Trafiknämnden/trafikförvaltningen

MÅNADSRAPPORT
September 2020

Innehållsförteckning

1. Sammanfattning 3

2. Resande 5

3. Ekonomi 7
3.1 Resultat 7
3.1.1 Utfall jämfört med periodiserad budget 8
3.1.2 Prognos jämfört med budget 10
3.2 Åtgärdsprogram för en ekonomi i balans 12
3.3 Investeringar 13
3.3.1 Utfall i jämförelse med budget 13
3.3.2 Prognos jämfört med årets budget 13

4. Personal och kompetensförsörjning 14
4.1 Bemanning – helårsarbeten och kostnadsutveckling 14
4.2 Avvikelse helårsarbeten i jämförelse med periodiserad budget 14
4.3 Prognos helårsarbeten i jämförelse med budget 15

5. Risker och möjligheter 15

6. Ledningens åtgärder 15

1. Sammanfattning

Trafikförvaltningen bidrar till region Stockholms uppdrag genom att handla upp och utveckla kollektivtrafiken utifrån resenärens och regionens behov, i ett välskött, robust system inom givna ekonomiska ramar. Verksamheten bedrivs genom AB Storstockholms Lokaltrafik med dotterbolag (SL)[1].

Under året har Stockholm och världen kastats in i en samhällskris till följd av covid-19. Folkhälsomyndigheten har uppmanat resenärerna att inte åka kollektivtrafik samt också ålagt trafikförvaltningen att minska trängseln på tåg och bussar varför trafiken har fortsatt att köra i full omfattning Resandet har under perioden kraftigt sjunkit och förväntas med stor osäkerhet variera på olika sätt under resten av året och nästa år. Trafikförvaltningen har trots de utmaningar som covid-19 inneburit upprätthållit en stabil produktion och verksamhet.

Trafikförvaltningen gick in i året med en budget i balans men i början av mars vek biljettförsäljningen nedåt vilket fortsatte med stor kraft. Kollektivtrafiken och trafikförvaltningen står inför stora ekonomiska utmaningar. Finansieringsfrågan för att upprätthålla ett fullt trafikutbud trots det stora intäktstappet har ännu inget fullständigt svar.

Det ackumulerade utfallet per september uppgår till -1 229 mkr och understiger periodens budget med 1 550 mkr. Biljettintäkterna minskar med 2 575 mkr jämfört med budget till följd av det minskade resandet. Reavinsten kopplad till fastighetsförsäljningen av Hornsbergs bussdepå ger en positiv intäkt på 686 mkr. Trafikkostnaderna understiger budget med 309 mkr och drift och underhåll överstiger budget med 170 mkr främst kopplat till saneringsåtgärder avseende fastighetsförsäljningen (drift och underhåll exklusive saneringsåtgärderna är 77 mkr lägre än budget). Kapitalkostnaderna understiger budget med 122 mkr.

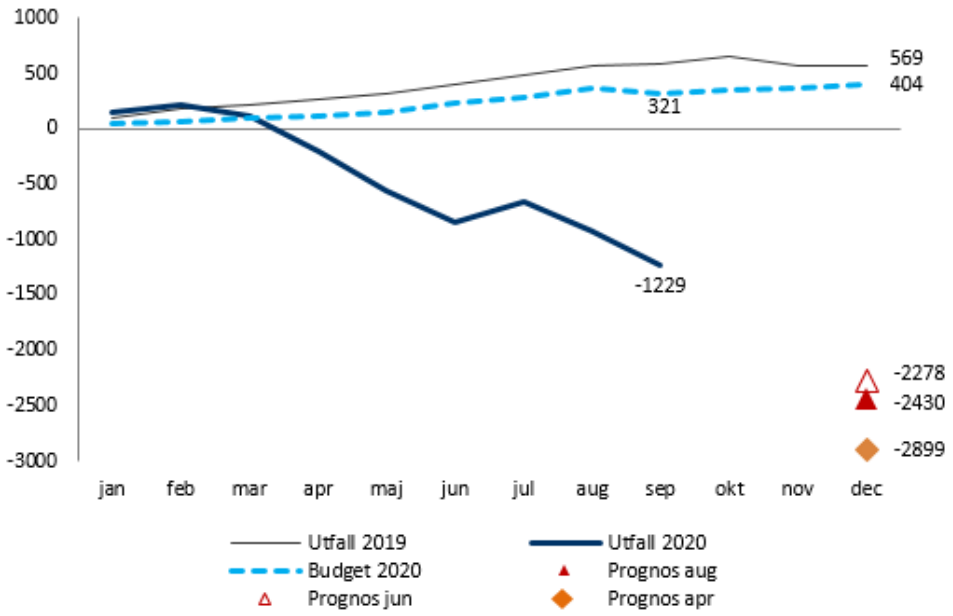
I delårsrapport per augusti redovisades en prognos för årets resultat om -2 430 mkr. Sammanfattningsvis bedöms biljettintäkterna minska med 3 561 mkr på årsbasis jämfört med budget till följd av den prognostiserade resandeutvecklingen. De totala kostnaderna understiger budget på årsbasis med 106 mkr vilket främst beror på lägre kostnader för köpt trafik (372 mkr), kapitalkostnader (85 mkr) samt för personal- och administrationskostnader (38 mkr). Avvikelsen motverkas av högre kostnader för drift och underhåll, vilket främst förklaras av en engångspost avseende en avsättning för saneringskostnader i Hornsbergs bussdepå kopplat till försäljningen av fastigheten (247 mkr).

