

Verksamhetsstyrning och Ekonomi

TJÄNSTEUTLÅTANDE  
2013-05-30

Diarienummer  
TN2-2013-00948

Handläggare  
Niklas Personne  
08-686 3646

Trafiknämnden  
2013-06-18, punkt 3

Infosäk. klass  
K1 (Öppen)

## **Tertialrapport april 2013 för Trafiknämnden**

### **Beslutsunderlag**

Bilagt återfinns tertialrapport per april 2013 för trafiknämndens ansvarsområde med dess ingående verksamheter samt tillhörande bilagor.

### **Förslag till beslut**

Trafiknämnden föreslås besluta

*att* godkänna tertialrapport april 2013 avseende trafiknämnden och de inom nämndens ansvarsområde ingående verksamheterna.

Anders Lindström  
Förvaltningschef  
Trafikförvaltningen

Niklas Personne  
CFO  
Trafikförvaltningen

Trafiknämnden

## **TERTIALRAPPORT 2013**

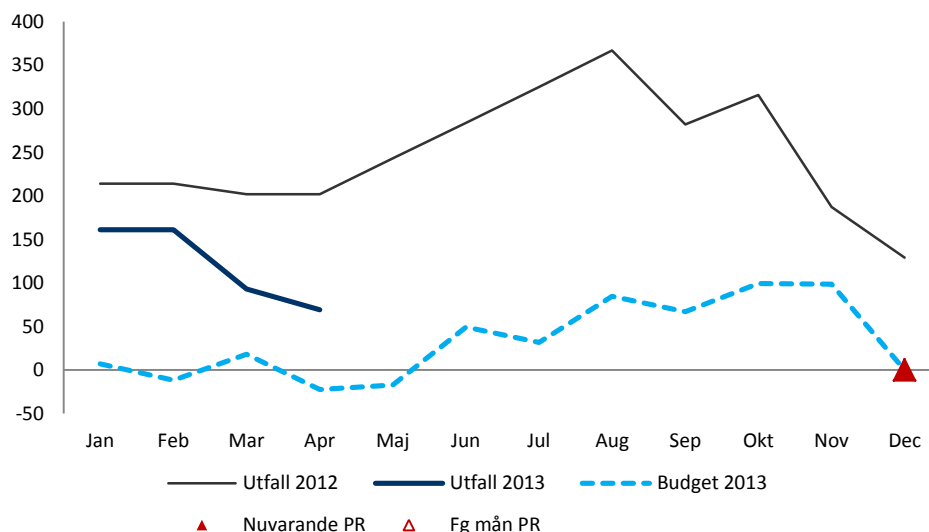
April

**Innehållsförteckning**

1.	Sammanfattning.....	4
2.	Mål och uppdrag .....	5
2.1	Tillgänglighet/Tillförlitlighet .....	5
2.1.1	Trafik .....	5
2.2	Kvalitet .....	7
2.3	Ekonomi i balans.....	9
3.	Verksamhetens omfattning och innehåll .....	10
3.1	Verksamhetsförändringar .....	10
3.2	Produktion - Trafik.....	13
3.2.1	Kollektivtrafik på land.....	13
3.2.2	Färdtjänsttrafik .....	14
3.2.3	Kollektivtrafik på vatten.....	14
4.	Verksamhetens ekonomiska resultat .....	16
4.1	Tertialets resultat och prognos.....	16
4.1.1	Resultat per trafikindelning .....	17
4.1.2	Externa intäkter och kostnader.....	17
4.1.3	Avvikelse mot periodiserad budget.....	18
4.1.4	Prognosavvikelse mot årsbudget.....	19
4.1.5	Intäkter.....	19
4.1.6	Utökad analys avseende biljettintäkter i SL-trafiken.....	21
4.1.7	Intäktspåverkande poster .....	22
4.1.8	Personal.....	23
4.1.9	Köpt landtrafik .....	24
4.1.10	Köpt färdtjänsttrafik .....	25
4.1.11	Köpt sjötrafik.....	25
4.1.12	Drift- och underhåll.....	26
4.1.13	Övriga kostnader .....	26
4.1.14	Kapitalkostnader .....	27
4.2	Investeringar .....	28
4.2.1	Specificerade investeringar .....	29
4.2.2	Ospecificerade investeringar .....	38
4.3	Analys och eventuella riskfaktorer .....	39
4.4	Finansiering .....	41

5.	Ledningens åtgärder .....	41
6.	Specifika ägardirektiv.....	42
7.	Landstingets finanspolicy .....	42
8.	Styrelsebehandling.....	42
	Bilaga 1 - SL-koncernen.....	43
	Bilaga 2 - Färdtjänstverksamheten .....	44
	Bilaga 3 - Waxholmsbolaget.....	45

## 1. Sammanfattning



Det samlade resultatet för trafiknämndens verksamhetsområden per den sista april uppgår till 69 mkr jämfört med 202 mkr föregående år och ett budgeterat resultat för perioden på -23 mkr.

Verksamhetens intäkter uppgår till 5 898 mkr jämfört med budgeterat 6 127 mkr, en avvikelse med 229 mkr motsvarande 4 procent. Jämfört med föregående år har verksamhetens intäkter per april ökat med 88 mkr, motsvarande 2 procent.

Verksamhetens kostnader understiger budget med 277 mkr eller 5 procent. Utfallet uppgår till 5 001 mkr jämfört med budgeterat 5 278 mkr. Samtliga kostnadslag visar ett lägre utfall än budgeterat. Jämfört med föregående år har verksamhetens kostnader per april ökat med 218 mkr, motsvarande 5 procent.

Kapitalkostnaderna uppgår sammantaget till 828 mkr jämfört med budgeterat 871 mkr, en avvikelse med 43 mkr. Jämfört med föregående år har kapitalkostnaderna per april ökat med 4 mkr.

Årsprognosen visar ett nollresultat i överensstämmelse med budget och med tidigare avgivna prognoser för året.

Trafiknämndens investeringar till och med april uppgår till 1 288 mkr. Budgeten för 2013 är 8 691 mkr och prognosen visar ett utfall på 5 890 mkr. Prognosen är oförändrad jämfört med föregående månad.

## 2. Mål och uppdrag

Landstingsfullmäktiges huvudmål avser tillförlitlighet, kvalitet och en ekonomi i balans. Det ska vara enkelt och smidigt att nyttja trafiken, fordonen ska komma i tid, resenären skall få ett gott bemötande och känna sig trygg. Tillståndsgivning för färdtjänsttrafik skall fungera effektivt och präglas av god service med hög kvalitet och tillgänglighet för den enskilde färdtjänstresenären. Utvecklingsidén är att fler resor ska göras i en tillgänglig SL-trafik och i närtrafiken. Genom pålitliga, punktliga, miljövänliga och effektiva transporter ska gods och passagerare komma fram som utlovat inom kollektivtrafiken på vatten.

### 2.1 Tillgänglighet/Tillförlitlighet

#### 2.1.1 Trafik

SLL huvudmål	Dimension/parameter	Utfall 2013-04	Utfall 2012-04	Prognos 2013	Mål 2013	Utfall 2012
Tillförlitlighet - kollektivtrafik på land						
	Punktlighet (% avgångar i tid) *:					
	Tunnelbana	94,8	95,2	-	92,0	95,2
	Pendeltåg	88,5	91,0	-	93,0	91,0
	Roslagsbanan	89,3	94,4	-	95,0	93,4
	Lidingöbanan	91,8	93,2	-	95,0	92,8
	Tvårbanan	96,1	96,8	-	95,0	95,5
	Nockebybanan	98,4	99,7	-	99,0	99,4
	Saltsjöbanan	91,3	97,7	-	95,0	95,9
	Spårväg city	99,2	99,7	-	98,0	98,4
	Busstrafik	89,7	90,5	-	90,0	88,6
Tillförlitlighet - färdtjänsttrafik						
	Tidspassning vid resa (% inom 10 minuter):					
	-Taxi	94	94	94	94	93
	Tillgänglighet till beställning:					
	-Taxi: Samtal besvarade (% inom en minut)	99	94	> 90	90	95
	-Rullstolstaxi: Genomsnittlig kötid i telefon (sek)	26	23	< 60	60	24
Tillförlitlighet - kollektivtrafik på vatten						
	Kunder i tid, tidspassning, genomsnittligt värde (%)	94	87	83	83	88

\* avser mars månad då utfall per april inte är kvalitetssäkrat

### Kollektivtrafik på land

#### Tunnelbana

Årets ackumulerade punktlighet är högre än årsmålet. I januari och februari följde punktligheten föregående års utveckling. I mars var punktligheten högre än i februari men lägre än föregående år. Förbättringen skedde framför allt på Röd linje, men resultatet totalt är inte i nivå med föregående års första kvartal. Åtgärder har vidtagits av MTR för att förbättra punktligheten på Röd linje vilket framför allt sker med tidtabelljusteringar.

### ***Pendeltåg***

Pendeltågstrafiken har uppvisat lägre punktlighet i januari och mars jämfört med föregående år och utfallet är lägre än årets mål. Andel störningar som kan härledas till Trafikverket ökade något jämfört med föregående år. Trafikförvaltningen arbetar tillsammans med Trafikverket och Stockholmståg vidare med att förbättra trafiken för pendeltågsresenärerna. I ett gemensamt kvalitetsarbete har flera handlingsplaner tagits fram, bland annat inom följande områden:

- Trafikleverans
- Informationskampanjer under hela året till resenärerna (relation)
- Utbuds- och omloppsoptimering
- Depåinvesteringar
- Optimering av X60-fordonen
- Felfrekvens i infrastrukturen
- Trafikledning
- Utveckling av realtidssystemet.

### ***Lokalbanor***

Lokalbanorna har generellt sett högre punktlighet än andra trafikslag. Dock uppvisar alla lokalbanor lägre punktlighet jämfört med föregående år. Punktligheten har ökat varje månad under det första kvartalet. Högst punktlighet har Nockebybanan och Spårväg city haft.

### ***Buss***

Totalt för busstrafiken är punktligheten ungefär som föregående år och som budgeterat. Att punktligheten ökat under mars beror framför allt av återhämtningen av punktligheten i Norrort, Solna/Sundbyberg och Sollentuna. Entreprenörens övertagande av busstrafiken i Norrort under inledningen av året var problematisk och resulterade i stora problem och inställda turer.

Framkomligheten i trafiken är helt avgörande för bussarnas punktlighet. Trafikförvaltningen har en kontinuerlig dialog med berörda kommuner för att förbättra framkomligheten för busstrafiken.

### ***Färdtjänsttrafik***

Tillförlitligheten i färdtjänsten mäts genom tidspassning vid hämtning av resenär med taxi och genom väntetider vid beställning. Tidspassningen vid resa med taxi når, i likhet med föregående år, målet under årets första fyra månader. Tillgängligheten till resebeställning överträffar målet för 2013 såväl för taxi som för rullstolstaxi. Tillgängligheten till taxibeställning är bättre 2013 än 2012, medan väntetiden vid beställning av rullstolstaxi blivit marginellt sämre.

