Trafiknämnden/Trafikförvaltningen

Månadsrapport

September 2022

Innehållsförteckning

1 Förvaltningschefens kommentar 3
1.1 Väsentliga händelser 3
1.2 Bedömning av risker och möjligheter 6
1.3 Ledningens åtgärder 7

2 Verksamhet 8
2.1 Resande i kollektivtrafik 8

3 Personal 11
3.1 Helårsarbeten 12

4 Ekonomi 13
4.1 Resultat 13
4.2 Investeringar 19
4.2.1 Väsentliga händelser i investeringsobjekt januari-september 19
4.2.2 Utgift i jämförelse med budget 25
4.2.3 Årets prognos jämfört med årets budget 25
4.2.4 Ny- och ersättningsinvesteringar 26
4.2.5 Kommande investeringsbeslut för investeringsobjekt >300 mkr 26

1 Förvaltningschefens kommentar

1.1 Väsentliga händelser

Trafikförvaltningen bidrar till Region Stockholms uppdrag genom att planera, utveckla och handla upp kollektivtrafiken utifrån resenärens och regionens behov inom givna ekonomiska ramar. Resenärerna upplever att dagens kollektivtrafik är attraktiv genom bland annat dess goda tidhållning, turtäthet, pris och trafikinformation. Verksamheten bedrivs genom AB Storstockholms Lokaltrafik med dotterbolag (SL)[1].

Trafikförvaltningen har under 2022 kraftsamlat inom ett flertal områden för att säkra målsättningen att upprätthålla full trafik och för att kunna stå redo att vinna tillbaka resenärerna så snart restriktionerna hävts.

Samma dag som restriktionerna hävdes inledde trafikförvaltningen kommunikationsinsatser i syfte att locka tillbaka resenärerna. Råden att använda munskydd och undvika trängsel togs bort och ersattes med tips för att komma igång med arbetspendling, nya biljettmöjligheter, SL-resorna som bra miljöval, och SL:s trygghetschatt. Flera större kampanjer har därefter genomförts, till exempel inför påskhelgen och i slutet av april på temat ”SL:s miljöresa” med fakta kring kollektivtrafikens långsiktiga och målmedvetna arbete med miljö- och klimatansvar. Under sommaren har breda kampanjer för att resa med betalkort genomförts.

Som del i återstartspaketet riktades under sommaren en särskild satsning mot unga när 160 000 ungdomar erbjöds kostnadsfria sommarlovskort i syfte att få dessa att återvända till kollektivtrafiken efter pandemin.

Resandet mätt som genomsnittligt antal påstigande[2] har efter detta återhämtat sig och låg i augusti på 83 procent av 2019 års nivå.

Måndag 22 augusti startade ett längre försök att förbättra framkomligheten för stombusslinje 4. Resenärerna får därmed gå på vid samtliga dörrar på linjen. Resenärer med biljett köpt med betalkort, biljett i appen eller på ett grönt SL-kort kan nu blippa sig ombord via alla dörrar. Det här är ett försök för att bland annat utreda om påstigning genom alla dörrar kan korta väntetiden vid busshållplatserna och ge en snabbare resa.

Det gröna SL-kortet har lanserats på bred front och används redan av omkring 500 000 resenärer. Nu säljs mer än 85 procent av alla biljetter i det nya biljettsystemet, och

[1] Trafikförvaltningen (TF) inklusive SL-koncernen bedrivs och rapporteras som en koncern. Waxholms Ångfartygs AB (WÅAB) ingår som ett dotterbolag i SL-koncernen. Förvaltning för utbyggd tunnelbana (FUT) rapporterar separat till trafiknämnden. FUT ansvarar för rapportering av den särskilda resultatenheten inom ramen för AB SL där investeringsverksamheten bedrivs samt dotterbolaget SL Nya Tunnelbanan AB. Således ingår inte dessa enheter i TF:s rapportering. I denna rapport avses med begreppet trafikförvaltningen (TF) samtliga enheter som TF ansvarar för och är beskrivet ovan, om inget annat anges.
[2] Resande rapporteras med en månads fördröjning

från och med 29 augusti är det även möjligt att ladda på en enkelbiljett på sitt gröna kort via appen.

Under året har nya trafikavtal startats upp. Driftstart avseende Roslagsbanan med nya trafikutövaren Transdev skedde den 15 april 2022, och driftstart av busstrafik i Norrtälje (Transdev) skedde den 22 augusti 2022.

Prioriterat har också varit att säkra framdrift i uppdragen från regionfullmäktige och trafiknämnd, samt de fyra så kallade FC-aktiviteterna (fokusområden) Investeringsstyrning, Intern effektivitet, Biljett- och betal (byte av SL-Access), samt Kollektivtrafiken efter pandemin. Det sistnämnda området handlar om att säkerställa framtida intäkter, konkurrenskraft, ökat förtroende för SL och ett ökat kollektivt resande. Se vidare delårsrapport 2022 kapitel 1.

Trafikförvaltningen gick in i år 2022 med en budget i balans i enlighet med regionfullmäktiges beslutade resultatkrav om 404 mkr och övriga förutsättningar i regionens budget 2022, såsom verksamhetsanslag och taxor. Förvaltningens verksamhetsplan för 2022 tar sin utgångspunkt i den av regionfullmäktige beslutade budgeten för 2022 med efterföljande planår.

I enlighet med verksamhetsplan 2022 upprätthåller trafikförvaltningen fortsatt ett fullt trafikutbud. Kombinerat med en lägre resandenivå medför detta dock ett negativt ekonomiskt resultat. Verksamhetsplanen förutsätter att staten och/eller Region Stockholm ersätter intäktsbortfall till följd av covid-19 (RS 2021-0685). Regeringen har för 2022 aviserat kompensation för uteblivna biljettintäkter som bedöms kunna uppgå till cirka 440 mkr för Region Stockholm, vilket dock inte är tillräckligt för att täcka årets befarade bortfall av biljettintäkter på 1 663 mkr enligt senaste prognos.

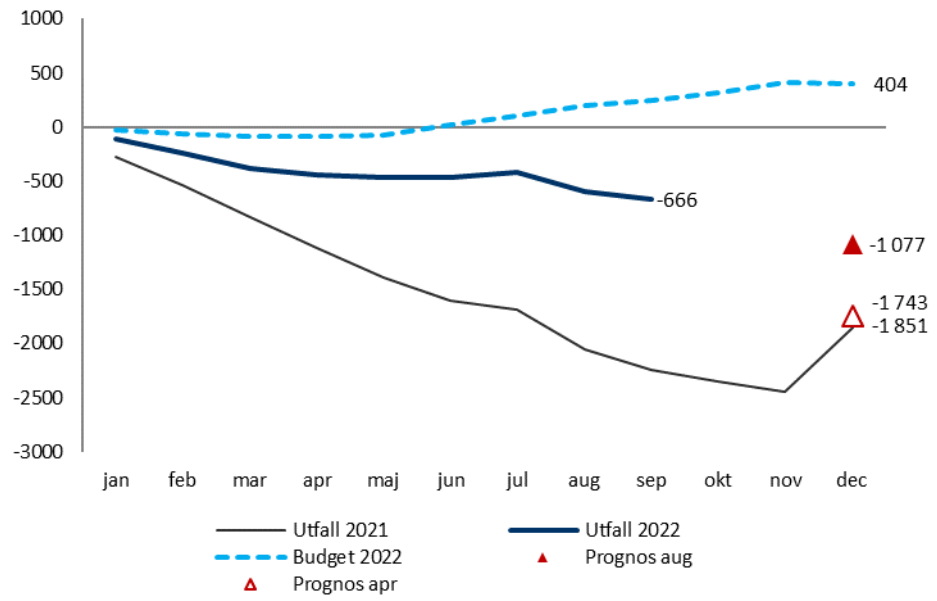
Trafikförvaltningens ekonomi har påverkats starkt av pandemins effekter på resandet. Det ackumulerade resultatet per september uppgår till -666 mkr och understiger periodens budget med 913 mkr. Biljettintäkterna minskar med 1 363 mkr jämfört med budget till följd av det lägre resandet. Biljettintäkterna har dock återhämtat sig snabbare än resandet. En förändrad biljettmix med högre intäkter per validering bidrar positivt. Förutom pandemins effekter börjar nu även kostnadsökningar drivet av bland annat kriget i Ukraina att påverka trafikförvaltningens ekonomi negativt. Kostnaderna för köpt trafik överstiger ackumulerad budget med 142 mkr till följd av markant ökade index. Därtill börjar riksbankens räntehöjningar slå igenom på nya och ombundna lån vilket gör att finansnettot överstiger periodens budget med 19 mkr. Kostnadsökningarna dämpas något till följd av låg upparbetningstakt inom drift och underhåll samt avskrivningar till följd av lägre aktiveringstakt än planerat för perioden.

