Trafiknämnden/trafikförvaltningen

MÅNADSRAPPORT
Oktober 2020

Innehållsförteckning

1. Sammanfattning 3
1.1 Väsentliga händelser 4
2. Resande 6
3. Ekonomi 8
3.1 Resultat 8
3.1.1 Utfall jämfört med periodiserad budget 9
3.1.2 Prognos jämfört med budget 11
3.2 Åtgärdsprogram för en ekonomi i balans 13
3.3 Investeringar 14
3.3.1 Utfall i jämförelse med budget 14
3.3.2 Prognos jämfört med årets budget 14
4. Personal och kompetensförsörjning 16
4.1 Bemanning – helårsarbeten och kostnadsutveckling 16
4.2 Avvikelse helårsarbeten i jämförelse med periodiserad budget 16
4.3 Prognos helårsarbeten i jämförelse med budget 17
5. Risker och möjligheter 17
6. Ledningens åtgärder 17

1. Sammanfattning

Trafikförvaltningen bidrar till region Stockholms uppdrag genom att handla upp och utveckla kollektivtrafiken utifrån resenärens och regionens behov, i ett välskött, robust system inom givna ekonomiska ramar. Verksamheten bedrivs genom AB Storstockholms Lokaltrafik med dotterbolag (SL)[1].

Under året har Stockholm och världen kastats in i en samhällskris till följd av covid-19. Folkhälsomyndigheten har uppmanat resenärerna att inte åka kollektivtrafik samt också ålagt trafikförvaltningen att minska trängseln på tåg och bussar varför trafiken har fortsatt att köra i full omfattning Resandet har under perioden kraftigt sjunkit och förväntas med stor osäkerhet variera på olika sätt under resten av året och nästa år. Trafikförvaltningen har trots de utmaningar som covid-19 inneburit upprätthållit en stabil produktion och verksamhet.

Trafikförvaltningen gick in i året med en budget i balans men i början av mars vek biljettförsäljningen nedåt vilket fortsatte med stor kraft. Kollektivtrafiken och trafikförvaltningen står inför stora ekonomiska utmaningar. Finansieringsfrågan för att upprätthålla ett fullt trafikutbud trots det stora intäktstappet har ännu inget fullständigt svar.

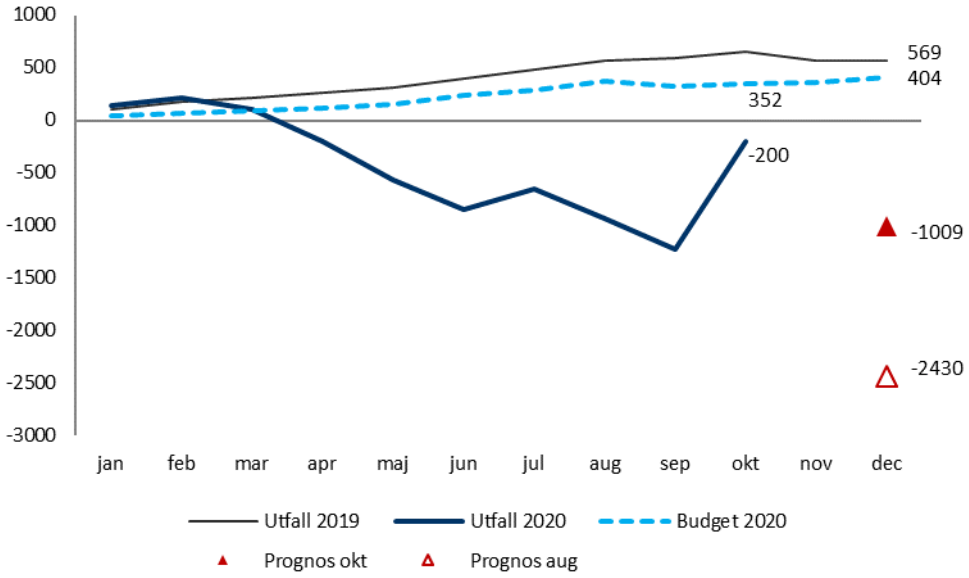
Det ackumulerade utfallet per oktober uppgår till -200 mkr och understiger periodens budget med 552 mkr. Biljettintäkterna minskar med 2 972 mkr jämfört med budget till följd av det minskade resandet. I utfallet per oktober ingår det statliga bidrag som kompenserar för biljettintäktsbortfall på grund av covid-19 avseende perioden mars-juni. Inbetalning av bidraget beräknas ske innan årsskiftet. Reavinsten kopplad till fastighetsförsäljningen av Hornsbergs bussdepå ger en intäkt på 686 mkr. Trafikkostnaderna understiger budget med 336 mkr och drift och underhåll överstiger budget med 164 mkr främst kopplat till saneringsåtgärder avseende fastighetsförsäljningen av depå i Hornsberg (drift och underhåll exklusive saneringsåtgärderna är 83 mkr lägre än budget). Kapitalkostnaderna understiger budget med 130 mkr.

I prognos per oktober uppgår årets resultat till -1 009 mkr. Biljettintäkterna bedöms minska med 3 644 mkr jämfört med budget till följd av resandeutvecklingen i pandemins spår. De totala kostnaderna understiger budget med 260 mkr genom lägre kostnader för köpt trafik (402 mkr), kapitalkostnader (126 mkr) samt för personalkostnader (46 mkr). Avvikelsen motverkas av högre kostnader för drift och underhåll, vilket främst förklaras av engångsposten avseende en avsättning för saneringskostnader i Hornsbergs bussdepå (247 mkr).

Prognosen omfattar det statliga bidrag om 1 332 mkr som delvis ersätter intäktsbortfallet. Eftersom bidraget dock endast täcker bortfallet under perioden mars-juni beräknas fortsatt ett negativt resultat för kollektivtrafiken om drygt 1 miljard kronor år 2020.

[1] Trafikförvaltningen (TF) och SL-koncernen bedrivs och rapporteras som en koncern. Waxholms Ångfartygs AB (WÅAB) ingår som ett dotterbolag i SL-koncernen. Förvaltning för utbyggd tunnelbana (FUT) rapporterar separat till trafiknämnden. FUT ansvarar för rapportering av den särskilda resultatenheten inom ramen för AB SL där investeringsverksamheten bedrivs. Således ingår inte den särskilda resultatenheten i TF:s rapportering.