### Kollektivtrafik på vatten

Tillförlitligheten mäts genom tidspassning vid de fyra knutpunkterna Strömkajen, Vaxholm, Stavsån 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.

Tidspassning under perioden januari-april 2013 var 94 procent jämfört med 87 procent år 2012, en förbättring med 7 procentenheter. Detta beror på neddragning av trafik på grund av isläget i skärgården, vilket medför att tidtabellen lättare kan hållas. Målvärdet för Waxholmsbolagets tidspassning för 2013 har beräknats till 83 procent och är ett genomsnittstal för hela året. Utfallet hittills når högre än målet vilket är normalt vid denna tid på året eftersom resandet då är som lägst, vilket förbättrar tidspassningen. Detta förhållande ändras till sommarsäsongen då trafikintensiteten och resandet är som störst.

## 2.2 Kvalitet

SLL huvudmål	Dimension/parameter	Utfall 2013-04	Utfall 2012-04	Prognos 2013	Mål 2013	Utfall 2012
Kvalitet - kollektivtrafik på land						
	Andel nöjda resenärer - SL ombord (%) *	73	75	-	75	73
Kvalitet - färdtjänsttrafik						
	Betyg 4-5 i Svensk kollektivtrafiks kundbarometer (%)	87	89	90	90	88
	Tillgänglighet till kundtjänst (kötid i telefon i sek)	161	191	90	90	151
	Färdtjänstansökningar handlagda inom sju dagar (%)	30	97	80	80	63
	Resansökningar handlagda inom en vecka (%)	71	94	80	80	82
Kvalitet - kollektivtrafik på vatten						
	Andel nöjda resenärer (%)	93	94	91	91	92

\* avser till och med mars månad

### Kollektivtrafiken på land

Andelen nöjda i SL:s ombordundersökning Upplevd Kvalitet var 73 procent för januari-mars 2013. Det är något lägre än samma period 2012, vilket kan förklaras av en längre och mer ihärdig vinter än föregående år.

Andelen nöjda januari-mars 2013 för tunnelbana och pendeltåg är detsamma som föregående år. Buss fick något lägre betyg vilket beror på att det varit inkörningsproblem för den nya entreprenören i Norrort.

Lokalbana har fått en ganska stor nedgång sedan föregående år. Olyckan som skedde på Saltsjöbanan kan ha bidragit till ett lägre betyg på grund av att ersättningstrafik varit nödvändig under en period.



För fler resultat och djupare analys hänvisas till rapporten Upplevd Kvalitet i SL-trafiken, som sammanställs för våren respektive hösten varje år.

Nöjda kunder i procent per trafikslag januari-mars per år					
	Tunnelbana	Pendeltåg	Lokalbana	Buss	Totalt
2013	77	63	81	71	73
2012	77	63	87	73	75
2011	77	56	85	72	73
2010	79	61	82	70	74
2009	77	63	81	72	74

### **Färdtjänsttrafik**

Kundnöjdheten i inom färdtjänstområdet är något lägre än nöjdheten vid motsvarande tid föregående år och når ej heller målet för året.

Färdtjänstresenärerna är något mer nöjda än sjukresenärerna och de som åker rullstolstaxi är nöjdare än de som åker taxi. Tillgängligheten till kundtjänst når inte målet, men har förbättrats betydligt jämfört med föregående år. En förklaring till den bristande måluppfyllelsen är att ett nytt telefonisystem införts under året.

Mätetalet för kvalitet beträffande färdtjänstillstånd är handläggningstider för färdtjänstansökningar och ansökningar om resetilldelning. Andelen färdtjänstansökningar som handlagts inom sju dagar har minskat kraftigt jämfört med föregående år och når inte målet. Orsaken är personalomsättning. Andelen reseansökningar som handlagts inom en vecka har minskat sedan föregående år och understiger det uppsatta målet. Måluppfyllelsen beräknas kunna förbättras till årets slut.

### **Kollektivtrafik på vatten**

Kvalitet för sjötrafik 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. Årets första kundundersökning i skärgårdstrafiken genomfördes under mars på egna och entreprenörers fartyg. Den sammanlagda kundnöjdheten var 93 procent, 1 procentenhet lägre än föregående år. De kvalitetsfrågor som rangordnades högst var trygghet och säkerhet samt enkelt att gå ombord och att köpa biljett. Förbättringsområden var tidtabell jämfört med önskemål och utbud i cafeterian. Ambitionen är att fortsatt behålla värdet på den höga nivå som uppnåtts.

Mätning av kvalitet i hamntrafiken sker under april men resultatet har ännu inte analyserats, varför redovisning sker vid kommande tillfälle.

### 2.3 Ekonomi i balans

SLL huvudmål	Dimension/parameter	Utfall 2013-04	Utfall 2012-04	Prognos 2013	Mål 2013	Utfall 2012
Ekonomi i balans						
	Resultat (mkr)	69	202	0	0	129

Budgeten för trafiknämndens ansvarsområde är lagd i balans med ett årsresultat på noll mkr i enlighet med fullmäktiges beslut.

Resultatet för första tertialet är positivt och överstiger budgeterat resultat för perioden med 92 mkr.

Det prognostiserade årsresultatet per april är noll.

### 3. Verksamhetens omfattning och innehåll

#### 3.1 Verksamhetsförändringar

##### **Verksamhetsförändringar**

Den 1 januari 2013 gick SL:s personal över till trafikförvaltningen. I trafikförvaltningen ingår nu personal, administrativa tillgångar, avtal och andra tillgångar som inte tillhör trafikverksamheten. I AB SL ingår trafikverksamheten och de tillgångar och avtal som hör till trafikverksamheten.

Ett beslut har fattats att samlokalisering av Waxholmsbolaget ska ske med Trafikförvaltningen under 2013 och ett första delprojekt har startats avseende flytt av IT-system. Flytten planeras utifrån minsta möjliga påverkan på trafiken, som är beroende av de operativa trafiksystemen.

Arbetet med trafikupplysning har överförs till entreprenör i ett försöksprojekt under säsongen 2013 mellan mars och september. Därmed samordnas trafikupplysning för kollektivtrafik på land och vatten.

Fyra strategier har arbetats fram för Trafikförvaltningen. Strategierna beslutades av Trafiknämnden i mars. Detta är nya styrdokument för verksamheten med koppling till verksamhetens övergripande mål.

- Affärsstrategi
- Infrastrukturstrategi
- Strategi för hållbar utveckling
- Trafikstrategi

##### **Nya avtal**

Under första tertialet har arbetet fortsatt med att implementera den nya konsultanskaffningslösningen genom företaget ZeroChaos. Arbetet har fokuserats på att sätta upp systemet samt att skriva avtal med konsultleverantörer.

För busstrafiken hade avtalet E20 (block 2) trafikstart i januari 2013. Där ingår trafikområde Norrort. Uppstarten var problemfylld för leverantören och resulterade i otillförlitlig trafik inledningsvis. Från vecka tio har trafiken stabiliserats och kvaliteten ökat successivt.

UH2012-avtalet, som är resultatet av upphandlingen av drift och underhåll av fast infrastruktur, trädde i kraft i januari 2013. UH2012-avtalen innebär en inriktning mot funktionsåtagande. Entreprenören har ett helhetsansvar för säkerhet och driftsäkerhet samt vidarebevarande av anläggningen.

Ett nytt avtal för biljettkontrolltjänster trädde i kraft den 1 januari 2013. Förutom biljettkontroll ska entreprenören ge god kundservice till resenärerna samt följa upp vissa åtaganden från trafikentreprenörernas sida, som till exempel att spärrkioskerna är bemannade enligt avtal. Biljettkontrollen arbetar även i mindre grupper än tidigare för att öka synligheten och effektiviteten.

Från och med 1 januari 2013 infördes en ny sms-tjänst i kollektivtrafiken. En ny leverantör för tekniktjänst och betaltjänst handlades upp. Ett exempel på förbättring från föregående tjänst är att utländska turister numera har möjlighet att köpa sms-biljett.

Avtal har tecknats avseende motorrenovering på M/S Roslagen och avseende livstidsförlängning av fartyget Djurgården 11. Det senare efter en långdragen överprövningsprocess, som slutligen vanns av WÅAB.

### **Upphandlingar**

Trafikaffär E22 är en pågående upphandling. Den omfattar busstrafik i Stockholms innerstad och på Lidingö. Anbudsperioden går ut sommaren 2013. Även trafikupphandling av Spårväg City pågår.

Underhållsupphandlingen UH2014 som ska täcka in trafikförvaltningens behov av fastighetsförvaltning är i en förstudiefas inför en eventuell kommande upphandling.

Upphandling av callcentertjänster för beställning av färdtjänst har överprövats och måste göras om.

Upphandling av skärgårdstrafiken pågår och sker i form av fyra separata upphandlingar för trafikområde Nord, Syd, Mellan och Hamntrafiken/Djurgårdsfärjorna. Förfrågningsunderlag publicerades i slutet av 2012 och anbud har inkommit, vilka nu utvärderas. Upphandlingarna har rönt stort intresse och information har bland annat hållits för politiker, entreprenörer, näringsidkare och intresseorganisationer i skärgården. I tillägg till ovan nämnda upphandlingar kommer ett antal mindre upphandlingar att genomföras under 2013 av bland annat kompletteringstrafik, inklusive helikopter och linjetrafik.

Upphandling pågår av den nya terminalbyggnaden med tillhörande terminalområde vid Allmänna Gränd på Djurgården. Övriga upphandlingar som pågår eller kommer att påbörjas i närtid är livstidsförlängning av M/S Skärgården, motorbyte på M/S Saxaren samt målning av M/S Solöga.

**Händelser i trafiken samt speciella satsningar**

Den nya pendeltågslinjen till Uppsala innebär att resenär kan åka från Stockholm till Uppsala utan byte vid Upplands Väsby. Dessutom går den nya pendellinjen via Arlanda, vilket skapar en direkt förbindelse mellan Stockholm central och Arlanda samt Uppsala central och Arlanda. Det innebär att trafikförvaltningen i samarbete med entreprenören nu kör cirka 25 procent mer pendeltågstrafik jämfört med innan trafikstarten den 9 december 2012. Biljett- och verksamhetssamarbetet kommer att utvecklas ytterligare under 2013.

Under avstängningen av Danviksbron som pågår sedan början av april 2013 körs två nya linjer för att förstärka trafiken. Busskörfält finns i rulsningsriktningen under hela avstängningsperioden.

Ett arbete med att sätta upp 1 000 nya väderskydd i buss- och båttrafiken har påbörjats.

Ett gemensamt arbete tillsammans med Stockholms stad har inletts där ett försök ska genomföras med mål att öka medelhastigheten på busslinje 4, vilket är den mest trafikerade linjen.

Under 2012 vidtog trafikförvaltningen åtgärder mot ej sanerat samt ej rapporterat klotter i stationsmiljöerna. Genom utvidgade avtalskontroller samt vitesföreläggande har nu sanering och rapportering under första tertialet 2013 återgått till i stort sett normala nivåer.

