

Trafiknämnden/trafikförvaltningen

MÅNADSRAPPORT
Mars 2021

Innehållsförteckning

1.	Sammanfattning.....	3
1.1	Väsentliga händelser	3
1.2	Bedömning av risker och möjligheter	5
1.3	Ledningens åtgärder	6
2.	Verksamhet	7
2.1	Resande i kollektivtrafik.....	7
3.	Personal.....	8
3.1	Bemanning – helårsarbeten och kostnadsutveckling	9
3.2	Avvikelse i jämförelse med periodiserad budget	9
3.3	Prognos i jämförelse med budget.....	9
4.	Ekonomi	10
4.1	Resultat	10
4.1.1	Utfall jämfört med periodiserad budget	11
4.1.2	Prognos jämfört med budget.....	12
4.2	Åtgärdsprogram för ett resultat i balans	14
4.3	Investeringar	15
4.3.1	Utfall i jämförelse med budget.....	15
4.3.2	Prognos jämfört med budget.....	15

1. Sammanfattning

1.1 Väsentliga händelser

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.

För ett år sen kastades Stockholm och världen 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 kraftigt sjunkit och förväntas med stor osäkerhet variera på olika sätt under innevarande år. Trafikförvaltningen har trots de utmaningar som covid-19 inneburit kunnat upprätthålla en stabil produktion och verksamhet.

Trafikförvaltningen gick in i året med en budget i balans men kollektivtrafiken och trafikförvaltningen står inför stora ekonomiska utmaningar. Finansieringsfrågan för att upprätthålla ett fullt trafikutbud trots intäktstapp från biljettförsäljning har ännu inget fullständigt svar.

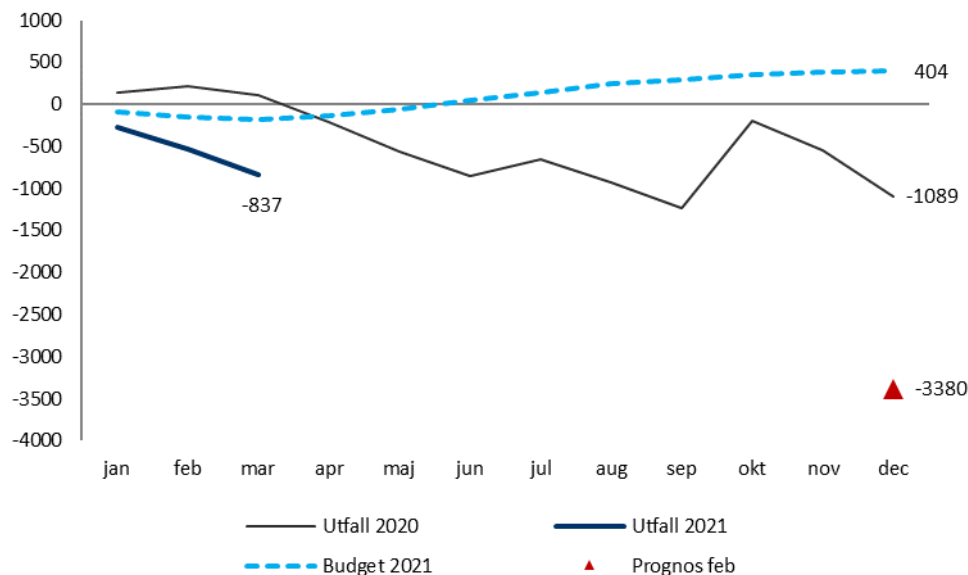
Det ackumulerade utfallet per mars uppgår till -837 mkr och understiger periodens budget med 654 mkr. Biljettintäkterna minskar med 1 021 mkr jämfört med budget till följd av det minskade resandet. Samtliga övergripande kostnadskategorier understiger budget varav trafikkostnaderna med 152 mkr, drift och underhåll med 96 mkr och kapitalkostnader med 40 mkr.

I prognos per februari uppgår årets resultat till -3 380 mkr att jämföra med årets budget om +404 mkr. Biljettintäkterna bedöms minska med 4 236 mkr jämfört med budget till följd av resandeutvecklingen i pandemins spår. De totala kostnaderna förväntas understiga budget med 449 mkr främst genom lägre kostnader för köpt trafik (283 mkr), kapitalkostnader (167 mkr) samt för drift och underhåll med 62 mkr.

Prognosen omfattar i nuläget inget stöd för intäktsbortfall till följd av covid-19, varken från statligt håll eller inom Region Stockholm.

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 2021 jämfört med resultat 2020 och budget 2021.



Investeringsutfallet uppgår till 766 mkr, vilket motsvarar en uppbyggnadsgrad på 12 procent jämfört med budgeterat 6 538 mkr. Prognosen för året uppgår till 6 211 mkr och underskrider budget med 327 mkr.

Resandet har minskat markant till följd av covid-19. Antalet genomsnittligt påstigande en vanlig vardag i februari har minskat med 45,4 procent jämfört med samma period 2020. För kollektivtrafiken på vatten har resandet i februari minskat 45,1 procent jämfört med samma period 2020.

