Trafiknämnden/trafikförvaltningen

MÅNADSRAPPORT
Juli 2020

Innehållsförteckning

1. Sammanfattning 3
1.1 Väsentliga händelser 4
2. Resande 7
3. Ekonomi 9
3.1 Resultat 9
3.1.1 Utfall jämfört med periodiserad budget 10
3.1.2 Prognos jämfört med budget 12
3.2 Åtgärdsprogram för en ekonomi i balans 15
3.3 Investeringar 15
3.3.1 Utfall i jämförelse med budget 16
3.3.2 Prognos jämfört med årets budget 16
4. Personal och kompetensförsörjning 17
4.1 Bemanning – helårsarbeten och kostnadsutveckling 17
4.2 Avvikelse helårsarbeten i jämförelse med periodiserad budget 18
4.3 Prognos helårsarbeten i jämförelse med budget 18
5. Risker och möjligheter 18
6. Ledningens åtgärder 18

1. Sammanfattning

Trafiknämnden (TN) ansvarar för trafikförvaltningen (TF) och AB Storstockholms Lokaltrafik (SL) med dotterbolag, vilka rapporteras som en koncern.[1]

Periodens ackumulerade utfall uppgår till -654 mkr och understiger budget med 938 mkr. Verksamhetens intäkter understiger budget med 1 156 mkr (8,7 procent), verksamhetens kostnader understiger budget med 117 mkr (1,1 procent) och kapitalkostnaderna understiger budget med 101 mkr (4,3 procent).

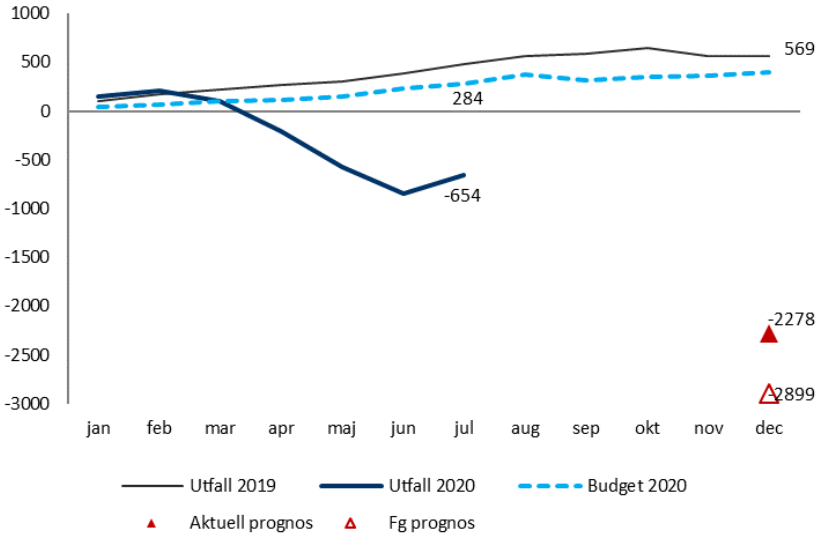
Försäljningen av biljetter är starkt påverkad av det minskade resandet till följd av coronavirusets spridning i Stockholmsregionen och de åtgärder som vidtagits från myndigheter och regering för att motverka en fortsatt spridning av viruset. Från och med mars har biljettintäkterna fallit kraftigt som en följd av detta. Trafiken körs i full omfattning, förvaltningens kostnader har inte påverkats nämnvärt av den rådande situationen. Sammantaget blir följden att det ackumulerade resultatet fortsätter nedåt.

I tertialrapport per april redovisades en prognos för årets resultat om -2 899 mkr. Enligt förvaltningens uppdaterade prognos i juni uppskattades prognosen bli något bättre (-2 278 mkr), till följd av en förbättrad resandeprognos och lägre bedömda trafikkostnader. 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. Fördelningen av beloppet baseras på biljettintäktstappet under mars till juni i år i jämförelse med 2019 i respektive region.

En ny bedömning av prognosen görs i delårsrapport per augusti. Se vidare avsnitt 3.1 för avvikelser mot budget.

[1] Waxholmsbolaget ingår som ett dotterbolag i SL-koncernen. I rapporten används begreppet trafikförvaltningen för att sammanfatta alla trafiknämndens verksamhetsområden. Förvaltning för utbyggd tunnelbana redovisas separat till trafiknämnden.

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



Investeringsutfallet uppgår till 2 855 mkr, vilket motsvarar en upparbetningsgrad på 40 procent jämfört med årsprognosen på 7 059 mkr. Årets budget uppgår till 7 472 mkr[2]. En ny prognosbedömning görs i samband med delårsrapporten per augusti. Då finns förmodligen ytterligare information angående corona/covid-19 påverkan på investeringsutfallet.

