Trafiknämnden/Trafikförvaltningen

Månadsrapport

Oktober 2022

Innehållsförteckning

1 Förvaltningschefens kommentar 3
1.1 Väsentliga händelser 3
1.2 Bedömning av risker och möjligheter 7
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-oktober 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 27
4.2.5 Kommande investeringsbeslut för investeringsobjekt >300 mkr 28

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 genomfördes därefter under våren, 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 genomfördes breda kampanjer för resa med betalkort. Samtidigt riktades en särskild satsning mot unga genom ett återstartspaket där 160 000 ungdomar erbjöds kostnadsfria sommarlovskort i syfte att få dessa att återvända till kollektivtrafiken efter pandemin. Resandet mätt som genomsnittligt antal påstigande har efter detta återhämtat sig och låg i september[2] på 82 procent av 2019 års nivå.

I augusti startade ett längre försök att förbättra framkomligheten för stombusslinje 4. Resenärerna får därmed gå på vid samtliga dörrar på linjen. 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. En pilot med cykel på lokalbana har också genomförts under augusti/september och utvärderas nu.

Övergången från gamla Access-systemet till ett nytt biljettsystem börjar närma sig uppploppet. 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 från i höstas är det även möjligt att ladda på en enkelbiljett på sitt gröna kort via appen. Efter den sista mars 2023 kommer det inte längre gå att resa med

[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

Access-korten, men det kommer vara möjligt för resenärerna att få tillbaka återstående pengar på kortet.

I oktober lanserades en nyhet i SL-appen som gör det möjligt för resenärer att i realtid se på en karta var bussen befinner sig. Det gör det lättare att välja linje och färdsätt utifrån hur trafiksituationen ser ut just när man ska resa.

Ett antal nya trafikavtal har startas upp under året. Driftstart avseende Roslagsbanan med nya trafikutövaren Transdev skedde den 15 april 2022, och driftstart av busstrafik i Norrtälje (Transdev) skedde den 22 augusti 2022. I november börjar Transdev köra busstrafiken i Täby, Åkersberga och Vaxholm.

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.

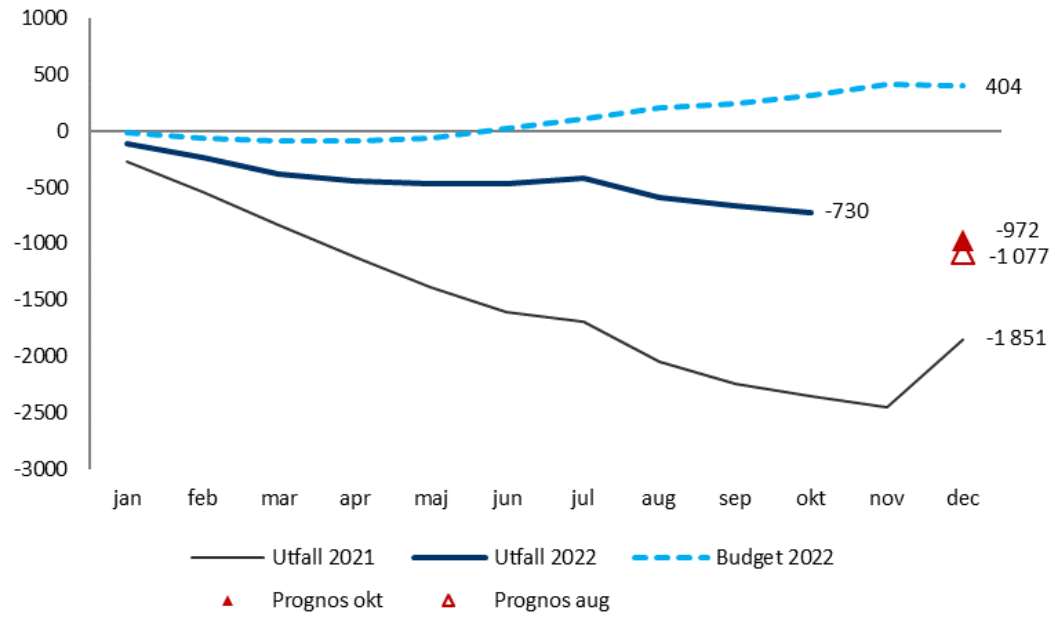
I enlighet med verksamhetsplan 2022 upprätthåller trafikförvaltningen fortsatt ett fullt trafikutbud. Kombinerat med en lägre resandenivå medför detta dock ett negativt ekonomiskt resultat. Verksamhetsplanen förutsätter att staten och/eller Region Stockholm ersätter intäktsbortfall till följd av covid-19 (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 1 748 mkr enligt senaste prognos.

Trafikförvaltningens ekonomi har påverkats starkt av pandemins effekter på resandet. Det ackumulerade resultatet per oktober uppgår till -730 mkr och understiger periodens budget med 1 050 mkr. Biljettintäkterna minskar med 1 510 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 129 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 31 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 oktober uppgår årets resultat till -972 mkr att jämföra med årets budget om +404 mkr. Biljettintäkterna bedöms minska med 1 797 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 302 mkr främst till följd av högre kostnader för köpt trafik (393 mkr) samt ökade räntekostnader (64 mkr). De högre kostnaderna motverkas delvis bland annat av lägre kostnader för avskrivningar (139 mkr) samt drift och underhåll (90 mkr)

Exklusive bortfall av biljettintäkter till följd av covid-19 (-1 748 mkr), statsbidrag för intäktsbortfall till följd av covid-19 (+440 mkr) och reavinst (+1 mkr) uppgår resultatprognosen för helåret till 335 mkr vilket understiger budget med 69 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 3 340 mkr vilket ger en upparbetningsgrad på 43 procent jämfört med årsbudgeten på 7 805 mkr. Prognosen för året uppgår till 5 480 mkr och underskrider budget med 2 325mkr.

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 september ackumulerat minskade med 24 procent jämfört med samma period 2019. I

september månad enskilt var nedgången 18 procent. För kollektivtrafiken på vatten var resandet per september 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 oktober:

- Trafiknämnden har informerats om de förändringar som sker när SL-trafiken börjar gå enligt 2023 års tidtabeller den 11 december. Alla beslut på trafiknämnden i oktober togs i enlighet med trafikförvaltningens förslag. Planeringen av trafikutbudet spänner över ett helt år och kommuner och intresseorganisationer får tycka till under processens gång. Som regioninvånare kan man tycka till om kollektivtrafiken via sin kommun.

