Trafiknämnden/trafikförvaltningen

MÅNADSRAPPORT
Oktober 2019

Innehållsförteckning

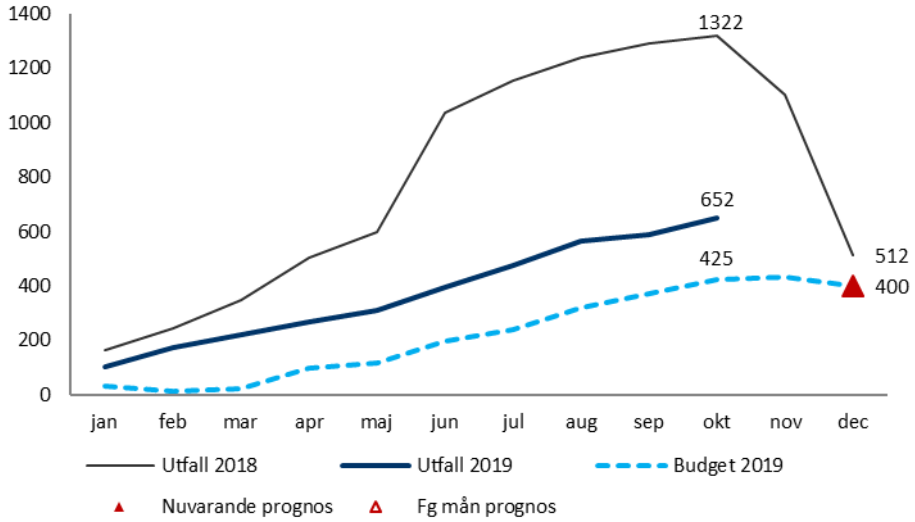
1. Sammanfattning 3
2. Resande 4
3. Ekonomi 8
3.1 Resultat 8
3.1.1 Utfall jämfört med periodiserad budget 9
3.1.2 Prognos jämfört med budget 10
3.2 Åtgärdsprogram för en ekonomi i balans 13
3.3 Investeringar 13
3.3.1 Utfall i jämförelse med budget 13
3.3.2 Prognos jämfört med årets budget 13
4. Personal 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 652 mkr och överstiger budget med 227 mkr. Verksamhetens intäkter överstiger budget med 113 mkr (0,6 procent). Trafikkostnaderna understiger budget med 10 mkr (0,1 procent) och kapitalkostnaderna understiger budget med 26 mkr (0,8 procent). Resultatprognos för helåret uppgår fortsatt till 400 mkr. I prognosen per oktober har hänsyn tagits till osäkra poster i verksamhetens prognoser. Tidigare inventeringar av anläggningen har medfört stora kostnader för utrangeringar varvid förvaltningen bedömer att hänsyn behöver tas till eventuella poster även i år.

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



Investeringsutfallet uppgår till 3 540 mkr, vilket motsvarar en upparbetningsgrad på 69 procent jämfört med årsprognosen. Årets prognos uppgår till 5 160 mkr, eller 85 procent jämfört med budgeterat 6 091 mkr.

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

Resandet med kollektivtrafiken på land har ökat med 2,1 procent jämfört med motsvarande period 2018. Kollektivtrafiken på vatten har däremot minskat med 3,4 procent jämfört med motsvarande period 2018, vilket 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 1910	Utfall 1810	Förändr. 1910-1810	Prognos 2019	Budget 2019	Avvik PR-BU	Bokslut 2018 [1]
Kollektivtrafik på land, genomsnitt påstigande [2]	2 775	2 719	2,1%	2 865	2 936	-71	2 814
Kollektivtrafik på vatten, påstigande totalt	5 344	5 531	-3,4%	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 2,1 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 1,9 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

[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.

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 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 3,4 procent i jämförelse med samma period föregående år. Minskningen har framförallt varit på röd och grön linje men även blå linje uppvisar en minskning i antal genomsnittligt påstigande. Det lägre utfallet beror främst på de avstängningar och ombyggnationsprojekt som påverkar trafiken. Extra mätningar kommer genomföras på stationer som sticker ut avseende resenärstapp.

Antal genomsnittligt påstigande för *pendeltågstrafiken* har ökat med 21,0 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 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 5,2 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 3,4

procent jämfört med samma period föregående år.

Skärgårdstrafiken visar en svag nedgång. Antal påstigande med skärgårdstrafiken har minskat med 0,8 procent jämfört med samma period 2018, vilket främst antas bero på en svalare sommar.