Diagram: Resultat 2020 jämfört med resultat 2019 och budget 2020.



Investeringsutfallet uppgår till 4 057 mkr, vilket motsvarar en upparbetningsgrad på 54 procent jämfört med budgeterat 7 472 mkr och 66 procent i jämförelse med årsprognosenen om 6 121 mkr.

Resandet har minskat drastiskt som en effekt av covid-19, med 50-60 procent sedan mars i år. Antalet genomsnittligt påstigande en vanlig vardag för perioden januari till september[2] har minskat med 34,2 procentenheter jämfört med samma period föregående år. För kollektivtrafiken på vatten har resandet från januari till och med september minskat med 47,7 procent jämfört med samma period 2019. Folkhälsomyndighetens beslut om skärpta allmänna råd för Stockholms Regionen, i slutet av oktober, har medfört att färre reser med kollektivtrafiken igen.

1.1 Väsentliga händelser

Oktober var en händelserik månad, nedan finns ett urval av väsentliga händelser:

- Efter årets omfattande tester var det i oktober premiär i skarpt läge för de nya tunnelbanetågen, C30, på Röda linjen.
- De första nya tågen till Roslagsbanan, X15p, levererades till Vallentunadepån för testverksamhet. De är planerade att gå i trafik från år 2022.
- Öppnandet av guldbron vid Slussen 26 oktober innebar en stor trafikomläggning. Bussentreprenören Keolis var extra bemannad med

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

trafikvärdar och med informationsinsatser för att hjälpa vilsna trafikanter att hitta rätt.

- Upphandlingen för busstrafik i Nacka/Värmdö och Huddinge/Botkyrka/Söderort avbryts. Osäkerheter kring trafikflöden vid Slussen till följd av pandemin innebär förändrade förutsättningar för möjligheten att lämna anbud i upphandlingen.

- Arbetsmiljöverket har lämnat beslut om barriärskydd vid förarplats för bussar, vilket ger ett avstamp för fortsatt arbete med tillämplig lösning för varje enskild busstyp.

2. Resande

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

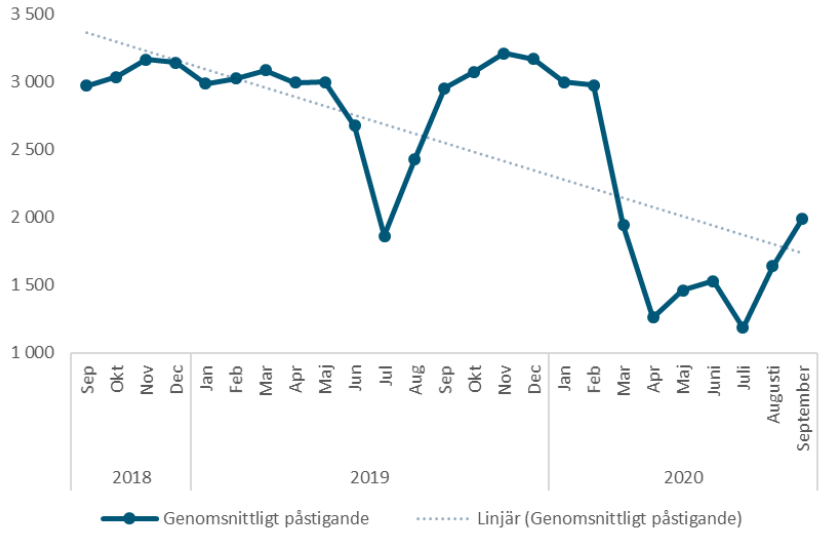
Resande kollektivtrafik (totalt tusental)	Utfall 2009	Utfall 1909	Förändr. 2009-1909	Prognos 2020	Budget 2020	Avvik PR-BU	Bokslut 2019 [1]
Kollektivtrafik på land, genomsnitt påstigande	1 840	2 796	-34,2%	1 927	3 037	-1111	2 882
Kollektivtrafik på vatten, påstigande totalt	2 598	4 966	-47,7%	3 319	6 463	-3144	5 859

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

Utfall i jämförelse med föregående år

Kollektivtrafik på land, genomsnittligt påstigande[4]
Antalet genomsnittligt påstigande en vanlig vardag har minskat med 34,2 procent i jämförelse med samma period föregående år.

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

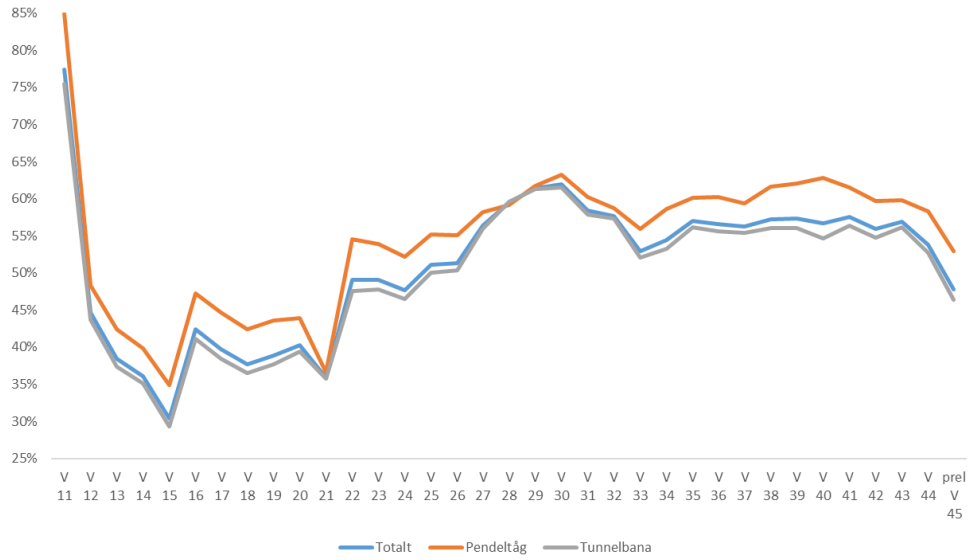


För kollektivtrafiken på land avtog resandet i slutet av februari och minskade drastiskt i mars och april. Under sommaren varierade antal påstigande för att återhämta sig under augusti i samband med skolstart och att många började resa till arbetet igen.