Resandet med kollektivtrafiken har minskat drastisk till följd av covid-19. Från att i början av året ha varit i nivå med föregående år har resandet i kollektivtrafiken på land minskat med 31,7 procent till och med juli jämfört med motsvarande period föregående år. För kollektivtrafiken på vatten har resandet till och med juli minskat med 48,3 procent.

1.1 Väsentliga händelser

Situationen med corona/covid-19 har påverkat och kommer fortsatt att påverka verksamheten under lång tid framöver.

Med anledning av Folkhälsomyndighetens rekommendationer att minimera smittspridningen har trafikförvaltningen aktivt uppmanat resenärer att inte

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

resa med SL om det inte är nödvändigt samt att hålla avstånd i tåg och på buss. Rådande situation minskade resandet kraftigt i trafiken och i mitten av april reste cirka 35 procent jämfört med motsvarande period föregående år för att öka till cirka 40 procent i maj. Trots resandeminskning och nästan hundraprocentigt trafikutbud förekom trängsel på vissa linjer och platser under kortare perioder, framförallt i rusningstid. Extra turer sattes in där det var svårast för resenärerna att hålla de rekommenderade avstånden ombord. Trängselfrågan har alltjämt varit prioriterad av både Region Stockholm och Länsstyrelsen, samt med ett extra fokus för att hitta lösningar inför sommarperioden.

Under våren fortsatte trafikförvaltningen med att anpassa verksamheten och planera för framtiden. I stort sett all verksamhet behövde omprövas och situationsanpassas. Då ersättningsmodellerna för befintliga trafikavtal inte fungerade slöts nya interimistiska avtal.

Under juni och juli fokuserades arbetet på att anpassa trafiksituationen i sommartider efter rådande omständigheter. Under juni informerades allmänheten om en befarad ökad trängsel under sommaren på grund av pågående arbeten med att bygga ut kollektivtrafiken. Resenärer uppmanades särskilt att undvika resor och platser där trafiken påverkades av störningar, exempelvis tunnelbanans gröna linje, framförallt vid Gullmarsplan, Roslagsbanan, Tvärbanan och pendeltågssträckan Sundbyberg–Jakobsberg.

Den pågående pandemin har inneburit att antalet underhållsarbeten samt om- och utbyggnader har begränsats men vissa arbeten har dock varit nödvändiga för att säkra en fungerande trafik under hösten och framledes. Även med en omfattande ersättningstrafik finns risk för trängsel, och resenärer uppmanades i juni att anpassa sitt resande genom att gå, cykla eller använda andra alternativ än kollektivtrafik samt att boka en sittplats i händelse av kollektivt färdmedel, där så var möjligt. Budskapet var att fortsatt undvika onödiga resor och att särskilt undvika resor med Waxholmsbolaget på grund av en kraftigt begränsad fartygskapacitet under pandemin.

Vid midsommartid började sommartidtabellen att gälla i SL-trafiken. För att motverka trängsel under sommarperioden kördes fler bussar och tåg samt att fler långa tåg gick i trafik, jämfört med en normal sommar. Vidare har det funnits ett antal bussar på stand-by för att kunna sättas in när belastningen på en specifik avgång eller linje har blivit för hög.

Biljettkontrollen infördes stegvis från mitten av juni gällande ombordstigning på lokalbanor och i busstrafiken och i slutet av juli återupptogs den ordinarie biljettkontrollen i anslutning till att resenären kliver av buss eller tåg. Fortsatt gäller att resenärerna ska gå på bussen genom bakdörrarna och inte gå fram till bussföraren för att blippa biljetten.

En översyn av kostnaderna pågår alltjämt, med fokus på trafik- och underhållsåtaganden. Vidare pågår ett arbete med en återtagningsplan i syfte att vinna tillbaka resenärernas förtroende och därmed intäkterna när samhället stegvis kan återgå till mer normala former. Ett samhälle som sannolikt kommer att präglas av ökat distansarbete, förändrade resmönster samt av ett ökat behov av aktuell information om trängselläget i trafiken kopplat till resenärernas livsstilsförändringar.

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.

