

AB STORSTOCKHOLMS LOKALTRAFIK

SL-KONCERNEN

BUDGETUNDERLAG 2012

Budgetunderlag 2012

Innehållsförteckning

Budgetunderlag 2012	3
1 Sammanfattning	3
2 Verksamhetsidé och vision	4
3 Mål och uppdrag	5
4 Verksamhetens omfattning och innehåll	6
5 Verksamhetens ekonomi	7
5.1 Antaganden i budget 2012	8
5.2 Resultaträkning	9
5.2.1 Intäkter	10
5.2.2 Kostnader	10
5.2.2.1 Personal	10
5.2.2.2 Köpt trafik	11
5.2.2.3 Drift och underhåll	12
5.2.2.4 Övriga kostnader	12
5.2.2.5 Avskrivningar	12
5.2.2.6 Finansnetto	12
5.2.2.7 Ospecificerat effektiviseringskrav/ökat landstingsbidrag	13
5.2.3 Trafikslagsindeldad sammanställning	13
5.3 Produktivitet och effektivitet	13
5.4 Balansräkning	13
5.5 Investeringar	14
5.5.1 Inledning	14
5.5.2 Investeringsbudget och plan 2012-2016	15
5.5.3 Framtida ännu ej beslutade investeringar och tillkommande investeringar 17	
5.5.4 Finansiering av investeringar	18
6 Risker/möjligheter år 2011	18
7 Personal	19
8 Miljö	20
9 Styrelsebehandling	21

Budgetunderlag 2012

Budgetunderlaget för 2012 baserar sig, enligt SLL:s anvisningar, på planeringen för 2012 i den flerårsbudgetering som redovisades i samband med budget 2011.

Den förändrade budgetprocessen 2011 innebär att arbetet med att ta fram budgetunderlaget för 2012 bedrivits under tidspress, vilket har medfört att det finns ett antal osäkerhetsfaktorer i det redovisade förslaget. Vidare har översynen av SL:s organisation till följd att verksamheten står inför stora förändringar. I vilken omfattning och på vilket sätt detta kommer att påverka verksamheten 2012 är svårt att bedöma i nuläget.

1 Sammanfattning

Budgetunderlaget för AB Storstockholms Lokaltrafik verksamhetsåret 2012 baserar sig på det budgetutrymme och det landstingsbidrag som fastställts samlat för Trafiknämnden och färdtjänstverksamheten.

Den fördelning av landstingsbidraget som föreslås innebär för SL:s del en ökning av bidraget med 1 procent motsvarande 61 mkr. Motsvarande ökning 2011 var 4 procent. Totalt ökar intäkterna med 341 mkr eller drygt 2 procent.

Bedömd indexuppräknings av trafikavtal liksom marknadsräntorna 2012 ligger i intervallet 2,5 till 3,0 procent medan inflationen bedöms uppgå till drygt 2 procent.

Med utgångspunkt i befolkningsökning, indexering av ingångna avtal samt behovet av åtgärder för förbättrad kvalitet, tidhållning, miljöåtgärder samt ökad tillgänglighet för funktionshindrade bedöms verksamhetens kostnader öka med cirka 900 mkr motsvarande 7 procent. Därtill ökar kapitalkostnaderna baserat på ökande investeringsvolymerna och höjda marknadsräntor med cirka 500 mkr.

Baserat på tillgängligt budgetutrymme innebär således redovisat budgetunderlag krav på effektiviseringar, omprioriteringar samt intäktsförstärkningar såsom utökat landstingsbidrag motsvarande drygt 1 miljard kronor.

För att klara en ekonomi i balans har budgetunderlaget upprättats utifrån att resultatgapet delvis täcks genom att trafikens omfattning, inklusive kostnader relaterade till trafikförsörjningen, budgeteras på en nivå som endast motsvarar nuvarande trafikutbud med uppräkningsindexering respektive inflation. Det finns dock ett flertal ytterligare önskvärda och viktiga trafikutökningar som skulle kunna komma ifråga om ytterligare budgetmedel tillförs.

En översyn har även skett av drift- och underhållskostnader liksom av administrativa kostnader med inriktning på kostnadseffektiviseringar samt omfördelning respektive senareläggning av planerade åtgärder.

Även efter dessa åtgärder återstår ett opreciserat besparingsbeting på cirka 550 mkr som ska uppfyllas för att budgetunderlaget ska rymmas inom det i direktiven angivna utrymmet.

I det utarbetade budgetunderlaget uppgår resultatet för AB Storstockholms Lokaltrafik verksamhetsåret 2012 till 0 kronor i enlighet med de direktiv som angetts.

Landstingsbidraget ökar jämfört med 2011 med 1 procent, motsvarande 61 mkr.

Intäkterna 2012 ökar med 341 mkr, eller 2 procent, jämfört med budget för 2011. Biljettförsäljningen svarar för en ökning med 167 mkr motsvarande 3 procent.

Verksamhetens kostnader, med hänsyn tagen till det ospecificerade besparingsbetinget på cirka 550 mkr, minskar med 38 mkr, jämfört med föregående år.

Köpt trafik svarar för en kostnadsökning med 396 mkr motsvarande 4 procent. De ökade kostnaderna är huvudsakligen en effekt av indexering av ingångna avtal, samt ökade kostnader till följd av satsningar för att nå SL:s och SLL:s mål avseende miljö och tillgänglighet.

Totalt uppgår, vid utgången av år 2012, den årliga merkostnaden för drift av miljöbussar jämfört med dieselbussar till cirka 560 mkr per år. Merkostnaderna avser högre drift- och underhållskostnader.

Kostnaderna för drift- och underhåll ökar med knappt 200 mkr jämfört med 2011. Kostnadsökningen är en kombination av avtalsmässiga kostnadsökningar och indexeringar, satsning på planerat underhåll samt ökade förvaltningskostnader avseende driftsättning av IT-system som SL Access och digital trafikinformation.

Som en följd av den organisationsförändring som genomförs under 2011 inom ramen för Översyn SL reduceras personalkostnaderna och kostnader såsom kontors- och administrationskostnader.

Kapitalkostnaderna ökar med 379 mkr som ett resultat av dels en ökande investeringsvolym dels höjd marknadsränta. Finansnettot svarar för 274 mkr av kostnadsökningen. Budgeterad räntenivå har reducerats jämfört med anvisningarna från SLL.

2 Verksamhetsidé och vision

Strategisk plattform utgör grunden för SL:s strategiska planering och ska, på ett överskådligt och tydligt sätt, peka ut de utmaningar som SL:s verksamhet står inför.



Vision

Genom kollektivtrafiken bidrar SL till att Stockholm är Europas mest attraktiva storstadsregion.

Affärsidé

SL skall utifrån ägarens krav och intressenters förväntningar föreslå och genomföra regionala kollektivtrafiklösningar som underlättar arbetspendling och förenklar vardagen för alla i Stockholmsregionen.

3 Mål och uppdrag

SL:s övergripande mål inklusive styrmått och styrtaal kommer att vara föremål för revidering och styrelsebehandling inom ramen för projektet Översyn SL.

Kund

Övergripande mål

Fler och mer nöjda kunder

Styrmått och styrtaal	Utfall 2010	2011	2012	2013
Nöjda kunder	74 %	75 %	76 %	78 %
Resenärer per vardag (tusental)	722	733	744	755
Andel kunder i tid	84 %	90 %	91 %	93 %

Leverantör

Övergripande mål

Affärsmässig upphandling och avtalsuppföljning

Styrmått och styrtaal	Utfall 2010	2011	2012	2013
Affärsmässighetsindex	69	68	71	73

Medarbetare

Övergripande mål

Motiverade och kompetenta medarbetare

Styrmått och styrtaal	Utfall 2010	2011	2012	2013
MPI	i.u.	72	73	74

Samhälle

Övergripande mål

Hållbar utveckling av regionen

Styrmått och styrtaal	Utfall 2010	2011	2012	2013
Andel förnybar energi	66 %	74 %	76 %	78 %

Ägare

Övergripande mål

Ekonomi i balans

Styrmått och styrtaal	Utfall 2010	2011	2012	2013
Skattefinansieringsgrad	48,6	48,9	48,8	48,8
Nettokostnad / personkm (kr)	2,29	2,21	2,22	2,23
Resultat (mkr)	-420	0	0	0

Gemensamt arbetssätt

Övergripande mål

Intern effektivitet och ständiga förbättringar

Styrmått och styrtaal	Utfall 2010	2011	2012	2013
GAI	i.u.	69	70	71

Verksamhetsplanen för 2012 kommer att omarbetas och vidareutvecklas inom ramen för Översyn SL. Verksamhetsplanen tas fram i samband med framtagande av slutlig budget under hösten 2011. Där kommer prioriterade satsningar för att uppnå SL:s övergripande mål att beskrivas utifrån de ekonomiska förutsättningar som ges för verksamheten 2012.