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

[4] Resandeutvecklingen i kollektivtrafiken på land, mätt som antal genomsnittligt påstigande budgeterades till 3 037 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: Minskning av antal spärrpassager 2020 jämfört med 2019 t o m vecka 45



Resandet har legat på en stabilnivå under hösten (vecka 35-43) om cirka 56 procent. I samband med beslutet om skärpta allmänna råd från Folkhälsomyndigheten för Stockholmsregionen har resandet minskat från vecka 44. Preliminära uppgifter för vecka 45 visar på en ytterligare minskning av resandet, då stockholmarna har hörsammat de nya rekommendationerna. Resandet med tunnelbana har minskat mer än pendeltågsresandet.

Kollektivtrafik på vatten, påstigande totalt
Antalet påstigande i kollektivtrafiken på vatten uppgår totalt till 2 598 tusen påstigande, vilket är en minskning med 47,7 procent jämfört med samma period 2019. Utfallet för årets två första månader visade på en kraftig ökning med 31,1 procent jämfört med 2019, därefter har resandet minskat till följd av covid-19. Rådande restriktioner betyder att färre resenärer kan tas ombord för att begränsa trängsel och ökad smittspridning.

Prognos i jämförelse med budget

Kollektivtrafik på land, genomsnittligt påstigande och Kollektivtrafik på vatten, påstigande totalt
Resandeprognosen är oförändrad jämfört med föregående rapportering och för kollektivtrafik på land uppgår den till 1 927 tusen genomsnittligt påstigande en vanlig vardag och prognosen för kollektivtrafik på vatten uppgår till 3 319 tusen påstigande totalt.

3. Ekonomi

3.1 Resultat

Resultaträkning: Trafikförvaltningens resultat 2020 jämfört med budget samt resultat 2019.

Verksamhetsinterna intäkter och kostnader ingår ej i resultaträkningen nedan.

Resultat (mkr)	Ack utfall 2010	Ack budget 2010	Avvik utf-bu 2010	Ack utfall 1910	Föränd fg år %	Prognos 2020	Budget 2020	Avvik PR-BU	Bokslut 2019
Verksamhetsanslag	8 162	8 162	0	7 905	3,2%	9 794	9 794	0	9 487
Biljettintäkter	4 742	7 713	-2972	7 295	-35,0%	5 665	9 308	-3644	8 811
Uthyrning fordon	1 160	1 156	4	1 156	0,3%	1 388	1 388	-1	1 388
Uthyrning lokaler	714	725	-11	699	2,1%	860	870	-10	843
Reklamintäkter	297	299	-2	351	-15,2%	357	419	-62	451
Övriga intäkter	2 991	963	2028	974	207,2%	3 195	1 152	2043	1 401
Verksamhetens intäkter	**18 066**	**19 018**	**-952**	**18 380**	**-1,7%**	**21 258**	**22 931**	**-1673**	**22 380**
Personalkostnader	-713	-753	40	-700	1,8%	-877	-924	46	-862
Köpt landtrafik (SL)	-11 173	-11 492	319	-10 848	3,0%	-13 507	-13 900	393	-13 139
Köpt sjötrafik (WÅAB)	-356	-372	17	-328	8,5%	-417	-426	9	-381
Drift och underhåll	-2 059	-1 895	-164	-1 848	11,4%	-2 600	-2 322	-278	-2 410
Övriga kostnader	-801	-858	58	-866	-7,6%	-1 037	-1 001	-36	-1 186
Verksamhetens kostnader	**-15 100**	**-15 370**	**270**	**-14 590**	**3,5%**	**-18 439**	**-18 573**	**134**	**-17 977**
Avskrivningar	-2 728	-2 883	154	-2 672	2,1%	-3 306	-3 462	156	-3 249
Finansnetto	-437	-414	-24	-466	-6,2%	-523	-493	-30	-586
Resultat*	**-200**	**352**	**-552**	**652**		**-1 009**	**404**	**-1413**	**569**

* Avser resultat före bokslutsdispositioner och skatt.

Prognos exklusive intäktsbortfall	**1 373**	**404**	**969**

Periodens ackumulerade resultat uppgår till -200 mkr och understiger periodiserad budget med 552 mkr. Utfallet påverkas i stor omfattning av de åtgärder som vidtagits av myndigheter och regering för att motverka coronavirusets spridning. Försäljningen av biljetter började minska kraftigt i mars och har sedan fortsatt ligga på en mycket låg nivå jämfört med budget samt utfall föregående år medan trafikproduktionen utförs i full omfattning vilket sammantaget påverkar det ackumulerade resultatet starkt negativt. Utfallet per oktober omfattar det statliga bidrag som kompenserar för biljettintäktsbortfallet under perioden mars-juni om 1 332 mkr. Fortsatt saknas besked om kompensation för intäktsbortfallet resterande del av året. Resultatet påverkas positivt av försäljningen av fastigheten kopplad till Hornsbergs bussdepå (nettopåverkan +439 mkr)[5]. Nedan följer huvudsakliga orsaker till avvikelserna för periodens utfall mot budget. Resultatneutrala avvikelser kommenteras ej i detalj.[6]

5 Reavinst från försäljningen 686 mkr, avsättning för saneringskostnader 247 mkr.

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.

Senaste resultatprognos per oktober uppgår till -1 009 mkr (-1 413 mkr jämfört med budget om 404 mkr). Avvikelsen beror huvudsakligen på minskade biljettintäkter till följd av ett lägre resande i coronakrisens spår. Exklusive intäktsbortfallet samt det statliga bidrag som ersätter bortfallet för perioden mars-juni uppgår prognosen till 1 373 mkr vilket överstiger budget med 969 mkr, varav nettovinsten från försäljningen av fastigheten kopplad till Hornsbergs bussdepå inverkar positivt med +439 mkr. Resterande avvikelse beror främst på lägre kostnader för köpt trafik och förskjutna avskrivningar.

