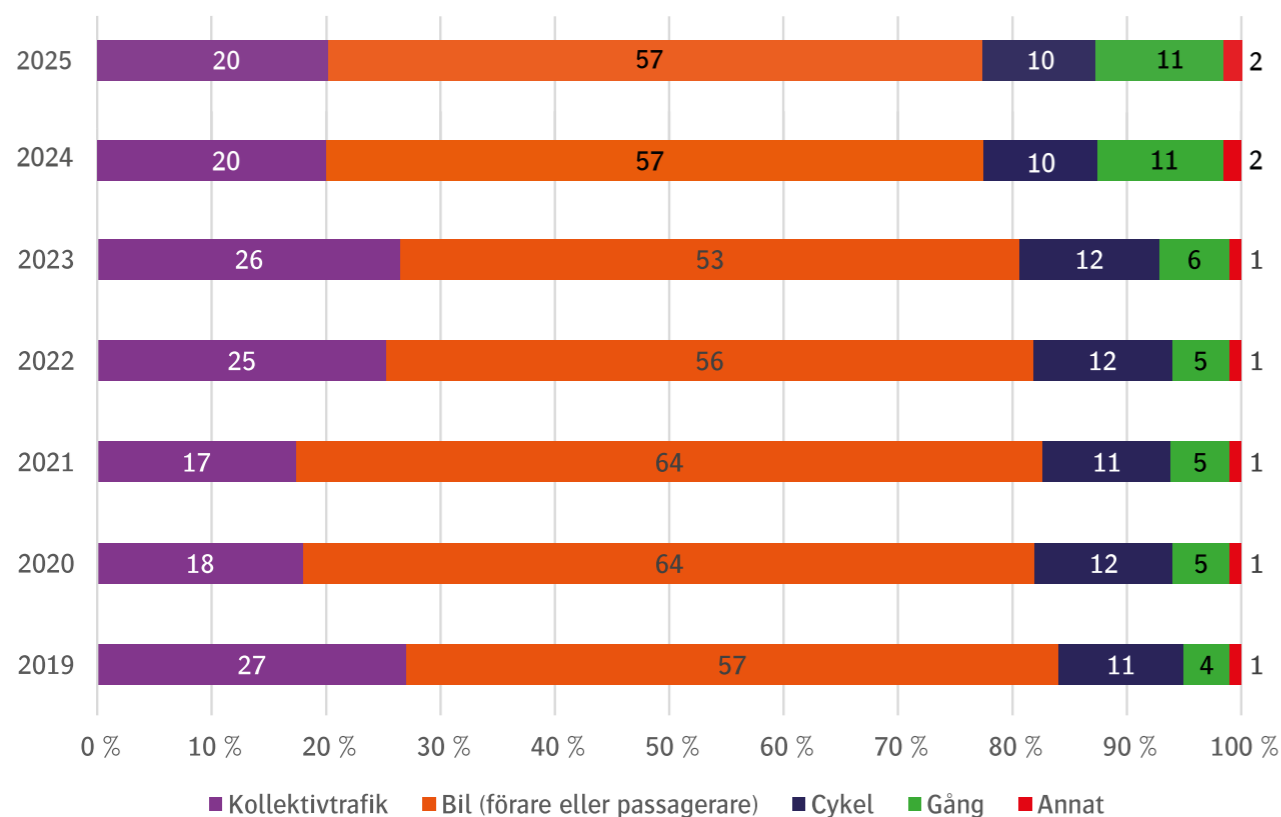
Kundundersökningen är nationell, vilket gör att vi kan jämföra oss med övriga län och kommersiell kollektivtrafik. Det är branschorganisationen Svensk Kollektivtrafik som ansvarar för undersökningen. Via barometern följer vi upp våra övergripande mål om ökad kundnöjdhet och förbättrad marknadsandel.

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.