Se även framtaget förslag till investeringsbudget 2012 – 2016 samt avsnitt 5.5 Investeringar.

SLL huvudmål	Dimension/parameter	Utfall 2010	Mål 2011	Mål 2012
Tillförlitlighet	Punktlighet (% avgångar i rätt tid)			
	Tunnelbana	93,5	95,5	96,0
	Pendeltåg	84,8	92,0	93,0
	Roslagsbanan	90,6	97,5	97,5
	Lidingöbanan	94,3	96,5	96,5
	Tvärbanan	95,9	97,5	97,5
	Nockebybanan	99,0	99,0	99,0
	Saltsjöbanan	82,9	95,5	95,5
	Spårväg city	96,9	-	-
	Busstrafik	88,0	93,0	93,0
Kvalitet				
	Andel nöjda resenärer - SL ombord	74	75	76
	Andel missnöjda resenärer - SL ombord	10	10	9
Ekonomi i balans, mkr				
	Resultat	- 420	0	0

4 Verksamhetens omfattning och innehåll

Värdet på SL:s anläggningar uppgår till cirka 100 miljarder kronor och kraven och förväntningarna på underhåll, förvaltning och fortsatt utbyggnad av trafiksystemet är höga.

SL ansvarar för trafikens infrastruktur, dess drift och underhåll, ny- och reinvesteringar samt svarar för utveckling och marknadsföring av kollektivtrafiken i Stockholms län.

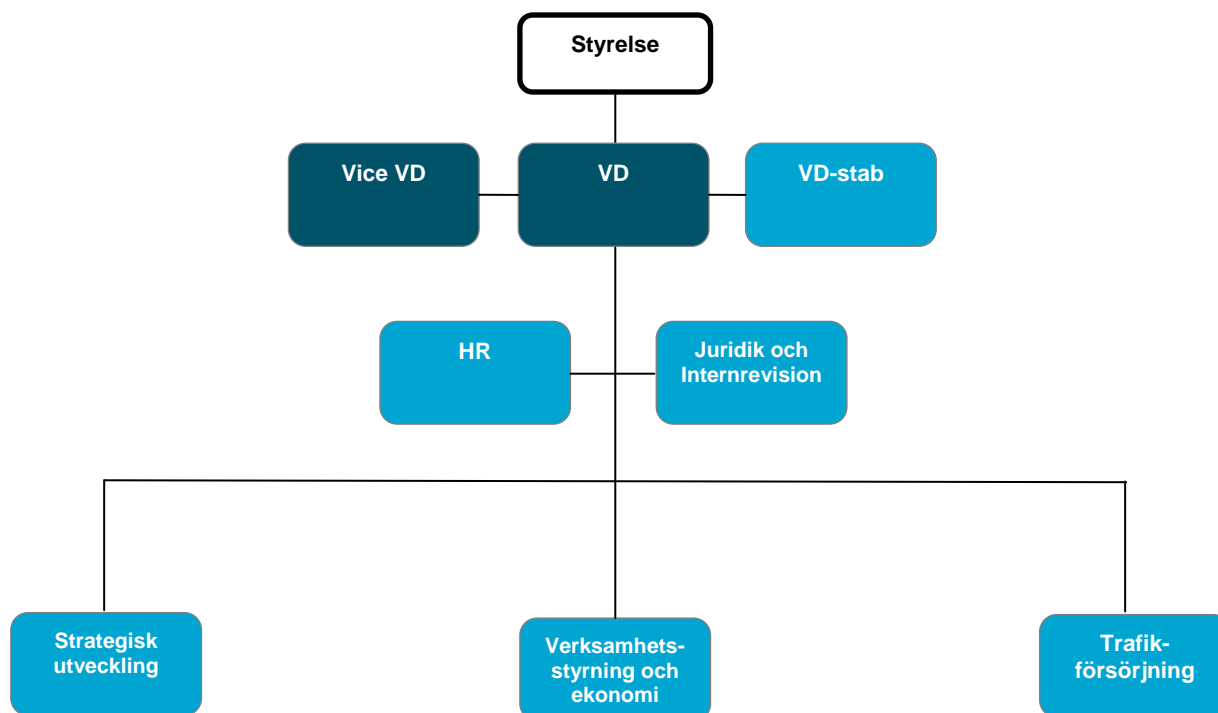
Varje dag reser över 700 000 personer med den allmänna kollektivtrafiken, det vill säga resor med tunnelbana, bussar, pendeltåg och lokalbanor. Det görs närmare 2 500 000 påstigningar och sker cirka 25 000 avgångar. Varje dag görs cirka 8 000 resor med den särskilda kollektivtrafiken.

Den särskilda kollektivtrafiken finns till för de cirka 71 000 personer i Stockholms län som är berättigade till färdtjänst. Dessutom ansvarar SL för cirka 2 000 sjukresor dagligen.

SL:s verksamhet omfattar cirka 1 000 spårfordon, cirka 2 000 bussar, 244 stationer, drygt 233 km bana, 167 broar, 32 depåer och cirka 900 000 m² lokalyta.

4.1 Närmare om verksamhetsförändringar

Inom SL pågår ett omfattande arbete inom ramen för projektet "Översyn SL". Målet med projektet är att utveckla SL till en tydligare och effektivare beställare och strateg med hög kompetens. Detta arbete har lett fram till att SL byggs om i grunden. Den nya organisationen har bemannats med cirka 50 tillträdande chefer.



Uppdrag, resultat och ansvarsfördelning har fastställts. Bemanningen beräknas uppgå till cirka 577 medarbetare, en reduktion med cirka 15 procent. En viktig utgångspunkt för dimensioneringen är att bemanningen ska täcka SL:s normalbehov av resurser.

Outsourcing

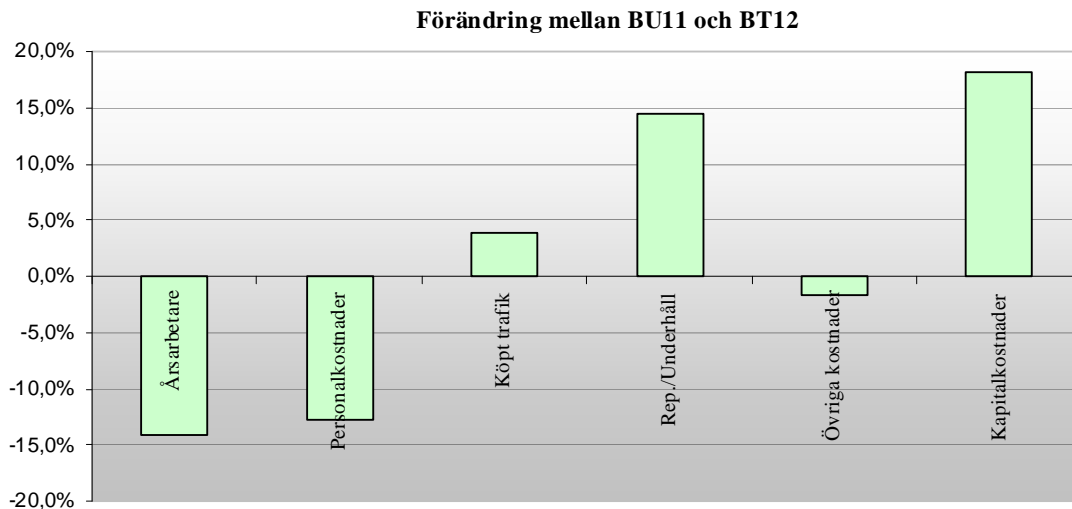
Arbetet med outsourcing av verksamheter kommer att fortgå i den takt förutsättningarna medger. Tidplanen påverkas av faktorer såsom upphandlingsregler och överklaganden men också av prioriteringar inom SL.

5 Verksamhetens ekonomi

Redovisning av SL:s verksamhet följer de grundläggande redovisningsprinciper som gäller inom Stockholms Läns Landsting. Samtliga redovisningsprinciper är oförändrade.

Arbetet med översyn SL innebär en genomgripande förändring av SL:s organisation och i samband därmed kommer antalet anställda att reduceras. För övertalig personal har ett trygghetspaket förhandlats fram i samråd med företrädare för de fackliga organisationerna. Kostnaderna för detta kommer att beaktas i bokslutet för 2011 och bedöms inte påverka kostnaderna för 2012.

5.1 Antaganden i budget 2012



Landstingsbidraget för 2012 baserar sig på Trafiknämndens samlade landstingsbidrag och ett förslag till fördelning mellan de verksamheter som ingår i nämndens ansvarsområde. Landstingsbidraget till SL uppgår till 6 357 mkr. Ökningen uppgår till knappt 1 procent motsvarande 61 mkr.