En förändring i betaltjänstlagen kräver från och med 1 februari 2013 registrering av kunden vid köp av sms. Under februari minskade försäljningen av sms-biljetter till följd av detta. En viss överflyttning till andra korta biljetter märktes. Effekten av införandet av ett nytt system för sms-biljetter är liknande även hos andra lokaltrafikaktörer.

Den 31 mars 2013 var sista dagen för försäljning av förköpsremsor. Försäljning av remsor via återförsäljare upphörde 30 april och försäljning av förköpsremsor till skolor och företag planeras att upphöra hösten 2013.

Utveckling av reskassan har fortsatt. Under första tertialet har till exempel förladdade kort som kommer att säljas av återförsäljare testats samt försäljning av reskassa via e-handelskanalen.

Det nuvarande betalssystemet för skärgårdstrafiken kommer att utrangeras och planeras att ersättas av SL Access vid årsskiftet 2013/2014.

En utredning pågår om harmonisering av taxestruktur och biljettsortiment mellan SL och WÅAB och ett förslag planeras att tas fram för beslut under hösten.

WÅAB:s biljettsortiment kommer att utökas med ett terminskort för skolelever liknande det som används inom SL-trafiken. Införandet har aktualiserats genom indragning av ö-kort till boende på Tynningö.

WÅAB deltar i arbetet med planering av ombyggnaden av Slussen avseende ny färjeterminal. WÅAB:s trafik som angör Slussen idag, det vill säga såväl Djurgårdsfärjan som skärgårdstrafiken, kommer att fortsätta göra det under hela byggtiden genom provisoriska lösningar som bland annat inkluderar spärrlinje typ tunnelbana för Djurgårdsfärjan. Både färjeläge och tilläggsplats för skärgårdstrafiken kommer såväl under som efter ombyggnad av Slussen att ligga längre norrut på Skeppsbron. Den nya terminalbyggnaden på Strömkajen har tagits i bruk och invigning har skett.

Kompletteringen av Stockholms regionala trafikförsörjningsprogram för kollektivtrafik på vatten föreslås för beslut i TN i maj. Kompletteringen innehåller förtydliganden om hur landstinget ser på utvecklingen av kollektivtrafik på vatten samt föreslagna målsättningar för detta.

## 3.2 Produktion - Trafik

Produktionsredovisning för kollektivtrafik	Ack utfall 1304	Periodens budget	Avvik %	Ack utfall 1204	Förändr %	Prognos 2013	Budget 2013	Avvik %	Bokslut 2012
<b>på land, tusental:</b>									
Genomsnitt påstigande en vintervardag *	2 749	2 703	2%	2 659	3%	2 698	2 703	0%	2 703
Resenärer en vintervardag *	776	764	2%	751	3%	762	764	0%	763
<b>för resenärer med funktionsnedsätt:</b>									
Antal resenärer/tillstånd 30 apr	69 864	71 200	-2%	70 698	-1%	70 500	71 200	-1%	69 665
Totalt antal resor, tusental **	1 344	1 379	-3%	1 345	0%	4 130	4 055	2%	3 964
<b>på vatten:</b>									
Passagerare tusental	524	586	-11%	563	-7%	3 962	3 962	0%	3 794
- varav skärgårdstrafik	219	242	-10%	229	-4%	1 718	1 718	0%	1 621
- varav hamntrafik	305	344	-11%	334	-9%	2 244	2 244	0%	2 173

\* Prognos och budget avser vintervardagar d v s tertial 1 och 3. Redovisas med en månads fördröjning (mars utfall).

\*\* Innefattar färdtjänstresor, sjuk- och tjänsteresor

### 3.2.1 Kollektivtrafik på land

Utfallet är 2 procent högre än budget och 3 procent högre än föregående år för produktionstalen genomsnittligt antal påstigande och antalet resenärer. Antalet påstigande ökade i januari, jämfört med föregående års januari månad, medan den var på samma nivå under februari och mars. Ökningen i januari kan bero på att föregående års januari var en kallare månad än i år.

Prognos och budget gällande resandeutveckling avser vintervardagar, det vill säga för tertial 1 och 3. Produktionstalen finns tillgängliga med en månads fördröjning vilket medför att utfallet i april månads rapportering avser resande till och med mars.

Prognosen för antal påstigande ligger något lägre än budget. Detta beror bland annat på att konjunkturinstitutet har skrivit ner sin prognos för konsumentprisindex vilket innebär att SL:s taxenivåer inte sjunker reellt i samma utsträckning som de gjorde vid budgeteringen. Prognosen baserar sig på utfall, den senaste befolkningsprognosen från Tillväxt, miljö och regionplanering (TMR)/SLL, antalet sysselsatta i länet, förändringar i antalet utbudskilometrar per trafikslag samt ekonomiska faktorer.

### **3.2.2 Färdtjänsttrafik**

Antalet färdtjänstresenärer är 834 färre än i slutet av april 2012 och understiger budgeterat antal med 1 336. Såväl resenärer med tillstånd för rullstolstaxi som resenärer med tillstånd för taxi har minskat i antal både vid en jämförelse med föregående år och med budget. Mot denna bakgrund beräknas antalet resenärer till 70 500 vid årets slut mot budgeterade 71 200, en minskning med 700 resenärer motsvarande en procent.

Det totala antalet utförda resor till och med april månad överensstämmer med resevolymen vid samma tidpunkt föregående år, men understiger budgeterat volym med 3 procent. Budgeten för 2013 innehåller ett ökat resande med drygt två procent jämfört med 2012. Volymen sjukresor överstiger budget medan antalet färdtjänstresor understiger budgeten, framför allt när det gäller taxiresor. Antalet tjänstresor är något lägre än budgeterat. Förhållandet är likartad vid en jämförelse med första tertialet föregående år. Prognosen för resevolymen 2013 innebär en ökning av den totala resevolymen med 75 000 resor eller 2 procent gentemot budget. Antalet sjukresor beräknas öka med 90 000 medan antalet färdtjänstresor minskar med 15 000.

### **3.2.3 Kollektivtrafik på vatten**

I skärgårdstrafiken har resandet minskat jämfört med föregående år med 4 procent, motsvarande 10 000 passagerare. Det minskade resandet är hänförligt till det besvärliga isläget i skärgården som har medfört ett lägre trafikutbud och förskjutning av vartidtabellen.

En budgeterad resandeökning på helår med 2 procent (beräknad på ett genomsnittligt resande de senaste fem åren) motsvaras av en resandeminskning hittills med 10 procent motsvarande 23 000 passagerare. Sett i ett tioårsperspektiv är resandet det näst lägsta sedan 2003.

I hamntrafiken har resandet minskat med 9 procent det vill säga 29 000 passagerare jämfört med föregående år och i jämförelse med budget är resandet 11 procent lägre det vill säga 39 000 passagerare. Huvuddelen av resandeminskningen, 21 000, utgörs av passagerare med SL-kort. Budget för resande i hamntrafiken beräknas på ett genomsnittligt resande de senaste tre åren och såväl jämförelse med föregående år som budget påverkas av en osedvanlig resandeökning under 2012.

Prognosen för resandet är oförändrad jämfört med budget i avvaktan på utfallet efter högsäsong.

Jämfört med budget har det lägre resandeutfallet inte påverkat biljettintäkterna i skärgårdstrafiken. Däremot har biljettintäkterna i hamntrafiken påverkats och är cirka 1 mkr lägre än budget.



## 4. Verksamhetens ekonomiska resultat

Resultaträkning (Mkr)	Ack utfall 1304	Ack utfall 1204	Förändr %	Periodens budget	Avvik Utf. Perb %	Prognos 2013	Budget 2013	Avv Pr-Bu	Bokslut 2012
Tillskott fr SLL/Landstingsbidrag	2 638	2 494	6%	2 638	0	7 913	7 913	0	7 482
Biljettintäkter/resenärsintäkter	2 219	2 292	-3%	2 397	-178	6 756	7 130	-374	6 719
Uthyrning fordon	455	446	2%	456	-1	1 362	1 348	14	1 341
Uthyrning lokaler	190	234	-19%	236	-46	585	701	-116	692
Reklam	80	83	-4%	79	1	232	236	-4	249
Övriga intäkter	317	261	21%	321	-4	1 079	970	109	1 135
<b>Verksamhetens intäkter</b>	<b>5 898</b>	<b>5 810</b>	<b>2%</b>	<b>6 127</b>	<b>-229</b>	<b>17 928</b>	<b>18 298</b>	<b>-370</b>	<b>17 618</b>
Personalkostnader	-168	-173	-3%	-183	15	-540	-550	10	-546
Köpt landtrafik (SL)	-3 642	-3 480	5%	-3 788	146	-10 920	-11 148	228	-10 518
Köpt färdtjänsttrafik inkl sjukresor (Ftjv)	-371	-376	-1%	-402	31	-1 168	-1 183	15	-1 133
Köpt sjötrafik (WÅAB)	-48	-50	-4%	-53	5	-217	-217	0	-205
Drift och underhåll	-509	-490	4%	-587	78	-1 654	-1 749	95	-1 720
Övriga kostnader	-263	-214	23%	-265	2	-885	-779	-106	-759
<b>Verksamhetens kostnader</b>	<b>-5 001</b>	<b>-4 783</b>	<b>5%</b>	<b>-5 278</b>	<b>277</b>	<b>-15 383</b>	<b>-15 626</b>	<b>243</b>	<b>-14 881</b>
Reavinst/rea förlust/					0			0	
Avskrivningar	-639	-596	7%	-630	-9	-1 953	-1 886	-67	-1 928
Finansnetto	-189	-228	-17%	-241	52	-592	-786	194	-755
Ägartillskott till följd av extraord poster					0				75
<b>Resultat</b>	<b>69</b>	<b>202</b>		<b>-23</b>	<b>92</b>	<b>0</b>	<b>0</b>		<b>129</b>

### 4.1 Tertialets resultat och prognos

Resultatet per den sista april uppgår till 69 mkr jämfört med 202 mkr föregående år och ett budgeterat resultat för perioden på -23 mkr.

Resultatprognosen på årsbasis per sista april redovisar ett nollresultat i enlighet med budget och med tidigare prognos.

Verksamhetens intäkter för första tertiet uppgår till 5 898 mkr jämfört med budgeterat 6 127 mkr, en avvikelse med 4 procent eller 229 mkr. Biljettintäkterna, som svarar för knappt 70 procent av koncernens intäkter exklusive landstingsbidrag, svarar för den största delen av avvikelsen, 178 mkr. Intäktsbudgeten 2013 ökade med 4 procent jämfört med bokslutet 2012. Jämfört med föregående år har verksamhetens intäkter per april ökat med 2 procent eller 88 mkr. Prognosen understiger helårsbudgeten med 370 mkr eller 2 procent och överstiger utfallet 2012 med 310 mkr eller 2 procent.

Verksamhetens kostnader för första tertiet ligger 277 mkr lägre än budget, en avvikelse med 5 procent. Utfallet uppgår till 5 001 mkr jämfört med budgeterat 5 278 mkr. Samtliga kostnadsslag ligger lägre än budgeterat.