Huvudsakligt färdmedel, allmänheten

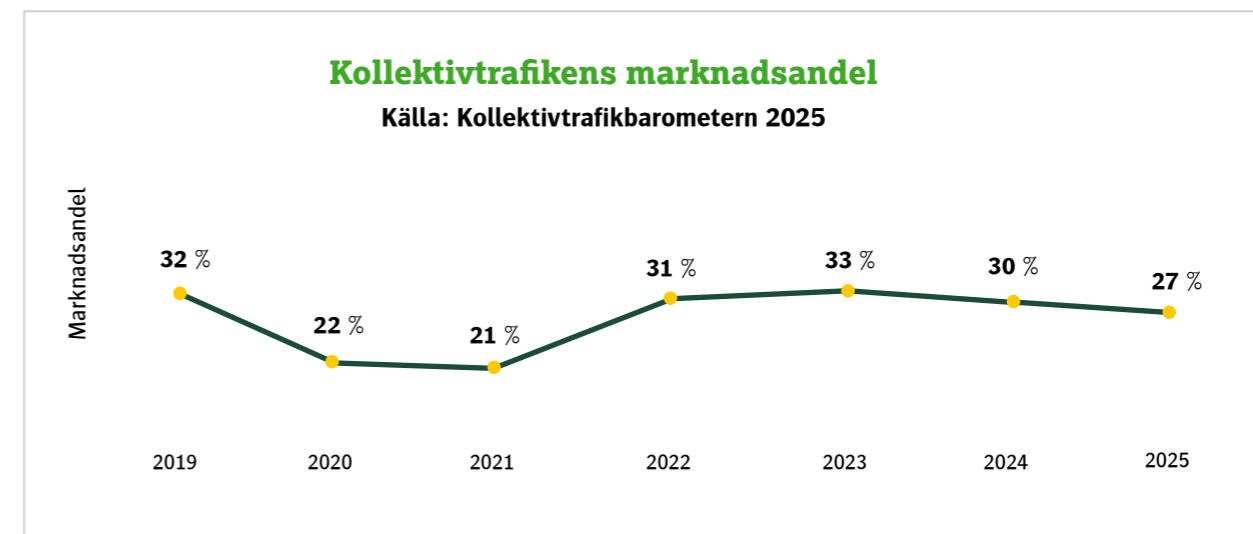
Källa: Kollektivtrafikbarometern 2025



Diagrammet visar respondenternas svar på vilket färdmedel de använde vid det senaste tillfället. Undersökningen är nationell. År 2025 uppgav 20 procent att de reste med kollektivtrafik, vilket är oförändrat jämfört med föregående års undersökning.

Kollektivtrafikens marknadsandel avser andelen resor med kollektiva färdmedel bland samtliga resor med motordrivna fordon. Kollektivtrafikens marknadsandel i Region Skåne för helåret 2025 landade på 27 procent vilket är en minskning jämfört med 2024 (30 procent). Generellt i Sverige har kollektivtrafiken fortsatt att tappa marknadsandelar under 2025 jämfört med övrig motorburen trafik. Det låga bensin- och dieselpriset är säkert en del av förklaringen till denna minskning. Skånetrafikens långsiktiga mål är att nå 40 procent marknadsandel till år 2030.

¹⁹ Kollektivtrafikbarometern – Svensk Kollektivtrafik



Diagrammet visar kollektivtrafikens marknadsandel av resorna med motoriserade fordon från 2019 till 2025. Marknadsandelen har minskat 2025 jämfört med 2024. Resultat för Skåne är 27 procent, vilket är något högre än snittet i Sverige (26%).

Nöjd kund-index (NKI)

Nöjd kund-index (NKI) allmän kollektivtrafik

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 kunden verkligen har gjort och inte den generella upplevelsen av hela Skånetrafiken, de tidigare erfarenheterna eller färgade åsikter.

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

Nöjd kund-index (NKI) serviceresor

För perioden januari till december 2025 är det sammanfattande betyget för senaste resan, från beställning samt hämtning till lämning, 90 procent. Det är en ökning med 4 procentenheter jämfört med samma period 2024.

Utfallet är en markant ökning jämfört med 2024 och beror på en rörelse i positiv riktning inom samtliga parametrar inom kundnöjdhet med framför allt en ökad trygghet och bättre servicenivåer i telefon vilket också speglas i det sammanfattande betyget för hela resan inklusive bokningen.



Kollektivtrafikbarometern

Kollektivtrafikbarometern är en nationell undersökning som Svensk Kollektivtrafik ansvarar för.

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.

Om denna redovisning

Denna redovisning beskriver Skånetrafikens hållbarhetsarbete under 2025. 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.

Skånetrafikens redovisning av förvaltningens totala klimatavtryck följer GHG-protokollet²⁰. Utsläppssiffrorna från enbart drivmedelsanvändningen baseras på ett "well to wheel-perspektiv", där utsläpp från tillverkning av energi till förbränning och användning i fordonen ingår. 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 samt kvalitetssäkrade med hjälp av fakturor och intyg från energileverantörer.

För vår datainsamling och rapportering hämtar vi inspiration från Global Reporting Initiatives (GRI)²¹:s riktlinjer för hållbarhetsredovisning. Denna redovisning är däremot inte upprättad enligt GRI:s riktlinjer.