I prognos per augusti uppgår årets resultat till -1 077 mkr att jämföra med årets budget om +404 mkr. Prognosen uppdateras i månadsrapport per oktober. Biljettintäkterna bedöms minska med 1 710 mkr jämfört med budget till följd av pandemins fortsatta effekter på resandet. Prognosen omfattar ett statsbidrag för intäktsbortfallet till följd av covid-19 uppskattat till 440 mkr. De totala kostnaderna förväntas överstiga budget med

458 mkr främst till följd av högre kostnader för köpt trafik (511 mkr) samt ökade räntekostnader (74 mkr). De högre kostnaderna motverkas delvis bland annat av lägre kostnader för avskrivningar (156 mkr).

Exklusive bortfall av biljettintäkter till följd av covid-19 (-1 663 mkr), statsbidrag för intäktsbortfall till följd av covid-19 (+440 mkr) och reavinst (+1 mkr) uppgår resultatprognosen för helåret till 144 mkr vilket understiger budget med 260 mkr. Den negativa avvikelsen är helt hänförlig till externa faktorer som trafikförvaltningen inte kan påverka såsom bränsleindex och räntenivåer.

Diagram: Resultat 2022 jämfört med resultat 2021 och budget 2022.



Investeringsutfallet för perioden uppgår till 2 851 mkr vilket ger en upparbetningsgrad på 37 procent jämfört med årsbudgeten på 7 805 mkr. Prognosen för året uppgår till 6 238 mkr och underskrider budget med 1 567 mkr.

Resandet har minskat markant till följd av covid-19 och de nya restriktioner som infördes i december 2021. Antalet genomsnittligt påstigande en vanlig vardag i augusti ackumulerat minskade med 24 procent jämfört med samma period 2019. I augusti månad enskilt var nedgången 17 procent. För kollektivtrafiken på vatten var resandet per augusti ackumulerat 5 procent högre än nivån 2019 på grund av nya trafikavtal och försökslinjer, se vidare kapitel 2.1 resande.

I övrigt följer nedan ett urval av väsentliga händelser som skett under månaden september:

- Uppgraderingen av tunnelbanans C20-vagnar pågår för fullt. Varje månad rullar tio upprustade tunnelbanevagnar ut från lokverkstaden i Västerås. Här uppgraderas och moderniseras SL-trafikens 271 vagnar av C20-typ för bibehållen vagnkvalitet och förbättrad resenärsupplevelse. Exempel på åtgärder är upprustade säten, nya informationsskärmar, generösare ytor att röra sig i, fler stänger att hålla sig i och fler trygghetskameror. Till och med september har närmare hälften av vagnarna rustats upp.

- Lågsäsong på Waxholmsbolaget – då gäller SL-biljett ombord. Genom att låta många av SL:s periodbiljetter gälla i Waxholmsbolagets trafik under lågsäsong får fler invånare i Stockholmsregionen tillgång till skärgården. Sedan 2018 är det möjligt att under lågsäsong, 14 september – 29 april, åka fritt med Waxholmsbolagets båtar om man har en SL-biljett som är giltig i 30 dagar eller längre. Detsamma gäller motsvarande biljetter i skolsortimentet och SL/UL-sortimentet samt Movingoresenärer med SL-giltighet i biljetten.

- Kommunikationsinsatser kopplade till stängning av biljettautomater har genomförts. Övergången från gamla Access-systemet till ett nytt biljettsystem börjar närma sig uppploppet. Från slutet av september kommer det inte längre gå att köpa biljetter i SL:s biljettautomater. Däremot kommer det fortsatt gå att fylla på kortet för att hinna resa upp reskassa. Efter den sista mars 2023 kommer det inte längre gå att resa med Access-korten, men det kommer vara möjligt för resenärerna att få tillbaka återstående pengar på kortet.

- Den pilot med cykel på lokalbana som pågått under två månader avslutades sista september och kommer nu att utvärderas.

- Trafikförvaltningen har publicerat preliminärt upphandlingsdokument (PUD) avseende underhåll av spåranläggningen i tunnelbanan. Syftet med att göra ett PUD är att inhämta marknadens synpunkter på kravställningen inför publiceringen av det slutgiltiga upphandlingsdokumentet.

1.2 Bedömning av risker och möjligheter

Analys av trafikförvaltningens arbete med riskhantering visar att identifierade risker som bedöms som mycket höga är kopplade till målen avseende Hållbar investeringsutveckling, Ett resultat i balans, samt att Region Stockholms verksamheter är resilienta.

De högst värderade riskerna för verksamhetsåret 2022 var vid delårsuppföljningen följande:

- risk att investeringar överskrider beslutade ramar och inte når fulla effektmål
- risk för att minskade intäkter och begränsade möjligheter att reducera kostnaderna i motsvarande grad resulterar i en ekonomi ur balans och en mindre attraktiv kollektivtrafik på sikt
- risk för intäktsbortfall och felaktig redovisning på grund av byte från SL Access till nytt biljettsystem
- risk för antagonistiskt angrepp

Trafikförvaltningen bedömer att dessa riskers värdering är oförändrade i förhållande till den rapportering som gjordes i delåret..

Framtagna kontroller och åtgärder syftar till att minska sannolikheten för att dessa risker materialiseras eller minska deras negativa påverkan på verksamheten. Arbetet med att utföra dessa kontroller och åtgärder pågår och resultatet kommer att presenteras mer detaljerat i årsrapporten per december (verksamhetsberättelsen).

1.3 Ledningens åtgärder

Rapportering av ledningens åtgärder sker i samband med årsrapporten per december (verksamhetsberättelsen).

2 Verksamhet

2.1 Resande i kollektivtrafik

Resande: Redovisning av antal resande i tusental per trafikslag jämfört med budget och föregående år, Kollektivtrafik på vatten innefattar skärgårdstrafik och pendelbåtslinjer.

Resande kollektivtrafik (totalt tusental)	Utfall ack 2208	Utfall ack 2108	Förändr. 2208-2108	Prognos 2022	Budget 2022	Avvik PR-BU	Bokslut 2021
Kollektivtrafik på land, genomsnitt påstigande	2 091	1 555	34,5%	2 303	2 306	-3	1 765
Kollektivtrafik på vatten, påstigande totalt	4 709	2 852	65,1%	6 161	4 571	1590	4 176

Föregående års värden kan skilja sig mot vad som tidigare har rapporterats eftersom justeringar görs retroaktivt.

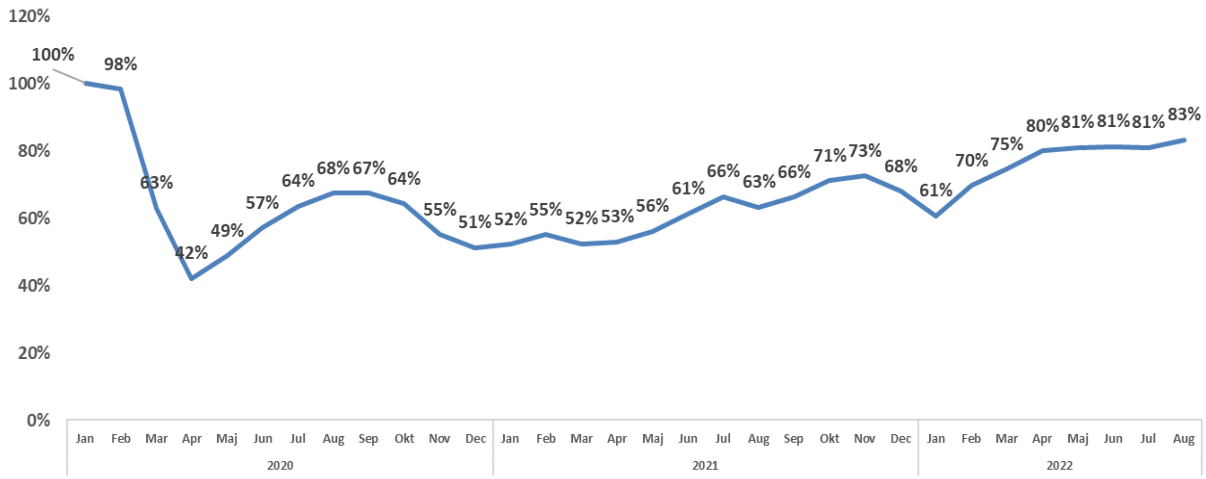
Utfall i jämförelse med föregående år

Kollektivtrafik på land, genomsnittligt påstigande[3]
Resandet har minskat till följd av covid-19 men en gradvis ökning har skett sedan restriktionerna släpptes i februari 2022. Antalet genomsnittligt påstigande en vanlig vardag till och med augusti uppgår 2 091 tusen vilket är en minskning med 24 procent jämfört med normalåret 2019. Jämfört med samma period 2021 ökar resandet 35 procent. Resandet med lokalbana och pendeltåg har återhämtat sig mer än det för buss och tunnelbana.

De månadsvisa utfallen i förhållande till normalåret 2019 illustreras i nedan diagram. Minskningen av antal påstigande jämfört med 2019 är hänförligt till förändrade resmönster till följd av pandemin.

