Trafiknämnden/Trafikförvaltningen

Månadsrapport

Mars 2022

Innehållsförteckning

1 Förvaltningschefens kommentar 3
1.1 Väsentliga händelser 3
1.2 Bedömning av risker och möjligheter 7
1.3 Ledningens åtgärder 8

2 Verksamhet 9
2.1 Resande i kollektivtrafik 9

3 Personal 11
3.1 Helårsarbeten 12

4 Ekonomi 13
4.1 Resultat 13
4.2 Investeringar 16
4.2.1 Väsentliga händelser i investeringsobjekt per mars 16
4.2.2 Ny- och ersättningsinvesteringar 18
4.2.3 Kommande investeringsbeslut för investeringsobjekt >300 mkr 18

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

Under 2021 var trafikförvaltningens verksamhet inriktad på att hantera covid-19 pandemin och dess effekter på kollektivtrafiken på kort och längre sikt. Verksamhet och resurser allokerades om för att fokusera på att trafiken skulle rulla och kärnverksamheten fungera. Ett flertal aktiviteter och åtgärder förbereddes för att få tillbaka resenärerna till kollektivtrafiken så snart restriktionerna hävts.

I mitten av december 2021 återinförde Folkhälsomyndigheten ett antal rekommendationer för att bromsa den höga smittspridningen från den nya Omikron-varianten, varav delar berörde kollektivtrafiken. Utifrån detta anpassade trafikförvaltningen kommunikationen till utgångspunkt i ”Res med omtanke”, och återgick samtidigt till distansarbete för de kontorsanställda. Resandet, som i november 2021 hade återhämtat sig till en nivå om 73 procent (i förhållande till normalåret 2019), vek snabbt ned till 68 procent i december och 61 procent i januari. Restriktionerna släpptes på nytt den 9 februari och resandet per februari ökade då till 70 procent.

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 och eventuellt statligt ekonomiskt stöd för lägre biljettintäkter till följd av pandemins effekter.

Trafikförvaltningens 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 upprätthålla full trafik även under innevarande år. Ett fullt trafikutbud innebär just nu ett negativt ekonomiskt resultat.

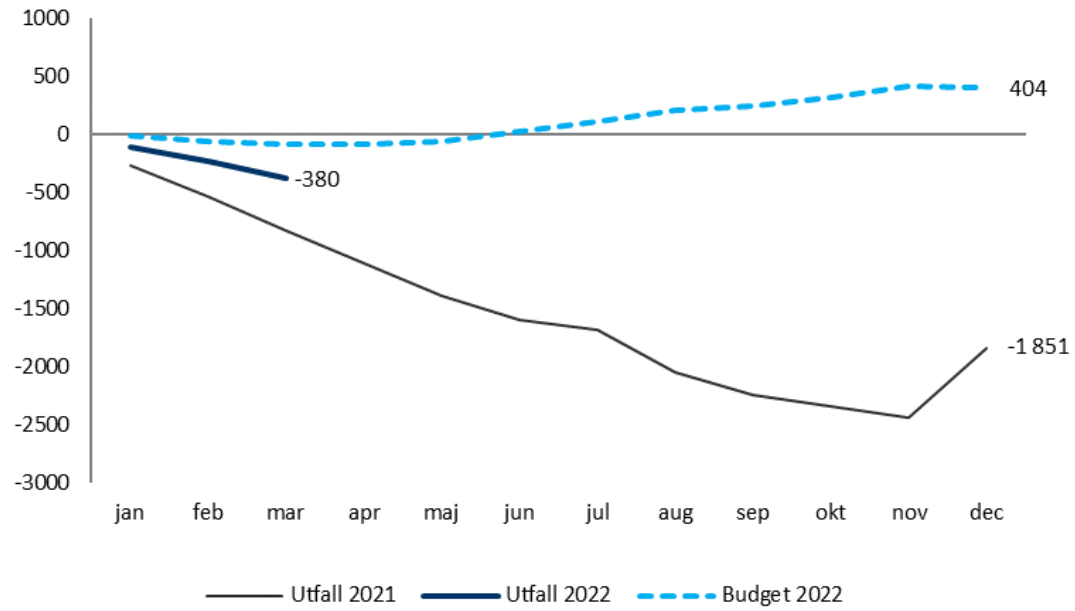
En ekonomi i balans förutsätter, under nuvarande omständigheter, att trafikförvaltningen ersätts för uteblivna biljettintäkter orsakade av pandemin. Regeringen har för 2022 aviserat kompensation för uteblivna biljettintäkter som bedöms kunna uppgå till cirka 450 mkr för Region Stockholm.

[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. Således ingår inte den särskilda resultatenheten 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.

