Trafiknämnden/Trafikförvaltningen

Månadsrapport

Juli 2021

Innehållsförteckning

1 Sammanfattning 3
1.1 Väsentliga händelser 3
1.2 Bedömning av risker och möjligheter 6
1.3 Ledningens åtgärder 7

2 Verksamhet 8
2.1 Resande i kollektivtrafik 8

3 Personal 10
3.1 Helårsarbeten 11

4 Ekonomi 13
4.1 Resultat 13
4.2 Åtgärdsprogram för ett resultat i balans 18
4.3 Investeringar 19
4.3.1 Utfall i jämförelse med budget 19
4.3.2 Prognos jämfört med budget 19

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 våren 2020 kastades Region Stockholm liksom resten av Sverige och världen in i en samhällskris av sällan skådat slag till följd av covid-19 pandemin. Stockholm, liksom de flesta andra storstäder, drabbades hårt. Huvuddelen av år 2020 har trafikförvaltningens verksamhet varit inriktad på att hantera pandemins effekter för kollektivtrafiken på kort och längre sikt. Verksamhet och resurser styrdes om för att säkra att trafiken skulle rulla och kärnverksamheten fungera. Turtätheten för bussar, tåg och sjötrafik behölls och i vissa delar till och med utökades, trots minskat resande. Resandet sjönk kraftigt under 2020 och har under årets första halvår i det närmaste halverats jämfört med nivåerna 2019. Resandet var fortsatt mycket lågt i inledningen av 2021 men har under sommarmånaderna ökat till 61 procent i juni och 66 procent i juli, i förhållande till 2019 års nivåer.

Under det första halvåret drog pandemins tredje våg in över Stockholm. Folkhälsomyndigheten uppmanar fortsatt resenärer att inte åka kollektivtrafik annat än om man verkligen måste. För att minimera risken för smittspridning har trafikförvaltningen fortsatt köra med mer än fullt trafikutbud, trots fortsatt vikande resenärsunderlag och biljettintäkter. Omfattande informationsinsatser har också bidragit till att minska trängseln, sedan pandemins början.

Trafikförvaltningen har under första halvåret 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 sänka kostnaderna.

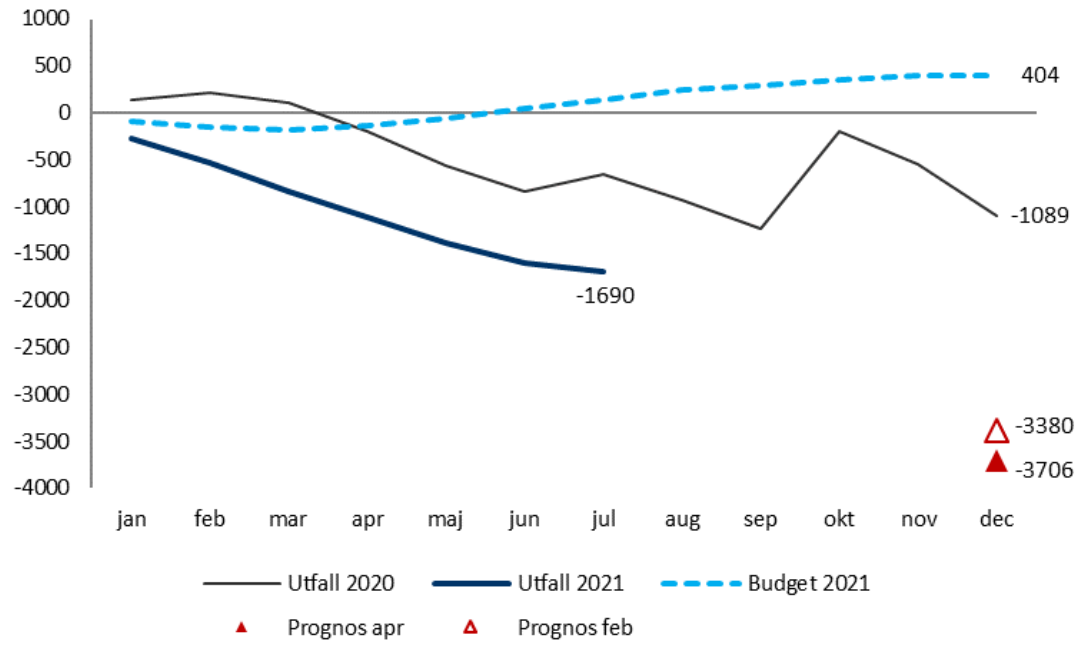
Ett fullt trafikutbud för att motverka eventuell trängsel och minimera smittspridning tillsammans med en ekonomi i balans förutsätter, under nuvarande omständigheter, att trafikförvaltningen ersätts för uteblivna biljettintäkter orsakade av pandemin. Regeringen har aviserat kompensation för uteblivna biljettintäkter under 2021 som bedöms kunna uppgå till cirka 1 300 mkr för Region Stockholm. Om den statliga kompensationen understiger intäktsbortfallet ska Region Stockholm täcka AB Storstockholms Lokaltrafiks bortfall av intäkter i enlighet med nivå på budgeterade intäkter 2021.