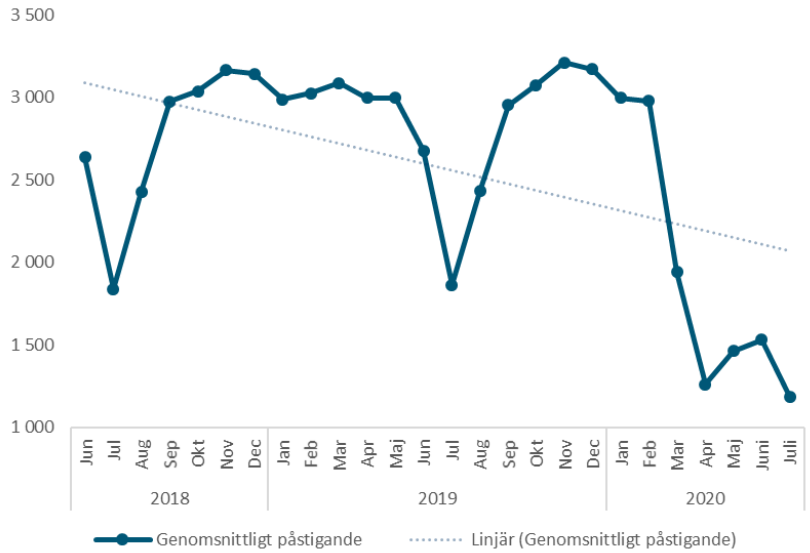
Resande kollektivtrafik (totalt tusental)	Utfall 2007	Utfall 1907	Förändr. 2007-1907	Prognos 2020	Budget 2020	Avvik PR-BU	Bokslut 2019 [1]
Kollektivtrafik på land, genomsnitt påstigande	1 910	2 797	-31,7%	1 692	3 037	-1345	2 882
Kollektivtrafik på vatten, påstigande totalt	1 831	3 545	-48,3%	3 009	6 463	-3454	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 31,7 procent i jämförelse med samma period föregående år.

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



[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. Redovisning av utfall under sommaren med två månads fördröjning. Jämförelser mot föregående år sker gentemot samma period.

Resandeutvecklingen på pendeltåg och tunnelbana mätt som antal spärrpassager minskade under mars med drygt 60 procent jämfört med 2019. Under april minskade resandet ytterligare och var cirka 65 procent lägre jämfört med april 2019. Från och med maj har trenden för resandet vänt och minskningen har börjat återhämtat sig och var cirka 60 procent lägre än maj föregående år. I juni fortsatte resandet att öka och var cirka 50 procent lägre än i juni 2019. Den ökande trenden höll i sig till och med sista veckan i juli då resandet åter minskade igen. Troligen en effekt av att riktlinjer avseende att arbeta hemma och undvika kollektivtrafiken förlängs till årsskiftet. Resandet med tunnelbana har minskat mer än resandet med pendeltåg.

Kollektivtrafik på vatten, påstigande totalt
Antalet påstigande i kollektivtrafiken på vatten uppgår totalt till 1 831 tusen påstigande, vilket är en minskning med 48,3 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 samt Folkhälsomyndighetens rekommendationer och riktlinjer. Störst är påverkan för linje 82, Djurgårdslinjen, samt för skärgårdstrafiken. 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 rapport. En speciell arbetsgrupp har tillsatts inom trafikförvaltningen för att utreda effekterna av covid-19. I detta arbete har man tagit fram en resandeprognos som bygger på riktlinjerna från Regionen avseende hur covid-19 kommer att påverka samhället samt också med hänsyn taget till Folkhälsomyndighetens rekommendationer och riktlinjer. Framtagen resandeprognos har använts för samtliga trafikslag, det vill säga, inga anpassningar har gjorts utefter de förutsättningar/utmaningar som respektive trafikslag har.

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 2007	Ack budget 2007	Avvik utf-bu 2007	Ack utfall 1907	Föränd fg år %	Prognos 2020	Budget 2020	Avvik PR-BU	Bokslut 2019
Verksamhetsanslag	5 713	5 713	0	5 534	3,2%	9 794	9 794	0	9 487
Biljettintäkter	3 503	5 324	-1821	5 038	-30,5%	5 975	9 308	-3333	8 811
Uthyrning fordon	812	808	4	809	0,4%	1 393	1 388	5	1 388
Uthyrning lokaler	499	507	-8	486	2,6%	862	870	-8	843
Reklamintäkter	207	210	-2	263	-21,0%	357	419	-62	451
Övriga intäkter	1 343	671	672	678	98,0%	1 829	1 152	677	1 401
Verksamhetens intäkter	**12 078**	**13 233**	**-1156**	**12 807**	**-5,7%**	**20 210**	**22 931**	**-2721**	**22 380**
Personalkostnader	-499	-515	16	-491	1,6%	-890	-924	34	-862
Köpt landtrafik (SL)	-7 763	-7 970	207	-7 517	3,3%	-13 524	-13 900	376	-13 139
Köpt sjötrafik (WÅAB)	-248	-257	9	-230	7,5%	-412	-426	14	-381
Drift och underhåll	-1 517	-1 321	-196	-1 281	18,4%	-2 725	-2 322	-403	-2 410
Övriga kostnader	-492	-573	81	-613	-19,7%	-1 054	-1 001	-54	-1 186
Verksamhetens kostnader	**-10 518**	**-10 635**	**117**	**-10 132**	**3,8%**	**-18 605**	**-18 573**	**-32**	**-17 977**
Avskrivningar	-1 905	-2 020	115	-1 862	2,3%	-3 354	-3 462	108	-3 249
Finansnetto	-308	-293	-14	-336	-8,3%	-529	-493	-37	-586
Resultat*	**-654**	**284**	**-938**	**477**		**-2 278**	**404**	**-2682**	**569**
* Avser resultat före bokslutsdispositioner och skatt.									
Prognos exklusive intäktsbortfall						**1 117**	**404**	**713**	