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 trafikavtal och påverkan på investeringsverksamheten varit i fokus. I övrigt följer nedan ett urval av väsentliga händelser som skett under början av året:

- Nu är alla SL-resor med tåg, buss och spårvagn märkta med Bra Miljöval - den enda miljömärkningen för persontransporter. Licensen erhöles från Naturskyddsföreningen den 1 februari och tillåter förvaltningen att använda Bra Miljöval i kommunikationen framöver.
- I februari erhöles också trafikförvaltningen ett förnyat miljöcertifikat. Vart tredje år görs en omfattande extern miljörevision för recertifiering av förvaltningens miljöledningssystem enligt ISO14001:2015. ISO-standarden ger förvaltningen ett ramverk för att jobba systematiskt med att styra, organisera och arbeta med miljöfrågor.
- Lansering av nytt betalsätt har skett på bred front. Med start 2 februari kan resenärerna nu blippa sina betalkort, plastkort eller i digitala plånböcker, från Visa, Mastercard eller American Express för att köpa en enkelbiljett

som gäller i 75 minuter. Tjänsten utvecklas nu även för biljettköp till rabatterat pris.

- Natten till den 11 februari spårade ett godståg ur på ett av järnvägsspåren vid Häggvik. Skadorna på spåren är omfattande och kommer att ta tid att återställa för Trafikverket, som ombesörjer reparationsarbetet. För SL:s resenärer innebär det störningar för pendeltågen på linje 40 och 41 mot Märsta och Uppsala och ersättningstrafik sattes in.
- Från och med den 7 april går det att köpa 30-dagarsbiljetten i SL-appen – ett av de största stegen i utvecklingen av det nya, modernare biljettsystem. Det går även att aktivera förlustgarantin i SL-appen vilket innebär att man vid förlust av mobilen kan hämta tillbaka eventuella periodbiljetter som fanns i den gamla mobilen till en annan mobil. Sedan tidigare, från och med den 3 mars, går det att i förväg köpa 24 - och 72 timmarsbiljetter i SL-appen och aktivera dem vid ett senare tillfälle.

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 attraktiv kollektivtrafik i ett hållbart transportsystem, hållbar investeringsutveckling, ett resultat i balans samt samhällsviktiga funktioner upprätthålls vid extraordinära händelser och klimatförändringar.

De högst värderade riskerna för verksamhetsåret 2021 är följande:

- risk att investeringar överskrider beslutade ramar och inte når fulla effektmål på grund av bland annat överprövningar och nya lagkrav
- risk för antagonistiskt angrepp mot trafikförvaltningens byggnader och/eller anläggningar/fordon och/eller IT-system
- risk att trafikförvaltningen inte förmår anpassa kollektivtrafiken till förändrade resandebehov orsakat av ökad konkurrens, Covid-19 och ny teknik
- risk för att minskade eller uteblivna intäkter och begränsade möjligheter att reducera kostnaderna i motsvarande grad resulterar i en ekonomi ur balans och en mindre attraktiv kollektivtrafik på sikt

Vi bedömer att dessa riskers värdering är oförändrade i förhållande till den rapportering som gjordes i samband med verksamhetsplanen 2021.

Framtagna kontroller och åtgärder syftar till att minska sannolikheten för att dessa risker materialiseras eller minska deras negativa påverkan på verksamheten. Arbetet med att utföra dessa kontroller och åtgärder är påbörjat och resultatet kommer att presenteras mer detaljerat i tertialuppföljningen per april.

Trafikförvaltningen ser svårigheter med att uppnå uppsatta målnivåer för ett flertal indikatorer för 2021 då målnivåerna är satta utifrån ett normalläge för trafiken och inte utifrån pandemin, exempelvis gäller detta indikatorerna såsom kostnad per personkilometer, tusentals påstigande per vanlig vardag, kollektivtrafikens andel av de motoriserade resorna och flera underliggande miljömål. Tryggheten har också påverkats av pandemin, där resenärerna nu upplever en ny typ av otrygghet. Även målet för förnybar energi i kollektivtrafiken påverkas då det ekonomiska utrymmet inte tillåter en ökad användning av förnybar energi för sjötrafiken. Ambitionen är trots det fortsatt att nå de långsiktiga målen 2030 enligt det regionala trafikförsörjningsprogrammet för samtliga indikatorer.

För måluppfyllnad gällande årets resultat, se avsnitt 4.2 Åtgärdsprogram för resultat i balans.

1.3 Ledningens åtgärder

Rapportering av ledningens åtgärder sker i samband med tertialrapport per april.

2. Verksamhet

2.1 Resande i kollektivtrafik

Resande: Redovisning av antal resande i tusental per trafikslag² jämfört med budget och föregående år, samt prognos. Kollektivtrafik på vatten innefattar skärgårdstrafik och pendelbåtlinjer.

