Trafiknämnden/Trafikförvaltningen

Månadsrapport

Maj 2022

Innehållsförteckning

1 Förvaltningschefens kommentar 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 11
3.1 Helårsarbeten 12

4 Ekonomi 13
4.1 Resultat 13
4.2 Investeringar 18
4.2.1 Väsentliga händelser i investeringsobjekt januari-maj 18
4.2.2 Utgift i jämförelse med budget 20
4.2.3 Årets prognos jämfört med årets budget 20
4.2.4 Ny- och ersättningsinvesteringar 21
4.2.5 Kommande investeringsbeslut för investeringsobjekt >300 mkr 21

1 Förvaltningschefens kommentar

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

Under 2022 har verksamheten varit fortsatt inriktad på att hantera covid-19 pandemin och dess effekter på kollektivtrafiken på kort och längre sikt. Exempelvis förlängdes interimsavtalen inom den köpta trafiken i inledningen av året när restriktioner rådde. Samtidigt var framdörrarna på bussarna tillfälligt stängda mellan 13 januari och 9 februari i syfte att säkra bussförarnas arbetsmiljö och trygghet i och med den fortsatt höga smittspridningen.

I samband med att restriktionerna släpptes den 9 februari kunde SL återigen välkomna resenärerna ombord via bussarnas framdörrar. Samma dag som restriktionerna hävdes inledde trafikförvaltningen kommunikationsinsatser i syfte att locka tillbaka resenärerna. Råden att använda munskydd och undvika trängsel togs bort och ersattes med tips för att komma igång med arbetspendling, nya biljettmöjligheter, SL-resorna som bra miljöval, och SL:s trygghetschatt. Resandet mätt som genomsnittligt antal påstigande har efter detta börjat återhämta sig och nådde i april omkring 80 procent av 2019 års nivå.

Trafikförvaltningen har under 2022 kraftsamlat inom ett flertal områden för att säkra målsättningen att upprätthålla full trafik och för att kunna stå redo att vinna tillbaka resenärerna så snart restriktionerna hävts. Från 1 mars gäller ordinarie trafikavtal, och för avtal med VBP[2] som ersättningsform har tilläggsavtal tecknats med flertalet operatörer för att hantera pandemins effekter på resandet. Långfredagen den 15 april började Transdev köra trafiken på Roslagsbanan efter att Arriva tidigare haft det kontraktet.

Prioriterat har också varit att säkra framdrift i uppdragen från regionfullmäktige och trafiknämnd, samt de fyra så kallade FC-aktiviteterna Investeringsstyrning, Intern effektivitet, Biljett- och betal (byte av SL-Access), samt Kollektivtrafiken efter pandemin. Det sistnämnda området handlar om att säkerställa framtida intäkter,

[1] Trafikförvaltningen (TF) inklusive 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 samt dotterbolaget SL Nya Tunnelbanan AB. Således ingår inte dessa enheter i TF:s rapportering. I denna rapport avses med begreppet trafikförvaltningen (TF) samtliga enheter som TF ansvarar för och är beskrivet ovan, om inget annat anges.

[2] VBP = verifierad betalande påstigande

konkurrenskraft, ökat förtroende för SL och ett ökat kollektivt resande. Se vidare Tertialrapport 2022 kapitel 1.

Trafikförvaltningen gick in i år 2022 med en budget i balans i enlighet med regionfullmäktiges beslutade resultatkrav om 404 mkr och övriga förutsättningar i regionens budget 2022, såsom verksamhetsanslag och taxor. Förvaltningens verksamhetsplan för 2022 tar sin utgångspunkt i den av regionfullmäktige beslutade budgeten för 2022 med efterföljande planår.

I enlighet med verksamhetsplan 2022 planerar trafikförvaltningen att fortsatt upprätthålla ett fullt trafikutbud. Kombinerat med en lägre resandenivå medför detta dock ett negativt ekonomiskt resultat. Verksamhetsplanen förutsätter att staten och/eller Region Stockholm ersätter intäktsbortfall till följd av covid-19 (RS 2021-0685).

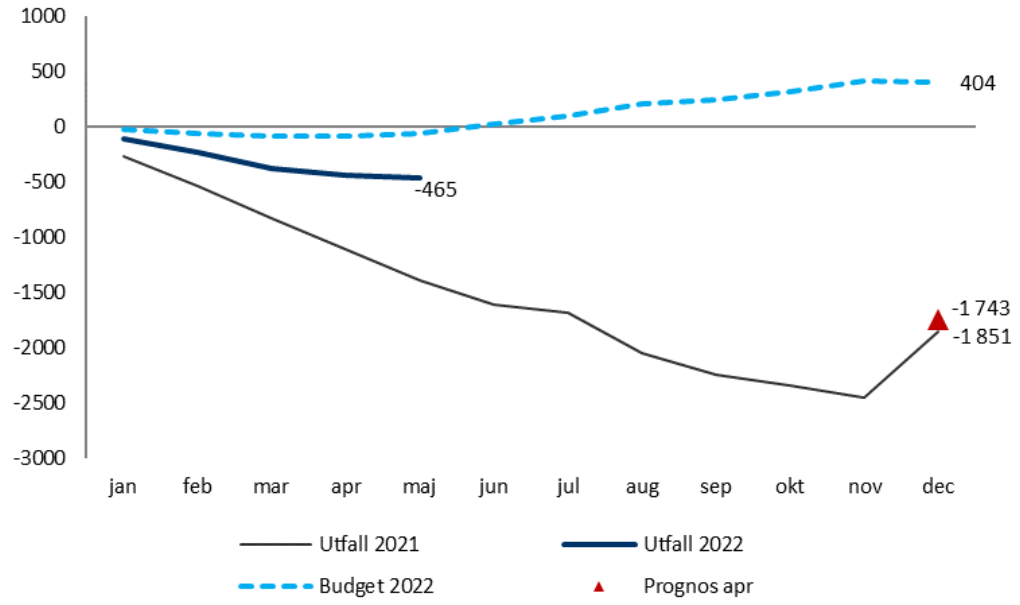
En ekonomi i balans förutsätter, under nuvarande omständigheter, att trafikförvaltningen ersätts för uteblivna biljettintäkter orsakade av pandemin. Regeringen har för 2022 aviserat kompensation för uteblivna biljettintäkter som bedöms kunna uppgå till cirka 450 mkr för Region Stockholm, vilket dock inte är tillräckligt för att täcka årets befarade intäktsbortfall.

Trafikförvaltningens ekonomi har påverkats starkt av pandemins effekter på resandet. Det ackumulerade resultatet per maj uppgår till -465 mkr och understiger periodens budget med 397 mkr. Biljettintäkterna minskar med 754 mkr jämfört med budget till följd av det lägre resandet. Biljettintäkterna har dock återhämtat sig snabbare än resandet. En förändrad biljettmix med högre intäkter per validering bidrar positivt. Kostnaderna för köpt trafik understiger ackumulerad budget med 43 mkr medan drift och underhåll understiger med 107 mkr. Kapitalkostnaderna understiger budget med 83 mkr till följd av lägre aktiveringstakt än planerat för perioden.