3.1.1 Utfall jämfört med periodiserad budget

Periodens utfall uppgår till -200 mkr och understiger periodens budget med -552 mkr. Avvikelsen beror huvudsakligen på följande:

- Biljettintäkterna understiger budget med totalt 2 972 mkr. Från ett utfall i nivå med budget per februari understiger nu intäkterna från SL-trafiken budget med totalt 2 933 mkr (38 procent). Oktober månads biljettintäkter når 55 procent av intäkterna i fjol, eller 356 mkr lägre.

  Försäljningsvolymerna var i stort sett normala fram till mitten av mars för att sedan successivt minska till cirka 40 procent av 2019 års nivå i slutet av månaden. Den lägre försäljningen slår inledningsvis inte helt igenom på biljettintäkterna eftersom biljetter med längre giltighet periodiseras. Det innebär att intäkten fördelas under biljettens giltighet och eftersom många biljetter fortfarande är giltiga, exempelvis 90-dagarsbiljetter och årsbiljetter och de 30-dagarsbiljetter som köpts tidigare i månaden, ger det en fördröjd effekt. För enkelbiljetter minskade dock biljettintäkten proportionellt med försäljningsnedgången varför dessa får en större avvikelse mot budget procentuellt sett.

  Under den fortsatta perioden fram till och med maj accelererade intäktstappet. Biljettintäkterna i SL-trafiken når endast 45 respektive 42 procent av budget i april och maj. Sommarmånaderna juni-juli visar på ett något lägre tapp jämfört med pandemins första månader med biljettintäkter uppgående till 48 procent av budget. Augusti till oktober visar på en viss återhämning och oktober månads biljettintäkter landar på 52 procent av budget.

  Biljettintäkterna från skärgårdstrafiken understiger budget med 37 mkr (43 procent). Coronasituationens påverkan med en kraftigt begränsad fartygskapacitet och därmed färre påstigande är den huvudsakliga orsaken till intäktsbortfallet. Införd SL-taxa under lågsäsong (hela skärgårds-trafiken i år) har en marginell påverkan på budgetavvikelsen.

- Övriga intäkter ligger totalt sett i nivå med budget exklusive ovan nämnda statliga bidrag om 1 332 mkr, som delvis ersätter biljettintäktsbortfallet (mars-juni) samt intäkter från försäljning av Hornsbergs bussdepå om 686 mkr (försäljningen medför också saneringsåtgärder beskrivna nedan).

  I övrigt härrör avvikelser från lägre resultatneutral vidarefakturering (fordonsgas, diverse material och uthyrning mm). Bland annat noteras lägre försäljning av bränsle i skärgårdstrafiken (45 mkr), lägre intäkter för

lokalhyra (11 mkr), biljettkontroller (4 mkr) och reklam (2 mkr). Detta motverkas av högre intäkter för aktivering gällande medfinansiering (35 mkr), bland annat till följd av utrangeringar kopplat till Roslagsbanan, och från försäkringsersättning för bränder i depåer (14 mkr) samt från fakturering av externa projekt huvudsakligen kopplat till Tvärbanans utbyggnad (16 mkr).

- Personalkostnaderna understiger budget med 40 mkr genom lägre kostnader för anställd personal till följd av vakansläget vilket delvis motverkas av intag av resurskonsulter för att täcka vakanser och frånvaro. Kostnaderna för inhyrd personal i perioden är väsentligt lägre jämfört med föregående år till följd av återhållsamhet gällande resursintag.

- Kostnaderna för SL-trafiken understiger budget med totalt 319 mkr. Sedan coronavirusets spridning startade i mars har trafiken bedrivits i full omfattning för att bidra till minskad smittspridning, i enlighet med Folkhälsomyndighetens föreskrifter och råd. För att ytterligare bidra till minskad smittspridning sker påstigning i bakre änden av bussarna. Som en följd av att resenärerna har utmaningar att validera sin biljett på bussar och lokalbanor har trafikförvaltningen tillsammans med trafikentreprenörerna avtalat om att ersätta trafikering baserat på antal verifierade betalande påstigande (VBP) föregående år när det gäller VBP-avtal. Nedan följer avvikelser per trafikslag.

  Busstrafikens kostnader är 75 mkr lägre än budget huvudsakligen kopplat till en lägre indexutveckling, återförda uppbokade kostnader avseende tidigare år samt lägre kostnader för tilläggsavtal. Lägre kostnader återfinns också inom pendeltågstrafiken (83 mkr) främst på grund av lägre banavgifter, inom lokalbana (34 mkr) på grund av index och att budget för ersättningstrafik ännu ej använts samt inom tunnelbanan (29 mkr) till följd av lägre index och incitamentskostnader. Därutöver återfinns lägre kostnader främst för kundtjänsten (44 mkr) som en konsekvens av att befintlig operatör fick förnyat förtroende och reserverade implementationskostnader ej har behövt användas, samt lägre kostnader för pendelbåtstrafiken (36 mkr) på grund av lägre resande med djurgårdsfärjan och att utfallet för den nya pendelbåtslinjen 83 bokförs som köpt trafik WÅAB vilket inte var känt när budgeten lades.

- Skärgårdstrafikens kostnader understiger budget med 17 mkr. Avvikelsen beror huvudsakligen på att bränslekostnader ej taktar med periodiserad budget samt en förändrad faktureringsrutin (20 mkr). Därtill noteras lägre kostnader för helikopter och svävare till följd av en isfri vinter (6 mkr). Avvikelsen motverkas bland annat av något högre kostnader för godstrafik (3 mkr) samt att kostnaderna för den nya pendelbåtslinjen 83 belastar köpt trafik WÅAB istället för SL som budgeterat (7 mkr).

- Drift och underhåll överstiger budget med 164 mkr där största delen beror på saneringskostnader inom Hornsbergs bussdepå kopplat till fastighetsförsäljningen (247 mkr). Exklusive dessa kostnader understiger drift och underhåll budget med 83 mkr vilket främst kommer från IT-driften (63 mkr) till följd av försenade transitionskostnader vid införandet av nytt driftavtal och förskjutningar i diverse planerade aktiviteter samt lägre kostnader inom trafikavdelningen (21 mkr) bland annat kopplat till

lägre bränslekostnader inom sjötrafiken samt lägre el och energikostnader till följd av mildare väder än förväntat.