Resande kollektivtrafik	(totalt tusental)	Utfall 2102	Utfall 2002	Förändr. 2102-2002	Prognos 2021	Budget 2021	Avvik PR-BU	Bokslut 2020
Kollektivtrafik på land, genomsnitt påstigande		1 629	2 986	-45,4%	1 691	2 966	-1275	1 859
Kollektivtrafik på vatten, påstigande totalt		264	481	-45,1%	3 509	6 156	-2647	3 168

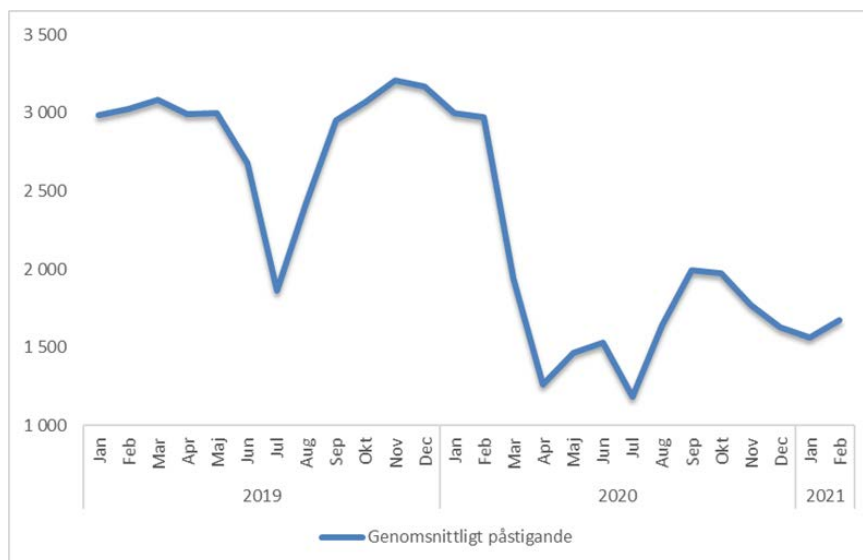
¹ Föregående års värden kan skilja sig mot vad som tidigare har rapporterats eftersom justeringar görs retroaktivt.

Utfall i jämförelse med föregående år

Kollektivtrafik på land, genomsnittligt påstigande³

Resandet har minskat markant till följd av covid-19. Antalet genomsnittligt påstigande en vanlig vardag till och med februari uppgår 1 629 tusen vilket är en minskning med 45,4 procent jämfört med samma period 2020. Minskningen av antal påstigande är helt hänförligt till läget i samhället i stort och de rekommendationer som har getts av Folkhälsomyndigheten.

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



För kollektivtrafiken på land ökade resandet något under februari.

² Redovisning sker med en (1) månads fördröjning

³ Resandeutvecklingen i kollektivtrafiken på land, mätt som antal genomsnittligt påstigande budgeterades till 2 966 tusen genomsnittligt påstigande per vanlig vardag. Antalet genomsnittligt påstigande varierar med tid på året. Under sommaren har alla trafikslag färre genomsnittligt påstigande än under vintermånaderna.

Kollektivtrafik på vatten, påstigande totalt

Resandet har minskat markant till följd av covid-19. Antalet påstigande till och med februari uppgår 264 tusen vilket är en minskning med 45,1 procent jämfört med samma period 2020. Minskningen av antal påstigande är helt hänförligt till läget i samhället i stort och de rekommendationer som gäller.

Prognos i jämförelse med budget*Kollektivtrafik på land, genomsnittligt påstigande och Kollektivtrafik på vatten, påstigande totalt*

Total budget baserades på 100 procents resande. Aktuell prognos bygger på 57 procent jämfört med 2019. Avvikelsen mot budget beror på att pandemin tog fart igen runt november med hårdare restriktioner till följd.

Framtagen resandeprognos har använts för samtliga trafikslag. Det vill säga att inga anpassningar har gjorts utefter de förutsättningar och utmaningar som finns för respektive trafikslag.

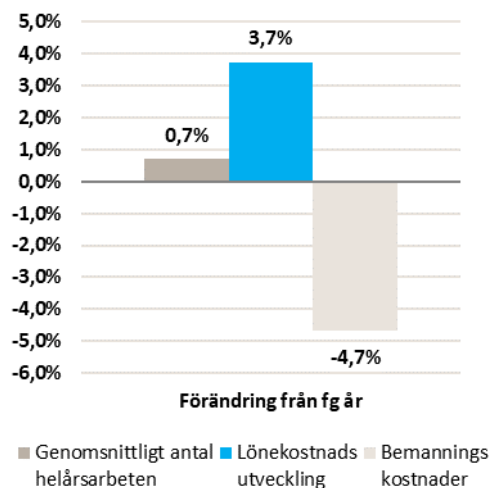
3. Personal

Hantering av covid-19 pandemin kopplat till trafikförvaltningens uppdrag samt implementering av arbetssätt kring distansarbete har präglat det senaste året. Såväl fysisk som psykosocial arbetsmiljö har varit i fokus. Under perioden har flertalet rutiner och inriktningar tagits fram och implementerats med anledning av hemarbete och nya arbetssätt. Distansarbete har tillämpats i stor utsträckning. Arbetssätt och mötesstrukturer har förändrats till mer digitala.

