Trafiknämnden/Trafikförvaltningen

Månadsrapport

Oktober 2021

Innehållsförteckning

1 Sammanfattning ... 3
1.1 Väsentliga händelser ... 3
1.2 Bedömning av risker och möjligheter ... 8
1.3 Ledningens åtgärder ... 9

2 Verksamhet ... 11
2.1 Resande i kollektivtrafik ... 11

3 Personal ... 13
3.1 Helårsarbeten ... 14

4 Ekonomi ... 16
4.1 Resultat ... 16
4.2 Åtgärdsprogram för ett resultat i balans ... 21
4.3 Investeringar ... 22
4.3.1 Utfall i jämförelse med budget ... 22
4.3.2 Prognos jämfört med budget ... 23

1 Sammanfattning

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 mycket attraktiv genom bland annat dess goda tidhållning, turtäthet, pris och trafikinformation. Verksamheten bedrivs genom AB Storstockholms Lokaltrafik med dotterbolag (SL)[1].

Under årets första månader drog pandemins tredje våg in över Stockholm. Ökande smittspridning och skärpta restriktioner innebar ett i det närmaste halverat resande under inledningen på året. I början av mars erbjöds personer över 80 år sin första dos vaccin. Sedan dess har vaccinationstakten löpt på i stort sett enligt den nationella planen. I september hade resandet återhämtat sig till en nivå om 66 procent i relation till normalåret 2019[2]. SL har under året, på Folkhälsomyndighetens inrådan, uppmanat resenärer att inte åka kollektivtrafik annat än om man verkligen måste. Den 29 september togs alla restriktioner i samhället bort och SL kunde äntligen välkomna alla ombord i kollektivtrafiken igen - utan villkor.

Trafikförvaltningen har, med de utmaningar som covid-19 pandemin inneburit, ändå kunnat upprätthålla en stabil produktion under året. För att minimera risken för smittspridning har trafikförvaltningen fortsatt köra med mer än fullt trafikutbud, trots låga nivåer på resenärsunderlag och biljettintäkter. Extra avgångar har satts in och flera långa tåg har körts för att möjliggöra säkra resor. Omfattande informationsinsatser har också bidragit till att minska trängseln.

Under året har trafikförvaltningen kraftsamlat inom många områden för att säkra målsättningen att upprätthålla full trafik och få tillbaka resenärerna till kollektivtrafiken så snart restriktionerna hävts. De ekonomiska utmaningarna kommer kräva stora insatser för att återta intäkterna och anpassa verksamhetens kostnader.

Två parallella uppdrag inom ramen för trafikförvaltningens fokusområden 2021 – ”Kollektivtrafiken under restriktioner” och ”Kollektivtrafiken efter pandemin” – har verkat för att säkra en trygg och pålitlig trafik för de som behöver resa kollektivt. Uppdragen ska också säkra intäkter, och förbereda attraktiva erbjudanden under nya förutsättningar för tiden efter pandemin. Samtidigt fortsätter arbetet med att effektivisera trafikförvaltningens beställarorganisation inom ramen för uppdraget -10 procent minskad administration. Viktigt är att förvaltningens förmåga att leverera på uppdraget möjliggörs av en balanserad kompetensmix bestående av såväl resurser inom definitionen kärnverksamhet som administration.

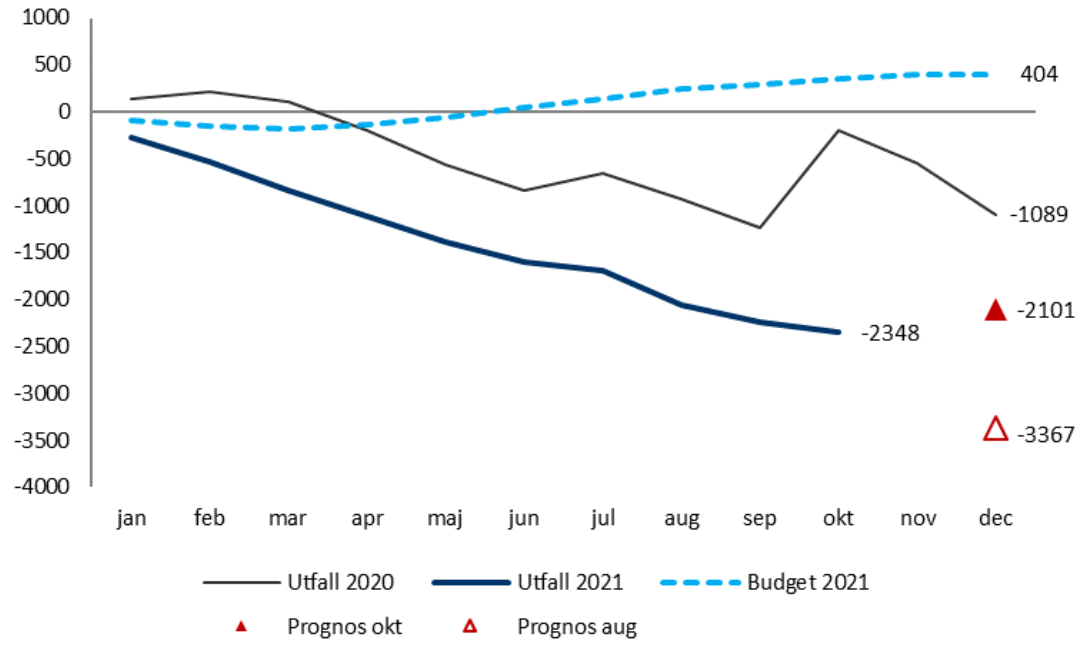
[1] Trafikförvaltningen (TF) och SL-koncernen bedrivs och rapporteras som en koncern. Waxholms Ångfartygs AB (WÅAB) ingår som ett dotterbolag i SL-koncernen. Förvaltning för utbyggd tunnelbana (FUT) rapporterar separat till trafiknämnden. FUT ansvarar för rapportering av den särskilda resultatenheten inom ramen för AB SL där investeringsverksamheten bedrivs. Således ingår inte den särskilda resultatenheten i TF:s rapportering.
[2] Resande rapporteras med en månads fördröjning

Ett fullt trafikutbud för att motverka eventuell trängsel, minimera smittspridning, och för att ha kunna stå beredda att återta resenärerna när restriktionerna nu hävts, innebär just nu ett negativt ekonomiskt resultat. En ekonomi i balans förutsätter, under nuvarande omständigheter, att trafikförvaltningen ersätts för uteblivna biljettintäkter orsakade av pandemin. Regeringen har för 2021 aviserat kompensation för uteblivna biljettintäkter som bedöms kunna uppgå till cirka 1 300 mkr för Region Stockholm. Till det ska, om den statliga kompensationen understiger intäktsbortfallet, Region Stockholm täcka AB Storstockholms Lokaltrafiks bortfall av intäkter i enlighet med nivå på budgeterade intäkter 2021.

Trafikförvaltningens ekonomi har påverkats starkt av pandemins effekter på resandet. Det ackumulerade resultatet per oktober uppgår till -2 348 mkr och understiger periodens budget med 2 696 mkr. Biljettintäkterna minskar med 3 264 mkr jämfört med budget till följd av det minskade resandet. Kostnaderna för köpt trafik understiger ackumulerad budget med 311 mkr medan drift och underhåll understiger med 248 mkr. Kapitalkostnaderna understiger budget med 109 mkr till följd av lägre aktiveringstakt än budgeterat.