I prognos per april uppgår årets resultat till -1 743 mkr att jämföra med årets budget om +404 mkr. Biljettintäkterna bedöms minska med 2 147 mkr jämfört med budget till följd av pandemins fortsatta effekter på resandet. De totala kostnaderna förväntas överstiga budget med 89 mkr främst till följd av högre kostnader för köpt trafik (102 mkr) samt ökade räntekostnader (30 mkr). De högre kostnaderna motverkas delvis bland annat av lägre kostnader för avskrivningar (89 mkr) samt drift och underhåll (18 mkr).

Exklusive bortfall av biljettintäkter till följd av covid-19 (-2 147 mkr) bedöms prognosen för helåret vara i nivå med budget (+404 mkr). Prognosen omfattar i nuläget inget stöd för intäktsbortfall till följd av covid-19, varken från statligt håll eller inom Region Stockholm.

Diagram: Resultat 2022 jämfört med resultat 2021 och budget 2022.



Investeringsutfallet för perioden uppgår till 1 408 mkr vilket ger en upparbetningsgrad på 18 procent jämfört med årsbudgeten på 7 805 mkr. Prognosen för året uppgår till 6 617 mkr och underskrider budget med 1 188 mkr.

Resandet har minskat markant till följd av covid-19 och de nya restriktioner som infördes i december 2021. Antalet genomsnittligt påstigande en vanlig vardag i april[3] ackumulerat minskade med 28 procent jämfört med samma period 2019. I april månad enskilt var nedgången 20 procent. För kollektivtrafiken på vatten var resandet per april ackumulerat 12 procent högre än nivån 2019 på grund av nya trafikavtal och försökslinjer, se vidare kapitel 2.1 resande.

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

- 21 maj öppnade det nya Spårvägsmuseet mitt bland gasklockorna i Norra Djurgårdsstaden. Hit tar man sig med bussar, tunnelbanans röda linje eller pendelbåtlinje 80. Besökarna kommer att få en fascinerande inblick i kollektivtrafikens och Stockholms utveckling – från 1600-talets rodderskor till dagens moderna kollektivtrafik. Det gamla framgångskonceptet från förr med tillgängliga och inkluderande utställningar för flera målgrupper presenteras nu i en helt ny skrud som passar besökare i alla åldrar.

[3] Resande rapporteras med en månads förskjutning

- Det gröna SL-kortet lanserades på bred front och används redan av omkring 500 000 resenärer. Från och med lanseringen får den som köper biljett hos SL:s ombud och spärrkiosker biljetten på ett nytt, grönt SL-kort. Access-korten kommer fortsatt gå att resa med till och med mars 2023, men möjligheterna att ladda på dem är begränsade.

- Guldägg till de bästa aktörerna inom reklambranschen har delats ut. Det är branschens finaste pris. SL:s Halloween-kampanj återuppståndelsen vann två priser - ett guldägg för utomhuskampanjen och ett silverägg för annonskampanjen.

- Tre män har dömts för bland annat grov skadegörelse efter att de under två års tid systematiskt klottrat på pendeltåg och tunnelbanevagnar. Två av dem döms till fängelse i 1,5 respektive 1 år, en tredje får villkorlig dom. Männen ska gemensamt betala skadestånd på närmare 1,4 miljoner kronor till SL.

- Nationell trygghetskonferens ”Trygghet i kollektivtrafiken” arrangerad av stiftelsen Tryggare Sverige, i vilken trafikförvaltningen var föredragande.

- Klimattoppmöte, Världsmiljödagen och Stockholm Marathon fick påverkan busstrafiken under vecka 22. Tusentals delegater anlände till Stockholm redan i slutet av maj för att delta i ett klimattoppmötet ”Stockholm+50”, vilket påverkade trafiken hela den veckan.

- Nu kan den som vill tycka till om var Roslagsbanans förlängning till city ska gå och hur byggandet av järnvägen kan påverka miljön, utifrån de alternativ trafikförvaltningen har studerat. Allmänheten såväl som myndigheter och organisationer kan bidra med sin kunskap om förhållanden som är viktiga att ta hänsyn till i form av samråd som pågår mellan 27 maj och 27 juni.

- Trafikförvaltningen ska bli ännu bättre på att jobba med säkerhetsfrågor i alla delar av verksamheten. Ett första övergripande säkerhetsstyrningsmötet har genomförts. Mötena leds av förvaltningschef och genomförs varannan månad.

- Internutbildning i informationssäkerhet har genomförts under perioden i syfte att skapa medvetenhet samt höja kunskapen inom informationssäkerhet som t.ex. nätfiske (phishing), desinformation och it-säkerhet.

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 att Region Stockholms verksamheter är resilienta.

De högst värderade riskerna för verksamhetsåret 2022 var vid tertialuppföljningen följande:

- risk att investeringar överskrider beslutade ramar och inte når fulla effektmål
- risk för att minskade intäkter och begränsade möjligheter att reducera kostnaderna i motsvarande grad resulterar i en ekonomi ur balans och en mindre attraktiv kollektivtrafik på sikt
- risk för intäktsbortfall och felaktig redovisning på grund av byte från SL Access till nytt biljettsystem
- risk för antagonistiskt angrepp

Framtagna kontroller och åtgärder syftar till att minska sannolikheten för att dessa risker materialiseras eller minska deras negativa påverkan på verksamheten.

Riskvärderingen för flertalet av riskerna är oförändrade i förhållande till när de identifierades i samband med verksamhetsplaneringen för 2022. Riskvärderingen är dock förändrad för några. Riskvärderingen har sänkts för risken Förmår ej nå trafikförvaltningens mål om ökad trygghet för resenärer i och i angränsning till kollektivtrafiken. Denna förändring beror på att mätningar som nu genomförs av trygghet uppvisar liknande nivåer som innan pandemin.

Däremot har riskvärderingen höjts för Risken för intäktsbortfall och felaktig redovisning på grund av byte från SL Access till nytt biljettsystem. Detta beror på att datumet för nedstängning av SL Access närmar sig och flera delar återstår i arbetet med att ersätta detta system. På grund av att tid/resurser inom ramen för projektet inte finns har ett antal aktiviteter och viss utveckling som tidigare varit planerat att ingå i programmet skjutits fram eller prioriterats bort.

Med anledning av den säkerhetspolitiska utvecklingen i Ukraina följer trafikförvaltningen situationen noga, genomför vid behov förberedande åtgärder och analyserar vilka konsekvenser situationen kan få för verksamheten och för kollektivtrafiken inom Region Stockholm. Samverkan med myndigheter och andra aktörer sker kontinuerligt.

