

Månadsrapport per april 2012 för Trafiknämnden, Färdtjänstavdelningen, AB SL, färdtjänstverksamheten och WÅAB

Månadsrapport per april har upprättats avseende Trafiknämnden, Färdtjänstavdelningen, AB Storstockholms Lokaltrafik, färdtjänstverksamheten samt Waxholms Ångfartygs AB.

Rapporterna bifogas.

Förslag till beslut

Nämnden föreslås besluta

att godkänna månadsrapporten per april 2012 för Trafiknämnden och de inom nämndens ansvarsområde ingående verksamheterna

Anders Lindström
Verkställande direktör
AB Storstockholms Lokaltrafik
Waxholms Ångfartygs AB
Förvaltningschef trafiknämndens förvaltning

Niklas Personne
CFO
AB Storstockholms Lokaltrafik

Bilagor:

Månadsrapporter per april 2012 avseende:

- Trafiknämnden
- Färdtjänstavdelningen
- AB Storstockholms Lokaltrafik
- Färdtjänstverksamheten
- Waxholms Ångfartygs AB

TRAFIKNÄMNDEN

MÅNADSRAPPORT

APRIL 2012

Trafiknämnden

Månadsrapport per april 2012

1 Verksamhetens omfattning och innehåll

Trafiknämnden ansvarar för kollektivtrafiken på land, på vatten och för personer med funktionsnedsättning. Verksamheten omfattar AB Storstockholms Lokaltrafik, färdtjänstverksamheten, färdtjänstavdelningen samt Waxholms Ångfartygs AB.

2 Utfall och årsprognos

Resultatet för trafiknämndens verksamhet per sista april uppgår till 202 mkr. Periodens budgeterade resultat uppgår till -19 mkr. Årsprognosen visar resultatet 60 mkr att jämföra med ett budgeterat nollresultat på årsbasis. Se vidare analys och kommentarer i respektive verksamhets månadsrapport.

Investeringarna som uppgår till 911 mkr per april visar en upparbetningsgrad på 15 procent vilket är lägre än motsvarande period föregående år.

2.1 Resultat per april

Resultaträkning (Mkr)	Ack utfall	Periodens budget	Förändr %	Prognos 2012	Budget 2012	Avvik %	Bokslut 2011
Tillskott fr SLL/Landstingsbidrag	2 494	2 494	0%	7 482	7 482	0%	7 495
Biljettintäkter, resenärsintäkter	2 299	2 261	2%	6 872	6 804	1%	6 115
Uthyrning fordon	446	458	-3%	1 349	1 375	-2%	1 323
Uthyrning lokaler	233	228	2%	681	686	-1%	633
Reklam	83	75	11%	256	226	13%	245
Övriga intäkter	260	293	-11%	856	882	-3%	604
Verksamhetens intäkter	5 815	5 809	0%	17 496	17 455	0%	16 415
Personalkostnader	-174	-171	2%	-537	-517	4%	-632
Köpt landtrafik	-3 480	-3 575	-3%	-10 698	-10 725	0%	-10 092
Köpt färdtjänst (inkl sjukresor)	-376	-388	-3%	-1 142	-1 142	0%	-1 167
Köpt sjötrafik	-50	-50	0%	-202	-202	0%	-199
Drift och underhåll	-461	-538	-14%	-1 538	-1 543	0%	-1 556
Övriga kostnader	-245	-232	6%	-834	-700	19%	-688
Verksamhetens kostnader	-4 786	-4 954	-3%	-14 951	-14 828	1%	-14 334
Reavinst/reaoförlust	-3	0		-3			-16
Avskrivningar	-597	-598	0%	-1 822	-1 793	2%	-1 710
Finansnetto	-227	-277	-18%	-661	-833	-21%	-602
Resultat	202	-19		60	0		-248

Trafiknämndens resultat per april uppgår efter justeringar av verksamhetens interna mellanhavanden till 202 mkr jämfört med budgeterat -19 mkr.

De totala intäkterna inom ramen för trafiknämndens ansvarsområde uppgår per den sista april till 5 815 mkr, varav 2 299 mkr motsvarande 40 procent avser biljettintäkter.

Landstingsbidraget uppgår till 2 494 mkr motsvarande 43 procent av intäkterna. Biljettintäkterna överstiger budget med 38 mkr. För SL respektive färdtjänstverksamheten ligger intäkterna högre än periodiserad budget och för WÅAB något lägre.

Verksamhetens kostnader uppgår till 4 786 mkr jämfört med budgeterat 4 954 mkr. Den allmänna kollektivtrafiken på land svarar för 4 312 mkr, vilket är 90 procent av kostnaderna, färdtjänstverksamheten för 399 mkr, 8 procent, och kollektivtrafiken på vatten för 78 mkr, 2 procent. Till detta kommer kostnader för färdtjänstavdelningens verksamhet med 10 mkr.

Verksamhetskostnaderna inom ramen för trafiknämndens område ligger under budget med 168 mkr, motsvarande 3 procent.

2.2 Årsprognos

Prognostiserat årsresultat uppgår till 60 mkr att jämföra med föregående prognos och årsbudget med nollresultat. Prognosen per verksamhet fördelar sig enligt tabellen nedan.

Totalt uppgår intäkterna till 17 496 mkr jämfört med budgeterat 17 455 mkr, en avvikelse med drygt 40 mkr.

Totalt prognostiseras verksamhetens kostnader uppgå till 14 951 mkr jämfört med budgeterat 14 828, en ökning med drygt 120 mkr motsvarande knappt 1 procent.

Prognosen för kapitalkostnaderna uppgår till 2 486 mkr jämfört med budgeterat 2 626 mkr, en minskning med 140 mkr eller 5 procent. Lägre marknadsränta än budgeterat medför lägre räntekostnader medan avskrivningskostnaderna ökar jämfört med budget.

Årsprognos (Mkr)	SL	Färdtjänst- verksamhet	WÅAB	Färdtjänstavd	Summa Trafiknämnd
VERKSAMHETENS INTÄKTER					
Tillskott fr SLL/Landstingsbidrag	6 402	821	235	24	7 482
Biljettintäkter, resenärsintäkter	6 623	173	108		6 872
Uthyrning fordon	1 349				1 349
Uthyrning lokaler	685				681
Reklam	256				256
Övriga intäkter	622	217	19		856
S:A VERKSAMHETENS INTÄKTER	15 937	1 211	362	24	17 496
VERKSAMHETENS KOSTNADER					
Personalkostnader	-496		-23	-18	-537
Köpt landtrafik	-10 698				-10 698
Köpt färdtjänst (inkl sjukresor)		-1 174			-1 142
Köpt sjötrafik			-202		-202
Drift och underhåll	-1 476		-62		-1 538
Övriga kostnader	-756	-36	-22	-26	-834
S:A VERKSAMHETENS KOSTNADER	-13 426	-1 210	-309	-44	-14 951
<i>Resultat före avskrivningar o finansnetto</i>	2 511	1	53	-20	2 545
Reravinst/realförlust	-3				-3
Avskrivningar	-1 781		-41		-1 822
Finansnetto	-647	-1	-13		-661
Årets resultat	80	0	0	-20	60

2.3 Investeringar

Investeringar (Mkr)	Utfall 1204	Årsbudget	Årsprognos	Upparbetning 1204 *	Upparbetning 1104 **
SL					
Tunnelbana	274	2 565	2 334	12%	26%
Pendeltåg	119	1 261	1 221	10%	42%
Lokalbanor	349	2 647	2 462	14%	27%
Buss	127	707	690	18%	14%
Trafikslagsgemensamt	22	482	449	5%	16%
Justeringspost	0	-1 232	-1 232		
Summa investeringar SL	891	6 430	5 924	15%	23%
WÅAB					
Summa investeringar WÅAB	20	81	81	25%	27%
Summa investeringar Trafiknämnden	911	6 511	6 005	15%	23%

* Upparbetningsgrad 2012 avser periodens utfall i förhållande till årets prognos.

** Upparbetningsgrad 2011 avser periodens utfall föregående år i förhållande till föregående års bokslut.

Investeringsutfallet per april uppgår till 911 mkr, varav SL svarar för 891 mkr och WÅAB för 20 mkr.

Utfallet innebär en upparbetningsgrad på 15 procent i förhållande till årsprognosen.

Årsprognosen för investeringsverksamheten ligger på 6 005 mkr vilket är en nedräkning med drygt 500 mkr jämfört med tidigare prognos och årsbudget med 6 511 mkr.

3 Nämnd/styrelsebehandling

Månadsrapporten för april behandlas vid trafiknämndens möte den 19 juni 2012.

Anders Lindström
 Verkställande direktör
 AB Storstockholms Lokaltrafik
 Waxholms Ångfartygs AB
 Förvaltningschef trafiknämndens förvaltning

Bilagor:

Månadsrapporter per april 2012 avseende

- AB Storstockholms Lokaltrafik
- Färdtjänstverksamheten
- Färdtjänstavdelningen
- Waxholms Ångfartygs AB



AB STORSTOCKHOLMS LOKALTRAFIK

TERTIALRAPPORT 2012

april



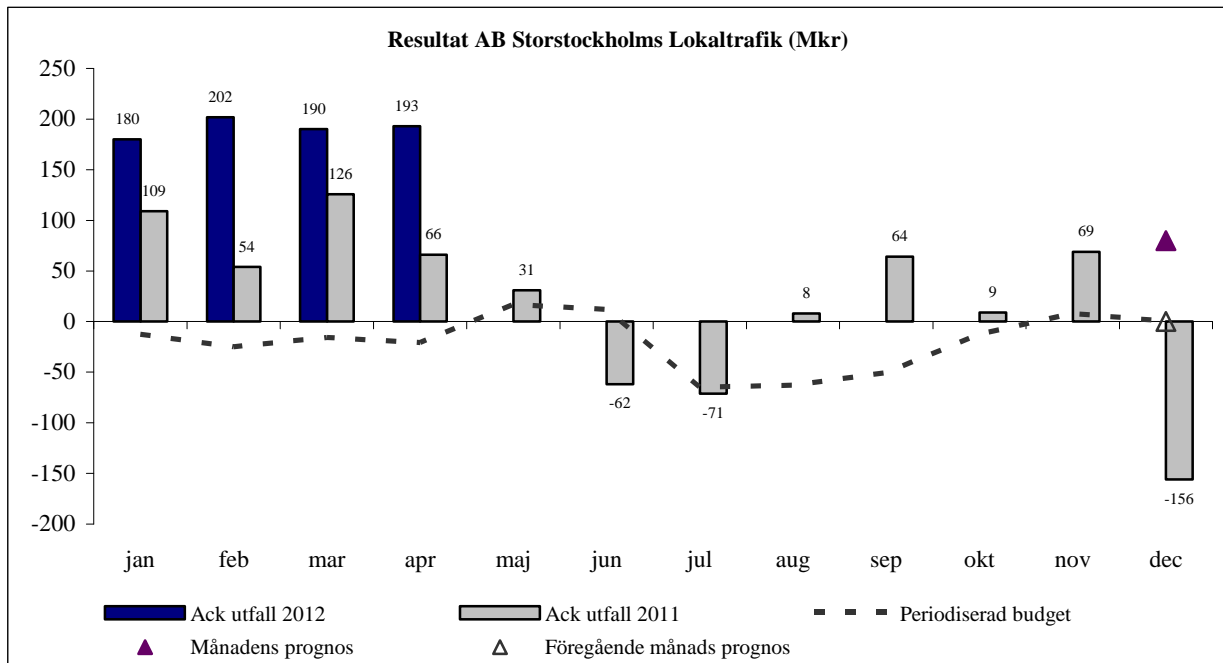
TERTIALRAPPORT 2012

april

INNEHÅLLSFÖRTECKNING

1	SAMMANFATTNING AV TERTIALRAPPORT	2
2	UPPFÖLJNING AV HUVUDMÅL	3
2.1	TILLFÖRLITLIGHET	3
2.2	KVALITET	4
2.3	EKONOMI I BALANS.....	4
3	VERKSAMHETENS OMFATTNING OCH INNEHÅLL	4
3.1	MÅNGFALD OCH ÖVRIGA VERKSAMHETSFÖRÄNDRINGAR - VERKSAMHETEN TERTIAL 1	4
3.2	VERKSAMHET – PRODUKTIONSREDOVISNING	4
4	VERKSAMHETENS EKONOMISKA RESULTAT	6
4.1	KVARTALET RESULTAT OCH PROGNOSE	6
4.1.1	Avvikelse mot periodiserad budget.....	7
4.1.2	Prognosavvikelse mot årsbudget.....	8
4.1.3	Intäkter	8
4.1.4	Personal	9
4.1.5	Köpt trafik	10
4.1.6	Drift och Underhåll.....	11
4.1.7	Övriga kostnader.....	11
4.1.8	Kapitalkostnader	11
4.1.9	Realisationsvinst/förlust.....	12
4.1	TRAFIKSLAGSINDELAD SAMMANSTÄLLNING UTFALL	12
4.2	INVESTERINGAR.....	14
4.2.1	Specificerade objekt	15
4.2.2	Ospecificerade objekt.....	18
4.3	ANALYS OCH EVENTUELLA RISKFAKTORER	19
4.4	FINANSIERING.....	20
5	LEDNINGENS ÅTGÄRDER	20
6	SPECIFIKA ÄGARDIREKTIV	21
7	LANDSTINGETS FINANSPOLICY	21
8	STYRELSEBEHANDLING	21

1 Sammanfattning av tertialrapport



Resultat och prognos

Resultatet per den sista april uppgår till 193 mkr jämfört med budgeterat -21 mkr.

Totalt uppgår verksamhetens intäkter till 5 314 mkr jämfört med budgeterat 5 308 mkr, en avvikelse med 6 mkr. Resandeutvecklingen är positiv och biljettintäkterna visar en positiv budgetavvikelse med 42 mkr motsvarande 2 procent.

Verksamhetens kostnader ligger 160 mkr under budget, en avvikelse med 4 procent. Utfallet uppgår till 4 312 mkr jämfört med budgeterat 4 472 mkr. Samtliga kostnadslag ligger lägre än budgeterat utom personalrelaterade kostnader och diverse övriga kostnader som ligger något över periodens budget.

Kostnader för finansnetto minskar till följd av lägre marknadsräntor. Budgetavvikelsen uppgår till 50 mkr motsvarande 18 procent.

Årsprognosen per sista april uppgår till 80 mkr jämfört med tidigare prognostiserat nollresultat.

Se vidare punkten 2.3 Ekonomi i balans.

2 Uppföljning av huvudmål

Dimension/parameter	Utfall 2012	Utfall 2011	Prognos 2012	Mål 2012
	jan-mars		jan-mars	
Punktlighet (% avgångar i tid)				
Tunnelbana	95,2	93,6	-	96,0
Pendeltåg	91,0	86,0	-	93,0
Roslagsbanan	94,4	90,5	-	97,5
Lidingöbanan	93,2	91,1	-	96,5
Tvärbanan	96,8	92,4	-	97,5
Nockebybanan	99,7	99,6	-	99,0
Saltsjöbanan	97,7	90,9	-	95,5
Spårväg city	99,7	99,4	-	-
Busstrafik	90,5	88,6	-	93,0
	jan-mars			
Andel nöjda resenärer - SL ombord (%)	75	73	-	76
Andel missnöjda resenärer - SL ombord (%)	10	11	-	9
Ekonomi i balans (mkr)	jan-april		jan-april	
Resultat	193	66	80	0

2.1 Tillförlitlighet

Utfall avseende punktlighet i april är inte kvalitetssäkrat vid rapporteringstillfället. Mot denna bakgrund redovisas utfallet till och med mars i rapporten.

Tunnelbana

Tunnelbanan visar en något bättre punktlighet jämfört med motsvarande period föregående år. Alla banor visar förbättring men den största förbättringen ses på den gröna linjen. Under mars har automatisk tågdrift tillämpats på grön linje, dock är det för tidigt att dra några säkra slutsatser. Vidare har fordonsrelaterade fel som orsak till inställda avgångar minskat i jämförelse med motsvarande period förra året. Reducerad trafik under två veckor på blå linje medför att februari i år, som enskild månad, inte visar förbättrad punktlighet jämfört med februari 2011.

Pendeltåg

Punktligheten sammantaget för kvartal 1 ligger över punktligheten för motsvarande period förra året. Den milda väderleken har med sannolikhet gynnat punktligheten även om februari i år var en trafikalt besvärlig månad med många inställda och försenade tåg.

Lokalbanor

Nockebybanan och Spårväg city har konstant hög punktlighet. För övriga banor har punktligheten stigit markant jämfört med kvartal 1 föregående år.

Buss

Punktligheten för busstrafiken har hittills varit högre i år än motsvarande period föregående år. Framkomligheten i trafiken påverkar bussarnas möjlighet att avgå i tid. Föregående vinter var snörik, vilket innebar att framkomligheten var sämre. I år har innerstaden, Solna/Sundbyberg och Bromma varit hårt drabbade av framkomlighetsproblem till följd av byggarbeten.

2.2 Kvalitet

Andelen nöjda i SL:s ombordundersökning Upplevd Kvalitet var 75 procent för jan-mars 2012. Det är något högre än samma period tidigare år.

Andelen nöjda jan – mars 2012 för pendeltåg, buss och lokalbana är högre jämfört med motsvarande period 2011. Det har varit en förhållandevis mild vinter i år och det avspeglas i resultatet. Tunnelbana har samma andel nöjda som föregående år.

För fler resultat och djupare analys hänvisas till rapporten Upplevd Kvalitet i SL-trafiken som ges ut för tertial ett och tre varje år.

Nöjda kunder i procent per trafikslag januari-mars 2012					
	Tunnelbana	Pendeltåg	Lokalbana	Buss	Totalt
2012	77	63	87	73	75
2011	77	56	85	72	73
2010	79	61	82	70	74
2009	77	63	81	72	74
2008	72	60	82	73	72

2.3 Ekonomi i balans

Budgeten är lagd i balans och det positivt prognostiserade resultatet per april uppgår till 80 mkr.

En förnyad analys har gjorts av samtliga intäkter och kostnader efter tertial 1. Intäkterna ökar med 52 mkr jämfört med tidigare prognos och härrör huvudsakligen från biljettintäkter till följd av ökat resande. Kostnaderna ökar något, med 19 mkr. Tillkommer därtill minskade kapitalkostnader med 47 mkr vilket beror på lägre marknadsränta och något lägre avskrivningsvolym än i föregående prognos.

Se vidare avsnitt 4 Verksamhetens ekonomiska resultat.

3 Verksamhetens omfattning och innehåll

3.1 Mångfald och övriga verksamhetsförändringar - verksamheten tertial 1

Under 2012 upphandlar AB SL ett underhållspaket. Den entreprenör som vinner upphandlingen kommer att få ansvar att såväl planera som utföra en stor del av underhållet i AB SL:s infrastruktur. Upphandlingen ligger i linje med SL:s mål att utvecklas som beställarorganisation.

3.2 Verksamhet – produktionsredovisning

Sittplatskilometer

Prognostiserat värde 2012 för sittplatskilometer är 16 696 miljoner vilket är något lägre än det budgeterade med 17 496 miljoner. Prognoser görs tertialvis och uppföljning av utfallet sker per helår i samband med förvaltningsberättelsen.

Resandeutveckling

Utfall avseende resandeutvecklingen i april är inte kvalitetssäkrat vid rapporteringstillfället. Mot denna bakgrund redovisas utfallet till och med mars i rapporten.

Produktionsredovisning (i tusental)	Ack utfall 1203	Ack utfall 1103	Förändr %	Prognos 2012 *	Budget 2012	Bokslut 2011
Genomsnittligt antal påstigande en vanlig vardag	2 649	2 598	2 %	2 648	2 635	2 616
Resenärer en vanlig vardag	748	733	2 %	748	744	739

* Prognos och budget avser endast vintervardagar d v s tertial 1 och 3

Resandet har ökat för perioden med cirka 2 procent jämfört med samma period föregående år. Ökningen blev 3,5 procent i januari jämfört med samma period föregående år. Ökningen blev något lägre i februari, 1,7 procent, då vi även i år drabbades av kyla, snöfall och halka vilket försakade en del problem i kollektivtrafiken, om än inte lika omfattande som under årets första månader 2011. Resandet ökade marginellt under mars månad med 0,8 procent. Noteras kan att pendeltåg och buss står för den största ökningen i jämförelse med samma period föregående år.