I prognos per oktober uppgår årets resultat till -2 101 mkr att jämföra med årets budget om +404 mkr. Prognosen har förbättrats med 1 266 mkr jämfört med prognos per augusti vilket huvudsakligen beror på att statlig kompensation för intäktsbortfall till följd av pandemin nu ingår om 1 313 mkr. Biljettintäkterna bedöms minska med 3 796 mkr jämfört med budget till följd av resandeutvecklingen i pandemins spår. Den köpta trafiken förväntas överstiga budget med 75 mkr främst kopplat till ökade indexkostnader. Drift och underhåll beräknas understiga budget med 170 mkr på grund av förskjutningar i arbeten. Kapitalkostnaderna understiger med 115 mkr till följd av förändrad aktiveringstakt.

Diagram: Resultat 2021 jämfört med resultat 2020 och budget 2021.



Investeringsutfallet uppgår till 3 233 mkr, vilket motsvarar en upparbetningsgrad på 49 procent jämfört med helårsbudget 6 538 mkr. Prognosen för året (per oktober) uppgår till 5 050 mkr och understiger årets budget med 1 488 mkr.

Resandet har till och med september, till följd av covid-19 pandemin, nästan halverats i jämförelse med samma period 2019. Ackumulerat till och med september hade resandet minskat med 43 procent (jämfört med motsvarande period 2019) och antalet påstigande i kollektivtrafiken på land en vanlig vardag uppgår till och med september 2021 till 1 599 tusen, en minskning med 15 procent jämfört med samma period 2020.

För kollektivtrafiken på vatten har resandet till och med september ökat med 24 procent jämfört med samma period 2020. Ökningen beror på lättade restriktioner inför sommaren 2021 då fartygen kunnat öka de tillgängliga platserna från 60 procent till 75 procent.

Under året har, som beskrivits ovan, trafikförvaltningens verksamhet fortsatt inriktats på att hantera covid-19 pandemin och dess effekter på kollektivtrafiken på kort och

längre sikt. Stort fokus har varit att säkra trafikavtalen samt påverkan på investeringsverksamheten.

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

- Den 29 september påbörjades en kommunikativ offensiv för att locka tillbaka resenärer till kollektivtrafiken igen. Då inleddes en omställning där trafikförvaltningen återställer miljöer och tar ned all coronarelaterad kommunikation i SL och Waxholmsbolagstrafiken. Samtidigt påbörjades en offensivare kommunikation där resenärer hälsas välkomna ombord och där exempel ges på hur förvaltningen gjort (och gör) det enklare, tryggare och trevligare att resa med en hållbar kollektivtrafik i världsklass.

- De blå Accesskorten börjar successivt bytas ut mot nya gröna kort. Anledningen är att det gamla kortsystemet blivit för gammalt och att ett teknikskifte sker. Tanken är att det ska gå snabbare och enklare att köpa biljetter med det nya kortet. Biljetten kan till exempel tankas direkt från dator eller mobil, och går också att ladda på distans, om man till exempel har ett barn som är ute och åker och har slut på pengar. Och om man förlorar sitt kort kan de biljetter som tankats på föras över till mobilen eller till ett nytt kort direkt.

- Under september utökades möjligheten att blippa betalkortet för att köpa enkelbiljett till att gälla även rabatterade biljetter för pensionärer, studenter och ungdomar. Och i oktober lanserades 90 dagars och 365 dagars biljetter i SL-appen och för SL-kortet.

- Sedan mitten av oktober är en ny biljettyp, en så kallad 10/30-biljett, tillgänglig för resenärerna via Travis-appen. Med 10/30-biljetten väljer du 10 valfria resdagar när som helst under 30 dagar. Biljetten kostar 710 kr (vuxenpris) respektive 480 kr (rabatterat pris) och du får då resa obegränsat under de valda resdagarna. Pilotförsöket kommer att pågå i sex månader för att sedan utvärderas. Det beslutas därefter om biljetten ska ingå i ordinarie biljettsortiment eller inte.

- För Buss är tilldelningsbeslut fattat i trafiknämnden i oktober för trafikavtal E36C Nacka/Värmdö och E37C Huddinge/Botkyrka/Söderort. Båda avtalen tilldelas Nobina. De två uppdragen innebär ett helhetsåtagande som utöver trafikproduktion innefattar bland annat trafikplanering, trafikinformation, biljettvalidering, fordonsanskaffning samt drift och underhåll av hållplatser och depåer. De är produktionsavtal där ersättningen baseras på det trafikutbud som trafikförvaltningen beställer. Avtalen ger möjlighet att efter hand delvis kombinera denna modell med ersättning som baseras på antal betalande påstigande resenärer. Utöver detta finns incitament för uppfyllda mål för bland annat kundnöjdhet, utförd trafik och punktlighet.

- Besked har getts till busstrafikutövarna att påbörja nedmontering av skyddsglas, föranlett av Arbetsmiljöverkets lokala förbud för trafikområde Södertörn från och med 2 november. Nedmontering ska vara klart senast 30 november för alla trafikområden.

- Tvärbanan Kistagrenen fick förnyat genomförandebeslut med ny tidplan och ny budget beslutad i trafiknämnden i oktober. Bygget av Tvärbanan är mycket omfattande och komplext. Banan går genom både stadsmiljö och grönområden, förbi en flygplats, genom tre kommuner och över flera stora vägar. Detta har inneburit större risker än vad som förutsågs i ursprunglig kalkyl. Överprövningen av tilldelningsbeslutet för totalentreprenaden, överprövningen av vägportsentreprenaden i Helenelund, överprövningen av förberedande arbeten i Sundbyberg och kommunernas detaljplanearbete, som har tagit längre tid än beräknat, utgör samlat den enskilt största orsaken till ökade kostnader. Därutöver tillkommer ökade entreprenadkostnader som bland annat beror på den komplicerade passagen vid Bromma flygplats och på oförutsedda markförhållanden på hela sträckan.

- Roslagsbanan hade trafikstart 17 oktober på de delar som varit avstängda efter att entreprenadarbetena på Kårstagrenen för dubbelspårsutbyggnaden Täby kyrkby – Kragstalund färdigställts enligt plan. Dubbelspåret är nu klart hela vägen från Vallentuna till Stockholms Östra, vilket ger en stabilare trafik på Roslagsbanan.

- Efterhand som de nya C30-vagnarna tågen anpassats till Stockholms tunnelbana blir fler och fler uppkopplade funktioner klara att användas fullt ut. En av de stora fördelarna med C30, ur trygghetssynpunkt, är möjligheten att trådlöst överföra information från videoövervakningssystemet. Något som även kommer vara möjligt på de äldre tunnelbanevagnarna av C20-modell som nu byggs om. Det faktum att C30 är ett uppkopplat tåg ger också andra fördelar, som kanske inte märks för resenärerna under resan men som ändå bidrar till att göra de nya tågen driftsäkra och kostnadseffektiva. Bland annat kan underhåll planeras långt i förväg genom att tåget pratar med systemen på landsidan.

- Trafikförvaltningen var värd för Nordiskt direktörsmöte för kollektivtrafik som hölls i Stockholm 24-25 oktober. Fokus under mötesdagarna låg på covid-effekterna på resande, olika åtgärder för att återfå förlorade resenärer, initiativ och tankar kring biljettsortiment. Andra frågor som diskuterades var om det allra senaste som hänt i respektive huvudstad, utfall av resandet och information om pågående utvecklingsarbeten.