Trafikförvaltningens ekonomi har påverkats starkt av pandemins effekter på resandet. Det ackumulerade resultatet per mars uppgår till -380 mkr och understiger periodens budget med 296 mkr. Biljettintäkterna minskar med 544 mkr jämfört med budget till följd av det minskade resandet. Biljettintäkterna har dock återhämtat sig snabbare än själva resandet, och för mars månad nådde intäkterna en nivå strax över 700 mkr vilket motsvarar 92 procent av 2019 års nivå. En förändrad biljettmix med högre intäkter per validering bidrar positivt. Kostnaderna för köpt trafik understiger ackumulerad budget med 61 mkr medan drift och underhåll understiger med 73 mkr. Kapitalkostnaderna understiger budget med 59 mkr till följd av lägre aktiveringstakt än planerat för perioden.

Budgeterat resultat för helåret är 404 mkr. Förvaltningens tidiga analyser indikerar dock ett biljettintäktsbortfall till följd av pandemin i den storleksordning som befarades inom ramen för budget 2022. Samtidigt beräknas kostnaderna öka till följd av en högre ökning av råvarupriser än tidigare bedömningar vilket framförallt förväntas ge betydligt högre indexkostnader för köpt trafik. Prognos för 2022 kommer att rapporteras i samband med tertialrapport per april.

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



Investeringsutfallet för perioden uppgår till 705 mkr vilket ger en upparbetningsgrad på 9 procent jämfört med årsbudgeten på 7 805 mkr. Förvaltningens tidiga analyser indikerar en stor risk att upparbetningen ej når budgetnivå till följd av förändrade

leveransplaner fordon C30, senarelagda entreprenadarbeten inom Program Saltsjöbanan, och förskjutningar inom Enlunda bussdepå, och kamera- och monitorutrustning. Prognos för 2022 kommer att rapporteras i samband med tertialrapport per april.

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 februari[2] ackumulerat minskade med 34 procent jämfört med samma period 2019. I februari månad enskilt var nedgången 30 procent. Indikationer från veckovisa mätningar av spärrpassager inom den spårbundna trafiken (som är ett annat mått än påstigande) pekar på en fortsatt återhämtning under mars efter det att restriktionerna släpptes den 9 februari. För kollektivtrafiken på vatten var resandet per februari ackumulerat på samma nivå som 2019.

Under årets första månader har trafikförvaltningens verksamhet fortsatt inriktats på att hantera covid-19 pandemin och dess effekter på kollektivtrafiken på kort och längre sikt. Exempelvis har interimsavtalen inom den köpta trafiken förlängts till och med 28 februari. Från 1 mars gäller ordinarie trafikavtal, och för avtal med VBP som ersättningsform har trafikförvaltningen tecknat tilläggsavtal med flertalet operatörer för att hantera pandemins effekter på resandet.

Under perioden har framdörrarna på bussarna varit tillfälligt stängda mellan 13 januari och 9 februari i syfte att säkra bussförarnas arbetsmiljö och trygghet i och med den fortsatt höga smittspridningen. Som bakgrund kan här nämnas att skyddsglas installerades i alla SL:s bussar under våren 2021 för att skydda förarna och för att möjliggöra påstigning via framdörrarna. Dessa skyddsglas blev SL:s trafikutövare tvungna att ta ner i november 2021, efter beslut från Arbetsmiljöverket. Den förra perioden med stängda framdörrar innebar att biljettintäkterna från busstrafiken minskade med omkring 100 miljoner kronor per månad.

I samband med att restriktionerna släpptes 9 februari kunde SL återigen välkomna resenärerna ombord via bussarnas framdörrar. Beslutet gällde för hela SL-trafikens omkring 2 200 bussar. Samma dag inledde trafikförvaltningen också kommunikationsinsatser i syfte att locka tillbaka dem som längtat efter ett normalt liv och att återvända till jobbet. 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 SLs trygghetschatt.

I övrigt följer nedan ett urval av väsentliga händelser som skett under början på året:

- Kroppsburna kameror har under perioden tagits i bruk igen inom biljettkontrollen på alla trafikslag.

[2] Resande rapporteras med en månads förskjutning

- Trygghetschatten, som lanserades i september 2020 och som sänkt tröskeln till att rapportera om otrygga situationer i kollektivtrafiken, blir från och med nu en permanent del av trygghetsarbetet i SL-trafiken.

- Bevakningskameror uppsatta på tvärbanans station Alvik för att utöka tryggheten för resenärerna.

- Regionen har ett pågående projekt för att förebygga suicidförsök i trafikmiljöer där både NASP (Nationellt centrum för Suicidforskning och Prevention) där trafikförvaltningen har deltagit. Projektet utfördes i tunnelbanan där man valt ut ett antal stationer där olika typer av åtgärder genomfördes.

- Nytt grepp för att öka rapporteringen om SL i media. Varje vecka kan journalister nu ta del av resandeutvecklingen, mätt som spärrpassager för tunnelbana och pendeltåg, i trafikförvaltningens nyhetsrum på Mynewsdesk.

- Beslut av trafiknämnden att ukrainskt pass ska gälla som färdbevis i kollektivtrafiken. Beslutet gäller omgående och tills annat meddelats.

