Region Stockholm

Trafikförvaltningen
Verksamhetsstyrning och ekonomi

MÅNADSRAPPORT 2019
TRAFIKNÄMNDEN

Diarienummer
TN 2019-0069

Trafiknämnden/trafikförvaltningen

MÅNADSRAPPORT
September 2019

Innehållsförteckning

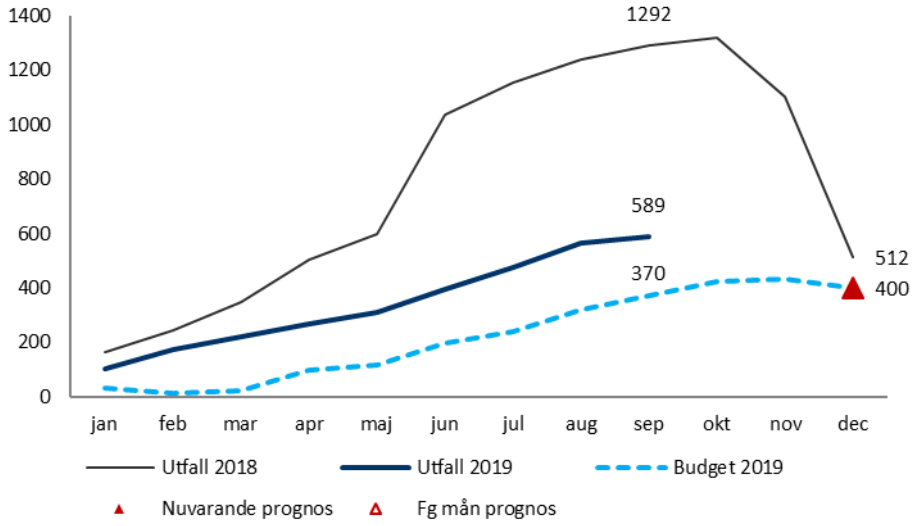
1. Sammanfattning 3
2. Resande 4
3. Ekonomi 8
3.1 Resultat 8
3.1.1 Utfall jämfört med periodiserad budget 9
3.1.2 Prognos jämfört med budget 10
3.2 Åtgärdsprogram för en ekonomi i balans 12
3.3 Investeringar 13
3.3.1 Utfall i jämförelse med budget 13
3.3.2 Prognos jämfört med årets budget 13
4. Personal och kompetensförsörjning 14
4.1 Bemanning – helårsarbeten och kostnadsutveckling 14
4.2 Avvikelse helårsarbeten i jämförelse med periodiserad budget 15
4.3 Prognos helårsarbeten i jämförelse med budget 15
5. Risker och möjligheter 15
6. Ledningens åtgärder 15

1. Sammanfattning

Trafiknämnden (TN) ansvarar för trafikförvaltningen (TF) och AB Storstockholms Lokaltrafik (SL) med dotterbolag vilka rapporteras som en koncern.[1] Från och med juli 2019 ingår Waxholms Ångfartyg AB (WÅAB) som ett dotterbolag till AB SL. Färdtjänstverksamheten rapporterar till den nyinrättade färdtjänstnämnden från och med 2019. I rapporteringen till trafiknämnden är färdtjänstverksamhetens utfall avräknat vid jämförelser mot föregående år för att möjliggöra rättvisande kommentarer.

Periodens ackumulerade utfall uppgår till 589 mkr och överstiger budget med 219 mkr. Verksamhetens intäkter överstiger budget med 93 mkr (0,6 procent). Trafikkostnaderna understiger budget med 30 mkr (0,3 procent) och kapitalkostnaderna understiger budget med 13 mkr (0,4 procent). Resultatprognos för helåret uppgår fortsatt till 400 mkr. Prognosen revideras i samband med rapportering per oktober.

Diagram: Resultat 2019 jämfört med resultat 2018 och budget 2019.



Investeringsutfallet uppgår till 3 160 mkr, vilket motsvarar en upparbetningsgrad på 57 procent jämfört med årsprognosen. Årets prognos uppgår till 5 583 mkr, eller 92 procent jämfört med budgeterat 6 091 mkr.

Resandet med kollektivtrafiken på land har ökat med 2,2 procent jämfört med motsvarande period 2018. Kollektivtrafiken på vatten har däremot minskat med 4 procent jämfört med motsvarande period 2018, vilket

[1] I rapporten används begreppet trafikförvaltningen för att sammanfatta alla trafiknämndens ansvarsområden. Förvaltning för utbyggd tunnelbana redovisas separat till trafiknämnden.

främst beror på minskat resande med Djurgårdslinjen (ombyggnad Slussen). För övriga pendelbåtslinjer har däremot resandet ökat.

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 pendelbåtlinjer.