Resurssättning i verksamheten ska ske utifrån kompetensbehov och på ett kostnadseffektivt sätt, att arbeta mer i nätverk än i hierarkier samt att möjliggöra en flexibilitet vad gäller arbetstid och arbetsplats. Mot bakgrund av det ekonomiskt ansträngda läget råder stor restriktivitet kring nyanställning och konsultintag. I första hand ska prövas om behovet kan lösas genom omfördelning av interna resurser. Ett tvärfunktionellt bemanningsråd har etablerats för att ta ett helhetsansvar för kompetensförsörjningen.

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

Bemanning: Redovisning av helårsarbeten och bemanningskostnader



3.1 Bemanning – helårsarbeten och kostnadsutveckling

Genomsnittligt antal helårsarbeten har ökat jämfört med samma period föregående år huvudsakligen 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.

De direkta lönekostnaderna ökar till följd av utökat antal tjänster samt årlig lönerrevision. Bemanningskostnaderna minskar jämfört med samma period föregående år till följd av återhållsamhet gällande resursintag.

3.2 Avvikelse i jämförelse med periodiserad budget

Antalet helårsarbeten per mars 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.

3.3 Prognos i jämförelse med budget

Budget 2021 omfattar full bemanning avseende helårsarbeten, såväl i antal som kostnader. Inhyrd personal budgeteras därmed inte.

I prognosen är antal helårsarbeten detsamma som i budget och bemanningskostnaderna beräknas understiga budget marginellt, främst beroende på lägre pensionskostnader.

4. Ekonomi

4.1 Resultat

Resultaträkning: Trafikförvaltningens resultat 2021 jämfört med budget samt resultat 2020.

Verksamhetsinterna intäkter och kostnader ingår ej i resultaträkningen nedan.

Resultat (mkr)	Ack utfall 2103	Ack budget 2103	Avvik utf-bu 2103	Ack utfall 2003	Föränd fg år %	Prognos 2021	Budget 2021	Avvik PR-BU	Bokslut 2020
Verksamhetsanslag	2 529	2 529	0	2 448	3,3%	10 117	10 117	0	9 794
Biljettintäkter	1 093	2 114	-1 021	2 126	-48,6%	5 373	9 610	-4236	5 437
Uthyrning fordon	347	345	2	348	-0,4%	1 383	1 370	14	1 388
Uthyrning lokaler	214	222	-8	218	-1,6%	887	888	-1	852
Reklamintäkter	90	90	0	88	2,7%	360	360	0	352
Övriga intäkter	310	278	32	285	8,9%	1 157	1 168	-11	3 220
Verksamhetens intäkter	4 583	5 578	-995	5 513	-16,9%	19 278	23 512	-4234	21 043
Personalkostnader	-213	-227	13	-224	-4,7%	-879	-880	1	-872
Köpt landtrafik (SL)	-3 404	-3 535	131	-3 423	-0,6%	-13 821	-14 085	264	-13 321
Köpt sjötrafik (WÅAB)	-76	-96	21	-68	11,5%	-440	-459	18	-397
Drift och underhåll	-528	-624	96	-527	0,2%	-2 480	-2 541	62	-2 565
Övriga kostnader	-225	-264	39	-224	0,5%	-1 105	-1 043	-62	-1 138
Verksamhetens kostnader	-4 445	-4 745	300	-4 464	-0,4%	-18 725	-19 008	283	-18 293
Avskrivningar	-841	-884	43	-815	3,3%	-3 422	-3 587	165	-3 316
Finansnetto	-134	-131	-3	-130	3,1%	-511	-513	2	-523
Resultat*	-837	-183	-654	104		-3 380	404	-3784	-1 089
Prognos exklusive intäktsbortfall						856	404	452	

* Avser resultat före bokslutsdispositioner och skatt.

Periodens ackumulerade resultat uppgår till -837 mkr och understiger periodiserad budget med 654 mkr. Utfallet påverkas i stor omfattning av de åtgärder som vidtagits av myndigheter och regering för att motverka coronavirusets spridning. Försäljningen av biljetter fortsätter ligga på en mycket låg nivå vid ingången av 2021 till följd av det minskade resandet i pandemins spår. Trafikproduktionen utförs fortsatt i full omfattning vilket sammantaget påverkar det ackumulerade resultatet starkt negativt.

I prognos per februari uppgår årets resultat till -3 380 mkr att jämföra med årets budget om +404 mkr. Biljettintäkterna bedöms minska med 4 236 mkr jämfört med budget till följd av resandeutvecklingen under rådande pandemi. De totala kostnaderna förväntas understiga budget med 449 mkr främst genom lägre kostnader för köpt trafik (283 mkr), kapitalkostnader (167 mkr) samt för drift och underhåll med 62 mkr. Avvikelsen motverkas något till följd av högre kostnader för juridiskt expertstöd samt externa projekt vilka dock vidarefaktureras till externa parter.

Exklusive intäktsbortfall till följd av covid-19 noteras ett positivt resultat om 856 mkr vilket överstiger budget med 452 mkr. Prognosen omfattar i nuläget inget stöd för intäktsbortfall till följd av covid-19, varken från statligt håll eller inom Region Stockholm.