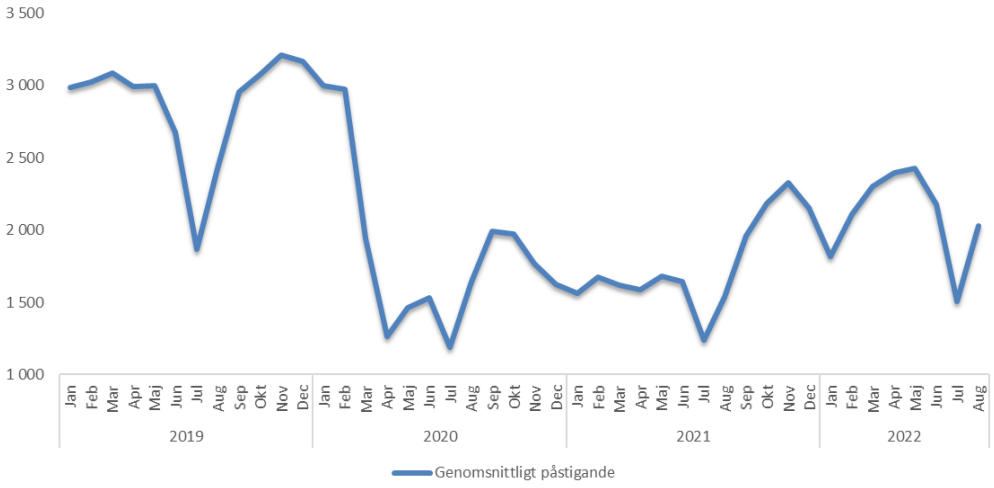
Diagram: Resande (antal genomsnittligt påstigande en vanlig vardag) i kollektivtrafiken på land per månad i förhållande till normalåret 2019

3 Resandeutvecklingen i kollektivtrafiken på land, mätt som antal genomsnittligt påstigande budgeterades till 2 306 tusen genomsnittligt påstigande per vanlig vardag. Antalet genomsnittligt påstigande varierar med tid på året. Under sommaren har alla trafikslag färre genomsnittligt påstigande än under vintermånaderna. Resandet rapporteras med en månads fördröjning.



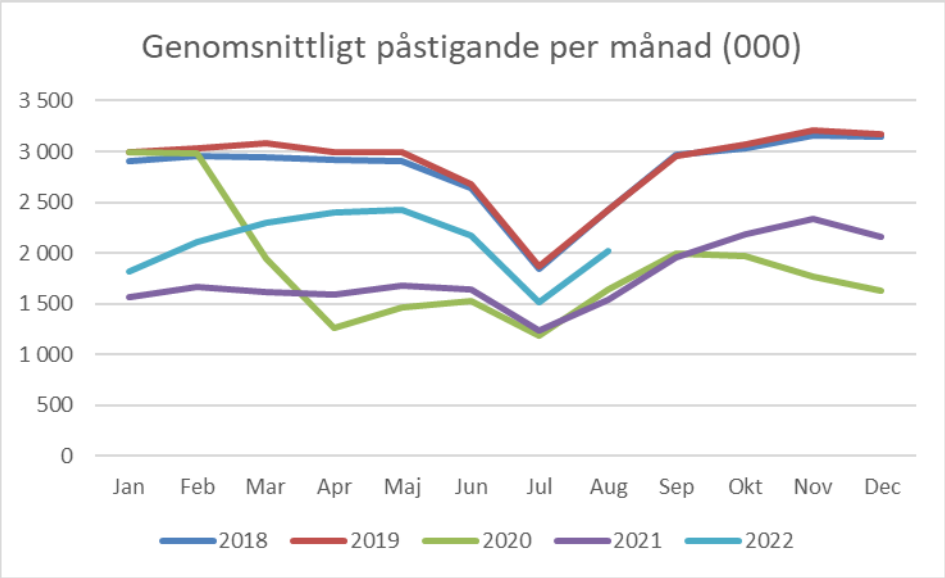
Det normala säsongsmönstret, med lägre resande under sommarperioden, ses år 2019 i nedan diagram, utvecklingen av pandemin har därefter ändrat mönstret. I december 2021 och januari 2022 vände resandet ned efter att nya rekommendationer införts av Folkhälsomyndigheten. I februari 2022 släpptes restriktionerna på nytt.

Diagram: Resande (antal genomsnittligt påstigande en vanlig vardag) i kollektivtrafiken på land per månad



I de månadsvisa utfallen noteras nedan att resandet de elva senaste månaderna ligger över motsvarande period föregående år.

Tabell: antalet påstigande i kollektivtrafiken på land en vanlig vardag, tusental



Kollektivtrafik på vatten, påstigande totalt
Antalet påstigande till och med augusti uppgår 4 709 tusen vilket är en ökning med 5 procent jämfört med normalåret 2019. Ökningen jämfört med 2019 beror på ökad pendelbåtstrafik i och med nytt trafikavtal (Linje 80 sjövägen) med fler avgångar och högre kapacitet, samt den nya försökslinjen Linje 83. Jämfört med samma period 2021 ökar resandet 65 procent.

3 Personal

Hantering av covid-19 pandemin kopplat till trafikförvaltningens uppdrag samt implementering av arbetssätt kring distansarbete har fortsatt att präglat verksamheten under 2022. Från och med 1 januari 2022 har medarbetare och chefer på trafikförvaltningen möjlighet att, efter överenskommelse med närmsta chef, teckna individuella avtal om distansarbete. Från den 1 april sker arbetet fullt ut från kontoret om inte individuellt avtal om distansarbete tecknats.

Såväl fysisk som psykosocial arbetsmiljö har varit i fokus. Under året har flertalet rutiner och inriktningar tagits fram och implementerats med anledning av hemarbete och nya arbetssätt. Arbetssätt och mötesstrukturer har förändrats till mer digitala.

Takten på digitaliseringen har ökat till följd av pandemin, och verktyg för distansarbete har introducerats. Det har funnits både möjligheter och utmaningar med digitaliseringen och brister har ibland uppstått i prestanda och stabilitet vilket medfört att produktiviteten påverkats.

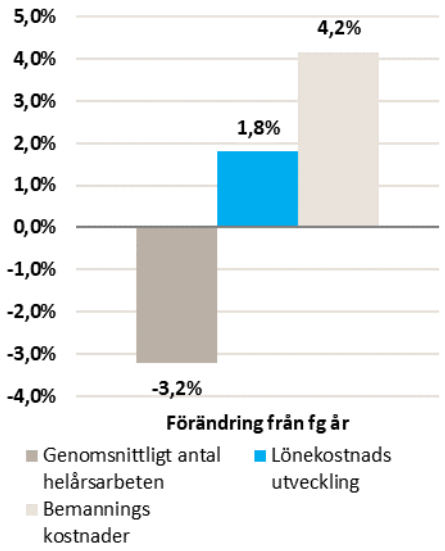
Ett systemstöd för att underlätta för förvaltningens chefer att arbeta systematiskt med arbetsmiljön införs nu. Med hjälp av Stödet skapas förutsättningar för att systematiskt undersöka, riskbedöma, åtgärda samt följa upp det systematiska arbetsmiljöarbetet.

Ett projekt för att lyfta fram trafikförvaltningens arbetsgivarerbjudande har startats upp efter sommaren, i syfte att tydliggöra förvaltningen som ett attraktivt och känt arbetsgivarvarumärke.

Inom ramen för FC-aktivitet Intern Effektivitet återfinns ett antal delprojekt till exempel stärkt ledarskap, stärkt organisation (konsultväxling), effektivisering och digitalisering av interna processer (pilot: onboarding).

3.1 Helårsarbeten

Bemanning: Redovisning av helårsarbeten och bemanningskostnader



Genomsnittligt antal helårsarbeten har minskat 3,2 procent jämfört med samma period föregående år och uppgår till 872. De direkta lönekostnaderna ökar till följd en engångseffekt av den av regionfullmäktige beslutade covid-bonusen.

Totala bemanningskostnaderna ökar också jämfört med samma period föregående år till följd intag av resurskonsulter på vakanta tjänster.

Utfall i jämförelse med budget

Antalet helårsarbeten per september understiger antalet i periodiserad budget. Även bemanningskostnaderna understiger budget, främst genom lägre kostnader för anställd personal till följd av vakanser och frånvaro, vilket delvis motverkas av kostnader för intag av resurskonsulter.

Prognos i jämförelse med budget

Budget 2022 omfattar full bemanning avseende helårsarbeten, såväl i antal som kostnader. Inhyrd personal budgeteras därmed inte. I prognosen är antal helårsarbeten detsamma som i budget och bemanningskostnaderna beräknas överstiga budget marginellt, främst beroende på högre pensionskostnader.

4 Ekonomi

4.1 Resultat

Resultaträkning: Trafikförvaltningens resultat 2022 jämfört med budget samt resultat 2021. Verksamhetsinterna intäkter och kostnader ingår ej i resultaträkningen nedan.