Resande kollektivtrafik (totalt tusental)	Utfall 1909	Utfall 1809	Förändr. 1909-1809	Prognos 2019	Budget 2019	Avvik PR-BU	Bokslut 2018 [1]
Kollektivtrafik på land, genomsnitt påstigande [2]	2 750	2 691	2,2%	2 860	2 936	-76	2 814
Kollektivtrafik på vatten, påstigande totalt	4 966	5 175	-4,0%	5 850	6 090	-240	6 072

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

[2] Redovisningen sker med en månads fördröjning.

Utfall i jämförelse med föregående år[2]

Kollektivtrafik på land, genomsnittligt påstigande[3]
Antalet genomsnittligt påstigande en vanlig vardag har ökat med 2,2 procent i jämförelse med samma period föregående år. Antalet genomsnittligt påstigande varierar med tid på året. För pendeltåg, lokalbana och buss har resandet ökat men för tunnelbana har det minskat. Störst tillväxt jämfört med motsvarande period 2018 har pendeltågen och lokalbanor haft.

Antalet genomsnittligt påstigande i *busstrafiken* har ökat med 1,8 procent jämfört med samma period föregående år. Uppgifter om påstigande för perioden kan dock behöva revideras då data från de nya avtalen (Ekerö & Märsta) som trätt i kraft i juni medför en förändrad informationsförsörjning som behöver verifieras och kvalitetssäkras. Ökningen beror främst på ökningar i Järfälla, med anledning av nya linjer till Barkabystaden och Bromma, där busstidtabellerna har synkroniserats med tidtabellen för pendeltåg vilket har gett en ökning av påstigande på linjer som ansluter till Spånga station. Det har även skett en ökning på Innerstaden Linje 6 Ropsten-Karolinska, vilket var en ny linje i början av

[2] Redovisning av utfall sker med en månads fördröjning. Jämförelser mot föregående år sker gentemot samma period. Ackumulerat utfall respektive år är därmed per juli.

[3] Resandeutvecklingen i kollektivtrafiken på land, mätt som antal genomsnittligt påstigande budgeterades till 2 936 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.

2018 som resenärerna alltmer hittat till. Under sommaren har det genomsnittliga påstigande i Innerstaden ökat på grund av avstängningar av tunnelbanetrafiken. Samtidigt har en nedgång av det genomsnittliga påstigandet skett som en effekt av borttagandet av de fria ungdomsbiljetterna under sommaren.

Antalet genomsnittligt påstigande i *tunnelbanan* har minskat med 2,8 procent i jämförelse med samma period föregående år. Minskningen har framförallt varit på röd linje men även blå och grön linje har uppvisar en minskning i antal genomsnittligt påstigande. Det lägre utfallet beror delvis på de avstängningar och ombyggnationsprojekt som påverkar trafiken. En djupare analys av minskningen kommer att genomföras.

Antal genomsnittligt påstigande för *pendeltågstrafiken* har ökat med 19,7 procent jämfört med samma period föregående år. Ökningen mot fjolåret förklaras till del av utmaningarna i pendeltågstrafiken under vårvintern 2018 med främst infrastrukturproblem, samt även brist på fordon och förare, som orsakade inställd trafik. Nivån är dock väsentligt över målvärdet för 2019 och trenden i ökningen sedan hösten 2018 är stabil. Den positiva resandeutvecklingen finns över samtliga pendeltågslinjer. Ökningen av antalet påstigande antas bero på befolkningstillväxten i upptagningsområden, att resenärer i högre grad nyttjar det utökade trafikutbudet (som infördes i och med T18), öppning av ny station i Vega och att förtroendet för pendeltågstrafiken stadigt har förbättrats. Ökningen leder till utmaningar med trängsel och ett behov att hitta trafikutbudslösningar som motsvarar resenärsvolymerna. Till hösten införs trimningar av trafikutbudet i syfte att ännu bättre möta efterfrågan.

Antalet genomsnittligt påstigande för *lokalbana* har ökat med 5,8 procent jämfört med samma period föregående år. Den positiva trenden från föregående år fortsätter med ett ökat resande på Tvärbanan (ihopkopplad och förlängd bana), Roslagsbanan och Spårväg City (ny ändhållplats vid T-centralen). Lidingöbanans utökade trafik i morgonrusningen resulterar även i ett fortsatt ökat resande. Förstärkt trafik har satts in på Tvärbanan i syfte att möta det ökade resandet och motverka trängsel.

Kollektivtrafik på vatten, påstigande totalt
Antalet påstigande i kollektivtrafiken på vatten har minskat med 4 procent jämfört med samma period föregående år.

Skärgårdstrafiken visar en svag nedgång. Antal påstigande med skärgårdstrafiken har minskat med 1 procent jämfört med samma period

2018, vilket främst beror på en svalare sommar.