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

- linje 82 Djurgårdsfärjorna; färre antal 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 har ökat med 5 tusen genomsnittligt påstigande jämfört med föregående prognos och uppgår till 2 865 tusen genomsnittligt påstigande, men prognosen är 2,4 procent lägre än budget 2019. Skälet till den lägre prognosen är dels de omfattande ombyggnationsprojekten som påverkat tunnelbanetrafiken under sommaren i år och som fortsatt kommer att påverka resandet, samt framkomlighetsproblematiken för busstrafiken i innerstaden. Prognosen innebär dock en ökning av antalet genomsnittligt påstigande med 1,8 procent jämfört med utfallet för helår 2018.

Prognosen för antal genomsnittligt påstigande i *busstrafiken* har ökat med 1,7 procent jämfört med föregående prognos och är 1 090 tusen genomsnittligt påstigande. Prognosen är 5,5 procent lägre än målet för 2019 men 1,7 procent högre än utfallet 2018 och hänförs till framkomlighetsproblematiken för busstrafiken i innerstaden.

Prognosen för antal genomsnittligt påstigande i *tunnelbanan* har minskat med 20 tusen jämfört med föregående prognos och uppgår till 1 180 tusen, vilket är 7,3 procent lägre än målet för 2019 och 2,6 procent lägre än utfallet för 2018. Den lägre prognosen beror främst på de omfattande

ombyggnationsprojekt som har påverkat och kommer att påverka tunnelbanetrafiken.

Prognosen för antal genomsnittligt påstigande för *pendeltågstrafiken* är oförändrad 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* har ökat med 9 tusen jämfört med föregående prognos och uppgår till 204 tusen, det vill säga 15,9 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* uppgår till 1 790 tusen påstigande, vilket är 4,6 procent högre än målet för 2019 men oförändrat jämfört med föregående prognos. Ökningen 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* uppgår till 4 060 tusen påstigande och är 7,3 procent lägre än målet för 2019, men oförändrat mot föregående prognos. Minskningen 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 1910	Ack budget 1910	Avvik utf-bu 1910	Ack utfall 1810**	Föränd fg år %	Prognos 2019	Budget 2019	Avvik PR-BU	Bokslut 2018**
Verksamhetsanslag	7 905	7 905	0	7 719	2,4%	9 487	9 487	0	9 263
Biljettintäkter	7 295	7 137	158	6 877	6,1%	8 806	8 625	181	8 315
Uthyrning fordon	1 156	1 156	0	1 172	-1,4%	1 396	1 387	9	1 406
Uthyrning lokaler	699	677	22	654	6,8%	846	816	30	774
Reklamintäkter	351	294	57	296	18,5%	462	352	109	355
Övriga intäkter	974	1 098	-125	1 127	-13,6%	1 157	1 275	-119	1 362
Verksamhetens intäkter	**18 380**	**18 268**	**113**	**17 845**	**3,0%**	**22 153**	**21 943**	**210**	**21 475**
Personalkostnader	-700	-696	-4	-608	15,1%	-854	-854	0	-748
Köpt landtrafik (SL)	-10 848	-10 877	28	-10 162	6,8%	-13 110	-13 086	-25	-12 351
Köpt sjötrafik (WÅAB)	-328	-310	-18	-305	7,6%	-391	-363	-28	-352
Drift och underhåll	-1 848	-1 945	97	-1 634	13,1%	-2 350	-2 387	37	-2 116
Övriga kostnader	-866	-851	-15	-1 075	-19,4%	-1 261	-1 018	-244	-2 001
Verksamhetens kostnader	**-14 590**	**-14 679**	**89**	**-13 784**	**5,8%**	**-17 967**	**-17 707**	**-260**	**-17 569**
Avskrivningar	-2 672	-2 717	45	-2 631	1,6%	-3 234	-3 302	68	-3 205
Finansnetto	-466	-447	-19	-108	333,0%	-551	-534	-18	-189
Resultat*	**652**	**425**	**227**	**1 322**		**400**	**400**	**0**	**512**

* Avser resultat före bokslutsdispositioner och skatt.