1.3 Ledningens åtgärder

Rapportering av ledningens åtgärder sker i samband med delårsrapport per augusti.

2 Verksamhet

2.1 Resande i kollektivtrafik

Resande: Redovisning av antal resande i tusental per trafikslag[4] jämfört med budget och föregående år, Kollektivtrafik på vatten innefattar skärgårdstrafik och pendelbåtslinjer.

Resande kollektivtrafik (totalt tusental)	Utfall ack 2204	Utfall ack 2104	Förändr. 2204-2104	Prognos 2022	Budget 2022	Avvik PR-BU	Bokslut 2021
Kollektivtrafik på land, genomsnitt påstigande	2 166	1 585	36,7%	2 277	2 306	-29	1 765
Kollektivtrafik på vatten, påstigande totalt	1 107	619	78,8%	5 220	4 571	649	4 176

Utfall i jämförelse med föregående år

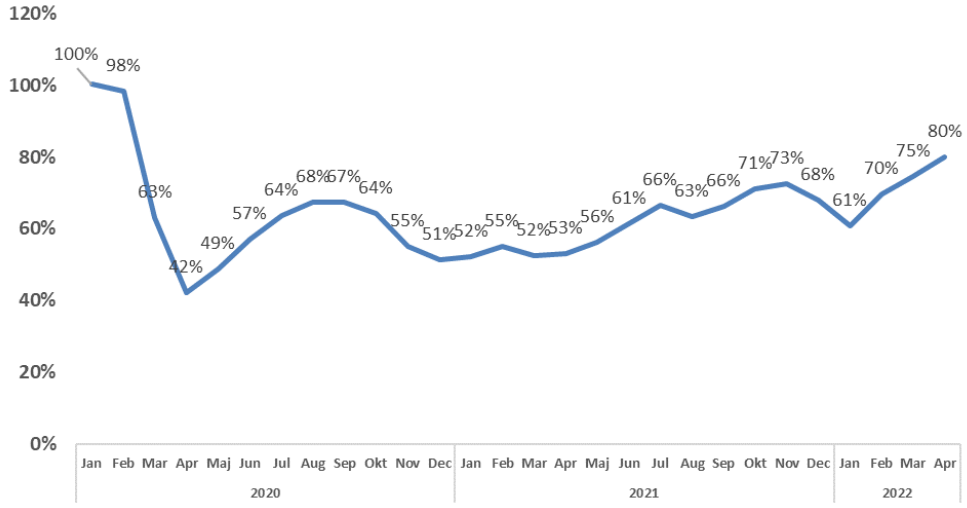
Kollektivtrafik på land, genomsnittligt påstigande[5]
Resandet har minskat till följd av covid-19 men en gradvis ökning sker nu sedan restriktionerna släpptes i februari 2022. Antalet genomsnittligt påstigande en vanlig vardag till och med april uppgår 2 166 tusen vilket är en minskning med 28 procent jämfört med normalåret 2019. Jämfört med samma period 2021 ökar resandet 37 procent. I december 2021 återinförde Folkhälsomyndigheten ett antal rekommendationer för att bromsa smittan varav delar berörde kollektivtrafiken. Minskningen av antal påstigande jämfört med 2019 är hänförligt till covid-19 och de rekommendationer som har getts av Folkhälsomyndigheten, samt förändrade resmönster till följd av pandemin.

4 Redovisning sker med en (1) månads fördröjning

5 Resandeutvecklingen i kollektivtrafiken på land, mätt som antal genomsnittligt påstigande budgeterades till 2 306 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.

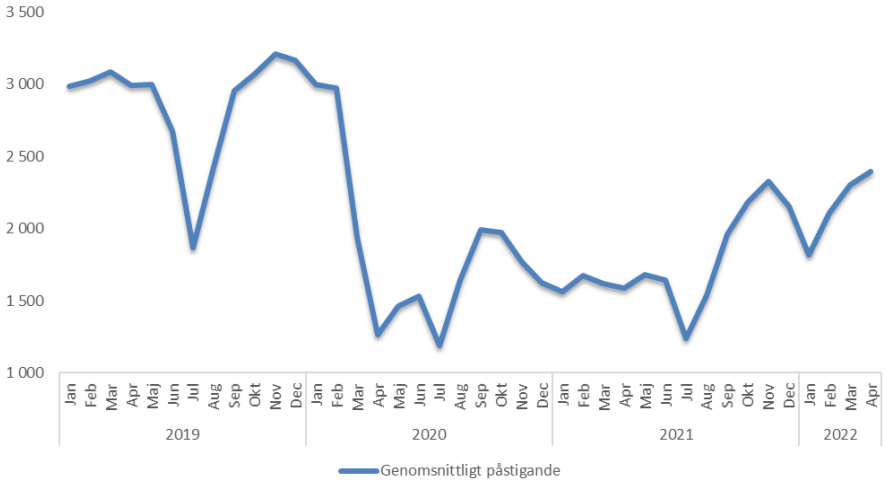
De månadsvisa utfallen i förhållande till normalåret 2019 illustreras i nedan diagram. Utfall för maj är inte klart vid tiden för denna rapport.

Diagram: Resande (antal genomsnittligt påstigande en vanlig vardag) i kollektivtrafiken på land per månad i förhållande till normalåret 2019



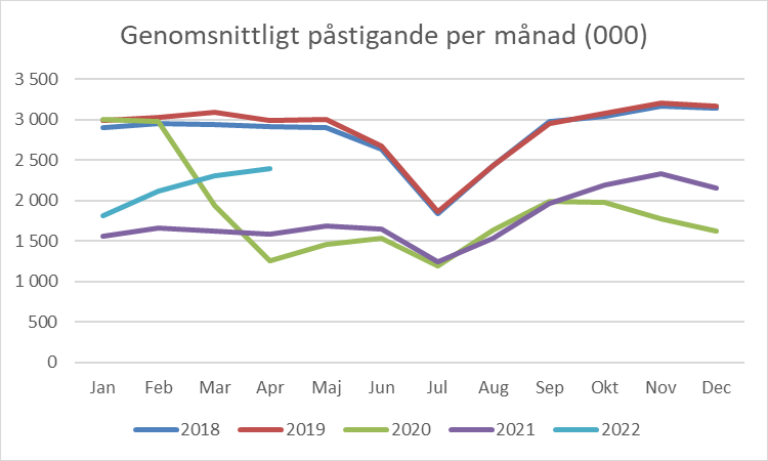
Det normala säsongsmönstret, med lägre resande under sommarperioden, ses år 2019 i nedan diagram, utvecklingen av pandemin har därefter ändrat mönstret. I december 2021 och januari 2022 vände resandet ned efter att nya rekommendationer införts av Folkhälsomyndigheten. I februari 2022 släpptes restriktionerna på nytt.