[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.

Det ackumulerade resultatutfallet per juli uppgår till -1 690 mkr och understiger periodens budget med 1 824 mkr. Biljettintäkterna minskar med 2 467 mkr jämfört med budget till följd av det minskade resandet. Samtliga kostnadskategorier understiger budget varav trafikkostnaderna med 245 mkr, drift och underhåll med 186 mkr och kapitalkostnader med 82 mkr.

I prognos per april uppgår årets resultat till -3 706 mkr att jämföra med årets budget om +404 mkr. Biljettintäkterna bedöms minska med 4 457 mkr jämfört med budget till följd av resandeutvecklingen i pandemins spår. De totala kostnaderna förväntas understiga budget med 334 mkr främst genom lägre kostnader för köpt trafik (148 mkr), kapitalkostnader (141 mkr) samt för drift och underhåll (69 mkr). Prognosen omfattar i nuläget inget stöd för intäktsbortfall till följd av covid-19, varken från statligt håll eller inom Region Stockholm.

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



Investeringsutfallet uppgår till 2 144 mkr, vilket motsvarar en upparbetningsgrad på 33 procent jämfört med budgeterat 6 538 mkr. Prognosen för året uppgår till 6 093 mkr och underskrider budget med 445 mkr.

Resandet har till och med juli, till följd av covid-19 pandemin, nästan halverats i jämförelse med samma period 2019. Ackumulerat till och med juli hade resandet minskat med 43,8 procent (jämfört med motsvarande period 2019) och antalet påstigande i kollektivtrafiken på land en vanlig vardag uppgår till och med juli 2021 till

1 573 tusen, en minskning med 18,7 procent jämfört med samma period 2020. Sedan april 2021 ligger dock resandet över nivåerna för 2020.

För kollektivtrafiken på vatten har resandet till och med juli ökat med 21,5 procent jämfört med samma period 2020, vilket beror på lättnader i restriktioner och under juni/juli har fartygen kunnat öka sin kapacitet från ca 60 procent till ca 75 procent tillgängliga platser. Resandet kommer med sannolikhet vara fortsatt begränsat, med förändrade resandemönster under en tid framöver.

Under årets första halvår 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 sommaren:

- Den 21 juni invigdes 30 000 kvadratmeter bussdepå i Tomteboda. Projektet har pågått sedan 2018 och nu står norra Europas största bussdepå redo att serva Stockholms kollektivtrafik i många generationer.

- Waxholmsbolagets nya schematiska karta publicerades på utvalda platser i skärgårdstrafiken kring midsommar. Den nya kartan gör det enklare att se vilka bryggor som angörs, se vilka bryggor som hör till vilka båtlinjer, följa en båtlinje, samt läsa kartan då texten blivit större.

- För tredje året i rad har Nyckeltalsinstitutet utsett trafikförvaltningen till Sveriges mest jämställda arbetsgivare i regionbranschen. Utnämningen grundar sig på flera faktorer, bland annat jämställdhet, arbetsmiljö och utvecklingsmöjligheter.

- Trafikförvaltningens trafikavdelning kommer från 1 oktober delas upp i två nya avdelningar, en för trafikdrift med huvuduppdrag att handla upp och förvalta trafikförvaltningens trafikavtal, och en för teknik, med huvuduppdrag att säkerställa en effektiv livscykelhantering av trafikförvaltningens anläggningstillgångar (fordon, infrastruktur & fastigheter). Syftet med förändringen är att stärka både trafikdrift och tillgångsförvaltning.

Övrigt

Västtrafik har nu beslutat vilka trafikförändringar som är planerade att genomföras under 2022. Trafikförändringarna som genomförs handlar främst om att glesa ut trafik

där resandet är lågt eller där det kör annan trafik parallellt. Förändringarna införs den 12 december i år.

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:

- 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 Tertial 1.

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 delårsuppföljningen per augusti.

Trafikförvaltningen ser svårigheter med att mäta måluppfyllelse för flera indikatorer under 2021. Kundundersökningen upplevd kvalitet är pausad sedan april 2020 med anledning av covid-19 men hoppas kunna återupptas under hösten. Indikatorerna nöjda resenärer respektive 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 delårsrapport i augusti.