Periodens ackumulerade resultat uppgår till -654 mkr och understiger periodiserad budget med 938 mkr. Utfallet påverkas i stor omfattning av de åtgärder som vidtagits av myndigheter och regering för att motverka coronavirusets spridning. Försäljningen av biljetter har fallit kraftigt sedan i mars och har fortsatt minska medan trafikproduktionen utförs i normal omfattning vilket sammantaget påverkar det ackumulerade resultatet negativt. Samtidigt påverkas resultatet positivt av en fastighetsförsäljning kopplat 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 -654 mkr och understiger periodens budget med 938 mkr. Avvikelsen beror huvudsakligen på följande:

- Biljettintäkterna understiger budget med totalt 1 821 mkr. Från ett utfall i nivå med budget per februari understiger nu intäkterna från SL-trafiken, exklusive WÅAB, budget med totalt 1 791 mkr (34 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 minskar 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 något högre biljettintäkter uppgående till 48 procent av budget.

  Biljettintäkterna från skärgårdstrafiken understiger budget med 29 mkr (47,5 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 666 mkr. Avvikelsen kommer främst från en reavinst kopplat till försäljning av fastigheten kopplad till Hornsbergsdepån (686 mkr). Försäljningen är förknippad med saneringsåtgärder som beskrivs nedan under drift och underhåll vilket gör att nettoeffekten på resultatet inte blir lika högt. Resterande avvikelse om -20 mkr härrör främst från resultatneutral vidarefakturering (fordonsgas, diverse material och uthyrning mm) och avser huvudsakligen försäljning av bränsle i

skärgårdstrafiken (29 mkr). Därutöver är intäkterna från reklam något lägre, till följd av en reglering avseende föregående år (2 mkr), liksom intäkterna från biljettkontroller (8 mkr). Försäkringsersättning för brand i depåer (15 mkr) motverkar intäktstappet liksom ökad aktivering gällande medfinansiering (16 mkr).

- Personalkostnaderna understiger budget med 16 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. Se även avsnitt 4 för vidare information kring personal.

- SL-trafikens kostnader understiger budget med totalt 207 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 och på lokalbanorna sker ingen biljettkontroll. Som en följd av att resenärerna inte längre kunnat 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 83 mkr lägre än budget huvudsakligen kopplat till en lägre indexutveckling, återförda uppbokade kostnader avseende tidigare år samt effekter av omförhandlade avtal. Lägre kostnader återfinns också inom pendeltågstrafiken (42 mkr) främst på grund av lägre banavgifter, inom lokalbana (14 mkr) då budget för ersättningstrafik ännu ej använts, samt inom tunnelbanan (23 mkr) till följd av lägre index och incitamentskostnader. Därutöver återfinns lägre kostnader främst för kundtjänsten (21 mkr) som en konsekvens av att befintlig operatör fick förnyat förtroende och reserverade implementationskostnader ej har behövt användas.

- Skärgårdstrafikens kostnader understiger budget med 9 mkr. Avvikelsen beror huvudsakligen på att bränslekostnader ej taktar med periodiserad budget samt lägre kostnader för helikopter och svävare till följd av en isfri vinter. Avvikelsen motverkas bland annat av något högre kostnader till följd av omplanerad och förstärkt trafikering till följd av läget med covid-19.

- Drift och underhåll överstiger budget med 196 mkr. Avvikelsen är till största delen kopplad till ovan nämnda saneringskostnader kopplat till fastighetsförsäljningen (247 mkr). Resterande avvikelse om +51 mkr kommer främst från IT-driften till följd av försenade transitionskostnader vid införandet av nytt driftavtal och förskjutningar i diverse planerade aktiviteter.