Det finns en rad faktorer som påverkar resandet med SL. Utvecklingen av bensinpriset är en viktig faktor. Under perioden januari - mars var bensinpriset 9,8 procent högre än under motsvarande period 2011. Ett högt bensinpris gynnar resandet med kollektivtrafiken medan ett lågt bidrar till ökat resande med bil. Andra viktiga faktorer för resandet med SL är utveckling av befolkningens mängden och antalet sysselsatta i länet. En växande befolkning och en ökad sysselsättning bidrar till en ökad efterfrågan på resor. Under första kvartalet 2012 ökade antalet sysselsatta med 1,0 procent och befolkningen med 1,7 procent jämfört med första kvartalet 2011.

Prognosen som baserar sig på utfallet 2012, Regionplanekontorets senaste befolkningsprognos, antalet sysselsatta i länet, förändringar i antalet utbudskilometrar per trafikslag samt ekonomiska faktorer visar på högre värden för antalet resande än de som budgeterats.

Resandeutvecklingen för färdtjänsten redovisas under rubriken Färdtjänstverksamheten.

4 Verksamhetens ekonomiska resultat

Resultaträkning (Mkr)	Ack utfall 1204	Periodens budget	Förändr %	Ack utfall 1104	Avvik %	Prognos 2012	Budget 2012	Avvik %	Bokslut 2011
Tillskott fr SLL/Landstingsbidrag	2 134	2 134	0%	2 099	2%	6 402	6 402	0%	6 296
Biljettintäkter	2 235	2 193	2%	1 892	18%	6 623	6 543	1%	5 870
Uthyrning fordon	446	458	-3%	432	3%	1 349	1 375	-2%	1 323
Uthyrning lokaler	234	229	2%	214	9%	685	687	0%	639
Reklam	83	75	11%	55	51%	256	226	13%	245
Övriga intäkter	182	218	-17%	176	3%	622	663	-6%	569
Verksamhetens intäkter	5 314	5 308	0%	4 867	9%	15 937	15 896	0%	14 942
Personalkostnader	-162	-159	2%	-182	-11%	-496	-476	4%	-600
Köpt trafik	-3 480	-3 575	-3%	-3 240	7%	-10 698	-10 725	0%	-10 092
Drift och underhåll	-445	-524	-15%	-439	1%	-1 476	-1 481	0%	-1 496
Övriga kostnader	-225	-214	5%	-194	16%	-756	-641	18%	-629
Verksamhetens kostnader	-4 312	-4 472	-4%	-4 055	6%	-13 426	-13 324	1%	-12 817
Reavinst/realförlust	-3			-7		-3			-16
Avskrivningar	-583	-584	0%	-554	5%	-1 781	-1 752	2%	-1 674
Finansnetto	-223	-273	-18%	-185	21%	-647	-820	-21%	-591
Resultat	193	-21		66		80	0		-156

4.1 Kvartalets resultat och prognos

Resultatet per den sista april uppgår till 193 mkr jämfört med budgeterat -21 mkr.

Verksamhetens intäkter följer budget och uppgår till 5 314 mkr jämfört med budgeterat 5 308 mkr, en avvikelse med 6 mkr. Biljettintäkterna, som svarar för 70 procent av koncernens intäkter exklusive landstingsbidrag, visar en positiv budgetavvikelse med 42 mkr motsvarande 2 procent. Resandeutvecklingen är positiv och biljettförsäljningen ökar jämfört med föregående år. Årsprognosen för biljettintäkter bedöms 80 mkr högre jämfört med budget.

Verksamhetens kostnader ligger 160 mkr lägre än budget, en avvikelse med 4 procent. Utfallet uppgår till 4 312 mkr jämfört med budgeterat 4 472 mkr. Samtliga kostnadslag ligger lägre än budgeterat utom personalrelaterade kostnader och diverse övriga kostnader som ligger något över periodens budget.

Kostnader för finansnetto minskar till följd av lägre marknadsräntor. Den positiva budgetavvikelsen uppgår därmed till 50 mkr motsvarande 18 procent. Som en följd av detta har årsprognosen justerats ner med cirka 170 mkr jämfört med budget.

Resultatprognosen på årsbasis per sista april uppgår till 80 mkr att jämföra med den tidigare prognosen som visade ett nollresultat.



4.1.1 Avvikelse mot periodiserad budget

Textkommentar (avvikelser i mkr)	Intäkt Avvikelse Ack utfall- periodbudget	Kostnad Avvikelse Ack utfall- periodbudget	Resultat Avvikelse Ack utfall- periodbudget	Beslut av LF/LS (Belopp)
Biljettintäkter: Högre för 30-dagarskort, sms-biljetter samt förköpsremisor, ökat resande	42		42	
Uthyrning fordon: Lägre marknadsränta	-12		-12	
Uthyrning lokaler:	5		5	
Reklam: Intäkter utöver garantinivå	8		8	
Övriga intäkter: Lägre näringsbidrag, lagerförsäljning och försäljning av SL Accesskort samt mindre av deb tid i invest proj	-36		-36	
Personalkostnader: Lägre för löner och högre inhyrd personal pga vakanser		-3	-3	
Köpt trafik: Trafikförändringar träder i kraft senare än budgeterat, incitamentskostnader ännu ej avstämmda med entreprenörerna mm.		95	95	
Drift- och underhåll: Underhållkostn lägre än budget, kommer att öka resterande del av året.		79	79	
Övriga kostnader: högre kostnader avseende valutakursförluster, fordonsgas, mjukvarulicenser		-11	-11	
Avskrivningar:		1	1	
Finansnetto/realförlust: Lägre marknadsräntor påverkar leasing- och lånekostnader		47	47	
S:a avvikelse	6	208	214	

4.1.2 Prognosavvikelse mot årsbudget

Textkommentar (avvikelser i mkr)	Intäkt Avvikelse prognos- budget	Kostnad Avvikelse prognos- budget	Resultat Avvikelse prognos- budget	Beslut av LF/LS/ (Belopp)
Biljettintäkter: Resandökning, högre för samtliga biljettyper	80		80	
Uthyrning fordon: Lägre marknadsränta	-26		-26	
Uthyrning lokaler:	-2		-2	
Reklam:Högre pga merförsäljn över garantinivå	30		30	
Övriga intäkter: Lägre näringsbidrag, lagerförsäljning och försäljn av SL Accesskort samt mindre av deb tid i invest proj	-41		-41	
Personalkostnader: Lägre för löner och högre inhyrd personal pga vakanser		-20	-20	
Köpt trafik: Lägre kostnader för förändringar i busstrafiken, tvärbanans boggirevision m.m. Högre kostnader för bussdepåer, ersättningsbussar, trygghetskameror m.m.		27	27	
Drift- och underhåll: Högre driftkostnader motverkas av lägre kostnader avseende akut och felavhjälpande underhåll.		5	5	
Övriga kostnader: högre kostnader avseende försäljningskostnader, specialistkonsulter, IT tjänster, licensavgifter, trygghetskameror i buss samt kostnader för sålt material och fordonsgas.		-115	-115	
Avskrivningar: Ökad investeringsvolym/aktiveringar		-29	-29	
Finansnetto/realförlust: Lägre marknadsräntor påverkar leasing- och lånekostnader		170	170	
Ev ej analyserad restpost			0	
S:a avvikelse	41	39	80	

4.1.3 Intäkter

Periodens utfall för verksamhetens intäkter uppgår till 5 314 mkr att jämföra mot den periodiserade budgeten på 5 308 mkr, en avvikelse med 6 mkr eller 0,1 procent.

Biljettintäkterna är 42 mkr högre än budgeterat, motsvarande cirka 2 procent, vilket huvudsakligen beror på högre försäljning av 30-dagarsbiljetter, sms-biljetter och förköpsremсор. Resandeutvecklingen är positiv och antal påstigande per vintervardag har ökat i jämförelse med föregående år.

Under månaden har sms-biljetter för länsgränspassage samt läsårsbiljett skola lanserats.

Lägre intäkter från uthyrning av fordon beroende på att den faktiska rörliga räntan är lägre än den budgeterade räntenivån. Bussar hyrs ut till trafikoperatörerna med rörlig ränta som bas. Intäkter från uthyrning av lokaler ligger marginellt bättre än budget medan intäkter från reklam överstiger budget till följd av intäkter utöver budgeterad garantinivå.

Övriga intäkter understiger budget med 36 mkr huvudsakligen beroende på lägre näringsbidrag vilka vid budgetering är svåra att uppskatta i tiden. Intäkter från debiterad tid i

investeringsprojekt ligger under budget liksom intäkter från lagerproduktion och sålt material på grund av lägre aktivitet inom investerings- och underhållsprojekt vid årets början. Vidare är försäljningen av SL Accesskort lägre än budget. Anledningen är främst att lansering av Reskassa ännu inte ägt rum men även att återladdningsfrekvensen av kort är högre. Motsvarande lägre kostnader för sålda Accesskort återfinns under Övriga kostnader.

Verksamhetens intäkter per den sista april ökar med 9 procent jämfört med samma period år 2011. Avvikelsen förklaras av ökad biljettförsäljning till följd av ökat resande samt höjda biljettpriiser från och med september 2011.

Den budgeterade intäktsökningen i jämförelse med helårsbokslut 2011 är 6 procent.

Årets prognostiserade intäkter är 15 937 vilket är 80 mkr högre än budget och 52 mkr högre än föregående prognos.

Intäkter från biljetter väntas överstiga budget på grund av ett ökat resande vilket beräknas ge 80 mkr på årsbasis.

Uthyrning av fordon prognostiseras understiga budget med 26 mkr till följd av lägre marknadsränta medan reklamintäkter, utöver garanterad minimisättning, väntas ge 30 mkr utöver budgeterat.

Intäkter från uthyrning av lokaler bedöms bli i linje med de budgeterade.

Prognosen för övriga intäkter ligger 41 mkr lägre än budget. Avvikelsen avser huvudsakligen näringsbidrag, lagerförsäljning och debiterbar tid i projekt. Se vidare utfall för övriga intäkter enligt ovan.

4.1.4 Personal

Bemanningskostnader (Mkr)	Ack utfall 1204	Ack utfall 1104	Förändr %	Periodens budget	Avvik %	Prognos 2012	Budget 2012	Avvik %
Summa personalkostnader	-162	-182	-11%	-159	2%	-496	-476	4%
<i>varav förändr sem/löneskuld</i>	-4	-5	-18%					
<i>varav lönekostnad</i>	-89	-103	-14%	-98	-9%	-274	-295	-7%
<i>varav pensionskostnad</i>	-13	-19	-32%	-17	-24%	-52	-51	2%
<i>varav inhyrd personal</i>	-21	-21	0%	-6	250%	-55	-15	267%
Summa bemanningskostnad	-162	-182	-11%	-159	2%	-496	-476	4%
Antal årsarbetare DiDiver	594	656	-62					
Sjukfrånvaromått	Ack utfall 1204	Ack utfall 1104	Förändr %-enh			Prognos 2012	Budget 2012	Avvik %-enh
Procentuell sjukfrånvaro	3,1	4,1	-100%					0%

Verksamhetens personalkostnader ligger per sista april 3 mkr högre än budgeterat, en avvikelse med 2 procent. Utfallet för personalkostnaderna uppgår till 162 mkr jämfört med budgeterat 159 mkr. Pensionskostnader ligger under budget liksom lön- och lönebikostnader huvudsakligen på grund av vakanser. Som en följd av detta är kostnaderna för inhyrd personal högre jämfört med budget. Övriga personalkostnader såsom utbildning, konferenser med mera ligger i linje med budget.

Att jämföra kostnader med samma period 2011 är inte relevant till följd av personalförändringar i samband med Översyn SL.

Årets prognostiserade personalkostnader är 496 mkr att jämföra med budgeterat 476 mkr, en avvikelse på 20 mkr eller 4 procent. Kostnaderna för inhyrd personal prognostiseras högre än budgeterat till följd av vakansläget. Tidplanen för de vakanser som bedömdes kunna tillsättas successivt har förskjutits vilket innebär reducerade lönekostnader inklusive sociala kostnader jämfört med budgeterat och med tidigare prognos, samtidigt som kostnaderna för inhyrd personal överstiger budget.

Jämfört med tidigare prognos ökar personalkostnaderna med 4 mkr främst på grund av senare tillsättning av vakanta befattningar enligt ovan.

Helårsarbete närvaro/frånvaro exkl extratid	Ack utfall 1204	Ack utfall 1104	Förändr %	Prognos 2012	Budget 2012	LF/LS beslut (Ja/Nej)	Bokslut 2011
Totalt årsarbetare	594	656	-9%	587	612		608
Verksamhetsförändringar	-78						
Ersatta vakanser	41						
Förändring visstidsanställningar	-6						
Förtida rekr inför avgångar	0						
Pensionsavgångar	-8						
Utökningar/avgångar, netto	-11						

Till följd av de stora personalförändringarna i samband med organisationsöversynen 2011 är jämförelse med föregående år inte relevant. Antalet tjänster i den nya organisationen beräknades uppgå till 579. Ett antal avgångar i omställning och avtalspension kommer att ske under året och ett rekryteringsarbete pågår fortfarande sedan den nya organisationen trädde i kraft. I årsprognosen beräknas inte alla tjänster besättas med helårseffekt varför lönekostnaden ligger drygt 20 mkr lägre än i årsbudgeten.

4.1.5 Köpt trafik

Periodens utfall för köpt trafik är 3 480 mkr att jämföra mot den periodiserade budgeten på 3 575 mkr. Avvikelsen på 95 mkr eller 3 procent avser till största delen periodiseringsdifferenser mellan budget och utfall. Kostnaderna förbrukas ej i budgeterad takt i början av året, bland annat till följd av eftersläpande fakturering från entreprenörerna samt på grund av att många trafikförändringar genomförs först under hösten. Incitamentskostnaderna understiger också budgeten och ska stämmas av mellan beställare och entreprenör innan de faktureras. Periodiciteten i avstämningarna regleras i respektive trafikavtal.

I budgetavvikelsen ingår också vissa budgetöverskridanden. Överskridandena avser till största delen kostnader som betalats ut under första tertialet men som avser hela året, till exempel årskostnaden för bussarnas trygghetskameror och trafikentreprenörernas tjänstekort.

Vid årets slut beräknas kostnaderna för köpt trafik understiga budget med 27 mkr, vilket är mindre än en procent. Planerade förändringar i busstrafiken träder i kraft senare än budgeterat. Budgeten för boggirevision av tvärbanan kommer ej att nyttjas under året. Ett nytt avtal för några av lokalbanorna beräknas ge minskade kostnader. Högre kostnader än budgeterat

prognostiseras för bussdepåerna i Frihamnen och i Hornsberg, ersättningsbussar för pendeltågstrafiken i Södertälje och fortsättning av försök med SL-kortet i båttrafik (Ballerinaförsöket). Bussarnas trygghetskameror beräknas också kosta mera än vad som budgeterats.

Kostnaderna per sista april är 7 procent högre än kostnaderna för motsvarande period 2011. Kostnadsökningen innefattar trafikförändringar och prisutveckling. Den budgeterade kostnadsökningen i jämförelse med helårsbokslut 2011 är 6 procent.

4.1.6 Drift och Underhåll

Periodens utfall för drift och underhåll uppgår till 445 mkr att jämföra mot den periodiserade budgeten på 524 mkr. Avvikelsen på 79 mkr motsvarande 15 procent hänför sig till att planerat underhåll inte genomförts i budgeterad omfattning. Upparbetningen förväntas öka under resterande del av året. Kostnaderna för akut och felavhjälpande underhåll ligger något lägre än budgeterat samtidigt som kostnader för snöröjning överstiger budget.

Kostnaderna per sista april är drygt 1 procent högre än kostnaderna för motsvarande period 2011.

Den budgeterade kostnadsminskningen i jämförelse med helårsbokslut 2011 är 1 procent.

Prognosen avseende drift och underhåll uppgår till 1 476 mkr jämfört med årsbudgeten på 1 481 mkr. Akut och felavhjälpande underhåll prognostiseras att understiga budget medan drift, planerat underhåll och elenergi/media prognostiseras överstiga budget.

4.1.7 Övriga kostnader

Periodens utfall för övriga kostnader är 225 mkr att jämföra mot den periodiserade budgeten på 214 mkr en avvikelse med 11 mkr motsvarande 5 procent. Avvikelsen förklaras av högre kostnader än budgeterat avseende valutakursförluster, fordonsgas, mjukvarulicenser vilka motverkas av lägre kostnader avseende specialistkonsulter, IT konsulter, kontorskostnader samt reklam och PR. Vidare ligger kontors och administrationskostnaderna under budget.

Kostnaderna per sista april är 16 procent högre än för motsvarande period föregående år. Den budgeterade kostnadsökningen i jämförelse med helårsbokslut 2011 är knappt 2 procent.

Prognosen avseende övriga kostnader uppgår till 756 mkr i jämförelse med helårsbudget 641 mkr. Avvikelsen förklaras av högre kostnader än budgeterat avseende försäljningskostnader, specialistkonsulter, IT konsulter, kostnader för sålt material, licensavgifter, trygghetskameror i buss och fordonsgas vilka motverkas av lägre kostnader för reklam och PR, inhyrda fordon samt kontorskostnader.

4.1.8 Kapitalkostnader

Avskrivningar

Avskrivningarna per april 2012 uppgår till 583 mkr. Utfallet är 1 mkr lägre än den periodiserade budgeten om 584 mkr.

Vidare är utfallet 5 procent högre jämfört med motsvarande period föregående år.

Som en följd av det ökade avskrivningsunderlaget är årsprognosen 29 mkr högre än budget 2012.

Finansnetto

Finansnettot påverkas av den förändrade konjunkturen. Utvecklingen har medfört att Sveriges Riksbank har höjt repproräntan i lägre takt än vad som bedömdes då SL:s budget togs fram. Enligt direktiv från SLL Internfinans har budgeten lagts med en rörlig ränta på 2,8 procent. Med rörlig ränta menas Stibor med 90 dagars löptid. Den faktiska rörliga räntan för perioden januari till april uppgick till 2,4 procent.

Periodens utfall för finansnettot är -223 mkr att jämföra mot den periodiserade budgeten på -273 mkr. Avvikelsen förklaras av lägre marknadsräntor vilket påverkar räntekostnaderna positivt för såväl leasingkostnader som upptagna lån med rörlig ränta. Låneportföljen är dessutom något lägre än budgeterat vilket påverkar räntekostnaderna positivt. Den lägre räntenivån påverkar ränteintäkterna på banktillgodohavanden och swapkostnaderna negativt.

Kostnadsökningen uppgår per sista april till 21 procent jämfört med samma period år 2011. Förändringen beror främst på en större låneportfölj än föregående år samt att den rörliga räntan varit något högre.

Den budgeterade kostnadsökningen i jämförelse med helårsbokslut 2011 är 39 procent.

Kostnadsminskningen för finansnettot förväntas i prognosen för 2012 uppgå till cirka 21 procent jämfört med budget. Prognosen uppgår till -647 mkr jämfört med budgeterat -820 mkr. Avvikelsen beror främst på lägre ränteläge än budgeterat.

4.1.9 Realisationsvinst/förlust

Reaförlust till följd av avyttring av utgående biljettautomater.

4.1 Trafikslagsindelad sammanställning utfall

Verksamhet SL (mkr)	Utfall 1204	Budget 1204	Avvikelse Utf -Budget	Utfall 1104	Förändring utfall 12-11 %
Tunnelbana	-1 088	-1 129	41	-1 064	2%
Pendeltåg	-620	-655	35	-635	-2%
Lokaltåg/Spårvagn	-279	-312	33	-295	-5%
Buss	-1 851	-1 844	-7	-1 542	20%
Trafikslagsgemensamt	-251	-302	51	-278	-10%
Produktionskostnad	-4 089	-4 242	153	-3 814	7%

Sammanställningen avser moderbolaget AB SL, ej hela koncernen.