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



I de månadsvisa utfallen noteras nedan att resandet de sju senaste månaderna ligger över motsvarande period föregående år.

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



Kollektivtrafik på vatten, påstigande totalt
Antalet påstigande till och med april uppgår 1 107 tusen vilket är en ökning med 12 procent jämfört med normalåret 2019. Ökningen jämfört med 2019 beror på ökad pendelbåtstrafik i och med nytt trafikavtal (Linje 80 sjövägen) med fler avgångar och högre kapacitet, samt den nya försökslinjen Linje 83. Jämfört med samma period 2021 ökar resandet 79 procent.

3 Personal

Hantering av covid-19 pandemin kopplat till trafikförvaltningens uppdrag samt implementering av arbetssätt kring distansarbete har fortsatt att prägla verksamheten. Från och med 1 januari 2022 har medarbetare och chefer på trafikförvaltningen möjlighet att, efter överenskommelse med närmsta chef, teckna individuella avtal om distansarbete. Från den 1 april sker arbetet fullt ut från kontoret om inte individuellt avtal om distansarbete tecknats.

För att möta de förändrade kompetensbehov som verksamheten identifierat för att klara uppdrag och nå mål under den kommande perioden har ett arbete påbörjats inom avdelningarna med att översätta verksamhetens utmaningar och behov till kompetensbehov och kompetensplaner. Ett tvärfunktionellt kompetensförsörjningsråd har etablerats och träffas regelbundet för att ta ett helhetsansvar för det kompetensförsörjningsbehov som avdelningarna identifierar.

Inom ramen för FC-aktivitet Intern Effektivitet återfinns ett antal delprojekt där personalavdelningen har ett delansvar eller deltar, till exempel stärkt ledarskap, stärkt organisation (konsultväxling), effektivisering och digitalisering av interna processer.

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

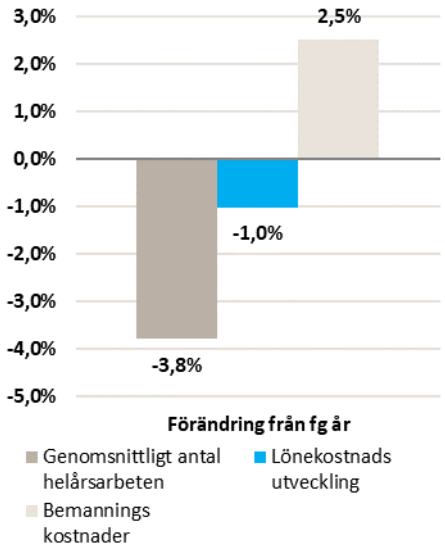
Nyckeltalsinstitutet har på nytt utsett trafikförvaltningen till Sveriges mest jämställda arbetsgivare i regionbranschen. Utnämningen grundar sig på flera faktorer bland annat jämställdhet, arbetsmiljö och utvecklingsmöjligheter.

Karriärföretagen har sedan tidigare gett trafikförvaltningen utmärkelsen Karriärföretag 2022. Nu står det klart att förvaltningen för första gången går in på tio i topp-listan med de mest attraktiva arbetsgivarna bland högskoleingenjörer.

I maj startade vårens stora Hälsoutmaning i Region Stockholm. Trafikförvaltningen stod för kostnaden för alla medarbetare som ville delta, då förvaltningen som arbetsgivare vill uppmuntra till ökad fysisk aktivitet, hälsofokus och gemenskap på arbetsplatsen. 24 lag från trafikförvaltningen deltog.

3.1 Helårsarbeten

Bemanning: Redovisning av helårsarbeten och bemanningskostnader



Genomsnittligt antal helårsarbeten har minskat 3,8 procent jämfört med samma period föregående år och uppgår till 839. De direkta lönekostnaderna minskar till följd av detta. Totala bemanningskostnaderna ökar jämfört med samma period föregående år till följd av förändrad pensionsskuld och intag av resurskonsulter.

Utfall i jämförelse med budget

Antalet helårsarbeten per maj 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 2022 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 överstiga budget marginellt, främst beroende på högre pensionskostnader.

4 Ekonomi

4.1 Resultat

Resultaträkning: Trafikförvaltningens resultat 2022 jämfört med budget samt resultat 2021. Verksamhetsinterna intäkter och kostnader ingår ej i resultaträkningen nedan.

Resultat (mkr)	Ack utfall 2205	Ack budget 2205	Avvik utf-bu 2205	Ack utfall 2105	Föränd fg år %	Prognos 2022	Budget 2022	Avvik PR-BU	Bokslut 2021
Verksamhetsanslag	4 362	4 362	0	4 215	3,5%	10 469	10 469	0	10 117
Biljettintäkter	3 185	3 939	-754	1 943	64,0%	7 756	9 904	-2147	5 926
Uthyrning fordon	578	586	-8	578	0,0%	1 394	1 389	5	1 387
Uthyrning lokaler	372	376	-4	358	4,0%	920	903	17	874
Reklamintäkter	143	150	-6	150	-4,4%	348	359	-12	359
Övriga intäkter	568	452	116	521	9,0%	1 188	1 109	79	2 603
Verksamhetens intäkter	**9 209**	**9 864**	**-655**	**7 765**	**18,6%**	**22 075**	**24 133**	**-2058**	**21 266**
Personalkostnader	-366	-388	22	-357	2,5%	-908	-897	-11	-843
Köpt landtrafik (SL)	-6 162	-6 212	51	-5 721	7,7%	-14 692	-14 641	-51	-14 063
Köpt sjötrafik (WÅAB)	-150	-142	-8	-143	5,2%	-463	-412	-51	-410
Drift och underhåll	-981	-1 089	107	-920	6,7%	-2 672	-2 690	18	-2 343
Övriga kostnader	-374	-377	3	-373	0,4%	-1 001	-951	-50	-1 441
Verksamhetens kostnader	**-8 034**	**-8 209**	**175**	**-7 513**	**6,9%**	**-19 737**	**-19 592**	**-146**	**-19 100**
Avskrivningar	-1 438	-1 519	81	-1 403	2,5%	-3 558	-3 645	87	-3 490
Finansnetto	-203	-205	2	-240	-15,7%	-522	-492	-30	-526
Resultat*	**-465**	**-69**	**-397**	**-1 391**		**-1 743**	**404**	**-2147**	**-1 851**

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

Ackumulerat utfall jämfört med budget
Periodens ackumulerade resultat uppgår till -465 mkr och understiger periodiserad budget med 397 mkr. Utfallet påverkas i stor omfattning av det lägre resandet i pandemins spår samtidigt som trafikproduktionen alltjämt utförs i full omfattning vilket ger ett negativt resultat för trafikförvaltningen. De totala kostnaderna för perioden understiger dock budget, bland annat till följd av en låg upparbetning på underhåll, förskjuten aktiveringstakt inom investeringsverksamheten samt vakanser inom förvaltningen. Köpt trafik understiger budget på grund av lägre kostnader för pendeltåg och lokalbana under perioden. Världsmarknadspriset på bränsle påverkar dock kostnaderna negativt vilket bedöms få större påverkan på resultatet för helåret.