²⁰ Homepage | GHG Protocol
²¹ GRI - Home

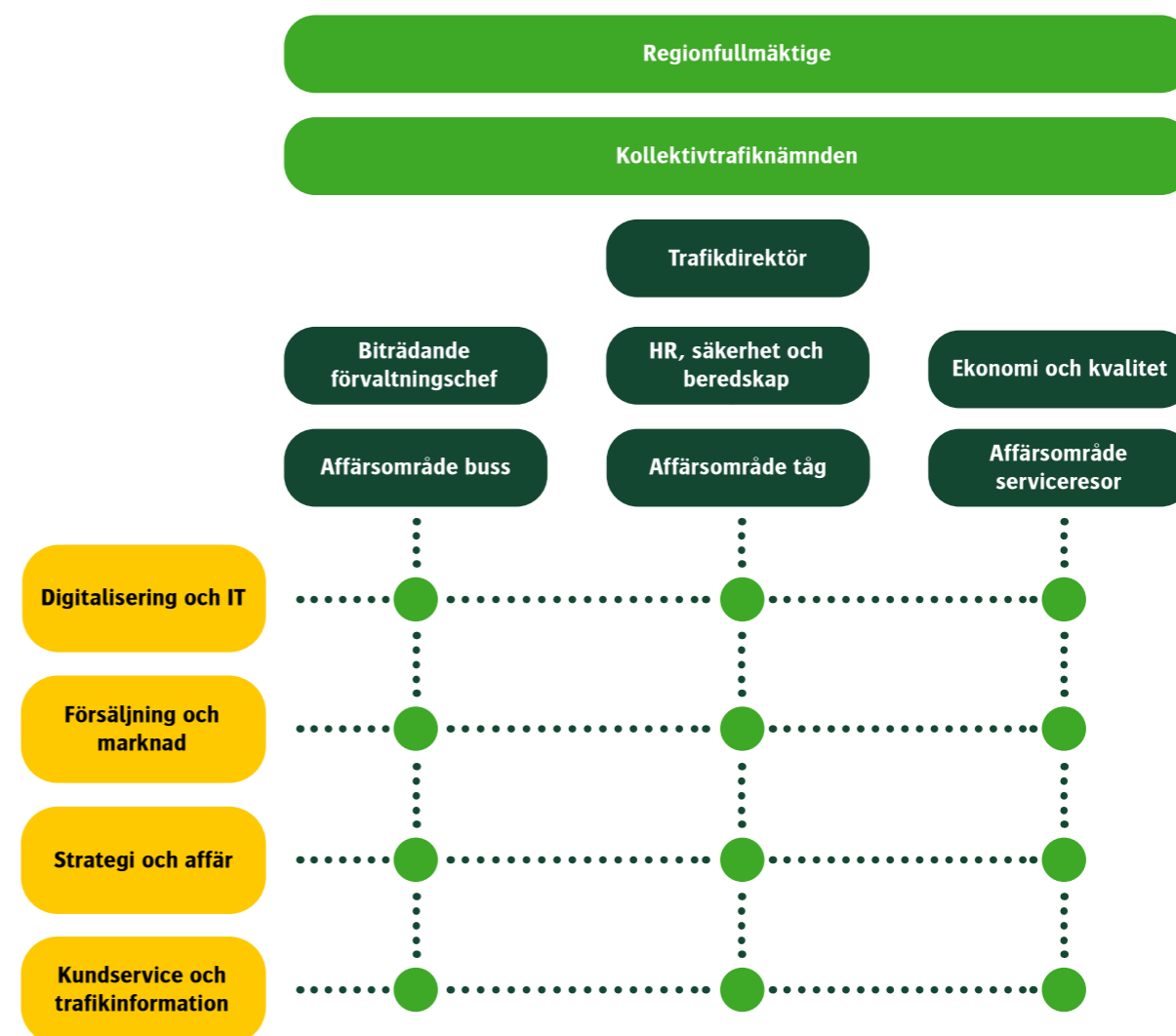
Det här är Skånetrafiken

Vi finns till för alla som bor, verkar och reser i Skåne. Skånetrafiken är den regionala kollektivtrafikmyndigheten som ansvarar för kollektivtrafiken i Skåne. Beslut gällande kollektivtrafiken sker genom trafikförsörjningsprogrammet²². Programmet 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. Bland trafikföretagen finns exempelvis VR Sverige, Bergkvarabuss, Nobina och Telepass. Skånetrafikens huvudkontor ligger i Hässleholm, men vi har också administrativa kontor i Malmö. För att få mer information om vår organisationsstruktur, se organisationsschemat 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. Miljösiiffrorna som presenteras i denna redovisning omfattar även Öresundstågens drift. Öresundstågens resor i Sverige ingår även i Skånetrafikens licens Bra Miljöval.



²² Kollektivtrafik i det öppna Skåne

Våra policyer

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

Miljöpolicy och miljöprogram

Miljöpolicy 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 att läsa Region Skånes miljöpolicy](#)

Miljöprogram. För att kunna omsätta miljöpolicy 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 miljö kvalitetsmålen och i generationsmålet.

Miljöprogrammet har tre övergripande fokusområden:

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

[Klicka här för att läsa Region Skånes miljöprogram](#)

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 att läsa policy för lika rättigheter och möjligheter](#)

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 affäretik. Skånetrafiken använder denna uppförandekod vid upphandling samt tillämpar minst hållbarhetskrav i enlighet med de gemensamma kontraktsvillkoren.

[Klicka här för att läsa uppförandekod för leverantörer](#)

[Klicka här för att läsa kontraktsvillkor för tillbörlig aktsamhet](#)

Barns rättigheter

Syftet med denna policy 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.

Alla Region Skånes förtroendevalda, chefer, medarbetare samt uppdragstagare som möter barn eller deras vårdnadshavare berörs av denna policy. De inom Region Skåne som utför arbetsuppgifter eller fattar beslut som påverkar barn eller deras vårdnadshavare berörs också av policyn.

[Klicka här för att läsa policy för barnets rättigheter](#)



Nyckeltal

Ekonomiska förutsättningar

Verksamhetsåret 2025 är avslutat och kollektivtrafiknämnden kan se tillbaka på ytterligare ett år där det ekonomiska utfallet har varit mycket starkt. Skånetrafikens resultat för 2025 är 803 miljoner kronor högre än budget och målet om en ekonomi i balans uppfylls därmed. Bakom utfallet finns positiva faktorer, som en sjunkande inflation och därmed lägre indexkostnader, men det finns även negativa faktorer som bidrar till ett positivt ekonomiskt resultat. En sådan faktor är ett lägre resande med buss i städerna.

När det gäller resandeutvecklingen på tåg- och serviceresesidan pekar de kurvorna fortsatt uppåt. Att serviceresorna också går upp är visserligen inte optimalt, men resandeökningen är hanterbar inom ramen för befintliga resurser.