I prognosen ingår inte det utlovade statliga riktade bidraget om 3 mdr till de regionala kollektivtrafikmyndigheterna. Stödet är en förstärkning för att mildra effekterna av minskat resande med anledning av covid-19. Ansökan om bidrag är inskickad och utbetalning beräknas att ske under nov/dec i år. Fördelningen av beloppet baseras på biljettintäktstappet under mars till juni i år i jämförelse med 2019 i respektive region och beräknas till 1 332 mkr för Region Stockholm.

[1] Trafikförvaltningen (TF) och 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. Således ingår inte den särskilda resultatenheten i TF:s rapportering.

En ny bedömning av helårprognosen görs i samband med rapportering per oktober. Se vidare avsnitt 3.1 för avvikelser mot budget.

Diagram: Resultat 2020 jämfört med resultat 2019 och budget 2020.



Investeringsutfallet uppgår till 3 723 mkr, vilket motsvarar en upparbetningsgrad på 50 procent jämfört med budget 7 472 mkr[2] Årsprognosen uppgår fortsatt till 6 753 mkr.

Resandet har minskat drastiskt som en effekt av covid-19, med 50-60 procent sedan mars i år. Antalet genomsnittligt påstigande en vanlig vardag för perioden januari till augusti har minskat med 31,8 procentenheter jämfört med samma period föregående år. För kollektivtrafiken på vatten har resandet från januari till och med augusti minskat med 48,6 procent jämfört med samma period 2019.

[2] Teknisk justering om 36 mkr från trafiknämnden till färdtjänstnämnden är för beslut hos Regionstyrelsen 2020-05-19.

2. Resande

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

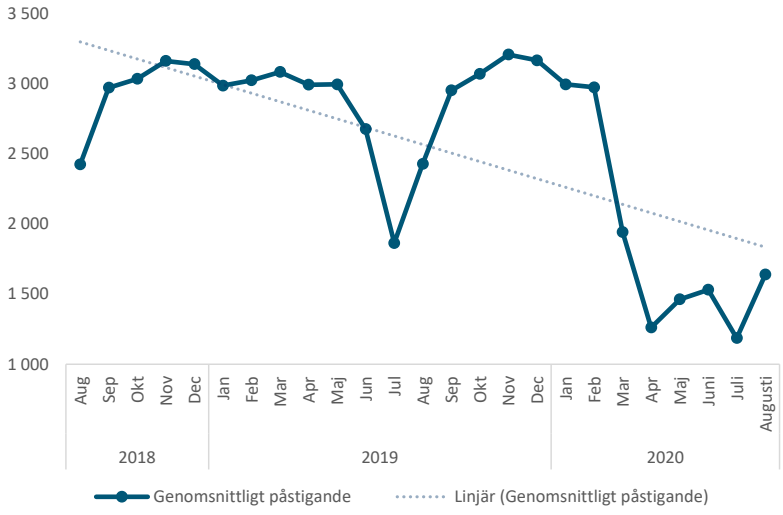
Resande kollektivtrafik (totalt tusental)	Utfall 2008	Utfall 1908	Förändr. 2008-1908	Prognos 2020	Budget 2020	Avvik PR-BU	Bokslut 2019 [1]
Kollektivtrafik på land, genomsnitt påstigande	1 880	2 755	-31,8%	1 927	3 037	-1111	2 882
Kollektivtrafik på vatten, påstigande totalt	2 299	4 473	-48,6%	3 319	6 463	-3144	5 859

[1] 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]
Antalet genomsnittligt påstigande en vanlig vardag har minskat med 31,8 procent i jämförelse med samma period föregående år.

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



För kollektivtrafiken på land kan vi se att resandet började minska i slutet av februari för att därefter drastiskt minska i mars till följd av covid-19. Resandet minskade ytterligare under april. Under sommaren varierade antal påstigande för att öka i augusti i samband med skolstart och att många började resa till sitt arbete igen.

[3] Resandeutvecklingen i kollektivtrafiken på land, mätt som antal genomsnittligt påstigande budgeterades till 3 037 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.

Diagram: Minskning av antal spärrpassager 2020 jämfört med 2019 t o m vecka 40



Resandeutvecklingen på pendeltåg och tunnelbana mätt som antal spärrpassager minskade drastiskt under mars. I maj återhämtade sig resandet något för att sedan minska igen i slutet av juli och början augusti. I samband med skolstart och att många har börjat resa till sitt arbete igen efter semestern (vecka 34) har medfört att resandet börjat öka och har legat på en stabil nivå från vecka 35 om 56 procent jämfört med 2019. Resandet med tunnelbana har minskat mer än resandet med pendeltåg.

Kollektivtrafik på vatten, påstigande totalt
Antalet påstigande i kollektivtrafiken på vatten uppgår totalt till 2 299 tusen påstigande, vilket är en minskning med 48,6 procent jämfört med samma period 2019. Utfallet för årets två första månader visade på en kraftig ökning med 31,1 procent jämfört med 2019, därefter har resandet minskat till följd av covid-19. Rådande restriktioner betyder att färre resenärer kan tas ombord för att begränsa trängsel och ökad smittspridning.