Resandeutvecklingen i SL-trafiken fortsätter att utvecklas i positiv riktning. Budgeterade biljettintäkter baserar sig på en befolkningsökning på 1,4 procent, vilket bedöms innebära en motsvarande resandeökning med hänsyn taget till omvärldsfaktorer såsom bensinpris, sysselsättning, inflation med mera.

I budget 2012 är biljettpriserna oförändrade jämfört med innevarande år. Hänsyn har tagits till effekter av förändrat biljettsortiment såsom flexibla student- och skolkort.

Budgeterade löneökningar i samband med den årliga lönerevisionen bedöms uppgå till 2 procent, motsvarande en kostnadsökning på 1,5 procent på årsbasis till följd av att lönerna regleras från och med april månad.

Prisökningen på el uppgår i genomsnitt till 2-3 procent. I budgeten har förutsatts att 80 procent av elförbrukningen för år 2012 är prissäkrad i enlighet med fastställda riktlinjer.

Indexreglering av gällande trafikavtal uppgår i genomsnitt till 2,5 procent för 2012. Kostnadsutvecklingen i övrigt följer inflationen.

Finansieringskostnaderna är beräknade efter en bedömd genomsnittlig rörlig ränta uppgående till 2,9 procent.

5.2 Resultaträkning

RESULTATRÄKNING (Mkr)	BT1212 (Controller)	BU1112 (Controller)	AC1012 (Controller)	Förändring BT12/BU11	Förändring BT12/AC10
VERKSAMHETENS INTÄKTER					
Landstingsbidrag	6 357	6 296	6 049	1%	5%
Biljettintäkter	5 751	5 584	5 420	3%	6%
Uthyrning fordon	1 375	1 304	1 299	5%	6%
Uthyrning lokaler	684	646	596	6%	15%
Reklam	214	205	190	5%	13%
Övriga intäkter	695	701	552	-1%	26%
S:A VERKSAMHETENS INTÄKTER	15 076	14 735	14 105	2%	7%
<i>Varav internt SLL</i>					
VERKSAMHETENS KOSTNADER					
Personalkostnader	-489	-560	-548	-13%	-11%
Köpt trafik	-10 410	-10 014	-9 638	4%	8%
Drift och underhåll	-1 570	-1 372	-1 473	14%	7%
Övriga kostnader	-695	-706	-775	-2%	-10%
Effektiviseringskrav/ökat landstingsbidrag	550				
S:A VERKSAMHETENS KOSTNADER	-12 614	-12 652	-12 433	0%	1%
<i>Varav internt SLL</i>					
Reavinst/realförlust		0	-89		
Avskrivningar	-1 702	-1 597	-1 590	7%	7%
Finansnetto	-760	-486	-413	56%	84%
ÅRETS RESULTAT	0	0	-420		-100%

Budgeterat resultat uppgår till 0 kronor för verksamhetsåret 2012.

Den budgeterade intäktsökningen uppgår till 2 procent jämfört med budget 2011 och 7 procent jämfört med utfallet för 2010.

Biljettintäkterna utvecklas positivt. Ökningen uppgår till 3 procent jämfört med budget 2011 och 6 procent jämfört med utfallet 2010. Jämförelsen med 2010 påverkas av den rabatt på periodkort som gavs till resenärerna i samband med snökaoset under inledningen av verksamhetsåret.

Budgeten för övriga intäktslag är i nivå med, eller högre än, budgeterat för år 2011.

Budgeten för verksamhetens kostnader 2012 ligger i nivå med budget 2011, och ökar med 1 procent jämfört med 2010. Kostnadsutvecklingen påverkas av jämförelsestörande poster i bokslutet för 2010 såsom avtalsmässiga merkostnader för utbyte av miljöbussar med mera samt genomförda och planerade verksamhetsförändringar inom SL-koncernen.

Kostnaderna för köpt trafik bedöms öka med 4 procent jämfört med budgeterat 2011. Kostnadsökningen avser endast indexerings av ingångna avtal, inflationsuppräknings av nuvarande kostnader samt ökade kostnader till följd av genomförda satsningar på fler miljöbussar i enlighet med Miljösteg 5.

Ett opreciserade besparingsbeting alternativt ökat landstingsbidrag på 550 mkr redovisas under verksamhetens kostnader.

Personalkostnaderna sjunker med 13 procent till följd av den organisationsförändring som Översyn SL innebär. Effekterna av organisationsförändringen var inte beaktade i budgeten för 2011.

5.2.1 Intäkter

Intäkterna totalt budgeteras till 15 076 mkr år 2012 jämfört med budget 2011 på 14 735 mkr, en ökning med 2 procent. Ökningen beror främst på ökade biljettintäkter.

Biljettintäkterna utvecklas positivt, och beräknas öka till 5 751 mkr, vilket är en ökning med 3 procent jämfört med budget för 2011.

Utvecklingen har främst sin förklaring i en fortsatt resandeökning i linje med befolkningsökningen i regionen. Intäkterna bedöms även påverkas av det fortsatta arbetet för att motverka fusk och svinn.

Uthyrning av lokaler budgeteras till 684 mkr, vilket är en ökning med 6 procent motsvarande 38 mkr jämfört med budget för 2011. Detta förklaras av indexuppräkning av befintliga hyreskontrakt samt ökad depåuthyrning till följd av att bland annat depåerna Vallentuna och Kvarnholmen tas i bruk.

Jämfört med utfallet 2010 beräknas uthyrning av lokaler öka med 15 procent vilket i huvudsak beror på ökade hyresintäkter samt kostnadsersättningar för värme och el för nya depåer.

Reklamintäkterna budgeteras till 214 mkr, vilket innebär en ökning med 9 mkr jämfört med budget för 2011. Till följd av det rådande konjunkturläget bedöms dock intäkterna även nästa år huvudsakligen bestå av avtalade garantiersättningar. Jämfört med 2010 beräknas reklamintäkterna öka med 13 procent.

Övriga intäkter budgeteras till 695 mkr vilket är en sänkning med 1 procent motsvarande 6 mkr i jämförelse med budget för 2011.

5.2.2 Kostnader

Verksamhetens totala kostnader budgeteras till 12 614 mkr jämfört med en budget 2011 på 12 652 mkr, en ökning med endast 38 mkr.

Kostnaderna för köpt trafik inklusive avtalade tjänster avseende trygghet, kundservice och biljettkontroll svarar för drygt 80 procent av verksamhetens kostnader, eller 10 410 mkr. Kostnaderna ökar med 4 procent jämfört med budget för 2011.

Kostnaden för grundavtalen för trafik har räknats upp med en bedömd indexering på 2,5 procent. Kostnadsutvecklingen i övrigt följer inflationen.

En analys av kostnadsutvecklingen jämfört med 2010 är inte relevant till följd av de stora verksamhetsförändringar som skett inom SL-koncernen samt outsourcing av SL Kundtjänst och HR-Service.

Se vidare följande analyser och kommentarer.

5.2.2.1 Personal

Budgeterade personalkostnader för 2012 uppgår till 489 mkr jämfört med budgeterat 560 mkr år 2011.

I budgeten har beaktats den reducering av antalet anställda med cirka 15 procent som bedöms bli effekten av Översyn SL.

En vidare analys och mer detaljerad fördelning av de reducerade kostnaderna ner på kostnadslag kan ske vartefter effekterna av de planerade verksamhets- och organisationsförändringarna klarläggs.

Kostnader som påverkas är lön och arbetsgivaravgifter samt kostnader såsom utbildning, friskvård med mera. I budgeten för pensionskostnaderna beaktas även kostnader för outsourcade verksamheter.

Budgeten 2012 innebär en reduktion av personalkostnaderna med 71 mkr jämfört med 2011. I budgeten för 2011 har inte kostnadsnivån justerats för effekterna av Översyn SL.

Budgeterade rekryteringskostnader uppgår till 7 mkr vilket är oförändrad nivå jämfört med årets budget och cirka 2 mkr högre än utfallet för 2010. Kostnaden är svårbedömd mot bakgrund av det arbete som pågår med anledning av Översyn SL.

Årvis personalkostnadsförändring (%)	BU 2011	BT 2012	P 2013	P 2014
Total personalkostnadsförändring	3,4%	-12,6%	2,4%	2,0%
varav budgeterad löneökning	2,0%	2,0%	2,0%	2,0%
varav budgeterad volymförändring	** -6,1%	-14,0%	0,0%	0,0%
varav budgeterad pensionskostnadsförändring	38,0%	-17,9%	2,0%	2,0%

** i förhållande till prognos 2010

Förändring av antal helårsarbete (närvaro - och frånvarotid exkl extratid)	BU 2011	BT 2012	P 2013	P 2014
Totalt antal helårsarbete	-46	-100	0	0
varav outsourcad verksamhet	-46	0	0	0

Jämförelsetalen mellan verksamhetsåren påverkas av verksamhetsförändringar, outsourcing av verksamheter samt den genomgripande organisationsförändringen i samband med Översyn SL.