Kostnadsbudgeten 2013 ökade med 5 procent jämfört med bokslutet 2012. Jämfört med föregående år har verksamhetens kostnader per april också ökat med 5 procent eller 218 mkr. Prognosen understiger helårsbudgeten med 243 mkr eller 2 procent och överstiger utfallet 2012 med 502 mkr eller 3 procent.

Kostnader för finansnettot minskar till följd av lägre marknadsräntor och lägre låneportfölj. Den positiva budgetavvikelsen uppgår till 52 mkr motsvarande 22 procent. Avskrivningskostnaderna ligger en procent över budgeterad nivå. Finansnettot minskar och avskrivningskostnaderna ökar jämfört med föregående år. Detsamma gäller för prognosen såväl vid en jämförelse med helårsbudget som med föregående års bokslut.

#### 4.1.1 Resultat per trafikindelning

Nedbrutet resultat per trafikslag redovisas i samband med årsbokslut.

#### 4.1.2 Externa intäkter och kostnader

SLL-extern resultaträkning Mkr	SLL-externt Ack utfall 1304	SLL-externt Ack utfall 1204	Förändr %	SLL-externt Prognos 2013	SLL-externt Budget 2013	Avvik Pr-Bu	SLL-externt Bokslut 2012
Verksamhetens intäkter	3 184			9 790	10 155	-365	
Verksamhetens kostnader	-4 957			-15 367	-15 612	245	
Avskrivningar	-638			-1 953	-1 886	-67	
Finansnetto	-39			-91	-154	63	
<b>Resultat</b>	<b>-2 450</b>	<b>0</b>		<b>-7 621</b>	<b>-7 497</b>	<b>-124</b>	<b>0</b>

År 2013 är första året det finns möjlighet att redovisa en samlad bild för samtliga verksamheter som ingår i trafiknämndens verksamhetsområde. Drygt 40 procent av trafiknämndens intäkter är landstingsexterna liksom praktiskt taget samtliga kostnader.

### 4.1.3 Avvikelse mot periodiserad budget

Textkommentar till avvikelser (mkr)	Intäkt Avvikelse Ack utfall- periodbudget	Kostnad Avvikelse Ack utfall- periodbudget	Resultat Avvikelse Ack utfall- periodbudget	Beslut av LF/LS (Belopp)
Biljettintäkter/resenärsintäkter: SL -176 mkr, varav -46 mkr periodbiljetter, Remsa/Reskassa -99 mkr, sms-biljetter -44 mkr, zon-/automatbiljetter 18 mkr, förköpskupong -11 mkr & övriga biljetter 6 mkr (bl a passagebiljetter Arlanda). WÅAB -3 mkr, avseende hamntrafiken.	-178		-178	
Uthyrning fordon: Lägre marknadsränta mm.	-1		-1	
Uthyrning lokaler: vidaredebitering drivström till MTR -39 mkr bokförd under övriga intäkter (budget under uthyrning lokaler), preliminär avräkning värme enligt E 19 har ej skett -4 mkr.	-46		-46	
Övriga intäkter: Skiljedom MTR +36 mkr, högre intäkter från försäljning av biogas till bl a trafikentreprenörer +17 mkr, vidaredebitering drivström från MTR 39 mkr, se ovan uthyrning lokaler. Färdtjänst -3 mkr sålda sjukresor.	-4		-4	
Personalkostnader: Lägre kostn inom TF pga underhållspersonal som övergått till trafikentreprenörer samt vakanser		15	15	
Köpt landtrafik: Lägre kostnader för grundavtal, index, incitament, trygghetsåtgärder m.m.		146	146	
Köpt färdtjänsttrafik inkl sjukresor: Lägre volym färdtjänst med taxi, högre volym sjukresor, lägre kostnad per resa		31	31	
Köpt sjötrafik: Lägre kostnader avseende managementavtal och samarbetsavtal		5	5	
Drift- och underhåll: Lägre kostnader än budget inom SL avseende akut och felavhjälpande underhåll samt planerat underhåll. WÅAB -2 mkr, högre kostnader för maskinunderhåll mm		78	78	
Övriga kostnader: Något under budget inom SL-trafiken. WÅAB -1 mkr, information och PR (grafisk profil)		2	2	
Avskrivningar: Ökade kostnader avskrivningar		-9	-9	
Finansnetto: Lägre marknadsräntor påverkar leasing- och lånekostnader		52	52	
S:a avvikelse	-229	320	92	

#### 4.1.4 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: Nedjustering av intäkter avseende SL- trafik, från periodkort och flertalet andra biljettyper	-374		-374	
Uthyrning fordon:	14		14	
Uthyrning lokaler: Budgeterad intäkt 112 mkr för drivström till MTR finns prognosticerad under Övriga intäkter, mm.	-116		-116	
Reklam	-4		-4	
Övriga intäkter: SL, högre intäkter från försäljn av biogas till bl a trafikentrepr. Lägre intäkt från lagerförsäljning samt från deb tid i invest projekt. Tillkommer intäkt från MTR, se ovan Uthyrning lokaler. Färdtjänst: Lägre intäkter från sjukvården för sjukresor, -5 mkr	109		109	
Personalkostnader: Lägre kostn inom TF pga underhållspersonal som övergått till trafikentreprenörer samt vakanser		10	10	
Köpt landtrafik: Lägre kostnader för index, incitament, biljettkontroll m.m.		228	228	
Köpt färdtjänsttrafik inkl sjukresor: Lägre volym och kostnader för färdtjänstresor, högre för sjukresor		15	15	
Köpt sjötrafik: Prognos överensstämmer med budget.		0	0	
Drift- och underhåll: Akut och felavhjälpande samt planerat underhåll prognostiseras att understiga budget.		95	95	
Övriga kostnader: högre kostnader avseende försäljningskostnader, specialistkonsulter, licensavgifter och biogas.		-106	-106	
Avskrivningar: Högre investeringsvolym/aktiveringsunderlag		-67	-67	
Finansnetto: Lägre marknadsräntor påverkar leasing- och lånekostnader		194	194	
S:a avvikelse	-370	370	0	

#### 4.1.5 Intäkter

Periodens utfall för verksamhetens intäkter uppgår till 5 898 mkr att jämföra med den periodiserade budgeten på 6 127 mkr, en avvikelse med 229 mkr eller fyra procent. Jämfört med föregående års första tertial, då intäkterna var 5 810 mkr, har intäkterna ökat med två procent.

Biljettintäkterna avseende kollektivtrafik på land understiger periodens ackumulerade budget med 178 mkr. Detta förklaras av att försäljningen av periodbiljetter, sms-biljetter, reskassa och flera andra biljettyper är lägre än budgeterat. För en utvidgad analys av biljettintäkterna se avsnitt 4.1.6.

Sjötrafikens biljettintäkter i hamntrafiken är 3 mkr lägre än utfall föregående år och periodens budget. Avvikelsen beror i huvudsak på en ny ersättningsmodell men även på ett minskat resande. Tidigare ersattes WÅAB med ett fast belopp per månad med avräkning vid årets slut medan man nu löpande månadsvis ersätts med ett fast belopp per viserad resenär. Det minskade resandet utgör 0,5 mkr lägre intäkt medan ersättningsmodellen svarar för 2,5 mkr. En utjämning av avvikelsen kommer att ske successivt. Den budgeterade utvecklingen för samtliga biljettintäkter i jämförelse med helårsbokslut 2012 är 8 procent medan utfallet är -22 procent. Utvecklingen följs noga och en djupare analys kommer att göras i samband med att högsäsong har passerat i augusti.

Färdtjänstens intäkter för sjukresekostnader beräknas understiga budgeten vid årets slut med 5 mkr efter en överenskommelse med sjukvårdsförvaltningen om reviderad kostnadsfördelning, där slutbetalning sker i slutet av året.

Intäkter från uthyrning av lokaler understiger budget med 46 mkr för perioden. Detta förklaras främst av att vidaredebitering av drivström till MTR skett på 39 mkr, vilket bokförs under övriga intäkter. För helåret bedöms intäkterna bli 116 mkr lägre än budgeterat beroende på detta. Se vidare kap 4.1.7. Därutöver har preliminär avräkning av värme enligt E19 inte skett, 4 mkr.

Årets prognostiserade intäkter är 17 928 mkr vilket är 370 mkr lägre än budget och 195 mkr lägre än föregående prognos. Den främsta orsaken till den försämrade prognosen är att SL:s biljettintäkter väntas understiga budget med 379 mkr. Periodbiljetterna samt förköpsremsa/reskassa förväntas understiga budget.

Uthyrning av fordon prognostiseras överstiga årets budget med 14 mkr till följd av lägre marknadsränta medan reklamintäkterna förväntas understiga budget med 4 mkr på grund av lägre intäkter från väderskyddsavtalet. Intäkter från uthyrning av lokaler bedöms bli 116 mkr lägre än budgeterat. Detta förklaras främst av att vidaredebitering av drivström till MTR bokförs under övriga intäkter.

Prognosen för övriga intäkter överstiger budget med 109 mkr vilket till stor del förklaras av att vidaredebitering av drivström till MTR budgeterats under uthyrning lokaler.

Färdtjänstens intäkter för sjukresekostnader beräknas understiga budgeten vid årets slut med 5 mkr efter en överenskommelse med sjukvårdsförvaltningen om reviderad kostnadsfördelning.

#### 4.1.6 Utökad analys avseende biljettintäkter i SL-trafiken

Biljettintäkter ackumulerat april

Mkr	2013	Budget	Diff mkr	Diff %
<b>Biljettintäkter</b>	<b>2 159,4</b>	<b>2 335,7</b>	<b>-176,3</b>	<b>-8%</b>
- Periodkort	1 637,7	1 684,1	-46,4	-3%
- Förförskottsremisor/reskassa	394,4	493,1	-98,7	-20%
- Zonbiljetter och kuponger	110,1	147,3	-37,2	-25%
- Övriga biljettintäkter	17,1	11,1	6,1	55%

Inledningen på året har varit svag jämfört med budget. SL:s biljettintäkter, ackumulerat april, understiger budget med 176 mkr och negativa avvikelser återfinns inom i princip alla områden. En orsak till avvikelsen är att budgeten baserades på en för hög resandeökning. Flera större förändringar har också skett, bland annat förändrat förfarande vid sms-köp och införandet av reskassa, där effekter varit svåra att förutsäga och i vissa fall inte beaktats i 2013 års budget.

#### Resandeutveckling i budget

Budgeten är baserad på en prognostiserad resandeökning för 2013 på 3,9 procent. Senare prognoser för 2013 har visat en lägre resandeökning för året som snarare hamnar på 2,1 procent. Effekten av detta, tillsammans med effekten av ett lägre utfall 2012 än vad som var känt vid beräkningen, ger en budget som är cirka 160 mkr för hög för helåret och med en ackumulerad effekt per april på drygt 40 mkr.