Prognos i jämförelse med budget

Kollektivtrafik på land, genomsnittligt påstigande och Kollektivtrafik på vatten, påstigande totalt
Prognosen är oförändrad jämfört med föregående rapportering. Prognosen för kollektivtrafik på land uppgår till 1 927 tusen genomsnittligt påstigande en vanlig vardag och prognosen för kollektivtrafik på vatten uppgår till 3 319 tusen påstigande totalt. Resandeprognosen bygger på riktlinjerna från Regionen avseende hur covid-19 kommer att påverka samhället. Prognosen reviderades i delårsrapporteringen och är något högre än tidigare prognos men betydligt lägre än budget. Framtagen resandeprognos har använts för samtliga trafikslag.

3. Ekonomi

3.1 Resultat

Resultaträkning: Trafikförvaltningens resultat 2020 jämfört med budget samt resultat 2019.
Verksamhetsinterna intäkter och kostnader ingår ej i resultaträkningen nedan.

Resultat (mkr)	Ack utfall 2009	Ack budget 2009	Avvik utf-bu 2009	Ack utfall 1909	Föränd fg år %	Prognos 2020	Budget 2020	Avvik PR-BU	Bokslut 2019
Verksamhetsanslag	7 345	7 345	0	7 115	3,2%	9 794	9 794	0	9 487
Biljettintäkter	4 309	6 884	-2575	6 508	-33,8%	5 748	9 308	-3561	8 811
Uthyrning fordon	1 045	1 040	5	1 040	0,4%	1 392	1 388	3	1 388
Uthyrning lokaler	643	652	-9	629	2,2%	861	870	-9	843
Reklamintäkter	267	270	-2	321	-16,8%	357	419	-62	451
Övriga intäkter	1 555	867	688	868	79,3%	1 840	1 152	689	1 401
Verksamhetens intäkter	**15 165**	**17 058**	**-1893**	**16 481**	**-8,0%**	**19 992**	**22 931**	**-2940**	**22 380**
Personalkostnader	-637	-670	34	-624	2,1%	-886	-924	38	-862
Köpt landtrafik (SL)	-10 003	-10 292	289	-9 711	3,0%	-13 531	-13 900	369	-13 139
Köpt sjötrafik (WÅAB)	-324	-344	20	-305	6,0%	-424	-426	2	-381
Drift och underhåll	-1 870	-1 700	-170	-1 648	13,5%	-2 654	-2 322	-332	-2 410
Övriga kostnader	-713	-762	49	-776	-8,2%	-1 057	-1 001	-56	-1 186
Verksamhetens kostnader	**-13 547**	**-13 768**	**222**	**-13 064**	**3,7%**	**-18 551**	**-18 573**	**21**	**-17 977**
Avskrivningar	-2 453	-2 596	142	-2 406	1,9%	-3 345	-3 462	117	-3 249
Finansnetto	-394	-374	-20	-422	-6,6%	-525	-493	-32	-586
Resultat*	**-1 229**	**321**	**-1550**	**589**		**-2 430**	**404**	**-2834**	**569**
* Avser resultat före bokslutsdispositioner och skatt.									
Prognos exklusive intäktsbortfall						**1 201**	**404**	**797**	

Periodens ackumulerade resultat uppgår till -1 229 mkr och understiger periodiserad budget med 1 550 mkr. Utfallet påverkas i stor omfattning av de åtgärder som vidtagits av myndigheter och regering för att motverka coronavirusets spridning. Försäljningen av biljetter började minska kraftigt i mars och har sedan fortsatt ligga på en mycket låg nivå jämfört med budget samt utfall föregående år medan trafikproduktionen utförs i full omfattning vilket sammantaget påverkar det ackumulerade resultatet negativt. Resultatet påverkas positivt av försäljningen av fastigheten kopplad till Hornsbergs bussdepå (nettopåverkan +439 mkr)[4]. Nedan följer huvudsakliga orsaker till avvikelserna för periodens utfall mot budget. Resultatneutrala avvikelser kommenteras ej i detalj.[5]

4 Reavinst från försäljningen 686 mkr, avsättning för saneringskostnader 247 mkr.

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

3.1.1 Utfall jämfört med periodiserad budget

Periodens utfall uppgår till -1 229 mkr och understiger periodens budget med 1 550 mkr. Avvikelsen beror huvudsakligen på följande:

- Biljettintäkterna understiger budget med totalt 2 575 mkr. Från ett utfall i nivå med budget per februari understiger nu intäkterna från SL-trafiken, exklusive WÅAB, budget med totalt 2 537 mkr (37 procent). September månads biljettintäkter når 56 procent av intäkterna i fjol, en ökning från augusti månad, då motsvarande uppgick till 48 procent.

  Försäljningsvolymerna var i stort sett normala fram till mitten av mars för att sedan successivt minska till cirka 40 procent av 2019 års nivå i slutet av månaden. Den lägre försäljningen slår inledningsvis inte helt igenom på biljettintäkterna eftersom biljetter med längre giltighet periodiseras. Det innebär att intäkten fördelas under biljettens giltighet och eftersom många biljetter fortfarande är giltiga, exempelvis 90-dagarsbiljetter och årsbiljetter och de 30-dagarsbiljetter som köpts tidigare i månaden, ger det en fördröjd effekt. För enkelbiljetter minskade dock biljettintäkten proportionellt med försäljningsnedgången varför dessa får en större avvikelse mot budget procentuellt sett.

  Under den fortsatta perioden fram till och med maj accelererar intäktstappet. Biljettintäkterna i SL-trafiken når endast 45 respektive 42 procent av budget i april och maj. Sommarmånaderna juni-juli visar på ett något lägre tapp jämfört med pandemins första månader med biljettintäkter uppgående till 48 procent av budget för att i augusti och september öka till 50 procent respektive 63 procent.