Produktionskostnaderna för första tertiet 2012 uppgår till 4 089 mkr, vilket är 153 mkr lägre än budget. Se analys nedan. Produktionskostnaderna är 275 mkr, 7 procent, högre än för motsvarande period föregående år.

Tunnelbana

För tunnelbanan uppgick produktionskostnaderna till 1 088 mkr, vilket understiger budget med 41 mkr. Lägre kostnader än budget redovisas för den köpta trafiken på grund av eftersläpande fakturering, för planerat underhåll som inte har kommit igång i budgeterad omfattning samt för snöröjning. Högre kostnader än budgeterat redovisas för drivström och akut underhåll.

Pendeltåg

För pendeltåg uppgick produktionskostnaderna till 620 mkr vilket understiger budget med 35 mkr. Planerade trafikförändringar genomförs senare än budgeterat liksom planerat underhåll. Kostnader för konsulter och IT-tjänster skjuts framåt i tiden.

Lokalbana

För lokalbanorna uppgick produktionskostnaderna till 279 mkr vilket understiger budget med 33 mkr. Kostnaderna för trafiken förbrukas ej i budgeterad takt. Budget för tvärbanans boggirevision nyttjas ej. Lägre kostnader än budgeterat redovisas också för planerat underhåll, akut underhåll och specialistkonsulter. Högre kostnader än budget redovisas för drivström.

Buss

För buss uppgick produktionskostnaderna till 1 851 mkr, vilket överstiger budget med 7 mkr. Högre kostnader än budget redovisas för bussdepåer och för betalningar under första tertialet som avser hela året, såsom trygghetskameror och trafikentreprenörernas tjänstekort. Planerade trafikförändringar i busstrafiken genomförs senare än budgeterat. Lägre kostnader än budget redovisas också för incitament. Energikostnaderna är lägre än budget medan kostnaderna för såväl akut som planerat underhåll överstiger budget liksom kostnader för inköp av biogas.

Trafikslagsgemensamt

För trafikslagsgemensamma kostnader understiger produktionskostnaderna på 251 mkr budget med 51 mkr. Lägre kostnader än budget redovisas för planerat underhåll, lagerförändringar samt PR och reklam.

4.2 Investeringar

Investeringar SL per trafikslag (belopp i mkr)	Utfall 1204	Utfall 1104	Prognos 2012	Budget 2012	Bokslut 2011	Upparbetnings- grad 2012*	Upparbetnings- grad 2011**
Tunnelbana	274	382	2 334	2 565	1 455	12 %	26 %
Pendeltåg	119	73	1 221	1 261	172	10 %	42 %
Lokalbana	349	348	2 462	2 647	1 307	14 %	27 %
Buss	127	175	690	707	1 251	18 %	14 %
Trafikslagsgemensamt	22	41	449	482	254	5 %	16 %
Justeringspost			-1 232	-1 232			
Årets investeringar	891	1 019	5 924	6 430	4 439	15 %	23 %

* Upparbetningsgrad 2012 avser periodens utfall i förhållande till årets prognos.

** Upparbetningsgrad 2011 avser periodens utfall föregående år i förhållande till föregående års bokslut.

Investeringsbudgeten för 2012 uppgår till 6 430 mkr. Programsektionen ansvarar för alla större investeringsprogram vilket uppgår till cirka 65 procent av den planerade investeringsvolymen. Resterande 35 procent av den planerade investeringsvolymen avser främst reinvesteringar inom tunnelbana.

Programmen har stor inverkan på SL:s investeringsbudget och det sker ofta förskjutningar i tid på grund av utdragna planprocesser och överklaganden som programmen har svårt att påverka. Därtill är ofta tidplanerna som prognoserna baseras på optimistiska. Inför budget 2012 gjordes en bedömning att investeringsprojekt för motsvarande 1 232 mkr riskerar att förskjutas i tid. Detta resulterar i en beslutad investeringsbudget för 2012 som uppgår till 6 430 mkr.

Investeringsutfallet för årets första fyra månader uppgår till 891 mkr, vilket motsvarar en upparbetningsgrad i förhållande till årets prognos om cirka 15 procent. Motsvarande siffra föregående år var 20 procent¹.

En årsprognos för 2012 och planåren 2013-2016 har upprättats per april 2012 och den visar att 2012 års investeringsprognos uppgår till 5 924 mkr. Detta innebär en nedjustering med 506 mkr gentemot budget. Nedjusteringen första tertialet kan främst förklaras av förseningar i Program Roslagsbanans utbyggnad, att Hammarby depån som ingår i program Spårdepåer och program PT Trafikverkets åtgärder skjutits framåt i tiden, samt av att Hagsåtragenens upprustning och tågradioprojektet som ingår i Program IT blivit billigare än beräknat.

I specificerade objekt nedan återfinns kortfattade beskrivningar av de olika programmen samt dess prognos. Denna analys baserar sig på programsektionens statusrapportering per 31 mars 2012.

¹ Jämfört med faktiskt utfall för helåret 2011 var upparbetningsgraden för motsvarande period cirka 23 procent.

4.2.1 Specificerade objekt

Programsektionen hanterar bemanning, sammanställning och rapportering av SL:s större projekt som drivs som program. Ett program består av ett antal projekt som hålls samman för att optimera samverkan och uppföljning. Projekten kännetecknas av att de är strategiskt viktiga, komplexa eller särskilt omfattande. Endast de projekt som särskilt utpekats av vd drivs som program. De program som administreras på sektionen styrs av respektive programs styrgrupp och ytterst av en sponsor som vd utser.

Programsektionen administrerar för närvarande 14 program som sträcker sig över samtliga trafikslag. 4 tunnelbaneprogram, 3 pendeltågsprogram, 3 lokalbaneprogram, 2 Bussprogram, samt 2 trafikslagsgemensamma program.

Tunnelbana

Program Röda linjen

Programmet omfattar anskaffning och införande av ett nytt signalsystem för den Röda linjen, nya tunnelbanefordon C30 samt en ny depå i Norsborg anpassad för den nya generationen tunnelbanefordon.

Investeringsbudgeten för året uppgår till 515 mkr. Utfallet för året uppgår till 65 mkr. Årsprognosen för året uppgår till 499 mkr och understiger investeringsbudgeten med 16 mkr på grund av osäkerhet angående utbetalning till programmets leverantör av signalsäkerhetssystem.

Program Spårdepåer

Programmet omfattar ombyggnader av spårdepåerna i Hammarby och Rissne. Verksamheten vid bandepån i Slakthusområdet ska flyttas till Hammarbydepån för att ge plats åt den kommande idrotts- och evenemangsarenan Stockholmsarenan och ny tvätt- och klottersaneringshall byggs i Rissne.

Investeringsbudgeten för året uppgår till 410 mkr. Utfallet under året uppgår till 17,9 mkr. Årsprognosen för året uppgår till 226 mkr och understiger budget med 184 mkr. Avvikelsen är en följd av att detaljplanen för Hammarbydepån överklagats vilket medfört att projektet flyttats framåt i tiden.

Program Mötesplats SL

Mötesplats SL syftar till att öka kundnyttan, stärka SL:s varumärke samt öka hyresintäkterna och utgör en delmängd i arbetet mot det övergripande målet ”fler och mer nöjda resenärer”. Programmet omfattar tunnelbanestation Hornstull och Hötorget samt de underhållsåtgärder som behöver utföras under programmets genomförande.

Investeringsbudgeten för året uppgår till 69 mkr. Utfallet för året uppgår till knappt 11 mkr. Årsprognosen för året uppgår till 70 mkr och stämmer väl överens med årets budget.

Program Hagsätra

Programmet omfattar upprustning och modernisering av broar, plattformar, bana, el, signal, IT/tele och stationer mellan Gullmarsplan och Hagsätra. Programmet förväntas vara avslutat den 31 maj 2012.

Investeringsbudgeten för året uppgår till 132 mkr. Utfallet för året uppgår till 29 mkr. Årsprognosen för året uppgår till 100 mkr och understiger årsbudget med 32 mkr. Avvikelsen kan förklaras av återbetalning från MTR för icke utförd trafik, samt osäkerhetsposter kopplade till vagntransporter och överklagande i upphandlingen som inte föll ut som beräknat.

Pendeltåg**Program PT Trafikverkets åtgärder**

Programmet omfattar projekt som i huvudsak drivs av Trafikverket och där SL är medfinansiärer och kravställare. Programmet syftar till att samordna projekten för att säkerställa god kommunikation mellan projekten och möjliggör enhetlig hantering av frågor och problemställningar i projekten samtidigt som SL blir en tydlig kravställare med en tydlig kontaktyta.

Investeringsbudgeten för året uppgår till 141 mkr. Utfallet för året uppgår till 19 mkr. Årsprognosen för året bedöms stämma väl överens med årets budget.

Program PT trafikutveckling utökad trafik

Programmet omfattar projekt inom området för trafikutveckling. SL har ett antal pågående fordonsleveranser, planerade nyanskaffningar samt pågående depåprojekt där SL driver projekten. Utöver det planeras ny trafik till Uppsala via Arlanda. Inom ramen för dessa hanteras ett antal avtal och tidplaner samt tekniska frågor som i olika utsträckning kan påverka flera av pendeltågsprojekten, vidare finns beroenden till andra projekt och avtal, så som Citybanan och Stockholmstågs trafikavtal.

Investeringsbudgeten för året uppgår till 778 mkr. Utfallet för året uppgår till 84 mkr. Årsprognosen för året uppgår till 741 mkr och understiger budget med 37 mkr, avvikelsen kan förklaras av programledarens översyn av programmets innehåll och tidplan vilket resulterat i att en del av de uppskattade kostnaderna för innevarande år skjuts framåt i tiden

Program Citybanan

Citybanan byggs av Trafikverket. Programmet avser planering, projektering, upphandling, byggande och driftsättning av en komplett driftsatt dubbelspårig järnväg, i huvudsak i tunnel mellan Tomtebodavägen i norr till station Stockholm södra i söder, samt en komplett planskild järnvägskorsning på bro mellan Årstabron och Älvsjö station. I projektet ingår också två nya stationer, Odenplan och City vilka kommer ansluta till Tunnelbanestationerna Odenplan och T-centralen. Stationerna finansieras och kommer att ägas av SLL. SL har i uppdrag att bevaka att ställda funktionskrav uppnås samt att hantera intrånget och störningarna i tunnelbanan.

Investeringsbudgeten för året uppgår till 11 mkr. Utfallet för året uppgår till 0,1 mkr. Årsprognosen för året uppgår till 8 mkr. Årsprognosen för året bedöms stämma väl överens med årets budget.

Lokalbana

Program Spårväg City

Programmet omfattar nya spår från Djurgårdsbron till Ropsten, upprustning och partiell dubbelspårsutbyggnad av Lidingöbanan, nya depåer för spårvagn och buss på Lidingö samt anskaffning av fordon. Programmet omfattar även åtgärder på befintlig spårväg för ny gemensam plattform som både spårvagn och buss kan angöra under gällande tillgänglighetsnormer. Parallellt fortsätter samråd med Stockholms stad gällande förlängningen av sträckningen västerut.

Investeringsbudgeten för året uppgår till 526 mkr. Utfallet till och med perioden uppgår till 27 mkr. Årsprognosen för året uppgår till 526 mkr och stämmer väl överens med investeringsbudget. Dock är det sannolikt att prognosen för tillgänglighetsanpassningen kommer att sänkas då beslut ännu ej är taget i trafiknämnden, vilket innebär att produktionen inte kommer att påbörjas under hösten som planerat. Därutöver pågår även en översyn av besparingsåtgärder som troligtvis kommer att innebära ytterligare prognosreducering.

Program Tvärbana Norr Solnagrenen

Programmet omfattar ny dubbelspårsanläggning från Alvik till Solna station, ny depå i Ulvsunda, anpassning av befintlig Tvärbana till den utökade trafiken, ny uppställningshall för nya fordon i Brommadepån samt nya spårfordon. Genomförandet pågår och beräknad tidpunkt för färdigställande är 2015 med etappvis trafikstart till Solna Centrum från 2013.

Investeringsbudgeten för året uppgår till 1 249 mkr. Utfallet till och med perioden uppgår till 247 mkr. Årsprognosen för året uppgår till 1 248 mkr och stämmer väl överens med årets investeringsbudget.

Program Roslagsbanans kapacitetsförstärkning

Programmet omfattar dubbelspårsutbyggnad, fordonsanskaffning och nya depåer i syfte att erbjuda möjligheter till jämn 10-minuterstrafik från och med hösten 2018. Utöver detta ingår projekten för upprustning av fordon, tillgänglighetsanpassning av stationer, nytt sophus och skalskydd för depå på Östra station, renovering och stambyte på fastigheten RB 30 samt bullerskyddsåtgärder och övrig omgivningspåverkan.

Investeringsbudgeten för året uppgår till 610 mkr och utfallet uppgår till 158 mkr. Årsprognosen uppgår till 428 mkr och understiger investeringsbudgeten med 182 mkr. Avvikelsen kan förklaras av förseningar i upprustning och tillgänglighetsanpassning av fordon som en konsekvens av tvister med leverantören som bygger om vagnarna, samt en slutbetalning avseende Bergtorpsvägen från Täby kommun för de åtgärder SL har gjort i enlighet med avtal, vilket inte beaktades vid budgetarbetet.

Buss

Program Bussterminaler

Programmet omfattar ombyggnader av bussterminalerna i Danderyd, Farsta, Jakobsberg, Täby, Vällingby, Älvsjö och Östertälje. Målet med programmet är att tillgänglighetsanpassa, modernisera samt säkerställa att trafikkapacitet finns inom terminalerna. Vissa av bussterminalerna kommer även att säkerställa att biogasbussar kan trafikera terminalen.

Investeringsbudgeten för året uppgår till 37 mkr. Utfallet för året uppgår till 11 mkr. Årsprognosen för året uppgår till 20 mkr och understiger investeringsbudgeten med 17 mkr. Avvikelsen kan förklaras av intäkter i Östertälje bussterminal och minskad projektkostnad i Farsta bussterminal.

Program Bussdepåer

Programmet omfattar nyinvesteringar i Charlottendal, Ekerö och Gubbängen. Syftet är att skapa nya moderna bussdepåer som tillskapar ytterligare depåkapacitet för bussar. I programmet ingår även som en del av medlingsavtalet med Stockholm Stad att möjliggöra en exploatering av de två innerstadsdepåerna Hornsberg och Fredriksdal.

Investeringsbudgeten för året uppgår till 259 mkr. Utfallet för året uppgår till 40 mkr. Årsprognosen för året uppgår till 259 mkr och stämmer väl överens med budget.

Trafikslagsgemensamt

Program Slussen

Programmet är en samordning av SL:s åtgärder och behov i och angränsande till Sthlm stads Slussenprojekt. Syftet med slussen programmet är att skapa tydlighet i relation med Staden och där med bättre möjlighet till helhetssyn gällande SL:s och stadens åtgärder. Programmet ger även möjlighet till tydligare samarbete med övriga intressenter, särskilt Nacka och Värmdö.

Investeringsbudgeten för året uppgår till 24 mkr. Utfallet för året uppgår till 0,070 mkr. Årsprognosen för året uppgår till 23 mkr och stämmer väl överens med budget.

Program IT

Programmet är en samordning av IT-projekt och syftar till att erbjuda trafikentreprenörerna en stabil och säker radiokommunikation genom att migrera samtliga radiokommunikationssystem inom SL till ett gemensamt radiosystem för buss och spårbunden trafik samt att införa nytt låssystem med hög säkerhet, ny teknik och ny administration.

Investeringsbudgeten för året uppgår till 78 mkr varav 12 mkr avser utfall för året. Årsprognosen för året uppgår till 46 mkr och understiger årets budget med 32 mkr. Detta kan förklaras av att de upphandlingar som genomförts inom projekt tågradio blivit billigare än beräknat.

4.2.2 Ospecificerade objekt

Ungefär 35 procent av den planerade investeringsvolymen, motsvarande 2 686 mkr, avser ospecificerade investeringsobjekt och hanteras främst av sektioner utanför programsektionen. Programsektionen driver dock investeringsprojekten SL Access, Ny hjulsvarv i Bro, Högdalsdepån, Älvsjödepån och PT Just nu.

Av de ospecificerade investeringsobjekten består den största delen, 66 procent, av reinvesteringar medan 23 procent avser nyinvesteringar och 11 procent avser investeringar initierade på grund av olika myndighetskrav.

Majoriteten, 64 procent, av SL:s ospecificerade reinvesteringar avser trafikslaget tunnelbana. Därefter kommer buss 13 procent, trafikslagsgemensamt 11 procent, lokalbana 7 procent och

pendeltåg 5 procent. När det gäller de ospecificerade nyinvesteringarna återfinns den största andelen, 38 procent, på trafikslaget pendeltåg. Fördelningen bland övriga trafikslag är trafikslagsgemensamt 23 procent, buss 22 procent, tunnelbana 16 procent och lokalbana 1 procent. De ospecificerade investeringar som initieras på grund av myndighetskrav utgörs till 48 procent av tunnelbana, 27 procent lokalbana, 15 procent buss och 10 procent trafikslagsgemensamt.

Årsprognosen för de ospecificerade investeringarna uppgår till 2 686 mkr vilket är detsamma som årets budget.

4.3 *Analys och eventuella riskfaktorer*

Risikfaktorer	Förklarande kommentar	Skattat belopp Mkr	Ingår i prognos? Ja/Nej/Delvis
Indexering trafikavtal	Förändring med 1 procent	100	Ja
Räntenivå	Förändring med 1 procent	150	Ja

- Den 1 maj 2011 trädde SL:s nya organisation i kraft. Antalet tjänster har totalt sett reducerats med cirka 15 procent. Efter att ett femtiotal nya medarbetare har rekryterats är fortfarande cirka 45 tjänster vakanta. En omfattande arbetsinsats krävs för att den nya organisationen skall svara upp mot ställda mål samtidigt som rekrytering och introduktion av nya medarbetare sker. Detta påverkar både produktivitet och kostnader under en övergångsperiod.
- Investeringsverksamheten påverkas av omvärldsfaktorer såsom planfrågor, överklaganden av upphandlingar, ändrade tidplaner för fordonsleveranser och av samarbeten med kommuner som påverkar förväntade tidplaner.
- Utvecklingen på finansmarknaden bevakas löpande. SL har en omfattande låne- och leasingportfölj. En procents förändring av marknadsräntan innebär en förändring av finansnettot med cirka 150 mkr.
- Kreditmarknadsläget påverkar SL till följd av de amerikanska leasingavtal som SL tecknat. Ett aktivt löpande arbete sker för att säkerställa samt skapa handlingsberedskap för att villkoren i ingångna finansiella avtal uppfylls.
- Indexeringen av trafikavtalen baseras på en kombination av flera index. Utfallet av indexeringen är svårbedömd främst mot bakgrund av utvecklingen av arbetskrafts-kostnadsindex samt bränslekostnadsutvecklingen och kan variera stort över relativt kort tid. Den rådande konjunkturuppgången med stigande marknadsräntor och ökad inflation innebär att indexeringen av trafikavtalen ökar.
- Tillkommande myndighetskrav är en svårbedömd men reell risk med avseende på det ekonomiska utfallet.

- Pensionskostnader baserade på KPAs beräkningar samt Finansinspektionens direktiv är en icke påverkbar kostnad. Erfarenhetsmässigt råder osäkerhet kring utfallet av dessa beräkningar.

4.4 Finansiering

Koncernens likviditet uppgår till 834 mkr, vilket är 198 mkr lägre än vid årsskiftet.

Räntebärande skulder uppgår till 23 744 mkr varav 12 014 mkr avser leasingfinansiering av fordon. Motsvarande belopp vid årets början var 24 044 mkr varav leasingfinansiering 12 314 mkr.

SL har tecknat ränteswapavtal till ett belopp om 2 850 mkr för att skydda kassaflödet från räntekostnader hänförliga till finansiering med rörlig ränta. Ränteswaparna har medfört en ökning av årets räntekostnader med 6 mkr i jämförelse med budget.