2 Verksamhet

2.1 Resande i kollektivtrafik

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 2107	Utfall 2007	Förändr. 2107-2007	Prognos 2021	Budget 2021	Avvik PR-BU	Bokslut 2020
Kollektivtrafik på land, genomsnitt påstigande	1 573	1 935	-18,7%	1 691	2 966	-1275	1 859
Kollektivtrafik på vatten, påstigande totalt	2 225	1 831	21,5%	3 509	6 156	-2647	3 168

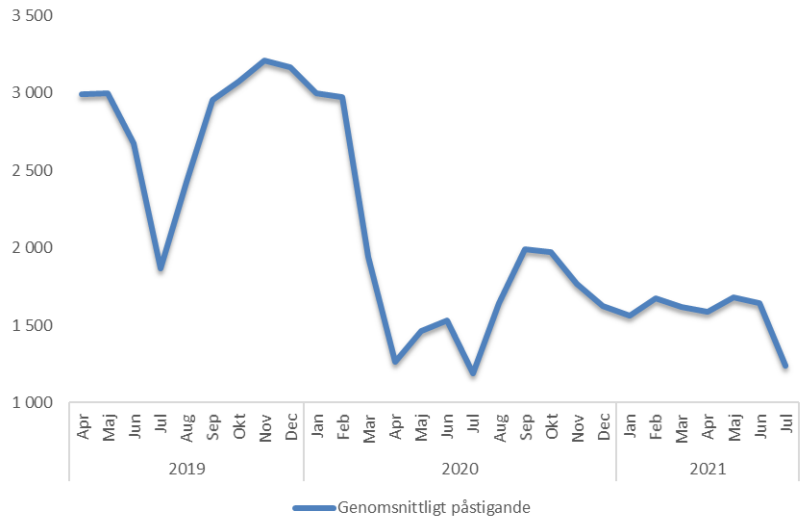
[1] Föregående års värden kan skilja sig mot vad som tidigare har rapporterats eftersom justeringar görs retroaktivt.

Utfall i jämförelse med föregående år

Kollektivtrafik på land, genomsnittligt påstigande[2]

Resandet har minskat markant till följd av covid-19. Antalet genomsnittligt påstigande en vanlig vardag till och med juli uppgår 1 573 tusen vilket är en minskning med 18,7 procent jämfört med samma period 2020 (januari och februari 2020 var normala månader) och en minskning med 43,8 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



[2] 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.

Sedan april 2021 ligger dock resandet över nivåerna för 2020.

	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					

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

Kollektivtrafik på vatten, påstigande totalt
Resandet har minskat markant till följd av covid-19. Antalet påstigande till och med juli uppgår 2 225 tusen vilket är en ökning med 21,5 procent jämfört med samma period 2020 och en minskning med 37,2 procent jämfört med samma period 2019. Ökningen relativt 2020 beror på att restriktionerna har lättats inför sommaren 2021 och under juni/juli har fartygen 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 från april bygger på 57 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 och distansarbete har fortsatt 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.

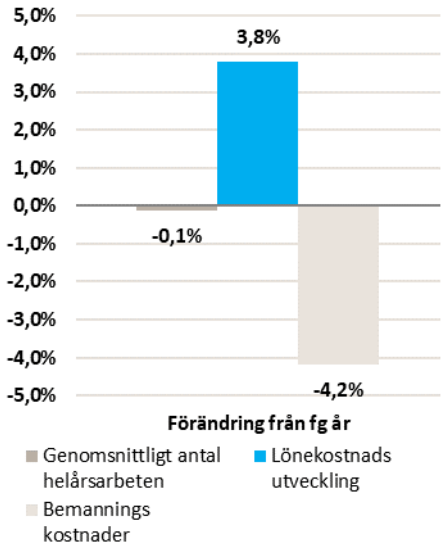
Mot bakgrund av det ekonomiskt ansträngda läget råder restriktivitet kring nyanställning och konsultintag. I första hand ska prövas om behovet kan lösas genom omfördelning av interna resurser. Ett tvärfunktionellt bemanningsråd har etablerats för att ta ett helhetsansvar för kompetensförsörjningen.

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 så kallade pulsmätningar där medarbetarna svarar på korta frågor rörande 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; ett digitalt verktyg för kurser i mindre format för att på ett tidseffektivt sätt att stärka medarbetarnas kunskap inom utvalda områden.

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 till följd av utökat antal tjänster samt årlig lönerevision. Bemanningskostnaderna minskar jämfört med samma period föregående år till följd av återhållsamhet gällande resurskonsultintag.