Huvudsakliga orsaker till avvikelserna inom respektive resultatkategori redovisas nedan. Resultatneutrala avvikelser kommenteras ej i detalj.[6]

Periodens kostnadsutveckling jämfört med föregående år[7]
Verksamhetens kostnader ökar med 6,9 procent jämfört med föregående år, vilket är lägre än periodens budgeterade kostnadsökning (9,3 procent). Kostnadsutvecklingen för köpt trafik, som är tongivande för verksamhetens kostnadsutveckling, är 7,6 procent vilket till större delen beror på indexökningar inom avtalen. Drift och underhåll ökar med 6,7 procent till följd av ett högre planerat underhåll men är trots det inte i närheten av periodens budgeterade utveckling om 18,4 procent.
Avskrivningskostnaderna ökar med 2,5 procent till följd av successiva driftsättningar av investeringar. Orsaker till avvikelser mot budget beskrivs nedan.

Utfall i jämförelse med budget
Periodens utfall uppgår till -465 mkr och understiger periodens budget med 397 mkr. Avvikelsen beror huvudsakligen på följande:

Verksamhetens intäkter
Verksamhetens intäkter understiger ackumulerad budget med 655 mkr.

Biljettintäkter
Biljettintäkterna understiger budget med totalt 754 mkr, nästan helt hänförligt till SL-trafiken. Budgeten baseras på resandenivån som rådde före pandemin bröt ut.[8] Utfallet understiger budget då resandet fortsatt är påverkat av pandemins effekter. Resandenivån[9] har till och med april varit cirka 72 procent av den nivå som rådde före pandemin. Biljettintäkterna har dock återhämtat sig snabbare än själva resandet. En förändrad biljettmix med högre intäkter per validering bidrar positivt.

Inom skärgårdstrafiken har ett ökat resande de senaste månaderna medfört att intäktsnivån per maj överstiger budget med 2 mkr.

Övriga intäkter
Övriga intäkter[10] består huvudsakligen av resultatneutral vidarefakturering (bränsle, diverse material och uthyrning etcetera). Periodens utfall överstiger budget med 98 mkr huvudsakligen genom ökad vidarefakturering (86 mkr) främst kopplat till externa arbeten åt annan part och vidaresålt bränsle till trafikentreprenörer. Därutöver förekommer mindre både positiva och negativa avvikelser.

6 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.

7 Här avses ackumulerat utfall från årets början jämfört med samma period föregående år

8 Den totala budgeterade nivån på biljettintäkter 2022 utgår från den nivå som rådde före pandemins start inom ramen för Budgetunderlag 2021

9 Resandenivå mätt som genomsnittligt antal påstigande.

10 Sammanfattning av följande rader i resultaträkningen; Uthyrning fordon, Uthyrning lokaler, Reklamintäkter och Övriga intäkter. Posten omfattar eventuella reavinster. Det ackumulerade utfallet omfattar reavinster om ca 1 mkr kopplat till flera mindre transaktioner.

Verksamhetens kostnader
Verksamhetens kostnader understiger ackumulerad budget med 175 mkr.

Personalkostnader
Personalkostnaderna understiger budget med 22 mkr till följd av vakanser och frånvaro vilket delvis motverkas av kostnader för intag av resurskonsulter till följd av frånvaron.

Köpt trafik SL
Kostnaderna för SL-trafiken understiger budget med totalt 51 mkr. Inom busstrafiken noteras högre kostnader om sammanlagt 40 mkr främst kopplat till index till följd av högre råvarupriser samt högre kostnader för interimsavtal. Kostnadsökningen motverkas delvis av en generell riskreserv. Trots ett högre fakturerat index för perioden riskerar indexkostnaderna att bli ännu högre före årets slut till följd av prisökningstakten för bränsle på världsmarknaden.

Övriga trafikslag uppvisar lägre kostnader för perioden. Pendeltågstrafikens kostnader understiger budget med 48 mkr bland annat på grund av lägre banavgifter och incitament. Lokalbanetrafikens kostnader understiger budget med 26 mkr på grund av flera mindre avvikelser. Vidare noteras lägre kostnader för tunnelbana (3 mkr) på grund av återförda kostnader för trafik som ej utförts under julhelgerna. Trafikslagsgemensamma kostnader understiger budget med 14 mkr, främst kopplat till kundtjänsten.

Köpt trafik WÅAB
Skärgårdstrafikens kostnader överstiger budget med 8 mkr främst till följd av högre bränsleindex.

Drift och underhåll
Drift och underhåll understiger budget med 107 mkr till följd av att trafikrelaterade underhållsarbeten inte ligger i fas med budget, bland annat underhåll på C20 tunneltågsvagnar och banunderhåll. Underhållsarbetena bedöms nå budgeterad omfattning vid slutet av året. Det låga utfallet motverkas av högre kostnader för el och energi till följd av den oroliga världsmarknaden.

Övriga kostnader
Övriga kostnader understiger budget med 3 mkr, främst på grund av att periodens utrangeringar understiger det reserverade utrymme som är periodiserat linjärt över året (35 mkr). Därutöver noteras bland annat lägre kostnader för MÄLAB (17 mkr) till följd av lägre trafikproduktion än förväntat från ny entreprenör samt lägre försäljningskostnader (8 mkr). Den positiva avvikelsen motverkas av högre kostnader för externa entreprenader (28 mkr) vilka till större delen vidarefaktureras, minskad kostnadsreducering för nedlagd tid i investeringsprojekt på grund av vakansläget (16 mkr) samt ett antal mindre poster.

Kapitalkostnader
Kapitalkostnaderna understiger budget med 83 mkr. Avskrivningskostnaderna är 81 mkr lägre än budget bland annat på grund av förskjutningar i aktivering av diverse investeringsprojekt, bland annat tunneltåg C30 och roslagsbanevagnar X15p. Finansnettot understiger budget med 2 mkr på grund av att räntekostnaderna i början på året inte är i fas med periodiserad budget. Dessa bedöms dock öka senare under året.

Covid-19 effekt på utfall
Den främsta effekten av situationen med covid-19 på trafikförvaltningens utfall är bortfallet av biljettintäkter inom SL-trafiken, vilket uppgår till -756 mkr under perioden. Jämfört med föregående månad har bortfallet ökat med 111 mkr.

Prognos i jämförelse med budget
Prognos per april uppgår till -1 743 mkr och understiger budget med 2 147 mkr. Exklusive intäktsbortfall till följd av pandemin är prognosen i nivå med budget. Nedan beskrivs huvudsakliga avvikelser per resultatrad:

Verksamhetens intäkter
Verksamhetens intäkter beräknas understiga budget med 2 058 mkr i prognos per april. Avvikelsen beskrivs nedan per resultatrad.