Upptagande av lån, förskottsbetalningar, hantering av valutaexponeringar och andra finansiella åtaganden följer SL:s riktlinjer för finansverksamheten.

5 Ledningens åtgärder

Lekmannarevisorerna bedömer i sin årsrapport för 2011 att den interna styrningen och kontrollen är otillräcklig. Iakttagelserna avser bland annat ansvar för intern kontroll, projektuppföljning och trafikavtalsuppföljning.

De noterar samtidigt att bolaget för närvarande är inne i en förändringsprocess, vilket innebär att flera förbättringsinsatser görs inom verksamheten.

Ett omfattande arbete pågår inom SL för att genomföra de rekommendationer som revisorerna lämnat. Uppföljning sker med vd på månadsbasis.

SL:s vd har tydliggjort att det interna ansvaret för rutiner avseende intern kontroll ligger inom avdelningen Verksamhetsstyrning och ekonomi. I december 2011 fattade SL:s styrelse beslut om internkontrollplanen för 2012 i syfte att förebygga och hantera identifierade risker i verksamheten. Med utgångspunkt från internkontrollplanen hanteras riskerna löpande under året genom vd-uppdrag i verksamhetsplanen och dess månatliga uppföljning i ledningsrapporteringen. Uppföljning och rapportering till styrelse/trafiknämnd görs i samband med årsbokslut.

Från den 1 maj 2011 infördes en ny månatlig ledningsrapportering omfattande statusrapportering av projekt och vd-uppdrag i dimensionerna tid-kvalitet- ekonomi, trafikavtalens ekonomi, verksamhetstal, ekonomiskt utfall-analys, investeringsuppföljning, måltal/nyckeltal. Alla stora projekt går igenom under en heldag med vd. Då deltar projekt-sponsorer, projektledare, chefen för avdelningen projekt och upphandling samt chefen för verksamhetsstyrning och ekonomi. Projektmodulen i det nya affärssystemet (Agresso) som implementerades i maj 2011 ligger till grund för den finansiella delen av rapporten.

Övrig delar av verksamheten går igenom under ytterligare en heldag varje månad med vd, ansvariga avdelningschefer samt chefen för verksamhetsstyrning och ekonomi.

Det arbetssätt som SL i och med organisationsöversynen följer bygger på att ett antal strategiska huvuddokument tas fram.

Ett av dessa är Genomförandeplanen som kommer att styra SL:s planering i ett 10-års perspektiv. Avsikten är att varje projekt ska ta fram investeringskostnader, kapitalkostnader och driftskostnader såväl för trafikdrift som teknisk drift (underhåll av anläggningen). Dessa siffror ska redovisas i varje förslag till genomförandebeslut för projekt som trafiknämnden får.

Den helhetsbild som behövs för att bedöma framtida budgetbehov måste dock ges till trafiknämnden på annat sätt, genom Genomförandeplanen. Här får nämnden en helhetsbild av vilka projekt som föreslås och vad förslaget innebär i totalt kostnadsåtagande för landstinget. I Genomförandeplanen kommer också en analys av SL:s intäkter att göras för att få en totalbild av det ekonomiska utrymmet. Genomförandeplanen arbetas fram under våren 2012.

I mars startade en uppföljning och analys av hur väl SL svarar upp mot de mål som etablerades i Översyn SL och de krav som tillkommit efter driftsättningen av den nya organisationen samt anmärkningar från revisorer.

En central utgångspunkt för analysen är de utvecklingsmål som finns i SL:s strategiska karta. Analysen ska ge underlag för eventuella justeringar i organisationen och åtgärder för utveckling av verksamhet och arbetssätt. Ett antal utvecklingsområden har identifierats och handlingsplaner tas nu fram inom respektive utvecklingsområde. Det vidare arbetet ska bland annat säkerställa att SL lever upp till fastställda krav på en väl fungerande intern styrning och kontroll.

6 Specifika ägardirektiv

SL följer de specifika ägardirektiven.

7 Landstingets finanspolicy

SL följer landstingets finanspolicy.

8 Styrelsebehandling

Tertialrapporten per april månad behandlas i SL:s styrelse och Trafiknämnden den 19 juni.

Anders Lindström
Verkställande direktör

Bilagor

Verksamhetstal
Investeringar
Finansuppföljning

AB Storstockholms Lokaltrafik

VERKSAMHETSTAL

Upplevd kvalitet (%)	Utfall 2012 jan-mars	Prognos 2012	Budget 2012	Utfall 2011	Utfall 2010	Utfall 2009	Utfall 2008
Andel nöjda resenärer - SL ombord	75	-	76	73	74	76	72
Andel missnöjda resenärer - SL ombord	10	-	9	11	10	9	11

Antal resenärer vintervardag (tusental)	Utfall 2012 jan-mars	Prognos 2012	Budget 2012	Utfall 2011	Utfall 2010	Utfall 2009	Utfall 2008
Antal resenärer vintervardag	751	748	744	739	722	705	701

Påstigande en vanlig vintervardag (tusental)*	Utfall 2012	Prognos 2012	Budget 2012	Utfall 2011	Utfall 2010	Utfall 2009	Utfall 2008
Totalt	2 659	2648	2635	2 616	2 556	2 498	2 482
Tunnelbana	1 146	1147	1186	1 133	1 137	1 123	1 117
Pendeltåg	263	272	265	269	258	252	250
Lokalbanor	143	148	135	146	136	126	126
Buss	1 107	1081	1050	1 068	1 025	997	989

* avser endast vardagar under tertial 1 och tertial 3

Sittplatskilometer (miljoner)	Utfall 2012 jan-mars	Prognos 2012	Budget 2012	Utfall 2011	Utfall 2010	Utfall 2009	Utfall 2008
Totalt	-	16 696	17 496	16 115	15 802	16 135	15 674
Tunnelbana	-	4 449	5 030	4 181	4 131	4 475	4 289
Pendeltåg	-	4 980	5 030	5 087	5 010	4 867	4 855
Lokalbanor	-	1 101	1 085	1 110	1 075	944	921
- varav Roslagsbanan	-	-	-	724	712	598	583
Lidingöbanan	-	-	-	56	55	53	53
Tvärbanan	-	-	-	120	114	107	96
Nockebybanan	-	-	-	25	26	24	30
Saltsjöbanan	-	-	-	173	169	162	160
Spårväg city	-	-	-	13	7	-	-
Busstrafik	-	6 166	6 351	5 736	5 569	5 849	5 609
- varav norra regionen	-	-	-	1 901	1 784	1 818	1 727
centrala regionen	-	-	-	1 484	1 480	1 697	1 598
- varav innerstaden	-	-	-	414	419	582	563
södra regionen	-	-	-	2 351	2 306	2 334	2 284

Punktlighet (% avgångar i rätt tid ²⁾)	Utfall 2012 jan-mars	Prognos 2012	Budget 2012	Utfall 2011	Utfall 2010	Utfall 2009	Utfall 2008
Tunnelbana	95,2	-	96	94,3	93,5	94,6	94,1
- varav Gröna linjen	95,1	-	-	93,1	91,8	92,6	92,2
Röda linjen	95,1	-	-	94,4	94,0	95,3	94,7
Blå linjen	96,6	-	-	97,4	96,9	98,0	97,5
Pendeltåg	91,0	-	93	88,9	84,8	90,4	87,7
-mht trafikentreprenörers ansvar	-	-	-	98,3	-	97,5	97,0
Lokalbanor							
Roslagsbanan	94,4	-	97,5	94,7	90,6	95,4	96,0
Lidingöbanan	93,2	-	96,5	92,6	94,3	95,2	95,6
Tvärbanan	96,8	-	97,5	94,9	95,9	96,5	95,8
Nockebybanan	99,7	-	99,0	99,4	99,0	98,3	98,4
Saltsjöbanan	97,7	-	95,5	94,6	82,9	91,7	93,6
Spårväg city	99,7	-	-	98,2	96,9	-	-
Busstrafik	90,5	-	93,0	88,5	88,0	91,1	91,0
-varav norra regionen	93,4	-	-	93,6	93,9	96,3	95,5
centrala regionen	85,8	-	-	82,0	83,4	88,3	88,4
- varav innerstaden	81,7	-	-	75,5	76,7	82,0	82,8
södra regionen	94,9	-	-	94,1	93,2	95,4	95,3

²⁾ Andel godkända avgångar (normalt högst 3 min efter och högst 1 min före tidtabell)

Antal sålda biljetter (tusental)	Utfall 2012 jan-april	Prognos 2012	Budget 2012	Utfall 2011	Utfall 2010	Utfall 2009	Utfall 2008
TF/PT/Försäljn & intäktscontroller							
7-dagarsbiljett	99	348	393	400	404	329	282
30-dagarsbiljett	1 699	4 999	4 899	4 549	4 379	4 010	4 056
- varav Studentbiljett	130	394	197	318	89	-	-
Studentbiljett (terminsbiljett)	-	-	-	-	47	88	77
90-dagarsbiljett	80	299	235	253	53	-	-
- varav Studentbiljett	41	111	101	118	51	-	-
Säsongsbiljett	6	14	70	88	187	183	181
Års- och företagsbiljett	14	144	19	29	18	15	4
Förköpsremsa (16 st kuponger)	2 924	8 166	8 154	8 363	8 069	8 558	8 943
Förköpsremsor - antal kuponger	46 786	130 651	130 462	133 816	129 105	136 927	143 086
Förköpskuponger	2 233	6 673	6 753	6 600	6 594	6 831	7 232
Kontantkuponger	33	95	-	401	1 300	3 323	3 580
Zonbiljetter (SMS,SL Access, automater)	4 003	11 796	12 033	12 734	10 724	8 764	7 148

INVESTERINGSUTFALL PER 2012-04-30. TRAFIKINVESTERINGAR - AB SL

INVESTERINGSOBJEKT	Total investeringsutgift		Investeringsutgifter			Kommentarer
	Beräknad investeringsutgift	Ackumulerad förbrukning t.o.m. 2011	Budget 2012	Bokfört t.o.m. 201204	Prognos 2012	
1. Objekt tidigare beslutade av landstingsfullmäktige						
1.1 Nyinvesteringar						
Tunnelbana						
Program Röda linjen	5 487	259	515	79	499	Delvis förskjutet i tid
Program Spårdepåer	910	82	410	18	226	Delvis förskjutet i tid
Program Mötesplats SL	179	48	69	11	70	
Förstudie Tunnelbana till Ostsektorn	50	0	10	0	10	Ännu ej påbörjat
Förstudie Hagastaden	9	3	7	1	7	
Pendeltåg						
Program PT Trafikverket trafikutveckling utökad trafik	4 481	493	778	84	741	Delvis förskjutet i tid
Program PT Trafikverkets åtgärder	181	93	79	1	79	
Program Citybanan	134	3	22	0	19	
Lokalbanor och spårvägar						
Program Spårväg City, etapp 2	5 265	390	528	36	528	
Program Tvärbanan Norr Solnagrenen	3 170	2 398	1 250	281	1 248	
Program Roslagsbanans kapacitetsförstärkning	4 874	398	410	56	367	Delvis förskjutet i tid
Förstudie Spårväg syd	1	5	1	0	0	
Förstudie Roslagsbanan och Arlanda	3	1	3	1	3	
Förstudie Spårväg i innerstaden (linje 4)	20	0	8	0	8	Ännu ej påbörjat
Program Kistagrenen	1 269	19	33	5	33	
Förstudie Saltsjöbanan	17	0	2	0	2	Ännu ej påbörjat
Buss						
Program bussdepåer	2 519	69	171	29	171	
Trafikslagsgemensamt						
Projekt SL Access	20	40	20	2	20	
Program Slussen inkl. Söderströmsbron	909	0	24	0	23	
Program IT	15	2	15	1	15	
Summa Nyinvesteringar	29 510	4 301	4 355	605	4 069	

INVESTERINGSOBJEKT	Total investeringsutgift		Investeringsutgifter			Kommentarer
	Beräknad investeringsutgift	Ackumulerad förbrukning t.o.m. 2011	Budget 2012	Bokfört t.o.m. 201204	Prognos 2012	
1.2 Reinvesteringar						
Tunnelbana						
Program Röda linjen	105	0	0	0	0	
Förstudie/genomförande Hässelbyggen	183	4	39	2	39	
Förstudie Skärmarbrink-Skarpnäck	6	0	0	0	0	Ännu ej påbörjat
Program Hagsåtra	100	950	132	30	100	Bl.a. återbetalning MTR & överklagad upphandling
Pendeltåg						
Program PT Trafikverkets åtgärder	124	41	62	18	62	
Lokalbanor och spårvägar						
Program Roslagsbanans kapacitetsförstärkning	10	349	10	-41	8	Fakturerat Täby kommun
Buss						
Program bussterminaler	42	244	37	12	20	Delvis förskjutet i tid
Program bussdepåer	1 339	476	88	14	88	
Trafikslagsgemensamt						
Program IT	166	56	63	11	31	Projekt tågradio, billigare upphandling än beräknat
Summa Reinvesteringar	2 074	2 120	431	46	348	
1.3 Myndighetskrav						
Lokalbanor och spårvägar						
Program Roslagsbanans kapacitetsförstärkning	316	93	190	5	53	Delvis förskjutet i tid
Summa Myndighetskrav	316	93	190	5	53	
Summa specificerade och beslutade objekt	31 901	6 515	4 976	656	4 470	
2. Ospecificerade objekt						
Nyinvesteringar	4 679	**	615	20	615	
Reinvesteringar	6 430	**	1 771	198	1 771	
Myndighetskrav	923	**	300	17	300	
Summa ospecificerade objekt	12 032	**	2 686	235	2 686	
Summa beslutade objekt	43 933	**	7 662	891	7 156	
Erfarenhetsmässig justering	-8 217	0	-1 232	0	-1 232	
Summa beslutade objekt & erfarenhetsmässig ju	35 715	**	6 430	891	5 924	
3. Nya objekt						
Genomförande Skärmarbrink-Skarpnäck	685	0	0	0	0	
Genomförande Saltsjöbanan	100	0	0	0	0	
Summa nya objekt	785	0	0	0	0	
SUMMA INVESTERINGSUTGIFTER	36 500	**	6 430	891	5 924	

** Utredning pågår.



Datum
2012-05-10

Bilaga

Vår referens
Peter Fransson

Finansuppföljning per 2012-04-30

Likvida medel

Bank	471	mkr
Koncernkonto	<u>363</u>	mkr
Summa likvida medel	834	mkr

Kortsiktig finansiering

Kredit koncernkonto	Utnyttjat	0	mkr
---------------------	-----------	---	-----

Långsiktig upplåning

Stockholms läns Landsting, IB 2012-01-01	11 730	mkr
Upptagna lån 2012	<u>0</u>	mkr
Stockholms läns Landsting, UB 2012-04-30	11 730	mkr

Leasingfinansiering	12 014	mkr
---------------------	--------	-----

Summa upplåning	23 744	mkr
------------------------	---------------	------------

Omsatta lån per 2012-04-30	0	mkr
-----------------------------------	----------	------------

Aktuell räntenivå för låneportföljen

Stibor 90 dagar	2,17	%
-----------------	------	---

Räntebindningstid

Enligt styrelsens riktlinjer	2-5	År
Nuvarande	2,6	År

Använda riskhanteringsinstrument

I SL löper den långsiktiga upplåningen till rörlig ränta (Stibor 90 dagar). En ränterisk föreligger därför. Om den korta räntan stiger så ökar koncernens kostnader och kassaflödet påverkas negativt. För att motverka denna effekt har SL under åren 2004-2006 sju stycken tecknade ränteswapavtal på totalt 2 850 mkr, för att därigenom uppnå längre räntebindningstid och motverka en oönskad hög ränteeponering. Ett ränteswapavtal innebär att SL betalar fast ränta och erhåller rörlig ränta. SL använder i övrigt inga andra riskhanteringsinstrument!

Swapar, utestående belopp	2 850	mkr
Genomsnittlig lång ränta (SL betalar)	4,33	%
Kort ränta Stibor 90 dagar (SL erhåller)	2,17	%

FÄRDTJÄNSTVERKSAMHETEN
TERTIALRAPPORT

Tertial 1 2012

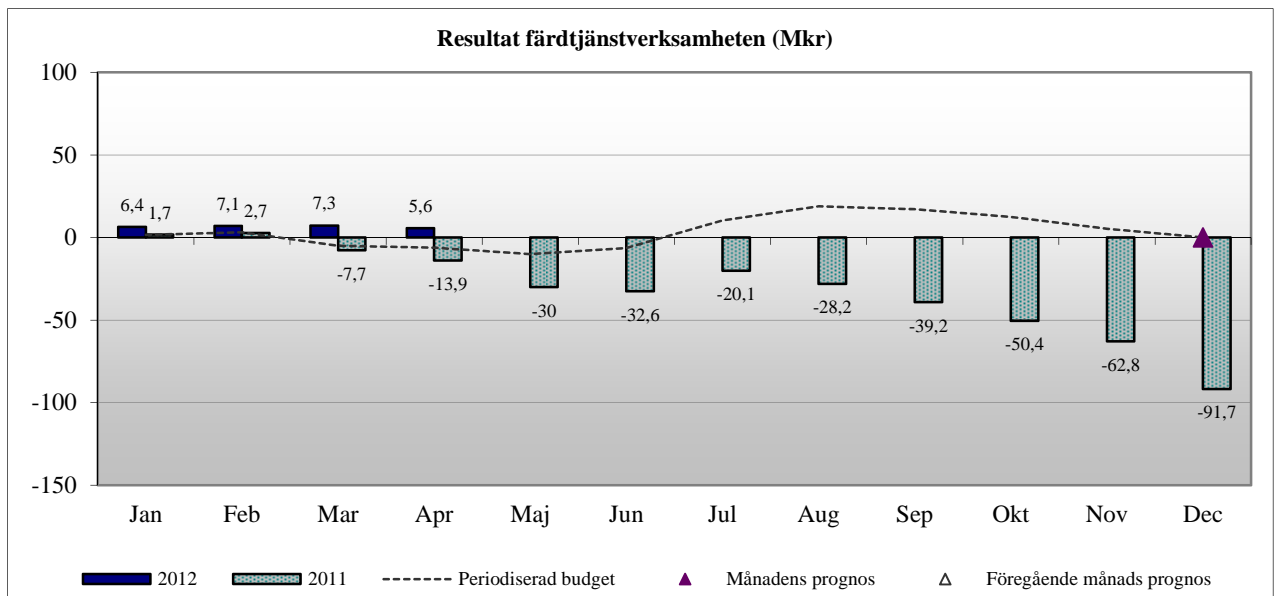
INNEHÅLLSFÖRTECKNING

1	SAMMANFATTNING AV TERTIALBOKSLUT	2
2	UPPFÖLJNING AV HUVUDMÅL	2
3	VERKSAMHETENS OMFATTNING OCH INNEHÅLL	3
3.1	Verksamhetsförändringar	3
3.2	Verksamhet – produktionsredovisning.....	4
4	VERKSAMHETENS EKONOMISKA RESULTAT	5
4.1	Tertialets resultat och prognos	5
4.1.1	Avvikelse utfall mot periodiserad budget	6
4.1.2	Prognosavvikelse mot årsbudget.....	6
4.1.3	Köpt trafik	6
4.1.4	Övriga kostnader	7
4.1.5	Kapitalkostnader.....	7
4.2	Trafikslagsindelad sammanställning utfall.....	7
4.3	Investeringar.....	7
4.4	Analys och eventuella riskfaktorer.....	7
5	LEDNINGENS ÅTGÄRDER	8
6	SPECIFIKA ÄGARDIREKTIV	8
7	LANDSTINGETS FINANSPOLICY	8
8	STYRELSEBEHANDLING	8

TERTIALRAPPORT APRIL 2012 FÖR FÄRDTJÄNSTVERKSAMHETEN

Färdtjänstverksamheten är den resultatenhet där kostnader och intäkter för utförd färdtjänsttrafik redovisas tillsammans med övriga kostnader som hör till denna trafik, t.ex. kostnader för verksamhetens IT-system, ekonomiadministration och informationsproduktion. Färdtjänsttrafiken innefattar färdtjänstresor och närtrafik samt sjuk- och tjänsteresor. Resorna utförs av upphandlade taxi-, buss- och rullstolstaxiföretag.