5.2.2.2 Köpt trafik

Budgeten för köpt trafik år 2012 uppgår till 10 410 mkr. Jämfört med budget för 2011 ökar kostnaden med 4 procent, motsvarande 396 mkr. Ökningen avser indexuppräkning av gällande trafikavtal med 2,5 procent samt ökade kostnader för drift av nya miljöbussar som levereras under 2011. Därutöver rymms en mycket begränsad utökning av trafiken samt vissa ökade ersättningar utöver index enligt redan ingångna avtal. Ytterligare önskvärda och viktiga trafikutökningar skulle kunna komma ifråga om utökade budgetmedel tillfördes.

Kostnaden för incitament beräknas ligga kvar på samma nivå som i budgeten för 2011. Kostnaderna för stationstjänst, Contact center och biljettkontrollen samt övriga trafik kostnader har räknats upp med inflationen.

Arbetet för att uppnå miljö- och tillgänglighetsmålen, vilket bland annat innebär att minst 50 procent av bussarna ska drivas med etanol eller biogas fortsätter. Merkostnaden för drift av nya miljöbussar som levereras under 2011 beräknas för 2012 till cirka 145 mkr. Totalt uppgår merkostnaderna till cirka 560 mkr år 2012 jämfört med om SL kört med motsvarande dieselbussar.

Jämfört med utfallet 2010 för köpt trafik innebär budget 2012 en ökad kostnad på 772 mkr, eller en ökning med 8 procent. Förutom de kostnadsökningar som redovisats ovan i förhållande till budget 2011 ingår här helårseffekt av Spårväg City och övriga beslutade trafikförändringar under 2010, merkostnader för miljöbussar, nytt avtal med Mälardalssamarbetet, indexuppräkning 2011 samt viss omfördelning av kostnader i samband med outsourcing av verksamheter med mera.

Eventuella trafikförändringar under 2011 måste dimensioneras så att helårskostnaden ryms inom den begränsade ekonomiska ramen för 2012.

5.2.2.3 Drift och underhåll

Kostnaderna för drift och underhåll budgeteras till 1 570 mkr vilket är 14 procent eller 198 mkr högre jämfört med budgeterat för 2011.

Kostnaderna för elenergi/media budgeteras till 398 mkr. Terminssäkring avseende elenergi görs i nuläget till i stort sett samma priser som för 2011.

Planerat underhåll budgeteras till 602 mkr, en ökning med 101 mkr under 2012 jämfört med budget för 2011, detta för att upprätthålla kvaliteten i infrastrukturens funktionalitet samt för att minska behovet av akut och felavhjälpanande underhåll.

Löpande drift och underhåll ökar till följd av indexering av avtal, utökade åtagande hos entreprenörerna för bland annat snöröjning samt omfördelning av kostnader i samband med outsourcing av lagerverksamhet.

Jämfört med utfallet 2010 ökar drift och underhållskostnaderna med 98 mkr motsvarande knappt 7 procent. Jämförelsen påverkas av de verksamhetsförändringar som skett inom SL-koncernen.

5.2.2.4 Övriga kostnader

Övriga kostnader budgeteras till 695 mkr, en minskning med 11 mkr eller cirka 2 procent jämfört med budget för 2011. Avvikelsen förklaras bland annat av lägre administrativa kostnader samt kontorskostnader.

De administrativa kostnaderna såsom lokalhyra, kontorskostnader, tele mm minskar till följd av besparingar och kostnadseffektiviseringar samt reducerade kostnader till följd av översynen av SL:s organisation.

Kostnader avseende specialistkonsulter budgeteras minska med knappt 3 procent jämfört med budget för 2011.

Jämfört med 2010 minskar övriga kostnader med 10 procent motsvarande 89 mkr. Jämförelsen påverkas av de verksamhetsförändringar som skett inom SL-koncernen.

5.2.2.5 Avskrivningar

Budgeterade avskrivningar uppgår till 1 702 mkr, en ökning med 7 procent jämfört med budgeten för 2011 på 1 597 mkr.

Avskrivningsunderlaget baserar sig på beräknat utfall för befintliga anläggningstillgångar samt avskrivningar för tillkommande investeringar enligt budget och plan 2012-2016.

Hänsyn har tagits till att avskrivningar sker först i samband med färdigställande av investeringar. Därutöver har justeringar i avskrivningsunderlaget gjorts för tidsförskjutningar baserat på erfarenhetsmässiga bedömningar.

5.2.2.6 Finansnetto

Den rörliga räntan är beräknad i ränteläget 2,9 procent för Stibor 90 dagar. Från detta ränteläge är lån med rörlig ränta och leasingavgifter räknade med hänsyn till avtalade marginaler. Genomsnittlig budgeterad ränta uppgår till 3,1 procent. Genomsnittlig rörlig ränta de senaste 20 åren har uppgått till 5,1 procent och för de senaste 10 åren till 2,9 procent.

Budget för finansnettot 2012 har ökat med 56 procent i jämförelse med budget för 2011 och uppgår till -760 mkr. Skillnaden beror på ökade räntekostnader på lån från SLL då låneportföljen ökar till följd av

nyupplåning till investeringsverksamheten samt att räntenivån ökar. Budgeten för genomsnittlig rörlig ränta 2012 uppgår till 2,9 procent.

Budget för finansnettot 2012 är -760 mkr att jämföra mot utfallet 2010 på -413 mkr. Den ökade kostnaden motsvarande 84 procent förklaras av högre budgeterat ränteläge jämfört med genomsnittlig ränta Stibor 90 dagar 2010 på 0,9 procent samt en större låneportfölj.

Nyupplåning från landstinget förväntas under 2011 och 2012 ske med cirka 3 500 mkr per år. Leasingstocken beräknas under motsvarande tid sjunka med 836 mkr.

5.2.2.7 *Ospecificerat effektiviseringskrav/ökat landstingsbidrag*

För att klara en ekonomi i balans har kostnadseffektiviseringar och rationaliseringar inarbetats i budgetunderlaget. Efter dessa åtgärder återstår ett resultatgap på 550 mkr.

5.2.3 Trafikslagsindelad sammanställning

Den trafikslagsindelade sammanställningen avses redovisas i slutlig budget 2012.

I samband med Översyn SL utarbetas en ny affärsmodell som ger utökade möjligheter till uppföljning per trafikslag och nedbruten på olika kostnadslag.

5.3 Produktivitet och effektivitet

Se Verksamhetsförändringar 4.1.

Skattefinansieringsgraden uppgår i budgeten 2012 till 48,8 procent jämfört med budgeterat 48,9 procent för 2011.

5.4 Balansräkning

BALANSRÄKNING (Mkr)	BT1212 (Lokalt ek.syst.)	BU1112 (Lokalt ek.syst.)	AC1012 (Contr.)	Förändring BT12/BU11	Förändring BT12/AC10
TILLGÅNGAR					
Anläggningsstillgångar	42 945	38 616	33 815	11%	27%
Omsättningstillgångar	1 723	1 853	1 967	-7%	-12%
varav kassa och bank	500	500	814	0%	-39%
S:A TILLGÅNGAR	44 668	40 469	35 782	10%	25%
EGET KAPITAL					
Eget kapital	6 403	6 473	6 403	-1%	0%
varav årets resultat	0	0	-420		
Avsättningar (samt ev Minoritetsintresse)	1 122	1 103	1 136	2%	-1%
SKULDER					
Långfristiga skulder	32 260	27 186	25 004	19%	29%
Kortfristiga skulder	4 883	5 707	3 239	-14%	51%
S:A SKULDER & EGET KAPITAL	44 668	40 469	35 782	10%	25%

Anläggningstillgångarnas värde ökar till följd av genomförda investeringar, enligt beskrivning nedan. Samtidigt ökar de långfristiga skulderna, till följd av nya lån alternativt leasingfinansiering avseende investeringar.

Soliditeten uppgår till 14,3 procent 2012, vilket innebär en minskning med 1,7 procent jämfört med 2011.

5.5 Investeringar

Investeringar (Mkr)	BU 2011	BT 2012	P 2013	P 2014	P 2015	P 2016
Tunnelbana	2 643	1 962	3 482	1 789	1 817	1 819
Pendeltåg	518	1 279	362	679	712	1 559
Lokalbanor	2 657	3 186	2 044	1 201	899	847
Buss	1 270	1 137	1 283	1 253	1 063	594
Trafikslagsgemensamt	316	356	253	183	134	105
Erfarenhetsmässig justering	-1 450	-1 400	-2 000	400	1 000	800
Förslag till investeringsram	5 954	6 520	5 424	5 505	5 625	5 724

5.5.1 Inledning

Framtaget förslag till investeringsbudget för 2012 uppgår till 6 520 mkr och redovisar SL:s investeringsbehov avseende reinvesteringar, nya depåer och fordon samt upprustning och utbyggnad av spåranläggningar med mera.