- I samverkan med sjukvården, gränspolisen och Nobina har trafikförvaltningen haft beredskap att kunna bistå Ukrainska krigsflyktingar, som anländer med färja från Polen till Nynäshamn och som har vårdbehov, med transport (buss och eventuellt bårtaxi) till sjukhus.

- Ny kampanj i SL-trafiken på temat ”längtan”. Det nya budskapet ”När du vill mötas på riktigt” har visats på ett antal enheter ute i trafiken och riktar sig mot en yngre målgrupp, som ökar i trafiken. Inför påsk planeras kampanj för att välkomna resenärer tillbaka till skärgårdstrafiken.

- Det gamla biljettsystemet håller på att fasas ut och ett nytt system fasas in. Biljettautomaterna har därför börjat stängas ner stegvis, och i höst stängs de sista automaterna. SL:s nya biljettsystem är då lanserat fullt ut och resenärerna kan köpa biljett på en mängd olika sätt: med mobil, betalkort eller via ombud och spärrkiosker – och välja att blippa biljetten med mobilen eller det nya gröna SL-kortet.

- Nu är det klart när Nya Spårvägsmuseet öppnar bland gasklockorna i Norra Djurgårdsstaden. Lördagen den 21 maj öppnar det Nya Spårvägsmuseet i den varsamt renoverade industribyggnaden av Ferdinand Boberg från 1897 – Hus 9 i Gasverksområdet nära Ropsten. Hit tar man sig med bussar, tunnelbanans

röda linje och pendelbåtslinje 80.

- En av väggarna vid Fridhemsplans tunnelbanestation pryds numera av en ny lång blå SL-vägg med nedslag i kollektivtrafikens historia, nutid och framtid.

- De avtal för ordningsvakter som tidigare överprövats har nu godkänts vilket innebär att avtal med Avarn Seurity (syd), Rapid (nord), och CSG (city) startar upp den första augusti. Trafikförvaltningens ordningsvaktsaffär är den största i landet. Avtal för trygghetsvärdar har i mars också tilldelas Rapid. Detta avser i huvudsak ombordpersonal och startar upp den första juli.

- Risk- och sårbarhetsanalysen (RSA) för trafikförvaltningens verksamheter har reviderats och rapporterats in till Regionledningskontoret.

- Prisjustering av biljetter genomförd.

- En allvarlig olycka med personskador inträffade den 22 februari på E18 invid Danderyds sjukhus där tre bussar i linjetrafik kolliderade.

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, Region Stockholm stärker ett hållbart resande så att klimatpåverkan från transporter minskar samt att Region Stockholms verksamheter är resilienta.

De högst värderade riskerna för verksamhetsåret 2022 är följande:

- att investeringar överskrider beslutade ramar och når inte fulla effektmål

- minskade intäkter och begränsade möjligheter att reducera kostnaderna i motsvarande grad resulterar i en ekonomi ur balans och en mindre attraktiv kollektivtrafik på sikt

- trafikförvaltningens mål om ökad trygghet för resenärer i och i angränsning till kollektivtrafiken ej förmår uppnås

- antagonistiskt angrepp

Trafikförvaltningen bedömer riskernas värdering som oförändrade jämfört med den rapportering som gjordes i samband med verksamhetsplanen 2022.

Kontroller och åtgärder minskar sannolikheten för att dessa risker materialiseras eller deras negativa påverkan på verksamheten. Uppföljning kommer att ske i rapporteringen för tertial 1 per april.

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 tertial 1 per april.

2 Verksamhet

2.1 Resande i kollektivtrafik

Resande: Redovisning av antal resande i tusental per trafikslag[3] jämfört med budget och föregående år, Kollektivtrafik på vatten innefattar skärgårdstrafik och pendelbåtslinjer.

Resande kollektivtrafik (totalt tusental)	Utfall ack 2202	Utfall ack 2102	Förändr. 2202-2102	Budget 2022	Bokslut 2021
Kollektivtrafik på land, genomsnitt påstigande	2 007	1 629	23,2%	2 306	1 765
Kollektivtrafik på vatten, påstigande totalt	367	264	39,0%	4 571	4 176