- Trafikförvaltningens månatliga ombordundersökning ”Upplevd kvalitet”, som mäter nöjdheten bland resenärerna, kommer att återupptas i november inom

hela trafiken

Övrigt

Branschorganisationen Svensk Kollektivtrafik har i oktober tagit fram ett ”Program för omstart av kollektivtrafiken”, ett initiativ för att nystarta kollektivtrafiken efter pandemin. Branschen ska tillsammans ta fram en vision, nya mål och en programförklaring med branschåtgärder och politiska reformer som stärker och utvecklar kollektivtrafiken i Sverige så att målen kan nås. Branschen åtar sig bland annat att:

- Trafikplanera bättre. Genomföra trafikplaneringsåtgärder med linjedragning, ökat avstånd mellan hållplatserna, snabbare på- och avstigning samt införa nya stombusslinjer.

- Skapa attraktiva arbetsplatser för fler och stoltare medarbetare, som också omfattas av gällande kollektivavtal, samverka för attraktiva yrkesutbildningar och verka för att kollektivtrafiken ska vara en positiv integrationsmotor.

- Satsa på innovation och ny teknik. Utveckla smarta resetjänster, implementera en digital infrastruktur för ett nationellt biljettsystem, ta fram tjänster för aktuell information om trängsel och framkomlighet och satsa på innovativa lösningar som exempelvis förbättrar mobiltäckningen på tåg.

Bland de politiska reformer som samtidigt föreslås finns till exempel:

- Fortsatt statlig kompensation för biljettintäktsbortfallet för att utbud och tillgänglighet ska kunna behållas och utvecklas.

- Reformera reseavdraget genom att ersätta dagens avdrag med en avståndsberoende och färdmedelsneutral skattereduktion för arbetsresor.

- Avskaffa förmånsskatten på månadskort och årskort i kollektivtrafiken så att arbetsgivare kan uppmuntra resor med miljövänlig kollektivtrafik.

- Satsa på kollektivtrafikkörfält och signalprioritering för kollektivtrafiken och öronmärk medel i den nationella transportinfrastrukturplanen för detta. Samordna väg- och banarbeten för ökad framkomlighet.

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 samhällsviktiga funktioner upprätthålls vid extraordinära händelser och klimatförändringar.

De högst värderade riskerna för verksamhetsåret 2021 är följande och bedömningen kvarstod vid delårsrapporteringen för 2021:

- risk att investeringar överskrider beslutade ramar och inte når fulla effektmål på grund av bland annat överprövningar och nya lagkrav.
- risk för antagonistiskt angrepp mot trafikförvaltningens byggnader och/eller anläggningar/fordon och/eller IT-system.
- risk att trafikförvaltningen inte förmår anpassa kollektivtrafiken till förändrade resandebehov orsakat av ökad konkurrens, Covid-19 och ny teknik.
- risk för att minskade eller uteblivna intäkter och begränsade möjligheter att reducera kostnaderna i motsvarande grad resulterar i en ekonomi som inte är i balans och en mindre attraktiv kollektivtrafik på sikt.

Trafikförvaltningen bedömer att dessa riskers värdering är oförändrade i förhållande till den rapportering som gjordes i delåret 2021.

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 verksamhetsberättelsen 2021.

Trafikförvaltningen ser svårigheter med att mäta måluppfyllelse för flera indikatorer under 2021. Kundundersökningen upplevd kvalitet genomförs inte sedan april 2020 med anledning av covid-19. Indikatorerna nöjda resenärer och trygghet saknar utfall och uppföljning av mål kan därmed inte utföras. Målnivåer är satta utifrån ett normalläge för trafiken och inte utifrån pandemin, exempelvis gäller detta indikatorerna kostnad per personkilometer, tusentals påstigande per vanlig vardag, kollektivtrafikens andel av de motoriserade resorna och flera underliggande miljömål baserade på antal resenärer. Även målet för förnybar energi i kollektivtrafiken påverkas då det ekonomiska utrymmet inte tillåter en ökad användning av förnybar energi för sjötrafiken. Ambitionen är trots det fortsatt att nå de långsiktiga målen 2030 enligt det regionala trafikförsörjningsprogrammet för samtliga indikatorer.

För måluppfyllnad gällande årets resultat, se avsnitt 4.2 Åtgärdsprogram för resultat i balans.

1.3 Ledningens åtgärder

Rapportering av ledningens åtgärder sker i samband med verksamhetsberättelsen i december.

2 Verksamhet

2.1 Resande i kollektivtrafik

Resande: Redovisning av antal resande i tusental per trafikslag[3] jämfört med budget och föregående år, samt prognos. Kollektivtrafik på vatten innefattar skärgårdstrafik och pendelbåtslinjer.

Resande kollektivtrafik (totalt tusental)	Utfall ack 2109	Utfall ack 2009	Förändr. 2109-2009	Prognos 2021	Budget 2021	Avvik PR-BU	Bokslut 2020
Kollektivtrafik på land, genomsnitt påstigande	1 599	1 880	-14,9%	1 787	2 966	-1179	1 859
Kollektivtrafik på vatten, påstigande totalt	3 233	2 598	24,4%	3 632	6 156	-2524	3 168

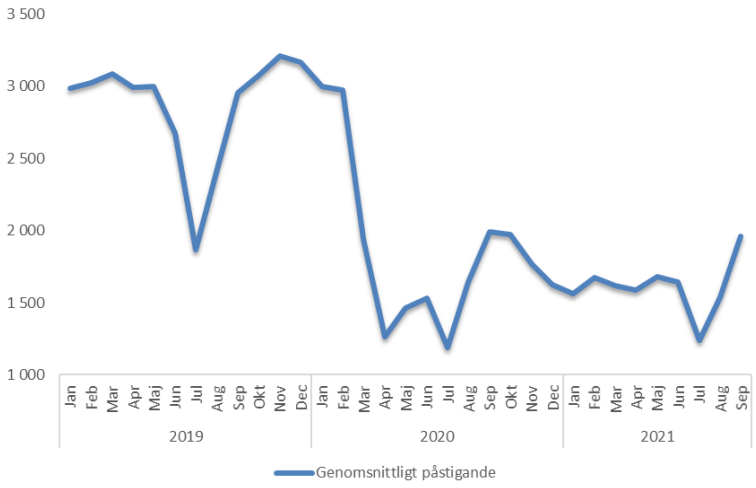
Föregående års värden kan skilja sig mot vad som tidigare har rapporterats eftersom justeringar görs retroaktivt.

Utfall i jämförelse med föregående år

Kollektivtrafik på land, genomsnittligt påstigande[4]

Resandet har minskat markant till följd av covid-19. Antalet genomsnittligt påstigande en vanlig vardag till och med september uppgår 1 599 tusen vilket är en minskning med 15 procent jämfört med samma period 2020 (januari och februari 2020 var normala månader) och en minskning med 43 procent jämfört med samma period 2019. Minskningen av antal påstigande är helt hänförligt till läget i samhället i stort och de rekommendationer som har getts av Folkhälsomyndigheten.

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



[3] Redovisning sker med en (1) månads fördröjning

[4] Resandeutvecklingen i kollektivtrafiken på land, mätt som antal genomsnittligt påstigande budgeterades till 2 966 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.