Antalet påstigande i *pendelbåtstrafiken* har minskat med 5,4 procent jämfört med samma period 2018. Minskningen beror främst på:

- linje 82 Djurgårdsfärjorna; fortsatt vikande trend av antalet påstigande till följd av ombyggnaden av Slussen samt av ny sträckning för spårvagnstrafiken på linje 7.
- nedläggningen av försökslinje 85 Riddarfjärden.

Antalet påstigande har ökat på linje 80 Sjövägen, och på linje 89 Ekerö – Gamla Stan. Ökningen på linje 80 förklaras av ökad inflyttning till Nacka samt ombyggnation av Slussen. Ökningen på linje 89 förklaras av att ett nytt trafikavtal trädde i kraft i augusti 2018, med fler turer och helgtrafik.

Prognos i jämförelse med budget

Kollektivtrafik på land, genomsnittligt påstigande
Prognosen för kollektivtrafik på land är oförändrad från föregående prognos men den är 2,6 procent lägre än budget 2019 och uppgår till 2 860 tusen genomsnittligt påstigande. Prognosen innebär dock en ökning av antalet genomsnittligt påstigande med 1,6 procent jämfört med utfallet för helår 2018. Skälet till den lägre prognosen är dels de omfattande ombyggnationsprojekten som påverkat tunnelbanetrafiken i sommar och som fortsatt kommer att påverka resandet, samt framkomlighetsproblematiken för busstrafiken i innerstaden.

Prognosen för antal genomsnittligt påstigande i *busstrafiken* är oförändrad mot föregående prognos om 1 074 tusen, vilket är 4,9 procent lägre än målet för 2019 men i linje med utfallet 2018 och hänförs till framkomlighetsproblematiken för busstrafiken i innerstaden.

Prognosen för antal genomsnittligt påstigande i *tunnelbanan* är något lägre än föregående prognos och uppgår till 1 200 tusen, vilket är 6,9 procent lägre än målet för 2019 och något lägre än utfallet för 2018. Den lägre prognosen beror på främst på de omfattande ombyggnationsprojekt som har påverkat och kommer att påverka tunnelbanetrafiken.

Prognosen för antal genomsnittligt påstigande för *pendeltågstrafiken* har ökat jämfört med föregående prognos och uppgår till 391 tusen, det vill säga 17,1 procent högre än målet för 2019. Ökningen av prognosen är en konsekvens av det ökade resandet.

Prognosen för antal genomsnittligt påstigande för *lokalbanor* är oförändrad mot föregående prognos och uppgår till 195 tusen, det vill säga 10,8 procent högre än målet för 2019. Ökningen av prognosen är en konsekvens av det ökade resandet med lokalbanor.

Kollektivtrafik på vatten, påstigande totalt
Prognos för antal påstigande i kollektivtrafik på vatten minskar med 3,9 procent jämfört med budget 2019 men är oförändrad mot föregående prognos.

Prognos för *antal påstigande i skärgårdstrafiken* ökar jämfört med föregående prognos och uppgår till 1 790 tusen påstigande, vilket är 4,6 procent högre än målet för 2019. Ökningen av prognosen hänförs till beslut om permanent införande av SL månadskort i skärgårdstrafiken under lågsäsong vilket beräknas få en positiv effekt.

Prognosen för antal påstigande i *pendelbåtstrafiken* minskar jämfört med föregående prognos och uppgår till 4 060 tusen påstigande, vilket är en minskning med 7,3 procent jämfört med målet för 2019. Minskningen av prognosen beror på det betydligt lägre resandet med Linje 82 (Djurgårdslinjen).

3. Ekonomi

3.1 Resultat

Resultaträkning: Trafikförvaltningens resultat 2019 jämfört med budget samt resultat 2018. Verksamhetsinterna intäkter och kostnader ingår ej i resultaträkningen nedan.

Resultat (mkr)	Ack utfall 1909	Ack budget 1909	Avvik utf-bu 1909	Ack utfall 1809**	Föränd fg år %	Prognos 2019	Budget 2019	Avvik PR-BU	Bokslut 2018**
Verksamhetsanslag	7 115	7 115	0	6 947	2,4%	9 487	9 487	0	9 263
Biljettintäkter	6 508	6 362	146	6 137	6,1%	8 822	8 625	196	8 315
Uthyrning fordon	1 040	1 040	0	1 056	-1,5%	1 401	1 387	14	1 406
Uthyrning lokaler	629	607	22	588	7,0%	844	816	28	774
Reklamintäkter	321	264	57	265	21,4%	461	352	108	355
Övriga intäkter	868	1 000	-132	1 027	-15,5%	1 170	1 275	-105	1 362
Verksamhetens intäkter	**16 481**	**16 389**	**93**	**16 019**	**2,9%**	**22 184**	**21 943**	**242**	**21 475**
Personalkostnader	-624	-620	-4	-539	15,6%	-874	-854	-20	-748
Köpt landtrafik (SL)	-9 711	-9 760	49	-9 076	7,0%	-13 045	-13 086	40	-12 351
Köpt sjötrafik (WÅAB)	-305	-286	-19	-280	9,0%	-390	-363	-26	-352
Drift och underhåll	-1 648	-1 745	97	-1 459	13,0%	-2 416	-2 387	-29	-2 116
Övriga kostnader	-776	-767	-10	-950	-18,3%	-1 212	-1 018	-195	-2 001
Verksamhetens kostnader	**-13 064**	**-13 178**	**114**	**-12 304**	**6,2%**	**-17 937**	**-17 707**	**-230**	**-17 569**
Avskrivningar	-2 406	-2 439	33	-2 360	2,0%	-3 295	-3 302	7	-3 205
Finansnetto	-422	-402	-20	-63	572,9%	-552	-534	-18	-189
Resultat*	**589**	**370**	**219**	**1 292**		**400**	**400**	**0**	**512**