- Saltsjöbanans resenärer blir allt fler och kan se fram emot tätare avgångar i framtiden. Men för att kunna köra tätare trafik kommer SL att behöva stänga av banan under 15 månader, 1 januari 2023 – 31 mars 2024, för att genomföra en mängd arbeten parallellt. Resenärerna kommer under avstängningen att kunna åka buss i stället. I och med att resenärerna inte behöver byta från tåg till buss i Henriksdal, kommer resan med buss i många fall gå lika snabbt eller snabbare än tåget

- Under hösten börjar löven falla och då finns risk för spårhalka när löv mosas sönder på spåren och det är kallt och fuktigt i luften. Det är framför allt resenärerna på Saltsjöbanan, Roslagsbanan och tunnelbanans gröna linje som påverkas. Med anledning av det sänker förarna farten på vissa sträckor och bromsar extra mjukt för att undvika att hjulen låser sig och glider. Trafikoperatörer och spårunderhållare jobbar tillsammans med att röja träd, buskar och sly som kan falla ner på rälsen. De spolar också bort löv från spår och växlar och minskar smörjningen av spåren för att ge tågen bättre fäste. En fästmassa används också på de sträckor som är särskilt utsatta.

- Under perioden har det varit problem med SL:s gröna biljettläsare i spärrlinjen vilket drabbat de som reser med gröna SL-kortet, betalkort eller appbiljett. Förvaltningen har arbetat intensivt med att lösa problemen och mjukvaruuppdatering har skett vid samtliga biljettläsare på stationerna och bussar, vilket åtgärdat det fel som låg latent i systemet så att fler läsare inte går sönder. Förvaltningen arbetar nu vidare för att åtgärda alla redan trasiga läsare.

- I oktober deltog trafikförvaltningen för första gången på branschdagen IT på Nackademin. Branschdagarna Nackademin är en mässa med möjlighet att träffa alla studenter från Nackademins Samhällsbyggnad- och IT-utbildningar. En lyckad premiär med många samtal med nyfikna studenter med stort intresse för trafikförvaltningen och kollektivtrafik.

- Förra årets succé med kampanjen ”Vi har kommit för att hämta dig” har följts upp med ytterligare en ryslig och spöklik kampanj lagom till höstlovet. Kampanjen ”Spårlöst”, som släpptes i podcastformat, är en interaktiv spökhistoria som bygger på fiktiva historier och hörsägner om den aldrig öppnade ”spökstationen” Kymlinge.

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 2209	Utfall ack 2109	Förändr. 2209-2109	Prognos 2022	Budget 2022	Avvik PR-BU	Bokslut 2021
Kollektivtrafik på land, genomsnitt påstigande	2 134	1 601	33,3%	2 281	2 306	-25	1 765
Kollektivtrafik på vatten, påstigande totalt	5 206	3 233	61,0%	6 273	4 571	1702	4 176

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

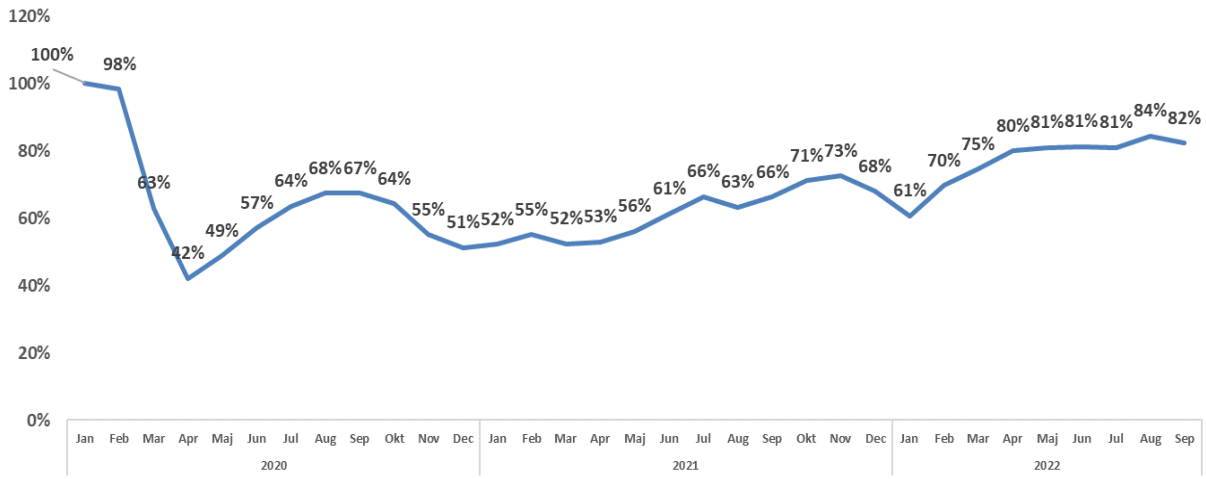
Utfall i jämförelse med föregående år

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 september uppgår 2 134 tusen vilket är en minskning med 24 procent jämfört med normalåret 2019. Jämfört med samma period 2021 ökar resandet 33 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.