Biljettintäkter
Biljettintäkterna väntas understiga budget med totalt 2 147 mkr till följd av pandemin, vilket nästan helt är hänförligt till SL-trafiken. Budgeten för 2022 baserades på ett genomsnittligt resande om 80 procent på årsbasis (år 2019 som bas), samt en kompenserande post om 2 258 mkr för att möta intäktsnivån före pandemins start.[11] Årsprognosen per april bygger fortsatt på ett resande om runt 80 procent och omfattar inget bidrag eller kompensation för intäktsbortfall.

Biljettintäkterna från skärgårdstrafiken beräknas understiga budget marginellt med mindre än 1 mkr till följd av fortsatt påverkan av pandemin i början av året.

Övriga intäkter
Övriga intäkter[12] består främst av resultatneutral vidarefakturering (fordonsgas, diverse material och uthyrning med mera). I prognosen beräknas de samlade övriga intäkterna öka med 89 mkr mot budget, främst genom högre bränsleintäkter inom skärgårds- och busstrafiken (53 mkr), högre hyresintäkter från depåer (17 mkr) och högre aktiverad medfinansiering (12 mkr) med mera. Avvikelsen motverkas av lägre intäkter framförallt gällande reklam till följd av försening i upphandlingen av ny entreprenör.

[11] Den totala budgeterade nivån på biljettintäkter 2022 utgår från den nivå som rådde före pandemins start inom ramen för Budgetunderlag 2021.
12 Sammanfattning av följande rader i resultaträkningen; Uthyrning fordon, Uthyrning lokaler, Reklamintäkter och Övriga intäkter.

Verksamhetens kostnader
Verksamhetens kostnader beräknas överstiga budget med 146 mkr i prognos per april. Avvikelsen beskrivs nedan per resultatrad.

Personalkostnader
Personalkostnaderna beräknas överstiga budget med 11 mkr. Avvikelsen beror huvudsakligen på högre pensionskostnader (14 mkr). Kostnaderna för löner och övriga personalkostnader understiger budget till följd av vakanser och frånvaro men motverkas delvis av inhyrd personal.

Köpt trafik SL
Kostnaderna för SL-trafiken förväntas överstiga budget med 51 mkr. Busstrafiken står för merparten av avvikelsen med 40 mkr, vilket främst beror på ökade indexkostnader på grund av högre bränslepriser på världsmarknaden. Förvaltningen bedömer risken som hög för ytterligare ökning av index. Vidare ökar kostnaderna inom pendeltåg (31 mkr), vilket även här huvudsakligen beror på ökade index, samt pendelbåtstrafiken (10 mkr) på grund av högre bränslepriser.

Avvikelsen motverkas av lägre kostnader inom lokalbanetrafiken (26 mkr) till följd av nya avtal för Roslagsbanan och Tvärbanan. Tunnelbanetrafikens kostnader understiger budget med knappa 1 mkr och trafikslagsgemensamma kostnader understiger med 3 mkr kopplat till kundtjänsten.

Köpt trafik WÅAB
Skärgårdstrafikens kostnader förväntas öka med 51 mkr på helårsbasis. Avvikelsen beror på högre inköpspris på bränsle. Större delen av kostnadsökningen vidarefaktureras till trafikentreprenörer.

Drift och underhåll
Kostnaderna för drift och underhåll understiger budget med 18 mkr vilket främst beror på att planerade arbeten är förskjutna i förhållande till budget. Avvikelsen motverkas av högre kostnader för el och energi till följd av den senaste tidens prisökningar på världsmarknaden.

Övriga kostnader
Övriga kostnader beräknas bli 50 mkr högre än budget. Avvikelsen beror främst på lägre kostnadsreducering genom färre arbetade timmar i investeringsprojekt (14 mkr) till följd av vakansläget samt högre försäljningskostnader (13 mkr) på grund av nytt avtal för ombudsprovisioner och reviderad försäljningsprognos. Därutöver ökar kostnaderna ytterligare på ett antal poster, bland annat medfinansiering inom Barkarby Bussterminal (6 mkr), bussbränsle (5 mkr), kundförluster (4 mkr) samt lager (4 mkr).

Kapitalkostnader
Kapitalkostnaderna förväntas bli 57 mkr lägre än budget. Lägre avskrivningskostnader beräknas till 87 mkr, på grund av förskjutna tidplaner inom en del projekt främst

leveranser av fordon (C30 och X15p). Räntekostnaderna (finansnetto) prognostiseras bli 30 mkr högre än budget till följd av ett högre ränteläge.

Covid-19 effekt på prognos
Den främsta effekten av situationen med covid-19 på trafikförvaltningens årsprognos är bortfall av biljettintäkter som uppgår till -2 147 mkr i prognos per april.

4.2 Investeringar

4.2.1 Väsentliga händelser i investeringsobjekt januari-maj

Objekt > 300 mkr

Program Röda linjens uppgradering
Leverans, preliminärt övertagande (PTO), av fem C30 fordon under perioden. Besiktningsverksamheten har återupptagits hos leverantören AT i Henningsdorf eftersom restriktionerna har hävts. I projekt ”C30 anpassning av Nyboda verkstad” har kontrakt tecknats med leverantör för lyftar.

Program Tvärbana Norr Kistagrenen
Förnyat genomförandebeslut fattat i Regionfullmäktige.

Program Roslagsbanan
Förhandling med fordonsleverantör Stadler fortsätter för att sluta en ny överenskommelse rörande tidpunkt för PTO för första fordonet. Schakt- och spontningsarbeten startade under februari för planskildheterna Frescati och Portvägen. Första spadtaget med Trafiknämndens ordförande togs sista veckan i februari.

Program Saltsjöbanan
Lokala bulleråtgärder avropades under februari för start av den första etappen för åtgärder på inventerade fastigheter från tidigare upphandlat ramavtal. I början av året fastställde regeringen järnvägsplanen för Fisksätra och motsvarande för Tattbys järnvägsplan fattades i april.

Spårväg Syd
Dialog- och samverkansmöten med parterna för Spårväg Syd pågår för att hitta lösningar för svåra punkter utefter sträckan. Fördjupad dialog med Trafikverket och projektet Tvärförbindelse Södertörn har inletts för att hitta framkomlig sträckning och möjliga lösningar vid Masmo.

Manöversystem röd och blå linje
Beslut om delning av investeringsobjekt Anpassning trafikstyrningssystem befintlig tunnelbana samt beslut om genomförandefasen avseende Modernisering manöversystem röd och blå linje fattat i Regionfullmäktige.