Resultat (mkr)	Ack utfall 2209	Ack budget 2209	Avvik utf-bu 2209	Ack utfall 2109	Föränd fg år %	Prognos 2022	Budget 2022	Avvik PR-BU	Bokslut 2021
Verksamhetsanslag	7 852	7 852	0	7 588	3,5%	10 469	10 469	0	10 117
Biljettintäkter	5 866	7 229	-1 363	3 995	46,8%	8 194	9 904	-1710	5 926
Uthyrning fordon	1 040	1 048	-8	1 041	-0,1%	1 385	1 389	-4	1 387
Uthyrning lokaler	676	677	-1	655	3,2%	915	903	12	874
Reklamintäkter	261	270	-9	275	-5,2%	348	359	-11	359
Övriga intäkter	1 092	834	258	947	15,4%	1 798	1 109	689	2 603
Verksamhetens intäkter	**16 787**	**17 910**	**-1 123**	**14 501**	**15,8%**	**23 109**	**24 133**	**-1023**	**21 266**
Personalkostnader	-641	-667	26	-616	4,2%	-905	-897	-8	-843
Köpt landtrafik (SL)	-11 001	-10 903	-99	-10 200	7,9%	-15 089	-14 641	-448	-14 063
Köpt sjötrafik (WÅAB)	-369	-325	-43	-332	11,1%	-475	-412	-63	-410
Drift och underhåll	-1 785	-1 975	190	-1 628	9,6%	-2 616	-2 690	74	-2 343
Övriga kostnader	-655	-689	35	-994	-34,1%	-1 046	-951	-95	-1 441
Verksamhetens kostnader	**-14 451**	**-14 560**	**109**	**-13 770**	**4,9%**	**-20 131**	**-19 592**	**-540**	**-19 100**
Avskrivningar	-2 615	-2 734	120	-2 569	1,8%	-3 489	-3 645	156	-3 490
Finansnetto	-388	-369	-19	-407	-4,9%	-566	-492	-74	-526
Resultat*	**-666**	**247**	**-913**	**-2 245**		**-1 077**	**404**	**-1481**	**-1 851**

** Avser resultat före bokslutsdispositioner och skatt. Inkluderar effekten av förändrad diskonteringsränta på pensionsskulden.*

Ackumulerat utfall jämfört med budget
Periodens ackumulerade resultat uppgår till -666 mkr och understiger periodiserad budget med 913 mkr. Utfallet påverkas i stor omfattning av det lägre resandet i pandemins spår samtidigt som trafikproduktionen alltjämt utförs i full omfattning vilket ger ett negativt resultat för trafikförvaltningen. De totala kostnaderna för perioden understiger dock budget främst till följd av en låg upparbetning på underhåll och en förskjuten aktiveringstakt inom investeringsverksamheten. Köpt trafik överstiger budget på grund av ökade indexkostnader till följd av högre bränslepriser på världsmarknaden. För fler detaljer se vidare nedan under rubrik *Utfall i jämförelse med budget*.

Huvudsakliga orsaker till avvikelserna inom respektive resultatkategori redovisas nedan. Resultatneutrala avvikelser kommenteras ej i detalj.[4]

Prognos jämfört med budget
I prognos per augusti uppgår årets resultat till -1 077 mkr att jämföra med årets budget om +404 mkr. Biljettintäkterna bedöms minska med 1 710 mkr jämfört med budget till följd av pandemins fortsatta effekter på resandet. Prognosen omfattar ett statsbidrag för intäktsbortfallet till följd av covid-19 uppskattat till 440 mkr. De totala kostnaderna förväntas överstiga budget med 458 mkr främst till följd av högre kostnader för köpt trafik (511 mkr) samt ökade räntekostnader (74 mkr). De högre kostnaderna motverkas delvis bland annat av lägre kostnader för avskrivningar (156 mkr) samt drift och underhåll (74 mkr).

Exklusive bortfall av biljettintäkter till följd av covid-19 (-1 663 mkr), statsbidrag för intäktsbortfall till följd av covid-19 (+440 mkr) och reavinst (+1 mkr) uppgår resultatet för helåret +144 mkr vilket understiger budget med 260 mkr. Den negativa avvikelsen är helt hänförlig till externa faktorer som trafikförvaltningen inte kan påverka såsom bränsleindex och räntenivåer.

Jämfört med prognos per april har prognosen förbättrats med 666 mkr (före pandemieffekter och reavinst). Förbättringen beror på intäktssidan främst på högre biljettintäkter (438 mkr) genom ett förändrat köpmönster hos resenärerna och högre övriga intäkter (597 mkr) kopplat till högre bidrag, framförallt statsbidrag för intäktsbortfall på grund av covid-19, samt ökad vidarefakturering. De totala kostnaderna beräknas öka med ytterligare 369 mkr främst till följd av högre index inom köpt trafik (409 mkr) och högre räntekostnader (43 mkr). Ökningen motverkas bland annat av lägre kostnader för drift och underhåll (56 mkr) och avskrivningar (68 mkr) till följd av förskjutningar inom underhålls- och projektverksamhet.

Huvudsakliga orsaker till avvikelserna för periodens utfall mot budget samt helårsprognos jämfört med budget inom respektive resultatkategori redovisas nedan. Resultatneutrala avvikelser kommenteras ej i detalj.[5]

Periodens kostnadsutveckling jämfört med föregående år[6]
Verksamhetens kostnader ökar med 4,9 procent jämfört med föregående år, vilket är lägre än periodens budgeterade kostnadsökning (5,7 procent). Kostnadsutvecklingen för köpt trafik, som är tongivande för verksamhetens kostnadsutveckling, är 8,0 procent vilket till större delen beror på indexökningar inom avtalen. Drift och underhåll ökar med 9,6 procent till följd av ett högre planerat underhåll men är trots det inte i närheten av periodens budgeterade utveckling om 21,3 procent. Engångskostnader

4 Trafiknämndens verksamhetsområden har kostnader där motsvarande intäkter erhålls. Eventuella avvikelser för dessa har ingen påverkan på resultatet. Exempel på detta är externa projekt (arbeten som utförs för annans räkning) samt uthyrning av fordon och lokaler.

5 Trafiknämndens verksamhetsområden har kostnader där motsvarande intäkter erhålls. Eventuella avvikelser för dessa har ingen påverkan på resultatet. Exempel på detta är externa projekt (arbeten som utförs för annans räkning) samt uthyrning av fordon och lokaler.

6 Här avses ackumulerat utfall från årets början jämfört med samma period föregående år

avseende skadestånd år 2021 finns ej innevarande år vilket bidrar till att dämpa den samlade utvecklingen av verksamhetens kostnader. Avskrivningskostnaderna ökar med 1,8 procent till följd av successiva driftsättningar av investeringar men når inte upp till planerad nivå om 6,4 procent. Orsaker till avvikelser mot budget beskrivs nedan.

Utfall i jämförelse med budget

Periodens utfall uppgår till -666 mkr och understiger periodens budget med 913 mkr. Avvikelsen beror huvudsakligen på följande:

Verksamhetens intäkter

Verksamhetens intäkter understiger ackumulerad budget med 1 123 mkr.

Biljettintäkter

Biljettintäkterna understiger budget med totalt 1 363 mkr varav SL-trafiken står för merparten om 1 372 mkr. Budgeten baseras på resandenivån som rådde före pandemin bröt ut.[7] Utfallet understiger budget då resandet fortsatt är påverkat av pandemins effekter. Resandenivån[8] har till och med augusti varit cirka 76 procent av den nivå som rådde före pandemin. Under augusti månad uppgick nivån till 83 procent. Biljettintäkterna har dock återhämtat sig snabbare än själva resandet. En förändrad biljettmix med högre intäkter per validering bidrar positivt. Vidare påverkas utfallet negativt till följd av sommarens fria resor för ungdomar, vilket dock motverkas av ett regioninternt bidrag under Övriga intäkter nedan.

Skärgårdstrafikens biljettintäkter understeg budget i början av året på grund av fortsatta restriktioner. Därefter har resandet ökat igen och därigenom även intäkterna. Totalt för perioden överstiger intäkterna budget med 9 mkr.

Övriga intäkter

Övriga intäkter[9] består huvudsakligen av resultatneutral vidarefakturering (bränsle, diverse material och uthyrning etcetera). Periodens utfall överstiger budget med 241 mkr huvudsakligen genom ökad vidarefakturering (164 mkr) främst kopplat till externa arbeten åt annan part och vidaresålt bränsle till trafikentreprenörer. Vidare överstiger bidragen med 91 mkr främst avseende regioninterna bidrag för ungdomsbiljetter och covid-bonus till anställda, samt kontrollavgifter med 9 mkr till följd av ökat fokus på kontroller. Avvikelsen motverkas av ett antal negativa poster främst lägre bränsleintäkter inom sjötrafiken (19 mkr) och reklamintäkter (9 mkr).

Verksamhetens kostnader

Verksamhetens kostnader understiger ackumulerad budget med 109 mkr.

7 Den totala budgeterade nivån på biljettintäkter 2022 utgår från den nivå som rådde före pandemins start inom ramen för Budgetunderlag 2021

8 Resandenivå mätt som genomsnittligt antal påstigande. Senast uppmätta månad vid rapportens upprättande är augusti.

9 Sammanfattning av följande rader i resultaträkningen; Uthyrning fordon, Uthyrning lokaler, Reklamintäkter och Övriga intäkter. Det ackumulerade utfallet omfattar reavinster om ca 1 mkr kopplat till flera mindre transaktioner.