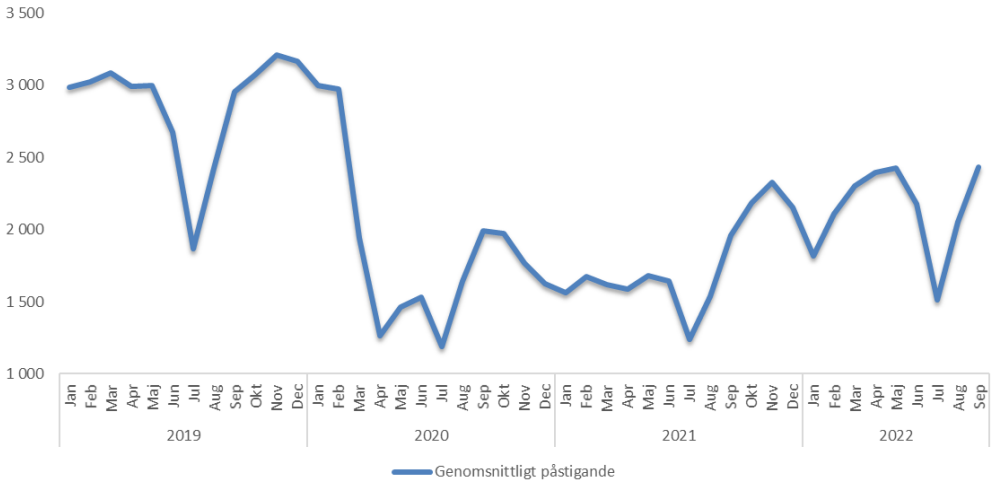
3 Resandeutvecklingen i kollektivtrafiken på land, mätt som antal genomsnittligt påstigande budgeterades till 2 306 tusen genomsnittligt påstigande per vanlig vardag. Antalet genomsnittligt påstigande varierar med tid på året. Under sommaren har alla trafikslag färre genomsnittligt påstigande än under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

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



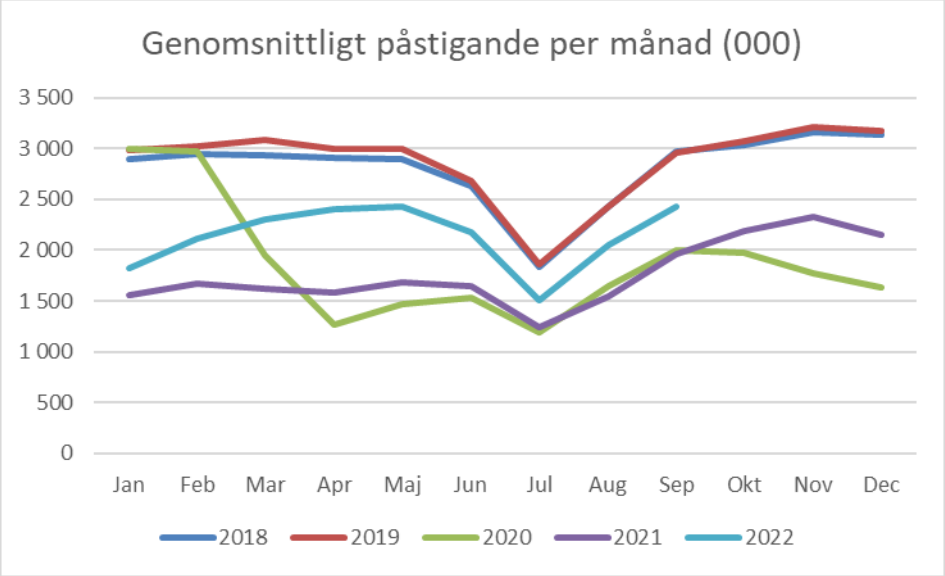
Det normala säsongsmönstret, med lägre resande under sommarperioden, ses år 2019 i nedan diagram, utvecklingen av pandemin har därefter ändrat mönstret. I december 2021 och januari 2022 vände resandet ned efter att nya rekommendationer införts av Folkhälsomyndigheten. I februari 2022 släpptes restriktionerna 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 tolv 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 september uppgår 5 206 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 61 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.

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

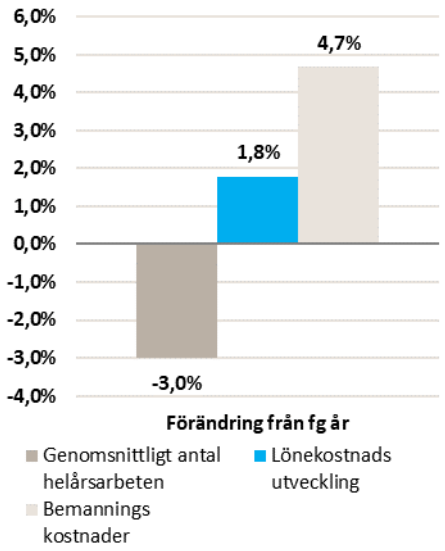
Ett systemstöd för att underlätta för förvaltningens chefer att arbeta systematiskt med arbetsmiljön införs nu. Med hjälp av Stödet skapas förutsättningar för att systematiskt undersöka, riskbedöma, åtgärda samt följa upp det systematiska arbetsmiljöarbetet.

Arbetslivsinriktad rehabilitering handlar om att arbeta för att den som drabbats av ohälsa ska återfå sin arbetsförmåga och därmed snabbt kunna återgå i tjänst. För att underlätta och förtydliga hur förvaltningens chefer ska agera vid sjukfrånvaro och rehabilitering har processen setts över och två nya sidor i Chefshandboken skapats. Dialogmöten med tema inkluderande kultur genomförs i syfte att öka medvetenheten om inkludering, mångfald och hur det främjar en god arbetsmiljö

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 3,0 procent jämfört med samma period föregående år och uppgår till 844. 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 oktober 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 understiga budget marginellt.