I de månadsvisa utfallen noteras nedan att resandet från april 2021 till juli 2021 översteg nivåerna för motsvarande period 2020. I augusti och september har resandet varit under 2020 års nivå, delvis en konsekvens av att det under 2020 tillämpades påstigning i bussarnas bakdörrar utan visering.

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

	Jan	Feb	Mar	Apr	Maj	Jun	Jul	Aug	Sep	Okt	Nov	Dec
2018	2 900	2 953	2 941	2 915	2 899	2 636	1 840	2 427	2 973	3 037	3 164	3 142
2019	2 989	3 026	3 085	2 995	2 998	2 678	1 865	2 430	2 954	3 073	3 210	3 169
2020	2 998	2 977	1 943	1 262	1 464	1 532	1 187	1 641	1 994	1 975	1 769	1 627
2021	1 561	1 667	1 617	1 588	1 682	1 643	1 240	1 540	1 961			

Kollektivtrafik på vatten, påstigande totalt
Resandet har minskat markant till följd av covid-19. Antalet påstigande till och med augusti uppgår 3 233 tusen vilket är en ökning med 24 procent jämfört med samma period 2020 och en minskning med 35 procent jämfört med samma period 2019. Ökningen relativt 2020 beror på att restriktionerna lättades inför sommaren 2021 och fartygen har kunnat öka de tillgängliga platserna från ca 60 procent till ca 75 procent.

Prognos i jämförelse med budget

Kollektivtrafik på land, genomsnittligt påstigande och Kollektivtrafik på vatten, påstigande totalt
Total budget baserades på 100 procents resande. Aktuell prognos bygger på ackumulerat omkring 60 procent resande jämfört med 2019.

Framtagen resandeprognos har använts för samtliga trafikslag. Det vill säga att inga anpassningar har gjorts utefter de förutsättningar och utmaningar som finns för respektive trafikslag.

3 Personal

Hantering av covid-19 pandemin kopplat till trafikförvaltningens uppdrag samt implementering av arbetssätt kring distansarbete har präglat det senaste året.

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. Distansarbete har tillämpats i stor utsträckning till följd av restriktioner utfärdade av Region Stockholm. Arbetssätt och mötesstrukturer har förändrats till mer digitala. Den nya medarbetarpolicy som har tagits fram av Region Stockholm har fokus på medarbetarskap och ledarskap. Medarbetarpolicyn, som tillika är Region Stockholms arbetsmiljöpolicy, anger styrande principer för hur medarbetare och chefer inom Region Stockholm ska agera som arbetsgivare.

Som arbetsgivare vill trafikförvaltningen uppmuntra till hållbara hälso- och levnadsvanor där återhämtning och fysisk aktivitet är en naturlig del av arbetsdagen. Därför erbjuds anställda medarbetare förmånen Hälsokollen som är en webbaserad hälsoenkät och ett uppföljande hälsosamtal via video eller telefon med en sköterska hos hälsovårdsföretaget Feelgood.

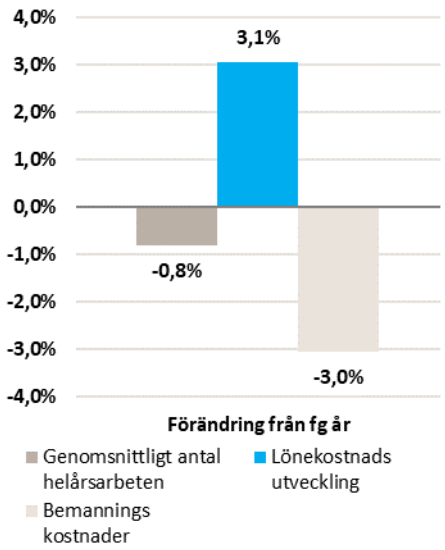
Takten på digitaliseringen har ökat till följd av pandemin, framförallt inom digitala verktyg för distansarbete. Det har funnits både möjligheter och utmaningar med digitaliseringen och brister har ibland uppstått i prestanda och stabilitet vilket medfört att produktiviteten påverkats.

Trafikförvaltningen har infört månatliga pulsmätningar där medarbetarna får svara på korta frågor kopplat till arbetsmiljön vad gäller engagemang, arbetssätt, ledarskap och stress. Syftet är att få till en kontinuerlig och öppen dialog med arbetsmiljön i fokus. Vidare har Nano Learning introducerats på trafikförvaltningen, ett digitalt verktyg för kurser i mindre format vilket är ett tidseffektivt sätt att stärka medarbetarnas kunskap inom utvalda områden. En överföring av lönesupporten till Serviceförvaltningen har också genomförts.

Resurssättning i verksamheten ska ske utifrån kompetensbehov och på ett kostnadseffektivt sätt, att arbeta mer i nätverk än i hierarkier samt att möjliggöra en flexibilitet vad gäller arbetstid och arbetsplats. Mot bakgrund av det ekonomiskt ansträngda läget råder restriktivitet kring nyanställning och konsultintag. I första hand ska prövas om behovet kan lösas genom omfördelning av interna resurser. Ett tvärfunktionellt bemanningsråd har etablerats för att ta ett helhetsansvar för kompetensförsörjningen.

3.1 Helårsarbeten

Bemanning: Redovisning av helårsarbeten och bemanningskostnader



Genomsnittligt antal helårsarbeten har minskat marginellt jämfört med samma period föregående år. De direkta lönekostnaderna ökar främst till följd av årlig lönerevision. Bemanningskostnaderna minskar jämfört med samma period föregående år till följd av återhållsamhet gällande resursintag.

Helårsarbeten	Utfall	Budget	Budget avvik.	Förändr. utfall fg år	Prognos år	Budget år	Budget avvik.
Personal - Helårsarbeten	870	875	-5	-0,8%	875	875	0

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 2021 omfattar full bemanning avseende helårsarbeten, såväl i antal som kostnader. Inhyrd personal budgeteras därmed inte. I prognosen är antal helårsarbeten detsamma som i budget. Bemanningskostnaderna beräknas understiga budget bland annat beroende på lägre pensionskostnader.

4 Ekonomi

4.1 Resultat

Resultaträkning: Trafikförvaltningens resultat 2021 jämfört med budget samt resultat 2020. Verksamhetsinterna intäkter och kostnader ingår ej i resultaträkningen nedan.

Resultat (mkr)	Ack utfall 2110	Ack budget 2110	Avvik utf-bu 2110	Ack utfall 2010	Föränd fg år %	Prognos 2021	Budget 2021	Avvik PR-BU	Bokslut 2020
Verksamhetsanslag	8 431	8 431	0	8 162	3,3%	10 117	10 117	0	9 794
Biljettintäkter	4 644	7 908	-3 264	4 742	-2,1%	5 813	9 610	-3796	5 437
Uthyrning fordon	1 156	1 143	13	1 160	-0,4%	1 388	1 370	18	1 388
Uthyrning lokaler	730	740	-9	714	2,3%	882	888	-5	852
Reklamintäkter	303	300	3	297	2,0%	360	360	0	352
Övriga intäkter	1 046	972	75	2 991	-65,0%	2 585	1 168	1417	3 220
Verksamhetens intäkter	**16 310**	**19 494**	**-3 183**	**18 066**	**-9,7%**	**21 145**	**23 512**	**-2367**	**21 043**
Personalkostnader	-691	-731	40	-713	-3,0%	-858	-880	22	-872
Köpt landtrafik (SL)	-11 387	-11 664	277	-11 173	1,9%	-14 204	-14 085	-118	-13 321
Köpt sjötrafik (WÅAB)	-359	-393	34	-356	1,1%	-415	-459	44	-397
Drift och underhåll	-1 832	-2 080	248	-2 059	-11,0%	-2 371	-2 541	170	-2 565
Övriga kostnader	-1 088	-867	-221	-801	36,0%	-1 413	-1 043	-370	-1 138
Verksamhetens kostnader	**-15 358**	**-15 736**	**378**	**-15 100**	**1,7%**	**-19 260**	**-19 008**	**-253**	**-18 293**
Avskrivningar	-2 851	-2 978	127	-2 728	4,5%	-3 456	-3 587	130	-3 316
Finansnetto	-448	-431	-17	-437	2,5%	-528	-513	-16	-523
Resultat*	**-2 348**	**348**	**-2696**	**-200**		**-2 101**	**404**	**-2505**	**-1 089**