1 Sammanfattning av tertialbokslut



Tertialbokslutet för färdtjänstverksamheten visar ett budgetöverskott på 5,6 mkr vilket är 11,7 mkr bättre än budgeterat. Volymen färdtjänstresor understiger budget med 2 procent. Antalet sjukresor överstiger budget med 6 procent medan antalet tjänsteresor understiger budget med 9 procent. Jämfört med första tertialet 2011 har resultatet förbättrats med 19,5 mkr. Prognosen för resultatet vid årets slut är ett nollresultat i överensstämmelse med budget.

2 Uppföljning av huvudmål

Färdtjänstverksamheten ska bedrivas på ett hållbart sätt med god kvalitet och effektivitet inom ramen för gällande lagstiftning och landstingets budget. Enligt budgeten 2012 ska 71 200 färdtjänstresenärer ges möjlighet att göra 3 200 000 resor på de villkor och med den kvalitet som landstinget och trafiknämnden beslutat. Färdtjänsten ska också arbeta för att fler resenärer ska resa med SL-trafiken och närtrafiken samt tillhandahålla 715 000 sjukresor till personer som beviljats tillstånd för sådana och 60 000 tjänsteresor på uppdrag av landstingets förvaltningar. Verksamhetens budget uppgår till totalt 1 211 mkr.

Prognosen för 2012 omfattar 71 200 resenärer, 3 200 000 färdtjänstresor, 715 000 sjukresor och 60 000 tjänsteresor. Den ekonomiska prognosen är ett nollresultat vid årets slut.

Landstingsfullmäktiges huvudmål avser tillförlitlighet, kvalitet och en ekonomi i balans. Det ska vara lätt att beställa färdtjänstresor, fordonen ska komma i tid, förarna ska ge ett gott bemötande och resenären ska känna sig trygg. Måluppfyllelse redovisas nedan.

SLL huvudmål	Dimension/parameter	Utfall till och med 2012-04	Utfall till och med 2011-04	Prognos 2012	Mål 2012
Tillförlitlighet					
	Tidspassing vid resa (% inom 10 minuter)				
	-Taxi	94%	92%	94%	94%
	-Rullstolstaxi	..	..	..	92,5%
	Tillgänglighet till beställning				
	-Taxi: Samtal besvarade inom en minut	94%	97%	> 90%	90%
	-Rullstolstaxi: Genomsnittlig kötid i telefon	23 sek	46 sek	< 60 sek	60 sek
Kvalitet					
	Betyg 4-5 i svensk kollektivtrafiks kundbarometer	89%	-	90%	90%
	Tillgänglighet till kundtjänst (kötid i telefon)	191	127	90 sek	90 sek
Ekonomi i balans					
	Resultat i Mkr	5,6	-13,9	0,0	0,0

* Rullstolstaxi är en resform med kundval. Arbete med att ta fram ett adekvat mätetal för tillförlitlighet pågår.

Tidspassningen vid resa med taxi når målet under första tertialet och är bättre än motsvarande period föregående år. Huvudförklaringen är årets milda vinter. Vintervädret föregående år försämrade framkomligheten för taxi i stora delar av länet. Tillgängligheten till resebeställning överträffar målet för 2012 och är för rullstolstaxis del bättre än 2011 medan utfallet för taxis del är något sämre än föregående år. Kundnöjdheten når i det närmaste målet för 2012. Färdtjänstresenärerna är något mera nöjda än sjukresenärerna. Tillgängligheten till kundtjänst når inte målet och är sämre än för samma period föregående år. En förklaring är många nya medarbetare, en ökning av ärendevolymen samt en extra satsning på kompetensutveckling för personalen.

3 Verksamhetens omfattning och innehåll

3.1 Verksamhetsförändringar

Ett nytt taxiavtal trädde i kraft 1 februari. Avtalet innebär en minskning av antalet leverantörer av taxitransporter och en sänkning av prisnivån med cirka 5 procent. Avtalsstarten har följts upp noga och fungerat bra.

Färdtjänstutskottet har beslutat om en oförändrad resetilldelning på 198 resor per person för färdtjänstresenärerna år 2012. Tilldelningen är oförändrad sedan 2010.

Upphandling av rullstolstaxi utan kundval för resenärer som inte själva vill välja leverantör har genomförts och avtal har träffats med en leverantör. Avtalet träder i kraft 1 maj 2012. Överprövning har begärts. Upphandling av beställningstjänster har också gjorts för 70 procent av beställningsverksamheten och ett nytt avtal börjar gälla 1 juni 2012.

Kostnadsansvaret för sjukresor överfördes till hälso- och sjukvården från och med 2012. Färdtjänstverksamheten ansvarar också i fortsättningen för upphandling, planering och administra-

tion av transporterna medan hälso- och sjukvården svarar för regelverk och kostnader. För 2012 gäller att parterna delar på redovisat resultat, om detta når en viss nivå.

3.2 Verksamhet – produktionsredovisning

Produktionsredovisning	Utfall 1204	Utfall 1104	Förändr %	Prognos 2012	Budget 2012	Bokslut 2011
Antal resenärer/tillstånd 30 apr	70 698	70 916	0%	71 200	71 200	71 387
-avseende taxi	58 089	58 062	0%	58 200	58 200	58 429
-avseende rullstolstaxi och taxi	12 609	12 854	-2%	13 000	13 000	12 958
Antal personer med färdtjänst-tillstånd under året	74 911	75 097	0%	82 000	82 000	82 458
Antal resor totalt (1 000-tal)	1 345	1 337	1%	3 975	3 975	3 953
Färdtjänstresor	1 060	1 060	0%	3 200	3 200	3 162
- med taxi	808	837	-4%	2 500	2 500	2 453
- med rullstolstaxi	252	223	13%	700	700	709
Sjukresor	265	257	3%	715	715	735
Tjänsteresor	20	20	0%	60	60	56
Antal resor per person	15,0	15,0	0%	44,9	44,9	44,3

Antalet resenärer har varit i stort sett konstant sedan 2008. Jämfört med april föregående år har antalet resenärer minskat med 218. Jämfört med årsskiftet är minskningen 689 resenärer. Resenärsutvecklingen har stor betydelse för resevolymerna och följs löpande.

Resevolymen under första tertialet understiger den periodiserade budgeten med totalt 7 000 resor. Färdtjänstresorna understiger budgeten med 20 000 resor eller 2 procent, fördelat på en minskning med 35 000 taxiresor, 4 procent, och en ökning med 15 000 rullstolstaxiresor, 6 procent. Orsaker till den minskade resevolymen gentemot budget kan vara årets milda vinter och en budget som medger en större resevolym. Sjukresorna överstiger budgeten med 15 000 resor. Tjänsteresorna ligger 2 000 resor under budget.

Jämfört med första tertialet föregående år har antalet resor ökat med 8 000. Volymen färdtjänstresor är densamma som föregående år. Taxiresorna har minskat med 29 000 medan rullstolstaxi ökat med samma volym. Sjukresorna har ökat med 8 000 resor. Det genomsnittliga resandet per person är oförändrat.

Vid årets slut prognostiseras att antalet resor överensstämmer med budget.

4 Verksamhetens ekonomiska resultat

Resultaträkning (Mkr)	Ack utfall 1204	Periodens budget	Förändr %	Ack utfall 1104	Avvik %	Prognos 2012	Budget 2012	Avvik %	Bokslut 2011
Landstingsbidrag	273,8	273,8	0%	321,1	-15%	821,3	821,3	0%	963,3
Resenärsavgifter	59,4	58,1	2%	53,9	10%	172,5	172,5	0%	171,1
Ersättning f sjukresor fr HSN	68,1	68,1	0%	0,0		204,3	204,3		0,0
Övriga intäkter	3,7	4,7	-21%	4,4	-16%	13,0	13,0	0%	12,6
Verksamhetens intäkter	405,0	404,7	0%	379,4	7%	1 211,1	1 211,1	0%	1 147,0
Köpt färdtjänsttrafik	-301,0	-316,0	-5%	-300,3	0%	-936,1	-936,1	0%	-950,5
Sjukresor	-81,7	-78,5	4%	-79,0	3%	-225,9	-225,9	0%	-236,9
Tjänsteresor	-3,8	-4,4	-14%	-3,9	-3%	-12,2	-12,2	0%	-11,6
Övriga kostnader	-12,3	-11,7	5%	-9,8	26%	-36,0	-36,4	-1%	-38,7
Verksamhetens kostnader	-398,8	-410,6	-3%	-393,0	1%	-1 210,2	-1 210,6	0%	-1 237,7
Avskrivningar	0,0	0,0	0%	-0,2	-100%	0,0	-0,1	-100%	-0,1
Finansnetto	-0,6	-0,2	200%	-0,1	500%	-0,9	-0,4	0%	-0,9
Resultat	5,6	-6,1		-13,9		0,0	0,0		-91,7

4.1 Tertialets resultat och prognos

Verksamhetens resultat för första tertialet 2012 är ett överskott på 5,6 mkr, vilket är 11,7 mkr bättre än den periodiserade budgetens resultat på -6,1 mkr. Resultatet är 19,5 mkr högre än vid samma tidpunkt föregående år.

Resultatförbättringen i förhållande till budget beror på en något lägre resevolym, 7 000 resor och en lägre kostnad per resa än budgeterat. Förbättringen gentemot utfallet för första tertialet 2011 hänför sig främst till ett ökat landstingsbidrag och ökade resenärsintäkter.

Prognosen för resultatet vid årets slut är ett nollresultat, vilket överensstämmer med budget. Prognosen är densamma som i föregående månadsbokslut, bortsett från några mindre omfördelningar mellan kostnadslag.

Intäkter

Intäkterna för det första tertialet uppgår till 405,0 mkr, vilket i stort sett överensstämmer med den periodiserade budgeten på 404,7 mkr. Resenärsavgifter överstiger budgeten, medan intäkterna för sålda tjänsteresor ej når budget på grund av vikande efterfrågan.

Prognosens intäkter är 1 211,1 mkr och överensstämmer med budget.

Den budgeterade intäktsökningen är 6 procent jämfört med helårsbokslutet 2011. Första tertialets intäkter ökar med 7 procent jämfört med första tertialet 2011. I ökningen ingår ett höjt landstingsbidrag och en ökad resenärsavgift genom höjning av högkostnadsskyddet för färdtjänstresenärerna.

Kostnader

Kostnaderna för perioden januari-april uppgår till 399,4 mkr, vilket understiger den periodiserade budgeten med 11,4 mkr. Huvudorsaken är en lägre total resevolym tillsammans med en lägre kostnad per resa för samtliga reseformer.

Prognostiserade kostnader är 1 211,1 mkr, vilket överensstämmer med budget.

Jämfört med helårsbokslutet 2011 innebär budgeten en kostnadsminskning med 2 procent. Första tertialets kostnader ökar med en procent. Ökningen avser en ökning av volymen sjukresor samt en ökad kostnad per resa för rullstolstaxi.

4.1.1 Avvikelse utfall mot periodiserad budget

Periodens intäkter på 405,0 mkr överstiger periodiserad budget med 0,3 mkr. Kostnaderna på 399,4 mkr understiger budgeten med 11,4 mkr eller 3 procent. Avvikelserna specificeras nedan.

Textkommentar	Intäkt Avvikelse Ack utfall- periodbudget	Kostnad Avvikelse Ack utfall- periodbudget	Resultat Avvikelse Ack utfall- periodbudget	Beslut av LF/LS (Belopp)
Resenärsavgifter, fler sjukresor än budget	1,2		1,2	
Minskad försäljning av tjänstresor	-0,9		-0,9	
Köpt färdtjänsttrafik, minskning med 20 000 resor, lägre kostnad per resa		15,0	15,0	
Sjukresor, ökning med 15 000 resor		-3,2	-3,2	
Tjänstresor, minskning med 2 000 resor		0,6	0,6	
Övriga kostnader		-0,6	-0,6	
Avskrivningar och finansnetto		-0,4	-0,4	
S:a avvikelse	0,3	11,4	11,7	0,0

4.1.2 Prognosavvikelse mot årsbudget

Vid årets slut förväntas färdtjänstverksamhetens intäkter och kostnader överensstämma med budget. Avvikelser för olika kostnadsslag framgår av nedanstående tabell.

Textkommentar	Intäkt Avvikelse prognos- budget	Kostnad Avvikelse prognos- budget	Resultat Avvikelse prognos- budget	Beslut av LF/LS/(Belopp)
Övriga kostnader förbrukas ej i budgeterad takt		0,4	0,4	
Kapitalkostnader, främst räntekostnader		-0,4	-0,4	
			0,0	
S:a avvikelse	0,0	0,0	0,0	0,0

4.1.3 Köpt trafik

Periodens kostnader för köpt trafik är 386,5 mkr att jämföra med den periodiserade budgeten på 398,9 mkr. Avvikelsen förklaras av minskade resevolymen för färdtjänst och tjänstresor i kombination med en lägre kostnad per resa. Avvikelserna specificeras i tabellen ovan (4.1.1).

Prognostiserade trafik kostnader är 1 174,2 mkr, vilket överensstämmer med budget.

Den budgeterade kostnaden för köpt trafik är 2 procent lägre än helårsbokslutet 2011. Första tertialets kostnader ökar med knappt en procent jämfört med första tertialet 2011. Den totala resevolymen har ökat med en knapp procent. Kostnaden per taxiresa har minskat medan kostnaden per rullstolstaxiresa har ökat.

4.1.4 Övriga kostnader

Periodens övriga kostnader är 12,3 mkr att jämföra med den periodiserade budgeten på 11,7 mkr. Avvikelsen avser i huvudsak ej budgeterade kundförluster.

Prognostiserade övriga kostnader är 36,0 mkr, vilket understiger budget med 0,4 mkr.

Budgeten för övriga kostnader är 7 procent lägre än helårsbokslutet 2011. Första tertialets kostnader ökar med 26 procent jämfört med första tertialet 2011. Bland annat har kostnader för IT upparbetats tidigare än föregående år.

4.1.5 Kapitalkostnader

Periodens utfall för avskrivningar och finansnetto är 0,6 mkr mot budgeterade 0,2 mkr. Avvikelsen avser räntekostnader. Kapitalkostnaderna vid året slut beräknas till 0,9 mkr mot budgeterade 0,5 mkr.

4.2 Trafikslagsindelad sammanställning utfall

Verksamhet Färdtjänsten (mkr)	Utfall 1204	Budget 1204	Avvikelse Utf - Budget	Utfall 1104	Förändring utfall 12-11 %
Taxitrafik, färdtjänst	-172,2	-183,7	11,5	-183,1	-6,0%
Rullstolstaxi, färdtjänst	-103,8	-105,6	1,8	-93,5	11,0%
Övrig trafik, färdtjänst	-25,0	-26,7	1,7	-23,7	5,5%
Sjukresor	-81,7	-78,4	-3,3	-79,0	3,4%
Tjänsteresor	-3,8	-4,4	0,6	-3,9	-2,6%
Produktionskostnad	-386,5	-398,8	12,3	-383,2	0,9%

Avvikelserna mot budget speglar förändringarna i resevolym, som beskrivits under avsnittet 3.2 Verksamhet – produktionsredovisning. Volymen taxiresor för färdtjänst är lägre än budget liksom antalet tjänsteresor. Volymen rullstolstaxiresor för färdtjänst överstiger budget liksom sjukresevolymen. Kostnaden per resa understiger efter ett tertial budget för samtliga resetyper, vilket bidrar till det positiva resultatet.

Antalet färdtjänstresenärer har minskat något i förhållande till budget. Det genomsnittliga resandet per resenär har minskat med 3 procent för taxiresenärerna och ökat med 10 procent för rullstolstaxiresenärerna.

4.3 Investeringar

Färdtjänstverksamheten har ej gjort några investeringar hittills under året. Investeringsbudgeten uppgår till 0,3 mkr.

4.4 Analys och eventuella riskfaktorer

I budgeten för 2012 ökade färdtjänstverksamhetens landstingsbidrag. Landstingets beslut om höjt högkostnadsskydd för färdtjänstresenärerna har medfört ökade resenärsintäkter. Hälso- och sjukvårdsnämnden har övertagit kostnadsansvaret för sjukresorna. Dessa faktorer ger, tillsammans med ett nytt avtal om taxitransporter med lägre priser än tidigare, förutsättningar för en god följsamhet till budget 2012.

Den största ekonomiska riskfaktorn är ett förändrat resenärsbeteende. Varje färdtjänstresenär har tillstånd att resa 198 färdtjänstresor per år, men förväntas erfarenhetsmässigt och budget-

mässigt utnyttja i genomsnitt ca 45 färdtjänstresor årligen. Ett ökat resande är svårt att förutsäga och ger snabbt genomslag i ökade kostnader.

Ett ökat antal färdtjänstresenärer kan medföra en ökad resevolym och därmed ökade kostnader för färdtjänstverksamheten. Antalet färdtjänstresenärer har varit nästan oförändrat sedan 2008 efter att stadigt ha minskat sedan år 2003. Den demografiska utvecklingen i länet pekar mot ett ökande antal resenärer på sikt.

Färdtjänstverksamheten svarar för färdtjänsttrafiken medan färdtjänstutskottet och färdtjänstavdelningen svarar för tillståndsgivning och tilldelning av resor. Kostnadsbegränsande åtgärder måste utredas och genomföras i samverkan. Färdtjänstverksamhetens möjligheter att påverka resevolymerna är i nuläget begränsade till information och samverkan.

Enligt avtalet om hälso- och sjukvårdens övertagande av kostnadsansvaret för sjukresor har färdtjänstverksamheten och sjukvården ett delat ansvar för ett eventuellt uppkommande underskott för sjukresor år 2012.

Risikfaktorer	Förklarande kommentar	Skattat belopp Mkr	Ingår i prognos? Ja/Nej/Delvis
Ökat färdtjänstresande	Resenärer har tillstånd att resa mer än de gör. En resa mer per resenär kostar 17 mkr	17	Delvis
Fler resenärer	Antalet resenärer stabilt sedan 2008. Fler resenärer kan ge ökad resevolym och ökade kostnader. 100 nya resenärer kostar 1 mkr	1	Nej
Styrningsbrist	Myndigheten beslutar om tillstånd och tilldelning medan färdtjänstverksamheten bekostar resorna	?	Nej
Ökade sjukresekostn	Färdtjänsten svarar för halva underskottet	?	Nej

5 Ledningens åtgärder

Inom färdtjänstverksamheten följs utvecklingen av resandet och dess ekonomiska konsekvenser noga. Utvecklingen rapporteras regelbundet till SL:s ledning, till ledningen för färdtjänstavdelningen (myndighetsutövningen) samt till trafiknämnden för att åtgärder ska kunna beslutas vid en ogynnsam utveckling.

6 Specifika ägardirektiv

Verksamheten bedrivs inom ramen för SL:s specifika ägardirektiv.

7 Landstingets finanspolicy

Färdtjänstverksamheten följer landstingets finanspolicy.

8 Styrelsebehandling

Tertialrapporten för mars månad behandlas i SL:s styrelse och i trafiknämnden den 19 juni 2012.