Utfall i jämförelse med budget

Helårsarbeten	Utfall	Budget	Budget avvik.	Förändr. utfall fg år	Prognos år	Budget år	Budget avvik.
Personal - Helårsarbeten	874	875	-1	-0,1%	875	875	0

Antalet helårsarbeten per juli 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 och bemanningskostnaderna beräknas understiga budget marginellt, främst 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 2107	Ack budget 2107	Avvik utf-bu 2107	Ack utfall 2007	Föränd fg år %	Prognos 2021	Budget 2021	Avvik PR-BU	Bokslut 2020
Verksamhetsanslag	5 902	5 902	0	5 713	3,3%	10 117	10 117	0	9 794
Biljettintäkter	2 890	5 357	-2 467	3 503	-17,5%	5 153	9 610	-4457	5 437
Uthyrning fordon	810	803	6	812	-0,3%	1 384	1 370	15	1 388
Uthyrning lokaler	506	518	-12	499	1,3%	880	888	-8	852
Reklamintäkter	215	210	5	207	3,7%	360	360	0	352
Övriga intäkter	721	675	46	1 343	-46,3%	1 174	1 168	6	3 220
Verksamhetens intäkter	**11 043**	**13 465**	**-2 423**	**12 078**	**-8,6%**	**19 067**	**23 512**	**-4444**	**21 043**
Personalkostnader	-478	-513	35	-499	-4,2%	-872	-880	7	-872
Köpt landtrafik (SL)	-7 889	-8 108	219	-7 763	1,6%	-13 967	-14 085	118	-13 321
Köpt sjötrafik (WÅAB)	-249	-275	26	-248	0,6%	-428	-459	30	-397
Drift och underhåll	-1 263	-1 449	186	-1 517	-16,8%	-2 472	-2 541	69	-2 565
Övriga kostnader	-557	-607	50	-492	13,3%	-1 075	-1 043	-32	-1 138
Verksamhetens kostnader	**-10 435**	**-10 952**	**516**	**-10 518**	**-0,8%**	**-18 815**	**-19 008**	**193**	**-18 293**
Avskrivningar	-1 974	-2 076	102	-1 905	3,6%	-3 432	-3 587	155	-3 316
Finansnetto	-323	-303	-20	-308	4,9%	-527	-513	-14	-523
Resultat*	**-1 690**	**134**	**-1824**	**-654**		**-3 706**	**404**	**-4110**	**-1 089**

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

Periodens ackumulerade resultat uppgår till -1 690 mkr och understiger periodiserad budget med 1 824 mkr. Utfallet påverkas i stor omfattning av de åtgärder som vidtagits av myndigheter och regering för att motverka coronavirusets spridning. Försäljningen av biljetter har legat på en mycket låg nivå under det första halvåret till följd av det minskade resandet i pandemins spår. Trafikproduktionen utförs alltjämt i full omfattning vilket sammantaget påverkar det ackumulerade resultatet starkt negativt.

I prognos per april uppgår årets resultat till -3 706 mkr att jämföra med årets budget om +404 mkr. Biljettintäkterna bedöms minska med 4 457 mkr jämfört med budget till följd av resandeutvecklingen under rådande pandemi. De totala kostnaderna förväntas understiga budget med 334 mkr främst genom lägre kostnader för köpt trafik (148 mkr), kapitalkostnader (141 mkr) samt för drift och underhåll med 69 mkr. De lägre kostnaderna motverkas något till följd av högre kostnader för juridiskt expertstöd samt färre arbetade timmar i investeringsprojekt (debiterad tid). Exklusive bortfall av biljettintäkter till följd av covid-19 (-4 457 mkr) samt ränteeffekten på pensionsskulden

av årets förändring av diskonteringsräntan (-42 mkr) noteras ett positivt resultat om 793 mkr vilket överstiger budget med 389 mkr. Prognosen omfattar i nuläget inget stöd för intäktsbortfall till följd av covid-19, varken från statligt håll eller inom Region Stockholm.

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.[3]

Utfall i jämförelse med budget

Periodens utfall uppgår till -1 690 mkr och understiger periodens budget med -1 824 mkr. Avvikelsen beror huvudsakligen på följande:

Verksamhetens intäkter

Verksamhetens intäkter understiger ackumulerad budget med 2 423 mkr. Avvikelsen beskrivs nedan per resultatrad.

Biljettintäkter

Biljettintäkterna understiger budget med totalt 2 467 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 [4]. Till följd av den ökade smittspridningen i regionen med hårdare restriktioner och rekommendationer från myndigheter har resandet dock blivit betydligt lägre, drygt 55 procent, jämfört med ett normalår.

Övriga intäkter

Övriga intäkter[5] består huvudsakligen av resultatneutral vidarefakturering (fordonsgas, diverse material och uthyrning etcetera). Periodens utfall överstiger budget med 45 mkr genom ökad vidarefakturering (60 mkr) främst inom externa projekt åt annan part och bränsleförsäljning i SL-trafiken samt kontrollavgifter (10 mkr). Avvikelsen motverkas av lägre intäkter, främst kopplat till vidaresålt bränsle och fraktintäkter inom sjötrafiken (26 mkr) samt lokalhyror (12 mkr).

Verksamhetens kostnader

Verksamhetens kostnader understiger ackumulerad budget med 516 mkr. Avvikelsen beskrivs nedan per resultatrad.

3 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.