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

Periodens ackumulerade resultat uppgår till -2 348 mkr och understiger periodiserad budget med 2 696 mkr. Utfallet påverkas i stor omfattning av de åtgärder som vidtagits av myndigheter och regering för att motverka coronavirusets spridning. Försäljningen av biljetter har fortsatt ligga på en mycket låg nivå till följd av det minskade resandet i pandemins spår, medan trafikproduktionen alltjämt utförs i full omfattning.

I prognos per oktober uppgår årets resultat till -2 101 mkr att jämföra med årets budget om +404 mkr. Biljettintäkterna bedöms minska med 3 796 mkr jämfört med budget till följd av resandeutvecklingen under pandemin. Den köpta trafiken förväntas överstiga budget med 75 mkr främst kopplat till ökade indexkostnader. Drift och underhåll beräknas understiga budget med 170 mkr på grund av förskjutningar i arbeten. Kapitalkostnaderna understiger med 115 mkr till följd av förändrad aktiveringstakt.

Förbättringen av prognosen jämfört med föregående prognos beror huvudsakligen på att en statlig kompensation för biljettintäktsbortfall till följd av pandemin nu är inkluderad.

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]

Utfall i jämförelse med budget

Periodens utfall uppgår till -2 348 mkr och understiger periodens budget med 2 696 mkr. Avvikelsen beror huvudsakligen på följande:

Verksamhetens intäkter

Verksamhetens intäkter understiger ackumulerad budget med 3 183 mkr.

Biljettintäkter

Biljettintäkterna understiger budget med totalt 3 264 mkr, vilket nästan helt är hänförligt till SL-trafiken. Periodens ackumulerade budget baserades på resandevolym omkring 80 procent i jämförelse med ett normalår (2019), samt en kompenserande post för att möta intäktsnivån före pandemins start[6]. Till följd av smittspridningen i regionen, restriktioner och rekommendationer från myndigheter, har resandet hittills uppgått till cirka 60 procent, jämfört med ett normalår.

Skärgårdstrafikens biljettintäkter understiger budget med 3 mkr, vilket beror på ett lägre resande till följd av förlängda restriktioner kopplat till pandemin.

Övriga intäkter

Övriga intäkter[7] består huvudsakligen av resultatneutral vidarefakturering (fordonsgas, diverse material och uthyrning etcetera). Periodens utfall överstiger budget med 81 mkr huvudsakligen genom ökad vidarefakturering (88 mkr) främst inom externa projekt åt annan part, kontrollavgifter (11 mkr) och uthyrning av bussar (13 mkr). Intäkter inom sjötrafiken, främst vidaresålt bränsle, understiger budget med 33 mkr.

Verksamhetens kostnader

Verksamhetens kostnader understiger ackumulerad budget med 378 mkr.

Personalkostnader

Personalkostnaderna understiger budget med 40 mkr genom färre anställd personal (vakanser) och frånvaro vilket delvis motverkas av intag av resurskonsulter. Vidare noteras lägre utfall för pensioner samt utbildning och konferenser.

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

7 Sammanfattning av följande rader i resultaträkningen; Uthyrning fordon, Uthyrning lokaler, Reklamintäkter och Övriga intäkter.

Köpt trafik SL
Kostnaderna för SL-trafiken understiger budget med 277 mkr. Trafiken bedrivs i full omfattning och mer för att bidra till minskad smittspridning. Busstrafikens kostnader är 190 mkr lägre än periodens budget, vilket vid årets slut kommer att mötas av ökade indexkostnader. Pendeltågstrafiken har lägre kostnader (35 mkr) främst på grund av lägre banavgifter. Lägre kostnader noteras även för tunnelbana (13 mkr) och lokalbana (8 mkr). Vidare understiger de trafikslagsgemensamma kostnaderna budgeten med 38 mkr, främst kopplat till kundtjänsten till följd av färre inkomna ärenden. Endast pendelbåtstrafiken överstiger budget med 5 mkr till följd av förändrad bränsleplan.

Köpt trafik WÅAB
Skärgårdstrafikens kostnader understiger budget med 34 mkr bland annat genom reducerad tidtabell i början av året på grund av svårt isläge. Ordinarie fartyg har då inte kunnat trafikera skärgården och en mindre flotta av isgående fartyg har använts. Vidare noteras lägre kostnader för diverse poster, bland annat helikopter och svävartrafik, incitament och index.

Drift och underhåll
Drift och underhåll understiger budget med 248 mkr till följd av att trafikrelaterade underhållsarbeten inte ligger i fas med budget, och lägre kostnader för bränsle inom sjötrafiken till följd av förändrad bränsleplan. Även IT-driftkostnader har förskjutits genom försening i transitionen till ny IT-drift leverantör.

Övriga kostnader
Övriga kostnader överstiger budget med 221 mkr, främst kopplat till en högre avsättning. I övrigt noteras främst lägre kostnader bland annat för MÄLAB, reklam/pr samt försäljningskostnader.

Kapitalkostnader
Kapitalkostnaderna understiger budget med 109 mkr. En generellt lägre färdigställandetakt än budgeterat, bland annat mottagandet av C30-tunneltåg, Roslagsbanans utbyggnad och Tvärbana Norr Kistagrenen, minskar avskrivningarna mot budget med 127 mkr. Räntekostnaderna överstiger budget med 17 mkr främst på grund av diskonteringsränteeffekten på pensionsskulden.

Covid-19 effekt på utfall
Den främsta effekten av situationen med covid-19 på trafikförvaltningens utfall är bortfallet av biljettintäkter, vilket uppgår till -3 264 mkr under perioden. Jämfört med föregående månad har bortfallet ökat med 274 mkr. Förvaltningens merkostnader kopplade till covid-19 motverkas av lägre kostnader inom flertalet områden. Sammantaget noteras lägre kostnader än budget.

Prognos i jämförelse med budget
Prognos per oktober uppgår till -2 101 mkr och understiger budget med 2 505 mkr. Nedan beskrivs huvudsakliga avvikelser per resultatrad:

Verksamhetens intäkter
Verksamhetens intäkter beräknas understiga budget med 2 367 mkr i prognos per oktober.

Biljettintäkter
Biljettintäkterna väntas understiga budget med totalt 3 796 mkr till följd av rådande pandemi.