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

Utfall i jämförelse med föregående år

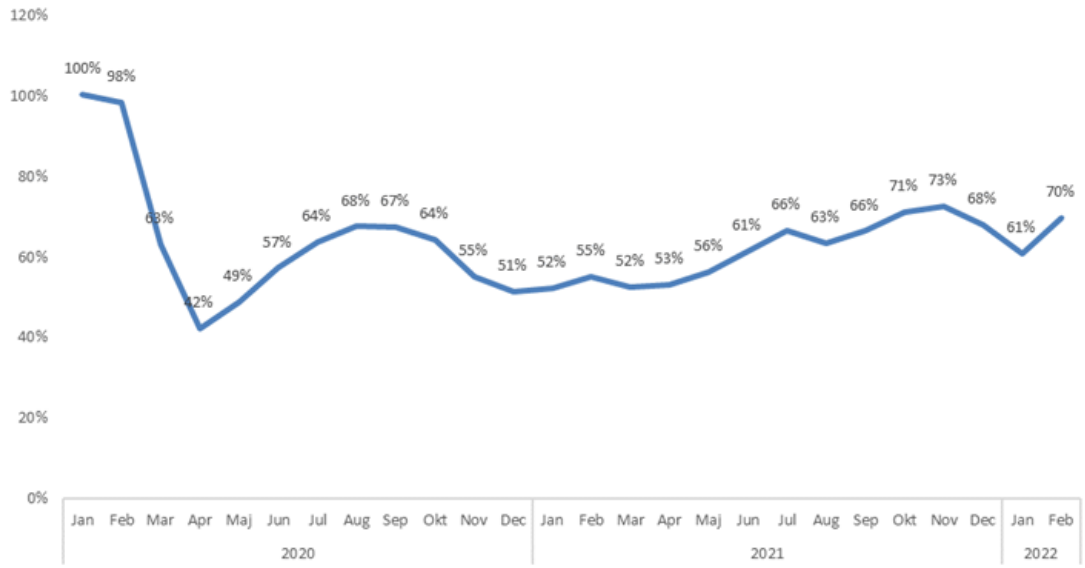
Kollektivtrafik på land, genomsnittligt påstigande[4]
Resandet har minskat markant till följd av covid-19. Antalet genomsnittligt påstigande en vanlig vardag till och med februari uppgår 2 007 tusen vilket är en minskning med 34 procent jämfört med normalåret 2019. Jämfört med samma period 2021 ökar resandet 23 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 helt hänförligt till läget i samhället i stort och de rekommendationer som har getts av Folkhälsomyndigheten.

De månadsvisa utfallen i förhållande till normalåret 2019 illustreras i nedan diagram. Utfall för mars är inte klart vid tiden för denna rapport, men indikationer från veckovis uppföljning av spärrpassager inom tunnelbana och järnväg pekar på ett fortsatt ökat resande under mars månad.

[3] Redovisning sker med en (1) månads fördröjning

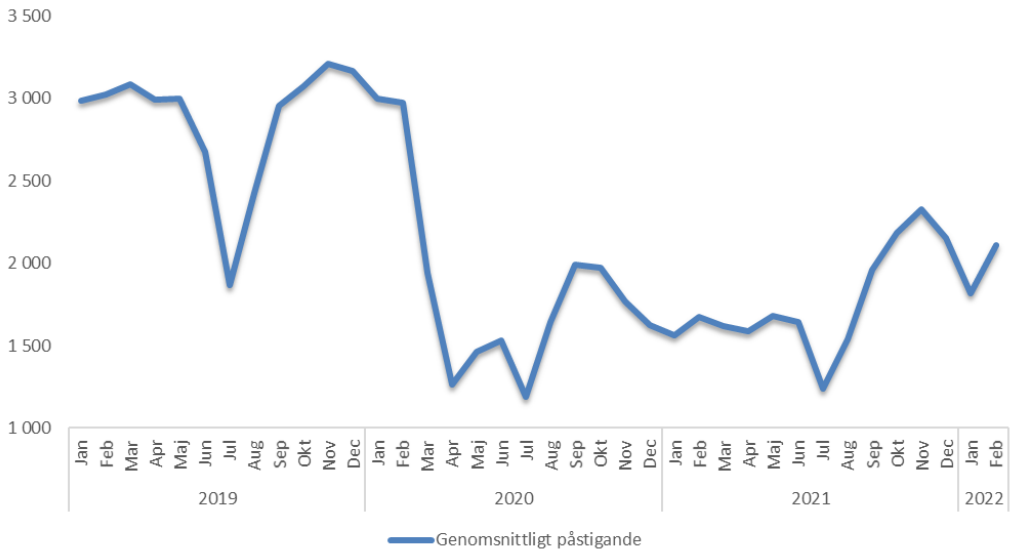
[4] Resandeutvecklingen i kollektivtrafiken på land, mätt som antal genomsnittligt påstigande budgeterades till 2 306 tusen genomsnittligt påstigande per vanlig vardag. Antalet genomsnittligt påstigande varierar med tid på året. Under sommaren har alla trafikslag färre genomsnittligt påstigande än under vintermånaderna.

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 fem senaste månaderna ligger över motsvarande period föregående år.

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

	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	1 540	1 961	2 187	2 330	2 156
2022	1 816	2 110										

Kollektivtrafik på vatten, påstigande totalt
Antalet påstigande till och med februari uppgår 367 tusen vilket är oförändrat jämfört med normalåret 2019. Jämfört med samma period 2021 ökar resandet 39 procent. Pendelbåtstrafiken ökade med 57 procent jämfört med 2021 medan skärgårdstrafiken minskade med 3 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. I och med att restriktionerna kopplade till covid-19 släpptes i februari sker nu en successiv återgång till arbete på kontoret i en omfattning om minst en-två dagar per vecka. Från den 1 april sker arbetet fullt ut från kontoret om inte individuellt avtal om distansarbete tecknats.