* Avser resultat före bokslutsdispositioner och skatt.

** Exklusive färdtjänstverksamheten

Periodens ackumulerade resultat överstiger periodiserad budget med 219 mkr. Prognosen för årets resultat uppgår fortsatt till 400 mkr i enlighet med budget. Nedan följer huvudsakliga orsaker till avvikelserna för periodens utfall mot budget. Resultatneutrala avvikelser kommenteras ej i detalj.[4]

Ökningen av kostnaderna jämfört med föregående år beror bland annat på en vinst för sålda fordringar (finansnetto) i juni föregående år som påverkade föregående års resultat med 337 mkr, men också på att föregående års kostnader för köpt trafik och underhåll var lägre än planerat.

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

3.1.1 Utfall jämfört med periodiserad budget

Periodens utfall uppgår till 589 mkr och överstiger periodens budget med 219 mkr. Avvikelsen beror huvudsakligen på följande:

- Biljettintäkterna överstiger budget med 146 mkr. En generell volymbaserad intäktsökning kopplad till försäljning av biljetter i SL-trafiken är huvudorsaken. Ökningen är störst för reskassa och enkelbiljetter, där försäljningen i app bidrar mest. Det planerade bidraget för ungdomsbiljetter till regionerna har dock bortfallit efter statligt beslut. Detta medför ökade biljettintäkter men samtidigt minskat statsbidrag jämfört med budget. Se vidare nedan under Övriga intäkter. WÅAB:s biljettintäkter ligger i nivå med budget.
- Övriga intäkter understiger budget med 53 mkr, främst kopplat till lägre statligt bidrag och externa projekt (arbeten för annans räkning). Reklamintäkterna är 57 mkr högre än budget huvudsakligen till följd av avtalsenlig slutreglering avseende Clear Channels reklamförsäljning/ merförsäljning 2018. Därtill ökar intäkterna för tillkommande uthyrning av lokaler (22 mkr), främst i AGA-depån, samt för vidareförsäljning (13 mkr). En försäkringsersättning kopplat till branden i Hornsbergsdepån ger ett intäktstillskott med 7 mkr. Intäkter för externa projekt understiger däremot budget med 41 mkr vilket motsvaras av lägre kostnader. Därutöver noteras lägre projektintäkter främst kopplat till program Roslagsbanans utbyggnad med 32 mkr. Slutligen uteblir bidrag med 79 mkr för de avgiftsfria ungdomsbiljetterna, vilka efter statligt beslut inte kommer till stånd i år som planerat.
- Personalkostnaderna överstiger budget med 4 mkr, huvudsakligen på grund av intag av resurskonsulter utöver ordinarie bemanning främst kopplat till förvaltningens satsning på digitalisering samt på underhåll av infrastruktur och anläggning. Lönekostnaderna för anställd personal understiger budget eftersom budgeten baseras på full bemanning. Avvikelsen motverkas av intag av resurskonsulter för att täcka vakanser och frånvaro.
- SL-trafikens kostnader understiger budget med 49 mkr. Avvikelsen är främst hänförlig till busstrafiken (50 mkr) huvudsakligen kopplat till lägre index (25 mkr) och incitamentskostnader (25 mkr) samt lägre VBP-kostnader (29 mkr) till följd av färre påstigande än budgeterat främst kopplat till det stormiga vädret i början av året. Avvikelsen motverkas av att en budgeterad återföring av uppbokade kostnader tidigare år skjuts framåt i tiden (41 mkr).