- Övriga kostnader understiger budget med 58 mkr. Avvikelsen beror främst på lägre försäljningskostnader på grund av det minskade resandet (29 mkr) och lägre kostnader för specialistkonsulter till följd av återhållsamhet inom förvaltningen (23 mkr). Därtill noteras lägre kostnader för reklam och pr (21 mkr) samt licenser (13 mkr). Avvikelsen motverkas bland annat av högre kostnader för debiterad tid som en följd av vakansläget med färre arbetade timmar i investeringsprojekt (41 mkr) samt skadeståndskostnader, dels inom sjötrafiken (11 mkr) och dels inom program Roslagsbanans utbyggnad då avstängning för banarbeten inte gjorts i planerad omfattning (11 mkr).

- Kapitalkostnaderna understiger budget med 130 mkr. Lägre avskrivningskostnader (154 mkr), huvudsakligen på grund av tidsförskjutningar och försenade leveranser inom projekt, motverkas av högre räntekostnader (24 mkr) till följd av något högre ränteläge och ett ökat upplåningsbehov.

Covid-19 effekt på utfall
Den främsta effekten av situationen med covid-19 på trafikförvaltningens utfall är bortfall av biljettintäkter. Månadens totala ackumulerade bortfall av biljettintäkter som en effekt av covid-19 är 2 972 mkr, vilket är en ökning med 397 mkr jämfört med ackumulerat bortfall föregående månad. Förvaltningens merkostnader kopplade till covid-19 motverkas av lägre kostnader inom flertalet områden. Sammantaget noteras lägre kostnader än budget (exklusive engångskostnaderna kopplade till Hornsberg).

3.1.2 Prognos jämfört med budget

Prognos per oktober uppgår till -1 009 mkr och understiger budget med 1 413 mkr. Prognosen inkluderar statligt bidrag för intäktsbortfall på grund av covid-19 för perioden mars-juni. Exklusive intäktsbortfallet samt bidraget som delvis täcker upp för bortfallet är avvikelsen mot budget +969 mkr varav 439 mkr är en nettoeffekt från försäljningen av Hornsbergs bussdepå. Nedan beskrivs huvudsakliga avvikelser per resultatrad:

- Biljettintäkterna väntas understiga budget med totalt 3 644 mkr till följd av den rådande pandemin.

  Prognosen för biljettintäkterna i SL-trafiken beräknas understiga budget med 3 603 mkr (39 procent). Det månatliga intäktstappet i november och december beräknas till cirka 345 mkr jämfört med budget, vilket innebär en intäktsnivå på cirka 60 procent av motsvarande månad föregående år. Prognosen bygger på förvaltningens gemensamma scenarioantaganden över resandeutvecklingen. Dessa är förknippade med osäkerhetsfaktorer som i grunden bygger på i hur stor utsträckning resenärerna väljer att åka kollektivt och val av biljettyp. Detta i synnerhet mot bakgrund av den ökade smittspridningen i regionen och åtstramning i samband med införande av lokala allmänna råd i Stockholms län den 29 oktober.

Biljettintäkterna från skärgårdstrafiken beräknas understiga budget med 40 mkr (44 procent). Coronasituationens påverkan med en kraftigt begränsad fartygskapacitet och därmed färre påstigande är den huvudsakliga orsaken. Den införda SL-taxan under lågsäsong i hela skärgården beräknas endast påverka avvikelsen marginellt (-2 mkr).

- Övriga intäkter beräknas minska med 48 mkr exklusive ovan nämnda statliga bidrag om 1 332 mkr som delvis ersätter biljettintäktsbortfallet (mars-juni) samt försäljning av Hornsbergs bussdepå om 686 mkr.

  Minskningen beror främst på lägre intäkter från reklam (62 mkr) samt från resultatneutral vidarefakturering (fordonsgas, diverse material och uthyrning mm). Bland annat noteras lägre försäljning av bränsle i skärgårdstrafiken (45 mkr), lägre hyresintäkter (10 mkr), huvudsakligen till följd av covid-19 samt lägre intäkter från biljettkontroller (7 mkr). Däremot väntas intäkterna bli högre för aktivering gällande medfinansiering (43 mkr), bland annat till följd av utrangeringar kopplat till Roslagsbanan, och från försäkringsersättning för bränder i depåer (14 mkr) samt från fakturering av externa projekt främst kopplat till Tvärbanans utbyggnad (14 mkr).

- Personalkostnaderna beräknas understiga budget med 46 mkr. Avvikelsen beror på lägre kostnader för anställd personal på grund av vakanser och frånvaro vilket delvis motverkas av kostnader för resurskonsulter för att täcka upp för personalbortfallet. Återhållsamhet gällande resursintag av konsulter råder alltjämt.

- Kostnaderna för SL-trafiken understiger budget med 393 mkr. Busstrafiken står för merparten av avvikelsen med 165 mkr, vilket främst beror på lägre indexkostnader. Även inom tunnelbana och lokalbana minskar kostnaderna med 35 mkr respektive 34 mkr jämfört med budget, främst på grund av index men också att budget för ersättningstrafik inte har behövt användas inom lokalbanetrafiken. Pendeltågstrafikens kostnader understiger budget med 71 mkr vilket huvudsakligen beror på lägre banavgifter då färre stiger av på Arlanda under pandemin.

  Vidare förväntas pendelbåtstrafikens kostnader bli 41 mkr lägre än budget vilket beror på färre resande med djurgårdsfärjan och att utfallet för nya pendelbåtslinjen 83 belastar köpt trafik WÅAB, vilket inte var känt när budgeten lades. Därutöver noteras lägre kostnader för kundtjänsten om 37 mkr till följd av att det nya kundtjänstavtalet blev förmånligare än budgeterat samt minskat tryck på grund av det lägre resandet.

- Skärgårdstrafikens kostnader förväntas minska med 9 mkr på helårsbasis. Avvikelsen beror främst på justerat bränsleindex, byte till nya oljeprodukter samt lägre kostnader för helikopter och svävare till följd av en isfri vinter. Avvikelsen motverkas av högre kostnader för förstärkningstrafik under sommaren med anledning av covid-19.