Såväl fysisk som psykosocial arbetsmiljö har varit i fokus. Under året har flertalet rutiner och inriktningar tagits fram och implementerats med anledning av hemarbete och nya arbetssätt. Distansarbete har tillämpats i stor utsträckning till följd av restriktioner utfärdade av Region Stockholm. Arbetssätt och mötesstrukturer har förändrats till mer digitala.

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. Resultatet av höstens hälsoundersökning ”Hälsokollen” visar på ett ökat stillasittande samt en upplevelse av stress och oro. Vårens program för Hälsospåret har utformats för att inspirera till ökad fysisk aktivitet och återhämtning.

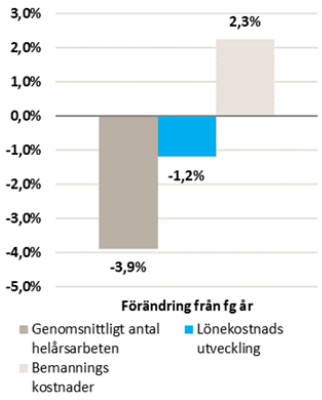
Takten på digitaliseringen har ökat till följd av pandemin, och verktyg för distansarbete har introducerats. Det har funnits både möjligheter och utmaningar med digitaliseringen och brister har ibland uppstått i prestanda och stabilitet vilket medfört att produktiviteten påverkats.

Inom ramen för FC-aktivitet Intern Effektivitet återfinns följande delprojekt där HR har ett delansvar eller deltar: stärkt ledarskap, stärkt organisation (konsultväxling), effektivisering och digitalisering av interna processer (pilot: onboarding).

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.

3.1 Helårsarbeten

Bemanning: Redovisning av helårsarbeten och bemanningskostnader



Genomsnittligt antal helårsarbeten har minskat 3,9 procent jämfört med samma period föregående år och uppgår till 838. 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 februari 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.

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 2203	Ack budget 2203	Avvik utf-bu 2203	Ack utfall 2103	Föränd fg år %	Budget 2022	Bokslut 2021
Verksamhetsanslag	2 617	2 617	0	2 529	3,5%	10 469	10 117
Biljettintäkter	1 752	2 296	-544	1 093	60,3%	9 904	5 926
Uthyrning fordon	347	352	-5	347	0,1%	1 389	1 387
Uthyrning lokaler	223	226	-3	214	4,1%	903	874
Reklamintäkter	86	90	-4	90	-4,8%	359	359
Övriga intäkter	317	269	48	310	2,5%	1 109	2 603
Verksamhetens intäkter	**5 343**	**5 850**	**-508**	**4 583**	**16,6%**	**24 133**	**21 266**
Personalkostnader	-218	-231	13	-213	2,3%	-897	-843
Köpt landtrafik (SL)	-3 659	-3 719	59	-3 404	7,5%	-14 641	-14 063
Köpt sjötrafik (WÅAB)	-77	-78	1	-76	1,4%	-412	-410
Drift och underhåll	-575	-648	73	-528	9,0%	-2 690	-2 343
Övriga kostnader	-219	-226	7	-225	-2,7%	-951	-1 441
Verksamhetens kostnader	**-4 748**	**-4 901**	**153**	**-4 445**	**6,8%**	**-19 592**	**-19 100**
Avskrivningar	-855	-911	56	-841	1,6%	-3 645	-3 490
Finansnetto	-120	-123	3	-134	-10,3%	-492	-526
Resultat*	**-380**	**-85**	**-296**	**-837**		**404**	**-1 851**

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

Ackumulerat utfall
Periodens ackumulerade resultat uppgår till -380 mkr och understiger periodiserad budget med 296 mkr. Utfallet påverkas i stor omfattning av det minskade resandet i pandemins spår. Försäljningen av biljetter fortsätter att ligga på en låg nivå jämfört med före pandemin. Trafikproduktionen utförs alltjämt i full omfattning vilket ger ett negativt resultat för trafikförvaltningen. Därutöver påverkas kostnaderna av högre

bränslepriser på världsmarknaden vilket framförallt ger högre indexkostnader inom köpt trafik.

Periodens kostnadsutveckling jämfört med föregående år[5]
Verksamhetens kostnader ökar med 6,8 procent jämfört med föregående år, vilket är lägre än periodens budgeterade kostnadsökning (10,3 procent). Kostnadsutvecklingen för köpt trafik, som är tongivande för verksamhetens kostnadsutveckling, är 7,4 procent vilket nästan helt beror på indexökningar inom avtalen. Drift och underhåll ökar med 9,0 procent till följd av en högre takt i planerade arbeten. Avskrivningskostnaderna ökar med 1,6 procent att jämföra med budgeterad utveckling om 8,3 procent. Den lägre ökningen beror på att aktiveringstakten inte är i fas med periodens budget.