- Övriga kostnader understiger budget med 81 mkr. Avvikelsen beror främst på lägre försäljningskostnader till följd av det minskade resandet (27 mkr) och lägre kostnader för specialistkonsulter till följd av återhållsamhet inom förvaltningen (18 mkr). Därtill noteras lägre kostnader för reklam/PR (14 mkr) samt hittills oanvänt reserverat utrymme för utrangeringar (26 mkr).

- Kapitalkostnaderna understiger budget med 101 mkr. Lägre avskrivningskostnader (115 mkr), huvudsakligen på grund av tidsförskjutningar och försenade leveranser inom projekt, motverkas av något högre räntekostnader (14 mkr).

Covid-19 effekt på utfall
Den främsta effekten av situationen med covid-19 på trafikförvaltningens utfall är bortfall av biljettintäkter. Månadens ackumulerade intäktsbortfall är 1 821 mkr, vilket är ett 321 mkr högre bortfall än föregående månad. Förvaltningens merkostnader kopplade till covid-19 motverkas av lägre kostnader inom flertalet områden.

3.1.2 Prognos jämfört med budget

Trafikförvaltningen har i juni gjort en uppdatering av årsprognosen. Enligt denna bedömning förväntas årets resultat bli -2 278 mkr jämfört med -2 899 mkr i prognosen per april. Förbättringen beror huvudsakligen på en högre resandeprognos och något lägre kostnader för köpt trafik. 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. Fördelningen av beloppet baseras på biljettintäktstappet under mars till juni i år i jämförelse med 2019 i respektive region.

Nästa uppdatering av prognosen görs till delårsrapporteringen per augusti, då med hänsyn taget till de senaste rekommendationerna från Folkhälsomyndigheten med flera. Nedan beskrivs avvikelserna mot budget baserat på prognosen i juni.

I grunden beror avvikelsen mot budget på minskade biljettintäkter till följd av ett lägre resande i coronapandemins spår. Exklusive intäktsbortfallet uppgår prognosen till 1 117 mkr vilket överstiger budget med 713 mkr. Avvikelsen beror främst på engångsposter kopplat till försäljningen av fastigheten rörande Hornsbergs bussdepå vilken bedömdes ge en nettoeffekt om cirka 370 mkr, samt lägre kostnader för köpt trafik och avskrivningar. Nedan följer rapportering per resultatrad.

- I juni beräknades biljettintäkterna understiga budget med totalt 3 333 mkr till följd av den rådande pandemin. Prognosen för biljettintäkterna, drygt 60 procent av årsbudget, utgick ifrån en resandenivå i maj på cirka 45 procent av föregående års volym. Denna volymnivå väntades öka till en nivå på cirka 65 procent under hösten till följd av bedömda lättnader i samhället. Det månatliga intäktstappet beräknas till ungefär drygt 300 mkr. Prognosen bygger på förvaltningens gemensamma scenarioantaganden över resandeutvecklingen. Dessa är förknippade med stora osäkerhetsfaktorer som i grunden bygger på när och i hur stor utsträckning resenärerna återvänder till kollektivtrafiken.

- Övriga intäkter beräknas minska med 58 mkr exklusive ovan nämnda försäljning av Hornsbergs bussdepå om 670 mkr. Minskningen beror främst på lägre reklamintäkter (62 mkr) och kontrollavgifter (25 mkr) till stor del en följd av covid-19. Även bränsleintäkter inom sjötrafiken beräknas minska (17 mkr) vilket dock motsvaras av lägre kostnader. Några intäktsposter som ökar är finansieringsbidrag (32 mkr) på grund av en för lågt budgeterad aktiveringstakt, liksom intäkter från vidarefaktureringar (20 mkr) vilket huvudsakligen avser försäljning av reservdelar till lokalbanevagnar.

- Personalkostnaderna beräknas understiga budget med 34 mkr. Avvikelsen beror på lägre kostnader för anställd personal till följd av vakanser och frånvaro vilket delvis motverkas av kostnader för resurskonsulter för att täcka upp vid frånvaron.

- SL-trafikens kostnader understiger budget med 376 mkr. Busstrafiken står för merparten av avvikelsen med 224 mkr. De lägre kostnaderna beror främst på lägre indexkostnader. Tunnelbanetrafikens kostnader beräknas bli 18 mkr lägre än budget och beror också huvudsakligen på lägre indexutveckling. Lokalbanetrafikens kostnader förväntas bli 29 mkr lägre än budget vilket beror på lägre VBP-ersättning och index. De lägre

kostnaderna inom lokalbana motverkas dock av ökade kostnader för trafikering på Roslagsbanan som inte stängs av enligt planerat. Pendeltågstrafikens kostnader understiger budget med 21 mkr vilket beror på bland annat lägre index, incitament och banavgifter vilket motverkas av högre kostnader kopplat till ökade kostnader hos entreprenören till följd av coronaläget. Pendelbåtstrafikens kostnader förväntas bli 44 mkr lägre vilket beror på att försöken med nya pendelbåtslinjer kostar mindre än budgeterat samt lägre kostnader för djurgårdslinjen. Därutöver noteras lägre kostnader för kundtjänsten om 30 mkr till följd av lägre avtalskostnader än förväntat.