Under 2025 har regionfullmäktige antagit ett nytt trafikförsörjningsprogram som pekar ut riktningen för kollektivtrafiken de kommande tio åren. Kollektivtrafiknämnden har även beslutat att intensifiera arbetet med landsbygdstrafiken. 2025 var också året då regionfullmäktige, genom sitt investeringsbeslut, banade väg för nästa generation Öresundståg.

Sammanfattningsvis kan kollektivtrafiknämnden se tillbaka på ett år där ekonomin stärkts och kostnadskontrollen i förvaltningen skärpts ytterligare. Skånetrafiken kommer under 2026 att fortsätta med redan uppstartade aktiviteter med syfte att arbeta effektivare och därmed sänka kostnaderna på längre sikt. Skånetrafiken strävar efter kostnadseffektivitet och har inte dragit på sig ökade kostnader under 2025 som följer med in i 2026.

Skånetrafikens medarbetare

Skånetrafiken arbetar för att vara en attraktiv arbetsgivare genom att stärka arbetsmiljön, förbättra chefers förutsättningar och utveckla kompetens långsiktigt. I förvaltningens kompetensförsörjningsplan konstateras att Skånetrafiken står inför en mängd utmaningar och förändringar som kommer att påverka hur vi behöver arbeta för att attrahera och behålla kompetens. Flera av insatserna är viktiga för förvaltningens utveckling i stort.

Arbetet fokuserar på fyra områden:

- kommunikation som gör avtryck
- framtidens introduktion av nyanställda
- branschens bästa kompetensutveckling
- en gemensam stark kultur.

Introduktionsprocessen anpassas till Skånetrafikens behov och införs stegvis under 2026. Kompetensplattformen utvecklas för att samla utbildningar och stärka chefs- och medarbetarutveckling. Det är fortsatt svårt att rekrytera specialister, men flera delar av verksamheten ser ändå förbättringar i rekrytering och kompetensmatchning.

Arbetsmiljöarbetet har stärkts genom systematiskt arbetsmiljöarbete och mål med fokus på:

- tydlig information från ledning
- arbetsbelastning i balans
- psykologisk trygghet.

Antal tillbud och antal arbetsskador återges nedan. Tillbud, arbetsskador och hälsofrämjande arbete är prioriterade förbättringsområden 2026. En tydlig process mot kränkande särbehandling har tagits fram för att öka tryggheten och säkerställa rättssäkra utredningar.

Chefstätheten är fortsatt god, vilket bidrar till närvarande ledarskap och bättre möjligheter att arbeta aktivt med arbetsmiljö och rehabilitering.

Några utvalda nyckeltal:

- sjukfrånvaro minskar från 5,3 procent till 4,6 procent
- chefstätheten är tolv medarbetare per chef
- personalrörlighet minskar, både totalt och bland chefer
- administratörgruppen, som tidigare haft större arbetsmiljöutmaningar, visar nu tydliga förbättringar i närvaro och hälsa.

Skånetrafiken arbetar med att tydliggöra processer, stärka bemanningen och minska beroendet av timanställda. Antalet månadsavlönade har ökat från 516 till 547 genom minskade vakanser, fler sommarvikarier och konsultväxlingar. Detta skapar större stabilitet och förbättrar arbetsmiljön.

	2025	2024	2023	2022	2021
Medarbetare	547	516	492	466	453
Kvinnor	329	320	300	283	273
Män	222	209	192	183	180
Heltid kvinnor	99,6%	99,7%	99,7%	97,5%	98,9%
Heltid män	99,8%	99,8%	99,5%	98,4%	97,8%
Deltid kvinnor	0,4%	0,3%	1,7%	2,5%	1,1%
Deltid män	0,2%	0,2%	0,5%	1,6%	2,2%
Anställda i ledande befattningar	47	47	50	45	46
Kvinnor i ledande befattningar	23	26	29	28	28
Män i ledande befattningar	24	21	21	17	18
Andelen kvinnor i ledande befattningar	48,9%	55,3%	58,0%	62,2%	60,9%
Andelen män i ledande befattningar	51,1%	44,7%	42,0%	37,8%	39,1%
Sjukfrånvaro i snitt	4,6%	5,3%	5,2%	5,2%	4,4%
Arbetsskador	4	11	7	13	17
Tillbud	22	4	4	8	9

Skånetrafikens totala klimatavtryck

Klimatpåverkan för hela Skånetrafikens verksamhet har beräknats för 2024 och 2025 i SKR:s klimatberäkningsverktyg²³ och enligt GHG-protokollets²⁴ principer.

2024 års beräkningar utgör basår och utgångspunkt för det nya övergripande klimatmål som antogs av kollektivtrafiknämnden november 2025. Nedan kan resultatet ses för 2024 och 2025.