Anders Lindström
 Verkställande direktör
 Förvaltningschef



FÄRDTJÄNSTAVDELNINGEN
TERTIALRAPPORT
Tertial 1 2012

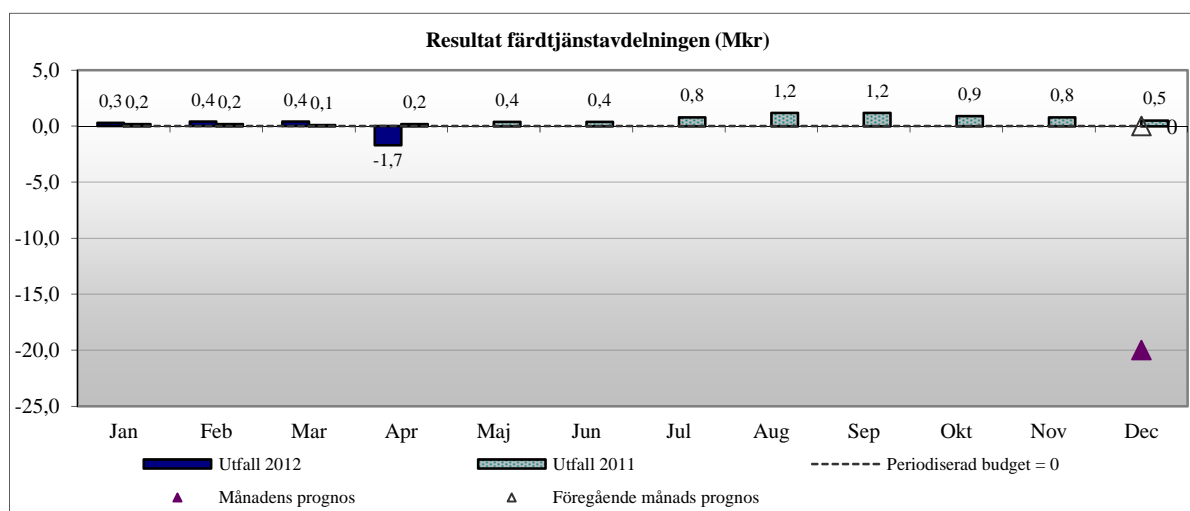
INNEHÅLLSFÖRTECKNING

1	SAMMANFATTNING AV TERTIALBOKSLUT	2
2	UPPFÖLJNING AV HUVUDMÅL	2
3	VERKSAMHETENS OMFATTNING OCH INNEHÅLL	3
3.1	Verksamhetsförändringar	3
3.2	Verksamhet – produktionsredovisning.....	3
4	VERKSAMHETENS EKONOMISKA RESULTAT	4
4.1	Tertialets resultat och prognos	5
4.1.1	Avvikelse mot periodiserad budget.....	5
4.1.2	Prognosavvikelse mot årsbudget.....	5
4.1.3	Personal	6
4.1.4	Övriga kostnader	6
4.1.5	Kapitalkostnader.....	7
4.1.6	Investeringar	7
4.2	Analys och eventuella riskfaktorer.....	7
5	LEDNINGENS ÅTGÄRDER	7
6	SPECIFIKA ÄGARDIREKTIV	8
7	LANDSTINGETS FINANSPOLICY	8
8	NÄMNDBEHANDLING	8

TERTIALRAPPORT APRIL 2012 FÖR FÄRDTJÄNSTAVDELNINGEN

Färdtjänstavdelningen handlägger myndighetsbeslut rörande tillståndsprövning och tilldelning av färdtjänstresor på delegation av färdtjänstutskottet. Avdelningen är en del av trafiknämndens förvaltning och svarar i den rollen för budget och redovisning av nämndens arvoden och omkostnader. Trafiknämnden ansvarar för AB Storstockholms Lokaltrafik, färdtjänstverksamheten, färdtjänstavdelningen och Waxholms Ångfartygs AB. Nämndens färdtjänstutskott beslutar i ärenden som rör myndighetsutövning mot enskild.

1 Sammanfattning av tertialbokslut



Resultatet för färdtjänstavdelningen första tertialet 2012 är ett underskott på 1,7 mkr, vilket är 1,7 mkr sämre än budgeten för perioden och 1,9 mkr sämre än motsvarande period föregående år. Prognosen för resultatutfallet vid årets slut är ett underskott i storleksordningen 20,0 mkr.

Budgetavvikelsen beror på att kostnaderna för trafiknämndens förvaltning från och med år 2012 redovisas hos färdtjänstavdelningen utan att någon budget för ändamålet tillförts avdelningen.

2 Uppföljning av huvudmål

SLL huvudmål	Dimension/parameter	Utfall 2012-04	Utfall 2011-04	Prognos 2012	Mål 2012
Tillförlitlighet					
Kvalitet					
	Färdtjänstansökningar handlagda inom sju dagar	97%	94%	>80%	80%
	Resansökningar handlagda inom en vecka	94%	78%	>80%	80%
Ekonomi i balans					
	Ekonomi i balans (Mkr)	-1,7	+0,2	-20,0	0

Färdtjänstavdelningen överträffar sina kvalitetsmål. Andelen färdtjänstansökningar som handlagts inom en vecka, 97 procent, har ökat med 3 procentenheter jämfört med första tertialet föregående år, och överstiger målet med 17 procentenheter. Andelen reseansökningar som handlagts inom en vecka, 94 procent, har ökat med 16 procentenheter sedan föregående år och överträffar därmed det uppsatta målet med 14 procentenheter. Förbättringen förklaras av att den bristande måluppfyllelsen föregående år orsakades av sjukfrånvaro på handläggarsidan som ej kvarstår. Till årets slut beräknas kvalitetsmålen fortsatt nås.

Ekonomi är ej i balans. Budgeten överskrider såväl för första tertialet som enligt helårsprognosen. Överskridandet beror på att kostnaderna för trafiknämndens förvaltning från och med år 2012 redovisas hos färdtjänstavdelningen utan att någon budget tillförts avdelningen. Avdelningen har ej möjlighet att själv påverka de ökade kostnaderna, utan förutsätter att ekonomisk balans kan uppnås för trafiknämndens totala verksamhetsområde.

3 Verksamhetens omfattning och innehåll

3.1 Verksamhetsförändringar

En ny kollektivtrafiklag trädde i kraft år 2012. Trafiknämnden har fått landstingets uppdrag att upprätta en ny förvaltningsorganisation för trafiknämnden och AB SL dit, så långt möjligt, all verksamhet och personal i SL ska föras. Organisationsförslag ska presenteras i maj. Färdtjänstens myndighetsutövning flyttades redan från årets start organisatoriskt från landstingsstyrelsens förvaltning till att utgöra ett första steg i trafiknämndens förvaltning.

Färdtjänstutskottet har beslutat om en oförändrad resetilldelning på 198 resor per person och år för färdtjänstresenärerna år 2012. Ett tidigare uppdrag från utskottet att se över regelverket för färdtjänsten i Stockholms län kommer att avrapporteras i juni. Samarbetet med kommunerna har fördjupats under våren med studiebesök hos de kommunala utredarna. E-learning har införts för att tillsammans med nätverksarbete öka kvaliteten i de kommunala färdtjänstutredningarna.

3.2 Verksamhet – produktionsredovisning

Produktionsredovisning	Utfall 1204	Utfall 1104	Förändr %	Prognos 2012	Budget 2012	Bokslut 2011
Antal resenärer/tillstånd 30 apr	70 698	70 916	0%	71 200	71 200	71 387
-avseende taxi	58 089	58 062	0%	58 200	58 200	58 429
-avseende rullstolstaxi och taxi	12 609	12 854	-2%	13 000	13 000	12 958
Antal personer med färdtjänst-tillstånd under året	74 911	75 097	0%	82 000	82 000	82 458
Tillståndsärenden totalt	8 692	9 377	-7%	29 000	29 000	28 445
- nya och förlängda tillstånd samt återansökningar	6 405	7 113	-10%	22 500	22 500	21 625
- övriga	2 287	2 264	1%	6 500	6 500	6 820
Avslag, nya och förlängda tillstånd samt återansökningar	813	845	-4%	2 500	2 500	2 522
Antal tilldelningsbeslut	1 453	850	70%	..	..	2 814

Produktionsredovisning	Utfall 1204	Utfall 1104	Förändr %	Prognos 2012	Budget 2012	Bokslut 2011
Antal överklagningar	369	388	-5%	..	..	1 167
Antal färdtjänstresor (1 000-tal)*	1 060	1 060	0%	3 200	3 200	3 162
- med taxi	808	837	-4%	2 500	2 500	2 453
- med rullstolstaxi	252	223	13%	700	700	709
Antal resor per person	15,0	15,0	0%	44,9	44,9	44,3

* Avser färdtjänstverksamhetens produktion

Antalet resenärer har varit i stort sett oförändrat sedan 2008. Jämfört med april föregående år har antalet resenärer minskat med 218. Jämfört med årsskiftet är minskningen 689 resenärer. Taxiresenärerna har ökat, medan resenärer med behov av rullstolstaxi har minskat. Tilldelningen av resor som alla färdtjänstresenärer får tillgång till har 2008-2010 ökat från 140 till 198 resor. Därefter har ingen ökning skett. Resenärsutvecklingen har tillsammans med rese-tilldelningen stor betydelse för resevolymernas utveckling och följs löpande.

Som ett mått på färdtjänstavdelningens produktion redovisas och följs också antal fattade tilldelningsbeslut och antalet överklagningar av avdelningens beslut. Dessa har tidigare endast redovisats på årsbasis.

Resevolymen till och med april ligger 20 000 resor eller 2 procent lägre än den periodiserade budgeten. Taxiresorna understiger budget med 35 000 resor eller 4 procent. Rullstolstaxiresor överstiger budget med 15 000 eller 6 procent. Antalet resor är totalt sett detsamma som vid samma tid föregående år. Taxiresorna har minskat med 29 000 resor medan resorna med rullstolstaxi har ökat motsvarande.

Volymförändringarna speglar den relativt milda vintern, tillgänglighetssatsningarna i den allmänna kollektivtrafiken samt den fortsatta uppskattningen av rullstolstaxi som resform.

4 Verksamhetens ekonomiska resultat

Resultaträkning (Mkr)	Ack utfall 1204	Periodens budget	Förändr %	Ack utfall 1104	Avvik %	Prognos 2012	Budget 2012	Avvik %	Bokslut 2011
Landstingsbidrag	7,8	7,8	0%	6,8	15%	23,5	23,5	0%	20,6
Övriga intäkter	0,1	0,1	0%	0,1	0%	0,1	0,1	0%	0,1
Verksamhetens intäkter	7,9	7,9	0%	6,9	14%	23,6	23,6	0%	20,7
Personalkostnader	-5,4	-5,8	-7%	-5,0	8%	-17,5	-17,5	0%	-14,3
Fastighetskostnad	-0,5	-0,6	-17%	-0,5	0%	-1,6	-1,6	0%	-1,6
Övriga kostnader	-3,7	-1,5	147%	-1,2	208%	-24,5	-4,5	444%	-4,4
Verksamhetens kostnader	-9,6	-7,9	22%	-6,7	43%	-43,6	-23,6	85%	-20,3
Avskrivningar	0,0	0,0	0%	0,0	0%	0,0	0,0	0%	0,0
Finansnetto	0,0	0,0	0%	0,0	0%	0,0	0,0	0%	0,1
Resultat	-1,7	0,0		0,2		-20,0	0,0		0,5

4.1 Tertialets resultat och prognos

Resultatet för första tertialet 2012 är ett underskott på 1,7 mkr, vilket är 1,7 mkr sämre än den periodiserade budgetens nollresultat. Resultatet är 1,9 mkr lägre än vid samma tidpunkt föregående år. Resultatförsämringen såväl i förhållande till budget som till utfallet tertial 1 år 2011 beror på att färdtjänstavdelningen belastas med ej budgeterade kostnader för trafiknämndens förvaltning. Prognosen för resultatet vid årets slut är av samma orsak ett budgetöverskridande på 20,0 mkr. Föregående månad uppgick det prognostiserade resultatet för 2012 till noll.

Periodens intäkter 7,9 mkr överensstämmer med den periodiserade budgeten. Avdelningens intäkter utgörs av landstingsbidraget. Jämfört med utfallet per april föregående år har intäkterna ökat med 1,0 mkr genom ett ökat landstingsbidrag. Prognosen för avdelningens intäkter, 23,6 mkr, överensstämmer med budgeten.

Kostnaderna för första tertialet är 9,6 mkr att jämföra mot den periodiserade budgeten på 7,9 mkr. En jämförelse per kostnadsslag visar något lägre personalkostnader än budget och högre övriga kostnader, framför allt konsultkostnader. Jämfört med samma period föregående år har kostnaderna ökat med 2,9 mkr främst avseende kostnader för den nya trafikförvaltningen och högre kostnader för IT-utveckling. Avdelningens kostnader prognostiseras vid årets slut uppgå till 43,6 mkr, vilket innebär ett budgetöverskridande med 20,0 mkr.

4.1.1 Avvikelse mot periodiserad budget

Periodens utfall avviker från budget på kostnadssidan. Avvikelserna framgår i nedanstående tabell.

Textkommentar	Intäkt Avvikelse Ack utfall- periodbudget	Kostnad Avvikelse Ack utfall- periodbudget	Resultat Avvikelse Ack utfall- periodbudget	Beslut av LF/LS (Belopp)
Landstingsbidrag	0,0		0,0	
Lägre personalkostnader än budgeterat		0,4	0,4	
Ej budgeterade kostnader för trafiknämndens förvaltning		-2,1	-2,1	
Ev ej analyserad restpost			0,0	
S:a avvikelse	0,0	-1,7	-1,7	0,0

4.1.2 Prognosavvikelse mot årsbudget

Vid årets slut förväntas avdelningens kostnader överstiga budget med 20,0 mkr.

Textkommentar	Intäkt Avvikelse prognos- budget	Kostnad Avvikelse prognos- budget	Resultat Avvikelse prognos- budget	Beslut av LF/LS/(Belopp)
Ej budgeterade kostnader för trafiknämndens förvaltning		-20,0	-20,0	
Ev ej analyserad restpost			0,0	
S:a avvikelse	0,0	-20,0	-20,0	0,0

4.1.3 Personal

Bemanningskostnader (Mkr)	Ack utfall 1204	Ack utfall 1104	Förändr %	Periodens budget	Avvik %	Prognos 2012	Budget 2012	Avvik %
Summa personalkostnader	-5,4	-5,0	8%	-5,8	-7%	-17,5	-17,5	0%
varav förändring sem o löneskuld	-0,2	-0,3	-33%	0,0	100%	0,0	0,0	0%
varav lönekostnad	-3,8	-3,2	19%	-3,8	0%	-11,3	-11,3	0%
varav sociala kostnader	-1,5	-1,4	7%	-1,6	-6%	-4,8	-4,8	0%
Inhyrd personal	0,0	0,0	0%	0,0	0%	0,0	0,0	0%
Summa bemanningskostnad	-5,4	-5,0	8%	-5,8	-7%	-17,5	-17,5	0%
Antal årsarbetare DiDiver	30	26	4	28		29	28	1
Sjukfrånvaromått	Ack utfall 1204	Ack utfall 1104	Förändr %-enh			Prognos 2012	Budget 2012	Avvik %-enh
Procentuell sjukfrånvaro	9,7	6,6	3,1			9,0	5,0	4,0

Periodens personalkostnadsutfall på 5,4 mkr understiger den periodiserade budgeten med 0,4 mkr. Avvikelsen förklaras av att någon löneuppräknings ännu ej skett samt av att viss deltids-tjänstgöring och sjukfrånvaro ej vikarietäckts. Kostnader för utbildning, konferenser och dylikt förbrukas senare under året än budgeterat. Prognosen för 2012 överensstämmer med budget.

Budgeten för 2012 innehåller en ökning av personalkostnaderna med 22 % jämfört med utfallet 2011. Ökningen avser löneuppräknings, ökning av PO-pålägget samt omfördelning av budgetmedel från SL och WÅAB för att täcka trafiknämndens arvoden och omkostnader. Efter första tertiet överstiger personalkostnaderna utfallet för motsvarande period föregående år med 8 %.

Sjukfrånvaron är högre än föregående år. Mer långtidsfrånvaro och flera sjukfall än föregående år redovisas. Den höga procentuella sjukfrånvaron förväntas bestå till årets slut.

Antalet årsarbetare har ökat med fyra mellan första tertiet 2012 och samma period föregående år. Prognosen för antalet årsarbetare i slutet av 2012 uppgår till 29, vilket är en årsarbetare mindre än utfallet per april och en årsarbetare mer än i budget.

Helårsarbete närvaro/frånvaro exkl extratid	Ack utfall 1204	Ack utfall 1104	Förändr %	Prognos 2012	Budget 2012	LF/LS beslut (Ja/Nej)	Bokslut 2011
Totalt snitt årsarbetare	30	26	15%	29	28	Nej	28

4.1.4 Övriga kostnader

Periodens utfall för övriga kostnader är 4,2 mkr. Av dessa hänför sig 2,1 mkr till trafiknämndens förvaltning, som saknar budget. Resterande utfall uppgår också till 2,1 mkr vilket överensstämmer med den periodiserade budgeten. Jämfört med föregående års bokslut per april har de övriga kostnaderna ökat med 2,1 mkr för trafiknämndens förvaltning och med 0,4 mkr för färdtjänstavdelningen, framför allt avseende IT-tjänster.

Prognosen för trafikförvaltningens kostnader uppgår till 20 mkr. Prognosen är ytterst osäker. Prognosen för färdtjänstavdelningens övriga kostnader uppgår till 4,5 mkr och överensstämmer med budget.

4.1.5 Kapitalkostnader

Utfall och prognos överensstämmer med budget liksom med föregående års resultat motsvarande period.

4.1.6 Investeringar

Färdtjänstavdelningen har ej gjort några investeringar. Investeringsbudgeten uppgår till 70 tkr.

4.2 Analys och eventuella riskfaktorer

Den största ekonomiska risken för färdtjänstavdelningen är att tillkommande kostnader för trafiknämndens förvaltning, som redovisas hos avdelningen utan att budgetmedel tillförts, är svåra att uppskatta. Avdelningen utgår dock från att kostnaden ryms inom trafiknämndens samlade ekonomiska ram. Utvecklingen kommer att följas mycket noga.

Några större ekonomiska risker i övrigt har ej identifierats för färdtjänstavdelningen. Ett ökat antal färdtjänstresenärer och/eller en ökad resetilldelning medför dock risk för ökade kostnader för den samlade färdtjänsten. Färdtjänstverksamheten har få styrmedel utöver samverkan och information för att påverka resevolymerna. Utan en tydlig samverkansmodell kan finnas risk för en ogynnsam utveckling av resekostnaderna. Under första tertialet har antalet resenärer dock minskat och volymen färdtjänstresor liksom resetilldelningen varit konstant jämfört med samma tertial föregående år.

För att motverka en oplanerad ökning av resandet samarbetar färdtjänsten, SL och kommunerna om en långtgående tillgänglighetsanpassning av kollektivtrafiken och dess kringmiljö. Det är av stor vikt att tillgänglighetsarbetet ej avstannar och att de kommunala utredarna ser som sin arbetsuppgift att i utredningarna om den enskildes behov av färdtjänst ta hänsyn till tillgänglighetsarbetet.

Riskfaktorer	Förklarande kommentar	Skattat belopp Mkr	Ingår i prognos? Ja/Nej/Delvis
Ny förvaltning	Tillkommande kostnader för trafiknämndens förvaltning utan budget	20	Ja
Fler resenärer	Volymen resenärer är tämligen konstant. En ökning kan påverka resevolymen och därmed kostnaderna för landstinget totalt		
	100 nya resenärer kostar för SL:s färdtjänstverksamhet	1	Nej
Ökad resetilldelning	Ökad resetilldelning kan medföra ökad resevolym och kostnader för SL:s färdtjänst		
	En ytterligare resa per resenär kostar för SL:s färdtjänstverksamhet	19	Nej

5 Ledningens åtgärder

Avdelningens ledning följer utvecklingen och rapporterar regelbundet till förvaltningsledningen, färdtjänstutskottet och trafiknämnden för att åtgärder ska kunna vidtas om något inträffar som förväntas påverka utfallet negativt. Utvecklingen av resevolym och resornas kvalitet följs och rapporteras också.

6 Specifika ägardirektiv

Färdtjänstavdelningen har inga specifika ägardirektiv, utan följer landstingets reglemente.

7 Landstingets finanspolicy

Färdtjänstavdelningen följer landstingets finanspolicy.

8 Nämndbehandling

Tertialrapporten per april behandlas i trafiknämnden den 19 juni 2012.