** Exklusive färdtjänstverksamheten

Periodens ackumulerade resultat överstiger periodiserad budget med 227 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 652 mkr och överstiger periodens budget med 227 mkr. Avvikelsen beror huvudsakligen på följande:

- Biljettintäkterna överstiger budget med 158 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 fallit bort efter statligt beslut. Detta medför ökade biljettintäkter men samtidigt minskat statsbidrag jämfört med budget. Se vidare nedan under Övriga intäkter. Vidare noteras lägre intäkter från sjötrafiken för Djurgårdslinjen, till följd av ombyggnaden vid Slussen och ny sträckning av Spårväg City, medan biljettintäkter i WÅAB-trafiken avseende skärgårds-och pendelbåtstrafik ligger i nivå med budget.
- Övriga intäkter understiger budget med 45 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 men även för bussdepåerna Märsta och Fredriksdal, samt för vidareförsäljning (27 mkr). En försäkringsersättning kopplat till branden i Hornsbergsdepån ger ett intäktstillskott med 7 mkr. Intäkter för externa projekt understiger däremot budget med 45 mkr vilket motsvaras av lägre kostnader. Därutöver noteras lägre projektintäkter främst kopplat till program Roslagsbanans utbyggnad med 34 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 28 mkr. Avvikelsen är främst hänförlig till busstrafiken (66 mkr) huvudsakligen kopplat till lägre index (53 mkr) och incitamentskostnader (27 mkr) samt lägre VBP-kostnader (28 mkr) till följd av färre påstigande än budgeterat främst på grund av 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). Lokalbanetrafikens kostnader ökar med 47 mkr främst till följd av högre VBP-kostnader på Tvärbanan än budgeterat.

- Skärgårdstrafikens kostnader överstiger budget med 18 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 (69 mkr) samt lägre driftpåverkande utgifter från investeringsprojekten än planerat (59 mkr). Ökade kostnader noteras dock kopplat till underhållet av trafikanläggningarna, främst bananläggningen (24 mkr).
- Övriga kostnader överstiger budget med 15 mkr. Avvikelsen beror bland annat på en i budget felaktigt bedömd post för kostnadsreducering för nedlagd tid på investeringsprojekt (27 mkr). Därutöver minskar kostnadsreduceringen till följd av vakansläget inom förvaltningen (52 mkr). Kostnaderna ökar också avseende utrangeringar (40 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 (45 mkr), lager (13 mkr), reklam/PR (12 mkr), lägre nyttjande av specialistkonsulter (12 mkr) samt lägre driftpåverkande utgifter kopplat till investeringsprojekt (17 mkr).
- Kapitalkostnaderna understiger budget med 26 mkr. Lägre avskrivningskostnader, huvudsakligen på grund av tidsförskjutningar och försenade leveranser inom 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.

- Biljettintäkterna väntas överstiga budget med 181 mkr. En generell volymbaserad intäktsökning kopplad till ökad försäljning av biljetter i SL-trafiken är huvudorsaken. Försäljning av enkelbiljetter inklusive reskassa prognostiseras öka mest. Prognosen är dock

något lägre än i augusti på grund av en något lägre biljettförsäljning i september än beräknat. 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. Därtill väntas lägre biljettintäkter från sjötrafiken, avseende Djurgårdslinjen, medan WÅAB:s intäkter för skärgårds- och pendelbåtstrafiken beräknas hamna på budgeterad nivå.

- Övriga intäkter beräknas öka med 29 mkr jämfört med budget. Reklamintäkterna väntas öka med 109 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 (30 mkr), främst från tillkommande delar i AGA-depån och från bussdepå Märsta, samt från finansieringsbidrag (9 mkr) på grund av en högre aktiveringstakt av investeringar än planerat. Vidare förväntas högre intäkter med cirka 37 mkr från vidarefaktureringar av bland annat fordonsuthyrning, bränsle, bevakningstjänster, lager, kundtjänst med mera. Utöver detta ger en försäkrings-ersättning, kopplat till branden i Hornsbergsdepån, ett intäktstillskott med 7 mkr. Intäkterna för externa projekt väntas dock understiga budget med 51 mkr, vilket motsvaras av lägre projektkostnader. Därutöver beräknas projektintäkterna minska med 33 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 förväntas uppgå till budgeterad nivå. Lönekostnaderna för anställd personal understiger budget eftersom budgeten baseras på full bemanning. Avvikelsen motverkas av intag av resurskonsulter för att täcka vakanser och frånvaro, samt kopplat till förvaltningens satsning på digitalisering samt drift och underhåll.
- SL-trafikens kostnader överstiger budget med 25 mkr. Avvikelsen är huvudsakligen kopplad till ökade kostnader för lokalbana (50 mkr) vilket beror på att VBP-kostnaderna har ökat för främst Tvärbanan. Även kostnaderna för resenärsservice ökar (20 mkr), vilket främst beror på fler ärenden inom kundtjänsten och satsningar inom trygghetsområdet. Avvikelsen motverkas av lägre kostnader inom busstrafiken (45 mkr), främst kopplat till lägre kostnader för index och VBP-ersättning.
- Skärgårdstrafikens kostnader förväntas öka gentemot budget med 28 mkr. Avvikelsen beror huvudsakligen på tilläggsavtal med högre