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 2210	Ack budget 2210	Avvik utf-bu 2210	Ack utfall 2110	Föränd fg år %	Prognos 2022	Budget 2022	Avvik PR-BU	Bokslut 2021
Verksamhetsanslag	8 724	8 724	0	8 431	3,5%	10 469	10 469	0	10 117
Biljettintäkter	6 629	8 139	-1 510	4 644	42,8%	8 107	9 904	-1797	5 926
Uthyrning fordon	1 156	1 163	-6	1 156	0,0%	1 387	1 389	-2	1 387
Uthyrning lokaler	752	752	0	730	3,0%	911	903	8	874
Reklamintäkter	290	300	-10	303	-4,4%	348	359	-11	359
Övriga intäkter	1 225	926	299	1 046	17,1%	1 836	1 109	728	2 603
Verksamhetens intäkter	**18 777**	**20 003**	**-1 227**	**16 310**	**15,1%**	**23 059**	**24 133**	**-1074**	**21 266**
Personalkostnader	-723	-745	22	-691	4,7%	-894	-897	3	-843
Köpt landtrafik (SL)	-12 240	-12 157	-83	-11 387	7,5%	-14 977	-14 641	-335	-14 063
Köpt sjötrafik (WÅAB)	-401	-356	-45	-359	11,6%	-470	-412	-58	-410
Drift och underhåll	-2 033	-2 205	172	-1 832	10,9%	-2 600	-2 690	90	-2 343
Övriga kostnader	-753	-774	21	-1 088	-30,8%	-1 027	-951	-76	-1 441
Verksamhetens kostnader	**-16 150**	**-16 236**	**86**	**-15 358**	**5,2%**	**-19 968**	**-19 592**	**-376**	**-19 100**
Avskrivningar	-2 916	-3 038	122	-2 851	2,3%	-3 507	-3 645	139	-3 490
Finansnetto	-441	-410	-31	-448	-1,6%	-556	-492	-64	-526
Resultat*	**-730**	**319**	**-1050**	**-2 348**		**-972**	**404**	**-1376**	**-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 -730 mkr och understiger periodiserad budget med 1 050 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 oktober uppgår årets resultat till -972 mkr att jämföra med årets budget om +404 mkr. Biljettintäkterna bedöms minska med 1 797 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 302 mkr främst till följd av högre kostnader för köpt trafik (393 mkr) samt ökade räntekostnader (64 mkr). De högre kostnaderna motverkas delvis bland annat av lägre kostnader för avskrivningar (139 mkr) samt drift och underhåll (90 mkr)

Exklusive bortfall av biljettintäkter till följd av covid-19 (-1 748 mkr), statsbidrag för intäktsbortfall till följd av covid-19 (+440 mkr) och reavinst (+1 mkr) uppgår resultatprognosen för helåret till 335 mkr vilket understiger budget med 69 mkr. Den negativa avvikelsen är helt hänförlig till externa faktorer som trafikförvaltningen inte kan påverka såsom bränsleindex och räntenivåer.

Jämfört med prognos per augusti har prognosen förbättrats med 106 mkr (före pandemieffekter och reavinst). Intäktssidan har dock försämrats med 50 mkr främst till följd av en lägre prognos för biljettintäkter då resandet inte har återhämtat sig i den takt som tidigare bedömts. På kostnadssidan bedöms huvudsakligen en lägre nivå till följd av sänkt prognos av index inom köpt trafik (118 mkr), lägre personalkostnader (11 mkr), drift och underhåll (16 mkr) samt en något lägre ränteprognos (10 mkr) med mera.

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 5,2 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 7,6 procent vilket till större delen beror på indexökningar inom avtalen. Drift och underhåll ökar med 10,9 procent till följd av ett högre planerat underhåll men är trots det inte i närheten av periodens budgeterade utveckling om 20,3 procent. Engångskostnader avseende skadestånd år 2021 finns ej innevarande år vilket bidrar till att dämpa den samlade utvecklingen av verksamhetens kostnader. Avskrivningskostnaderna ökar med

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

2,3 procent till följd av successiva driftsättningar av investeringar men når inte upp till planerad nivå om 6,5 procent. Orsaker till avvikelser mot budget beskrivs nedan.

Utfall i jämförelse med budget

Periodens utfall uppgår till -730 mkr och understiger periodens budget med 1 050 mkr. Avvikelsen beror huvudsakligen på följande:

Verksamhetens intäkter

Verksamhetens intäkter understiger ackumulerad budget med 1 227 mkr.

Biljettintäkter

Biljettintäkterna understiger budget med totalt 1 510 mkr varav SL-trafiken står för merparten om 1 519 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 september varit cirka 76 procent av den nivå som rådde före pandemin. Under september månad uppgick nivån till 82 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 283 mkr huvudsakligen genom ökad vidarefakturering (167 mkr) främst kopplat till externa arbeten åt annan part och vidaresålt bränsle till trafikentreprenörer. Vidare överstiger bidragen med 116 mkr främst avseende regioninterna bidrag för ungdomsbiljetter och covid-bonus till anställda, högre aktiverad medfinansiering med mera, samt kontrollavgifter med 10 mkr till följd av ökat fokus på kontroller. Avvikelsen motverkas något av främst lägre reklamintäkter (9 mkr).

Verksamhetens kostnader

Verksamhetens kostnader understiger ackumulerad budget med 86 mkr.

Personalkostnader

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.

Personalkostnaderna understiger budget med 22 mkr främst till följd av vakanser och frånvaro vilket delvis motverkas av kostnader för intag av resurskonsulter till följd av frånvaron.

Köpt trafik SL
Kostnaderna för SL-trafiken överstiger budget med 83 mkr. Inom busstrafiken noteras högre kostnader om sammanlagt 219 mkr främst kopplat till index till följd av högre råvarupriser samt högre kostnader för interimsavtal. 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. Övriga trafikslag som överstiger budget är tunnelbana med 3 mkr till följd av indexökning och pendelbåtstrafiken med 6 mkr till följd av högre bränslepriser.

De högre kostnaderna motverkas av lägre kostnader inom pendeltågstrafiken med 61 mkr främst genom lägre incitament och index samt inom lokalbanetrafiken med 53 mkr på grund av ett flertal mindre avvikelser inom avtalen. Vidare noteras lägre kostnader för kategori trafikslagsgemensamt som understiger budget med 23 mkr främst kopplat till kundtjänsten.

Köpt trafik WÅAB
Skärgårdstrafikens kostnader överstiger budget med 45 mkr till följd av högre bränsleindex.

Drift och underhåll
Drift och underhåll understiger budget med 172 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 21 mkr främst på grund av lägre kostnader för MÄLAB (89 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 (49 mkr) samt att utfallet för specialistkonsulter under perioden inte nått upp till budget (9 mkr). Den positiva avvikelsen motverkas bland annat av högre kostnader för externa entreprenader (68 mkr) och bussbränsle (26 mkr) vilka till större delen vidarefaktureras samt minskad kostnadsreducering för nedlagd tid i investeringsprojekt på grund av vakansläget (32 mkr).

Kapitalkostnader
Kapitalkostnaderna understiger budget med 91 mkr. Avskrivningskostnaderna är 122 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 31 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 -1 470 mkr under perioden. Jämfört med föregående månad har bortfallet ökat med 146 mkr.