Det råder en osäkerhet om hur resandemönster kommer att se ut på längre sikt. Prognosen är baserad på hur resandet efter introduktionen av reskassan och förändring vid sms-köp ser ut ackumulerat april. Prognosen medför en ökning av biljettintäkterna med 0,2 procent jämfört med 2012 och med 6,0 procent jämfört med budget.

#### Förändrad redovisningsprincip reskassa

Under våren 2012 introducerades reskassa i liten skala. Volymerna ökade sparsamt och tog inte fart förrän vid årsskiftet och framförallt inför försäljningsstoppet av förförskottsremsan den 31 mars 2013. En ekonomisk effekt från reskassan är att principen för redovisning av intäkter förändrades. Med förförskottsremsa bokfördes intäkten vid köpet medan intäkten för reskassa bokförs först när resan genomförs.

SL:s skuld till resenärerna (laddning minskat med resande) uppgick vid årsskiftet 2012/2013 till 16 mkr. Vid utgången av april har skulden ökat till 82 mkr. Effekten av redovisningsförändringen har resulterat i att de redovisade intäkterna för 2013 är cirka 65 mkr lägre för första tertiet.

Årseffekten 2013 från denna förändring skattas till cirka 100 mkr. För 2014 uppstår ingen, eller liten, effekt. I budget 2013 var effekten av detta inte beaktad.

### **Förändring sms**

En förändring i betaltjänstlagen kräver från och med den 1 februari 2013 en registrering av kunden vid köp av sms. Under februari minskade försäljningen av sms-biljetter, och därmed intäkterna, kraftigt till följd av detta. Jämfört med budget uppgår avvikelsen för sms-biljetter ackumulerat april till 44 mkr. Effekten av införandet av ett nytt system för sms-biljetter är liknande även hos andra lokaltrafikaktörer.

Under mars och april har ökningen varit marginell, dock märks en överflyttning till andra korta biljetter. Zonbiljetter har samma pris mot kunden varför överströmningen inte ger någon ekonomisk effekt. Reskassa har dock ett lägre pris varför en prisseffekt uppstår där SL "förlorar" intäkter.

Förändringen vid köp av sms-biljett var inte känd vid budgeteringstillfället varför denna förändring i sin helhet är en avvikelse mot budget. Lägre intäkter till följd av överströmning till andra biljettyper bedöms minska intäkterna med 42 mkr för helåret 2013.

Utöver den redan nämnda överströmningen från sms-biljett till reskassa märks också en överflyttning från förköpsremsa till 30-dagarsbiljett. 30-dagarsbiljetten står, till skillnad från övriga långa periodbiljetter, för en ökning jämfört med föregående år. Även rensat från generell resandeökning är mönstret detsamma varför en överströmning till 30-dagarsbiljett måste ha skett.

En överflyttning från förköpsremsa innebär en intäktsminskning eftersom resenärerna kan resa till en lägre totalkostnad med 30-dagarsbiljetten jämfört med reskassa eller förköpsremsa. Överströmningen från förköpsremsan till 30-dagarsbiljetten beräknas innebära en intäktsminskning med ca 12 miljoner för 2013 förutsatt att mönstret håller i sig året ut.

#### **4.1.7 Intäktpåverkande poster**

MTR Stockholm AB (MTR) inledde under hösten 2012 ett skiljeförfarande mot SL avseende MTR:s skyldighet att erlagga ersättning för drivström. SL har debiterat MTR avgifter för traktion minus återmatning samt, enligt en schablonberäkning, för hjälpkraft och värme. Frågorna i skiljemålet var om det är SL eller MTR som slutligt ska stå för energiförbrukningen avseende hjälpkraft och värme samt – i den händelse att det är MTR som ska stå för dessa förbrukningskostnader – hur de kostnaderna ska beräknas.

Dom meddelades i april 2013. Domstolen fann att SL ska äga rätt till ersättning för hjälpkraft och värme, men för perioden fram till april 2012 endast intill det belopp som vitsordats av MTR. Vilken ersättning SL ska ha rätt till för hjälpkraft och värme för tiden därefter har lämnats öppen. Att ersättning ska utgå har skiljemännen dock beslutat.

Då MTR endast slutligt ska stå för det vitsordade beloppet innebär det att SL skall utge 45 mkr (varav 9 mkr utgör mervärdesskatt), jämte ränta till dess betalning sker. Vardera part ska stå för sina respektive rättegångskostnader.

#### 4.1.8 Personal

Personalkostnaderna utgör 3 procent av trafiknämndens totala verksamhetskostnad.

Bemanningskostnader Mkr)	Ack utfall 1304	Periodens budget	Avvik mkr	Ack utfall 1204	Förändr %	Prognos 2013	Budget 2013	Avvik mkr	Bokslut 2012
Summa personalkostnader	-168	-183	15	-173	-3%	-540	-550	10	-546
varav förändring sem o löneskuld	-4	0	-4	-4	0%	0	0	0	1
varav lönekostnad	-95	-101	6	-96	-1%	-322	-318	-4	-284
varav pensionskostnad	-24	-20	-4	-14	71%	-50	-60	10	-50
varav inhyrd personal	-13	-12	-1	-21	-38%	-59	-35	-24	-60
<b>Summa bemanningskostnad</b>	<b>-168</b>	<b>-183</b>	<b>15</b>	<b>-173</b>	<b>-3%</b>	<b>-540</b>	<b>-550</b>	<b>10</b>	<b>-546</b>
<b>Snitt årsarbetare TF</b>	564	621				613	613		601
<b>Snitt årsarbetare WÅAB</b>	28	30				30	30		
<b>Sjukfrånvaromått</b>	Ack utfall 1304	Ack utfall 1204	Förändr %-enh			Prognos 2013	Budget 2013	Avvik %-enh	Bokslut 2012
Procentuell sjukfrånvaro TF	4,7	3,1	1,6				3,4		2,8
Procentuell sjukfrånvaro WÅAB	2,2	1,3	0,9				0		1,3

Verksamhetens personalkostnader ligger per sista april 15 mkr lägre än budgeterat, en avvikelse med 8 procent. Utfallet för personalkostnaderna uppgår till 168 mkr jämfört med budgeterat 183 mkr. Orsaken är en överföring till trafikentreprenörer i samband med ett nytt underhållsavtal från 2013 och därutöver vissa vakanta tjänster. Pensionskostnader ligger över budget medan lönekostnader och kostnader för utbildning, konferenser med mera ligger under budget. Kostnaderna för inhyrd personal är något högre än budget.

Jämfört med föregående år har personalkostnaderna minskat med 7 mkr eller 3 procent. Den budgeterade personalkostnadsförändringen 2013 jämfört med utfall 2012 är noll.

Årets prognostiserade personalkostnader är 540 mkr att jämföra med budgeterat 550 mkr, en avvikelse på 10 mkr eller cirka 2 procent.



Kostnaderna för inhyrd personal prognostiseras högre än budgeterat till följd av beräknad utveckling av vakansläget. Prognosen är oförändrad jämfört med föregående prognos.

Helårsarbete närvaro/frånvaro exkl extratid	Ack utfall 1304	Ack utfall 1204	Förändr %	Prognos 2013	Budget 2013	LF/LS beslut (Ja/Nej)	Bokslut 2012
<b>Totalt årsarbetare TF</b>	<b>564</b>	<b>621</b>	<b>-9%</b>	<b>613</b>	<b>613</b>		<b>601</b>
Verksamhetsförändringar	-39						
Ersätta vakanser	14						
Förändring visstidsanställningar	15						
Förtida rekr inför avgångar	0						
Pensionsavgångar	-6						
Utökningar/avgångar, netto	-41						
<b>Totalt årsarbetare WÅAB</b>	<b>23</b>	<b>21</b>	<b>10%</b>	<b>30</b>	<b>30</b>		<b>29</b>

Antalet årsarbetare inom trafiknämndens verksamhetsområde har minskat sedan föregående år i enlighet med tabellen ovan. Antalet årsarbetare inom WÅAB är högre än föregående år, vilket beror på dubbelbemanning i samband med rekrytering av ny personal samt utökat personalbehov i samband med upphandlingar.

#### 4.1.9 Köpt landtrafik

Periodens utfall för köp landtrafik är 3 642 mkr att jämföra mot den periodiserade budgeten på 3 788 mkr. Avvikelsen på 146 mkr eller 4 procent avser till stor del kostnader för grundavtalen, av vilka några är nya för året och baserade på en tidigare ej nyttjad ersättningsmodell. Modellen utgår från antal verifierat betalande påstigande (VBP), vilket varit svårt att beräkna fullt ut i budgeten. Dessutom har en alternativ ersättningsmodell fått tillämpas i avvaktan på att metoden för visering av biljetter säkras. Indexkostnaderna följer grundavtalens kostnadsutveckling och har därmed ej nått budgeterad nivå i början av året. En gynnsam utveckling av elpriset påverkar också index nedåt. Incitamenten som är kopplade till de nya trafikavtalen tar längre tid för entreprenören att beräkna, varför faktureringen av incitament sker senare än vad som budgeterats. Diskussion om viten i anslutning till avtalsstart i januari för busstrafiken i Norrort pågår. Trygghetsåtgärder har inte behövts i budgeterad omfattning. Budgeten för resultatet av förhandlingar med Stockholmståg nyttjas ej, då förhandlingarna avslutades 2012. Även kostnaderna för Contact center och biljettkontrollen understiger budget.

I budgetavvikelsen ingår också vissa budgetöverskridanden. Budgeterad avstängning av tvärbanan kommer exempelvis inte att genomföras och stationsavgifter som ej budgeterats ökar kostnaderna för Uppsalapendeln.

Vid årets slut beräknas kostnaderna för köpt landtrafik understiga budget med 228 mkr, motsvarande 2 procent. Orsakerna är i stort sett desamma

som för utfallet. Grundavtalens kostnader beräknas dock i huvudsak nå budgeterad nivå till årets slut. Index bedöms understiga budget, till stor del beroende på låga elpriser. Förhandlingarna beträffande trafikstarten för busstrafiken i Norrort beräknas resultera i vite för entreprenören. Därtill kommer ett lägre pris för biljettkontroll enligt nytt avtal från årsskiftet och en avslutad förhandling med Stockholmståg utan beräknade ekonomiska konsekvenser.

Kostnaderna per april är 5 procent högre än kostnaderna för motsvarande period 2012. Kostnadsökningen innefattar nya avtal, trafikförändringar samt prisutveckling. Den budgeterade kostnadsökningen i jämförelse med helårsbokslut 2012 är 6 procent.

#### **4.1.10 Köpt färdtjänsttrafik**

Kostnaderna för köpt färdtjänsttrafik uppgår till 371 mkr och understiger budget med 31 mkr eller 8 procent till följd av en mindre volym färdtjänstresor, framför allt med taxi, och ett lägre pris per resa än budgeterat. Indexuppräknings för 2013 har ännu ej slagit igenom fullt ut. Antalet resenärer med färdtjänsttillstånd har minskat. Resandet per resenär är konstant. Kostnaderna för sjukresor överstiger däremot budget något och antalet sjukresor är fler än budgeterat.