Personalkostnader
Personalkostnaderna understiger budget med 26 mkr främst till följd av vakanser och frånvaro vilket delvis motverkas av kostnader för intag av resurskonsulter till följd av frånvaron. I juni påverkades utfallet av en engångsutbetalning av covid-bonus till anställda enligt fullmäktiges beslut (ca 10 mkr). För detta ersätts förvaltningen med ett bidrag redovisat under övriga intäkter.

Köpt trafik SL
Kostnaderna för SL-trafiken överstiger budget med 99 mkr. Inom busstrafiken noteras högre kostnader om sammanlagt 230 mkr främst kopplat till index till följd av högre råvarupriser samt högre kostnader för interimsavtal och tilläggsavtal. Kostnadsökningen motverkas delvis av en generell riskreserv. Trots ett högre fakturerat index för perioden beräknas indexkostnaderna att bli ännu högre före årets slut till följd av prisökningstakten för bränsle på världsmarknaden.

I övrigt understiger de flesta trafikslag budget förutom pendelbåtstrafiken som överstiger med 5 mkr till följd av högre bränslepriser. Pendeltågstrafikens kostnader understiger budget med 61 mkr främst genom lägre incitament och index. Lokalbanetrafikens kostnader understiger budget med 53 mkr på grund av ett flertal mindre avvikelser inom avtalen. Vidare noteras lägre kostnader för kategori trafikslagsgemensamt som understiger budget med 22 mkr, främst kopplat till kundtjänsten.

Köpt trafik WÅAB
Skärgårdstrafikens kostnader överstiger budget med 43 mkr till följd av högre bränsleindex.

Drift och underhåll
Drift och underhåll understiger budget med 190 mkr till följd av att trafikrelaterade underhållsarbeten inte ligger i fas med budget, bland annat underhåll på C20 tunneltågsvagnar och banunderhåll. Förändrad affärsmodell inom sjötrafikens bränslehantering ger också lägre kostnader men samtidigt lägre intäkter. Det låga utfallet motverkas av högre kostnader för el och energi till följd av den oroliga världsmarknaden.

Övriga kostnader
Övriga kostnader understiger budget med 35 mkr främst på grund av lägre kostnader för MÄLAB (77 mkr) till följd av lägre trafikproduktion än förväntat från ny entreprenör. Vidare understiger utfallet till följd av att periodens utrangeringar inte hittills har nått upp till det reserverade utrymme som är periodiserat linjärt över året (54 mkr). Den positiva avvikelsen motverkas bland annat av högre kostnader för externa entreprenader (63 mkr) vilka till större delen vidarefaktureras samt minskad kostnadsreducering för nedlagd tid i investeringsprojekt på grund av vakansläget (30 mkr).

Kapitalkostnader
Kapitalkostnaderna understiger budget med 101 mkr. Avskrivningskostnaderna är 120 mkr lägre än budget bland annat på grund av förskjutningar i aktiveringen av diverse investeringsprojekt, bland annat tunneltåg C30 och roslagsbanevagnar X15p. Finansnettot överstiger budget med 19 mkr på grund av ett högre ränteläge som påverkar lån och leasing.

Covid-19 effekt på utfall
Pandemins påverkan på utfallet är bortfallet av biljettintäkter. Det covid-relaterade bortfallet uppgår till -1 323 mkr under perioden. Jämfört med föregående månad har bortfallet ökat med 124 mkr.

Prognos i jämförelse med budget

Prognos per augusti uppgår till -1 077 mkr och understiger budget med 1 481 mkr före pandemieffekter och reavinst räknats av. Nedan beskrivs huvudsakliga avvikelser per resultatrad:

Verksamhetens intäkter
Verksamhetens intäkter beräknas understiga budget med sammanlagt 1 023 mkr.

Biljettintäkter
Biljettintäkterna väntas understiga budget med totalt 1 710 mkr huvudsakligen till följd av pandemin, och är nästan helt är hänförligt till SL-trafiken. Budgeten för 2022 baserades på ett genomsnittligt resande om 80 procent på årsbasis (år 2019 som bas), samt en kompenserande post om 2 258 mkr för att möta intäktsnivån före pandemins start.[10] Årsprognosen per augusti bygger fortsatt på ett resande om runt 80 procent. Förvaltningen räknar i prognosen med ett statsbidrag för intäktsbortfallet till följd av covid-19 uppskattat till 440 mkr vilket inte ens täcker hälften av det beräknade bortfallet. Vidare är prognosen påverkad negativt av ett intäktstapp till följd av fria ungdomsbiljetter under sommaren. För detta ersätts dock förvaltningen av ett regioninternt bidrag. Både statsbidraget för covid-relaterat bortfall och regionbidraget för ungdomsbiljetter redovisas under övriga intäkter.

Biljettintäkterna från skärgårdstrafiken beräknas överstiga budget med 7 mkr främst till följd av ett högre resande från och med april.

Övriga intäkter
Övriga intäkter[11] består främst av resultatneutral vidarefakturering (fordonsgas, diverse material och uthyrning med mera). I prognosen beräknas de samlade övriga intäkterna

[10] Den totala budgeterade nivån på biljettintäkter 2022 utgår från den nivå som rådde före pandemins start inom ramen för Budgetunderlag 2021.

11 Sammanfattning av följande rader i resultaträkningen; Uthyrning fordon, Uthyrning lokaler, Reklamintäkter och Övriga intäkter. Prognosen omfattar reavinster om knappt en (1) mkr.

öka med 686 mkr mot budget. Avvikelsen kommer främst från högre bidrag (534 mkr) till största delen kopplat till statsbidrag för covid-relaterat intäktsbortfall (440 mkr) samt regioninterna bidrag för fria ungdomsbiljetter under sommaren samt covid-bonus till anställda. Vidare överstiger intäkterna genom högre vidarefakturering för externa projekt (84 mkr), ökad bränsleförsäljning i busstrafiken (65 mkr), högre kontrollavgifter (15 mkr) och lokalhyror för depåer (12 mkr). Avvikelsen motverkas bland annat av lägre intäkter för bränsleförsäljning inom sjötrafiken (22 mkr) samt lägre reklamintäkter (11 mkr).

Verksamhetens kostnader
Verksamhetens kostnader beräknas överstiga budget med sammanlagt 540 mkr.

Personalkostnader
Personalkostnaderna beräknas överstiga budget med 8 mkr. Avvikelsen beror främst på en engångskostnad i juni avseende utbetalning av covid-bonus (10 mkr) till anställda enligt beslut i fullmäktige. För detta ersätts förvaltningen med ett regioninternt bidrag redovisat under övriga intäkter. Pensionskostnaderna ökar med 3 mkr medan utbildnings- och konferenskostnader är 5 mkr lägre än budget.

Köpt trafik SL
Kostnaderna för SL-trafiken förväntas överstiga budget med 448 mkr. Busstrafiken står för merparten av avvikelsen med 531 mkr, vilket främst beror på ökade indexkostnader på grund av högre bränslepriser på världsmarknaden. Vidare ökar kostnaderna inom pendelbåtstrafiken (10 mkr) på grund av högre bränslekostnader bland annat genom ökad reduktionsplikt.

I övrigt minskar kostnaderna gentemot budget för respektive trafikslag.
Pendeltågstrafikens kostnader beräknas bli 75 mkr lägre än budget, främst på grund av lägre incitamentskostnader till följd av försämrade indikatorer inom trafiken.
Lokalbana respektive Tunnelbana understiger budget knappt med 7 respektive 4 mkr.
Trafikslagsgemensamma kostnader understiger budget med 4 mkr främst på grund av lägre kostnader för kundtjänsten.

Köpt trafik WÅAB
Skärgårdstrafikens kostnader förväntas öka med 63 mkr på helårsbasis. Avvikelsen beror nästan helt på högre bränslekostnader, dels på grund av högre index och dels till följd av en förändrad affärsmodell jämfört med budget.

Drift och underhåll
Kostnaderna för drift och underhåll understiger budget med 74 mkr vilket främst beror på att förskjutna underhållsarbeten i förhållande till budget, och lägre bränslekostnader i sjötrafiken till följd av förändrad affärsmodell. Avvikelsen motverkas av högre kostnader för el och energi till följd av den senaste tidens prisökningar på världsmarknaden.

Övriga kostnader
Övriga kostnader beräknas bli 95 mkr högre än budget. Högre kostnader noteras för flertalet poster där motsvarande intäkter erhålls, bland annat ökade kostnader för externa entreprenader (50 mkr), specialistkonsulter (20 mkr) vilka främst arbetar inom externa projekt samt ökade kostnader för bussbränsle (25 mkr). Avvikelsen påverkas vidare negativt till följd av lägre kostnadsreducering genom färre arbetade timmar i investeringsprojekt (31 mkr) samt flera mindre kostnadsposter därutöver. Avvikelsen motverkas av lägre kostnader för MÄLAB till följd av en minskad trafikering (50 mkr).