Prognos i jämförelse med budget

Prognos per oktober uppgår till -972 mkr och understiger budget med 1 376 mkr före pandemieffekter och reavinst räknats av. Nedan beskrivs huvudsakliga avvikelser per resultatrad:

Verksamhetens intäkter
Verksamhetens intäkter beräknas understiga budget med sammanlagt 1 074 mkr.

Biljettintäkter
Biljettintäkterna väntas understiga budget med totalt 1 797 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 oktober bygger på ett resande om runt 79 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 8 mkr främst till följd av ett högre resande de flesta månader 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 öka med 723 mkr mot budget. Avvikelsen kommer främst från högre bidrag (536 mkr) till största delen kopplat till statsbidrag för covid-relaterat intäktsbortfall (440 mkr) samt regioninterna bidrag för fria ungdomsbiljetter under sommaren samt covid-bonus

[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.

till anställda. Vidare överstiger intäkterna genom högre vidarefakturering främst för externa projekt (103 mkr), ökad bränsleförsäljning i busstrafiken (87 mkr), högre kontrollavgifter (10 mkr) och lokalhyror för depåer (8 mkr). Avvikelsen motverkas bland annat av lägre intäkter för bränsleförsäljning inom sjötrafiken (24 mkr) samt lägre reklamintäkter (11 mkr).

Verksamhetens kostnader
Verksamhetens kostnader beräknas överstiga budget med sammanlagt 376 mkr.

Personalkostnader
Personalkostnaderna beräknas överstiga budget med 3 mkr. Avvikelsen beror huvudsakligen på lägre kostnader kopplat till vakanser och frånvaro vilket dock motverkas av kostnader för intag av resurskonsulter för att täcka upp för frånvaron. Lägre kostnader noteras därtill för utbildning och konferens. Därutöver påverkas avvikelsen negativt av covidbonus som dock täcks av ett regioninternt bidrag, samt ökade pensionskostnader.

Köpt trafik SL
Kostnaderna för SL-trafiken förväntas överstiga budget med 335 mkr. Busstrafiken står för merparten av avvikelsen med 458 mkr, vilket främst beror på ökade indexkostnader på grund av högre bränslepriser på världsmarknaden. Vidare ökar kostnaderna inom pendelbåtstrafiken (9 mkr) på grund av högre bränslekostnader bland annat genom ökad reduktionsplikt samt tunnelbanan (2 mkr) främst genom ökade indexkostnader.

Övriga trafikslag har minskade kostnader gentemot budget. Pendeltågstrafikens kostnader beräknas bli 88 mkr lägre än budget, främst på grund av lägre incitamentskostnader till följd av försämrade indikatorer inom trafiken. Kostnaderna för Lokalbana understiger budget med 32 mkr främst till följd av nya trafikavtal. Trafikslagsgemensamma kostnader understiger budget med 14 mkr främst på grund av lägre kostnader för kundtjänsten.

Köpt trafik WÅAB
Skärgårdstrafikens kostnader förväntas öka med 58 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 90 mkr vilket främst beror på 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 76 mkr högre än budget. Högre kostnader noteras för flertalet poster där motsvarande intäkter erhålls, bland annat ökade kostnader för

externa entreprenader (64 mkr) och bussbränsle (30 mkr). Avvikelsen påverkas vidare negativt till följd av lägre kostnadsreducering genom färre arbetade timmar i investeringsprojekt (34 mkr) samt flera mindre kostnadsposter därutöver. Avvikelsen motverkas av lägre kostnader för MÄLAB till följd av en minskad trafikering (83 mkr).

Kapitalkostnader
Kapitalkostnaderna förväntas bli 75 mkr lägre än budget. Lägre avskrivningskostnader beräknas till 139 mkr, på grund av förskjutna tidplaner inom en del projekt, till stor del leveranser av fordon (C30 och X15p). Räntekostnaderna (finansnetto) prognostiseras bli 64 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 oktober uppgår bortfallet till 1 748 mkr. Det är en försämring med 85 mkr jämfört med prognos per augusti. Försämringen beror på ett lägre resande än bedömt i föregående prognos.

4.2 Investeringar

4.2.1 Väsentliga händelser i investeringsobjekt januari-oktober

Program Röda linjens uppgradering
Under perioden har elva PTO:er (Preliminary Take Over) genomförts. C30 projektet har nu passerat en tredjedel av de totala fordonsleveranserna. Under 2022 förväntas totalt 15 vagnar levereras. Fokus för genomförandeorganisationen har legat på att få till leveranser kring livscykelåtagande, 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. 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.

Program Tvärbana Norr Kistagrenen
Förnyat genomförandebeslut fattat i Regionfullmäktige. Formsättning av bro över Enköpingsvägen pågår enligt plan. Lansering av tunneltråget under Bällstavägen

[12] Signalsystem Automatic Train Control

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 sju 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.

Bussdepå Enlunda på Ekerö ska ersätta bussdepån i Ekerö centrum. Genomförandet är försenat flera år på grund av förseningar i detaljplan, tillkommande miljökrav och hantering av vattendom.

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 har skett i 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 90 ombyggda C20-fordon. Numera är drygt 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.

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 garantianmärkningarna 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 klart 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 avslutade. 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 vad som har 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.