Prognosen för biljettintäkterna i SL-trafiken beräknas understiga budget med 3 794 mkr. Statlig kompensation för intäktsbortfallet redovisas under övriga intäkter nedan. Budget 2021 baserades på ett genomsnittligt resande om 80 procent på årsbasis (år 2019 som bas), samt en kompenserande post om 2 170 mkr för att möta intäktsnivån före pandemins start.[8] Årsprognos per oktober bygger på ett lägre resande om i genomsnitt 60 procent. I slutet av året bedöms resandet vara på en nivå strax över 70 procent. Resandeprognosen har totalt sett förbättrats vilket medför en intäktsförbättring på helåret med 225 mkr jämfört med prognos per augusti.

Prognosen baseras på förvaltningens scenarioantaganden över resandeutvecklingen som är förknippade med osäkerhetsfaktorer vilka i grunden bygger på i hur stor utsträckning resenärerna väljer att åka kollektivt och vilken biljettyp de väljer. I scenariona beaktas den senaste informationen kring smittspridning och rekommendationer.

Biljettintäkterna från skärgårdstrafiken beräknas understiga budget med 2 mkr. Prognosen bygger på samma grundscenario för resande som i SL-trafiken. För skärgårdstrafiken bedöms dock en starkare återhämtning i resandet än för kollektivtrafiken på land.

Övriga intäkter
Övriga intäkter består främst av resultatneutral vidarefakturering (fordonsgas, diverse material och uthyrning med mera). I prognosen beräknas de samlade övriga intäkterna öka med 1 429 mkr mot budget, varav 1 313 mkr avser statlig kompensation för intäktsbortfall till följd av coronapandemin.

Exklusive det statliga bidraget överstiger de övriga intäkterna budget med 116 mkr, huvudsakligen genom högre intäkter från vidarefakturerade kostnader främst kopplat till externa projekt (121 mkr), uthyrning av fordon (18 mkr) till stor del kopplat till att trafikavtal E19 har förlängts, samt kontrollavgifter (10 mkr). Avvikelsen motverkas

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

bland annat av lägre intäkter från sjötrafikens vidarefakturering av bränslekostnader (39 mkr).

Verksamhetens kostnader
Verksamhetens kostnader beräknas överstiga budget med 253 mkr i prognos per oktober.

Personalkostnader
Personalkostnaderna beräknas understiga budget med 22 mkr. Avvikelsen beror främst på lägre direkta lönekostnader till följd av vakanser och frånvaro samt pensionskostnader. Lägre kostnader noteras också för utbildning och konferenser. Avvikelsen motverkas av högre kostnader för inhyrd personal för att täcka upp vid frånvaro.

Köpt trafik SL
Kostnaderna för SL-trafiken förväntas överstiga budget med 118 mkr. Busstrafiken står för merparten av avvikelsen med 183 mkr, vilket främst beror på ökade kostnader för index (framförallt kopplat till drivmedel), förstärkningstrafik och motorkonverteringar. De ökade indexkostnaderna förväntas inte belasta utfallet förrän i december. Vidare ökar kostnaderna inom lokalbanetrafiken (8 mkr) bland annat till följd ökade indexkostnader. Ökade kostnader noteras också inom pendelbåtstrafik (6 mkr) till följd av ökade bränslekostnader.

Avvikelsen motverkas av lägre kostnader inom pendeltåg (20 mkr) främst på grund av lägre banavgifter till följd av färre sålda biljetter med Arlandapassage, samt inom tunnelbana (20 mkr) bland annat kopplat till lägre incitament och regleringar kopplat till föregående år. Därtill minskar de trafikslagsgemensamma kostnaderna med 39 mkr främst till följd av ett lägre nyttjande av kundtjänsten.

Köpt trafik WÅAB
Skärgårdstrafikens kostnader förväntas minska med 44 mkr på helårsbasis. Till stor del beroende på att istidtabell behövde användas vissa perioder under vintern vilket inneburit färre trafikerade timmar. Ytterligare lägre kostnader noteras kopplat till bland annat bränsle, index, incitament samt lägre behov av svävar- och helikoptertrafik.

Drift och underhåll
Kostnaderna för drift och underhåll understiger budget med 170 mkr vilket främst beror på lägre kostnader inom trafikavdelningen (118 mkr) huvudsakligen kopplat till lägre bränslekostnader inom sjötrafiken och förskjutet underhåll inom tunnelbanan. Vidare minskar kostnaderna inom IT-förvaltningen (54 mkr) till följd av förseningar i transitionen till ny IT-driftleverantör.

Övriga kostnader
Övriga kostnader beräknas bli 370 mkr högre än budget. Avvikelsen beror främst en ökad avsättning (257 mkr). Vidare ökar kostnaderna för utrangeringar (63 mkr) och

entreprenadkostnader (27 mkr) kopplat till projekt, varav en stor del av dessa vidarefaktureras extern part och är således resultatneutralt för trafikförvaltningen och SL. Ytterligare större orsak till avvikelsen mot budget är lägre debiterad interntid på grund av färre arbetade timmar i investeringsprojekt (27 mkr).

Kapitalkostnader
Kapitalkostnaderna förväntas bli 115 mkr lägre än budget. Lägre avskrivningskostnader beräknas till 130 mkr, på grund av förskjutna tidplaner inom en del projekt exempelvis fordonsleveranser, samt att reserverade kostnader i budget inte bedöms behöva användas. Räntekostnaderna (finansnetto) prognostiseras bli 16 mkr högre vilket främst beror på effekten av årets förändring av diskonteringsräntan på pensionsskulden.

Covid-19 effekt på prognos
Den främsta effekten av situationen med covid-19 på trafikförvaltningens årsprognos är bortfall av biljettintäkter som uppgår till -3 796 mkr. De merkostnader som noterats kopplat till pandemin täcks av lägre kostnader inom flera områden.

4.2 Åtgärdsprogram för ett resultat i balans

I delårsrapport per augusti beräknades trafikförvaltningen inklusive SL-koncernen[9] uppfylla årets resultatkrav då coronarelaterade poster och effekten av förändrad diskonteringsränta räknades av.

Budgeten för trafikförvaltningen inklusive SL förutsätter att staten och Region Stockholm ersätter intäktsbortfall till följd av covid-19 (RS 2020-0469). Prognosen i delåret indikerade ett ökat intäktsbortfall med ytterligare 1,8 miljarder kronor för att uppgå till 4 miljarder kronor, jämfört med det underlag för resande som budgeten baserades på. I oktober 2021 har AB SL erhållit ett villkorat aktieägartillskott från Region Stockholm om två miljarder kronor till följd av det kraftiga intäktsbortfallet under Corona pandemin.

För att kunna upprätthålla dagens trafikutbud med bibehållen ekonomi i balans krävs att trafikförvaltningen ersätts från staten, eller att medel omfördelas inom Region Stockholm, för uteblivna biljettintäkter orsakade av pandemin under såväl innevarande som kommande år. Alternativet är att reducera trafikutbudet, för att möta den minskade efterfrågan.