Kapitalkostnader
Kapitalkostnaderna förväntas bli 82 mkr lägre än budget. Lägre avskrivningskostnader beräknas till 156 mkr, på grund av förskjutna tidplaner inom en del projekt, till stor del leveranser av fordon (C30 och X15p). Räntekostnaderna (finansnetto) prognostiseras bli 74 mkr högre än budget till följd av ett högre ränteläge som påverkar nya och ombundna lån.

Covid-19 effekt på prognos
Pandemins påverkan på trafikförvaltningens prognos är bortfallet av biljettintäkter. I prognos per augusti uppgår bortfallet till 1 663 mkr. Det är en förbättring jämfört med prognos per april då bortfallet beräknades bli 2 147 mkr. Förbättringen beror på förändrade köpmönster hos resenärerna.

4.2 Investeringar

4.2.1 Väsentliga händelser i investeringsobjekt januari-september

Program Röda linjens uppgradering
Under perioden har tio PTO:er (Preliminary Take Over) genomförts. C30 projektet har nu passerat en tredjedel av de totala fordonsleveranserna. Under 2022 förväntas totalt 19 vagnar levereras. Fokus för genomförandeorganisationen har legat på att få till leveranser kring livcykelåtagande, reservdelar, IT, utbildning och dokumentation. För Nybodadepån har en entreprenad startats upp för ombyggnation av verkstaden. Kontrakt för lyftar till Nyboda- och Rissnedepån har också tilldelats.

Program Tvärbana Norr Solnagrenen
Arbete med förnyat godkännande från Transportstyrelsen för ställverk och mark pågår. Överlämning till förvaltning pågår och ritningarna är överlämnade och kvitterade av Teknisk Dokumentation. Uppdatering av ATC-system [12] (ombord) med förbättrade signalmottagare fortgår och kräver svåra tekniska avvägningar med svag framdrift och försening som följd. Trafikförvaltningens främsta åtgärder är aktiv dialog med leverantören samt innehållen betalning mot godkänd leverans.

[12] Signalsystem Automatic Train Control

Program Tvärbana Norr Kistagrenen
Förnyat genomförandebeslut fattat i Regionfullmäktige. Formsättning av bro över Enköpingsvägen pågår enligt plan. Lansering av tunneltråget under Bällstavägen genomfördes i augusti. Brolyft samt montering av stålbro över Mälarbanan utfördes i juli enligt plan. Gjutning av resterande brodelar har skett under augusti/september.

Vattendom Ursvik har vunnit laga kraft. Detaljplan för Ärvinge har antagits och vunnit laga kraft i juni 2022.

Trafikverkets entreprenadarbeten med vägporten på E4 pågår enligt plan. Trafikomläggning av E4 är utförd och vägbron under E4 vid Helenelund är riven.

Under året har fem A35-fordon levererats av totalt för året åtta fordon.

Program Roslagsbanan
Under andra tertialet har vissa verifierande tester av de nya fordonen ute på banan fortsatt. Dessa har bland annat avsett tester av IT-system och liknande inför de formella operationella testerna inför PTO (Preliminary Take Over). Leverantören Stadler lämnade in dokumentation som krävs för ett J5-godkännande till tranportstyrelsen i början av maj och ett sådant tillfälligt godkännande för erfarenhetsdrift erhölls 8 juli. Stadler är dock fortsatt sena i leveransen av den fordonsdokumentation, framför allt på svenska, som krävs för drift och underhåll av fordonen.

Under perioden har entreprenadarbetena för de två planskildhetsåtgärderna i Frescati respektive Portvägen i Enebyberg fortsatt. Under våren fortsatte förberedande arbeten med spontnings- och schaktningsarbeten och betongkonstruktioner för de blivande broarna kunde därmed förtillverkas vid sidan av järnvägen.

Under den 7 veckor långa trafikavstängningen, midsommar – 14 augusti kunde broarna lanseras på plats. Efter trafikstart har arbetena fortsatt med kompletterande anslutningsramper.

Program Bussdepåer
Projekt Tomteboda bussdepå innebär en ombyggnad av befintlig postsorteringsanläggning till 25 verkstadsplatser samt nybyggnation av 180 uppställningsplatser och tvätthall. Ombyggnationen har färdigställts och togs i bruk 24 juni 2021.

Program Slussen (inom Slussen)
Arbeten på Norra Teknikrummet är planerat att utföras år 2023-2024, en försening mot ursprunglig tidplan beroende på att stadens arbeten, som blivit försenade, hindrat tillgången till utrymmet.

Genomförande av likriktarstation Fatburen 1 pågår men med försening bland annat på grund av överklaganden.

Arbete med installation av ny kopplingscentral pågår.

Bussterminal Slussen (inom Slussen)
Projektet omfattar uppföljning och samverkan av Stockholms stads projekt ”Bussterminalen i Katarinaberget”. Just nu pågår arbeten med bergförstärkning. Entreprenader för stomkomplettering, installationer, markentreprenader och byggservice pågår också. På grund av kvalitetsbrister i berget och arbetet med bergförstärkning har flera av stadens entreprenader blivit försenade.

Produktionstidplan och slutkostnadsprognos baseras på Stockholm stads rapportering om framdrift i arbetet. Staden är byggherre för projektet och trafikförvaltningen medfinansiär.

Bussterminal Slussen Brukarspecifik inredning (inom Slussen)
Brukarspecifik inredning är en del av interiören och tekniken i bussterminalen och eventuell försening av Stockholms Stads arbete påverkar detta projekts tidplan och färdigställande. Projekteringen är i det närmaste klar och upphandlingar av material och tjänster har påbörjats för att säkra tillgång. Det pågår detaljplanering av installationsarbeten som ska genomföras i nära samarbete med Stockholms Stad och deras entreprenader.

Saltsjöbanan och tunnelbaneentréer Slussen (inom Slussen)
För Saltsjöbanans slutstation har systemhandling fastställts. Stockholms stad projekterar bygghandlingen för sina entreprenader och är klara med det under hösten. Arbete tillsammans med Stockholms Stad gällande produktionstidplan pågår för att säkerställa trafikförvaltningens egna arbeten. Det pågår även ett utredningsarbete för lokalbanas hastighet inom stationen med syftet att säkerställa en tätare trafik. Projekteringsorganisation för bygghandling är upphandlad och projekteringen påbörjas under hösten 2022 för att samordnas med Stockholms Stad och program Saltsjöbanans projektering. Produktionen av tunneluppgången Krysset pågår till och med 2023. Projekteringen för Norra entrén pågår.

Program Saltsjöbanan
Objektet omfattar upprustnings- och kapacitetsåtgärder. I början av året fastställde regeringen järnvägsplanen för Fisksätra och motsvarande för Tattbys järnvägsplan fattades i april. Efter det att samtliga planer, både detaljplaner och järnvägsplaner, vunnit lagakraft, har programmet, under andra tertialet, arbetat vidare med upphandlingsunderlag för de båda dubbelspårsträckorna vid Fisksätra och Tattby. Prekvalificering av leverantörer har genomförts och upphandling med utskick för anbudsräkning sker i början på oktober.

Under perioden har delprojektet för lokala bulleråtgärder inom programmet fortsatt genomföra åtgärder på berörda fastigheter.

C20 – uppgradering
Under perioden har serieproduktionen löpt på i planerad takt och totalt har det sedan årsskiftet levererats 80 ombyggda C20-fordon. Numera är ungefär halva C20-flottan uppgraderad. Fordonen trafikerar grön linje i ordinarie trafik.

Manöversystem röd och blå linje
Beslut om delning av investeringsobjekt Anpassning trafikstyrningssystem befintlig tunnelbana samt beslut om genomförandefasen avseende Modernisering manöversystem röd och blå linje fattat i Regionfullmäktige.

Livstidsförlängning gröna linjen
Livstidsförlängning av gröna linjen omfattar åtgärder för att säkra livslängden av systemet fram till 2035. Fokus under året har legat på genomförande av projektet och uppföljning av avtal. Projektet har fortskridit enligt plan.

Lågfrekvent underhåll X60, X60A, X60B
Löpande underhåll sker enligt kilometeruttag på fordonen. Fordonen körs färre utbudskilometer då det finns fler fordon att tillgå. Detta i kombination med underhållsoptimeringar genom intervallsförlängningar resulterar i en viss fördröjning i genomförandet.

Trafikförvaltningen har efter en reviderad offert med anledning av kraftigt stigande pris på enskilda komponenter beställt GSM-R telefoner med leverans 2022, 2023 samt 2024. Leverans av beställda GSM-R telefoner för 2022 har skett.

Objekt < 300 mkr

Handen Bussterminal
Handen Bussterminal driftsattes i april 2021, därefter har förhandling rörande slutreglering skett och en överenskommelse tecknades under juni 2022. Investeringsprojektet avslutas under kvartal 4 2022.

Danviksbron
Uppstart bygghandlingsprojektering och framtagande av upphandlingsunderlag för kommande rivningsentreprenad har skett under perioden avseende Danviksbron.