Huvudsakliga orsaker till avvikelserna för periodens utfall mot budget samt helårsprognos jämfört med budget inom respektive resultatkategori redovisas nedan. Resultatneutrala avvikelser kommenteras ej i detalj.⁴

4.1.1 Utfall jämfört med periodiserad budget

Periodens utfall uppgår till -837 mkr och understiger periodens budget med -654 mkr. Avvikelsen beror huvudsakligen på följande:

- Biljettintäkterna understiger budget med totalt 1 021 mkr, vilket är helt hänförligt till SL-trafiken. Biljettintäkterna från skärgårdstrafiken är i nivå med budget.

Intäkterna från SL-trafiken uppgår till cirka 50 procent av budgeten. Periodens budget baserades på en uppskattad resandevolym om cirka 75 procent i jämförelse med ett normalår. Resandet har dock blivit betydligt lägre till följd av den ökade smittspridningen i regionen med hårdare restriktioner och rekommendationer från myndighetshåll som följd. Utöver den uppskattade resandevolymen om cirka 75 procent inkluderar budgeten en post för att nå den intäktsnivå som i budgetunderlag 2022 bedömts skulle ha rätt om inte pandemin inträffat.

- Övriga intäkter⁵ består huvudsakligen av resultatneutral vidarefakturerings (fordonsgas, diverse material och uthyrning etcetera). Periodens utfall överstiger budget med 26 mkr vilket främst beror på ökade intäkter från vidarefakturerings främst kopplat till externa projekt åt annan part (28 mkr) och bränsleförsäljning i SL-trafiken (6 mkr). Vidare noteras ökade intäkter från bland annat kontrollavgifter (7 mkr). Avvikelsen motverkas av lägre intäkter för uthyrning av lokaler (8 mkr) främst till följd av förskjutning av hyresstarten för Vallentunadepån och vidaresålt bränsle inom sjötrafiken (8 mkr).
- Personalkostnaderna understiger budget med 13 mkr genom främst lägre kostnader för anställd personal till följd av vakanser och frånvaro vilket delvis motverkas av intag av resurskonsulter för att täcka upp för bortfallet. Vidare noteras något lägre utfall för utbildning och konferenser samt pensionskostnader.
- Kostnaderna för SL-trafiken understiger budget med 131 mkr. Sedan coronavirusets spridning startade under 2020 har trafiken bedrivits i full omfattning för att bidra till minskad smittspridning, i enlighet med Folkhälsomyndighetens föreskrifter och råd. Busstrafikens kostnader är 75 mkr lägre än budget främst till följd av att budgeterade kostnader ännu ej behövt ianspråkats. Lägre kostnader återfinns också inom

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.

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

pendeltågstrafiken (51 mkr) främst kopplat till kvalitetsavdrag för ej utförd trafik till följd av urspårningen vid Häggvik station i början av året samt även lägre banavgifter. Därtill noteras lägre kostnader inom kundtjänst (9 mkr) och tunnelbana (5 mkr). Högre kostnader återfinns dock inom lokalbana (9 mkr) främst till följd av reglerade kostnader avseende föregående år och en ökad trafikproduktion på Lidingöbanan.

- Skärgårdstrafikens kostnader understiger budget med 21 mkr. Avvikelsen beror till största delen på en reducerad tidtabell i början av året på grund av svårt isläge, då ordinarie fartyg inte har kunnat trafikera i skärgården. Istället har en mindre flotta av isgående fartyg använts.
- Drift och underhåll understiger budget med 96 mkr. Avvikelsen beror främst på lägre kostnader inom trafikavdelningen (81 mkr) till stor del till följd av att underhållsarbeten inte ligger i fas med budget. Även inom IT-driften noteras förskjutningar främst till följd av förseningar i transitionen till ny IT-drift leverantör (15 mkr).
- Övriga kostnader understiger budget med 39 mkr. Avvikelsen beror främst på lägre nyttjande av specialistkonsulter under perioden (11 mkr) samt lägre kostnader för bland annat lager (9 mkr), försäljningskostnader (7 mkr) och reklam/pr (6 mkr).
- Kapitalkostnaderna understiger budget med 40 mkr. Avskrivningarna understiger budget med 43 mkr, huvudsakligen till följd av en generell lägre aktiveringstakt än budgeterat. Avvikelsen motverkas av något högre räntekostnader (3 mkr) främst kopplat till pensionsskulden.

Covid-19 effekt på utfall

Den främsta effekten av situationen med covid-19 på trafikförvaltningens utfall är bortfall av biljettintäkter. Förvaltningens merkostnader kopplade till covid-19 motverkas av lägre kostnader inom flertalet områden. Sammantaget noteras lägre kostnader än budget.

4.1.2 Prognos jämfört med budget

Prognos per februari uppgår till -3 380 mkr och understiger budget med 3 784 mkr. Exklusive intäktsbortfall från noteras en positiv avvikelse mot budget om 452 mkr. Nedan beskrivs huvudsakliga avvikelser per resultatrad:

- Biljettintäkterna väntas understiga budget med totalt 4 236 mkr till följd av den rådande pandemin.