- Kostnaderna för drift och underhåll överstiger budget med 278 mkr vilket huvudsakligen beror på avsättningen för sanering kopplat till försäljningen av Hornsbergs bussdepå om 247 mkr (engångspost). Den kvarvarande avvikelsen om -31 mkr beror främst på ett ökat behov av underhåll inom

trafikavdelningen (77 mkr) främst kopplat till bana, el, signal samt något ökade kostnader för driftpåverkande projekt inom investeringsverksamheten (10 mkr). Avvikelsen motverkas av lägre kostnader inom IT till följd av försenat införande av nytt driftavtal samt diverse övriga förskjutningar (58 mkr).

- Övriga kostnader beräknas bli 36 mkr högre än budget. Avvikelsen beror främst på lägre kostnadsreducering för debiterad tid till investeringsprojekt på grund av vakansläget (49 mkr) samt att årets utrangeringar överstiger det budgeterade utrymmet med 28 mkr främst på grund av att äldre bandelar inom Roslagsbanan tagits ur bruk till följd av den pågående upprustningen. Även skadeståndskostnader bidrar till avvikelsen, dels inom sjötrafiken (11 mkr) och dels inom program Roslagsbanans utbyggnad då avstängning för banarbeten inte gjorts i planerad omfattning (15 mkr). Avvikelsen motverkas av lägre försäljningskostnader (32 mkr) till följd av färre resande, lägre kostnader för specialistkonsulter (25 mkr) och lägre reklamkostnader (16 mkr).

- Kapitalkostnaderna förväntas bli 126 mkr lägre än budget. Lägre avskrivningskostnader om 156 mkr, huvudsakligen på grund av förskjutna tidplaner inom en del projekt, motverkas av ökade räntekostnader med 30 mkr som en följd av något högre ränteläge än tidigare bedömning. Ett försämrat kassaflöde på grund av den minskade försäljningen ökar lånebehovet och därmed räntekostnaderna.

Covid-19 effekt på prognos
Den främsta effekten av situationen med covid-19 på trafikförvaltningens årsprognos är bortfall av biljettintäkter. Det samlade bortfallet kopplat till biljettintäkter bedöms uppgå till 3 644 mkr. De högre kostnader som noterats kopplat till situationen med covid-19 täcks av lägre kostnader inom flera områden.

3.2 Åtgärdsprogram för en ekonomi i balans

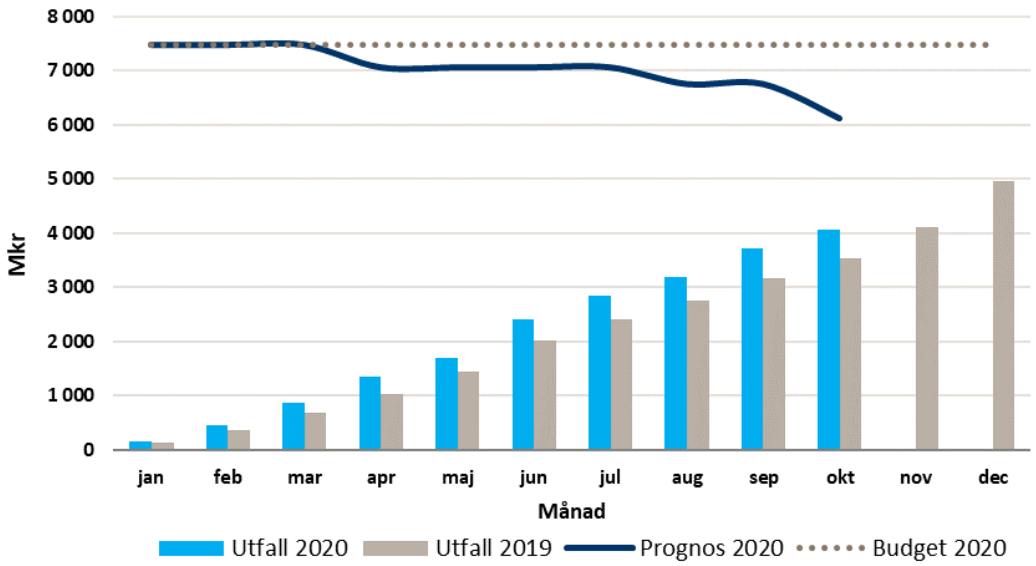
Trafiknämndens verksamhetsområden gick in i år 2020 med en budget i balans. Årsprognosen indikerar dock ett underskott om 1 009 mkr till följd av coronapandemin. Bortfallet av biljettintäkter uppgår till -2 972 mkr per oktober och förväntas fortsätta året ut och under hela nästa år. Trots det har trafikförvaltningen hittills endast ersatts för bortfallet under perioden mars-juni i år. Exklusive intäktsbortfallet kopplat till covid-19 och det bidrag som förvaltningen hittills erhållit noteras ett överskott mot budget på 969 mkr. Avvikelserna är beskrivna närmare under avsnitt 3.1.2. I Region Stockholms tertialrapport per april beslutades att trafikverksamheterna ska undantas intäktsbortfall kopplat till coronapandemin vid bedömningen om huruvida årets resultatkrav har uppnåtts. Med bakgrund i ovanstående bedöms trafiknämndens verksamhetsområden uppnå årets resultatkrav.

Till följd av det ekonomiskt kärva läget har trafikförvaltningen intensifierat arbetet med effektiviseringar och återtagandet av intäkter, med hänsyn taget till Folkhälsomyndighetens rekommendationer. För vidare information om detta, se delårsrapport per augusti samt i separat yttrande över promemoria; Effektiv administration inom Region Stockholm, där arbetet med att effektivisera administration och arbetssätt inom trafikförvaltningen redovisas.

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.



3.3.1 Utfall i jämförelse med budget

Ackumulerat utfall till och med perioden är 4 057 mkr vilket ger en upparbetningsgrad på 54 procent jämfört med budgeterat 7 472 mkr.