  Biljettintäkterna från skärgårdstrafiken understiger budget med 37 mkr (45 procent). Coronasituationens påverkan med en kraftigt begränsad fartygskapacitet och därmed färre påstigande är den huvudsakliga orsaken till intäktsbortfallet. Införd SL-taxa under lågsäsong (hela skärgårdstrafiken i år) har en marginell påverkan på budgetavvikelsen.

- Övriga intäkter överstiger budget med 682 mkr. Avvikelsen kommer främst från en reavinst kopplat till försäljning av Hornsbergsdepån (686 mkr). Försäljningen är förknippad med saneringsåtgärder som beskrivs nedan under drift och underhåll vilket gör att nettoeffekten på resultatet inte blir lika hög. Resterande avvikelse om -4 mkr härrör huvudsakligen från lägre resultatneutral vidarefakturering (fordonsgas, diverse material och uthyrning mm). Bland annat noteras lägre försäljning av bränsle i skärgårdstrafiken (41 mkr), vilket motsvaras av lägre kostnader, samt lägre lokalintäkter i pandemins fotspår (9 mkr). Motsatt redovisas högre intäkter från fakturering av externa projekt i Sundbyberg kopplat till Tvärbanan (9 mkr).
  Därutöver är intäkterna högre för ökad aktivering gällande medfinansiering (31 mkr), bland annat till följd av utrangeringar i Roslagsbanan, samt från försäkringsersättning för brand i depåer (15 mkr). Intäkter från reklam är däremot något lägre, till följd av en reglering avseende föregående år (2 mkr), liksom intäkterna från biljettkontroller (5 mkr).

- Personalkostnaderna understiger budget med 34 mkr. Avvikelsen beror på lägre kostnader för anställd personal till följd av vakansläget vilket delvis motverkas av intag av resurskonsulter för att täcka vakanser och frånvaro. Kostnaderna för inhyrd personal i perioden är dock väsentligt lägre jämfört med föregående år till följd av återhållsamhet gällande resursintag.

- Kostnaderna för SL-trafiken understiger budget med totalt 289 mkr. Sedan coronavirusets spridning startade i mars har trafiken bedrivits i full omfattning för att bidra till minskad smittspridning, i enlighet med Folkhälsomyndighetens föreskrifter och råd. För att ytterligare bidra till minskad smittspridning sker påstigning i bakre änden av bussarna. Som en följd av att resenärerna har utmaningar att validera sin biljett på bussar och lokalbanor har trafikförvaltningen tillsammans med trafikentreprenörerna avtalat om att ersätta trafikering baserat på antal verifierade betalande påstigande (VBP) föregående år när det gäller VBP-avtal. Nedan följer avvikelser per trafikslag.

  Busstrafikens kostnader är 81 mkr lägre än budget huvudsakligen kopplat till en lägre indexutveckling, återförda uppbokade kostnader avseende tidigare år samt lägre kostnader för tilläggsavtal. Lägre kostnader återfinns också inom pendeltågstrafiken (90 mkr) främst på grund av lägre banavgifter, incitament och index, inom lokalbana (30 mkr) på grund av index och att budget för ersättningstrafik ännu ej använts samt inom tunnelbanan (16 mkr) till följd av lägre index och incitamentskostnader. Därutöver återfinns lägre kostnader främst för kundtjänsten (37 mkr) som en konsekvens av att befintlig operatör fick förnyat förtroende och reserverade implementationskostnader ej har behövt användas, samt lägre kostnader för pendelbåtstrafiken (25 mkr) främst på grund av lägre resande med djurgårdsfärjan.

- Skärgårdstrafikens kostnader understiger budget med 20 mkr. Avvikelsen beror huvudsakligen på att bränslekostnader ej taktar med periodiserad budget samt en förändrad faktureringsrutin (21 mkr). Därtill noteras lägre kostnader för helikopter och svävare till följd av en isfri vinter (6 mkr). Avvikelsen motverkas bland annat av något högre kostnader för godstrafik (3 mkr) samt att kostnaderna för den nya pendelbåtslinjen 83 belastar Waxholmsbolaget istället för i AB SL som budgeterat (4 mkr).

- Drift och underhåll överstiger budget med 170 mkr. Avvikelsen beror till största delen på saneringskostnader inom Hornsbergsbussdepå kopplat till fastighetsförsäljningen (247 mkr). Exklusive dessa kostnader understiger drift och underhåll budget med 77 mkr vilket främst kommer från IT-driften (58 mkr) till följd av försenade transitionskostnader vid införandet av nytt driftavtal och förskjutningar i diverse planerade aktiviteter samt lägre kostnader inom trafikavdelningen (22 mkr) bland annat kopplat till lägre bränslekostnader inom sjötrafiken.

- Övriga kostnader understiger budget med 49 mkr. Avvikelsen beror främst på lägre försäljningskostnader till följd av det minskade resandet (39 mkr) och lägre kostnader för specialistkonsulter till följd av återhållsamhet inom förvaltningen (27 mkr). Därtill noteras lägre kostnader för reklam/pr (19 mkr) samt licenser (12 mkr). Avvikelsen motverkas bland annat av högre kostnader för debiterad tid till följd av vakansläget med färre arbetade

timmar i investeringsprojekt (39 mkr), samt att periodens utrangeringar överstiger det reserverade utrymmet med 16 mkr.