Objekt < 300 mkr

Bussterminal Barkarby
Bussterminalen i Barkarby har fått genomförandebeslut av trafiknämnden. Den ska vara klar 2026 och blir en del av den nya knutpunkten för kollektivtrafik, där tunnelbana, pendeltåg, regionaltåg och buss möts. Trafikförvaltningen planerar byggstarten till 2024.

Banåtgärder Söderströmsbron
Förnyat genomförandebeslut i trafiknämnden avseende Banåtgärder Söderströmsbron. För att kunna slutföra upprustningen av bananläggningen på bron behöver projektet tillskjutas ytterligare medel då det har påverkats av förseningar och fördyringar kopplat till Covid-19-pandemin.

Danviksbron
Uppstart bygghandlingsprojektering under perioden avseende Danviksbron.

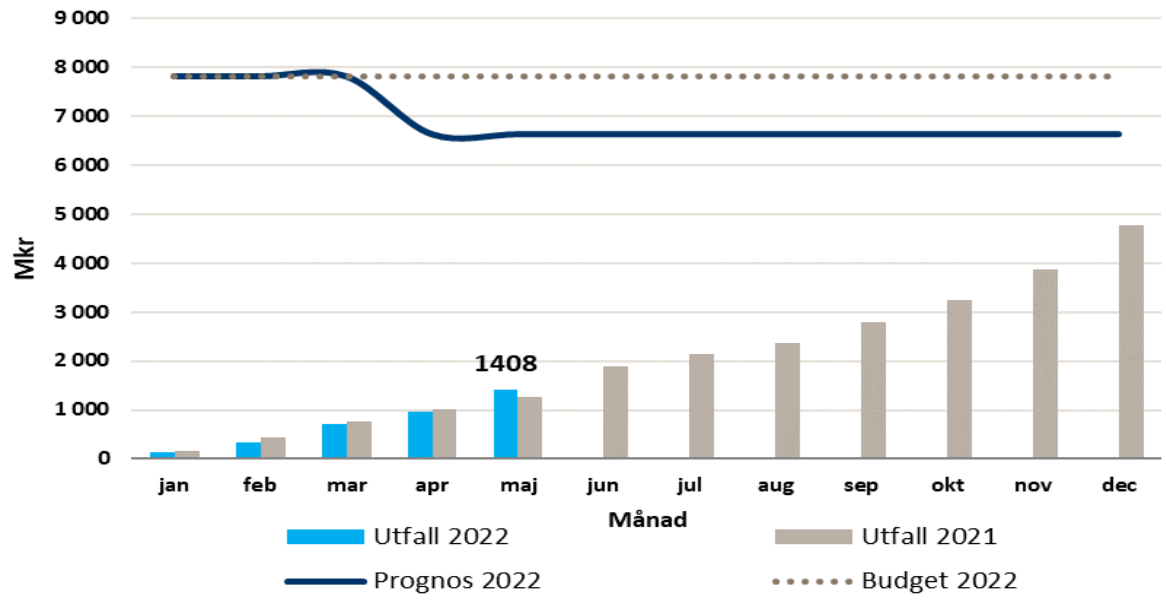
Depå Allkärrshallen
Depå Alkärrshallen är färdigställd och överlämnad till förvaltning.

Nya Spårvägsmuseet
Den 21 maj öppnade det nya Spårvägsmuseet i Norra Djurgårdsstaden.

Risker

Dessa är oförändrade sedan tertialrapporten.

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



4.2.2 Utgift i jämförelse med budget

Ackumulerat utfall till och med perioden är 1 408 mkr vilket ger en upparbetningsgrad på 18 procent jämfört med årsbudgeten på 7 805 mkr.

Budgeterat till och med maj är 2 919 mkr vilket innebär att upparbetningen för perioden är 1 511 mkr lägre än budgeterat. Den största avvikelsen är fortsatt hänförlig till förskjutningar och ny betalplan i Tvärbana Norr Kistagrenen, förskjutna leveransen av X15p-fordonen inom Roslagsbanans uppgradering och C30-fordonen inom Röda linjens uppgradering. Även förskjutna betalpunkter inom Busssterminal Slussen, på grund av Stockholm Stads försening, och inom Kamera- och monitorutrustning pendeltåg bidrar till avvikelsen.

4.2.3 Årets prognos jämfört med årets budget

Investeringsbudgeten för året uppgår till 7 805 mkr och årets prognos uppgår till 6 617 mkr. Prognosavvikelsen på 1 188 mkr beror huvudsakligen på avvikelser i program Tvärbana Norr Kistagrenen, Röda linjens uppgradering samt program Saltsjöbanan och

program Bussdepåer. Avvikelser per specificerat objekt med genomförandebeslut förklaras närmare i tertialrapporten.

4.2.4 Ny- och ersättningsinvesteringar

För nyinvesteringar är upparbetningsgraden 16 procent medan den för ersättningsinvesteringar är 23 procent.

Investeringar (Mkr)	Utgift 2205	Prognos	Budget 2022	Budget avvik	Upparb grad (%)
Nyinvesteringar	838	4 598	5 290	-4 452	16%
Ersättningsinvesteringar	569	2 019	2 515	-1 946	23%
Totalt investeringar	**1 408**	**6 617**	**7 805**	**-6 398**	**18%**

4.2.5 Kommande investeringsbeslut för investeringsobjekt >300 mkr

Investeringsobjekt	Typ av beslut	Investeringsutgift beslut, mkr	Total investeringsutgift, mkr	Datum beslut nämnd / bolagsstyrelse	Datum planerat beslut RS/RF
Bussdepåförsörjning	Inriktningsbeslut	57	6 200	2022-05-23	
Roslagsbanan fordon, depå, elkraft	Inriktningsbeslut	32	4 505	2022-05-23	

Bilagor

1 -2 Specifikationer för SL-koncernen och WÅAB.