3.3.2 Prognos jämfört med årets budget

Investeringsbudgeten för året uppgår till 7 472 mkr. Prognosen för året uppgår till 6 121 mkr och understiger årets budget med 1 351 mkr. De huvudsakliga orsakerna till avvikelsen mot budget beror på:

- *Program Röda linjens uppgradering -874 mkr*
  Avvikelsen beror huvudsakligen på förskjutning av fordonsleveransen då leverantör ej levererat enligt överenskommen tidsplan, 17 st av de fordon som är budgeterade att levereras i år är förskjutna till 2021.

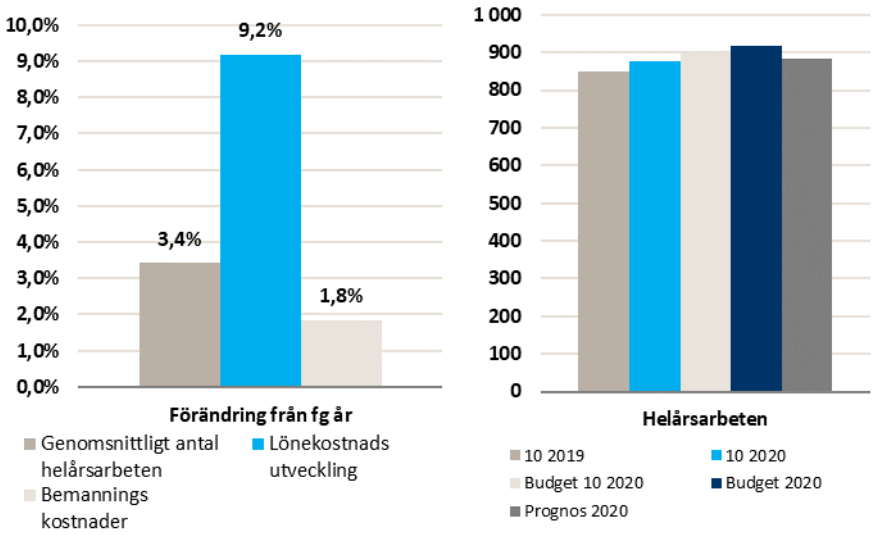
- *Program Roslagsbanans utbyggnad + 332 mkr*
  Avvikelsen beror huvudsakligen på fördyringar orsakade av att flera av programmets stora risker har fallit ut, såsom överklagad järnvägsplan för Täby-Kyrkby-Kragstalund. Även Vallentunadepån har fördyringar bland annat till följd av ogynnsamma anbud för installationsentreprenaden. Förnyat genomförandebeslut togs i trafiknämnden i september.

- *C20 - uppgradering -321 mkr*
  Avvikelsen beror huvudsakligen på förskjutning i entreprenörens tid- och produktionsplaner inom projekt Uppgraderingsåtgärder och projekt Underhållsåtgärder, vilket medför att leveranser och därtill kopplade betalningstidpunkter skjuts till 2021.

- *Ospecificerade investeringar -318 mkr*
  Avvikelsen beror huvudsakligen på att IT-relaterade projekt inte upparbetat som budgeterat.

4. Personal och kompetensförsörjning

Bemanning: Redovisning av helårsarbeten och bemanningskostnader



4.1 Bemanning – helårsarbeten och kostnadsutveckling

Genomsnittligt antal helårsarbeten har ökat jämfört med föregående år huvudsakligen till följd av utökat antal tjänster bland annat 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 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 delvis motverkas av kostnader för inhyrd personal som ersätter vakanser och övrig frånvaro. Kostnaderna för inhyrd personal i perioden är dock väsentligt lägre jämfört med föregående år till följd av återhållsamhet gällande resursintag. Utöver detta påverkas de totala bemanningskostnaderna i jämförelsen av ökade kostnader för sociala avgifter och pensioner.

4.2 Avvikelse helårsarbeten i jämförelse med periodiserad budget

Antalet helårsarbeten per oktober ligger lägre än det budgeterade periodiserade antalet. I budget ingår konsultväxling.

4.3 Prognos helårsarbeten i jämförelse med budget

Budget 2020 omfattar full bemanning avseende helårsarbeten, såväl antal som kostnader. Inhyrd personal budgeteras därmed inte. I prognosen är antal helårsarbeten lägre än budget till följd av återhållsamhet gällande rekrytering.

5. Risker och möjligheter

Ingen rapportering per oktober.

6. Ledningens åtgärder

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

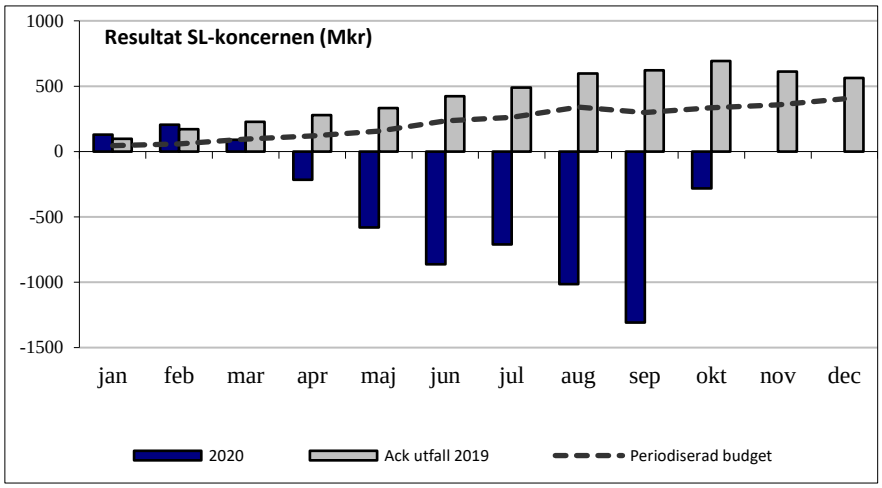
Bilagor
1 -2 Specifikationer för SL-koncernen och WÅAB.