Huvudsakliga orsaker till avvikelserna för periodens utfall mot budget inom respektive resultatkategori redovisas nedan. Resultatneutrala avvikelser kommenteras ej i detalj.[6]

Utfall i jämförelse med budget

Periodens utfall uppgår till -380 mkr och understiger periodens budget med 296 mkr. Avvikelsen beror huvudsakligen på följande:

Verksamhetens intäkter
Verksamhetens intäkter understiger ackumulerad budget med 508 mkr.

Biljettintäkter
Biljettintäkterna understiger budget med totalt 544 mkr, nästan helt hänförligt till SL-trafiken. Budgeten baseras på resandenivån som rådde före pandemin bröt ut.[7]. Utfallet understiger budget då resandet fortsatt är påverkat av pandemins effekter. Resandenivån[8] har till och med februari ackumulerat varit ca 66 procent av den nivå som rådde före pandemin. Skärgårdstrafikens biljettintäkter understiger budget med 1 mkr, vilket beror på ett lägre resande till följd av förlängda pandemirelaterade restriktioner under årets början.

Övriga intäkter
Övriga intäkter[9] består huvudsakligen av resultatneutral vidarefakturering (fordonsgas, diverse material och uthyrning etcetera). Periodens utfall överstiger budget med 36 mkr huvudsakligen genom ökad vidarefakturering (39 mkr) främst kopplat till externa

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

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

8 Resandenivå mätt som genomsnittligt antal påstigande.

9 Sammanfattning av följande rader i resultaträkningen; Uthyrning fordon, Uthyrning lokaler, Reklamintäkter och Övriga intäkter. Posten omfattar eventuella reavinster.

arbeten åt annan part och vidaresålt bränsle till trafikentreprenörer. Därutöver förekommer mindre både positiva och negativa avvikelser.

Verksamhetens kostnader
Verksamhetens kostnader understiger ackumulerad budget med 153 mkr.

Personalkostnader
Personalkostnaderna understiger budget med 13 mkr till följd av vakanser och frånvaro vilket motverkas av högre kostnader för intag av resurskonsulter till följd av frånvaron samt högre pensionskostnader.

Köpt trafik SL
Kostnaderna för SL-trafiken understiger budget med totalt 59 mkr. Inom busstrafiken noteras högre kostnader om sammanlagt 5 mkr främst kopplat till index till följd av högre råvarupriser samt högre kostnader för interimsavtal. Kostnadsökningen motverkas delvis av en generell riskreserv. Trots högre fakturerat index för perioden förväntas ännu högre indexkostnader före årets slut till följd av prisökningstakten för bränsle på världsmarknaden.

Övriga trafikslag uppvisar lägre kostnader för perioden. Pendeltågstrafikens kostnader understiger budget med 26 mkr främst på grund av lägre banavgifter och incitament. Lokalbanetrafikens kostnader understiger budget med 21 mkr främst kopplat till lägre vagnhyra inom avtalen samt lägre produktion på Tvärbanan Kistagrenen. Vidare noteras lägre kostnader för tunnelbana (5 mkr) på grund av återförda kostnader för trafik som ej utförts under julhelgerna. Trafikslagsgemensamma kostnader understiger budget med 11 mkr, främst kopplat till kundtjänsten.

Köpt trafik WÅAB
Skärgårdstrafikens kostnader understiger budget med 1 mkr främst till följd av en lägre trafikering på grund av isbildning i skärgården samt att starten för trafikavtal E39C ej är i fas med periodiserad budget. De lägre kostnaderna motverkas bland annat av högre bränslekostnader.

Drift och underhåll
Drift och underhåll understiger budget med 73 mkr till följd av att trafikrelaterade underhållsarbeten inte ligger i fas med budget, bland annat underhåll på C20 tunneltågsvagnar samt 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 7 mkr, främst på grund av att periodens utrangeringar understiger det reserverade utrymme som är periodiserat linjärt över året (14 mkr). Därutöver noteras lägre kostnader för bland annat försäljning och konsulter, vilket motverkas av högre kostnader avseende nedlagd tid i

investeringsprojekt (lägre kostnadsreducering) samt bussbränsle vilket dock vidarefaktureras till trafikentreprenörer.

Kapitalkostnader
Kapitalkostnaderna understiger budget med 59 mkr. Avskrivningskostnaderna är 56 mkr lägre än budget bland annat på grund av förskjutningar i aktiveringen av tunneltåg C30 och roslagsbanevagnar X15p. Finansnettot understiger budget med 3 mkr på grund av att räntekostnaderna i början på året inte är i fas med periodiserad budget men 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, vilket uppgår till -544 mkr under perioden. Jämfört med föregående månad har bortfallet ökat med 104 mkr.

4.2 Investeringar

4.2.1 Väsentliga händelser i investeringsobjekt per mars

Program Röda linjens uppgradering
Leverans, preliminärt övertagande (PTO), av tre C30 fordon under perioden. Under februari har besiktningsverksamhet 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.