Baserat på det samlade investeringsbehovet har förslaget till investeringsbudget gjorts med viss försiktighet utifrån erfarenhet av att plan- och bygglovsprocesser, upphandlingar och tillgängliga resurser både internt och externt påverkar möjligheterna att genomföra planerade investeringar enligt föreslagna tidplaner.

Budgetförslaget utgår ifrån de förutsättningar och krav som gäller för 2012 i den flerårsplanering som finns redovisad i budget 2011, samt budgetdirektiv för 2012. SL ska fortsatt prioritera arbetet med förbättrad kvalitet och tidhållning och att fullfölja programmet för ökad tillgänglighet för funktionshindrade. SL skall också möta kravet på utökad kollektivtrafik i takt med att stockholmsregionen växer. Nya spårutbyggnader, upprustning och modernisering av befintlig infrastruktur är viktig insatserna för en bättre miljö och hållbar utveckling.

Till grund för utformningen av investeringsbudgeten ligger den långsiktiga reinvesteringssplanen, som uppdateras årligen. Avstämning mot regional utvecklingsplan, RUF 2010 har gjorts. Hänsyn har tagits till kända förändringar i gällande budget och plan, vilka fortlöpande rapporteras i månadsrapporteringen. En stor del av SL:s investeringar är beroende av kommuners plan- och bygglovsprocesser och beslut, vilket påverkar tidpunkten för genomförande och färdigställande av investeringar. Andra faktorer som påverkar investeringsvolymen är förändringar till följd av upphandlings- och anbuds-förfarande, finansiering avseende större nyinvesteringar samt tillgängliga resurser på marknaden.

Utifrån erfarenhet har bedömningen av den totala investeringsvolymen gjorts med en viss försiktighet.

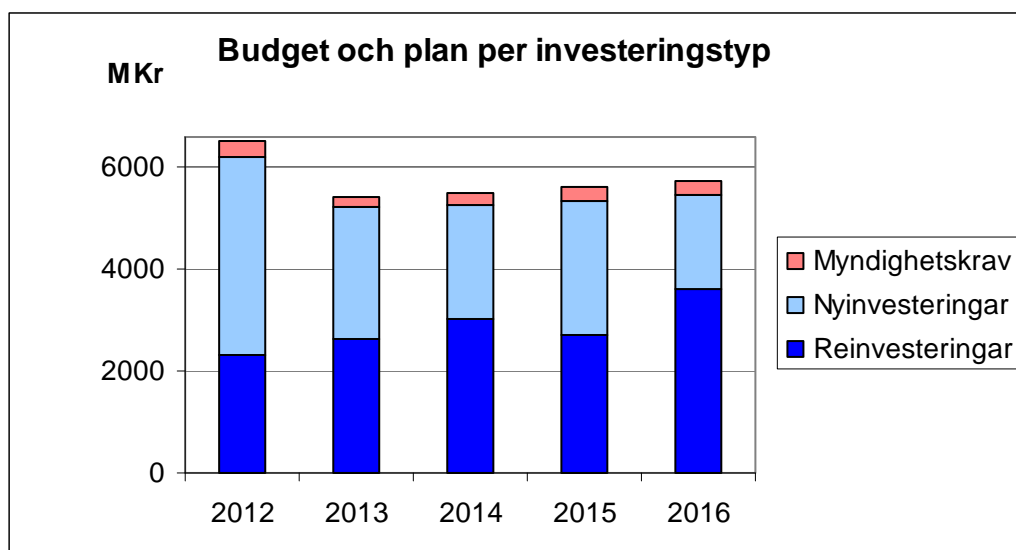
Budgetförslaget inklusive planerade och ännu ej beslutade framtida investeringar, för vilka beslut måste tas i särskild ordning presenteras i sin helhet i bilaga till budgetdokumentet. I budgeten för perioden 2012 till 2016 beaktas inte tillkommande framtida investeringsbeslut.

5.5.2 Investeringsbudget och plan 2012-2016

I budgetförslaget ingår de prioriterade åtgärder som är nödvändiga för att säkerställa och vidareutveckla kollektivtrafikens tillförlitlighet, samt bibehålla anläggningarnas status.

Investeringsplanen redovisar tre typer av investeringar:

- Myndighetskrav
- Nyinvesteringar
- Reinvesteringar



En sammanfattning av budget och plan redovisas nedan fördelad per trafikslag.

Tunnelbana

Reinvesteringar i tunnelbanan görs inom ramen för löpande reinvesteringsprogram som syftar till att vidmakthålla och förbättra anläggningarnas status samt säkerställa trafikering med avseende på drift och säkerhet. Arbetet avser stomkonstruktioner såsom broar, tunnlar och plattformar samt åtgärder i spåranläggningen i form av byte av spår, slipers, ballast och växlar. Vidare ingår reinvesteringar i kraftförsörjning, signalsystem och belysning. Samlade upprustningar som ingår i planen planeras för den gröna linjen på sträckorna Räcksta – Hässelbystrand 2013 och Skärmarbrink – Skarpnäck 2015, med avstängningar och ersättningstrafik på motsvarande sätt som genomförs för sträckan Gullmarsplan – Hagsätra under 2011.

Upphandling av nytt signalsystem för röda linjen pågår och arbetet med genomförandet fortgår under hela planperioden. En förutsättning för framtida utökad trafik på röda linjen efter genomfört byte av signalsystem är investeringen i nya tunnelbanevagnar. De kommer dessutom att successivt ersätta återstående äldre vagnar.

Fördelningen av investeringsutgifterna för nya tunnelbanevagnar över planperioden är osäker till följd av avbruten upphandlingsprocess. I investeringsplanen har en förskjutning i tiden med cirka två år beaktats.

Budgeten innehåller fortsatt stora satsningar på att förbättra och modernisera stationsmiljöerna, inklusive hissar och rulltrappor samt åtgärder för att förbättra säkerheten och tillgängligheten. Alla stationer skall vara försedda med hiss. Samtliga mekaniska vändkorsspärrar byts ut till säkrare och effektivare skjutdörrsspärrar.

Pendeltåg

För trafik mellan Arlanda och Uppsala anskaffas ytterligare pendeltågsfordon av typen X60, genom att utnyttja en option hos leverantören.

Ett nytt in- och utfartsspår för Södertäljedepån byggs för att kunna utnyttja hela depåns kapacitet. I och med det nya spåret kommer utsättningen av tåg att underlättas vilket ger färre störningar i trafiken. Samtidigt genomför Trafikverket dubbelspårsutbyggnad på sträckan mellan Södertälje hamn och Södertälje Centrum, en tidigareläggning mot plan, som möjliggjorts genom förskottering med 100 mkr från Stockholms läns landsting.

För att förbättra tillgängligheten av fordon vintertid görs investeringar i avisningsanläggningar i depåerna i Södertälje och Bro.

Övriga investeringar inom pendeltågstrafiken avser framförallt modernisering av stationer, upprustning av hissar och rulltrappor samt åtgärder i depåer och verkstadsutrustning.

Lokalbanor

Den största budgeterade nyinvesteringen i planen utgörs av Tvärbana Norr mot Solna. Genomförandet påbörjades under 2009 och beräknad tidpunkt för färdigställande är 2013. Projektet omfattar ny spåranläggning från Alvik till Solna station, ny depå i Ulvsunda, anpassningar av befintlig Tvärbana samt nya spårfordon.

Dubbelspårsutbyggnad på Roslagsbanan och investering i nya fordon syftar till att förbättra tågtrafiken och åstadkomma ökad turtäthet samt minskad störningskänslighet. Etapp 1 påbörjades under 2010 och syftar till att möjliggöra 15 minuters trafik. Första sträckan Åkers Runö – Åkersberga och mötesplats Kragstaland tog i drift i augusti 2010. Under 2010 fattades beslut om att genomföra förstudier, upprätta järnvägsplaner, system- och bygghandlingar samt förfrågningsunderlag för etapp 2, som innebär dubbelspårsutbyggnad på större delen av Roslagsbanan för att möjliggöra framtida 10 minuters trafik. Båda utbyggnadsetapperna ingår i åtgärdsplaneringen och finns upptagna i länsplan och nationell plan för statlig medfinansiering. I budgetförslaget ingår etapp 1, samt del av etapp 2, samt investering i nya fordon för att tillgodose kapacitetsökningen.