Depå Allkärrshallen
Depå Alkärrshallen är färdigställd och överlämnad till förvaltning inklusive genomförd markundersökning. Det finns inget konstaterat behov av markförstärkning.

Nya Spårvägsmuseet
Den 21 maj öppnade det nya Spårvägsmuseet i Norra Djurgårdsstaden. Investeringsprojektet avslutar nu de sista garantianmärkningar och förbereder för ett överlämnande under hösten 2022.

Lilla Lidingöbron
Under sommaren har arbetet med banöverbyggnaden på den nya bron inletts. Trafikförvaltningen har tecknat avtal för genomförande av el- och signalarbeten för de nya delarna av bron och arbetet inleds under hösten.

Bussterminal Barkarby
Bussterminalen i Barkarby har fått genomförandebeslut av trafiknämnden. Den ska vara klar 2026 och blir en del av den nya knutpunkten för kollektivtrafik, där tunnelbana, pendeltåg, regionaltåg och buss möts. Trafikförvaltningen planerar byggstarten till 2024.

Utbyggnad av Älvsjö depå
Älvsjö depå byggs om och byggs ut för att effektivt kunna underhålla pendeltågets X60-flotta. Projektet är uppdelat i sju huvuddelar. Huvuddel 1 omfattande tre nya uppställningsspår vilka överlämnades till förvaltningen februari 2022. I dagsläget pågår produktion på Huvuddel 2 vilket omfattar överliggningsrum, kall och varmförråd, miljöstation och avfallshantering, parkeringar och teknikbyggnader vilket beräknas vara klar november 2022. Samtidigt pågår förberedande produktionsarbeten för Huvuddel 3 vilket omfattar ombyggnation av spår 1-2 inne i depåfastigheten.

Rissne tunnelbanedepå
Objektet omfattar en ombyggnation av Rissne tunnelbanedepå. Under året har fokus legat på utvärdering av anbud för ombyggnationen och en entreprenör tilldelades anbudet i april månad. Vidare har även en upphandling av lyftar tilldelats för Rissne och Nyboda.

Roslagsbanan Lindholmen – Kårsta
Upprustningen har genomförts samordnat med pågående arbete i program Roslagsbanans utbyggnad. Under andra tertialet 2022 har arbetet i huvudsak avsett avslutning och framtagande av slutdokumentation.

SL Lås
Installation av online-lås är slutförd och slutbesiktningar gjorda med kommentarer. Diskussioner pågår med leverantören om åtgärdande av besiktningsanmärkningar samt ekonomiska ersättningar.

Kamera- och monitorutrustning pendeltåg
Fas 1 Konceptuell Design och fas 2 Detaljerad Design är avslutad. Arbetet löper på i fas 3 Serieinstallation på fordonen som påbörjades i februari.

Installationsarbetet på fordon var tillfälligt stoppat i väntan på nytt konstruktionsunderlag från tillverkaren men har återupptagits i mitten av september. Leverantören arbetar på en uppdaterad tidplan för installationsarbetet under resterande del av 2022 samt 2023.

Ombyggnad Märsta Busstvätthall
Projekt Ombyggnad Märsta bussdepå fick under juni 2022 ett tillägg om att ersätta befintlig betongplatta med ny, då anläggningen var i ett sämre skick än antagits. Nu pågår produktion och under kvartal 1 2023 sker slutbesiktning och därefter driftsättning.

Roslagsbanan ersättning X10p
Beslut om att inleda genomförandefasen avseende Roslagsbanan ersättning X10p fattades i regionfullmäktige i maj 2022. Syftet är att avropa fyra järnvägsfordon av typen X15p ur befintlig option för att påbörja utfasningen av X10p på Roslagsbanan.

Utbyte av hissar och rulltrappor
Genomförande pågår enligt plan och leverantör indikerar prishöjningar på grund av pågående världshändelser.

Livstidssäkrande åtgärder fordon X10p
Projektet går framåt i stort enligt plan. Under perioden har arbetet med upphandlingsunderlag inför upphandling av traktions- och hjälpkraftsystem slutförts och upphandlingsdokumentationen kunde fastställas före semestern. Vidare har arbete med bromsdatorer fortsatt i enlighet med den upphandling som genomfördes förra året.

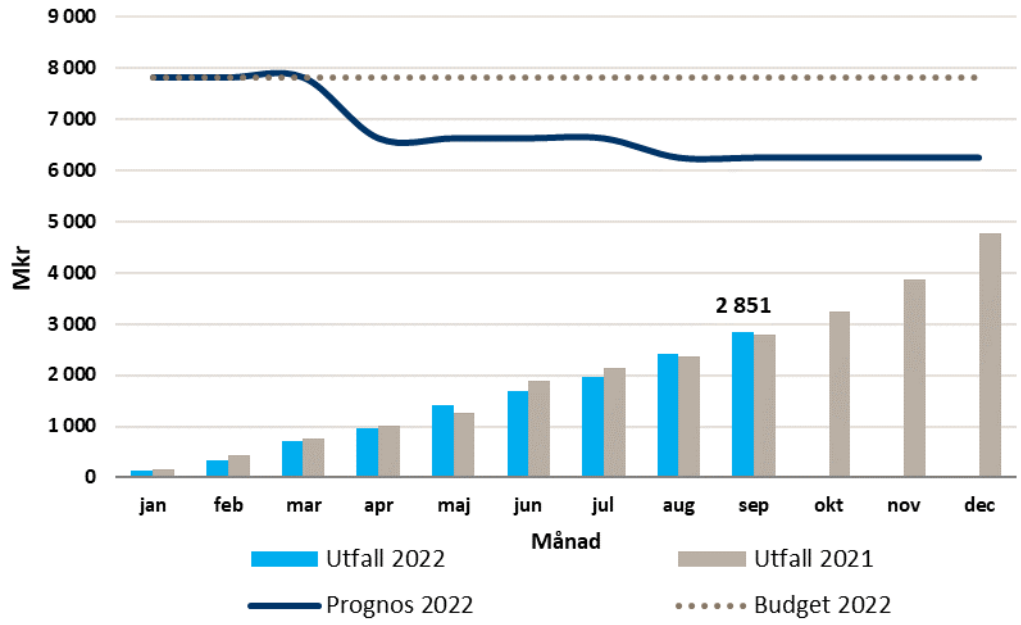
Banåtgärder Söderströmsbron
Förnyat genomförandebeslut godkänt i maj. Upphandling av länkbalk är genomförd. Projekteringen av etapp 7, 8 och 10 förväntas vara klar september/oktober. Produktion planeras under 2023-2024.

Högvärdeskomponenter X60B
En delleverans av högvärdeskomponenter har skett under kvartal 1 2022. Leverans av kvarstående högvärdeskomponenter (sju stycken boggier) kommer att levereras under kvartal 4 2022.

Risker

Dessa är oförändrade sedan delårsrapporten.

Investeringar: Översiktsdiagram som visar trafiknämndens utfall, budget och prognos.



4.2.2 Utgift i jämförelse med budget

Ackumulerat utfall till och med perioden är 2 851 mkr vilket ger en upparbetningsgrad på 37 procent jämfört med årsbudgeten på 7 805 mkr.

Budgeterat till och med september är 5 389 mkr vilket innebär att upparbetningen för perioden är 2 539 mkr lägre än budgeterat. Den största avvikelsen är fortsatt hänförlig till förskjutningar och ny betalplan i Tvärbana Norr Kistagrenen, förskjutna leveransen av X15p-fordonen inom Roslagsbanans uppgradering och C30-fordonen inom Röda linjens uppgradering. Även förskjuten entreprenadstart inom Saltsjöbanan orsakat av överklagade detaljplaner, förskjutning av installationer avseende Kamera- och monitorutrustning och utbyte av hissar och rulltrappor har påverkat utfallet.

4.2.3 Årets prognos jämfört med årets budget

Investeringsbudgeten för året uppgår till 7 805 mkr och årets prognos uppgår till 6 238 mkr. Prognosavvikelsen på 1 567 mkr beror huvudsakligen på avvikelser i program Tvärbana Norr Kistagrenen, Röda linjens uppgradering samt program Saltsjöbanan och

program Bussdepåer. Avvikelser per specificerat objekt förklaras närmare i delårsrapporten.

4.2.4 Ny- och ersättningsinvesteringar

För nyinvesteringar är upparbetningsgraden 34 procent medan den för ersättningsinvesteringar är 41 procent.

Investeringar (Mkr)	Utgift 2209	Prognos	Budget 2022	Budget avvik	Upparb grad (%)
Nyinvesteringar	1 815	4 118	5 290	-1 172	34%
Ersättningsinvesteringar	1 035	2 121	2 515	-395	41%
Totalt investeringar	**2 851**	**6 238**	**7 805**	**-1 567**	**37%**

4.2.5 Kommande investeringsbeslut för investeringsobjekt >300 mkr

Investeringsobjekt	Typ av beslut	Investeringsutgift beslut, mkr	Total investeringsutgift beslut, mkr	Datum beslut nämnd / bolagsstyrelse	Datum planerat beslut RS/RF
Bussdepåförsörjning	Inriktningsbeslut	57	6 200	2022-05-23	
Roslagsbanan fordon, depå, elkraft	Inriktningsbeslut	32	4 505	2022-05-23	
Framtida Trafikstyrning	Inriktningsbeslut	28	2 258	2022-09-27	
Brandskyddsåtgärder tunnelbanan	Genomförandebeslut	810	850	2022-09-27	

Bilagor

1 -2 Specifikationer för SL-koncernen och WÅAB.