pris per trafiktimme, högre incitamentskostnader och högre kostnader för bränsleindex.

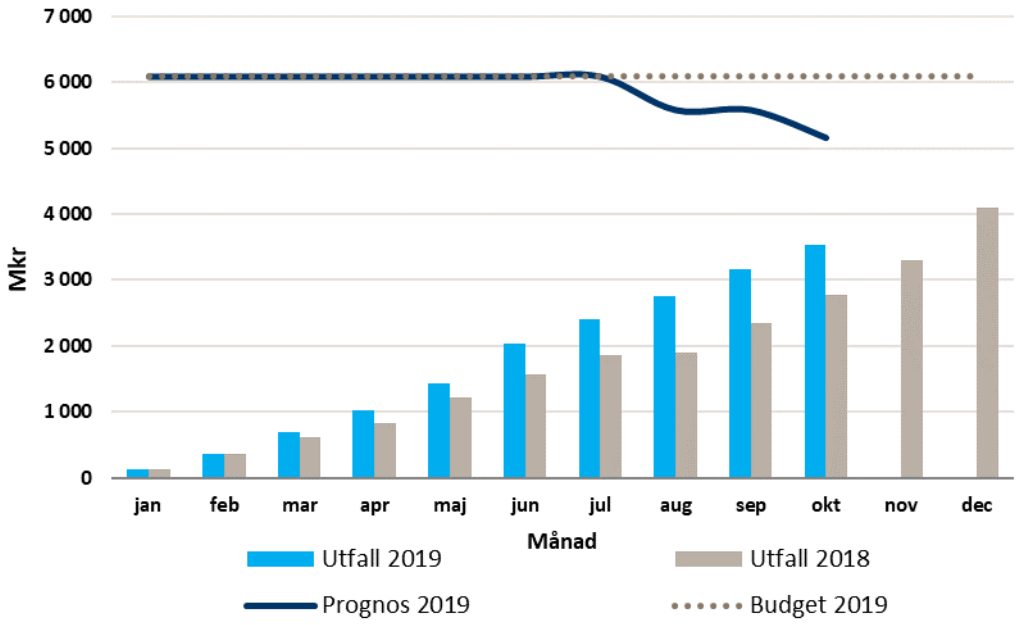
- Drift och underhållskostnaderna förväntas understiga budget med 37 mkr. Avvikelsen beror främst på lägre kostnader för driftpåverkande projekt inom investeringsverksamheten (67 mkr), främst avseende program Bussdepåer (hyra för Tomteboda bussdepå under byggtiden), rostskydd på fordonstyp A32 och tillgänglighetsanpassning av djurgårdsfärjorna, samt lägre driftkostnader inom IT-verksamheten (66 mkr) till följd av försenat införande av nytt IT-driftavtal. Avvikelsen motverkas av högre kostnader för såväl drift som akut och planerat underhåll inom ett flertal områden inom anläggningsförvaltningen (87 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.
- Övriga kostnader beräknas bli 244 mkr högre än budget. Avvikelsen beror huvudsakligen på ökade kostnader för utrangeringar (206 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 (92 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 (51 mkr).
- Kapitalkostnaderna förväntas understiga budget med 50 mkr. Huvudorsaken är lägre avskrivningskostnader med 68 mkr, främst till följd av förskjutningar och försenade leveranser inom projekt. Därtill blir avskrivningskostnaderna något lägre för Hornsbergsdepån, då utrangeringar gjordes i samband med branden. Förkortad avskrivningstid för gamla tunnelbanevagnar bidrar däremot till ökade avskrivningskostnader. Högre räntekostnader för dröjsmålsränta (21 mkr) avseende innehållna fakturabetalningar efter ovan nämnda skiljedomsförfarande bidrar även till högre kapitalkostnader.