- Skärgårdstrafikens kostnader överstiger budget med 19 mkr. Avvikelsen beror huvudsakligen på tilläggsavtal med högre pris per trafiktimme och högre bränslekostnader.
- Drift och underhållskostnaderna understiger budget med 97 mkr. Avvikelsen beror främst på lägre kostnader för IT-driften till följd av försenat införande av nytt driftavtal (66 mkr) samt lägre driftpåverkande utgifter från investeringsprojekten än planerat (56 mkr). Ökade kostnader noteras dock kopplat till underhållet av trafikanläggningarna, främst bananläggningen (18 mkr).
- Övriga kostnader överstiger budget med 10 mkr. Avvikelsen beror bland annat på en i budget felaktigt bedömd post för kostnadsreducering för nedlagd tid på investeringsprojekt (25 mkr). Därutöver minskar kostnadsreduceringen till följd av vakansläget inom förvaltningen (46 mkr). Kostnaderna ökar också avseende utrangeringar (48 mkr) främst kopplat till kostnadsföring av äldre anläggningsdelar med restvärden till följd av att investeringar successivt driftsätts och tas i bruk samt även en kostnadsföring av en förstudie avseende eldriven busstrafik. Avvikelsen motverkas bland annat av lägre kostnader för externa projekt (41 mkr), lager (15 mkr), reklam/pr (11 mkr), lägre nyttjande av specialistkonsulter (19 mkr) samt lägre driftpåverkande utgifter kopplat till investeringsprojekt (13 mkr).
- Kapitalkostnaderna understiger budget med 13 mkr. Lägre avskrivningskostnader, huvudsakligen på grund av tidsförskjutningar av projekt, motverkas av högre räntekostnader. Som en följd av skiljedom har AB SL dömts att betala dröjsmålsränta till Alstom Transport Deutschland GmbH för innehållna fakturabetalningar (21 mkr). Tvisten rör tolkningen av en indexklausul i leveransavtal avseende pendeltåg X60B.

3.1.2 Prognos jämfört med budget

Resultatprognosen för året uppgår till 400 mkr i enlighet med budget. Prognosen revideras nästa gång i samband med rapportering per oktober.

- Biljettintäkterna väntas överstiga budget med 196 mkr. En generell volymbaserad intäktsökning kopplad till ökad försäljning av biljetter i SL-trafiken är huvudorsaken. Försäljning av enkelbiljetter inklusive reskassa prognostiseras öka mest. Det planerade bidraget för ungdomsbiljetter till regionerna har bortfallit efter statligt beslut. Detta medför ökade biljettintäkter men samtidigt minskat

statsbidrag jämfört med budget. Se vidare nedan under Övriga intäkter.

- Övriga intäkter beräknas öka med 45 mkr jämfört med budget. Reklamintäkterna väntas öka med 108 mkr huvudsakligen till följd av tidigare nämnd slutreglering avseende Clear Channels reklamförsäljning/merförsäljning 2018 samt motsvarande reglering 2019. Därtill beräknas intäkterna öka för uthyrning av lokaler (28 mkr), främst från tillkommande delar i AGA-depån och Ulvsundadepån, samt från finansieringsbidrag (16 mkr) på grund av en högre aktiveringstakt av investeringar än planerat. Vidare förväntas högre intäkter med cirka 45 mkr från vidarefaktureringar av bland annat fordonsuthyrning, bränsle, bevakningstjänster, lager, kundtjänst med mera. Dessutom ger en försäkringsersättning, kopplat till branden i Hornsbergsdepån, ett intäktstillskott med 7 mkr. Intäkterna för externa projekt väntas dock understiga budget med 49 mkr, vilket motsvaras av lägre projektkostnader. Därutöver beräknas projektintäkterna minska med 31 mkr främst avseende program Roslagsbanan. Slutligen uteblir bidrag med 79 mkr för de avgiftsfria ungdomsbiljetterna, vilka efter statligt beslut inte kommer till stånd i år som planerat.
- Personalkostnaderna beräknas överstiga budget med 20 mkr, huvudsakligen på grund av intag av resurskonsulter utöver ordinarie bemanning kopplat till förvaltningens satsning på digitalisering samt drift och underhåll. Lönekostnaderna för anställd personal understiger budget eftersom budgeten baseras på full bemanning. Avvikelsen motverkas av intag av resurskonsulter för att täcka vakanser och frånvaro.
- SL-trafikens kostnader understiger budget med 40 mkr. Avvikelsen är främst hänförlig till busstrafiken som beräknas understiga budget med 67 mkr till följd av lägre kostnader för index avseende bränsle (48 mkr) samt lägre incitamentskostnader inom en del avtalsområden (13 mkr). Avvikelsen motverkas av att kostnaderna för lokalbana ökar med 27 mkr främst till följd av högre VBP-kostnader för tvärbanan kopplat till ett ökat resande.
- Skärgårdstrafikens kostnader förväntas öka gentemot budget med 26 mkr. Avvikelsen beror huvudsakligen på tilläggsavtal med högre pris per trafiktimme och högre incitamentskostnader.
- Drift och underhållskostnaderna prognostiseras överstiga budget med 29 mkr. Avvikelsen beror främst på högre kostnader för såväl drift som akut och planerat underhåll inom ett flertal områden inom anläggningsförvaltningen (125 mkr), exempelvis justering av röda

linjens signalsystem efter att program Röda linjens uppgradering valt en ny inriktning, anpassningar av Roslagsbanan för att nå program Roslagsbanans effektmål, ökat behov av underhåll av rulltrappor, samt stambyten på stationer. Avvikelsen motverkas av lägre kostnader för driftpåverkande projekt inom investeringsverksamheten (69 mkr), främst avseende program Bussdepåer (hyra för Tomteboda bussdepå under byggtiden), rostskydd på fordonstyp A32 och tillgänglighetsanpassning av djurgårdsfärjorna, samt lägre driftkostnader inom IT-verksamheten (40 mkr) till följd av försenat införande av nytt IT-driftavtal.