Anders Lindström
Förvaltningschef

WAXHOLMS ÅNGFARTYGS AB

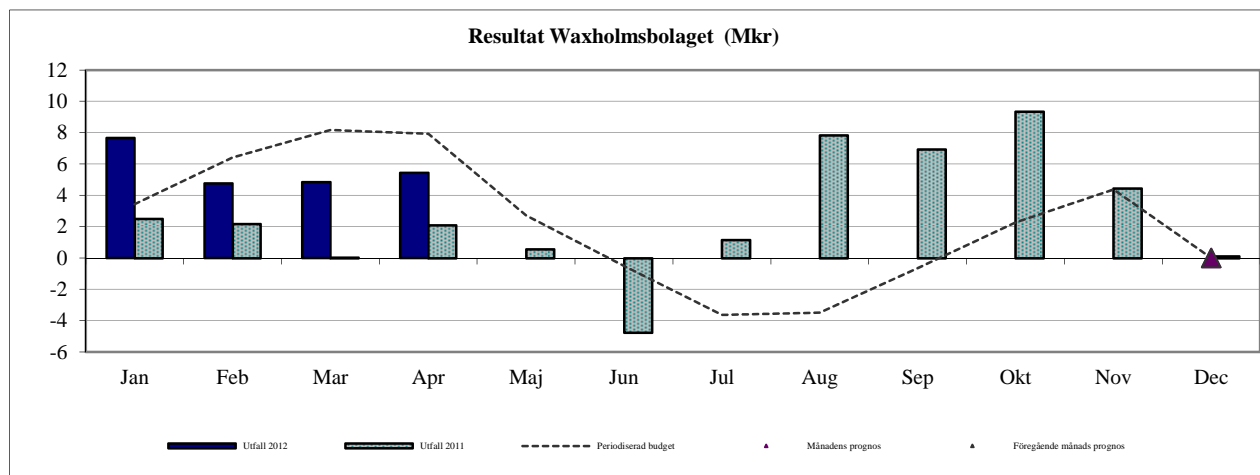
TERTIALRAPPORT 2012

april

INNEHÅLLSFÖRTECKNING

1	SAMMANFATTNING AV TERTIALRAPPORT	1
2	UPPFÖLJNING AV HUVUDMÅL	1
2.1	TILLFÖRLITLIGHET	1
2.2	KVALITET	2
2.3	EKONOMI I BALANS.....	2
3	VERKSAMHETENS OMFATTNING OCH INNEHÅLL	2
3.1	MÅNGFALD OCH ÖVRIGA VERKSAMHETSFÖRÄNDRINGAR.....	2
3.2	VERKSAMHET – PRODUKTIONSREDOVISNING	5
4	VERKSAMHETENS EKONOMISKA RESULTAT	6
4.1	TERTIALETS RESULTAT OCH PROGNOSES	6
4.1.1	<i>Avvikelse mot periodiserad budget</i>	8
4.1.2	<i>Prognosavvikelse mot årsbudget</i>	8
4.1.3	<i>Personal</i>	8
4.1.4	<i>Köpt trafik</i>	9
4.1.5	<i>Reparationer / Underhåll – Driftkostnader fartyg</i>	9
4.1.6	<i>Övriga kostnader</i>	10
4.1.7	<i>Kapitalkostnader</i>	10
4.1.8	<i>Realisationsvinst/förlust</i>	10
4.2	TRAFIKSLAGSINDELAD SAMMANSTÄLLNING UTFALL	10
4.3	INVESTERINGAR.....	10
4.4	ANALYS OCH EVENTUELLA RISKFAKTORER	12
5	LEDNINGENS ÅTGÄRDER	12
6	SPECIFIKA ÄGARDIREKTIV	12
7	LANDSTINGETS FINANSPOLICY	12
8	STYRELSEBEHANDLING	12

1 Sammanfattning av tertialrapport



Trafikverksamheten har fungerat bra hittills under året med en mindre besvärande issituation jämfört med samma period föregående år. Detta har också medfört att tidspassningen har förbättrats med 6 procentenheter och uppgår till 95 procent. Jämfört med föregående år har resandet ökat i hamntrafiken men minskat i skärgårdstrafiken. Årets första kundenkät genomfördes i mars och utvisar en kundnöjdhet med 94 procent en förbättring med 5 procentenheter jämfört med samma period föregående år.

Samarbetet med SL fortgår och intensifieras. Tidtabellerna är samordnade med SL:s tidtabeller där omstigning sker mellan kollektivtrafik på land och på vatten. Den gemensamma webbaserade reseplaneraren utvecklas och arbetet med att samordna Waxholmsbolagets biljettsystem med SL Access pågår. SMS-biljetter har införts på Djurgårdsfärjan. Validering sker via optisk kamera på motsvarande sätt som SL gör på vissa av sina stationer. Ett pilotprojekt för att testa Accesskortet kommer att genomföras på Waxholmsbolagets fartyg på linjen Stavsnäs - Sandhamn under sommaren 2012.

Verksamheten redovisar ett positivt resultat med 5 mkr för perioden januari till och med april, vilket är 3 mkr högre än föregående års resultat men 3 mkr lägre än periodens budget. Prognosen är oförändrad och överensstämmer med budget.

2 Uppföljning av huvudmål

2.1 Tillförlitlighet

Tillförlitligheten mäts genom tidspassning vid de fyra knutpunkterna Strömkajen, Vaxholm, Stavsnäs och Sandhamn. Mätningen avser sena ankomster och avgångar. Faktorer som generellt påverkar tidshållningen är svåra isförhållanden, längre perioder av vår- och höststormar samt ett större resandeunderlag än normalt under högsäsong. Förbättringen jämfört med samma period föregående år förklaras av att isförhållandena 2010-2011 var besvärligare till skillnad mot isvintern 2011-2012 då isen inte låg vid 2012 års ingång.

Utfallet av tillförlitlighet första tertialet 2012 enligt denna mätmetod var 95 procent och 89 procent år 2011, en förbättring med 6 procentenheter. Mål för Waxholmsbolagets tillförlitlighet för 2012 enligt samma mätmetod har beräknats till 93 procent. Målet 2012 är lägre än periodens utfall beroende på de gynnsamma isförhållandena som bidrar till högre tillförlitlighet samt att utfallet brukar sjunka under högsäsong då resandeunderlaget är som störst.

SLL huvudmål	Dimension/parameter	Utfall 2012-04	Utfall 2011-04	Prognos 2012	Mål 2012
Tillförlitlighet					
	Kunder i tid tidspassning % genomsnittligt värde	95	89	93	93
Kvalitet					
	Nöjda resenärer %	94	89	92	92
Ekonomi i balans					
	Årets resultat mkr	5,4	2,1	0,0	0,0

2.2 Kvalitet

Kvalitet mäts genom att undersöka kundnöjdheten. Detta sker genom enkäter ombord fyra gånger per år på egna och på entreprenörers fartyg i samarbete med IPSOS som även sammanställer Kollektivtrafikbarometern. Resultatet bidrar till att identifiera problemområden och genererar åtgärdsmatriser som används i det löpande kvalitetsarbetet. Den senaste kundundersökning genomfördes under mars och den sammanlagda kundnöjdheten var 94 procent – fem procentenheter högre än föregående år. De kvalitetsfrågor som rangordnades högst var trygghet och säkerhet samt välsköta fartyg. Förbättringsområden var utbud i cafeterian och tidtabell jämfört med önskemål. Målet 2012 är lägre än periodens utfall beroende på att inga entreprenörsfartyg ingår i undersökningen då det statistiska underlaget var för litet.

2.3 Ekonomi i balans

Ekonomi i balans motsvarar fullmäktiges krav på Waxholmsbolaget att redovisa ett slutresultat om 0 mkr. Det prognostiserade resultatet är +/-0 mkr och överensstämmer med budget.

3 Verksamhetens omfattning och innehåll

3.1 Mångfald och övriga verksamhetsförändringar

Från 2011 har Trafiknämnden det övergripande ansvaret för planering och upphandling av trafiktjänster. Ett uppdrag att upphandla ett helhetsansvar för skärgårdstrafiken resulterade i ett förslag till nämnden, som dock beslutade att göra en enkätundersökning bland skärgårdsbor och entreprenörer innan beslut fattades om upphandling. Resultatet av enkäten har bearbetats under våren och ett förslag till upphandling kommer att presenteras för beslut under maj/juni. Enligt förslaget kommer Waxholmsbolaget att behålla beställarrollen och det strategiska ansvaret för upphandlingen.

Betalsystem

Waxholmsbolagets nuvarande betalsystem ska utsträngas och beslut har fattats av SL:s och Waxholmsbolagets styrelser att utgångspunkten är att SL Access utgör grunden för ett för SL och Waxholmsbolaget gemensamt biljett- och betalsystem. Arbetet fortskrider och i en första studie har mätning genomförts av resandeströmmar och viseringsmöjligheter i hamntrafiken. Möjlighet att använda SMS-biljetter i hamntrafiken infördes under sommaren 2011. Ett pilotprojekt i skärgårdstrafiken genomförs på linjen mellan Stavsnäs och Sandhamn under sommaren 2012 med syftet att testa utrustningen och kommunikationen i skärgården innan fullskalig utrustning. Målet är att SL Access ska vara införd som betalsystem under 2013, dvs. vara i full drift den 1 januari 2014.

Trafikavtal och upphandlingar

Arbetet med genomgripande översyn av kvalitet och ekonomi i trafikavtalen intensifieras.

Cirka 13 trafikavtal upphör 2012-12-31, av vilka de flesta dock är möjliga att förlänga i minst ett år. Ett resurskrävande arbete med genomförandet av detta pågår i samarbete med leverantörerna för att säkerställa avtalen innan sommaren 2012. Upphandlingsform för managementavtalet avseende Waxholmsbolagets egna fartyg är vald och arbetet fortgår.

Upphandling av uppgradering av färjan Djurgården 11 påbörjas under maj månad.

Upphandling av hjärtstartare är avslutad och under våren 2012 kommer Waxholmsbolagets fartyg succesivt att utrustas med dessa.

Avseende "Skärgårdsupphandlingen" som omfattar Waxholmsbolagets trafik i Stockholms skärgård planeras val av upphandlingsform, genomförande, affärsmodell etc. att tas upp som ärende i Trafiknämnden den 22 maj 2012.

Ansvar för landtransporterna av skärgårdsgods upphandlades under 2011 och åvilar sedan årsskiftet SLL Transport Medicarrier och dess upphandlade leverantör, Sundsvall Expressbyrå AB, som i samarbete med Waxholmsbolagets tidigare avtalspartner Västberga Åkeri handhar landtransporterna.

Fartygsunderhåll och anläggningar

För att systematisera och rationalisera det förebyggande fartygsunderhållet och möta nya myndighetskrav på egenkontroll nyttjas ett web-baserat underhållssystem som tillhandahålls operatörerna av Waxholmsbolagets fartyg.

En omfattande renovering har genomförts på m/s Djurgården 10. M/S Väddö och m/s Viberö har återlevererats efter motorbyten och omfattande uppgradering av inredning mm. Därmed är projektet livstidsförlängning och miljöanpassning av de fem V-båtarna slutfört. Bostads- och arbetsmiljöförbättrande åtgärder av besättningsinredningen har genomförts på m/s Vaxö. Vid översyn av huvudmotorerna i m/s Saxaren uppdagades ett begynnande motorhaveri, vilket föranlett relativt omfattande reparationsåtgärder.

Projekt för införande av värmeåtervinningssystem i Söderarm, Sandhamn och Dalarö har genom provinstallation i Sandhamn kunnat utvärderas under vintern, med positivt resultat.

Den under hösten 2011 genomförda modifieringen av de driftkritiska växlarna i Waxholm I har under vintern visat sig falla väl ut.

Efter beslut i Trafiknämnden har avveckling skett av den sista "Ö-båten", Ramsö och försäljning genomfördes i januari. Fartyget har övertagits av Haninge Charter och Sjötaxi AB på Ornö. Försäljningen genererade en reavinst om 2,5 mkr.

Waxholmsbolaget har fullmäktiges uppdrag att bevara de historiska fartygen och integrera dem i trafiken. Livsuppehållande underhållsåtgärder har under vintern genomförts på de båda ångfartygen Storskär och Norrskär. På Storskär har den omfattande renovering av huvudmaskinen som påbörjades föregående vinter nu slutförts. Vidare har omfattande plåtbyten genomförts, huvudsakligen i fartygets akterskepp. I Norrskär har normalt maskinunderhåll, arbetsmiljöanpassning av matsalspentryt och diverse underhåll i övrigt genomförts. Den mycket omfattande uppgraderingen för att bevara motorfartyget Västan beskrivs under avsnittet om investeringar. Fartyget beräknas att återlevereras från varv i slutet av juni.

I samband med ombyggnaden av Strömkajen, som startade hösten 2009 och pågår i etapper under fyra år, kompletterades Waxholmsbolagets bunker- och avloppsanläggning med tre skivteknikbänkar. Systemet har dragits med driftstörningar, vilket föranlett modifieringar som faller under leverantörens garantiansvar. Waxholmsbolagets terminal på Strömkajen revs 2010 och en provisorisk terminal togs i bruk. En ny terminal är under uppförande och planerades att tas i bruk hösten 2012. Då grundläggningen hade slutförts och stomresning av byggnaden hade påbörjats stoppades bygget, enligt uppgift på grund av fortsatta diskussioner om placeringen framför Grand Hotell. Det är för närvarande oklart när inflyttning kan ske, varför terminalverksamheten tills vidare bedrivs i de provisoriska lokalerna.

Stadsbyggnadskontoret beviljade under hösten 2011 bygglov för ny terminal för Djurgårdsfärjan vid Allmänna Gränd på Djurgården. Projektering av terminalen har slutförts under vintern och en förnyad kostnadskalkyl visar på avsevärt högre kostnader än tidigare beräknats. Waxholmsbolaget avvaktar därför med upphandling tills kostnads-täckning garanteras, vilket äskats i bolagets budgetförslag för 2013.

Waxholmsbolaget deltar i Slussen-projektet, delprojekt genomförande (P8) vad avser ny plats för Djurgårdsfärjans färjeläge och terminal samt tilläggsplats för skärgårdsbåtar.

I början av april aktualiserades frågan kring Waxholmsbolagets m fl befintliga infrastruktur på Blasieholmen, där ett nytt "Nobel-center" planeras för byggstart 2015. Arbete med att finna alternativa lösningar för Djurgårdsfärjornas servicedepå, miljöstation och reningsanläggning på kajen, serviceförråd för sjötrafiken mm har påbörjats. Ärendet brådskar, med hänsyn till projektets tidsplan.

Trafik/trafikförändringar

Vårtrafiken har i stort sett samma omfattning som föregående år och gäller t o m 17 juni då sommartidtabellen inleds. Sedan årsskiftet tillämpas en förändrad vilotidslag för fartygens besättningar vilket påverkar den dygnstid som bl a vissa av Waxholmsbolagets fartyg utnyttjas för trafik. Den gångna vintern har tillämpningen av lagen bland annat medfört justeringar av avgångstider i trafikområdet kring Vaxholm.

Cinderella-båtarnas turer mot Grinda, Svartsö, Finnhamn, Möja och Sandhamn ingår åter i Waxholmsbolagets tidtabeller. Waxholmsbolagets periodkort och båtluffarkort gäller för resa utöver ö-kortet.

Linjen Ropsten-Tranholmen-Storholmen drivs numera av Ressel Rederi AB. En senare kvällstur mot Ropsten har tillkommit och går alla veckodagar. I södra skärgården får Ekholmen öster om Nämdö trafik, sedan en ny brygga byggts under våren.

Utökad trafik sker till den återuppbyggda trafikbryggan Grenadjärbryggan vid det nya bostadsområdet på östra Rindö. Mor Annas brygga på Lidingö får trafik från och med i vår. Inledningsvis kommer en ponton att anlöpas. Bryggan ingår i linjen Ropsten-Tranholmen-Storholmen. Den gamla bryggan vid Södra Grinda har ersatts av en ny brygga som öppnades för trafik i påskas. Den nya bryggan har upphandlats av Skärgårdsstiftelsen utifrån Waxholmsbolagets normer och riktlinjer för trafikbryggor i skärgården, där särskilt tillgänglighet för funktionshindrade har beaktats. Under byggtiden har trafiken upprätthållits genom anlop av en annan brygga på ön.

3.2 Verksamhet – produktionsredovisning

Verksamhetstal	Ack utfall 1204	Ack budget 1204	Förändr %	Ack utfall 1104	Avvik %	Prognos 2012	Budget 2012	Avvik %	Bokslut 2011
Utbudstimmar	15 894	14 737	7,9%	14 739	7,8%	65 800	65 800	0,0%	65 807
- varav skärgårstrafik	13 481	12 397	8,7%	12 390	8,8%	56 300	56 300	0,0%	56 270
- varav hamntrafik	2 413	2 340	3,1%	2 349	2,7%	9 500	9 500	0,0%	9 537
Passagerare 1000-tal	563	560	0,5%	575	-2,1%	3 920	3 920	0,0%	4 027
- varav skärgårdstrafik exkl Cinderella	229	255	-10,2%	256	-10,5%	1 676	1 676	0,0%	1 682
- varav hamntrafik	334	305	9,5%	319	4,7%	2 244	2 244	0,0%	2 345
Gods	753	881	-14,5%	906	-16,9%	6 500	6 500	0,0%	6 681

Produktionen utgörs av utbudstimmar i hamn- och skärgårdstrafik och motsvarar den tidtabellssatta linjetrafiken. Vid behov kan förstärkningstrafik sättas in vilket främst sker under sommarsäsongen. Antal passagerare visar produktionsnyttjandet. Antal ton gods utgör Waxholmsbolagets frakthantering i skärgården.

Produktionen, dvs. antal utbudstimmar i skärgårds- och hamntrafiken uppgår sammanlagt till 15 894 och är 8% dvs. 1 155 timmar högre än utbudet 2011 och 8% dvs. 1 157 timmar högre än periodens budget. Ökningen avser såväl skärgårds- som hamntrafik och beror på det bättre isläget 2012 jämfört med 2011. Prognosen är oförändrad jämfört med budget.

Antal passagerare är sammanlagt 563 000 och är 2% dvs. 12 000 färre än 2011. Minskning har skett i skärgårdstrafiken med 10% dvs. 27 000 passagerare sannolikt beroende på en kylslagen april månad medan vädret i april 2011 var varmare än normalt och saknade nästan helt blåst och snöbyar. En ökning av resandet har dock skett i hamntrafiken med 5% dvs. 15 000 passagerare. Jämfört med periodiserad budget, som är baserad på ett genomsnitt av de tre senaste årens ackumulerade utfall, är antalet passagerare 3 000 dvs. 0,5% högre. Avvikelsen härrör från lägre antal passagerare i skärgårdstrafiken med 10% och högre antal passagerare i hamntrafiken med 10%. Prognosen för antal passagerare är oförändrad jämfört

med budget i avvaktan på kommande säsong som kan medföra stora förändringar utifrån väderlek.

Antal ton gods är 753 vilket är 17% dvs. 153 ton lägre än 2011 och 15% dvs. 128 ton lägre än periodens budget. En liknande minskning noterades mellan 2011 och 2010 vilket dock inhämtades under resten av året. Godset utgörs i huvudsak av byggmaterial och livsmedel. Prognosen för antal ton gods är oförändrad jämfört med budget.

4 Verksamhetens ekonomiska resultat

Resultaträkning (Mkr)	Ack utfall 1204	Ack budget 1204	Avvik %	Ack utfall 1104	Förändr %	Prognos 2012	Budget 2012	Avvik %	Bokslut 2011
Tillskott fr SLL/Landstingsbidrag	78	78	-1%	72	9%	235	235	0%	215
Biljettintäkter/Resenärsavgifter	16	21	-23%	16	2%	108	108	0%	106
Övriga intäkter	7	3	113%	4	77%	19	19	0%	21
Verksamhetens intäkter	101	102	-2%	91	10%	362	362	0%	343
Personalkostnader	-6	-6	-7%	-6	4%	-23	-23	0%	-18
Köpt trafik	-50	-50	1%	-48	4%	-202	-202	0%	-199
Reparation, underhåll	-5	-4	34%	-2	134%	-15	-15	0%	-15
Driftkostnader fartyg	-11	-10	7%	-11	0%	-47	-47	0%	-46
Övriga kostnader	-6	-6	-7%	-7	-10%	-22	-22	0%	-20
Verksamhetens kostnader	-78	-77	2%	-74	6%	-309	-309	0%	-297
Avskrivningar	-14	-14	0%	-12	15%	-41	-41	0%	-36
Finansnetto	-4	-4	-15%	-3	15%	-13	-13	0%	-10
Resultat	5	8		2		0	0		0

4.1 Tertialets resultat och prognos

Resultatutfallet för perioden är 5 mkr, vilket är 3 mkr högre än samma period föregående år. Resultatet avviker negativt med 3 mkr jämfört med den periodiserade budgeten 8 mkr.