- Skärgårdstrafikens kostnader förväntas minska med 14 mkr på helårsbasis. Avvikelsen beror främst på lägre kostnader för helikopter och svävare till följd av en isfri vinter samt på mindre justeringar i flera avtal.

- Kostnaderna för drift och underhåll överstiger budget med 403 mkr vilket huvudsakligen beror på engångskostnader för sanering kopplat till försäljningen av Hornsbergs bussdepå (300 mkr). Den kvarvarande avvikelsen om 103 mkr beror främst på ett ökat behov av underhåll inom förvaltningen av bana, el, signal.

- Övriga kostnader beräknas bli 54 mkr högre än budget och beror på ett flertal olika avvikelser. Nedlagd tid i investeringsprojekt av förvaltningens egen personal är lägre än budget vilket medför ökade kostnader (minskad kostnadsreducering) om 39 mkr, vilket till största delen beror på vakansläget men också en något hög bedömning i budget om tidsskrivningsgraden. Andra större poster som bidrar är program Roslagsbanans utbyggnad till följd av att avstängning inte utförs i planerad omfattning (23 mkr) samt upphandlingsskadestånd inom sjötrafiken (11 mkr). Lägre kostnader för biljettförsäljning bidrar till att minska avvikelsen (+40 mkr).

- Kapitalkostnaderna förväntas bli 71 mkr lägre än budget. Lägre avskrivningskostnader om 108 mkr, huvudsakligen på grund av förskjutna tidplaner inom en del projekt, motverkas av ökade räntekostnader med 37 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 3 395 mkr, vilket även inkluderar lägre reklamintäkter. 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

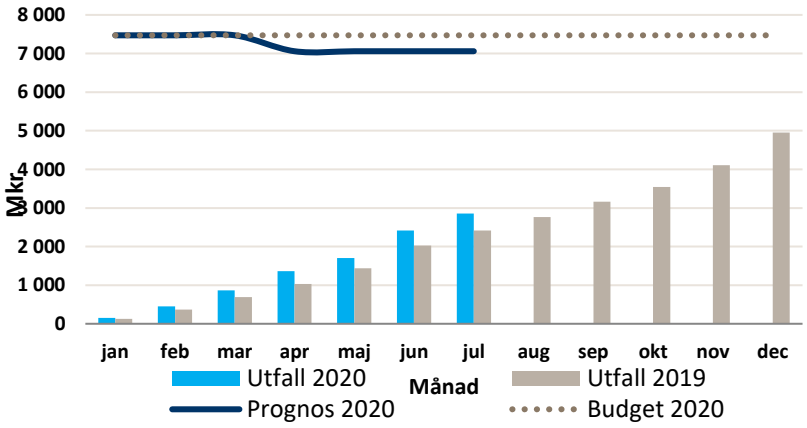
Trafiknämndens verksamhetsområden gick in i år 2020 med en budget i balans. Enligt förvaltningens senaste bedömning av årets prognos förväntas ett negativt resultat på drygt 2 miljarder kronor. Exklusive intäktsbortfallet noteras dock ett positivt resultat om drygt 1 miljard vilket överstiger budgeterat resultatkrav. I samband med delårsrapportering per augusti görs en ny bedömning.

Tillsammans med delårsrapporten tar förvaltningen även fram ett PM över inriktning för budget 2021 som beskriver åtgärder för en ekonomi i balans inom i nuläget bedömda finansiella ramar.

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 2 855 mkr vilket ger en upparbetningsgrad på 38 procent jämfört med budgeterat 7 472[6] mkr.