Trafikförvaltningen
Verksamhetsstyrning och ekonomi

MÅNADSRAPPORT
2022

Diarienummer
TN 2022-0045

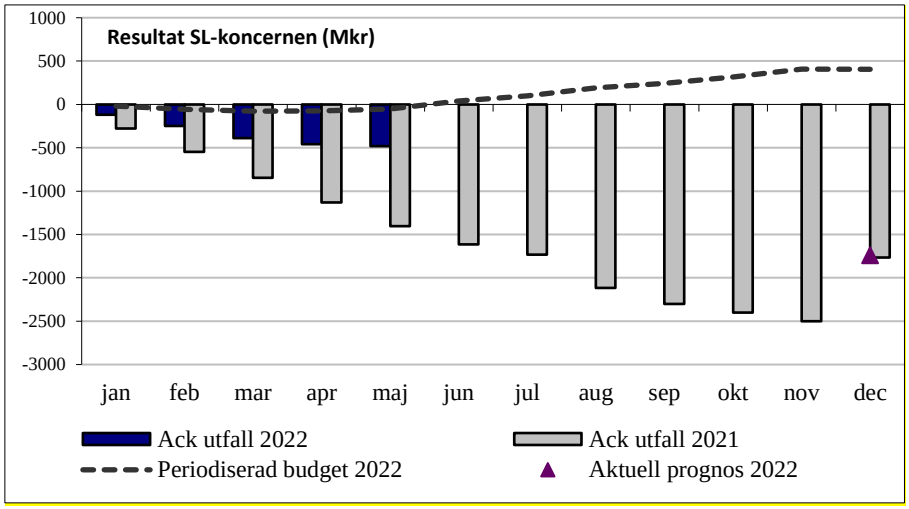
Trafiknämnden/trafikförvaltningen

Bilaga 1-2 till

Månadsrapport per maj 2022

1. SL-koncernen
2. WÅAB

Bilaga 1 - SL-koncernen



Resultaträkning Mkr	Ack utfall 2205	Ack budget 2205	Avvik utf-bu 2205	Ack utfall 2105	Förändfg år %	Prognos 2022	Budget 2022	Avvik PR-BU	Bokslut 2021	Ack utfall 2205*
Verksamhetsanslag	4 271	4 271	0	4 126	3,5%	10 251	10 251	0	9 902	4 284
Biljettintäkter	3 192	3 945	-753	1 950	63,7%	7 772	9 920	-2 147	5 941	3 192
Uthyrning fordon	578	586	-8	578	0,0%	1 394	1 389	5	1 387	578
Uthyrning lokaler	374	376	-1	361	3,7%	919	902	17	882	374
Reklam	143	150	-6	150	-4,4%	348	359	-12	359	143
Övriga intäkter	530	418	113	474	12,0%	1 104	1 027	77	2 507	617
Verksamhetens intäkter	**9 090**	**9 746**	**-656**	**7 639**	**19,0%**	**21 789**	**23 848**	**-2 059**	**20 979**	**9 189**
Personalkostnader	4	4	-1	7	-49,3%	-4	11	-14	-5	3
Köpt trafik (AB SL)	-6 162	-6 212	51	-5 721	7,7%	-14 692	-14 641	-51	-14 063	-6 162
Köpt trafik (WÅAB)	-150	-142	-8	-143	5,2%	-463	-412	-51	-410	-150
Drift och underhåll	-916	-1 029	112	-872	5,1%	-2 527	-2 546	19	-2 234	-916
Övriga kostnader	-789	-777	-13	-753	4,8%	-1 959	-1 910	-49	-2 311	-875
Verksamhetens kostnader	**-8 014**	**-8 156**	**142**	**-7 482**	**7,1%**	**-19 645**	**-19 498**	**-147**	**-19 023**	**-8 101**
Avskrivningar	-1 373	-1 459	86	-1 339	2,6%	-3 413	-3 501	88	-3 337	-1 373
Finansnetto	-183	-185	2	-222	-17,3%	-469	-445	-24	-481	-191
Resultat	**-481**	**-54**	**-426**	**-1 404**		**-1 739**	**404**	**-2 143**	**-1 862**	**-476**

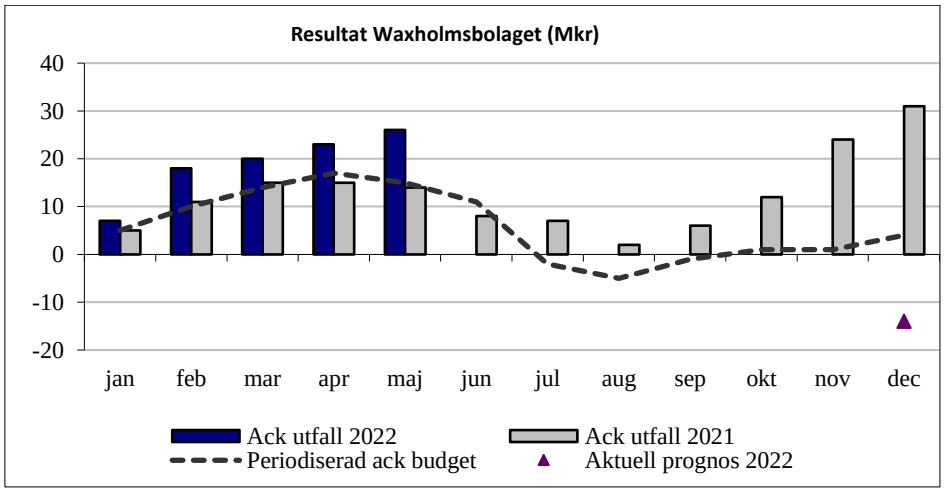
Inklusive verksamhetsinterna intäkter och kostnader.

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 2205	Prognos 2022	Budget 2022	Avvik PR-BU	Upparb UTF/BU
Specificerade investeringar	981	4 924	5 990	-1 066	16%
Ospecificerade investeringar	319	1 045	1 212	-167	26%
SL-koncern totalt	**1 300**	**5 969**	**7 202**	**-1 233**	**18%**
Varav ersättningsinvesteringar	*549*	*1 969*	*2 224*	*-254*	*25%*

Bilaga 2 – Waxholmsbolaget (dotterbolag till AB SL)



Resultaträkning Mkr	Ack utfall 2205	Ack budget 2205	Avvik utf-bu 2205	Ack utfall 2105	Föränd fg år %	Prognos 2022	Budget 2022	Avvik PR-BU	Bokslut 2021
Verksamhetsanslag	186	186	0	177	5,2%	447	447	0	425
Biljettintäkter	14	12	2	11	31,1%	70	71	-1	63
Övriga intäkter	44	33	11	29	54,0%	148	107	41	122
Verksamhetens intäkter	**245**	**232**	**13**	**217**	**12,9%**	**665**	**625**	**41**	**609**
Personalkostnader	0	0	0	0	-128,5%	0	0	0	-1
Köpt trafik	-150	-142	-8	-143	5,2%	-463	-412	-51	-410
Drift och underhåll	-38	-42	3	-26	50,7%	-136	-128	-8	-91
Övriga kostnader	-10	-13	2	-12	-11,5%	-31	-31	0	-24
Verksamhetens kostnader	**-199**	**-197**	**-2**	**-181**	**10,3%**	**-631**	**-571**	**-59**	**-526**
Avskrivningar	-19	-20	1	-20	-4,8%	-47	-47	0	-50
Finansnetto	-1	-1	0	-2	-62,3%	-1	-2	1	-2
Resultat	**26**	**15**	**11**	**14**		**-14**	**4**	**-18**	**31**

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 2205	Prognos 2022	Budget 2022	Avvik PR-BU	Upparb UTF/BU
Nyinvesteringar	2	14	37	-23	4%
Ersättningsinvesteringar	0	14	49	-36	1%
WÅAB totalt	**2**	**27**	**86**	**-59**	**2%**