- Kapitalkostnaderna understiger budget med 122 mkr. Lägre avskrivningskostnader (142 mkr), huvudsakligen på grund av tidsförskjutningar och försenade leveranser inom projekt, motverkas av högre räntekostnader (20 mkr) till följd av något högre ränteläge och ökat upplåningsbehov.

Covid-19 effekt på utfall
Den främsta effekten av situationen med covid-19 på trafikförvaltningens utfall är bortfall av biljettintäkter. Månadens totala ackumulerade intäktsbortfall till följd av covid-19 är 2 575 mkr, vilket är 368 mkr högre än bortfallet föregående månad. Förvaltningens merkostnader kopplade till covid-19 motverkas av lägre kostnader inom flertalet områden. Sammantaget noteras lägre kostnader än budget (exklusive engångskostnaderna kopplade till Hornsberg).

3.1.2 Prognos jämfört med budget

Senaste resultatprognos per augusti uppgår till -2 430 mkr (-2 834 mkr jämfört med budget om 404 mkr). Avvikelsen beror huvudsakligen på minskade biljettintäkter till följd av ett lägre resande i coronakrisens spår. Exklusive intäktsbortfallet uppgår prognosen till 1 201 mkr vilket överstiger budget med 797 mkr. Nettovinsten från försäljningen av fastigheten kopplad till Hornsbergs bussdepå inverkar positivt på prognosen med +439 mkr. Resterande avvikelse beror främst på lägre kostnader för köpt trafik och förskjutna avskrivningar. En ny bedömning av prognosen görs i samband med rapportering per oktober.

- Biljettintäkterna väntas understiga budget med totalt 3 561 mkr till följd av den rådande pandemin.

  Prognosen för biljettintäkterna i SL-trafiken beräknas understiga budget med 3 515 mkr (38 procent) och utgår ifrån en uppskattad genomsnittlig volymnivå om cirka 65 procent under hösten jämfört med föregående år. Det månatliga intäktstappet september-december beräknas till cirka 340 mkr jämfört med budget. Prognosen bygger på förvaltningens gemensamma scenarioantaganden över resandeutvecklingen. Dessa är förknippade med osäkerhetsfaktorer som i grunden bygger på i hur stor utsträckning och i vilken takt resenärerna återvänder till kollektivtrafiken. Valideringsmöjligheter, främst gällande buss, är ytterligare en osäker faktor liksom en eventuell ökad smittspridning efter sommarmånaderna när återgång till arbete, skola etcetera sker.

  Biljettintäkterna från skärgårdstrafiken beräknas understiga budget med 46 mkr (51 procent). Coronasituationens påverkan med en kraftigt begränsad fartygskapacitet och därmed färre påstigande är den huvudsakliga orsaken. Den införda SL-taxan under lågsäsong i hela skärgården beräknas endast påverka avvikelsen marginellt (-2 mkr).

  Analysen av biljettförsäljning och resandemönster fortsätter och en uppdaterad prognos över trafikens totala biljettintäkter rapporteras per oktober.

- Övriga intäkter beräknas minska med 65 mkr exklusive ovan nämnda försäljning av Hornsbergs bussdepå om 686 mkr. Minskningen beror främst på lägre reklamintäkter från Clear Channel (62 mkr), kontrollavgifter (19 mkr) och hyresintäkter (9 mkr) huvudsakligen till följd av covid-19. Även bränsleintäkter inom sjötrafiken beräknas minska (27 mkr) vilket dock motsvaras av lägre kostnader. Några intäktsposter som ökar jämfört med budget är högre finansieringsbidrag (41 mkr) på grund av en för lågt budgeterad aktiveringstakt och utrangering kopplat till Roslagsbanan, samt försäkringsersättning för brand i Hornsbergs bussdepå (12 mkr).

- Personalkostnaderna beräknas understiga budget med 38 mkr. Avvikelsen beror på lägre kostnader för anställd personal på grund av vakanser och frånvaro vilket delvis motverkas av kostnader för resurskonsulter för att täcka upp för personalbortfallet. Återhållsamhet gällande resursintag av konsulter råder alltjämt.

- Kostnaderna för SL-trafiken understiger budget med 369 mkr. Busstrafiken står för merparten av avvikelsen med 188 mkr, vilket främst beror på lägre indexkostnader. Även inom tunnelbana och lokalbana minskar kostnaderna jämfört med budget främst på grund av index med 27 mkr respektive 17 mkr. Pendeltågstrafikens kostnader understiger budget med 51 mkr vilket huvudsakligen beror på lägre banavgifter då färre stiger av på Arlanda kopplat till pandemin, samt lägre index. Pendelbåtstrafikens kostnader förväntas bli 45 mkr lägre vilket beror på att försöken med nya pendelbåtslinjer kostat mindre än budgeterat samt lägre kostnader för djurgårdslinjen. Därutöver noteras lägre kostnader för kundtjänsten om 42 mkr till följd av att det nya kundtjänstavtalet blev förmånligare än budgeterat samt minskat tryck till följd av det lägre resandet.

- Skärgårdstrafikens kostnader förväntas minska med 2 mkr på helårsbasis. Avvikelsen beror främst på lägre kostnader för helikopter och svävare till följd av en isfri vinter samt på omräkning av bränsleindex. Förstärkning av trafiken under sommaren på grund av covid-19 har bidragit till ökade kostnader.