Depå Allkärrshallen
Depå Alkärrshallen är färdigställd och överlämnad till trafikavdelningen.

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.

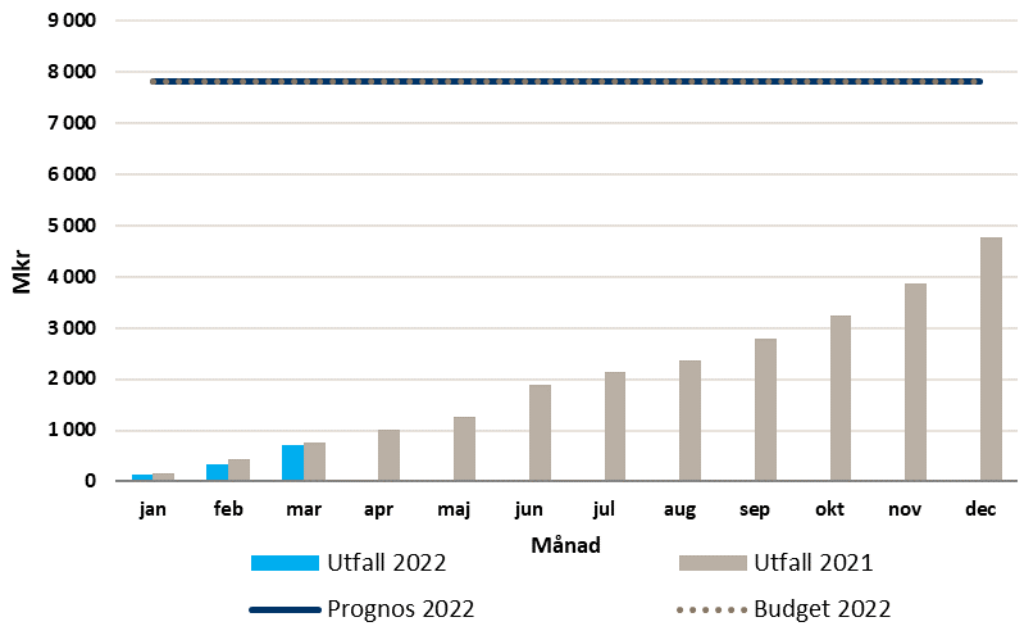
Danviksbron
Uppstart bygghandlingsprojektering under februari avseende Danviksbron.

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.

Upprustning Södra Götgatan
Förnyat planeringsbeslut fattat i Regionstyrelsen.

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.

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



Utgift i jämförelse med budget

Ackumulerat utfall till och med perioden är 705 mkr vilket ger en upparbetningsgrad på 9 procent jämfört med årsbudgeten på 7 805 mkr.

4.2.2 Ny- och ersättningsinvesteringar

Investeringar (Mkr)	Utgift 2022	Budget 2022	Budget avvik	Upparb grad (%)
Nyinvesteringar	433	5 290	-4 857	8%
Ersättningsinvesteringar	271	2 515	-2 244	11%
Totalt investeringar	**705**	**7 805**	**-7 101**	**9%**

4.2.3 Kommande investeringsbeslut för investeringsobjekt >300 mkr

Investeringsobjekt	Typ av beslut	Total investeringsutgift, mkr	Datum beslut nämnd / bolagsstyrelse	Datum planerat beslut RS/RF
Ersättning Roslagsbanan X10p fordon	Genomförandebeslut	338	2022-02-15	
Saltsjöbanan FUT	Inriktningsbeslut	30	2022-02-15	