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

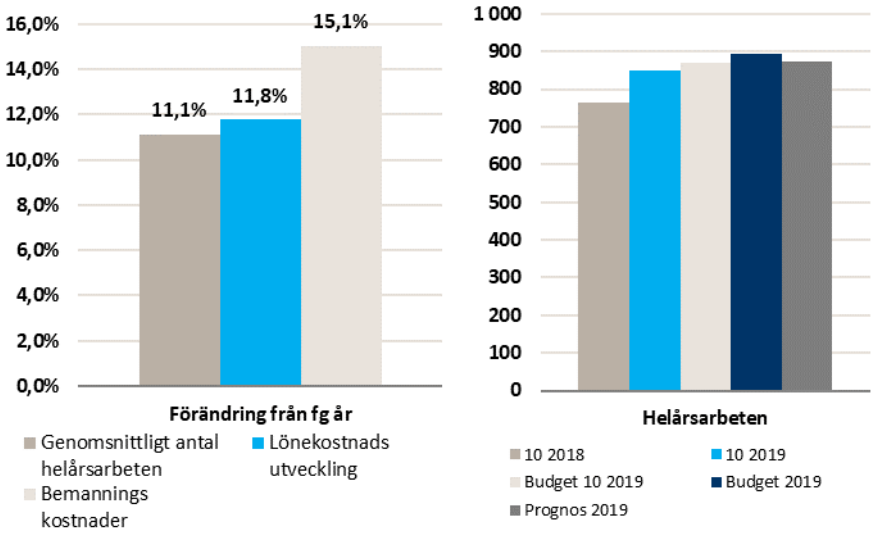
Ackumulerat utfall till och med perioden är 3 540 mkr vilket ger en upparbetningsgrad på 58 procent jämfört med budgeterat 6 091 mkr.

3.3.2 Prognos jämfört med årets budget

Investeringsbudgeten för året uppgår till 6 091 mkr. Prognosen för året uppgår till 5 160 mkr och understiger budget med 931 mkr. Avvikelsen beror främst på minskade omfattning av Program Röda linjens uppgradering till följd av att avtalet med Ansaldo hävts.

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 oktober 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 oktober.

6. Ledningens åtgärder

Rapportering av ledningens åtgärder sker i samband med årsrapport per december.

Bilagor

1 -2 Specifikationer för SL-koncernen och WÅAB.