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

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

Personalkostnader
Personalkostnaderna understiger budget med 35 mkr genom främst lägre kostnader för anställd personal till följd av vakanser och frånvaro vilket delvis motverkas av intag av resurskonsulter. Vidare noteras lägre utfall för pensioner samt utbildning och konferenser.

Köpt trafik SL
Kostnaderna för SL-trafiken understiger budget med 219 mkr. Sedan coronavirusets spridning startade under 2020 har trafiken bedrivits i full omfattning och mer för att bidra till minskad smittspridning. Busstrafikens kostnader är 144 mkr lägre än periodens budget. Pendeltågstrafiken har lägre kostnader (38 mkr) efter kvalitetsavdrag för ej utförd trafik till följd av urspårningen vid Häggvik station samt lägre banavgifter. Lägre kostnader noteras även för kundtjänsten till följd av färre inkomna ärenden (21 mkr).

Köpt trafik WÅAB
Skärgårdstrafikens kostnader understiger budget med 26 mkr, till stor del till följd av reducerad tidtabell i början av året på grund av svårt isläge, då ordinarie fartyg inte har kunnat trafikera i skärgården. Istället har en mindre flotta av isgående fartyg använts. Pendelbåtslinjerna 82 och 83 samt helikopter och svävare, incitament, index och godstrafik har också lägre kostnader.

Drift och underhåll
Drift och underhåll understiger budget med 186 mkr främst på grund av att underhållsarbeten inte ligger i fas med budget. Även IT-driftkostnader har förskjutits genom försening i transitionen till ny IT-drift leverantör.

Övriga kostnader
Övriga kostnader understiger budget med 50 mkr, främst på grund av lägre kostnader för reklam/pr (15 mkr), lager (13 mkr), försäljning (12 mkr), samt ett lägre nyttjande av specialistkonsulter under perioden (7 mkr).

Kapitalkostnader
Kapitalkostnaderna understiger budget med 82 mkr. Avskrivningarna understiger budget med 102 mkr till följd av en generellt lägre färdigställandetakt än budgeterat. Några större projekt med förskjuten aktiveringstakt är Roslagsbanans utbyggnad och Tvärbana Norr Kistagrenen. Avvikelsen motverkas av högre räntekostnader (20 mkr) främst kopplat till diskonteringsränteeffekten på pensionsskulden (38 mkr), vilket delvis motverkas av reserverade kostnader i budget.

Covid-19 effekt på utfall
Den främsta effekten av situationen med covid-19 på trafikförvaltningens utfall är bortfallet av biljettintäkter, vilket uppgår till -2 467 mkr under perioden. Jämfört med föregående månad har bortfallet ökat med 267 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 april uppgår till -3 706 mkr och understiger budget med 4 110 mkr. Exklusive intäktsbortfall och diskonteringsräntans effekt på pensionsskulden noteras en positiv avvikelse mot budget om 389 mkr.

Verksamhetens intäkter
Verksamhetens intäkter beräknas understiga budget med 4 444 mkr i prognos per april. Avvikelsen beskrivs nedan per resultatrad.

Biljettintäkter
Biljettintäkterna väntas understiga budget med totalt 4 457 mkr till följd av den rådande pandemin.

Prognosen för biljettintäkterna i SL-trafiken beräknas understiga budget med 4 450 mkr. Budgeten 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.[6] Årsprognosen per april bygger på lägre resande om cirka 60 procent och omfattar inget bidrag eller kompensation för intäktsbortfall. Det lägre bedömda resandet i prognosen i förhållande till resandenivån i budget medför ett intäktstapp på 2 280 mkr. Tillsammans med det budgeterade intäktstappet om 2 170 mkr noteras sammanfattningsvis ett totalt intäktstapp om 4 450 mkr.

Prognosen som baseras på förvaltningens scenarioantaganden över resandeutvecklingen är förknippade med osäkerhetsfaktorer som i grunden bygger på i hur stor utsträckning resenärerna väljer att åka kollektivt och vilken biljettyp de väljer. Detta i synnerhet mot bakgrund av den ökade smittspridningen i regionen och åtstramning i samband med införande av lokala allmänna råd i Stockholms län.

Biljettintäkterna från skärgårdstrafiken beräknas understiga budget med 7 mkr. Prognosen bygger på samma grundscenario för resande som i SL-trafiken. I prognos per april noteras en något långsammare återhämtning av resandet men framförallt påverkan av förlängda restriktioner som antas sträcka sig över sommaren, sjötrafikens högsäsong.

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 13 mkr mot budget, främst genom högre intäkter från vidarefakturerade kostnader i externa projekt (43 mkr), uthyrning av fordon (15 mkr) till stor del kopplat till att trafikavtal E19 har förlängts, samt kontrollavgifter (7 mkr). Avvikelsen

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

motverkas bland annat av lägre intäkter från sjötrafikens vidarefakturering av bränslekostnader (43 mkr), från uthyrda lokaler (8 mkr) till följd av hyresrabatter samt försenade medfinansieringsbidrag (6 mkr).