Trafiknämnden/trafikförvaltningen

Bilaga 1-2 till

MÅNADSRAPPORT
Oktober 2020

Bilaga 1 - SL-koncernen



Resultaträkning Mkr	Ack utfall 2010	Ack budget 2010	Avvik utf-bu 2010	Ack utfall 1910	Föränd fg år %	Prognos 2020	Budget 2020	Avvik PR-BU	Bokslut 2019	Ack utfall 2010*
Verksamhetsanslag	8 062	8 062	0	7 818	3,1%	9 675	9 675	0	9 382	8 071
Biljettintäkter	4 757	7 727	-2 970	7 310	-34,9%	5 682	9 325	-3 643	8 829	4 757
Uthyrning fordon	1 160	1 156	4	1 156	0,3%	1 388	1 388	-1	1 388	1 160
Uthyrning lokaler	720	724	-5	703	2,3%	859	869	-10	848	720
Reklam	297	299	-2	351	-15,2%	357	419	-62	451	297
Övriga intäkter	2 919	898	2 021	902	223,7%	3 103	1 073	2 030	1 310	3 007
Verksamhetens intäkter	**17 916**	**18 868**	**-953**	**18 240**	**-1,8%**	**21 064**	**22 750**	**-1 685**	**22 207**	**18 012**
Personalkostnader	-19	-19	0	-18	5,9%	-25	-23	-3	-33	-19
Köpt trafik (AB SL)	-11 171	-11 492	321	-10 848	3,0%	-13 505	-13 900	395	-13 139	-11 171
Köpt trafik (WÅAB)	-356	-372	17	-328	8,5%	-417	-426	9	-381	-356
Drift och underhåll	-1 963	-1 800	-163	-1 773	10,7%	-2 480	-2 208	-271	-2 320	-1 963
Övriga kostnader	-1 684	-1 742	59	-1 603	5,1%	-2 074	-2 061	-13	-2 129	-1 792
Verksamhetens kostnader	**-15 192**	**-15 425**	**233**	**-14 570**	**4,3%**	**-18 501**	**-18 618**	**117**	**-18 001**	**-15 301**
Avskrivningar	-2 606	-2 728	122	-2 546	2,3%	-3 159	-3 276	118	-3 100	-2 606
Finansnetto	-401	-379	-22	-431	-7,0%	-479	-451	-28	-544	-409
Resultat	**-283**	**336**	**-619**	**693**		**-1 074**	**404**	**-1 478**	**563**	**-304**

Inklusive verksamhetsinterna intäkter och kostnader.

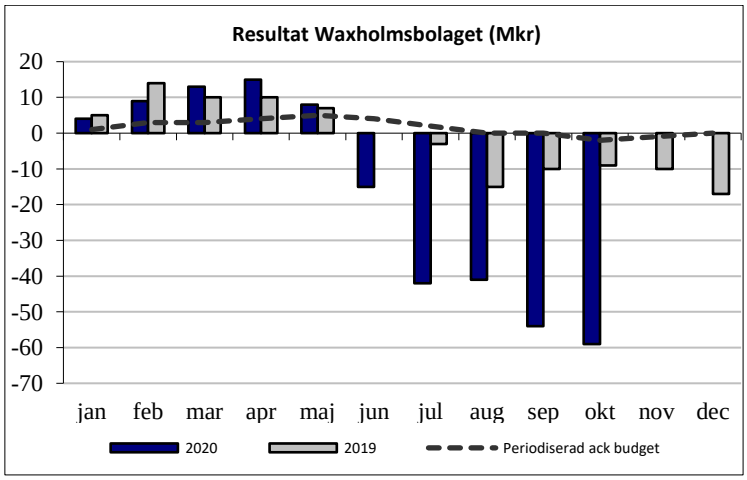
Från och med juli 2019 är Waxholmsbolaget (WÅAB) ett helägt dotterbolag till AB SL räknat från januari 2019.

AB SL och WÅAB köper personella resurser från trafikförvaltningen, vilket redovisas och prognostiseras under övriga kostnader i tabellen

**Avser legal SL-koncern (SL inklusive verksamhet avseende utbyggd tunnelbana).*

Investeringar SL-koncern, mkr	Årets utgift 2010	Prognos 2020	Budget 2020	Avvik PR-BU	Upparb UTF/BU
Specificerade investeringar	2 914	4 207	5 396	-1 189	54%
Ospecificerade investeringar	783	1 264	1 579	-315	50%
SL-koncern Totalt	**3 698**	**5 471**	**6 974**	**-1 504**	**53%**
Varav ersättningsinvesteringar	*1 027*	*1 665*	*2 363*	*-699*	*43%*

Bilaga 2 – Waxholmsbolaget (dotterbolag till AB SL)



Resultaträkning Mkr	Ack utfall 2010	Ack budget 2010	Avvik utf-bu 2010	Ack utfall 1910	Föränd fg år %	Prognos 2020	Budget 2020	Avvik PR-BU	Bokslut 2019
Verksamhetsanslag	336	336	0	316	6,1%	403	403	0	380
Biljettintäkter	49	86	-37	75	-35,1%	50	90	-40	79
Övriga intäkter	44	118	-75	88	-50,1%	69	131	-62	102
Verksamhetens intäkter	**428**	**540**	**-112**	**480**	**-10,7%**	**522**	**624**	**-102**	**561**
Personalkostnader	0	-1	1	-1	-161,9%	0	-1	1	-1
Köpt trafik	-357	-372	15	-330	8,2%	-417	-426	9	-383
Drift och underhåll	-66	-102	36	-93	-29,2%	-84	-117	33	-112
Övriga kostnader	-22	-23	2	-22	-2,9%	-27	-28	1	-29
Verksamhetens kostnader	**-445**	**-498**	**53**	**-446**	**-0,4%**	**-527**	**-571**	**44**	**-524**
Avskrivningar	-41	-43	2	-42	-1,7%	-50	-52	2	-51
Finansnetto	-2	-1	-1	-1	36,4%	-2	-1	-1	-2
Resultat	**-59**	**-2**	**-57**	**-9**		**-56**	**0**	**-56**	**-17**

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 2010	Prognos 2020	Budget 2020	Avvik PR-BU	Upparb UTF/BU
Nyinvesteringar	7	13	15	-2	46%
Ersättningsinvesteringar	4	14	39	-25	10%
WÅAB totalt	**10**	**27**	**54**	**-27**	**20%**