- Kostnaderna för drift och underhåll överstiger budget med 332 mkr vilket huvudsakligen beror på avsättningen för sanering kopplat till försäljningen av Hornsbergs bussdepå om 247 mkr (engångspost). Den kvarvarande avvikelsen om 85 mkr beror främst på ett ökat behov av underhåll inom trafikavdelningen (99 mkr) främst kopplat till bana, el, signal samt något ökade kostnader för driftpåverkande projekt inom investeringsverksamheten (15 mkr). Avvikelsen motverkas av lägre kostnader inom IT till följd av försenat införande av nytt driftavtal samt diverse övriga förskjutningar (30 mkr).

- Övriga kostnader beräknas bli 56 mkr högre än budget. Avvikelsen beror främst på minskad kostnadsreducering för debiterad tid till investeringsprojekt på grund av vakansläget (40 mkr), skadeståndskostnader inom sjötrafiken (11 mkr) samt program Roslagsbanans utbyggnad till följd av avstängning inte utförs i planerad omfattning (22 mkr) och utrangeringar som totalt sett överstiger det i

budget reserverade utrymmet med 26 mkr. Utrangeringarna avser främst obsoleta delar inom Roslagsbanan till följd av den pågående upprustningen. Avvikelsen motverkas av lägre försäljningskostnader (42 mkr) till följd av färre resande samt lägre kostnader för specialistkonsulter (12 mkr).

- Kapitalkostnaderna förväntas bli 85 mkr lägre än budget. Lägre avskrivningskostnader om 117 mkr, huvudsakligen på grund av förskjutna tidplaner inom en del projekt, motverkas av ökade räntekostnader med 32 mkr till följd av något högre ränteläge än tidigare bedömning. Ett försämrat kassaflöde till följd av den minskade försäljningen ökar lånebehovet och därmed räntekostnaderna.

Covid-19 effekt på prognos
Den främsta effekten av situationen med covid-19 på trafikförvaltningens årsprognos är bortfall av biljettintäkter. Det samlade intäktsbortfallet bedöms uppgå till 3 631 mkr. De högre kostnader som noterats kopplat till situationen med covid-19 täcks av lägre kostnader inom flera områden.

3.2 Åtgärdsprogram för en ekonomi i balans

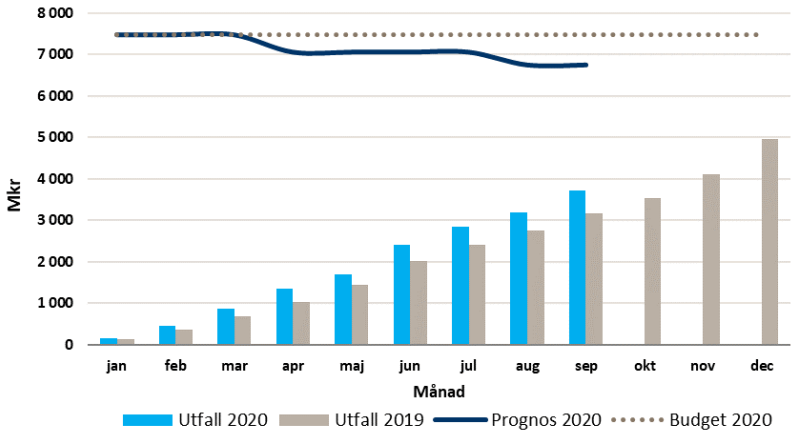
Trafiknämndens verksamhetsområden gick in i år 2020 med en budget i balans. Årsprognosen indikerar dock ett underskott om 2 430 mkr till följd av coronapandemin. Exklusive intäktsbortfallet kopplat till covid-19 noteras ett överskott mot budget på 797 mkr. Avvikelserna är beskrivna närmare under avsnitt 3.1.2. I Region Stockholms tertialrapport per april beslutades att trafikverksamheterna ska undantas intäktsbortfall kopplat till coronapandemin vid bedömningen om huruvida årets resultatkrav har uppnåtts. Med bakgrund i ovanstående bedöms trafiknämndens verksamhetsområden uppnå årets resultatkrav.

Till följd av det ekonomiskt kärva läget har trafikförvaltningen intensifierat arbetet med effektiviseringar och återtagandet av intäkter, med hänsyn taget till Folkhälsomyndighetens rekommendationer. För vidare information om detta, se delårsrapport per augusti samt i separat yttrande över promemoria; Effektiv administration inom Region Stockholm, där arbetet med att effektivisera administration och arbetssätt inom trafikförvaltningen redovisas.

Trafikförvaltningen arbetar löpande med effektiviseringar för att varje skattekrona ska användas så effektivt som möjligt.

3.3 Investeringar

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



3.3.1 Utfall i jämförelse med budget

Ackumulerat utfall till och med perioden är 3 723 mkr vilket ger en upparbetningsgrad på 50 procent jämfört med budgeterat 7 472[6] mkr.