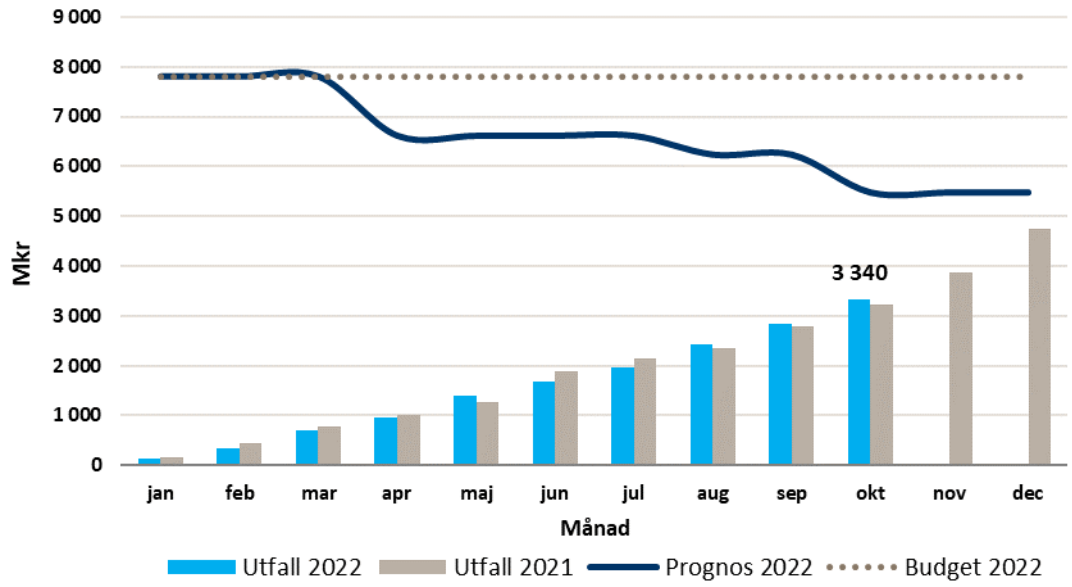
Banåtgärder Söderströmsbron
Förnyat genomförandebeslut godkänt i maj i Trafiknämnden. Upphandling av länkbalk är genomförd. Projekteringen av etapp 7, 8 och 10 är klar och produktion planeras under 2023-2024.

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. Det föreligger dock en risk om att det totala investeringsutfallet för 2022 kan komma att landa lägre än estimerat per oktober.

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



4.2.2 Utgift i jämförelse med budget

Ackumulerat utfall till och med perioden är 3 340 mkr vilket ger en upparbetningsgrad på 43 procent jämfört med årsbudgeten på 7 805 mkr.

Budgeterat till och med oktober är 6 016 mkr vilket innebär att upparbetningen för perioden är 2 676 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 5 480 mkr vilket motsvarar en upparbetningsgrad på 70 procent.

	Investeringsobjekt > 100 mkr med genomförandebeslut (Mkr)	Utgift 2022	Prognos 2022	Budget 2022	Budget avvik.	Upparb grad utf/bud	Total ack utgift	Total prognos	Total budget invplan 2022	Total budget avvik.	Total upparb grad	Färdig-ställande år
	10001 - Program Roslagsbanans utbyggnad	258	442	758	-317	34%	8 844	10 446	10 450	-4	85%	2026
	10002 - Program Bussdepåer	23	34	186	-152	12%	3 351	4 010	4 010	0	84%	2025
*	10004 - Program Slussen	11	14	18	-3	60%	405	485	439	46	92%	2024
*	15001 - Bussterminal Slussen	252	660	552	108	46%	2 597	3 388	3 388	0	77%	2025
*	15008 - Bussterminal Slussen brukarspecifik inredning	19	25	40	-16	46%	51	234	234	0	22%	2025
*	15009 - Saltsjöbanan och tunnelbaneentréer Slussen	14	29	71	-42	20%	106	1 008	1 012	-4	11%	2027
	10005 - Program Röda linjens uppgradering	503	735	1 178	-444	43%	7 193	10 710	10 710	0	67%	2027
	10007 - Program Tvärbana Norr Solnagrenen	7	13	31	-18	23%	5 541	5 588	5 581	7	99%	2023
	10016 - Program Tvärbana Norr Kistagrenen	801	1 172	1 650	-478	49%	3 732	6 524	6 522	2	57%	2025
	10030 - Program Saltsjöbanan	23	34	210	-176	11%	1 416	1 835	1 835	0	77%	2027
	15003 - Danviksbron	4	15	19	-4	18%	24	248	225	23	11%	2027
	15004 - Nya Spårvägsmuseet	9	9	0	9		215	215		215		2022
	15005 - Handen Bussterminal	2	2	0	2		255	255		255		2022
	15007 - C20 - uppgradering	240	306	312	-7	77%	881	1 453	1 453	0	61%	2025
	15013 - Lilla Lidingöbron	10	31	50	-19	19%	84	132	132	0	63%	2025
	15014 - Livstidsförlängning gröna linjen	47	80	65	15	73%	161	412	412	0	39%	2026
	15015 - Manöversystem röd och blå linje	12	16	47	-31	27%	20	541	541	0	4%	2030
	20004 - Lågfrekvent underhåll X60, X60A, X60	56	98	114	-15	49%	123	626	626	0	20%	2026
	20006 - Utbyte av hissar och rulltrappor	64	95	195	-100	33%	817	1 494	1 494	0	55%	2026
	20007 - Utbyggnad av Älvsjö depå	89	135	227	-92	39%	257	864	865	0	30%	2026
	20014 - Rissne Tunnelbanedepå	12	33	133	-100	9%	104	632	632	0	17%	2026
	20017 - Livstidssäkrade åtgärder X10p fordon	7	12	53	-41	13%	17	128	150	-22	11%	2025
	20019 - Roslagsbanan Lindholmen–Kårsta	16	17	21	-3	77%	178	187	183	4	98%	2023
	20020 - Banåtgärder Söderströmsbron	8	10	0	10		176	270		270		2025
	20022 - Högvärdeskomponenter X60B	14	52	14	38	100%	85	123	123	0	69%	2023
	20024 - Kamera- och monitorutrustning pendeltåg	13	90	300	-210	4%	32	293	300	-7	11%	2023
	20026 - Ombyggnad Märsta Busstvätthall	18	20	20	-1	90%	93	101	91	10	102%	2023
	30009 - Bussterminal Barkarby	1	3	3	0	40%	14	230	212	18	7%	2027
	30049 - Roslagsbanan ersättning X10p	0	0	10	-10	0%	0	340	340	0	0%	2025
	40003 - SL Lås	14	25	17	8	86%	360	371	401	-30	90%	2022
	Totalt	**2 547**	**4 207**	**6 294**	**-2 087**	**40%**	**37 132**	**53 140**	**52 359**	**781**	71%	

** inom Slussen (förutom ovan även Ny Färjeterminal Skeppsbrokajen, dock ej i genomförande)*

Prognosavvikelsen på 2 325 mkr beror på avvikelser i flertal objekt, dock främst Tvärbana Norr Kistagrenen, Röda linjens uppgradering, Roslagsbanans uppgradering samt Kamera och monitorutrustning pendeltåg och Saltsjöbanan.