Prognosen för färdtjänsttrafiken understiger årsbudgeten med 15 mkr. Volymen färdtjänstresor med taxi beräknas bli lägre än budget liksom priset per resa. Antalet resenärer beräknas vara färre än budgeterat vid årets slut. Kostnaderna för sjukresor beräknas däremot överstiga budget med 5 mkr. Volymen sjukresor ökar. Hälso- och sjukvårdsförvaltningen har kostnadsansvaret för sjukresorna enligt avtal. Förhandlingar om avtal för tiden efter 2013 har inletts.

#### **4.1.11 Köpt sjötrafik**

Periodens utfall för köpt trafik är 48 mkr och är 5 mkr lägre än den periodiserade budgeten, det vill säga 9 procent. Avvikelsen avser såväl managementavtal som anbudstrafik och beror till del på isläget i skärgården, vilket medfört neddragningar i trafiken samt senareläggning av trafikstart för vartidtabellen till den 26 april 2013. Den budgeterade kostnadsökningen i jämförelse med helårsbokslut 2012 är 6 procent och utgörs av ökning från indexerade trafikavtal i huvudsak grundat på entreprenörernas personal- och teknikkostnader. Utfallet hittills jämfört med föregående år visar en utveckling med minus 4 procent. Prognosen är oförändrad jämfört med budget. En djupare analys kommer att göras i samband med att högsäsongen avslutas i augusti.

#### **4.1.12 Drift- och underhåll**

Periodens utfall för drift och underhåll uppgår till 509 mkr att jämföra mot föregående års utfall på 490 mkr, vilket är en ökning med 4 procent. Dock är kostnaderna 13 procent lägre än den periodiserade budgeten på 587 mkr. Avvikelsen mot budget på 78 mkr hänför sig till att planerat underhåll inte genomförts i budgeterad omfattning. Upparbetningen förväntas öka under resterande del av året. Kostnaderna för drift ligger högre än budget medan kostnader för både planerat underhåll och akut och felavhjälpande underhåll ligger lägre än budget. Exempel på planerat underhåll som ännu inte blivit utfört under perioden är interntelevision och kameror vid dörrstängning, SL webb & mobil samt skyltning.

Kostnadsutfallet avseende elenergi/media ligger strax under budget. Det pris som TF betalar under 2013 har byggts upp under åren från 2008 genom succesiva prissäkringar. Under hösten 2012 och vintern 2013 var elpriserna på kraftbörsen lägre än tidigare, varpå SL:s handel med terminer blev förmånligare. Effekten av den uppskattade kostnadsminskningen har inarbetats i prognosen för 2013.

Prognosen avseende drift och underhåll uppgår till 1 654 mkr jämfört med årsbudgeten på 1 749 mkr. Akut och felavhjälpande samt planerat underhåll prognostiseras att understiga budget.

De nya underhållsavtalen (UH2012) som tecknats, ger leverantörerna ett större helhetsansvar och nya incitament för att sköta underhållet av driften. Konsekvenserna av avtalen är fortfarande svårbedömda då de inneburit en förändring av kostnadsstrukturen men de förväntas ge kostnadssänkningar inom drift och underhåll då leverantörens helhetssyn premieras och en större framsynighet styr underhållet.

Sjötrafiken visar en högre kostnad jämfört med periodiserad budget om 2 mkr för reparation och underhåll avseende skrovarbeten i fartyget Norrskär och renovering av motorer i M/S Roslagen. En oförutsedd reparationskostnad uppstod efter grundstötning med Waxholm II på grund av lågt vattenstånd.

#### **4.1.13 Övriga kostnader**

Periodens utfall för övriga kostnader är 263 mkr vilket ligger ungefär på det budgeterade värdet 265 mkr. Föregående år var utfallet 214 mkr.

Kostnaderna för biogas till busstrafiken har ökat jämfört med budget på grund av ökade volymer och pris.

Prognosen avseende övriga kostnader uppgår till 885 mkr i jämförelse med helårsbudget 779 mkr. Avvikelsen förklaras av högre kostnader än

budgeterat avseende försäljningskostnader, specialistkonsulter, IT konsulter, licensavgifter och biogas vilka till viss del motverkas av lägre kostnader för reklam och PR, inhyrda fordon samt kontorskostnader.

Övriga kostnader för WÅAB är något högre än periodiserad budget och avser kostnader för grafisk profil. Kostnaden rymms dock inom årets budget.

#### **4.1.14 Kapitalkostnader**

##### **Avskrivningar**

Avskrivningarna per april 2013 uppgår till 639 mkr. Utfallet är 1 procent högre än den periodiserade budgeten. Vidare är utfallet 7 procent högre jämfört med motsvarande period föregående år.

Årets helårsprognos över avskrivningarna visar en ökning med 4 procent jämfört med budget. Avskrivningsunderlaget baserar sig på beräknat utfall för befintliga anläggningstillgångar samt avskrivningar för pågående och tillkommande investeringar. Prognostiserade siffror inkluderar avskrivningar på investeringar som aktiverades efter tidpunkten för budget.

##### **Finansnetto**

Finansnettot påverkas av den förändrade konjunkturen. Utvecklingen har medfört att Sveriges Riksbank har sänkt reporäntan i högre takt än vad som bedömdes då SL:s budget togs fram. Enligt direktiv från SLL Internfinans har budgeten lagts med en rörlig ränta på 1,8 procent, med rörlig ränta menas Stibor med 90 dagars löptid. Den faktiska rörliga räntan för perioden januari till april uppgick till 1,2 procent.

Periodens utfall för finansnettot är -189 mkr att jämföra mot den periodiserade budgeten på -241 mkr. Avvikelsen förklaras av lägre marknadsräntor vilket påverkar räntekostnaderna positivt för såväl leasingkostnader som upptagna lån med rörlig ränta. Låneportföljen är dessutom lägre än budgeterat vilket påverkar räntekostnaderna positivt. Den lägre räntenivån påverkar ränteintäkterna på banktillgodohavanden och swapkostnader negativt.

Kostnadsminskningen uppgår per sista april till 17 procent jämfört med samma period år 2012. Förändringen beror på en lägre räntenivå samt en mindre låneportfölj.

Den budgeterade kostnadsökningen i jämförelse med helårsbokslut 2012 är 4 procent.

Kostnadsminskningen för finansnettot förväntas i prognosen för 2013 uppgå till 25 procent jämfört med budget. Prognosen uppgår till -592 mkr

jämfört med budgeterat -786 mkr. Avvikelsen beror främst på ett lägre ränteläge än budgeterat samt att låneportföljen är mindre än budgeterat.

## 4.2 Investeringar

Trafiknämndens investeringar sträcker sig över samtliga trafikslag och fördelas per investeringstyp samt specificerade respektive ospecificerade investeringar i tillhörande bilaga Trafikinvesteringar.

Specificerade investeringar uppgår till cirka 80 procent av den prognostiserade investeringsvolymen för året, resterande 20 procent består av ospecificerade investeringar, främst reinvesteringar och Waxholmsbolagets investeringar.

Investeringar Trafiknämnden	Ack utfall tom perioden	Budget 2013	Prognos 2013 per mars	Prognos 2013 per april	Förändring prognos mars-april	Upparbetningsgrad prognos	* Avvikelse budget 2013
<b>Specificerade investeringar</b>							
Landtrafik	1 077	7 383	6 001	5 548	-453	19%	-1 835
Specificerade totalt	1 077	7 383	6 001	5 548	-453	19%	-1 835
<b>Ospecificerade investeringar</b>							
Landtrafik	208	1 377	1 925	1 348	-577	15%	-29
Sjötrafik	3	70	70	70	0	5%	0
Ospecificerade totalt	211	1 447	1 995	1 418	-577	15%	-29
Landtrafik nedjustering		-139	-2 106	-1 077			
<b>Trafiknämnden totalt</b>	<b>1 288</b>	<b>8 691</b>	<b>5 890</b>	<b>5 890</b>	<b>0</b>	<b>22%</b>	<b>-2 801</b>
Varav ersättningsinvesteringar	148	1 279	1 006	1 006	0	0	

\* Avvikelse mellan budget och prognos innevarande år

### Årsprognos i förhållande till budget 2013

Fastställd investeringsbudget för 2013 uppgår till 8 691 mkr vilket innebär att prognosen understiger budget för samma period med 2 801 mkr. Avvikelsen kan främst förklaras av att Trafikförvaltningen under framtagandet av förslag till investeringsplan för budgetår 2014 och planår 2015-2018 genomförde en bedömning av medelsförbrukningen för 2013. Med utgångspunkt från identifierade risker i specificerade objekt och överplanering avseende ospecificerade ersättningsinvesteringar gjordes en neddragning för att öka sannolikheten för att begärda investeringsmedel upparbetas. Neddragningen för året uppgick till - 2 106 mkr. Avvikelsen kan även förklaras av att Landstingsfullmäktige den 18 september beslutade om justerad investeringsbudget för 2012. Beslutet innebar att Trafikförvaltningens budget justerades ned med 1 466 mkr utifrån en bedömning av medelsbehovet för 2012 och att budget för 2013 ökade med motsvarande belopp.

Därutöver baserades beräkningen av Trafiknämndens budget för respektive år på de förutsättningar som gällde 2012. Sedan dess har ytterligare senareläggningar under 2012 orsakade av planprocesser och förändringar i utbetalningsplaner skett som påverkar 2013.

### ***Utfall i förhållande till årsprognos 2013***

Sedan föregående prognos har ytterligare medel upparbetats. Investeringsutfallet per april uppgår till 1 288 mkr, vilket motsvarar en upparbetningsgrad i förhållande till årets prognos om 22 procent.

### ***Årsprognos 2013***

Projektet och programmen innehåller osäkerheter på grund av att plan- och bygglovsprocesser, upphandlingar och tillgängliga resurser både internt och externt påverkar möjligheterna att genomföra planerade investeringar enligt föreslagna tidplaner. Erfarenhetsmässigt sker alltid förskjutningar i tid som orsakar prognosförändringar som Trafikförvaltningen har svårt att påverka. Prognosen per april och har uppdaterats med de prognosförändringar som identifierats sedan föregående prognos i mars.

Sedan prognosen i mars har ytterligare senareläggningar orsakade av överklaganden och förändringar i utbetalningsplaner skett som påverkar projektet och programmets tidplaner. Senareläggningarna återfinns främst i Hammarbydepån som ingår i Program Spårdepåer och fordonsprojektet i program Tvärbana Norr Solnagrenen.

Senareläggningarna bedöms dock ligga inom den erfarenhetsmässiga justeringen som togs fram vid bedömningen av medelsförbrukningen för året i samband med framtagandet av förslaget till investeringsplan 2014-2018. Årsprognosen uppgår till 5 890 mkr och med hänsyn taget till den erfarenhetsmässiga justeringsposten ligger årsprognosen kvar på samma nivå som i mars. Justeringen för kvarvarande osäkerheter som kan innebära att ytterligare investeringar senareläggs under året uppgår per april till 1 077 mkr.

Se förändringar per specificerat investeringsobjekt i nästkommande avsnitt.