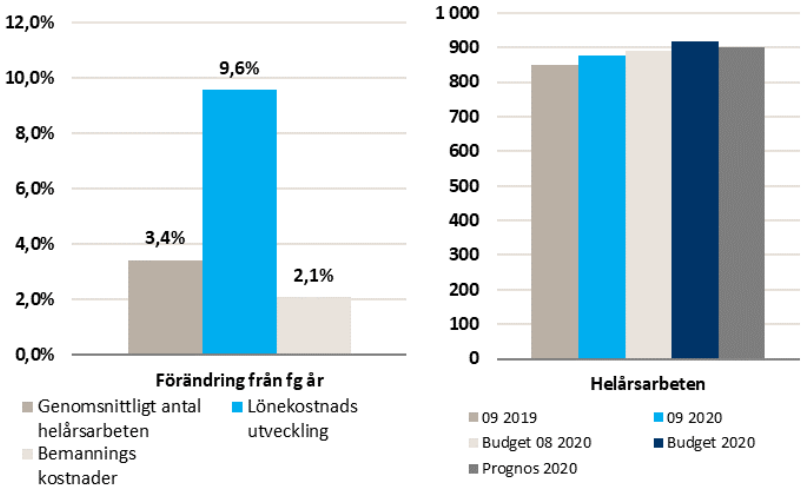
3.3.2 Prognos jämfört med årets budget

Investeringsbudgeten för året uppgår till 7 472 mkr medan årets prognos uppgår till 6 753 mkr. Prognosavvikelsen på 719 mkr beror huvudsakligen på avvikelser i tre investeringsobjekt; program Röda linjens uppgradering -598 mkr, C20-uppgradering -259 mkr och program Roslagsbanan +399 mkr (avvikelserna är närmare beskrivna i delårsrapporten) samt på ospecificerade investeringar -338 mkr.

[6] Teknisk justering om 36 mkr från trafiknämnden till färdtjänstnämnden beslutad av Regionstyrelsen 2020-05-19.

4. Personal och kompetensförsörjning

Bemanning: Redovisning av helårsarbeten och bemanningskostnader



4.1 Bemanning – helårsarbeten och kostnadsutveckling

Genomsnittligt antal helårsarbeten har ökat jämfört med föregående år huvudsakligen till följd av utökat antal tjänster bland annat på grund av konsultväxling. Ökningen är en följd av den personalstrategiska utredningen och det arbete som har pågått med att minska konsultanvändningen för att istället öka antalet anställda. Utöver detta har förstärkningar gjorts främst till följd av förvaltningens satsning inom IT-området, bland annat digitalisering.

De direkta lönekostnaderna ökar till följd av utökat antal tjänster samt årlig lönerevision. Dock har de inte ökat i planerad omfattning. Vakansläget gör att lönekostnaderna understiger budget men avvikelsen motverkas delvis av kostnader för inhyrd personal som ersätter vakanser och övrig frånvaro. Kostnaderna för inhyrd personal i perioden är dock väsentligt lägre jämfört med föregående år till följd av återhållsamhet gällande resursintag. Utöver detta påverkas de totala bemanningskostnaderna i jämförelsen av ökade kostnader för sociala avgifter och pensioner.

4.2 Avvikelse helårsarbeten i jämförelse med periodiserad budget

Antalet helårsarbeten per september ligger lägre än det budgeterade. periodiserade antalet. I budget ingår konsultväxling.

4.3 Prognos helårsarbeten i jämförelse med budget

Budget 2020 omfattar full bemanning avseende helårsarbeten, såväl antal som kostnader. Inhyrd personal budgeteras därmed inte. I prognosen är antal helårsarbeten detsamma som i budget för helåret. Ny bedömning görs i samband med rapporteringen per oktober.

5. Risker och möjligheter

Ingen rapportering per september.

6. Ledningens åtgärder

Rapportering av ledningens åtgärder sker i samband med årsrapport per december.

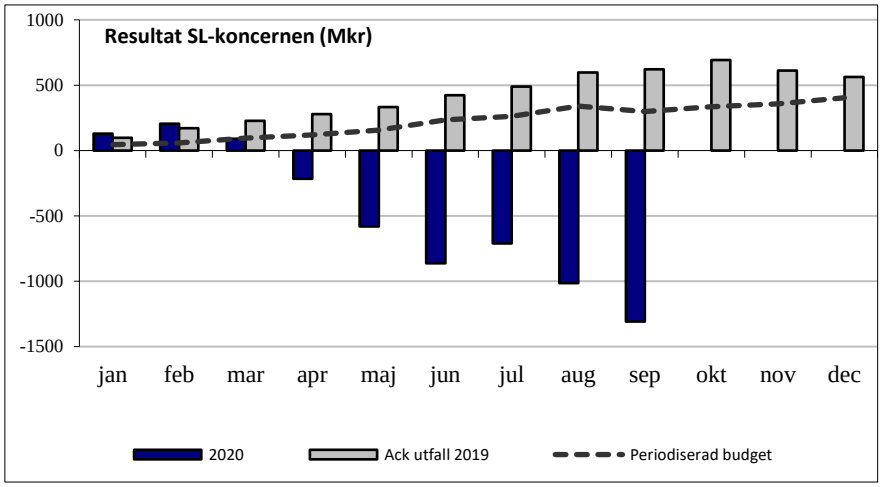
Bilagor
1 -2 Specifikationer för SL-koncernen och WÅAB.