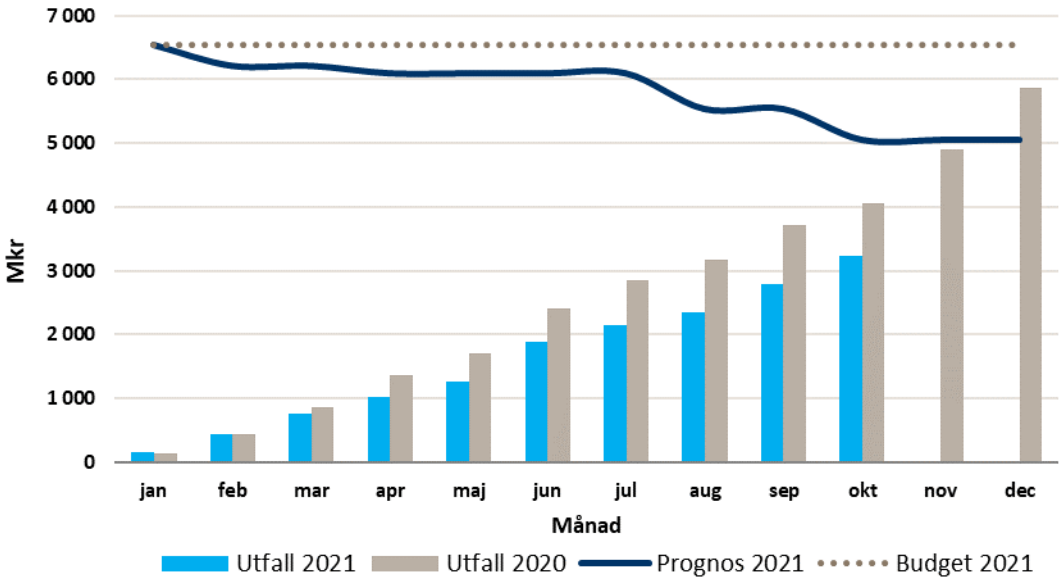
Till följd av det ekonomiskt kärva läget har trafikförvaltningen intensifierat arbetet med effektiviseringar och återtagandet av intäkter, med hänsyn taget till Folkhälsomyndighetens rekommendationer.

[9] Exklusive de enheter inom SL som FUT ansvarar för.

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

4.3 Investeringar

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



4.3.1 Utfall i jämförelse med budget

Ackumulerat utfall till och med perioden är 3 233 mkr vilket ger en upparbetningsgrad på 49 procent jämfört med årsbudgeten på 6 538 mkr.

4.3.2 Prognos jämfört med budget

Investeringsbudgeten totalt för året uppgår till 6 538 mkr. Prognosen för året uppgår till 5 050 mkr och understiger årets budget med 1 488 mkr.

Tabell: Avvikelse prognos jämfört med budget per specificerat objekt >100 Mkr

Investeringsobjekt > 100 mkr med genomförandebeslut (Mkr)	Utgift 2021	Prognos 2021	Budget 2021	Budget avvik.	Upparb grad utf/bud	Total ack utgift	Total prognos	Total budget invplan 2021	Total budget avvik.	Total upparb grad	Färdig-ställande år
Program Roslagsbanans utbyggnad	401	553	636	-83	63%	8 478	10 450	10 450	0	81%	2026
Program Bussdepåer	100	120	174	-54	57%	3 318	3 982	3 909	73	85%	2024
Program Slussen	6	11	31	-20	18%	388	439	439	0	88%	2023
Program Röda linjens uppgradering	405	637	1 528	-891	26%	6 515	10 710	10 710	0	61%	2027
Program Tvärbana Norr Solnagrenen	14	18	13	5	109%	5 530	5 583	5 541	42	100%	2023
Program Spårväg City	1	1	0	1		2 946	2 946	0	2 946		2021
Program Tvärbana Norr Kistagrenen	514	860	781	79	66%	2 788	6 518	4 936	1 582	56%	2025
Program Saltsjöbanan	25	36	68	-33	36%	1 387	1 835	1 835	0	76%	2027
Bussterminal Slussen	366	640	631	8	58%	2 004	3 388	3 388	0	59%	2025
Nya Spårvägsmuseet	16	30	0	30		199	215	0	215		2021
Handen Bussterminal	34	31	0	31		251	249	0	249		2022
Fordon SpvC - nya A35 fordon	23	23	0	23		192	192	0	192		2021
C20 - uppgradering	49	133	351	-218	14%	558	1 453	1 453	0	38%	2024
Bussterminal Slussen brukarspecifik inredning	8	12	39	-27	19%	28	234	234	0	12%	2025
Saltsjöbanan och tunnelbaneentréer Slussen	21	29	83	-54	26%	88	1 012	1 026	-14	9%	2027
Lilla Lidingöbron	13	25	32	-7	40%	55	132	132	0	42%	2023
Livstidsförlängning gröna linjen	6	54	76	-22	7%	70	412	412	0	17%	2026
Lågfrekvent underhåll X60, X60A, X60	46	54	78	-24	59%	46	626	626	0	7%	2026
Utbyte av hissar och rulltrappor	12	81	192	-110	6%	698	1 494	1 500	-6	47%	2026
Utbyggnad av Älvsjö depå	59	99	141	-42	42%	125	864	865	-1	15%	2026
Förstärkning innertak Fridhemsplan	3	5	0	5		311	314	0	314		2021
Rissne Tunnelbanedepå	49	54	183	-129	27%	87	632	632	0	14%	2025
Livstidssäkrade åtgärder X10p fordon	6	8	23	-15	28%	8	127	150	-23	5%	2028
Roslagsbanan Lindholmen–Kårsta	55	97	77	20	72%	116	186	182	4	64%	2023
Banåtgärder Söderströmsbron	14	18	24	-6	60%	165	180	180	0	92%	2022
Depå Alkärrshallen	2	2	0	2		121	121	0	121		2021
Högvärdeskomponenter X60B	32	32	16	16	205%	71	121	70	51	101%	2023
SL Lås	12	14	30	-16	39%	348	401	401	0	87%	2022
Kamera- och monitorutrustning pendeltåg	0	19		19		0	293	0	293		2023
Totalt	**2 290**	**3 697**	**5 207**	**-1 510**	**44%**	**36 891**	**55 110**	**49 072**	**6 038**	75%	

Avvikelsen beror huvudsakligen på Program Röda linjens uppgradering (-891 mkr), C20-uppgraderingen (-218 mkr), Rissne tunnelbanedepå (-129 mkr), Utbyte hissar och rulltrappor (-110 mkr) och Roslagsbanans utbyggnad (-83 mkr). Orsakerna till avvikelserna finns närmare beskrivna nedan:

- *Program Röda linjens uppgradering -891 mkr*

Avvikelsen beror huvudsakligen på förskjutning av fordonsleveransen på grund av att leverantören inte levererat enligt den leveransplan och avtal som budget 2021 grundades på.

- *C20 - uppgradering -218 mkr*
  Avvikelsen beror huvudsakligen på förskjutning i entreprenörens tid- och produktionsplan med cirka 12 månader.

- *Rissne tunnelbanedepå -129 mkr*
  Avvikelsen beror huvudsakligen på att upphandling av projektör för systemhandling tagit längre tid än beräknat vilket medför en tidsförskjutning på cirka 6 månader.

- *Utbyte hissar och rulltrappor -110 mkr*
  Avvikelsen beror främst på att upphandlingen blev överprövad i förvaltningsrätten och kammarrätten vilket föranledde senare start av genomförande. Nu är tilldelningen för hissar och rulltrappor klara och arbetet med entreprenaden har påbörjats.

- *Program Roslagsbanans utbyggnad -83 mkr*
  Avvikelsen beror på att garantiarbeten i Vallentunadepån har förskjutits från 2020 till 2021 vilket innebär att slutregleringar i flera entreprenader har försenats. Vidare har betalpunkter inom Bana förskjutits från 2021 till 2022 i samband med trafikavstängning i december.