#### **4.2.1 Specificerade investeringar**

Specificerade investeringar drivs vanligtvis som program och består av ett antal projekt som hålls samman för att optimera samverkan och uppföljning. Projektet kännetecknas av att de är har en total investeringsutgift som överskrider 100 mkr, är strategiskt viktiga, komplexa eller särskilt omfattande.

#### ***Prognosförändringar specificerade investeringar***

Utfallet per april uppgår till 1077 mkr vilket motsvarar en upparbetningsgrad om 23 procent. Årsprognosen före justeringspost

uppgår till 5 548 mkr och understiger föregående prognos med 453 mkr. Med hänsyn tagen till justeringsposten uppgår prognosen till 4 767 mkr och ligger kvar på samma nivå som i mars. Justeringsposten per april uppgår till -782 mkr och har sänkts med 453 mkr sedan prognosen i mars.

Nedan återfinns kortfattade beskrivningar av de förändringar som inträffat sedan föregående rapporteringstillfälle fördelat per investeringsobjekt. Ospecificerade investeringar återfinns under avsnitt 4.2.4 Ospecificerade investeringar.

Investeringsutgift 2013 Specificerade objekt	2013						
	Ack förbrukning tom april	Budget 2013	Prognos 2013 per mars	Prognos 2013 per april	Förändring prognos mars-april	Upparbetsgrad prognos	* Avvikelse budget 2013
10001 Program Roslagsbanan kapacitetsförstärkning	71	549	497	472	-25	15%	-52
10002 Program Bussdepåer	61	568	432	426	-7	14%	-136
10004 Program Slussen	7	65	58	50	-8	13%	-7
10005 program Röda linjen uppgradering	83	2 017	1 613	1 613	0	5%	-404
10006 Program Citybanan	1	11	9	9	0	7%	-2
10007 Program Tvärbana Norr Solnagrenen	249	1 407	1 271	1 086	-185	23%	-136
10008 Program Spårväg City	73	1 031	518	518	0	14%	-513
10012 Program IT med säkerhetsaspekt	15	88	98	98	0	15%	10
10013 Program Spårdepåer	10	450	400	188	-213	6%	-50
10014 Program Mötesplats SL	7	75	80	71	-9	10%	5
10015 Program SL Access	2	10	15	15	0	14%	5
10028 Program Pendeltåg	480	1 026	918	918	0	52%	-108
Kistagrenen	2	40	12	9	-3	17%	-28
Hässelbygrenen	4	17,5	11	11	0	31%	-6
Tunnelbana Nacka	12	25	46	42	-4	28%	21
Spårväg Syd	0	0	20	10	-10	0%	20
Hagastaden	0	2	0	3	3	6%	-2
Roslagsbanan till Arlanda	0	0	0	0	0	0%	0
Färdtjänstsystem	0	0	0	2	2	0%	0
Fordonsdator ("Buss-PC")	0	1,5	0	2	2	0%	-2
C20 - uppgradering	2	0	4	8	4	19%	4
Övriga förstudier	0	0	1	1	0	0%	1
<b>Totalt</b>	<b>1 077</b>	<b>7 383</b>	<b>6 001</b>	<b>5 548</b>	<b>-453</b>	<b>18%</b>	<b>-1 835</b>
Program förskjutningar & effektiviseringar		-139	-1 234	-782			
<b>Totalt inkl riskbedömning</b>	<b>1 077</b>	<b>7 244</b>	<b>4 767</b>	<b>4 767</b>	<b>-453</b>	<b>23%</b>	<b>-2 478</b>
Varav ersättningsinvesteringar	306	1 285	1 006	1 006			

\* Avvikelse mellan budget och prognos innevarande år

### Program Roslagsbanans kapacitetsförstärkning

Utfallet per april uppgår till 71 mkr vilket motsvarar en upparbetsgrad om 15 procent. Årsprognosen uppgår till 472 mkr och understiger föregående prognos med 25 mkr. Avvikelsen kan främst förklaras av att programmet fått besparingskrav och omarbetat sin prognos för att minska investeringsutgifterna enligt beslutad ram. Programmet har ännu ingen detaljplanering framtagen för samtliga projekts genomförande varav prognosen är osäker. Avvikelsen kan även till viss del förklaras av lägre utgifter än förväntat avseende tillgänglighetsanpassningen av stationer.

**Program Bussdepåer**

Utfallet per april uppgår till 61 mkr vilket motsvarar en upparbetningsgrad om 14 procent. Årsprognosen uppgår till 426 mkr och understiger föregående prognos med 7 mkr. Avvikelsen kan förklaras av att produktionen i Fredriksdal går långsammare än beräknat till följd av rådande markförhållanden.

**Program Slussen inkl Tvärbanan till Sickla station**

Utfallet per april uppgår till 7 mkr vilket motsvarar en upparbetningsgrad om 13 procent. Årsprognosen uppgår till 50 mkr och understiger föregående prognos med 8 mkr. Avvikelsen kan förklaras av att förstudien för Söderströmsbron blivit billigare än beräknat och att färre utredningar än beräknat behövts i Saltsjöbanans utredning.

**Program Röda linjen**

Utfallet per april uppgår till 83 mkr vilket motsvarar en upparbetningsgrad om 5 procent. Inga förändringar av årsprognosen rapporteras.

**Program Citybanan**

Utfallet per april uppgår till 1 mkr vilket motsvarar en upparbetningsgrad om 7 procent. Inga förändringar av årsprognosen rapporteras.

**Program Tvärbana Norr Solnagrenen**

Utfallet per april uppgår till 249 mkr vilket motsvarar en upparbetningsgrad om 23 procent. Årsprognosen uppgår till 1 086 mkr och understiger föregående prognos med 185 mkr. Avvikelsen kan främst förklaras av att tidplanen för leveransen av de nya fordonen som skall trafikera tvärbanan har senarelagts. Senareläggningen är en konsekvens av förseningarna i leveransen av signalsystemet som innebar att tvärbanans färdigställande flyttades sex månader framåt i tiden. Avvikelsen kan även förklaras av att projektet för spårutbyggnaden längs med Solnagrenen reviderat betalningsplanen avseende signalsäkerhetssystemet vilket innebär att delar av de planerade utbetalningarna förskjuts till nästkommande år.

**Program Spårväg City**

Utfallet per april uppgår till 73 mkr vilket motsvarar en upparbetningsgrad om 14 procent. Inga förändringar av årsprognosen rapporteras.

**Program IT med säkerhetsaspekt**

Utfallet per april uppgår till 15 mkr vilket motsvarar en upparbetningsgrad om 15 procent. Inga förändringar av årsprognosen rapporteras.

**Program Spårdepåer**

Utfallet per april uppgår till 10 mkr vilket motsvarar en upparbetningsgrad om 6 procent. Årsprognosen uppgår till 188 mkr och understiger



föregående prognos med 213 mkr. Avvikelsen är en följd av att tilldelningsbeslut och bygglov för Hammarbydepån överklagats vilket medför att byggnationen senareläggs och påbörjas tidigast hösten 2013. Årsprognosen för året är osäker på grund av att projektet inte ännu vet hur lång tid överklagandeprocessen kommer att ta.

#### **Program Mötesplats SL**

Utfallet per april uppgår till 7 mkr vilket motsvarar en upparbetningsgrad om 10 procent. Årsprognosen uppgår till 71 mkr och understiger föregående prognos med 9 mkr. Avvikelsen kan förklaras av förändringar i utbetalningsplanen för Hötorgets generalentreprenör vilket innebär att delar av planerade utbetalningar förflyttas till nästkommande år.

#### **Program SL Access**

Utfallet per april uppgår till 2 mkr vilket motsvarar en upparbetningsgrad om 14 procent. Inga förändringar av årsprognosen rapporteras.

#### **Program Pendeltåg**

Utfallet per april uppgår till 480 mkr vilket motsvarar en upparbetningsgrad om 52 procent. Inga förändringar av årsprognosen rapporteras.

#### **Kistagrenen**

Akkumulerat utfall per april 2013 uppgår till 2 mkr vilket motsvarar 17 procent i upparbetningsgrad. Kistagrenens prognos per april för 2013 är reviderad till 9 mkr vilket är 3 mkr lägre än prognosen per mars 2013. Förändringen beror på att färdigställandet av förstudien har framskjutits till mars 2014.

#### **Hässelbygrenen**

Utfallet per april uppgår till 4 mkr vilket motsvarar en upparbetningsgrad om 31 procent. Inga förändringar av årsprognosen rapporteras.

#### **Tunnelbana till Nacka**

Akkumulerat utfall per april 2013 är 12 mkr vilket motsvarar 28 procent i upparbetningsgrad. Prognos per april uppgår till 42 mkr och understiger föregående prognos i mars med 4 mkr.

#### **Spårväg Syd**

Arbetet med den fördjupade förstudien har inte påbörjats ännu varför utfall är 0 kr. Prognos per april uppgår till 10 mkr och understiger föregående prognos med 10 mkr.

**Hagastaden**

Akkumulerat utfall 2013 är 0,2 mkr vilket ger en uppberbningsgrad om 6 procent. Prognosen uppgår till 3 mkr och överskrider föregående prognos med 3 mkr. Avvikelse mellan prognos per mars och april kan förklaras av att inriktningen har förändrats under projektets gång.

**C20 uppgradering**

Akkumulerat utfall är 2 mkr vilket ger en uppberbningsgrad på 20 procent. Prognosen för året uppgår till 8 mkr och överskrider föregående prognos med 4 mkr.

**Beskrivning av specificerade investeringar****Program Röda linjen**

Programmet omfattar anskaffning och införande av ett nytt signalsystem för den Röda linjen, 96 nya tunnelbanefordon samt byggnation av en ny depå i Norsborg, ombyggnation av depåerna i Hammarby och Nyboda för introduktionen av de nya tunnelbanefordonen C30. I programmet ingår även att utreda, samt om möjligt införa helautomatisk drift. Målet med programmet är i enlighet med Trafikplan 2020 att möjliggöra en kapacitetsökning på Röda linjen från dagens 24 avgångar i timmen i vardera riktningen till 30 avgångar, vilket innebär en ökning om 25 procent i rusningstrafik. Samtliga projekt som ingår i programmet förväntas vara tagna i drift då de sista fordonen levereras 2021.

**Program Spårdepåer**

Programmet omfattar ombyggnader av spårdepån i Hammarby. Verksamheten vid bandepån i Slakthusområdet flyttas till Hammarbydepån för att ge plats åt den kommande idrotts- och evenemangsarenan Stockholmsarenan. Därutöver ingår ombyggnation av depån i Högdalen samt flytt av Bromma svarv till Högdalen. Målet med Hammarbydepån är att möjliggöra en exploatering av slakthusområdet för att Stockholms arena skall kunna släppa in den mängd publik som den är dimensionerad för. Målet med ombyggnationen av depån i Högdalen är öka depåns kapacitet för uppställning av upphandlade och kommande upphandlade fordon. Hammarbydepån förväntas tas i drift i slutet av 2014, tidplanen för ombyggnationen av depån i Högdalen är osäker men förväntas påbörjas 2018.