Trafiknämnden/trafikförvaltningen

Bilaga 1-2 till

MÅNADSRAPPORT
September 2020

Bilaga 1 - SL-koncernen



Resultaträkning Mkr	Ack utfall 2009	Ack budget 2009	Avvik utf-bu 2009	Ack utfall 1909	Förändfg år %	Prognos 2020	Budget 2020	Avvik PR-BU	Bokslut 2019	Ack utfall 2009*
Verksamhetsanslag	7 256	7 256	0	7 036	3,1%	9 675	9 675	0	9 382	7 264
Biljettintäkter	4 323	6 897	-2 574	6 521	-33,7%	5 766	9 325	-3 560	8 829	4 323
Uthyrning fordon	1 045	1 040	5	1 040	0,4%	1 392	1 388	3	1 388	1 045
Uthyrning lokaler	649	652	-3	633	2,5%	860	869	-9	848	649
Reklam	267	270	-2	321	-16,8%	357	419	-62	451	267
Övriga intäkter	1 489	809	680	803	85,5%	1 750	1 073	677	1 310	1 572
Verksamhetens intäkter	**15 030**	**16 924**	**-1 894**	**16 355**	**-8,1%**	**19 800**	**22 750**	**-2 950**	**22 207**	**15 119**
Personalkostnader	-17	-17	0	-16	5,5%	-21	-23	2	-33	-17
Köpt trafik (AB SL)	-10 001	-10 292	291	-9 711	3,0%	-13 531	-13 900	369	-13 139	-10 001
Köpt trafik (WÅAB)	-324	-344	20	-305	6,0%	-424	-426	2	-381	-324
Drift och underhåll	-1 783	-1 615	-169	-1 580	12,9%	-2 536	-2 208	-327	-2 320	-1 783
Övriga kostnader	-1 509	-1 558	49	-1 437	5,0%	-2 095	-2 061	-33	-2 129	-1 604
Verksamhetens kostnader	**-13 634**	**-13 825**	**191**	**-13 050**	**4,5%**	**-18 606**	**-18 618**	**13**	**-18 001**	**-13 729**
Avskrivningar	-2 343	-2 456	113	-2 293	2,2%	-3 197	-3 276	79	-3 100	-2 343
Finansnetto	-362	-343	-19	-391	-7,4%	-481	-451	-30	-544	-369
Resultat	**-1 309**	**299**	**-1 609**	**622**		**-2 484**	**404**	**-2 888**	**563**	**-1 322**

Inklusive verksamhetsinterna intäkter och kostnader.

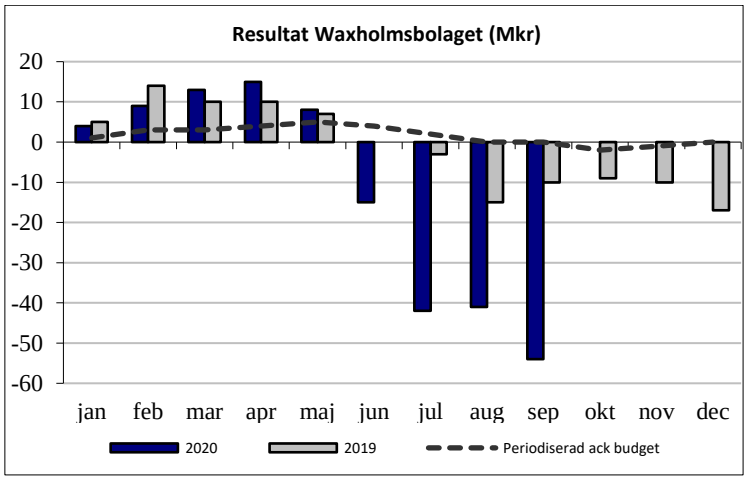
Från och med juli 2019 är Waxholmsbolaget (WÅAB) ett helägt dotterbolag till AB SL räknat från januari 2019.

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 2009	Prognos 2020	Budget 2020	Avvik PR-BU	Upparb UTF/BU
Specificerade investeringar	2 692	4 834	5 396	-561	50%
Ospecificerade investeringar	677	1 270	1 579	-309	43%
SL-koncern Totalt	**3 369**	**6 104**	**6 974**	**-870**	**48%**
Varav ersättningsinvesteringar	*880*	*1 787*	*2 363*	*-576*	*37%*

Bilaga 2 – Waxholmsbolaget (dotterbolag till AB SL)



Resultaträkning Mkr	Ack utfall 2009	Ack budget 2009	Avvik utf-bu 2009	Ack utfall 1909	Föränd fg år %	Prognos 2020	Budget 2020	Avvik PR-BU	Bokslut 2019
Verksamhetsanslag	302	302	0	285	6,1%	403	403	0	380
Biljettintäkter	46	83	-37	73	-37,1%	44	90	-46	79
Övriga intäkter	40	111	-70	82	-50,7%	72	131	-60	102
Verksamhetens intäkter	**388**	**496**	**-108**	**440**	**-11,7%**	**518**	**624**	**-106**	**561**
Personalkostnader	0	-1	1	-1	-165,5%	0	-1	0	-1
Köpt trafik	-324	-344	19	-308	5,4%	-423	-426	3	-383
Drift och underhåll	-60	-92	31	-83	-27,0%	-94	-117	23	-112
Övriga kostnader	-20	-21	1	-20	-4,4%	-26	-28	2	-29
Verksamhetens kostnader	**-404**	**-457**	**53**	**-411**	**-1,8%**	**-542**	**-571**	**29**	**-524**
Avskrivningar	-37	-39	2	-38	-1,9%	-49	-52	2	-51
Finansnetto	-2	-1	-1	-1	40,4%	-2	-1	-1	-2
Resultat	**-54**	**0**	**-54**	**-10**		**-75**	**0**	**-75**	**-17**

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 2009	Prognos 2020	Budget 2020	Avvik PR-BU	Upparb UTF/BU
Nyinvesteringar	6	13	15	-1	38%
Ersättningsinvesteringar	3	21	39	-18	8%
WÅAB totalt	**9**	**35**	**54**	**-19**	**16%**