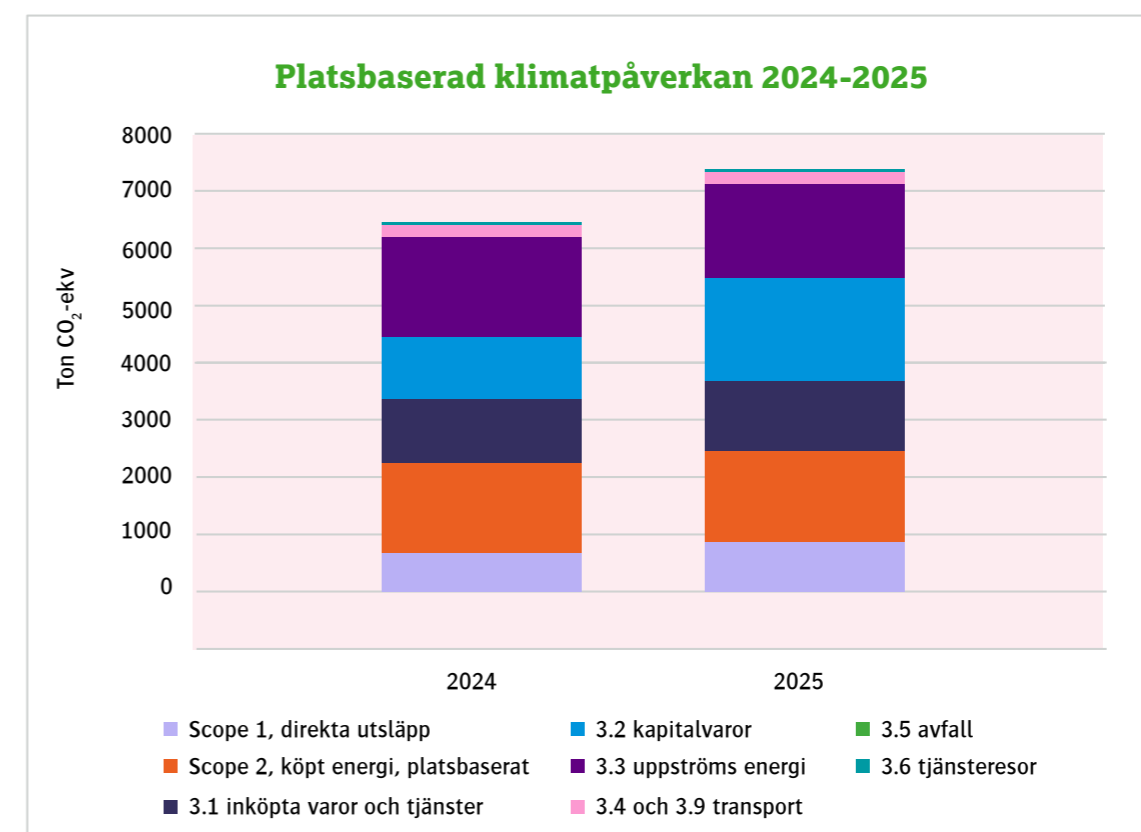
Resultatet är liknande mellan åren undantaget kapitalinvesteringar (scope 3.2) och köldmedier (scope 1). För kapitalinvesteringar beror skillnaden på att Skånetrafikens trafikutövare köpte avsevärt fler bussar 2025 än 2024. 2024 köptes 61 nya bussar och 166 nya personbilar och specialfordon till den särskilda kollektivtrafiken. 2025 köptes 89 nya bussar och 24 nya bilar. För köldmedier beräknas den under året påfyllda mängden. Denna fördubblades mellan 2024 och 2025, vilket förklarar hela ökningen i scope 1.

Totalt ökade Skånetrafikens totala beräknade klimatpåverkan med 14 procent 2025 jämfört med 2024. Detta resultat är inte jämförbart med resultatet för enbart drivmedel som redovisas i kapitlen ovan.

Det beror på följande:

- Den här beräkningen tar med energianvändning i byggnader, läckage av köldmedier, inköp, tillverkning av nya fordon, tjänsteresor osv utöver drivmedel i kollektivtrafiken.
- De emissionsfaktorer som används för el i klimatberäkningsverktyget är inte desamma som för drivmedelsberäkningen ovan. Här används platsbaserad metod²⁵, precis som Region Skåne gör. I beräkningarna för enbart drivmedel används marknadsbaserad metod för att kunna jämföra med övriga kollektivtrafikbolag i verktyget FRIDA²⁶.
- För 2025 är övriga emissionsfaktorer desamma mellan de två beräkningarna, men för 2024 och tidigare användes en avsevärt högre emissionsfaktor för biogas i beräkningen för enbart drivmedel. Det gör att klimatpåverkan per personkilometer minskar mellan 2024 och 2025 för enbart drivmedel samtidigt som den ökar för hela Skånetrafiken, där emissionsfaktorerna varit konstanta mellan åren och fler klimatpåverkande åtgärder räknas med.

Platsbaserade värden, ton CO ₂ -ekvivalenter	2024	2025	% skillnad
Scope 1, direkta utsläpp	7 095	9 061	28%
Scope 2, köpt energi, platsbaserat ²⁷	15 281	16 059	5%
3.1 inköpta varor och tjänster	11 595	11 921	3%
3.2 kapitalvaror	10 333	17 776	72%
3.3 uppströms energi	17 642	16 354	-7%
3.4 och 3.9 transport	2 110	2 095	-1%
3.5 avfall	7	6	-8%
3.6 tjänsteresor	10	16	54%
Totalt, platsbaserat	64 072	73 288	14%
Total klimatpåverkan per personkm, g CO ₂ ekv/pkm	17,6	21,7	23%



Diagrammet visar Skånetrafikens beräknade klimatpåverkan 2024 och 2025.