Verksamhetens kostnader
Verksamhetens kostnader beräknas understiga budget med 193 mkr i prognos per april. Avvikelsen beskrivs nedan per resultatrad.

Personalkostnader
Personalkostnaderna beräknas understiga budget marginellt med 7 mkr. Avvikelsen beror på lägre direkta lönekostnader till följd av vakanser och frånvaro samt pensionskostnader. Avvikelsen motverkas av högre kostnader för inhyrd personal för att täcka upp vid frånvaro.

Köpt trafik SL
Kostnaderna för SL-trafiken förväntas understiga budget med 118 mkr. De underliggande kostnaderna inom busstrafiken har ökat jämfört med budget främst kopplat till indexökning för drivmedel, förstärkningstrafik och motorkonverteringar. Vidare minskar kostnaderna inom pendeltåg (57 mkr) på grund av lägre incitamentskostnader (urspårningen i Häggvik), samt lägre banavgifter (färre sålda biljetter med Arlandapassage). Ytterligare lägre kostnader noteras inom tunnelbana (11 mkr) samt trafikslagsgemensamma kostnader (16 mkr) främst till följd av ett lägre nyttjande av kundtjänsten.

Lokalbanetrafiken kostnader ökar mot budgeterat (35 mkr) genom utökad trafikering på Tvärbanan och Lidingöbanan, samt ökade indexkostnader. Ökade kostnader noteras också inom pendelbåtstrafik (7 mkr) till följd av ökade bränslekostnader.

Köpt trafik WÅAB
Skärgårdstrafikens kostnader förväntas minska med 30 mkr på helårsbasis genom lägre trafikvolymer (20 mkr) till stor del beroende på färre trafikerade timmar vintertid samt lägre kostnader för index, incitament med mera.

Drift och underhåll
Kostnaderna för drift och underhåll understiger budget med 69 mkr vilket främst beror på lägre förväntade kostnader inom trafikavdelningen (68 mkr) huvudsakligen kopplat till lägre bränslekostnader inom sjötrafiken och förskjutet underhåll inom tunnelbanan.

Övriga kostnader
Övriga kostnader beräknas bli 32 mkr högre än budget. Avvikelsen beror främst på högre kostnader för konsulter huvudsakligen kopplat till ett ökat behov av juridiskt expertstöd (21 mkr), hyra av datorer (13 mkr) samt färre arbetade timmar i investeringsprojekt (14 mkr). Avvikelsen motverkas av lägre kostnader för bland annat lager (13 mkr), MÄLAB (8 mkr) och försäljningskostnader (6 mkr).

Kapitalkostnader
Kapitalkostnaderna förväntas bli 141 mkr lägre än budget genom främst lägre avskrivningskostnader på grund av förskjutna tidplaner inom en del projekt exempelvis fordonsleveranser Räntekostnaderna (finansnetto) prognostiseras bli 14 mkr högre vilket beror på effekten av årets förändring av diskonteringsräntan på pensionsskulden (42 mkr).

Covid-19 effekt på prognos
Den främsta effekten av situationen med covid-19 på trafikförvaltningens årsprognos är bortfall av biljettintäkter som uppgår till -4 457 mkr. De merkostnader som noterats kopplat till pandemin täcks av lägre kostnader inom flera områden.

4.2 Åtgärdsprogram för ett resultat i balans

Prognos per april uppgår till -3 706 mkr vilket understiger budget om 404 mkr med 4 110 mkr. Vid jämförelse mot resultatkravet räknas av intäktsbortfall till följd av pandemin (-4 457 mkr) samt även effekten av den förändrade diskonteringsräntan (-42 mkr). Resultatet justerat för detta blir 793 mkr vilket överstiger resultatkravet om 404 mkr med 389 mkr. Därmed anses trafikförvaltningen inklusive SL-koncernen[7] uppfylla årets resultatkrav.