Busstrafik

Reinvesteringar i bussterminaler, bytespunkter och verkstäder fortsätter enligt tidigare planer. I samband med moderniseringsarbetet utförs även åtgärder för att förbättra tillgängligheten för funktionshindrade.

Den fortsatt kraftfulla satsningen inom miljöområdet och omställningen till förnybara bränslen innebär investeringar inom depåer, bland annat tankanläggningar för etanolbussar.

Ett stort antal investeringar syftar till omstrukturering av innerstadsdepåer för att ge plats åt bostäder i takt med att staden växer samt utbyggnader och etablering av nya depåer för att tillgodose behoven vid framtida trafikutökningar. Dessa investeringar påverkas kraftigt av kommunernas plan- och bygglovsprocesser, faktorer utanför SL:s kontroll, vilket kan innebära vissa tidsförskjutningar i genomförandet.

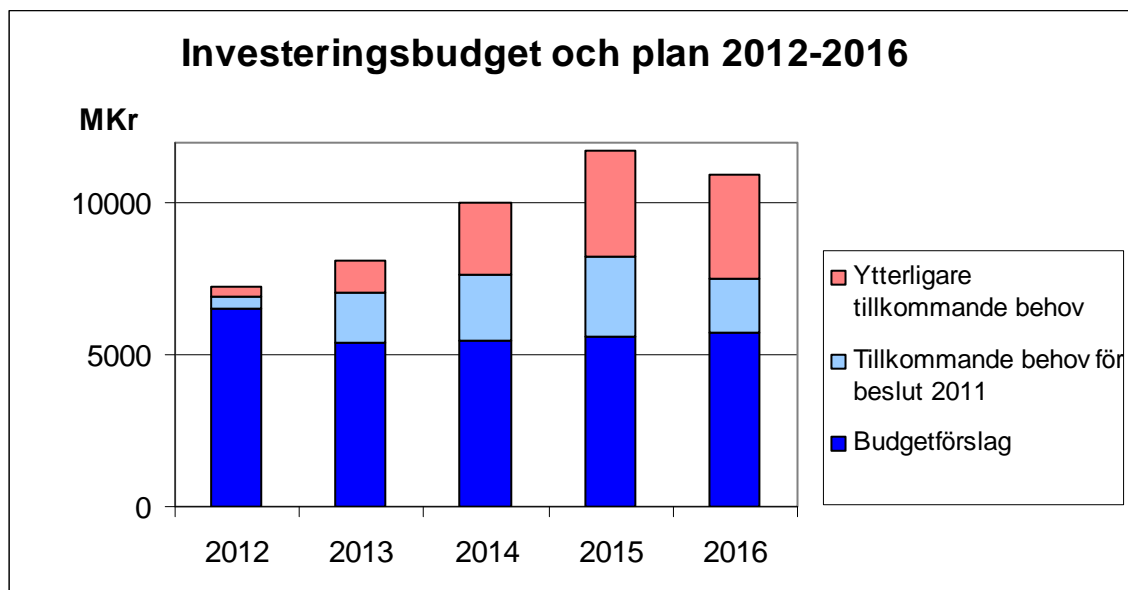
Övrigt

Trafikslagsgemensamma investeringar avser fortsatt satsning på trygghetsskapande åtgärder och ökad säkerhet, som exempelvis brand och gaslarm, klotterförebyggande åtgärder samt tillträdes- och skalskydd. Här ingår även planerade fastighetsförvärv avseende bland annat mark för bussdepåer.

5.5.3 Framtida ännu ej beslutade investeringar och tillkommande investeringar

Utöver de investeringar som finns i förslag till investeringsbudget och plan 2012-2016 finns ytterligare behov av framtida investeringar, men där beslutsunderlagen ännu inte är färdiga.

Dessa investeringar är beroende av att framtida finansiering säkerställs, bland annat genom statlig medfinansiering.



Den regionala utvecklingsplanen, RUFSS 2010, omfattar ett stort antal utbyggnader av kollektivtrafikens infrastruktur. Dessa utbyggnader medför stora investeringar och innebär också behov av investeringar i fordon och depåer. Sammanlagt uppgår investeringsbehovet för landstinget åtaganden i RUFSS till cirka 37 miljarder brutto för perioden 2010-2020. Påbörjade investeringar i RUFSS 2010, Tvärbana Norr mot Solna, samt etapp 1 och en del av etapp 2 avseende dubbelspårsutbyggnad på Roslagsbanan är inarbetade i budgetförslaget, men fortfarande återstår att fatta beslut om merparten av investeringarna enligt RUFSS.

De initiala investeringsutgifterna såväl som framtida kostnadsutveckling till följd av ökade kostnader för trafik, drift och underhåll, samt kapitalkostnader måste nogta beaktas inför varje ny utbyggnad.

En ny depå för pendeltågen syftar till att skapa utökad uppställningskapacitet för samtliga pendeltågsfordon, vilket kommer att krävas för framtida trafikökningar bland annat i samband med att Citybanan tas i drift.

Utredning pågår inför beslut om Saltsjöbanans modernisering och eventuell framtida sammankoppling med den befintliga Tvärbanan. Olika alternativa spårlösningar utreds för att ta fram ett strategiskt beslutsunderlag. Oavsett vilken lösning som slutligen beslutas förutsätts medfinansiering.

Bland övriga framtida ännu ej beslutade investeringar finns dessutom Tvärbana Norr mot Kista, bytespunkt Slussen samt upprustningsåtgärder för Lidingöbanan och fortsatt utbyggnad av Spårväg City, samt Spårväg Syd.

5.5.4 Finansiering av investeringar

SL:s investeringar finansieras genom upplåning från SLL Internfinans, leasingfinansiering av fordon genom upphandling, statlig medfinansiering avseende nationell och regional plan för infrastruktur samt med egna medel.

Leasingfinansiering budgeteras endast för befintliga avtal. I budgetförslaget för 2012-2016 ingår investeringar avseende spårfordon till tunnelbana och Tvärbana. Finansiering för dessa sker genom upplåning från SLL Internfinans tills dess att avtal tecknats med leasingfinansiär. SL finansierar trafikentreprenörernas miljöbussar enligt miljöprogrammet.

Länsplan för regional transportinfrastruktur i Stockholms län 2010-2021, fastställd av Länsstyrelsen den 31 maj 2010 har använts som underlag för budgeterad medfinansiering 2012-2016, liksom förslag till Nationell plan för transportsystemet 2010-2021.

Kvarvarande medel ur framtidsplan 2004-2015, avseende fordon budgeteras enligt förslag.

En bedömning av medfinansiering har gjorts utifrån planerna och fördelats över perioden utifrån föreslagna tidplaner, samt beräknad tidplan för genomförande av investeringarna.

Ingen justering har gjorts för osäkerhet med avseende på Trafikverkets möjlighet att verkställa utbetalningarna utifrån årligen tilldelade anslag.

Utebliven medfinansiering innebär att gjorda investeringar istället måste finansieras med lån från SLL, vilket innebär att räntekostnaderna ökar.

6 Risker/möjligheter år 2011

Fastställd tidplan för genomförandet av projektet Översyn SL innebär att den nya organisationen skall vara på plats den 1 maj 2011.

Arbetet med att besätta samtliga tjänster samt överlämning mellan gammal och ny organisation sker under 2011. Konsekvenserna för verksamhetsåret 2012 är svårbedömda både med avseende på kostnader och produktivitet.

Målet med översynen är att SL blir en effektivare beställare och strateg med hög kompetens, vilket syftar till ett rationellare arbetssätt, kostnadseffektivitet i upphandlingar och god kontroll i avtalsuppföljning och styrning av verksamheten.

Räntor och swapar är i enlighet med SLL:s anvisningar från och med 2011 räknat i ränteläge 3,5 procent för Stibor 90 dagar. Från detta ränteläge är leasingavgifter beräknade med hänsyn till avtalade marginaler. Räntekänsligheten är beräknad som effekten av om ränteläget stiger med en procentenhet. Av beräkningen framgår att en procentenhet högre ränteläge 2012 ökar leasingkostnaden netto med 106 mkr. Effekten mildras med 26 mkr genom den räntebindning som görs i enlighet med SLL:s finanspolicy.

På lånesidan innebär effekten av en procentenhets ränteförändring en kostnadsökning med 80 mkr 2012. Ett lägre ränteläge innebär motsvarande möjlighet till lägre kostnad.

Förändrade och utökade myndighetskrav innebär erfarenhetsmässigt en svårbedömd men reell risk för tillkommande, utökade kostnader.

SL kan i enlighet med tidigare gjorda åtaganden komma att svara för kostnaden för hyra av Reginatåg från Transitio om tågen inte kan hyras ut till eller övertas av någon annan. Den maximala hyreskostnad, som SL enligt Transitio riskerar att få stå för, uppgår till högst 10 mkr per år under budgetperioden. Om tågen kan fortsätta att hyras ut minskar denna risk eller försvinner helt.