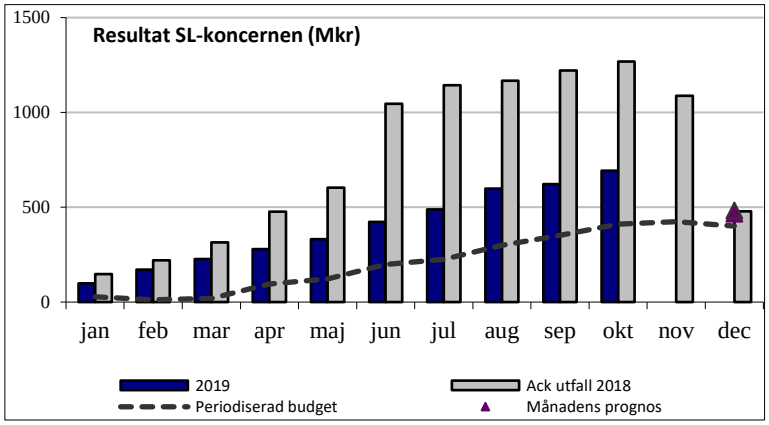
Trafiknämnden/trafikförvaltningen

Bilaga 1-2 till

MÅNADSRAPPORT
Oktober 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 1910	Ack budget 1910	Avvik utf-bu 1910	Ack utfall 1810	Prognos 2019	Budget 2019	Avvik PR-BU	Bokslut 2018
Verksamhetsanslag	7 818	7 818	0	7 246	9 382	9 382	0	8 695
Biljettintäkter	7 310	7 229	81	6 893	8 823	8 719	104	8 330
Uthyrning fordon och lokaler	1 859	1 833	26	1 829	2 241	2 203	38	2 183
Finansieringsbidrag	224	209	15	226	268	252	16	293
Reklam	351	294	57	296	461	352	109	355
Övriga intäkter	678	732	-54	756	805	855	-50	909
Verksamhetens intäkter	**18 240**	**18 115**	**125**	**17 246**	**21 980**	**21 763**	**217**	**20 764**
Personalkostnader	-18	-19	1	-15	-22	-23	1	-15
Köpt trafik (AB SL)	-10 848	-10 876	28	-10 206	-13 115	-13 085	-30	-12 398
Köpt trafik (WÅAB)	-328	-310	-18		-391	-363	-28	
Drift och underhåll	-1 773	-1 869	96	-1 482	-2 257	-2 297	40	-1 930
Övriga kostnader	-1 603	-1 604	1	-1 718	-2 132	-1 923	-209	-2 774
Verksamhetens kostnader	**-14 570**	**-14 678**	**108**	**-13 421**	**-17 917**	**-17 692**	**-225**	**-17 116**
Avskrivningar	-2 546	-2 614	68	-2 482	-3 088	-3 178	90	-3 021
Finansnetto	-431	-413	-18	-74	-509	-493	-16	-148
Resultat	**693**	**411**	**282**	**1 269**	**466**	**400**	**66**	**479**

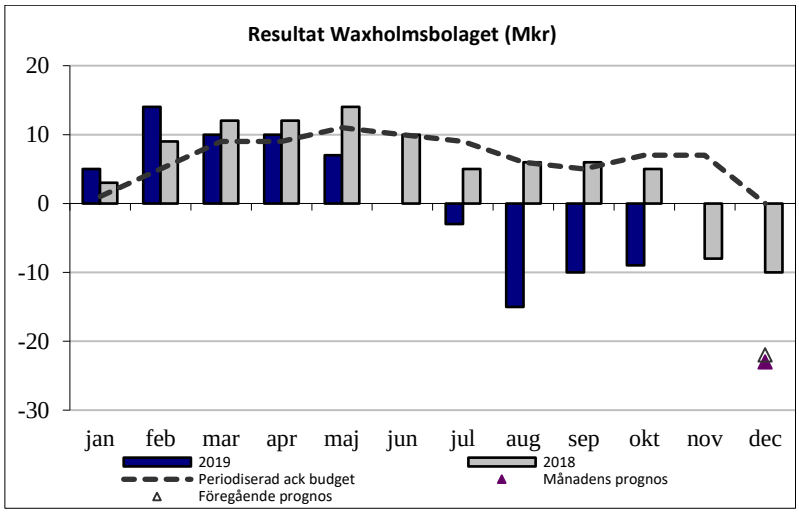
Inklusive verksamhetsinterna intäkter och kostnader.

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 1910	Prognos 2019	Budget 2019	Avvik PR-BU	Upparb UTF/BU
Specificerade investeringar	2 345	3 305	4 945	-1 640	47%
Ospecificerade investeringar	894	1 193	800	393	112%
SL-koncern Totalt	**3 238**	**4 498**	**5 744**	**-1 247**	**56%**
Varav ersättningsinvesteringar	*1 261*	*1 658*	*1 762*	*-105*	*72%*

Bilaga 2 – Waxholmsbolaget (dotterbolag till AB SL)



Resultaträkning Mkr	Ack utfall 1910	Ack budget 1910	Avvik utf-bu 1910	Ack utfall 1810	Prognos 2019	Budget 2019	Avvik PR-BU	Bokslut 2018
Verksamhetsanslag	316	316	0	292	380	380	0	350
Biljettintäkter	75	76	-1	75	79	80	-1	79
Övriga intäkter	88	89	-1	92	95	97	-2	100
Verksamhetens intäkter	**480**	**481**	**-1**	**459**	**554**	**556**	**-2**	**529**
Personalkostnader	-1	-1	0	0	-1	-1	0	0
Köpt trafik	-330	-310	-20	-306	-391	-363	-28	-355
Drift och underhåll	-93	-96	3	-86	-107	-111	4	-108
Övriga kostnader	-22	-23	1	-19	-27	-27	0	-24
Verksamhetens kostnader	**-445**	**-429**	**-16**	**-411**	**-526**	**-502**	**-24**	**-486**
Kapitalkostnader	-43	-45	2	-44	-51	-54	3	-53
Resultat	**-9**	**7**	**-16**	**5**	**-23**	**0**	**-23**	**-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 1910	Prognos 2019	Budget 2019	Avvik PR-BU	Upparb UTF/BU
Strategiska investeringar	11	15	14	2	82%
Ersättningsinvesteringar	54	71	34	37	156%
WÅAB totalt	**65**	**87**	**48**	**39**	**135%**