Trafikförvaltningen
Verksamhetsstyrning och ekonomi

MÅNADSRAPPORT
2022

Diarienummer
TN 2022-0045

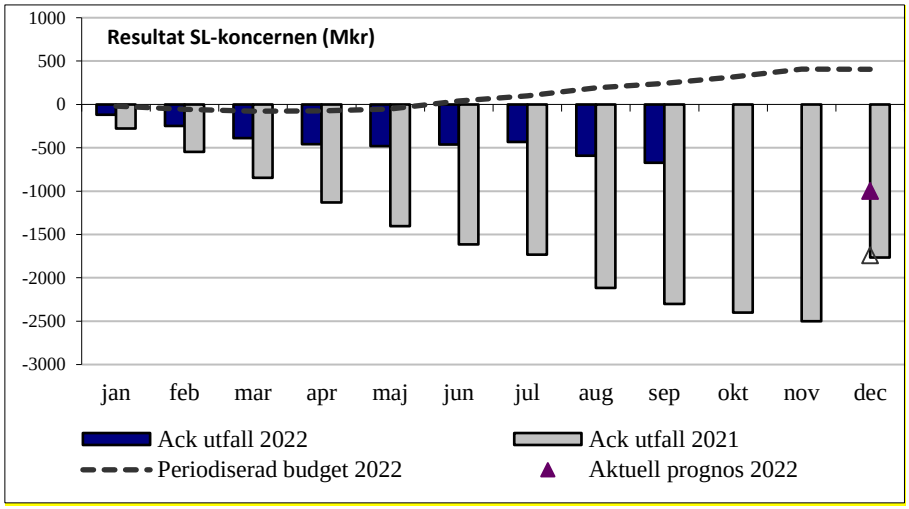
Trafiknämnden/trafikförvaltningen

Bilaga 1-2 till

Månadsrapport per september 2022

1. SL-koncernen
2. WÅAB

Bilaga 1 - SL-koncernen



Resultaträkning Mkr	Ack utfall 2209	Ack budget 2209	Avvik utf-bu 2209	Ack utfall 2109	Förändfg år %	Prognos 2022	Budget 2022	Avvik PR-BU	Bokslut 2021	Ack utfall 2209*
Verksamhetsanslag	7 688	7 688	0	7 427	3,5%	10 251	10 251	0	9 902	7 716
Biljettintäkter	6 028	7 241	-1 213	4 007	50,4%	8 360	9 920	-1 560	5 941	6 028
Uthyrning fordon	1 040	1 048	-8	1 041	-0,1%	1 385	1 389	-4	1 387	1 040
Uthyrning lokaler	680	677	3	661	2,9%	919	902	17	882	680
Reklam	261	270	-9	275	-5,2%	348	359	-11	359	261
Övriga intäkter	954	773	181	872	9,4%	1 637	1 027	610	2 507	1 090
Verksamhetens intäkter	**16 652**	**17 696**	**-1 045**	**14 283**	**16,6%**	**22 900**	**23 848**	**-948**	**20 979**	**16 816**
Personalkostnader	4	8	-4	-1	-848,9%	7	11	-4	-5	2
Köpt trafik (AB SL)	-11 001	-10 903	-99	-10 200	7,9%	-15 089	-14 641	-448	-14 063	-11 001
Köpt trafik (WÅAB)	-369	-325	-43	-332	11,1%	-475	-412	-63	-410	-369
Drift och underhåll	-1 668	-1 867	199	-1 548	7,7%	-2 466	-2 546	79	-2 234	-1 668
Övriga kostnader	-1 448	-1 408	-40	-1 678	-13,7%	-2 036	-1 910	-127	-2 311	-1 582
Verksamhetens kostnader	**-14 481**	**-14 495**	**14**	**-13 757**	**5,3%**	**-20 061**	**-19 498**	**-562**	**-19 023**	**-14 617**
Avskrivningar	-2 495	-2 626	131	-2 454	1,7%	-3 331	-3 501	170	-3 337	-2 495
Finansnetto	-347	-334	-13	-374	-7,2%	-506	-445	-61	-481	-362
Resultat	**-672**	**241**	**-913**	**-2 302**		**-997**	**404**	**-1 401**	**-1 862**	**-658**

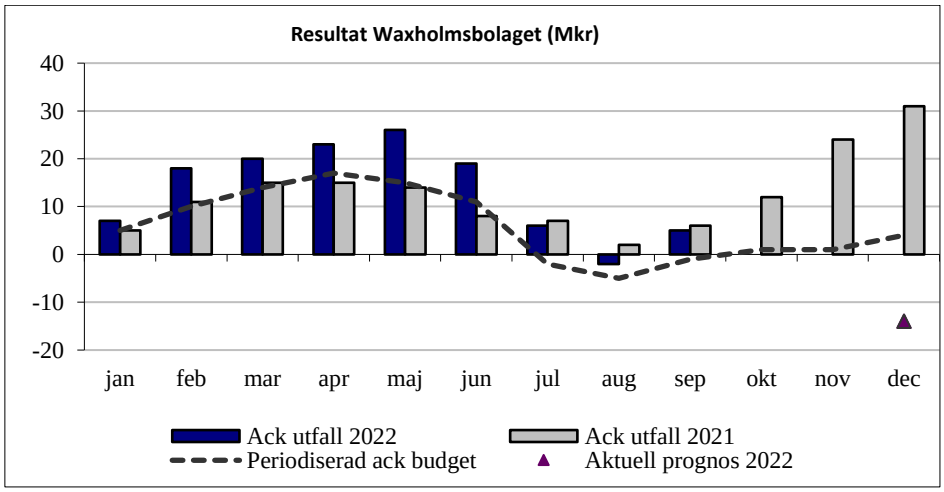
Inklusive verksamhetsinterna intäkter och kostnader.

AB SL och WÅAB köper personella resurser från trafikförvaltningen, vilket redovisas och prognostiseras under övriga kostnader i tabellen ovan.

**Avser legal SL-koncern (SL inklusive verksamhet avseende utbyggd tunnelbana).*

Investeringar SL-koncern, mkr	Årets utgift 2209	Prognos 2022	Budget 2022	Avvik PR-BU	Upparb UTF/BU
Specificerade investeringar	1 988	4 353	5 990	-1 637	33%
Ospecificerade investeringar	565	1 235	1 212	23	47%
SL-koncern totalt	**2 553**	**5 588**	**7 202**	**-1 613**	**35%**
Varav ersättningsinvesteringar	*1 000*	*2 059*	*2 224*	*-164*	*45%*

Bilaga 2 – Waxholmsbolaget (dotterbolag till AB SL)



Resultaträkning Mkr	Ack utfall 2209	Ack budget 2209	Avvik utf-bu 2209	Ack utfall 2109	Föränd fg år %	Prognos 2022	Budget 2022	Avvik PR-BU	Bokslut 2021
Verksamhetsanslag	335	335	0	319	5,2%	447	447	0	425
Biljettintäkter	73	64	9	56	30,4%	77	71	7	63
Övriga intäkter	79	85	-6	89	-11,5%	97	107	-9	122
Verksamhetens intäkter	**488**	**485**	**3**	**464**	**5,0%**	**622**	**625**	**-3**	**609**
Personalkostnader	0	0	0	-1	-117,1%	0	0	0	-1
Köpt trafik	-369	-325	-43	-332	11,1%	-475	-412	-63	-410
Drift och underhåll	-57	-101	44	-68	-16,2%	-81	-128	48	-91
Övriga kostnader	-19	-23	4	-19	-2,1%	-28	-31	3	-24
Verksamhetens kostnader	**-444**	**-449**	**5**	**-420**	**5,9%**	**-584**	**-571**	**-12**	**-526**
Avskrivningar	-36	-35	0	-36	-2,1%	-49	-47	-2	-50
Finansnetto	-3	-1	-1	-2	12,6%	-2	-2	0	-2
Resultat	**5**	**-1**	**6**	**6**		**-14**	**4**	**-18**	**31**

Inklusive verksamhetsinterna intäkter och kostnader.
WÅAB köper personella resurser från trafikförvaltningen, vilket redovisas och prognostiseras under övriga kostnader i tabellen ovan.

Investeringar WÅAB, mkr	Årets utgift 2209	Prognos 2022	Budget 2022	Avvik PR-BU	Upparb UTF/BU
Nyinvesteringar	2	8	37	-29	6%
Ersättningsinvesteringar	1	6	49	-44	3%
WÅAB totalt	**4**	**14**	**86**	**-73**	**4%**