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

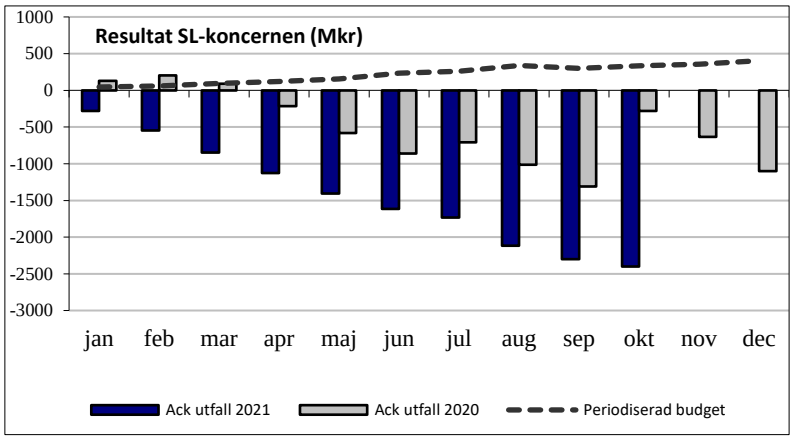
Trafiknämnden/trafikförvaltningen

Bilaga 1-2 till

MÅNADSRAPPORT

Oktober 2021

Bilaga 1 - SL-koncernen



Resultaträkning Mkr	Ack utfall 2110	Ack budget 2110	Avvik utf-bu 2110	Ack utfall 2010	Föränd fg år %	Prognos 2021	Budget 2021	Avvik PR-BU	Bokslut 2020	Ack utfall 2110*
Verksamhetsanslag	8 252	8 252	0	8 062	2,4%	9 902	9 902	0	9 675	8 269
Biljettintäkter	4 657	7 922	-3 264	4 757	-2,1%	5 829	9 626	-3 797	5 455	4 657
Uthyrning fordon	1 156	1 143	13	1 160	-0,4%	1 388	1 370	18	1 388	1 156
Uthyrning lokaler	737	739	-3	720	2,3%	882	887	-5	859	737
Reklam	303	300	3	297	2,0%	360	360	0	352	303
Övriga intäkter	965	904	61	2 919	-66,9%	2 487	1 086	1 401	3 131	1 061
Verksamhetens intäkter	**16 070**	**19 260**	**-3 191**	**17 916**	**-10,3%**	**20 848**	**23 231**	**-2 383**	**20 860**	**16 183**
Personalkostnader	-1	-5	3	-19	-92,7%	-4	-6	2	-23	-1
Köpt trafik (AB SL)	-11 387	-11 664	277	-11 171	1,9%	-14 204	-14 085	-118	-13 319	-11 387
Köpt trafik (WÅAB)	-359	-393	34	-356	1,1%	-415	-459	44	-397	-359
Drift och underhåll	-1 743	-1 992	249	-1 963	-11,2%	-2 264	-2 435	171	-2 446	-1 743
Övriga kostnader	-1 845	-1 615	-230	-1 684	9,6%	-2 300	-1 940	-360	-2 137	-1 953
Verksamhetens kostnader	**-15 336**	**-15 670**	**333**	**-15 192**	**0,9%**	**-19 187**	**-18 925**	**-262**	**-18 321**	**-15 444**
Avskrivningar	-2 724	-2 852	128	-2 606	4,5%	-3 303	-3 434	132	-3 164	-2 724
Finansnetto	-411	-393	-17	-401	2,5%	-483	-468	-15	-479	-420
Resultat	**-2 401**	**346**	**-2 746**	**-283**		**-2 125**	**404**	**-2 529**	**-1 103**	**-2 404**

Inklusive verksamhetsinterna intäkter och kostnader.

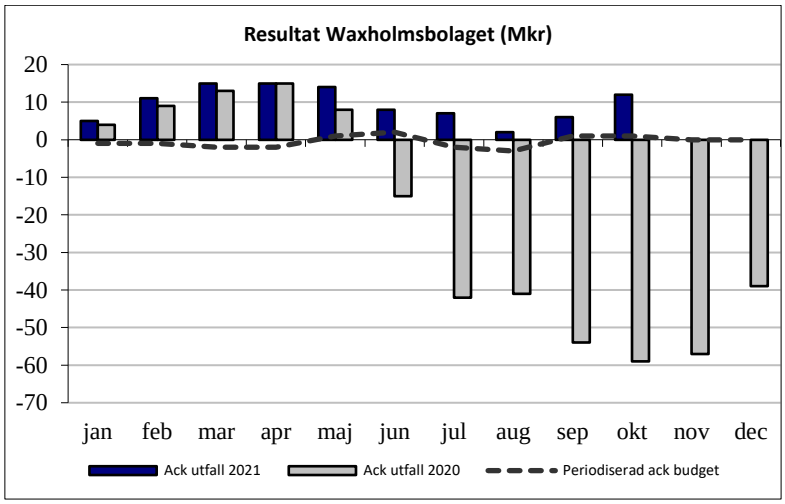
Från och med juli 2019 är Waxholmsbolaget (WÅAB) ett helägt dotterbolag till AB SL räknat från januari 2019.

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

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

Investeringar SL-koncern, mkr	Årets utgift 2110	Prognos 2021	Budget 2021	Avvik PR-BU	Upparb UTF/BU
Specificerade investeringar	1 984	3 158	4 943	-1 785	40%
Ospecificerade investeringar	808	1 132	1 002	130	81%
SL-koncern totalt	**2 792**	**4 290**	**5 945**	**-1 655**	**47%**
Varav ersättningsinvesteringar	*1 138*	*1 711*	*2 025*	*-315*	*56%*

Bilaga 2 – Waxholmsbolaget (dotterbolag till AB SL)



Resultaträkning Mkr	Ack utfall 2110	Ack budget 2110	Avvik utf-bu 2110	Ack utfall 2010	Föränd fg år %	Prognos 2021	Budget 2021	Avvik PR-BU	Bokslut 2020
Verksamhetsanslag	354	354	0	336	5,6%	425	425	0	403
Biljettintäkter	59	61	-2	49	20,4%	62	64	-2	52
Övriga intäkter	101	152	-51	44	130,5%	121	175	-54	78
Verksamhetens intäkter	**514**	**568**	**-54**	**428**	**20,0%**	**608**	**664**	**-56**	**533**
Personalkostnader	-1	-1	0	0	-284,9%	-1	-1	0	0
Köpt trafik	-359	-393	34	-357	0,5%	-415	-459	44	-398
Drift och underhåll	-77	-112	35	-66	16,6%	-93	-131	38	-85
Övriga kostnader	-22	-23	1	-22	-0,6%	-27	-27	0	-32
Verksamhetens kostnader	**-458**	**-528**	**70**	**-445**	**3,1%**	**-536**	**-617**	**82**	**-514**
Avskrivningar	-41	-38	-3	-41	0,4%	-49	-45	-3	-56
Finansnetto	-2	-1	-1	-2	40,7%	-3	-2	-1	-2
Resultat	**12**	**1**	**12**	**-59**		**21**	**0**	**21**	**-39**

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 2110	Prognos 2021	Budget 2021	Avvik PR-BU	Upparb UTF/BU
Nyinvesteringar	3	8	3	5	107%
Ersättningsinvesteringar	2	12	23	-10	8%
WÅAB totalt	**5**	**20**	**25**	**-5**	**18%**