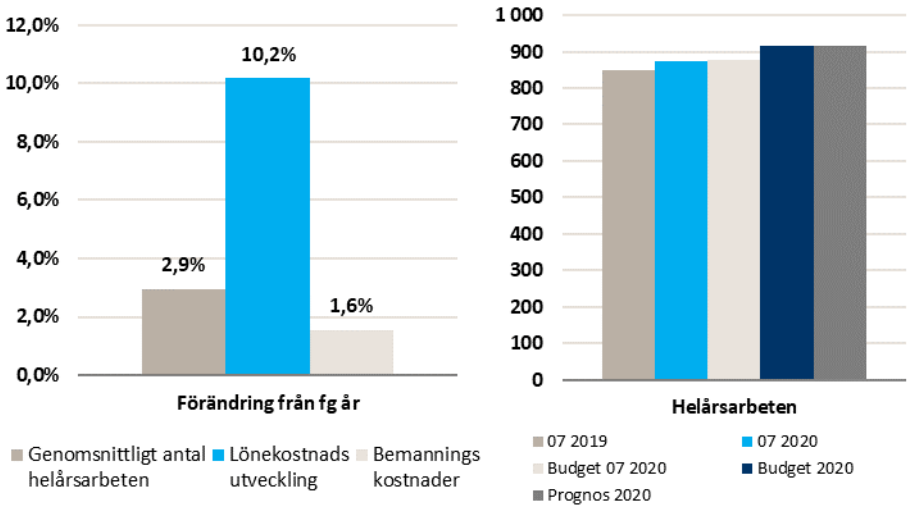
3.3.2 Prognos jämfört med årets budget

Investeringsbudgeten för året uppgår till 7 472 mkr medan årets prognos uppgår till 7 059 mkr. Prognosavvikelsen på 413 mkr beror huvudsakligen på avvikelser i fyra investeringsobjekt; program Röda linjens uppgradering -599 mkr, C20- uppgradering -252 mkr, program Roslagsbanan +343 mkr och program Tvärbana Norr Kistagrenen +162 mkr, vilket tidigare är närmare beskrivet i tertialrapporten per april.

[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 juli ligger i nivå med det i budgeten 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 delårsrapporteringen per augusti.

5. Risker och möjligheter

Nästa rapportering av risker och möjligheter sker i samband med delårsrapportering per augusti.

6. Ledningens åtgärder

Nästa rapportering av ledningens åtgärder sker i samband med delårsrapportering per augusti.

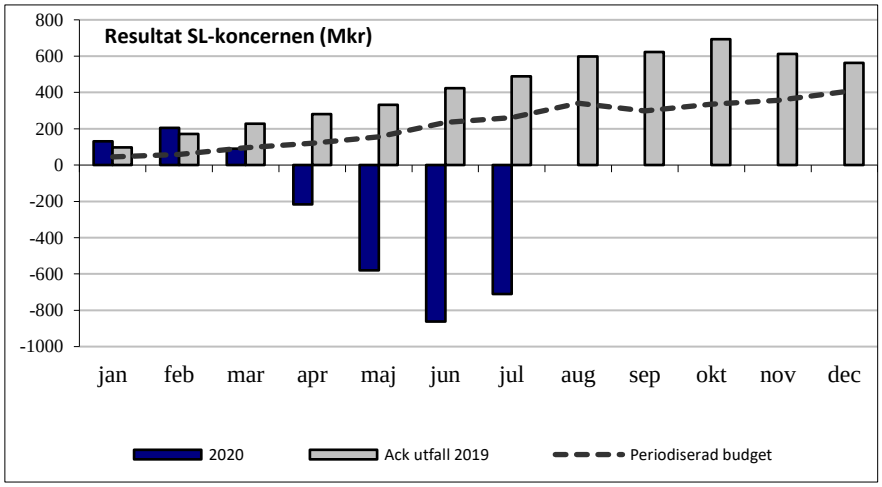
Bilagor
1 -2 Specifikationer för SL-koncernen och WÅAB.

Trafiknämnden/trafikförvaltningen

Bilaga 1-2 till

MÅNADSRAPPORT
Juli 2020

Bilaga 1 - SL-koncernen



Resultaträkning Mkr	Ack utfall 2007	Ack budget 2007	Avvik utf-bu 2007	Ack utfall 1907	Föränd fg år %	Prognos 2020	Budget 2020	Avvik PR-BU	Bokslut 2019	Ack utfall 2007*
Verksamhetsanslag	5 644	5 644	0	5 473	3,1%	9 675	9 675	0	9 382	5 650
Biljettintäkter	3 514	5 335	-1 820	5 048	-30,4%	5 993	9 325	-3 332	8 829	3 514
Uthyrning fordon	812	808	4	809	0,4%	1 393	1 388	5	1 388	812
Uthyrning lokaler	504	507	-3	488	3,1%	861	869	-8	848	504
Reklam	207	210	-2	263	-21,0%	357	419	-62	451	207
Övriga intäkter	1 290	626	664	623	107,2%	1 740	1 073	667	1 310	1 352
Verksamhetens intäkter	**11 972**	**13 129**	**-1 157**	**12 703**	**-5,8%**	**20 019**	**22 750**	**-2 730**	**22 207**	**12 039**
Personalkostnader	-12	-13	1	-12	3,6%	-22	-23	1	-33	-12
Köpt trafik (AB SL)	-7 761	-7 970	209	-7 517	3,2%	-13 524	-13 900	376	-13 139	-7 761
Köpt trafik (WÅAB)	-248	-257	9	-230	7,5%	-412	-426	14	-381	-248
Drift och underhåll	-1 450	-1 255	-195	-1 227	18,2%	-2 605	-2 208	-397	-2 320	-1 450
Övriga kostnader	-1 110	-1 192	82	-1 144	-3,0%	-2 083	-2 061	-22	-2 129	-1 181
Verksamhetens kostnader	**-10 580**	**-10 686**	**106**	**-10 130**	**4,4%**	**-18 645**	**-18 618**	**-27**	**-18 001**	**-10 651**
Avskrivningar	-1 820	-1 912	92	-1 773	2,6%	-3 206	-3 276	71	-3 100	-1 820
Finansnetto	-283	-269	-14	-311	-9,2%	-486	-451	-34	-544	-287
Resultat	**-710**	**262**	**-972**	**489**		**-2 317**	**404**	**-2 721**	**563**	**-719**