Orsakerna till de största avvikelserna finns närmare beskrivna nedan:

Program Tvärbana Norr Kistagrenen – 478 mkr

Avvikelsen kan dels förklaras av att programmet har fått en ny tidplan i samband med nytt genomförandebeslut 2022. Förändrad betalprognos för anlitade entreprenörer och leverantörer ger upphov till avvikelsen och avser endast omperiodisering över åren. Trafikstart för Ursviks Torg är flyttad från 2022 till 2023.

Röda linjens uppgradering – 444 mkr

Avvikelsen beror främst på färre fordonsleveranser. I budget estimerades 25 fordonsleveranser medan det i prognos reducerats till 15 leveranser under år 2022. Detta i enlighet med leveransplan i det nya framförhandlade avtalet med leverantör.

Program Roslagsbanans utbyggnad – 317 mkr

Avvikelsen beror huvudsakligen/främst på framflyttning av betalpunkter för X15p projektet från år 2022 till 2023-2024 (-438 mkr). Resterande är fördyringar för bland

annat kvarstående arbeten i Vallentunadepån som medför förskjutningar i tidplanen från 2021 till 2022. Fördyringar av projekten Frescati och Portvägen under 2022 avseende bemanning, material och åtgärder för grundvatten. Ökade utgifter inom projektet Täby Kyrkby-Kragstalund på grund av framflyttad utbetalning till leverantör från 2021 till 2022 då besiktningsanmärkningar förekom på projekt.

Kamera- och monitorutrustning pendeltåg – 210 mkr

Avvikelsen beror på att prognosen är fördelad enligt förskjutna leveranser år 2022-2023. Genomgörandebeslut för detta objekt togs i Trafiknämnden i juni 2021.

Program Saltsjöbanan – 176 mkr

Avvikelsen beror huvudsakligen på förskjuten entreprenadstart från 2022 till 2023 för ombyggnad av mötesstationerna i Tattby och Fisksätra till dubbelspår orsakad av överklagade detaljplaner. Avvikelsen är även hänförlig till att inventering av fastigheterna inom projekt lokala bullerskyddsåtgärder har tagit längre tid än planerat. Detta har bidragit till förskjutning av avrop för entreprenadåtgärder från 2022 till 2023.

Program Bussdepåer – 152 mkr

Avvikelsen beror främst på förskjuten entreprenadstart för Enlunda bussdepå från 2022 till 2023 på grund av vattendom. Avvikelsen är även hänförlig till Tomteboda där avslutande kvarvarande arbeten prognosticeras under 2022, projektstängning var planerad till 2021 i investeringsplanen.

Utbyte av hissar och rulltrappor – 100 mkr

Avvikelsen beror till största delen på tidsförskjutning på grund av att rulltrappsupphandlingen blev överprövad i förvaltningsrätten och kammarrätten under 2021. Förskjutningen beror också på otillfredsställande rulltrappskonstruktion samt problem i vertikalhissleveranser på grund av Covidnedstängning i Shanghai.

Rissne tunnelbanedepå – 100 mkr

Avvikelsen beror på att medel avseende tvätt- och saneringshallen har flyttats från 2022 till 2024. Även förskjutning av produktion beroende på säkerhetsprövning, avtalsskrivning med entreprenör samt försenat tillträde till östra verkstaden.

Bussterminal Slussen (inom Slussen) +108 mkr

Avvikelsen beror på Stockholms Stads rapportering av produktionstidplan och slutkostnadsprognos som baseras på deras framdrift i arbetet.

4.2.4 Ny- och ersättningsinvesteringar

För nyinvesteringar är upparbetningsgraden 41 procent medan den för ersättningsinvesteringar är 48 procent.

Investeringar (Mkr)	Utgift 2210	Prognos 2022	Budget 2022	Budget avvik	Upparb grad (%)
Nyinvesteringar	2 143	3 634	5 290	-1 656	41%
Ersättningsinvesteringar	1 197	1 846	2 515	-669	48%
Totalt investeringar	**3 340**	**5 480**	**7 805**	**-2 325**	**43%**

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.