²³ Klimat och energi – SKR

²⁴ Homepage | GHG Protocol

²⁵ Vid marknadsbaserad beräkning tas hänsyn till om företaget köpt gröna certifikat, tex ursprungsgarantier eller Bra Miljöval. Om så är fallet används emissionsfaktorn för den specifika energimix som köpts. Om så inte är fallet används emissionsfaktorn för residualmix, dvs den el som är kvar när de gröna certifikaten plockats bort. Vid platsbaserad beräkning tas ingen hänsyn till köpets karaktär, enbart till var köpet har skett. Då används emissionsfaktorn för Nordisk elmix. I Skånetrafikens fall blir klimatpåverkan avsevärt lägre i marknadsbaserad beräkning än i platsbaserad eftersom man köper el märkt med Bra Miljöval.

²⁶ FRIDA är en digital samverkansplattform och miljö- och fordonsdatabas som används av Svensk Kollektivtrafik och dess medlemmar för att lagra, sammanställa, visa och följa upp fordonsinformation.

²⁷ Under 2025 räknades en ny emissionsfaktor för Nordisk elmix, som används vid platsbaserad beräkning av elens klimatpåverkan, fram. Då den är avsevärt lägre än tidigare emissionsfaktor tog Skånetrafiken beslutet att använda den nya emissionsfaktorn både för 2024 och 2025. Annars skulle resultatet bli avsevärt lägre för 2025 än för 2024 enbart på grund av den nya emissionsfaktorn och basåret 2024 inte vara representativt.



Miljönyckeltal allmän kollektivtrafik och serviceresor

Miljösiffror allmän kollektivtrafik (tåg- och bussdrift) ²⁸	2025	2024	2023	2022	2021	2020	2019
Resor ²⁹ (miljoner)	169,9	172,4	167,2	148,4	100,9	107,6	172,6
Körda km tåg ³⁰ (miljoner)	40,6	39,5	38,7	37	34,4	33,8	35,8
Körda km buss (miljoner)	87,1	84,1	83,7	84,9	79,3	82,9	86,4
Körda km spårvagn (miljoner)	0,30	0,30	0,28	0,26	0,22		
Körda km sammanlagt (miljoner)	128 ³¹	123,9	122,7	122	113,9	116,7	122,2
Förbrukade kWh förnybar el tåg (miljoner) ³²	287	278,0	266,7	255,8	245,6	229,0	251,5
Förbrukade kWh biogas buss (miljoner)	184,5	215,6	228,3	249,2	250,8	279,3	308,8
Förbrukade kWh biodiesel (RME, HVO) buss (miljoner) ³³	58,4	56,8	49,8	61,2	66,8	71,5	73,6
Förbrukade kWh förnybar el buss (miljoner)	47,3	35,0	29,9	23,2	10,6	5,9	3,5
Energiförbrukning kWh sammanlagt (miljoner)	579	587,1	576,4	588,7	575,0	585,6	637,5
Energiförbrukning kWh/km tåg	7,07 ³⁴	7,04	6,89	6,91	7,14	6,78	7,02
Energiförbrukning kWh/km buss	3,33	3,65	3,68	3,91	4,14	4,30	4,47
Energieffektivitet allmän kollektivtrafik kWh/pkm	0,17	0,16	0,19	0,20	0,31 ³⁵	0,31 ³⁶	0,19
Andel förnybara energislag i trafiken i %	100	100	100	100	100	100	100
Körda personkilometer (pkm miljoner)	3 356	3 617	3 105	2 948	1 885	1 901	3 392
Utsläpp koldioxidekvivalenter ton	13 353	18 217	19 018	20 923	21 619	24 165 ³⁷	23 399
Utsläpp koldioxidekvivalenter g/pkm	4,0 ³⁸	5,0	6,1	7,1	11,5	12,7 ³⁹	7
Utsläpp partiklar (PM) ton	1,0	1,1	1,2	1,2	1,4	1,6	1,9
Utsläpp partiklar mg/pkm	0,29	0,3	0,4	0,4	0,8	0,9 ⁴⁰	0,6
Utsläpp kväveoxider (NO _x) ton	48	61	71	89	118	135	158
Utsläpp kväveoxider g/pkm	0,014	0,017	0,023	0,029	0,063	0,071 ⁴¹	0,047

²⁸ Skånetrafiken kontrollerar alla, av trafikföretagen, inrapporterade bränslevolymer i fordon databasen Frida via undertecknat intyg från energileverantören. Granskningarna kontrolleras även av extern auktoriserad revisor.

²⁹ I dessa siffror ingår resor med Öresundståg i hela Sverige.

³⁰ Körda kilometer är tidtabellskilometer, inkl. tomkörning. Ersättningstrafiken ingår inte.

³¹ Samtidigt som antalet körda kilometer ökar något syns en minskning av utsläppen ton koldioxidekvivalenter från trafikens drivmedelsanvändning. Det förklaras dels av förflyttning från bussarnas förbränningsmotorer till eldrivna fordon. En annan orsak är att emissionsfaktorer för biogas och el har minskat jämfört med 2024.

³² Alla tågresor i Sverige körs på 50% ursprungsmärkt förnybar el och 50% el miljömärkt med Bra Miljöval.

³³ I dessa siffror ingår även förnybart drivmedel till värmare (till de eldrivna bussarna)

³⁴ För den spårbundna trafiken ser vi en ökad användning av energi (kWh) på grund av ökat antal körda kilometer.