Prognosen för biljettintäkterna i SL-trafiken beräknas understiga budget med 4 230 mkr (44 procent). Budgeten baserades på ett genomsnittligt resande om cirka 80 procent på årsbasis (år 2019 som bas). Därtill kommer en post som kompletterar budgeten till ett resande i nivå med den bedömning som gjordes före pandemins start i budgetunderlag 2021. Posten om 2 170 mkr motsvarar en kompensation för intäktsbortfall i enlighet med Regionens budget 2021. Årsprognosen per februari bygger på ett bedömt lägre resande på cirka 60 procent och omfattar inget bidrag

eller kompensation för intäktsbortfallet. Avvikelsen till följd av ett bedömt lägre resande medför ett intäktsstopp på cirka 2 miljarder kronor.

Prognosen som baseras på förvaltningens gemensamma scenarioantaganden över resandeutvecklingen 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.

Biljettintäkterna från skärgårdstrafiken beräknas understiga budget med 6 mkr (9 procent). Prognosen bygger på ett scenarioantagande om ett lägre resande på årsbasis på cirka 80 procent av budgeterat antagande.

- Övriga intäkter består främst av resultatneutral vidarefakturerings (fordonsgas, diverse material och uthyrning med mera). I prognosen beräknas de samlade övriga intäkterna öka med 3 mkr mot budget.

Intäkterna från fakturerings av externa projekt, huvudsakligen Roslagsbanans utbyggnad, Handens bussterminal och Tvärbanans signalsystem, väntas överstiga budget (35 mkr) liksom intäkter från uthyrning av fordon (14 mkr) främst från uthyrning av bussar när E19 förlängs (Nacka/Värmdö och Huddinge/Botkyrka/Söderort). Därutöver beräknas gamla bussar användas något längre än som tidigare beräknats. Motsatt väntas intäkterna bli lägre från vidareförsäljning av bränsle i skärgårdstrafiken (42 mkr) samt från lagerförsäljning, främst SL Accesskort (kortämne) (3 mkr).

- Personalkostnaderna beräknas understiga budget marginellt med 1 mkr. Avvikelsen beror främst på lägre pensionskostnader.
- Kostnaderna för SL-trafiken förväntas understiga budget med 264 mkr. Busstrafiken står för merparten av avvikelsen med 277 mkr, vilket främst beror på att budgeten omfattade ett reserverat utrymme som till större delen inte förväntas behöva ianspråkta. Även inom tunnelbana och pendelbåt minskar kostnaderna något med 8 mkr respektive 2 mkr samt minskar trafikslagsgemensamma kostnader med 15 mkr främst till följd av ett lägre nyttjande av kundtjänsten.

Avvikelsen motverkas av högre kostnader inom lokalbanetraffiken (28 mkr) till följd av ett utökat behov trafikering på Tvärbanan och Lidingöbanan, samt inom pendeltågstrafiken (10 mkr) på grund av ökade indexkostnader.

- Skärgårdstrafikens kostnader förväntas minska med 18 mkr på helårsbasis. Avvikelsen beror främst på lägre bränsleindex (11 mkr) samt lägre kostnader för pendelbåt linje 83 (5 mkr) till följd av färre trafiktimmar.
- Kostnaderna för drift och underhåll understiger budget med 62 mkr vilket främst beror på lägre förväntade kostnader inom trafikavdelningen (68 mkr) främst kopplat till lägre bränslepriser inom sjötraffiken, förskjutet underhåll inom tunnelbanan samt lägre el- och energikostnader. Därtill noteras lägre kostnader för driftpåverkande investeringsprojekt (10 mkr).

Avvikelsen motverkas bland annat av högre kostnader inom IT (6 mkr) till följd av försenat införande av nytt driftavtal.

- Övriga kostnader beräknas bli 62 mkr högre än budget. Avvikelsen beror främst på högre kostnader för konsulter huvudsakligen kopplat till ett ökat behov av juridiskt expertstöd (33 mkr), externa entreprenader vilka vidarefaktureras extern part (17 mkr) samt hyra av datorer (10 mkr).
- Kapitalkostnaderna förväntas bli 167 mkr lägre än budget. Lägre avskrivningskostnader beräknas till 165 mkr, på grund av förskjutna tidplaner inom en del projekt exempelvis fordonsleveranser, och en generellt lägre avskrivningsvolym än budgeterat. Räntekostnaderna prognostiseras bli något lägre (2 mkr) beroende på en marginellt sänkt ränteprognos och en sänkt skuldvolym i prognosen med 1,4 mdr i jämförelse med budget.

Covid-19 effekt på prognos

Den främsta effekten av situationen med covid-19 på trafikförvaltningens årsprognos är bortfall av biljettintäkter. Det samlade intäktsbortfallet bedöms uppgå till 4 236 mkr. De merkostnader som noterats kopplat till pandemin täcks av lägre kostnader inom flera områden.

4.2 Åtgärdsprogram för ett resultat i balans

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

För att kunna upprätthålla dagens trafikutbud med bibehållen ekonomi i balans krävs att trafikförvaltningen ersätts från staten, eller att medel omfördelas inom Region Stockholm, för uteblivna biljettintäkter orsakade av pandemin under såväl innevarande som kommande år. Alternativet är att reducera trafikutbudet, för att möta den minskade efterfrågan.