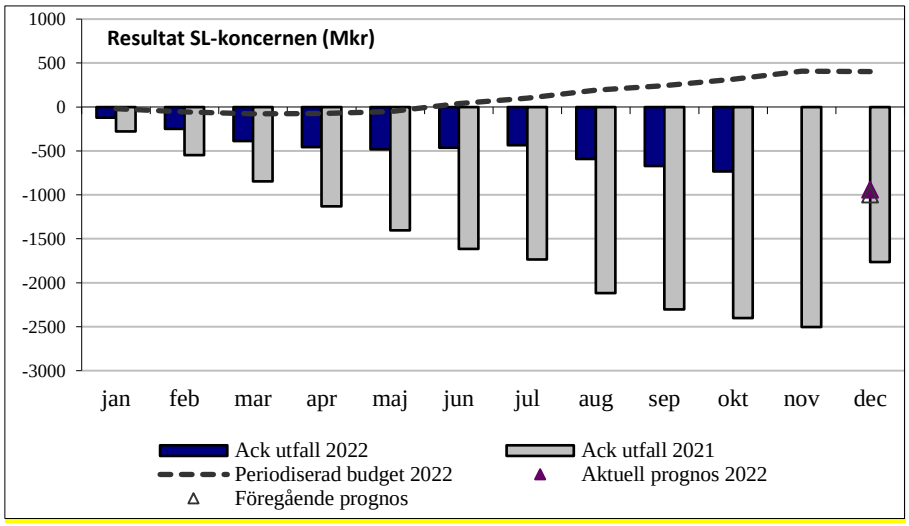
Trafiknämnden/trafikförvaltningen

Bilaga 1-2 till

Månadsrapport per oktober 2022

1. SL-koncernen
2. WÅAB

Bilaga 1 - SL-koncernen



Resultaträkning Mkr	Ack utfall 2210	Ack budget 2210	Avvik utf-bu 2210	Ack utfall 2110	Föränd fg år %	Prognos 2022	Budget 2022	Avvik PR-BU	Bokslut 2021	Ack utfall 2210*
Verksamhetsanslag	8 542	8 542	0	8 252	3,5%	10 251	10 251	0	9 902	8 571
Biljettintäkter	6 793	8 152	-1 360	4 657	45,8%	8 272	9 920	-1 647	5 941	6 793
Uthyrning fordon	1 156	1 163	-6	1 156	0,0%	1 387	1 389	-2	1 387	1 156
Uthyrning lokaler	757	752	5	737	2,8%	915	902	12	882	757
Reklam	290	300	-10	303	-4,4%	348	359	-11	359	290
Övriga intäkter	1 080	858	222	965	11,9%	1 673	1 027	646	2 507	1 233
Verksamhetens intäkter	**18 618**	**19 766**	**-1 148**	**16 070**	**15,9%**	**22 847**	**23 848**	**-1 001**	**20 979**	**18 800**
Personalkostnader	5	9	-4	-1	-442,1%	5	11	-5	-5	2
Köpt trafik (AB SL)	-12 240	-12 157	-83	-11 387	7,5%	-14 977	-14 641	-335	-14 063	-12 240
Köpt trafik (WÅAB)	-401	-356	-45	-359	11,6%	-470	-412	-58	-410	-401
Drift och underhåll	-1 902	-2 085	182	-1 743	9,1%	-2 450	-2 546	96	-2 234	-1 902
Övriga kostnader	-1 635	-1 572	-63	-1 845	-11,4%	-2 054	-1 910	-144	-2 311	-1 786
Verksamhetens kostnader	**-16 174**	**-16 161**	**-13**	**-15 336**	**5,5%**	**-19 945**	**-19 498**	**-447**	**-19 023**	**-16 327**
Avskrivningar	-2 783	-2 918	135	-2 724	2,2%	-3 346	-3 501	154	-3 337	-2 783
Finansnetto	-395	-371	-24	-411	-4,0%	-497	-445	-52	-481	-412
Resultat	**-734**	**317**	**-1 051**	**-2 401**		**-942**	**404**	**-1 346**	**-1 862**	**-723**

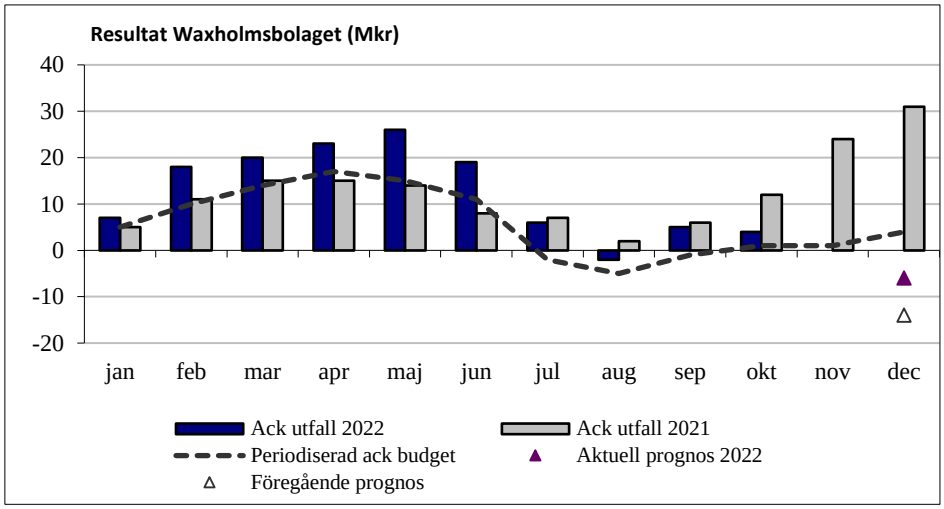
Inklusive verksamhetsinterna intäkter och kostnader.

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

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

Investeringar SL-koncern, mkr	Årets utgift 2210	Prognos 2022	Budget 2022	Avvik PR-BU	Upparb UTF/BU
Specificerade investeringar	2 362	3 693	5 990	-2 297	39%
Ospecificerade investeringar	669	1 049	1 212	-162	55%
SL-koncern totalt	**3 030**	**4 742**	**7 202**	**-2 460**	**42%**
Varav ersättningsinvesteringar	*1 158*	*1 793*	*2 224*	*-431*	*52%*

Bilaga 2 – Waxholmsbolaget (dotterbolag till AB SL)



Resultaträkning Mkr	Ack utfall 2210	Ack budget 2210	Avvik utf-bu 2210	Ack utfall 2110	Föränd fg år %	Prognos 2022	Budget 2022	Avvik PR-BU	Bokslut 2021
Verksamhetsanslag	373	373	0	354	5,2%	447	447	0	425
Biljettintäkter	76	67	9	59	29,3%	79	71	8	63
Övriga intäkter	87	95	-8	101	-14,0%	98	107	-9	122
Verksamhetens intäkter	**536**	**535**	**1**	**514**	**4,2%**	**624**	**625**	**0**	**609**
Personalkostnader	0	0	0	-1	-116,8%	0	0	0	-1
Köpt trafik	-401	-356	-45	-359	11,6%	-470	-412	-58	-410
Drift och underhåll	-67	-112	45	-77	-13,1%	-81	-128	48	-91
Övriga kostnader	-22	-26	4	-22	0,1%	-27	-31	4	-24
Verksamhetens kostnader	**-489**	**-494**	**4**	**-458**	**6,7%**	**-578**	**-571**	**-6**	**-526**
Avskrivningar	-40	-39	0	-41	-3,3%	-49	-47	-2	-50
Finansnetto	-3	-2	-1	-2	30,9%	-3	-2	-1	-2
Resultat	**4**	**1**	**3**	**12**		**-6**	**4**	**-10**	**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 2210	Prognos 2022	Budget 2022	Avvik PR-BU	Upparb UTF/BU
Nyinvesteringar	3	4	37	-33	7%
Ersättningsinvesteringar	1	4	49	-46	3%
WÅAB totalt	**4**	**7**	**86**	**-79**	**5%**