Trafikförvaltningen
Verksamhetsstyrning och ekonomi

MÅNADSRAPPORT
2022

Diarienummer
TN 2022-0045

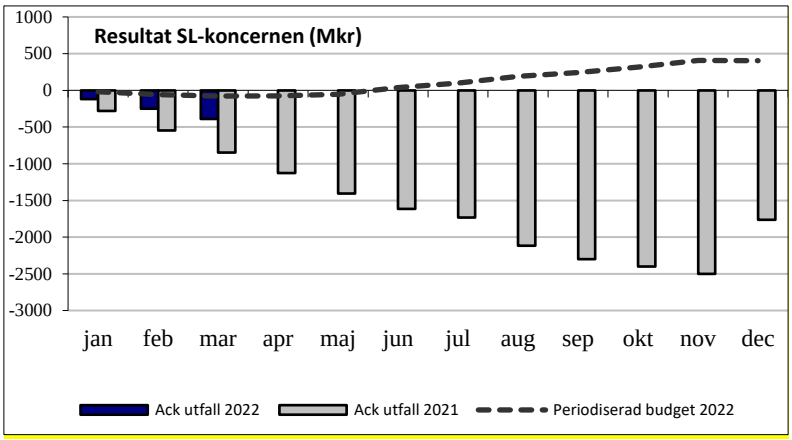
Trafiknämnden/trafikförvaltningen

Bilaga 1-2 till

Månadsrapport per mars 2022

1. SL-koncernen
2. WÅAB

Bilaga 1 - SL-koncernen



Resultaträkning Mkr	Ack utfall 2203	Ack budget 2203	Avvik utf-bu 2203	Ack utfall 2103	Föränd fg år %	Budget 2022	Bokslut 2021	Ack utfall 2203*
Verksamhetsanslag	2 563	2 563	0	2 476	3,5%	10 251	9 902	2 563
Biljettintäkter	1 757	2 300	-544	1 097	60,1%	9 920	5 941	1 757
Uthyrning fordon	347	352	-5	347	0,1%	1 389	1 387	347
Uthyrning lokaler	224	226	-1	215	4,1%	902	882	224
Reklam	86	90	-4	90	-4,8%	359	359	86
Övriga intäkter	296	249	47	288	2,5%	1 027	2 507	332
Verksamhetens intäkter	**5 272**	**5 779**	**-508**	**4 513**	**16,8%**	**23 848**	**20 979**	**5 308**
Personalkostnader	-1	3	-4	3	-140,9%	11	-5	-1
Köpt trafik (AB SL)	-3 659	-3 719	59	-3 404	7,5%	-14 641	-14 063	-3 659
Köpt trafik (WÅAB)	-77	-78	1	-76	1,4%	-412	-410	-77
Drift och underhåll	-536	-612	76	-502	6,8%	-2 546	-2 234	-536
Övriga kostnader	-462	-465	3	-456	1,4%	-1 910	-2 311	-505
Verksamhetens kostnader	**-4 735**	**-4 872**	**136**	**-4 434**	**6,8%**	**-19 498**	**-19 023**	**-4 778**
Avskrivningar	-816	-875	59	-803	1,6%	-3 501	-3 337	-816
Finansnetto	-108	-111	3	-123	-11,7%	-445	-481	-112
Resultat	**-388**	**-78**	**-309**	**-846**		**404**	**-1 862**	**-398**

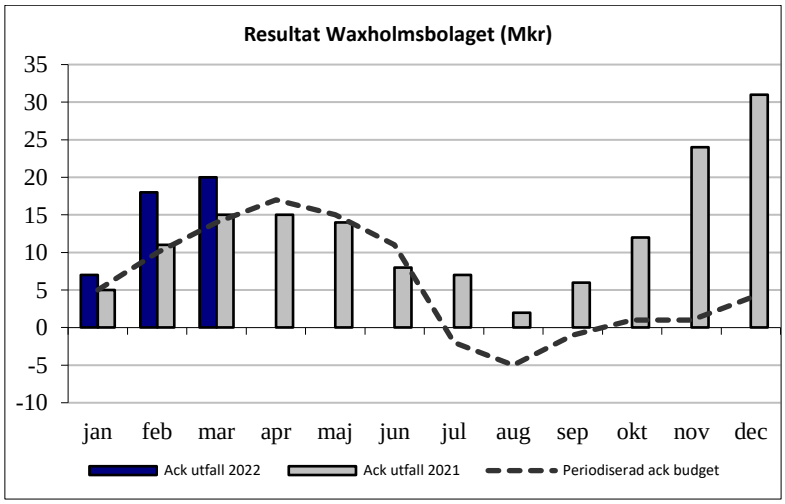
Inklusive verksamhetsinterna intäkter och kostnader.

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 2203	Budget 2022	Upparb UTF/BU
Specificerade investeringar	526	5 990	9%
Ospecificerade investeringar	152	1 212	13%
SL-koncern totalt	**678**	**7 202**	**9%**
Varav ersättningsinvesteringar	*259*	*2 224*	*12%*

Bilaga 2 – Waxholmsbolaget (dotterbolag till AB SL)



Resultaträkning Mkr	Ack utfall 2203	Ack budget 2203	Avvik utf-bu 2203	Ack utfall 2103	Föränd fg år %	Budget 2022	Bokslut 2021
Verksamhetsanslag	112	112	0	106	5,2%	447	425
Biljettintäkter	4	5	-1	4	-1,3%	71	63
Övriga intäkter	18	17	1	15	19,1%	107	122
Verksamhetens intäkter	**134**	**134**	**0**	**126**	**6,6%**	**625**	**609**
Personalkostnader	0	0	0	0	-125,7%	0	-1
Köpt trafik	-77	-78	1	-76	1,4%	-412	-410
Drift och underhåll	-20	-22	2	-15	34,4%	-128	-91
Övriga kostnader	-6	-8	2	-8	-23,2%	-31	-24
Verksamhetens kostnader	**-102**	**-107**	**5**	**-98**	**4,7%**	**-571**	**-526**
Avskrivningar	-12	-12	0	-12	-4,2%	-47	-50
Finansnetto	0	0	0	-1	-44,3%	-2	-2
Resultat	**20**	**14**	**5**	**15**		**4**	**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 2203	Budget 2022	Upparb UTF/BU
Nyinvesteringar	1	37	2%
Ersättningsinvesteringar	0	49	0%
WÅAB totalt	**1**	**86**	**1%**