Prognos för årets resultat är 0 mkr och oförändrad jämfört med budget.

Budgerat resultat för 2012 är 0 mkr och motsvarar fullmäktiges beslut.

Periodens intäktsutfall jämfört med periodiserad budget är -2% dvs. 1 mkr lägre. Den negativa avvikelserna utgörs av lägre intäkt från biljettintäkter i såväl hamn- som skärgårdstrafik vilket delvis kompenseras av högre intäkt av försäljning av varor och tjänster samt reavinst från försäljning av fartyget Ramsö i januari. Resandet i skärgårdstrafiken har minskat jämfört med föregående år vilket kan förklara de lägre intäkterna. Dock har resandet i hamntrafiken ökat jämfört med föregående år vilket borde påverka intäkterna i högre grad. Sannolikt är resenärsökningen hänförlig till fler resenärer med SL-kort. Diskussioner pågår mellan Waxholmsbolaget och SL att ändra ersättningsmodellen till månatlig avräkning baserat på antal resande med SL-kort. Detta har blivit möjligt genom ny teknik för visering.

I allmänhet är biljettintäkterna låga mellan januari-april och september-december medan cirka 70 procent av biljettintäkterna flyter in mellan maj-augusti. Beroende på vädret under denna period kan utfallet fluktuera som mest +/-10 procent.

Periodens intäktsutfall jämfört med samma period föregående år är 10% dvs. 10 mkr högre. Förändringen är hänförlig till ökat bidrag från SLL och reavinst från försäljning av fartyg. Renstat för reavinst är intäktsutvecklingen 8,2% att jämföra med budgeterad utveckling 5,6%. Den prognostiserade intäktsökningen i jämförelse med helårsbokslut 2011 överensstämmer med budgeterad utveckling.

Periodens utfall för verksamhetens kostnader jämfört med periodiserad budget är 2% dvs. 1 mkr högre. Avvikelsen förklaras av lägre personalkostnader och administrativa kostnader. Däremot är kostnaderna högre än budget för köpt trafik, underhåll samt bränsle. Högre trafik kostnader än budgeterat beror främst på ökade trafiknära kostnader för konsulttjänster i samband med projektering av terminalbyggnad på Allmänna Gränd. Underhållskostnader är högre pga. oförutsedda kostnader för fartygen Waxholm och Saxaren. Bränslekostnaden är högre än budgeterat och beror på det höga världsmarknadspriset. Det pris som Waxholmsbolaget betalar för bränslet har ökat med 6% sedan årsskiftet. Prisökningen under senare delen av 2011 var så hög att bränslepriset vid årsskiftet tangerade bolagets budgeterade pris för 2012. Utvecklingen följs noga.

Periodens utfall för verksamhetens kostnader jämfört med samma period föregående år är 6% dvs. 4 mkr högre. En ökning av kostnaderna avser främst köpt trafik med 4% dvs. 2 mkr samt underhåll med 134% dvs. 3 mkr. Övriga verksamhetskostnader har minskat med 10% dvs. 1 mkr för köpta tjänster vilket bidrar till utvecklingen. Den prognostiserade kostnadsökningen i jämförelse med helårsbokslut 2011 överensstämmer med budgeterad utveckling 4%.

Budget 2012 jämfört med bokslut 2011. Budgeterad intäktsutveckling var 5,6% och avsåg i huvudsak 20 mkr ökat tillskott. Budgeterad utveckling för biljettintäkter är genomsnittlig och grundas på de fem senaste årens utfall samt på ett förväntat ökat resande i skärgårdstrafiken med 2,5%. Denna beräkning innebar ökade biljettintäkter med drygt 1 mkr för 2012.

Budgeterad kostnadsutveckling jämfört med helårsbokslut 2011 var 3,9% och avsåg i huvudsak personalkostnader, kostnad för köpt trafik, underhåll och drivmedel. Förändring av pensionsskulden bidrar till ökad personalkostnad. Inhyrd personal nyttjas främst som semesterersättare och kostnaden minskar successivt.

Kostnaden för köpt trafik ökar med anledning av indexerade trafikavtal, som baseras på löneavtal för ombordanställda, ökade teknikkostnader för fartygen samt kompensationsersättning till entreprenörerna för drivmedel. Ingen utbudsökning har budgeterats. I kostnader för köpt trafik ingår även godstrafik. Ökad kostnad för reparationer och underhåll avser främst åtgärder i det historiska tonnage.

Driftkostnader avser främst kostnader för drivmedel som budgeterats med utgångspunkt från ett genomsnittspris per augusti 2011 uppräknat med 7%. Waxholmsbolaget följer utvecklingen noga. Budgeterad konsumtionsvolym är oförändrad mellan åren.

Kapitalkostnaderna budgeteras att öka i takt med ökande investeringar sammanlagt med 17% dvs. 8 mkr jämfört med årsbokslut 2011.

4.1.1 Avvikelse mot periodiserad budget

Textkommentar	Intäkt Avvikelse Ack utfall- periodbudget	Kostnad Avvikelse Ack utfall- periodbudget	Resultat Avvikelse Ack utfall- periodbudget	Beslut av LF/LS (Belopp)
Lägre biljettintäkter mm	-4,8		-4,8	0,0
Högre övriga intäkter	1,0		1,0	
Reavinst fartygsförsäljning	2,5		2,5	
Högre kostnad trafik		-0,7	-0,7	
Högre kostnad underhåll mm		-1,3	-1,3	
Högre driftkostn inkl drivmedel		-0,7	-0,7	
Lägre övriga kostnader		0,9	0,9	
Kapitalkostnader		0,6	0,6	
Ev ej analyserad restpost			0,0	
S:a avvikelse	-1,3	-1,2	-2,5	0,0

Avvikelse mot den periodiserade budgeten är -2,5 mkr. Förklaring till avvikelse se ovan 4.1.

4.1.2 Prognosavvikelse mot årsbudget

Textkommentar	Intäkt Avvikelse prognos- budget	Kostnad Avvikelse prognos- budget	Resultat Avvikelse prognos- budget	Beslut av LF/LS/ (Belopp)
Biljettintäkter mm	0,0		0,0	0,0
Personalkostnader		0,0	0,0	
Köpt trafik		0,0	0,0	
Fartygsunderhåll		0,0	0,0	
Kostnad övrigt material o varor		0,0	0,0	
Övriga kostnader		0,0	0,0	
Kapitalkostnader		0,0	0,0	
Övrigt		0,0	0,0	
S:a avvikelse	0,0	0,0	0,0	0,0

Prognosen för perioden 2012 04 överensstämmer med budget.

4.1.3 Personal

Bemanningskostnader (Mkr)	Ack utfall 1204	Ack utfall 1104	Förändr %	Periodens budget	Avvik %	Prognos 2012	Budget 2012	Avvik %
Summa personalkostnader	5 948	5 742	4%	6 396	-7%	22 521	22 521	0%
varav förändring sem- och löneskuld	-169	-57	196%	0	#####	0	0	#####
varav lönekostnad	3 239	3 514	-8%	4 256	-24%	14 986	14 986	0%
varav pensionskostnad	1 222	842	45%	551	122%	1 941	1 941	0%
Inhyrd personal	90	36	150%	94	-4%	280	280	0%
Summa bemanningskostnad	6 038	5 778	4%	6 490	-7%	22 801	22 801	0%
Sjukfrånvaromått	Ack utfall 1204	Ack utfall 1104	Förändr %-enh			Prognos 2012	Budget 2012	Avvik %-enh
Procentuell sjukfrånvaro	1	1	47%			0	0	0%

Bemanningskostnaderna förväntas öka mellan åren för lönekostnader som en följd av avtalsrörelsen, pensionskostnader och kostnader för kompetensutveckling.

Periodens bemanningskostnadsutfall på 6 mkr är 0,5 mkr, dvs. 7% lägre än den periodiserade budgeten. Positiv avvikelse härrör främst från lägre lönekostnader till följd av vakanser och en negativ avvikelse från pensionskostnad.

Budgeterad utveckling för bemanningskostnaderna är 27% i jämförelse med helårsutfallet för 2011. Kostnadsökningen består av tillsättande av flera vakanser, som konstaterats vid organisationsöversyn i slutet av 2010. Utfallet hittills visar på en utveckling med 4% beroende på fortsatt vakansläge. En ny organisationsöversyn har gjorts under första kvartalet 2012 för att utreda företagets kultur och kompetensbehov inför en eventuell kommande förändring. Förändringen har sin grund i den stora utredning som görs kring upphandling av skärgårds-trafiken och hur det möjligen kan förändra Waxholmsbolagets organisation.

Kostnaden för inhyrd personal har ökat jämfört med föregående år. Det hänger samman med behov av ersättare för pågående kompetensutveckling av administrativ personal.

Sjukfrånvaron har ökat med 47%, vilket motsvarar 7 tkr jämfört med föregående år. Ökningen är korttidsfrånvaro och beror på fler sjukdomsfall i influensa i början av året.

Årsprognosen för bemanningskostnaderna är oförändrad jämfört med budget.

Helårsarbete närvaro/frånvaro exkl extratid	Ack utfall 1204	Ack utfall 1104	Förändr %	Prognos 2012	Budget 2012	LF/LS/HSN beslut (Ja/Nej)	Bokslut 2011
Totalt helårsarbete	21	23	-9%	30	30	Nej	28

Antal ackumulerade årsarbetare minskar med 2 åa mellan april 2011 och samma månad 2012. Detta beror delvis på att underlaget för timavlönade släpar en månad jämfört med 2011. Periodens budget är ett genomsnittstal för helåret och inkluderar säsongsanställd personal. Prognostiserat antal årsarbetare är oförändrad jämfört med budget.

4.1.4 Köpt trafik

Periodens utfall för köpt trafik är 50 mkr och överensstämmer med den periodiserade budgeten.

Budgeterad kostnadsutveckling 2% utgörs av ökning från indexerade trafikavtal i huvudsak grundat på entreprenörernas personal- och teknikkostnader.

Periodens utveckling 4% utöver den budgeterade utvecklingen är hänförlig till trafiknära kostnader avseende konsultkostnader i samband med projektering av ny terminal vid Allmänna Gränd på Djurgården.

Prognosen är oförändrad jämfört med budget.

4.1.5 Reparationer / Underhåll – Driftkostnader fartyg

Periodens utfall för reparationer och underhåll är 5 mkr att jämföra mot den periodiserade budgeten på 4 mkr. Negativ avvikelse noteras med 1 mkr dvs. 34%.

Budgeterad kostnadsutveckling 1% utgörs av ökning av underhållet för det historiska tonnaget dvs. de hundraåriga fartygen Storskär och Norrskär.

Periodens utveckling 134% utgörs av tidigareläggning av underhållsarbeten samt oförutsedda kostnader för Waxholm II avseende driftstörningar på hjälpmaskineriet och skador i en av drivlinorna. Ej budgeterat underhåll av skrov och inredning på Saxaren belastar resultatet.

Prognosen är oförändrad jämfört med budget då kostnadsutvecklingen beräknas plana ut under resten av året.

Periodens utfall för driftkostnader fartyg är 11 mkr att jämföra mot den periodiserade budgeten på 10 mkr. Negativ avvikelse noteras med 1 mkr dvs. 7%. Det genomsnittliga pris som Waxholmsbolaget betalar för drivmedel är 6% högre än budgeterat.

Budgeterad kostnadsutveckling 2% utgörs av förväntad höjning av bränslepriset. Att den budgeterade utvecklingen inte är högre beror på en stark prisutveckling under hösten 2011 efter det att budget för 2012 hade fastställts.

Periodens utveckling är 0% då kostnaderna är i nivå med föregående år.

Prognosen är oförändrad jämfört med budget men kan komma att justeras om bränsleprisets utveckling inte planar ut.

4.1.6 Övriga kostnader

Periodens utfall för övriga kostnader är 6 mkr och överensstämmer med den periodiserade budgeten på 6 mkr. Lägre kostnad för IT-tjänster uppvägs av högre kostnad för premier för fartygs-försäkringar.

Budgeterad kostnadsutveckling 10% dvs 2 mkr, utgörs främst av kostnader för planerad IT-utveckling samt försäkringspremier.

Periodens utveckling -10% är främst beroende på lägre lokalkostnad samt lägre kostnad för köpta tjänster samt information och PR jämfört med föregående år.

Prognosen är oförändrad jämfört med budget.

4.1.7 Kapitalkostnader

Periodens utfall för avskrivningar 14 mkr är i nivå med den periodiserade budgeten.

Budgeterad kostnadsutveckling är 14% utifrån ökade investeringar.

Periodens utveckling 15%. Förändringen beror på högre avskrivningar relaterat till ökade investeringar främst avseende fartyg.

Prognosen är oförändrad jämfört med budget.

Periodens utfall för finansnettot är 4 mkr och överensstämmer med den periodiserade budgeten.

Budgeterad utveckling är 27% utifrån ökad belåning för nyinvesteringar.

Periodens utveckling 15% når inte upp till budgeterad utveckling, vilket beror på ett lägre ränteläge än föregående år.

Prognosen är oförändrad jämfört med budget.

4.1.8 Realisationsvinst/förlust

Försäljning av fartyget Ramsö genomfördes i början av året och medförde en realisationsvinst om 2,5 mkr.

4.2 Trafikslagsindelad sammanställning utfall

Trafikslagsindelad sammanställning lämnas i samband med årsbokslut.

4.3 Investeringar

Investeringarna budgeteras sammanlagt till 81 mkr år 2012. Av dessa utgör trafikinvesteringar huvuddelen och avser reinvesteringar i fartyg, främst V-fartyg med maskinbyten, ombyggnad av värmesystem och inredningar samt uppgradering av Djurgårdsfärja 9 genom motorbyte

och ombyggnad av stävar. Därutöver genomförs miljöinvesteringar samt säkerhetsinvesteringar genom utbyte av livräddningssystem. Helrenovering av Västan påbörjades under 2011. Investeringar i maskiner/inventarier/IT utgörs av betalsystem, underhållssystem för fartygsunderhåll samt IT-investeringar. Investering i mark/anläggningar avser fortsatt ombyggnad av Strömkajen och bunkeranläggning i Strömkajen.

Investeringar (Mkr)	Ack utfall 1204	Ack utfall 1104	Prognos 2012	Budget LF 2012
Trafikinvesteringar	20	16	49	49
Maskiner / Inventarier / IT	0	0	23	23
Mark / Anläggningar	0	0	10	10
Totalt investeringar	20	17	81	81

Den sammanlagda investeringsutgiften under perioden uppgår till 20 mkr och utgörs främst av utgifter för motorbyten och bostadsinredningar i V-båtar samt motor- och växelbyten i hamnfärjan Djurgården 10. Helrenovering av det hundraåriga fartyget Västan pågår och är i sitt slutskede. Prognos för investeringar är oförändrad jämfört med budget.

Genomförda reinvesteringar/åtgärder i V-båtarna avser i huvudsak maskinbyten, ombyggnad av värmesystem och inredningar. Fartygen omfattas av program för införande av värmepumpar i syfte att reducera förbrukning av fossilt bränsle. Projektet har avslutats under våren 2012. Uppgradering av Djurgården 10 med nytt framdrivningssystem, ombyggnad av stävar mm avslutades i mars. Säkerhetsinvesteringar görs bland annat genom utbyte av livräddningssystem (myndighetskrav).

Helrenovering av Västan slutförs genom återleveransen av fartyget i slutet av juni. Uppgradering av M/S Västan sker inom ramen för varvskontrakt med Simrishamns varv, och inkluderar omfattande skrovreparationer, ny inredning på huvuddäck i försalong och café, ett helt nytt diesel-elektriskt maskineri, nytt el-system, värmepump, nytt livräddningssystem, nytt brandsläckningssystem mm.

Vidare har en studie avseende ett nytt mindre året-runt-fartyg genomförts. Investeringsbehovet är beskrivet i budgetförslag med investeringsplan 2013. Fartyget är tänkt som ersättning för ett gammalt entreprenörsfartyg, som inte längre är tillgängligt (Kung Ring från 1902) och då lämpligt tonnage för aktuell trafik i norra skärgården inte finns att tillgå idag.

Miljöinvesteringar i fartyg har genomförts i form av värmepumpar i V-båtarna och Västan, värmeåtervinning i Sandhamn och Västan samt katalytisk avgasrening i Västan.

Underhållsåtgärder av investeringskaraktär på ångfartygen har i enlighet med gällande direktiv hanterats som driftskostnader.

Anläggningsinvesteringar utgörs av ombyggnad av färjeläge och terminal vid Allmänna Gränd samt fortsatt ombyggnad av Strömkajen, det senare en följdinvestering av Stockholms Hamns upprustning av Strömkajen. Projektering (upphandlingsunderlag) avseende terminalen vid Allmänna Gränd har slutförts under vintern, varvid en förnyad kostnadskalkyl visar på avsevärt högre kostnader än tidigare planerat. Detta innebär att Waxholmsbolaget avvaktar med upphandling tills kostnadstäckning föreligger, vilket framförts i bolagets budgetförslag för 2013.

Investeringar i maskiner och inventarier avser SL Access som biljett- och betalsystem samt IT-investeringar och telefoni.

4.4 *Analys och eventuella riskfaktorer*

Riskfaktorer	Förklarande kommentar	Skattat belopp Mkr	Ingår i prognos? Ja/Nej/Delvis
Biljettintäkt	Bra eller dåligt sommarväder kan prognosen förbättras/försämrars ca	10	Nej
Oljepriset	Om oljepriset ökar med 15 procent över budget kan prognosen försämrars ca	6	Nej
Räntenivå	Om räntenivån ändras med 1 procent kan prognosen förändras ca	4	Nej

Vädret är en stor påverkansfaktor och utgör både risk och möjlighet. Intäkterna från skärgårdstrafiken varierar +/- 5-10 procent beroende på bra eller dåligt sommarväder. Om isen lägger sig tidigt och varar länge kan detta medföra tidigareläggning av vintertidtabellen och förskjutning av vartidtabellen, vilket inverkar menligt på resenärsintäkterna. Även kyligt vårväder påverkar resandet och därmed intäkterna, vilket har skett i år. Oljepriset är en osäker faktor, som i hög grad påverkar driftkostnaderna. Det genomsnittliga pris som Waxholmsbolaget betalar för drivmedel har ökat med 6 procent sedan årsskiftet, vilket successivt påverkar Waxholmsbolagets bränslekostnader. Utvecklingen följs noga - avstämning görs två gånger per månad i samband med prisjustering från drivmedelsleverantören. Om räntenivån för investeringslånen varierar +/- 1 procent så kan prognosen påverkas uppåt eller nedåt enligt tabellen.

5 Ledningens åtgärder

De variationer som konstaterats i jämförelse mellan utfall och prognostiserad budget ger ännu inte anledning att förändra årsprognosen. Två trafikavtal har nyligen upphandlats med kort avtalstid, vilket kommer att medföra fördyring i jämförelse med budget och kan ge anledning till prognosförändring i samband med nästa tertialrapport (delårsbokslut).

6 Specifika ägardirektiv

De specifika ägardirektiven för Waxholmsbolaget efterföljs.

7 Landstingets finanspolicy

SLL:s finanspolicy efterföljs.

8 Styrelsebehandling

Tertialrapporten för april månad behandlas i styrelsen och i trafiknämnden den 19 juni 2012.

Anders Lindström
Verkställande direktör