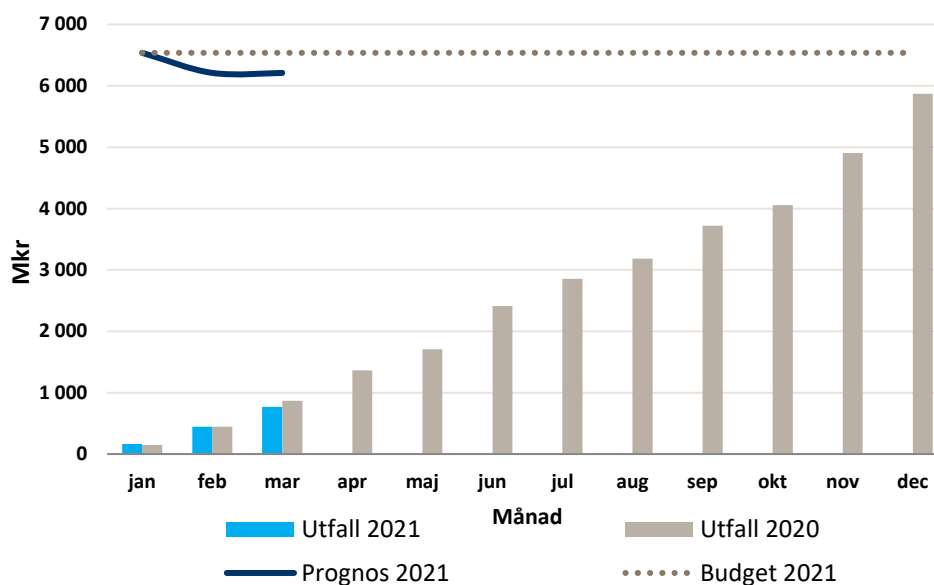
Till följd av det ekonomiskt kärva läget har trafikförvaltningen intensifierat arbetet med effektiviseringar och återtagandet av intäkter, med hänsyn taget till Folkhälsomyndighetens rekommendationer. För vidare information om detta, se delårsrapport per augusti 2020 samt i separat yttrande över promemoria; 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.

4.3 Investeringar

Väsentliga händelser i investeringsobjekten per mars:

- Provkörning av X15P i 132 km/h har utförts framgångsrikt på Roslagsbanan.
- Samtliga serie 2-fordon (10xA35, 8xA35B och 2xA36) inom program Kistagrenen och Spårväg City har nått preliminärt övertagande, PTO.
- Det sista A35B-fordonet i objektet Fordon SpvC har genomgått planerat förebyggande underhåll och satts i trafik.

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



4.3.1 Utfall i jämförelse med budget

Akkumulerat utfall till och med perioden är 766 mkr vilket ger en upparbetningsgrad på 12 procent jämfört med årsbudgeten på 6 538 mkr.

4.3.2 Prognos jämfört med budget

Investeringsbudgeten för året uppgår till 6 538 mkr. Prognosen för året uppgår till 6 211 mkr och understiger årets budget med 327 mkr.

Avvikelsen beror huvudsakligen på Program Röda linjens uppgradering och bedömningen att det finns risk för fortsatta förskjutningar av fordonsleveranser under 2021.

Bilagor

1 -2 Specifikationer för SL-koncernen och WÅAB.