Energikostnaderna omfattar elkostnader i egna anläggningar i form av spåranläggningar och fastigheter. Därtill kommer elkostnaderna för pendeltågen som debiteras via Banverket.

Kostnadsutvecklingen för el är svårbedömd. SL arbetar aktivt enligt fastställda riktlinjer med riskreducering i form av terminssäkring av elpriserna. Cirka 80 procent av elförbrukningen 2012 terminssäkras i enlighet med gällande riktlinje.

De befintliga trafikavtalen med SL:s entreprenörer har räknats upp med i genomsnitt 2.5 procent i budgeten för 2012. Indexutvecklingen är svårbedömd och trafikavtalen påverkas av många omvärldsfaktorer såsom KPI, drivmedelskostnader och personalkostnadsökningar samt marknadsräntan. En procentenhets högre eller lägre indexuppräknning än beräknat påverkar trafik kostnaderna med cirka 100 mkr år 2012.

En upphandling av underhållsinsatser i spårmiljö planeras till 2012. Avtalet ska träda i kraft 1 oktober 2012 och avser både trafikslagen tunnelbana och lokalbana såväl som spårdepåer i pendeltågstrafiken. Upphandlingen innebär en renodling samt förskjutning av ansvar mellan SL och utförande entreprenör, då entreprenören ska ta ett helhetsgrepp på samtliga underhållsinsatser. Det ansvar och den affärsrisk som entreprenören tar på sig ska vägas mot entreprenörens möjlighet till mer kostnadseffektivt genomförda åtgärder.

SL står inför betydande investeringar i bland annat ny spårbunden trafik, förbättrad infrastruktur, tillgänglighetsanpassningar, trygghetsskapande åtgärder samt nya fordon. Detta innebär ökade kapitalkostnader vilka i sin tur påverkas av förändringar av marknadsräntan. Investeringsvolymen är svårbedömd i tiden och faktorer utanför SL:s kontroll såsom planfrågor, upphandlingar och bygglovsprocesser kan få stor inverkan på investeringsvolymen för ett enskilt år.

7 Personal

Den verksamhetsöversyn som SL genomgått, har syftat till att skapa en effektiv och tydlig beställarorganisation med en tydlig ansvars- och rollfördelning mellan SL, trafikoperatörer och underhållsleverantörer. Under 2012 fokuserar SL på kompetensförsörjning. Arbetet skall resultera i att säkra upp den kompetensmässiga förflyttning som måste till för att nå målet att SL skall vara en tydlig och effektiv beställare och strateg med hög kompetens.

Nedan beskrivs kortfattat övriga delar av personalarbetet under det kommande verksamhetsåret.

- De stora förändringar som SL står inför kommer att kräva högre kompetens hos cheferna att inte bara förvalta den befintliga verksamheten utan att leda ett systematiskt arbete mot de uppställda förändringsmålen.
- SL har en väl fungerade rehabiliteringskedja i samband med långtidssjukskrivning. När en medarbetare har varit sjukskriven sammanlagt en månad eller mer initierar SL en rehabiliteringsutredning. Ett samarbete med företagshälsovården och Försäkringskassan i kombination med en proaktiv hållning i frågan är nyckelfaktorer.
- Den genomsnittliga frånvaron ligger under innevarande år på cirka 3,9 procent. För helåret 2010 uppgick den genomsnittliga sjukfrånvaron till 3,8 procent. SL arbetar aktivt med att följa upp upprepad korttidsfrånvaro (minst 6 ggr under en löpande 12 månaders period) och initiera rehabiliteringsutredning vid behov.
- SL arbetar aktivt för att kvinnor och män skall ha lika villkor och möjligheter i företaget. Jämställdhetsarbetet följs upp genom uppföljning av ett antal nyckeltal i ett så kallat jämställdhetsindex (JÄMIX). Kön fördelningen bland företagets chefer är 46 procent kvinnor och 54 procent män.

- Genom den årliga lönekartläggningen säkerställs att inga osakliga löneskillnader på grund av kön förekommer. Befattningssystemet Broadbanding används för att identifiera ”likvärdigt arbete” och systemet FIA05 används för identifikation av ”lika arbete”.

Lönespridningen inom SL ligger på en för verksamheten bra nivå, något behov av att ytterligare se över lönespridningen föreligger för närvarande inte.

8 Miljö

SL arbetar systematiskt med miljöfrågor och har i sitt miljöledningssystem införlivat relevanta mål i Miljö Steg 5. Arbetet omfattar såväl den allmänna som särskilda kollektivtrafiken.

Hållbar utveckling

Global Compact

SL arbetar alltmer integrerat med hållbarhetsfrågorna. Numera innehåller SL:s årsredovisning en avrapportering av arbetet enligt FN:s etiska kod Global Compact. Global Compacts 10 principer behandlar miljö, arbetsrätt, socialt ansvar och antikorrupktion. I SL:s nya organisation planerar avdelningen Strategisk utveckling bl.a. det strategiska hållbarhetsarbetet. Avdelningen för Verksamhetsstyrning och Ekonomi inför nödvändiga styrmekanismer och avdelningen för Trafikförsörjning kravställer och följer upp arbetet som i praktiken genomförs av trafikutövarna.

Strategier och genomförandeplaner

Strategier och genomförandeplaner inom hållbar utveckling innefattar långsiktiga program respektive kortsiktiga planer avseende:

- bullerreduktion och andra miljöaspekter
- energi och drivmedel
- tillgänglighet och andra aspekter av socialt ansvar.
- ledningssystem för miljö och energi

Hållbarhetsarbetet kräver kontinuerlig bevakning av omvärldsförändringar inom området. Kraven på SL kommer att ändras genom myndighetsbeslut såväl som rättspraxis och samhällsförändringar. Att upprätthålla en aktuell kunskap om den senaste utvecklingen samt att utreda ny teknik är också avgörande för att kunna säkerställa att SL:s investeringar i fordon och infrastruktur är framtidssäkra.

Miljöpåverkan

SL:s huvudsakliga miljöpåverkan är utsläpp till luft, energianvändning och buller. Arbetet med att minska miljöpåverkan från SL:s verksamheter fortsätter inom ramen för SL:s miljöledningssystem.

Miljömål

I budgetdirektiv för 2012 anges att landstinget fortsatt ska utveckla miljöarbetet genom ett nytt miljöprogram med fortsatt hög ambitionsnivå för landstinget. Landstingsstyrelsen har beslutat om målområden för ett nytt miljöprogram för 2012-2016 och har godkänt en rapport för kvantitativa mål för arbetet. Efter remiss hos landstingets verksamheter avses ett nytt miljöprogram beslutas i Landstingsfullmäktige under 2011.

SL har besvarat remissen och har i avvaktan på fullmäktiges beslut påbörjat förberedelsearbetet för att möjliggöra måluppfyllelse till år 2016. I de trafikupphandlingar som genomförs under 2012 kommer SL att kravställa trafiken så att landstingsmålen kan nås.

Tillgänglighet

SL:s sociala ansvar gäller inom ett flertal områden t.ex. tillgänglighet för människor med funktionshinder, leverantörsrelationen (bl.a. Global Compact principerna), egen personal och samhället där vi verkar. SL har antagit en långsiktig tillgänglighetsplan 2011-2021 med syftet att förbättra förutsättningarna och möjligheterna för resenärer med funktionsnedsättning att resa kollektivt. För konkretiseringen av åtgärder pågår för närvarande, i samarbete med handikapporganisationerna, framtagandet av det första treåriga handlingsprogrammet.

9 Styrelsebehandling

Budgetunderlaget behandlas i Trafiknämnden samt SL:s styrelse den 8 mars 2011.