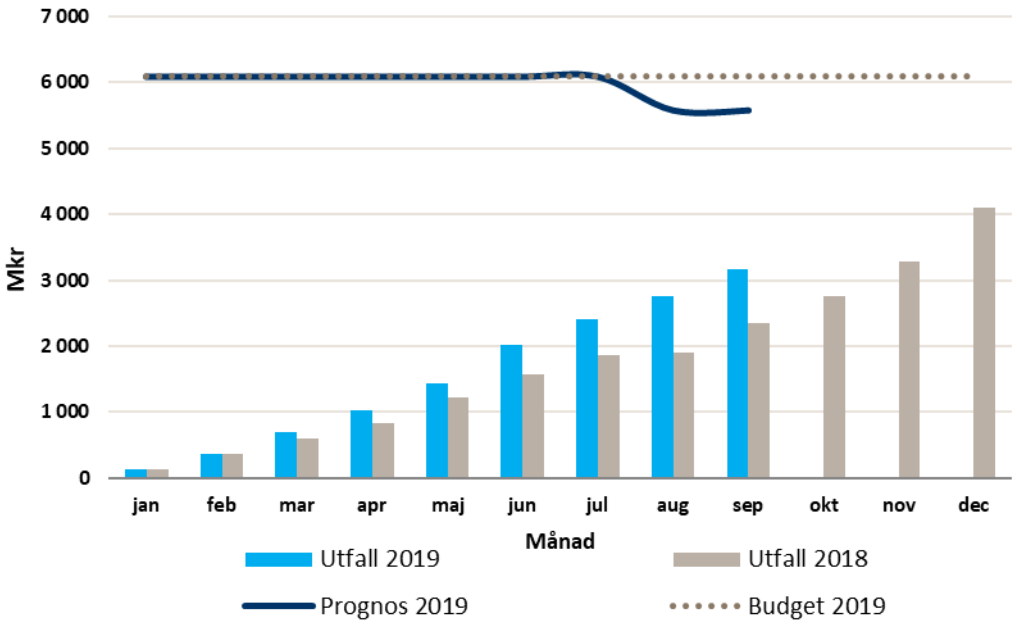
- Övriga kostnader beräknas bli 195 mkr högre än budget. Avvikelsen beror huvudsakligen på ökade kostnader för utrangeringar (143 mkr). Utredningsarbete pågår inom ramen för investeringsprojekten för att identifiera anläggningsdelar med restvärden som behöver utrangeras till följd av att investeringarna färdigställs och tas i bruk. Prognosen inkluderar ett utrymme för dessa kostnader. En ytterligare orsak till högre övriga kostnader är minskad kostnadsreducering för nedlagd tid på investeringsprojekt (88 mkr), främst till följd av vakansgraden men också på grund av för högt bedömd budget. Avvikelsen motverkas bland annat av lägre kostnader för externa projekt (49 mkr).
- Kapitalkostnaderna förväntas bli 12 mkr högre än budget. Huvudorsaken är högre räntekostnader för dröjsmålsränta (21 mkr) avseende innehållna fakturabetalningar efter ovan nämnda skiljedomsförfarande. Avskrivningskostnaderna bedöms hamna något under budget vid årets slut (7 mkr) främst på grund av förskjutningar av aktiveringar inom diverse projekt, exempelvis för IT-projekt bland annat avseende trafikinformation. Därtill blir avskrivningskostnaderna något lägre för Hornsbergsdepån, då utrangeringar gjordes i samband med branden. Förkortad avskrivningstid för gamla tunnelbanevagnar bidrar däremot till ökade avskrivningskostnader.

3.2 Åtgärdsprogram för en ekonomi i balans

Trafiknämndens verksamhetsområden går in i år 2019 med en budget i balans. Senaste årsprognos indikerar en ekonomi i balans. 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 för 2019.