Inklusive verksamhetsinterna intäkter och kostnader.

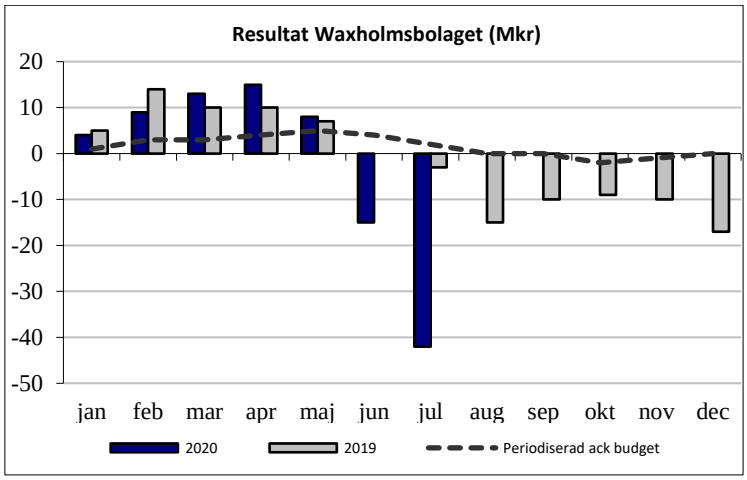
Från och med juli 2019 är Waxholmsbolaget (WÅAB) ett helägt dotterbolag till AB SL räknat från januari 2019.

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 2007	Prognos 2020	Budget 2020	Avvik PR-BU	Upparb UTF/BU
Specificerade investeringar	2 144	4 893	5 396	-502	40%
Ospecificerade investeringar	557	1 555	1 579	-24	35%
SL-koncern Totalt	**2 701**	**6 449**	**6 974**	**-526**	**39%**
Varav ersättningsinvesteringar	*685*	*2 131*	*2 363*	*-233*	*29%*

Bilaga 2 – Waxholmsbolaget (dotterbolag till AB SL)



Resultaträkning Mkr	Ack utfall 2007	Ack budget 2007	Avvik utf-bu 2007	Ack utfall 1907	Föränd fg år %	Prognos 2020	Budget 2020	Avvik PR-BU	Bokslut 2019
Verksamhetsanslag	235	235	0	222	6,1%	403	403	0	380
Biljettintäkter	32	61	-29	60	-47,3%	88	90	-1	79
Övriga intäkter	28	80	-51	59	-52,0%	131	131	-1	102
Verksamhetens intäkter	**295**	**375**	**-80**	**341**	**-13,4%**	**622**	**624**	**-2**	**561**
Personalkostnader	0	0	0	0	-66,2%	-1	-1	0	-1
Köpt trafik	-248	-257	8	-232	6,9%	-421	-426	5	-383
Drift och underhåll	-45	-68	23	-64	-29,1%	-108	-117	8	-112
Övriga kostnader	-13	-16	3	-17	-22,1%	-28	-28	0	-29
Verksamhetens kostnader	**-307**	**-342**	**35**	**-314**	**-2,1%**	**-558**	**-571**	**13**	**-524**
Avskrivningar	-29	-30	2	-29	-1,0%	-52	-52	0	-51
Finansnetto	-1	-1	-1	-1	48,4%	-1	-1	0	-2
Resultat	**-42**	**2**	**-44**	**-3**		**11**	**0**	**11**	**-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 2007	Prognos 2020	Budget 2020	Avvik PR-BU	Upparb UTF/BU
Nyinvesteringar	5	14	15	0	36%
Ersättningsinvesteringar	1	22	39	-17	2%
WÅAB totalt	**6**	**37**	**54**	**-17**	**11%**