³⁵ Energieffektiviteten försämrades på grund utav minskade antal personkilometer och minskat resande under pandemin.

³⁶ Samma kommentar som ovan

³⁷ De ökade CO₂-utsläppen jämfört med 2019 beror på byte av schablonen för el. I stället för 0,81 g CO₂ekv/kWh så använde Skånetrafiken 11,7 CO₂ekv g/kWh. Den nya högre schablonen inkluderar även CO₂-utsläpp från byggande av infrastruktur såsom byggande av vindkraftverk etcetera. 2023 justeras denna siffra till 11,93 gCO₂ekv/kWh för att följa SKR:s beräkningsmodell.

³⁸ CO₂ utsläppen per personkilometer minskar dock jämfört mot 2024, främst på grund av ökad elektrifiering och förändrade emissionsfaktorer

³⁹ De ökade utsläppen räknade i gram/personkilometer beror på både ökade CO₂-utsläpp pga. schablonbyte för el och på minskade personkilometer på grund utav pandemin.

⁴⁰ De ökade utsläppen räknade i gram/personkilometer beror på minskade personkilometer på grund utav pandemin.

⁴¹ De ökade utsläppen räknade i gram/personkilometer beror på minskade personkilometer på grund utav pandemin.

⁴² Klimatkompenserade enligt Gold Standard - Gold Standard | GS

⁴³ Klimatkompenserade enligt Gold Standard - Gold Standard | GS

⁴⁴ ICAO Carbon Emissions Calculator

Miljösiffror serviceresor (färdtjänst- och sjukresor)

	2025	2024	2023	2022	2021	2020	2019
Resor (miljoner)	1,6	1,6	1,5	1,4	1,3	1,1	1,3
Körda kilometer (miljoner)	43,0	41,5	41,7	41,1	38,8	32,7	37,8
Personkilometer (miljoner)	26,0	25,9	25,0	23,6	20,6	18,4	23,0
Tomma kilometer (miljoner)	17,8	16,3	17,8	17,8	16,8	14,4	14,8
Tomma kilometer av antal körda km i %	41	39	43	43	43	44	39
Energiförbrukning kWh färdtjänst och sjukresor (miljoner)	31,2	29,6	33,4	31,3	28,8	23,5	32,2
Utsläpp koldioxid ton	6 044	5 931	5 238	4 795	4 906	4 389	7 091
Utsläpp koldioxid g/km	141 ⁴⁵	143	126	117	126	134	188
Klimatkompenserade koldioxidutsläpp ton	5 654	5 374	4 590	4 153	4 369	3 989	4 496
Förbrukade kWh biogas (miljoner)	13,1	12,7	14	13,9	11,4	8,5	7
Förbrukade kWh HVO	0	0	0	0	173 309	260 355	946 596
Förbrukade kWh förnybar el	231 900	241 904	41 299	45 821	23 707	16 512	15 000
Förbrukade GWh diesel, klimatkompenserad ⁴²	17,7	16,4	19,1	17,3	17,1	14,6	16,4
Förbrukade MWh bensen, klimatkompenserade ⁴³	0,2	0,3	0,1	0,1	0,1	0,1	2,8
Andel tankad biogas i gasfordon%	98	97	99	99	99	99	73
Andel förnybara energislag	47%	47%	60%	61%	55%	36%	35%

Miljösiffror Riksfärdtjänst

	2025	2024	2023	2022	2021
Resor (antal)	4 944	4 966	4 458	3 488	1 946
Körda kilometer	1 005 777	1 237 540	998 790	746 803	538 377
Klimatkompenserade koldioxidutsläpp ton	77	81	51	71	43

Riksfärdtjänst gäller för resor till resmål utanför det område som 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 för Skånetrafikens del. 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)⁴⁴, tåg utifrån egna schabloner samt bil och buss utifrån dieseldrift.

Emissionsfaktorer och energiinnehåll

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

Bränsle/energi	Enhet	2025 Energiinnehåll kWh/enhet	2025 Emissionsfaktor g CO ₂ -ekv/enhet	2024 Emissionsfaktor g CO ₂ -ekv/enhet
Bensin reduktionsplikt	liter	8,7	2 647	2583
Biogas	kg	13,5	402	594 ⁴⁵
HVO (biodiesel)	liter	9,5	545	527
RME (biodiesel)	liter	9,2	1 155	1103
Ursprungsmärkt förnybar el (marknadsbaserad)	kWh	1	7,2	10,4
Diesel reduktionspliktig	liter	9,9	3 128	3146

2025 års emissionsfaktorer för biogas och el kommer från Sveriges Kommuner och Regioners (SKR) klimatberäkningsverktyg. Övriga schabloner baseras på FRIDA:s⁴⁶ framräknade bränsleblandningar och emissionsfaktorer. FRIDA använder i sin tur data från Energimyndigheten⁴⁷ för sina beräkningar. Av tabellen framgår det att det sker en större förändring av emissionsfaktorn för marknadsbaserad el och biogas mellan 2024 och 2025. Detta beror på uppdatering av underliggande beräkningsdata vilken bland annat styrs av produktionsmix, förändring i livscykelanalys samt uppdaterad metodik för beräkning.