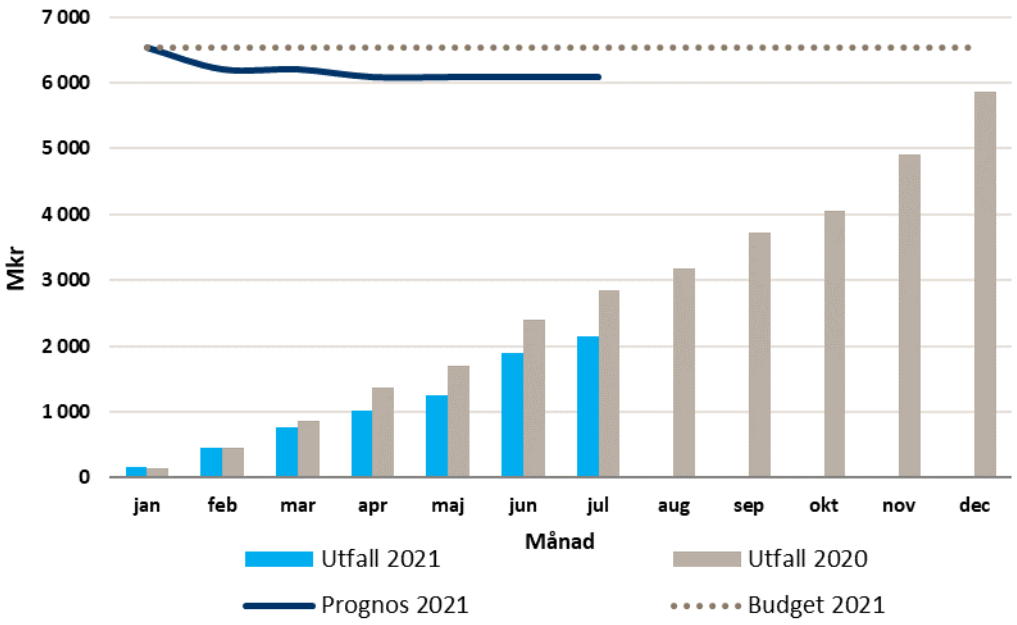
Budgeten för trafikförvaltningen inklusive SL förutsätter att staten och Region Stockholm ersätter intäktsbortfall till följd av covid-19 (RS 2020-0469). Aktuell prognos per april tyder på att intäktsbortfallet kommer att öka ytterligare med drygt 2 miljarder kronor för att nu uppgå till 4,5 miljarder kronor, jämfört med det underlag som budgeten baserades på.

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.

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

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 2 144 mkr vilket ger en upparbetningsgrad på 33 procent jämfört med årsbudgeten på 6 538 mkr.

4.3.2 Prognos jämfört med budget

Investeringsbudgeten för året uppgår till 6 538 mkr. Prognosen för året uppgår till 6 093 mkr och understiger årets budget med 445 mkr.

Avvikelsen beror huvudsakligen på Program Röda linjens uppgradering (-537 mkr), Program Kistagrenen (+268 mkr) och C20-uppgraderingen (-143 mkr). Orsakerna till avvikelserna finns närmare beskrivna i tertialrapporten.

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

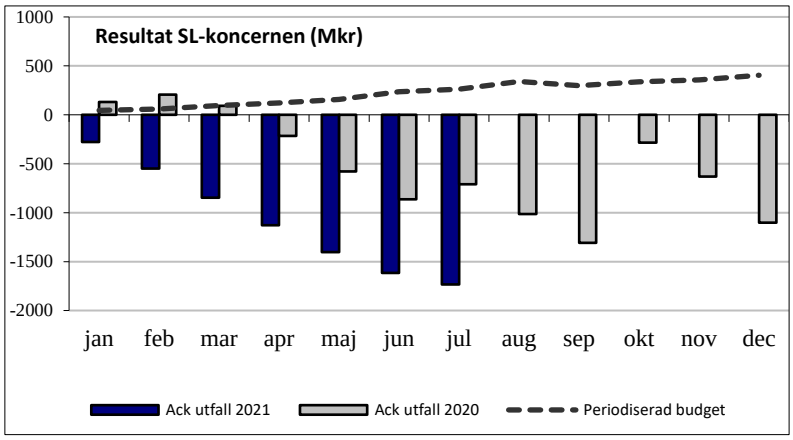
Trafiknämnden/trafikförvaltningen

Bilaga 1-2 till

MÅNADSRAPPORT

Juli 2021

Bilaga 1 - SL-koncernen



Resultaträkning Mkr	Ack utfall 2107	Ack budget 2107	Avvik utf-bu 2107	Ack utfall 2007	Föränd fg år %	Prognos 2021	Budget 2021	Avvik PR-BU	Bokslut 2020	Ack utfall 2107*
Verksamhetsanslag	5 776	5 776	0	5 644	2,4%	9 902	9 902	0	9 675	5 788
Biljettintäkter	2 900	5 367	-2 467	3 514	-17,5%	5 169	9 626	-4 457	5 455	2 900
Uthyrning fordon	810	803	6	812	-0,3%	1 384	1 370	15	1 388	810
Uthyrning lokaler	510	518	-8	504	1,2%	879	887	-8	859	510
Reklam	215	210	5	207	3,7%	360	360	0	352	215
Övriga intäkter	660	628	32	1 290	-48,9%	1 092	1 086	6	3 131	729
Verksamhetens intäkter	**10 870**	**13 302**	**-2 432**	**11 972**	**-9,2%**	**18 787**	**23 231**	**-4 445**	**20 860**	**10 951**
Personalkostnader	8	-3	11	-12	-165,8%	9	-6	15	-23	8
Köpt trafik (AB SL)	-7 889	-8 108	219	-7 761	1,7%	-13 967	-14 085	118	-13 319	-7 889
Köpt trafik (WÅAB)	-249	-275	26	-248	0,6%	-428	-459	30	-397	-249
Drift och underhåll	-1 200	-1 387	187	-1 450	-17,3%	-2 366	-2 435	69	-2 446	-1 200
Övriga kostnader	-1 092	-1 131	39	-1 110	-1,6%	-1 962	-1 940	-22	-2 137	-1 166
Verksamhetens kostnader	**-10 422**	**-10 905**	**482**	**-10 580**	**-1,5%**	**-18 714**	**-18 925**	**211**	**-18 321**	**-10 496**
Avskrivningar	-1 885	-1 988	103	-1 820	3,6%	-3 279	-3 434	155	-3 164	-1 885
Finansnetto	-297	-277	-20	-283	5,1%	-482	-468	-14	-479	-303
Resultat	**-1 734**	**133**	**-1 867**	**-710**		**-3 689**	**404**	**-4 093**	**-1 103**	**-1 733**