Madeleine Raukas
Vice verkställande direktör

Bilaga Investeringsplan

Investeringsplan 2012-2016

Totalkostnad

Mnkr	Priori- tetsord- ning 1)	Nytt objekt 2)	Miljö- bedöm- ning 3)	Fastställd enl budget 2011	Beräknad ny totalkostnad	Ack förbrukn t.o.m 2010	Budget 2011	Prognos 2011 (feb)	Budget 2012	Plan 2013	Plan 2014	Plan 2015	Plan 2016	Status
Specificerade investeringsobjekt														
Nyinvesteringar														
Tunnelbana														
Uppställningshall Norsborg	1	Nytt	2	1925,0	1925,0		75,0	120,0	27,0	562,0	584,0	487,0	170,0	Ej beslutad
Omstrukturering depå nya fordon	1			422,4	410,0		50,0	50,0	100,0	100,0	10,0	150,0	0,0	Ej beslutad
Ny bandepå Hammarby	1			855,0	855,0	22,6	90,0	63,7	360,0	407,0	0,0	0,0	0,0	Pågår
SL Mötesplats	3			*	*	*	40,0	50,0	85,0	45,0	0,0	0,0	0,0	Pågår
TB gemensam TLC	1	Nytt			400,0		0,0	0,0	100,0	200,0	100,0	0,0	0,0	Ej beslutad
<i>Summa</i>							255,0	283,7	672,0	1 314,0	694,0	637,0	170,0	
Pendeltåg														
Ny station Vega	2	Nytt	senare	100,0	100,0		0,0	0,0	0,0	50,0	50,0	0,0	0,0	Ej beslutad
Utökad trafik fordon 16 st X60	1			1396,0	1396,0	1096,1	53,0	0,0	50,0	0,0	0,0	0,0	0,0	Pågår
Utökad trafik Citybanan fordon 15 X60	3	Nytt	senare	2320,0	2320,0		0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	580,0	600,0	Ej beslutad
UL-trafik fordon X60	1			1100,0	1100,0	404,2	15,0	250,0	410,0	5,0	5,0	0,0	0,0	Pågår
Utökad underhållskapacitet UL-trafik	1	Nytt	senare	403,0	403,0		153,0	153,0	200,0	50,0	0,0	0,0	0,0	Ej beslutad
Nytt in- och utfartsspår Södertälje depå	1			110,0	110,0		32,0	32,0	70,0	0,0	0,0	0,0	0,0	Pågår
Avisningsanläggning pendeltågsdepåer	1	Nytt			200,0		0,0	0,0	200,0	0,0	0,0	0,0	0,0	Ej beslutad
<i>Summa</i>							253,0	435,0	930,0	105,0	55,0	580,0	600,0	
Lokalbanor och spårvägar														
Roslagsbanan dubbelspår etapp 1 samt fordon	1			3081,5	3898,0	41,5	698,0	153,0	1052,0	681,0	704,0	648,0	595,0	Pågår
Tvårbana Norr Solnagrenen samt fordon	1			5582,5	5785,0	1214,6	1214,2	1351,5	1665,5	1126,1	313,0	51,0	44,0	Pågår
Projektering nya spårutbyggnader	3						300,0	230,0	70,0	0,0	0,0	0,0	0,0	Ej beslutad
<i>Summa</i>							2 212,2	1 734,5	2 787,5	1 807,1	1 017,0	699,0	639,0	
Buss														
Nya bussdepåer	1			*	*	*	57,0	35,0	170,0	200,0	230,0	190,0	100,0	Pågår
<i>Summa</i>							57,0	35,0	170,0	200,0	230,0	190,0	100,0	
Trafikslagsgemensamt														
Klotterförebyggande åtgärder tunnelbanan	1			*	*	*	20,0	20,0	16,0	15,0	15,0	15,0	15,0	Pågår
Trygghetsskapande åtgärder och larm	1			226,5	226,5		169,0	120,0	50,0	25,0	10,0	20,0	0,0	Pågår
<i>Summa</i>							189,0	140,0	66,0	40,0	25,0	35,0	15,0	
Reinvesteringar														
Tunnelbana														
Stationsentréer och spärrar	1			*	*	*	184,3	184,5	207,0	185,0	73,0	43,0	21,5	Pågår
Stomkonstruktioner, spår och växlar mm	1			*	*	*	162,3	162,4	214,1	262,0	213,0	212,0	215,0	Pågår

* flertal projekt

Mnkr	Priori- tetsord- ning 1)	Nytt objekt 2)	Miljö- bedöm- ning 3)	Fastställd enl budget 2011	Beräknad ny totalkostnad	Ack förbrukn t.o.m 2010	Budget 2011	Prognos 2011 (feb)	Budget 2012	Plan 2013	Plan 2014	Plan 2015	Plan 2016	Status
	1			934,5	1 115,0	225,8	720,5	890,5						Pågår
	2			395,6	395,6		8,0	8,0	57,6	328,0				Ej beslutad
	2			489,0	489,0		2,0	2,0	8,0	20,0	74,0	385,0	0,0	Ej beslutad
	1			*	*	*	232,0	232,0	112,0	120,0	96,0	96,0	96,0	Pågår
	1			*	*	*	129,0	133,0	95,5	70,0	75,0	20,0	20,0	Pågår
	1			4 154,0	4 154,0	70,7	494,0	101,5	154,0	876,0	329,0	36,0	790,0	Pågår
	2			*	*	*	0,0	0,0	5,0	22,0	19,5	100,0	200,0	Pågår
	<i>Summa</i>						1 932,1	1 713,9	853,2	1 883,0	879,5	892,0	1 342,5	
Pendeltåg														
	1			*	*	*	74,1	74,0	107,1	52,0	25,0	25,0	25,0	Pågår
	3	Nytt	senare	2 200,0	2 200,0		0,0	0,0	10,0	5,0	530,0	5,0	825,0	Ej beslutad
	1			*	*	*	87,0	87,0	10,0	10,0	10,0	10,0	10,0	Pågår
	<i>Summa</i>						161,1	161,0	127,1	67,0	565,0	40,0	860,0	
Lokalbanor och spårvägar														
	1			1 453,2	1 453,2	1 140,5	116,5	81,0	148,1	65,0	55,0	15,0	10,0	Pågår
	<i>Summa</i>						116,5	81,0	148,1	65,0	55,0	15,0	10,0	
Buss														
	1			*	*	*	223,5	200,0	45,0	15,0	15,0	15,0	15,0	Pågår
	1			*	*	*	273,5	230,0	729,0	917,0	863,5	668,0	280,0	Pågår
				500,0	500,0		500,0	500,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	Pågår
	<i>Summa</i>						997,0	930,0	774,0	932,0	878,5	683,0	295,0	
Trafikslagsgemensamt														
	1			*	*	*	41,8	48,8	126,3	54,8	69,1	11,2	2,0	Pågår
	1			*	*	*	26,5	20,0	83,7	82,6	18,0	12,0	10,0	Pågår
	<i>Summa</i>						68,3	68,8	210,0	137,4	87,1	23,2	12,0	
Myndighetskrav														
Tunnelbana														
	1			*	*	*	20,0	20,0	17,8	15,9	20,0	20,0	20,0	Pågår
	1			*	*	*	5,0	5,0	32,0	26,5	31,0	30,0	30,0	Pågår
	1			80,0	80,0		50,0	50,0	10,0	10,0	10,0	0,0	0,0	Ej beslutad
	1			127,6	127,6	20,8	50,0	50,0	60,0	0,0	0,0	0,0	0,0	Pågår
	<i>Summa</i>						125,0	125,0	119,8	52,4	61,0	50,0	50,0	
Pendeltåg														
	1			250,0	250,0		45,0	50,0	100,0	100,0	0,0	0,0	0,0	Pågår
	<i>Summa</i>						45,0	50,0	100,0	100,0	0,0	0,0	0,0	
Lokalbanor och spårvägar														
	1			150,0	150,0	18,5	10,6	10,0	19,4	10,0	20,0	20,0	20,0	Pågår
	<i>Summa</i>						10,6	10,0	19,4	10,0	20,0	20,0	20,0	
Buss														
	1			*	*	*	66,9	67,0	46,6	42,5	73,0	80,0	80,0	Pågår
	<i>Summa</i>						66,9	67,0	46,6	42,5	73,0	80,0	80,0	

*flertal projekt

Mnkr	Priori- tetsord- ning 1)	Nytt objekt 2)	Miljö- bedöm- ning 3)	Fastställd enl budget 2011	Beräknad ny totalkostnad	Ack förbrukn t.o.m 2010	Budget 2011	Prognos 2011 (feb)	Budget 2012	Plan 2013	Plan 2014	Plan 2015	Plan 2016	Status
Trafikslagsgemensamt														
Bullerreducerande åtgärder	1			*	*	*	21,7	20,0	64,0	64,0	64,0	64,0	64,0	Pågår
<i>Summa</i>							21,7	20,0	64,0	64,0	64,0	64,0	64,0	
Ospecificerade investeringsobjekt														
Nyinvesteringar							161,1	160,0	87,1	86,4	53,5	50,0	50,0	
Reinvesteringar							717,9	700,0	710,5	508,3	338,4	563,2	606,0	
Myndighetskrav							14,8	20,0	20,5	10,0	9,0	4,0	10,0	
Summa opecificerade investeringsobjekt							893,8	880,0	818,1	604,7	400,9	617,2	666,0	
Förslag till investeringsbudget							5 954	6 119	6 520	5 424	5 505	5 625	5 724	
<i>Statlig medfinansiering</i>							<i>518,0</i>		<i>590,0</i>	<i>642,0</i>	<i>789,0</i>	<i>757,0</i>	<i>757,0</i>	
Investeringsobjekt som bereds för kommande beslut														

* flertal projekt