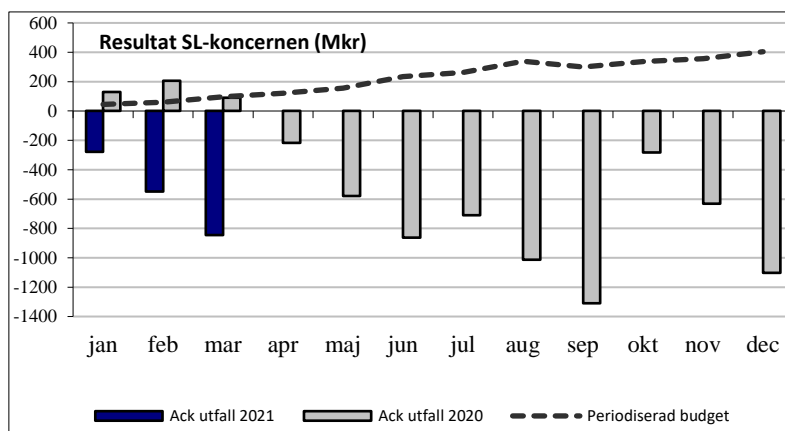
Trafiknämnden/trafikförvaltningen

Bilaga 1-2 till

MÅNADSRAPPORT

Mars 2021

Bilaga 1 - SL-koncernen



Resultaträkning Mkr	Ack utfall 2103	Ack budget 2103	Avvik utf-bu 2103	Ack utfall 2003	Föränd fg år %	Prognos 2021	Budget 2021	Avvik PR-BU	Bokslut 2020	Ack utfall 2103*
Verksamhetsanslag	2 476	2 476	0	2 419	2,4%	9 902	9 902	0	9 675	2 481
Biljettintäkter	1 097	2 118	-1 021	2 131	-48,5%	5 390	9 626	-4 236	5 455	1 097
Uthyrning fordon	347	345	2	348	-0,4%	1 383	1 370	14	1 388	347
Uthyrning lokaler	215	222	-7	221	-2,4%	887	887	-1	859	215
Reklam	90	90	0	88	2,7%	360	360	0	352	90
Övriga intäkter	288	257	31	265	8,9%	1 077	1 086	-9	3 131	317
Verksamhetens intäkter	4 513	5 508	-995	5 471	-17,5%	18 999	23 231	-4 232	20 860	4 547
Personalkostnader	3	-1	4	-5	-152,3%	-3	-6	3	-23	3
Köpt trafik (AB SL)	-3 404	-3 535	131	-3 423	-0,6%	-13 821	-14 085	264	-13 319	-3 404
Köpt trafik (WÅAB)	-76	-96	21	-68	11,5%	-440	-459	18	-397	-76
Drift och underhåll	-502	-597	95	-497	0,9%	-2 373	-2 435	62	-2 446	-502
Övriga kostnader	-456	-488	32	-490	-7,0%	-1 999	-1 940	-59	-2 137	-486
Verksamhetens kostnader	-4 434	-4 718	284	-4 483	-1,1%	-18 636	-18 925	289	-18 321	-4 465
Avskrivningar	-803	-846	43	-778	3,2%	-3 270	-3 434	164	-3 164	-803
Finansnetto	-123	-120	-3	-119	3,1%	-467	-468	1	-479	-125
Resultat	-846	-176	-670	91		-3 374	404	-3 778	-1 103	-846

Inklusive verksamhetsinterna intäkter och kostnader.

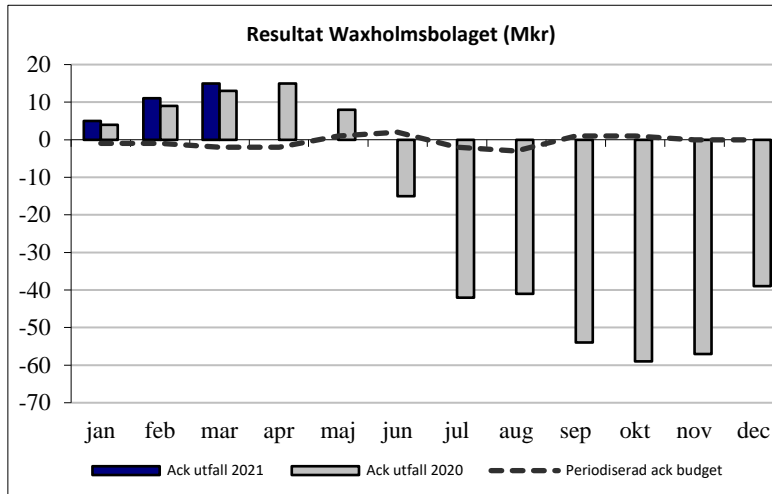
Från och med juli 2019 är Waxholmsbolaget (WÅAB) ett helägt dotterbolag till AB SL räknat från januari 2019.

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

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

Investeringar SL-koncern, mkr	Årets utgift 2103	Prognos 2021	Budget 2021	Avvik PR-BU	Upparb UTF/BU
Specificerade investeringar	521	4 429	4 943	-514	11%
Osificerade investeringar	227	1 181	1 002	179	23%
SL-koncern totalt	748	5 610	5 945	-335	13%
Varav ersättningsinvesteringar	291	1 936	2 025	-90	14%

Bilaga 2 – Waxholmsbolaget (dotterbolag till AB SL)



Resultaträkning Mkr	Ack utfall 2103	Ack budget 2103	Avvik utf-bu 2103	Ack utfall 2003	Föränd fg år %	Prognos 2021	Budget 2021	Avvik PR-BU	Bokslut 2020
Verksamhetsanslag	106	106	0	101	5,6%	425	425	0	403
Biljettintäkter	4	4	0	3	26,5%	58	64	-6	52
Övriga intäkter	15	26	-11	10	56,1%	131	175	-43	78
Verksamhetens intäkter	126	136	-11	114	10,5%	614	664	-50	533
Personalkostnader	0	0	0	0	-270,5%	-1	-1	0	0
Köpt trafik	-76	-96	21	-68	10,4%	-440	-459	18	-398
Drift och underhåll	-15	-24	9	-14	6,5%	-89	-131	41	-85
Övriga kostnader	-8	-7	-1	-6	34,3%	-27	-27	0	-32
Verksamhetens kostnader	-98	-127	29	-88	11,0%	-557	-617	60	-514
Avskrivningar	-12	-11	-1	-12	-2,2%	-49	-45	-4	-56
Finansnetto	-1	0	0	0	43,8%	-2	-2	0	-2
Resultat	15	-2	18	13		6	0	6	-39

Inklusive verksamhetsinterna intäkter och kostnader.

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

Investeringar WÅAB, mkr	Årets utgift 2103	Prognos 2021	Budget 2021	Avvik PR-BU	Upparb UTF/BU
Nyinvesteringar	0	0	3	-2	10%
Ersättningsinvesteringar	0	22	23	-1	1%
WÅAB totalt	0	22	25	-3	1%