3.3.1 Utfall i jämförelse med budget

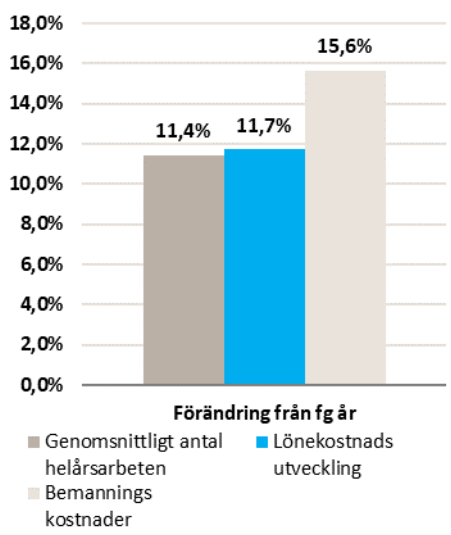
Ackumulerat utfall till och med perioden är 3 160 mkr vilket ger en upparbetningsgrad på 52 procent jämfört med budgeterat 6 091 mkr.

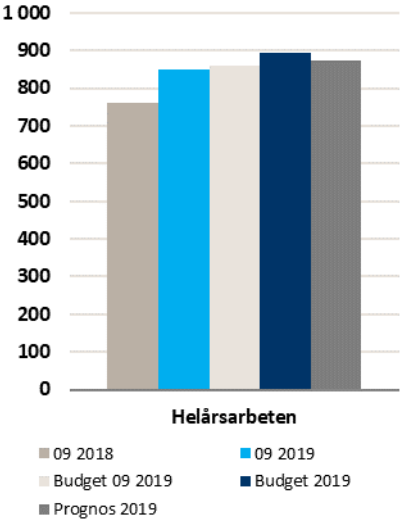
3.3.2 Prognos jämfört med årets budget

Investeringsbudgeten för året uppgår till 6 091 mkr. Prognosen för året uppgår fortsatt till 5 583 mkr. Avvikelser på objektsnivå är tidigare beskrivna i delårsrapport per augusti.

4. Personal och kompetensförsörjning

Bemanning: Redovisning av helårsarbeten samt löne-och bemanningskostnader





4.1 Bemanning – helårsarbeten och kostnadsutveckling

Genomsnittligt antal helårsarbeten har ökat huvudsakligen till följd av utökat antal tjänster samt därtill 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 på motsvarande sätt 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 av kostnader för inhyrd personal som ersätter vakanser och övrig frånvaro. Utöver detta påverkas de totala bemanningskostnaderna av ökade kostnader för sociala avgifter och pensioner.

4.2 Avvikelse helårsarbeten i jämförelse med periodiserad budget

Antalet helårsarbeten per september är något lägre än det budgeterade antalet. I budget ingår konsultväxling.

4.3 Prognos helårsarbeten i jämförelse med budget

Budget 2019 omfattar full bemanning avseende helårsarbeten, såväl antal som kostnader. Inhyrd personal budgeteras därmed inte. I prognosen är antal helårsarbeten lägre än budget huvudsakligen till följd av vakansläget och utmaningen att kunna rekrytera i planerad takt.

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

Trafikförvaltningen
Verksamhetsstyrning och ekonomi

MÅNADSRAPPORT

Diarienummer
TN 2019-0069

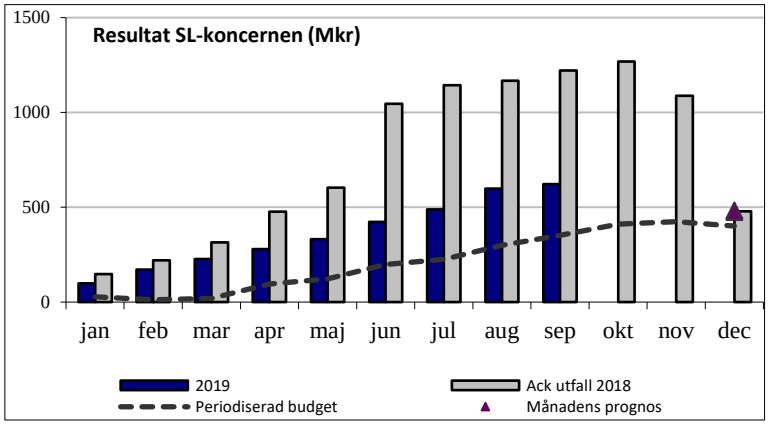
Trafiknämnden/trafikförvaltningen

Bilaga 1-2 till

MÅNADSRAPPORT
September 2019

Bilaga 1 - SL-koncernen

Från och med juli 2019 ingår Waxholmsbolaget i SL-koncernen som ett dotterbolag till AB SL. Redovisningen sker retroaktivt från 2019 års början.