Emissionsfaktorerna som används omfattar, i den mån det är möjligt och relevant, samtliga växthusgaser (redovisas i CO₂-ekvivalenter, CO₂ekv) och tar hänsyn till utsläpp i enlighet med principen, "well to wheel" (WTW).

⁴⁵ Denna emissionsfaktor kom från ett examensarbete som gjorts specifikt för förvaltningens sammansättning av biogas.

⁴⁶ FRIDA är en digital samverkansplattform och miljö- och fordonsdatabas som används av Svensk Kollektivtrafik och dess medlemmar för att lagra, sammanställa, visa och följa upp fordonsinformation.

⁴⁷ [Energimyndighetens drivmedelsrapport 2024](#)

Antal fordon i drift 2025

Fordon	2025	2024	2023	2022	2021
Totalt antal tåg	210	210	210	210	210
Öresundståg X31	111	111	111	111	111
Pågatåg X61	99	99	99	99	99
Totalt antal bussar	1 124	1085	1094	1105	1052
Elbussar	483	394	344	286	167
Biogasbussar	439	512	573	622	675
Biodieselbussar (RME och HVO)	196	179	177	197	210
Totalt antal spårvagnar	7	7	7	7	4
Totalt antal serviceresefordon (personbilar och specialfordon)	580	585	588	555	471
Personbilar på eldrift	24	26	9	9	4
Personbilar reduktionspliktig klimatkompenserad diesel	0	0	19	25	3
Personbilar biogas	291	299	267	259	230
Antal specialfordon biogas	0	0 ⁴⁸	22	24	24
Specialfordon reduktionspliktig klimatkompenserad diesel	265	260	271	238	210

⁴⁸ Under 2024 inträffade ett flertal gasolyckor i Kalmar län med ombyggda gasfordon, som föranledde att Skånetrafiken fattade ett beslut om en omedelbar utfasning av aktuella fordon för att undvika eventuella risker för förare, resenärer, verkstadspersonal och andra.



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	3, 35
2-2	Delar av organisationen som ingår i redovisningen	Om denna redovisning	34
2-3	Redovisningsperiod	Årsvis	
2-4	Väsentliga förändringar under redovisningsperioden avseende storlek, struktur, ägarskap eller leverantörskedjan	Inga förändringar	
2-5	Extern granskning	Bra miljöval, ISO 14001	17, 20
2-6	Beskrivning av verksamheten, leverantörskedjan och affärsrelationer	Det här är Skånetrafiken	35
2-7	Information om anställda	Nyckeltal, Skånetrafikens medarbetare	38-39
2-22	Värderingar, principer, riktlinjer	Våra policyer	36
2-23	Externa initiativ och andra initiativ om hållbarhet som organisationen stödjer eller omfattas av.	Bra miljöval, Globala målen, ISO 14001	18-20
2-24	Beskrivning av hur de väsentliga hållbarhetsaspekterna styrs	Våra fokusområden och mål, Våra policyer	10–15, 36
2-25	Vårt arbete med att minska negativ påverkan	Globala målen, Bra miljöval, Hållbarhetsprogrammet	10, 18
2-26	Mutor och korruption	Uppföljning av hållbarhetskrav	17
2-28	Medlemskap i urval	Globala målen, Bra miljöval	18
2-29	Intressentdialog	Ett urval av årets initiativ	26
3-1	Process för att definiera väsentliga frågor	Våra fokusområden och mål, Våra policyer	10–15, 36
3-2	Väsentliga frågor	Våra fokusområden och mål, Våra policyer	10–15, 36
3-3	Arbetet med väsentliga frågor	Våra fokusområden och mål, Bra Miljöval, Hållbarhetsprogrammet, Våra policyer	10–15, 36

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	13

Miljömässiga standarder	Beskrivning av upplysning	Skånetrafiken Hänvisning/kommentar	Sida
302-3	Energiintensitet	Miljönyckeltal	42–43
302-4	Minskad energianvändning	Miljönyckeltal	42–43
305-1	Direkta utsläpp av växthusgaser (Scope 1)	Skånetrafikens totala klimatavtryck	40
305-2	Indirekta utsläpp av växthusgaser, energi (Scope 2)	Skånetrafikens totala klimatavtryck	40
305-3	Övriga indirekta utsläpp av växthusgaser (Scope 3)	Skånetrafikens totala klimatavtryck	40
305-5	Minskning av växthusgasutsläpp	Miljönyckeltal	42–43

Sociala standarder	Beskrivning av upplysning	Skånetrafiken Hänvisning/kommentar	Sida
401-1	Nyanställning och personalomsättning	Nyckeltal, Skånetrafikens medarbetare	38
405-1	Mångfald hos styrelse, ledning och anställda	Nyckeltal, Skånetrafikens medarbetare	38
413-1	Verksamheter som har implementerat lokalt samhällsengagemang, konsekvensbedömningar och utvecklingsprogram	Ett urval av årets initiativ	26
417-1	Krav på information och märkning av produkter och tjänster	Bra Miljöval	20

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, spårvagn och tåg samt 6 500 serviceresor – till jobbet, skolan, sjukvården, familjen och vännerna. Våra resor med bussar, spårvagn, tåg samt serviceresor med biogas och förnybar el är märkta med Bra Miljöval. Genom att resa kollektivt bidrar vi tillsammans till ett hållbart samhälle, en bättre miljö och ett levande landskap.