Inklusive verksamhetsinterna intäkter och kostnader.

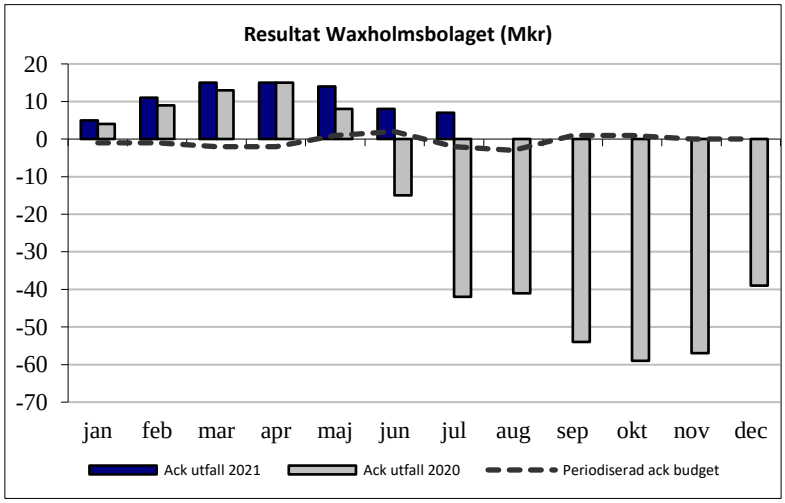
Från och med juli 2019 är Waxholmsbolaget (WÅAB) ett helägt dotterbolag till AB SL räknat från januari 2019.

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 2107	Prognos 2021	Budget 2021	Avvik PR-BU	Upparb UTF/BU
Specificerade investeringar	1 338	4 200	4 943	-743	27%
Ospecificerade investeringar	545	1 182	1 002	180	54%
SL-koncern totalt	**1 883**	**5 382**	**5 945**	**-563**	**32%**
Varav ersättningsinvesteringar	*737*	*1 888*	*2 025*	*-138*	*36%*

Bilaga 2 – Waxholmsbolaget (dotterbolag till AB SL)



Resultaträkning Mkr	Ack utfall 2107	Ack budget 2107	Avvik utf-bu 2107	Ack utfall 2007	Föränd fg år %	Prognos 2021	Budget 2021	Avvik PR-BU	Bokslut 2020
Verksamhetsanslag	248	248	0	235	5,6%	425	425	0	403
Biljettintäkter	40	43	-3	32	27,8%	57	64	-7	52
Övriga intäkter	60	101	-41	28	110,8%	123	175	-52	78
Verksamhetens intäkter	**348**	**392**	**-44**	**295**	**18,1%**	**605**	**664**	**-59**	**533**
Personalkostnader	-1	0	0	0	378,2%	0	-1	0	0
Köpt trafik	-249	-275	26	-248	0,3%	-428	-459	30	-398
Drift och underhåll	-46	-75	29	-45	2,2%	-87	-131	44	-85
Övriga kostnader	-16	-16	0	-13	16,3%	-28	-27	-1	-32
Verksamhetens kostnader	**-312**	**-366**	**55**	**-307**	**1,5%**	**-544**	**-617**	**73**	**-514**
Avskrivningar	-28	-27	-1	-29	-2,3%	-49	-45	-4	-56
Finansnetto	-2	-1	-1	-1	69,7%	-3	-2	-1	-2
Resultat	**7**	**-2**	**8**	**-42**		**9**	**0**	**9**	**-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 2107	Prognos 2021	Budget 2021	Avvik PR-BU	Upparb UTF/BU
Nyinvesteringar	1	4	3	2	47%
Ersättningsinvesteringar	0	19	23	-4	1%
WÅAB totalt	**1**	**23**	**25**	**-2**	**6%**