Resultaträkning Mkr	Ack utfall 1909	Ack budget 1909	Avvik utf-bu 1909	Ack utfall 1809	Prognos 2019	Budget 2019	Avvik PR-BU	Bokslut 2018
Verksamhetsanslag	7 036	7 036	0	6 521	9 382	9 382	0	8 695
Biljettintäkter	6 521	6 452	69	6 155	8 839	8 719	120	8 330
Uthyrning fordon och lokaler	1 673	1 647	26	1 646	2 245	2 203	42	2 183
Finansieringsbidrag	202	188	14	204	268	252	16	293
Reklam	321	264	57	265	461	352	109	355
Övriga intäkter	601	663	-62	678	807	855	-48	909
Verksamhetens intäkter	**16 355**	**16 250**	**105**	**15 469**	**22 002**	**21 763**	**239**	**20 764**
Personalkostnader	-16	-18	2	-15	-22	-23	1	-15
Köpt trafik (AB SL)	-9 711	-9 760	49	-9 114	-13 045	-13 085	40	-12 398
Köpt trafik (WÅAB)	-305	-286	-19		-390	-363	-27	
Drift och underhåll	-1 580	-1 675	95	-1 323	-2 325	-2 297	-28	-1 930
Övriga kostnader	-1 437	-1 444	7	-1 537	-2 075	-1 923	-152	-2 774
Verksamhetens kostnader	**-13 050**	**-13 182**	**132**	**-11 988**	**-17 857**	**-17 692**	**-165**	**-17 116**
Avskrivningar	-2 293	-2 346	53	-2 226	-3 152	-3 178	26	-3 021
Finansnetto	-391	-372	-19	-33	-510	-493	-17	-148
Resultat	**622**	**351**	**271**	**1 222**	**483**	**400**	**83**	**479**

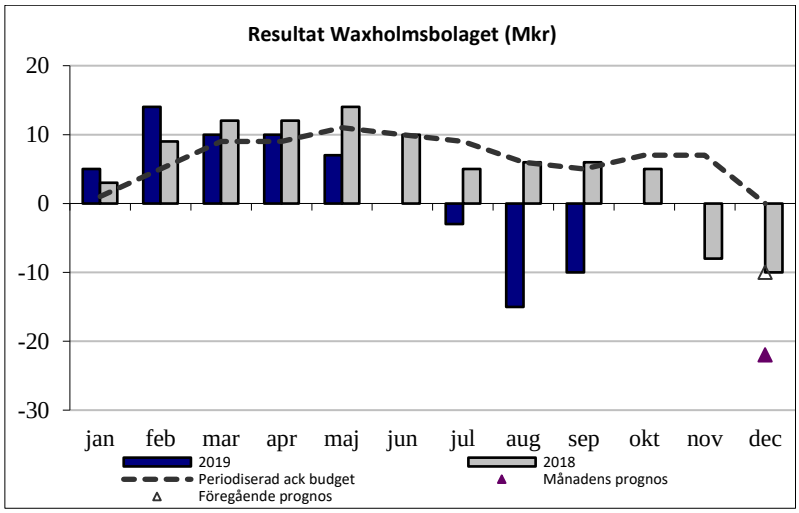
Inklusive verksamhetsinterna intäkter och kostnader.

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.

Investeringar SL-koncern, mkr	Årets utgift 1909	Prognos 2019	Budget 2019	Avvik PR-BU	Upparb UTF/BU
Specificerade investeringar	2 099	3 692	4 945	-1 252	42%
Ospecificerade investeringar	776	1 221	800	421	97%
SL-koncern Totalt	**2 875**	**4 913**	**5 744**	**-831**	**50%**
Varav ersättningsinvesteringar	*1 119*	*1 667*	*1 762*	*-96*	*64%*

Bilaga 2 – Waxholmsbolaget (dotterbolag till AB SL)



Resultaträkning Mkr	Ack utfall 1909	Ack budget 1909	Avvik utf-bu 1909	Ack utfall 1809	Prognos 2019	Budget 2019	Avvik PR-BU	Bokslut 2018
Verksamhetsanslag	285	285	0	262	380	380	0	350
Biljettintäkter	73	73	0	73	80	80	0	79
Övriga intäkter	82	85	-3	84	96	97	-1	100
Verksamhetens intäkter	**440**	**443**	**-3**	**419**	**555**	**556**	**-1**	**529**
Personalkostnader	-1	-1	0	0	-1	-1	0	0
Köpt trafik	-308	-286	-22	-281	-390	-363	-27	-355
Drift och underhåll	-83	-89	6	-77	-109	-111	2	-108
Övriga kostnader	-20	-21	1	-17	-28	-27	-1	-24
Verksamhetens kostnader	**-411**	**-396**	**-15**	**-374**	**-527**	**-502**	**-25**	**-486**
Kapitalkostnader	-39	-41	2	-39	-50	-54	4	-53
Resultat	**-10**	**5**	**-15**	**6**	**-22**	**0**	**-22**	**-10**

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 1909	Prognos 2019	Budget 2019	Avvik PR-BU	Upparb UTF/BU
Strategiska investeringar	11	22	14	8	78%
Ersättningsinvesteringar	48	79	34	45	140%
WÅAB totalt	**59**	**101**	**48**	**53**	**122%**