**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 modernisering av tunnelbanestation Hornstull och Hötorget samt övriga åtgärder som behöver utföras under programmets genomförande.

**Program Pendeltåg**

Program Pendeltåg är en sammanslagning av program PT utökad trafik och program PT Trafikverkets åtgärder. Programmet omfattar projekt inom området för trafikutveckling. SL har ett antal pågående fordonsleveranser, planerade nyanskaffningar och pågående depåprojekt. Totalt hanterar programmet nyanskaffning av 129 fordon varav 83 fordon redan levererats och går i trafik. Resterande 46 fordon som ska levereras kommer att trafikera Citybanan och ersätta de gamla fordonen X10 som idag trafikerar pendeltågsnätet. Första fordonet levereras i januari 2016 och samtliga fordon förväntas vara levererade 2017 för att möta den utökade trafiken då Citybanan tas i drift.

I programmet ingår även upphandling av trafik till Uppsala via Arlanda, ombyggnad av brodepån och genomförande av upphandling av hyresavtal för Depå Nord. Vidare omfattar programmet även projekt som drivs av Trafikverket och där SL är medfinansierare och kravställare. Dessa projekt är Solna station norra uppgången mot Friends arena, ny station i Vega samt åtgärder på stationerna längs Mäljarbanan för att möta utbygganden till 4-spår. Programmet syftar till att samordna projekten samtidigt som SL blir en tydlig kravställare med en tydlig kontaktyta.

**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 Tomtebodan i norr till station Stockholm södra i söder, samt en komplett planskild järnvägs korsning 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, att finansiera tillkommande SL-specifik utrustning bland annat en hiss och kommersiella ytor, samt att hantera intrånget och störningarna i tunnelbanan. Övriga tillkommande avtalade kostnader hanteras av SLL. Programmet avslutas 2017 då Citybanan tas i drift.

**Program Spårväg City**

Programmets syfte är att möjliggöra trafikering mellan Gåshaga brygga och Sergels torg via den planerade stadsdelen Norra Djurgårdsstaden samt att tillgänglighetsanpassa befintlig spårvägs linje. Programmet omfattar nya spår från Djurgårdsbron till Ropsten, utrustning och partiell dubbelspårsutbyggnad av Lidingöbanan, ny depå för spårvagn på Lidingö, anskaffning av 24 nya fordon samt upphandling av ny trafik på färdigställda och driftsatta delsträckor. Programmet omfattar även åtgärder på befintlig Spårväg city som innebär upprättande av systemhandlingar 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.

Programmet påbörjar byggnationen under 2013 och planerad trafikstart för hela Spårväg city är 2018. De första 7 fordonen levereras under 2014 och möter Lidingöbanans driftstart vid årsskiftet 2014/2015.

### **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 15 nya spårfordon. Genomförandet pågår och beräknad tidpunkt för färdigställande är augusti 2014 med etappvis trafikstart till Solna Centrum från oktober 2013. Första fordonet har levererats i början på maj 2013.

### **Program Roslagsbanans Utbyggnad**

Programmet omfattar dubbelspårsutbyggnad, nya depåer samt 22 nya fordon i syfte att erbjuda möjligheter till jämn 10 minuterstrafik. Utöver detta innefattar programmet även upprustning av befintliga fordon, Säkerhetshöjande åtgärder på plankorsningar längs med befintlig bana, tillgänglighetsanpassning av stationer, renovering och stambyte på fastigheten RB 30 samt bullerskyddsåtgärder på de sträckor som inte byggs ut till dubbelspår. Anläggningarna tas i drift löpande fram till 2018, med start av jämn 15-minuterstrafik i mitten av 2015. De första fordonen levereras under 2016.

### **Program Bussdepåer**

Programmet omfattar nyinvesteringar i Charlottendal, Ekerö och Gubbängen. I programmet ingår även en ny depå i Fredriksdal och en planerad depå i Tomtebodas ersättning till depån i Hornsberg. Dessa depåer byggs som ersättning till befintliga innerstadsdepåer vilka som en del av medlingsavtalet med Stockholm Stad skall exploateras för kontor och bostäder. Målet med programmet är att skapa nya moderna bussdepåer som tillskapar ytterligare depåkapacitet för bussar och därigenom möjliggör utökning av kapaciteten för busstrafiken.

### **Program Slussen**

Programmet är en samordning av SL:s åtgärder och behov i och angränsande till Stockholms stads projekt avseende Slussen. Syftet med programmet är att hålla samman pågående och planerade aktiviteter som rör Slussen för att därmed skapa tydlighet i relation med Staden och därmed bättre möjlighet till helhetssyn gällande SL:s och stadens åtgärder. Programmets investeringar omfattar förstärkningsåtgärder

Söderströmsbron, åtgärder på Saltsjöbanan och förlängning av befintlig tvärbana från Sickla udde till Sickla station.

### **Program IT med säkerhetsaspekt**

Programmet är en samordning av IT-projekt och syftar till att samordna vinster och ge en säker och stabil leverans av de säkerhets- och trygghetsaktiviteter som pågår. Programmets leveranser erbjuder trafikentreprenörerna en stabil och säker radiokommunikation genom att migrera samtliga radiokommunikationssystem inom trafikförvaltningen till ett gemensamt radiosystem för buss och spårbunden trafik. Programmet nyanskar ett elektroniskt passersystem med tillhörande administration av objekts- och behörighetshandling, samt uppgraderar det befintliga kamerasytemets mjukvara. Väktare görs synliga under jord genom möjlighet till GPS-positionering på karta. Programmet avslutas 2014.

### **SL Access**

Projektet omfattar SL:s nya betal- och biljettsystem SL Access med samtliga ingående delar och trafikslag. Projektet består av Reskassan, som ersätter remsan, samt e-handel för köp och återladdning av biljetter via Internet. Projektet avslutas under 2013-2014.

### **Kistagrenen**

Kistagrenen avser nybyggnation av spårväg och är en förbindelse på tvären i regionen som ger kortare restider till boende, arbetsplatser och andra viktiga resmål. Kistagrenen kommer att komplettera dagens spårstruktur som i huvudsak består av förbindelser in mot de centrala delarna av Stockholm.

Just nu pågår förberedande åtgärder inför beslut om genomförande. Den fördjupade förstudien beräknas vara klar i oktober 2013 när nämnden beräknas fatta genomförande- och anskaffningsbeslut för Programmet.

### **Hässelbygrenen**

Projektet omfattar en upprustning och modernisering av broar plattformar, bana, el, signal, IT/tele och stationer på grön linje mellan Alvik och Hässelby Strand. Projektet inkluderar även en upprustning av Brommaplan.

Just nu pågår förberedande åtgärder inför beslut om genomförande. Förstudien för Hässelbygrenen beräknas vara klar 30 september 2013 och för närvarande pågår planering av fördjupande utredningar samt framtagande av uppdragsspecifikationer. Inriktningsbeslut för Hässelbygrenen prövas i augusti 2013.

### **Tunnelbana till Nacka**

Projektet avser byggnation av en ny tunnelbana till Nacka. Om det beslutas att en tunnelbana till Nacka ska byggas, fortsätter Trafikförvaltningen med att ta fram en järnvägsplan och de berörda kommunerna tar fram detaljplaner.

En förstudie pågår och beräknas vara färdigställd 2013-12-31. Syftet med förstudien är att belysa konsekvenser och måluppfyllelse av olika sträcknings- och trafikeringsalternativ för en tunnelbana till Nacka. Beslutet om sträckning motsvarar inriktningsbeslutet. Inriktningsbeslutet väntas kunna tas under våren 2014.

### **Spårväg Syd**

Projektet omfattar byggnation av ny spårväg som länkar samman de regionala stadskärnorna Flemingsberg och Skärholmen-Kungens kurva och förbättrar kollektivtrafiken utmed sträckan Flemingsberg – Masmö – Skärholmen/Kungens kurva – Fruängen – Älvsjö. Förbindelsen innebär bättre möjligheter till resor i tvärlinje med byten till pendeltåget i Flemingsberg och Älvsjö samt till tunnelbanan i Skärholmen, Fruängen och Masmö.

Förstudien är klar och beslutad av Trafiknämnden i oktober 2012. Trafiknämnden gav i uppdrag att genomföra en fördjupad förstudie för en första etapp av Spårväg syd. Beslutet som fattades i oktober 2012 är motsvarande ett inriktningsbeslut. Under 2013 och 2014 arbetar Trafikförvaltningen med att ta fram en fördjupad förstudie inför ett genomförandebeslut.

### **Kollektivtrafik till Hagastaden**

De senaste åren har flera utredningar genomförts om kollektivtrafikförsörjningen av Hagastaden (tidigare Karolinska – Norra Station). Projektets uppgift är att ta fram underlag för beslut om ett alternativval av kollektivtrafiklösning – tunnelbana, spårväg eller buss. Under maj 2013 pågår arbetet med att ta fram ett informationsärende till Trafiknämnden i maj 2013 som belyser tunnelbana, spårväg och buss.

### **Roslagsbanan till Arlanda**

Syftet med förstudien har varit att studera om det är motiverat med en tvärförbindelse mellan de regionala stadskärnorna Arlanda/Märsta och Täby C/Arninge och vilket trafikslag och sträckning som i så fall rekommenderas. Förstudien har haft ett trafikslagsövergripande perspektiv, vilket innebär att lösningar som bygger på såväl buss- som spårtrafik har analyserats. Förstudien färdigställdes under slutet av 2012 och den 11 december 2012 tog Trafiknämnden beslut om att skicka ut förstudien på remiss till berörda remissinstanser. Just nu pågår arbetet

med remissammanställningen. Tidigast i augusti 2013 kan beslut om förstudie fattas (inriktningsbeslut).

### Färdtjänstsystem och Fordonsdator Buss PC

Just nu pågår arbetet med att ta fram ett utredningsbeslut för förstudierna. Under maj månad beräknas förstudierna för Färdtjänstsystem och Fordonsdator Buss PC att starta.

### C20 Uppgradering

Förstudien ska beskriva teknisk status och livstidsbegränsande faktorer på C20 samt övriga förutsättningar och identifiera nödvändiga åtgärder för att uppnå planerad/önskad livslängd. Förstudien ska presentera åtgärder som säkerställer vagnarnas funktion, driftsäkerhet och som kan bidra till att uppfylla SLs mål med trafiken. Förstudien beräknas kunna färdigställas under 2013 och ett genomförandebeslut beräknas kunna fattas av Trafiknämnden i december 2013.

### Övriga förstudier

Under 2013 kommer programfasen för Bussterminalen Handen och förstudierna för Ersättningsdepåerna i Nacka, Handen, Märsta och Åkersberga. Förstudierna för realtidsinformation och biljett och betalsystem ligger längre fram i tiden.

#### 4.2.2 Ospecificerade investeringar

Ospecificerade investeringar kännetecknas av att de har en total investeringsutgift som understiger 100 mkr och är mindre omfattande i jämförelse med specificerade investeringar. Projekten består till största delen av reinvesteringar som behövs för att säkerställa och bibehålla befintliga anläggningars status.

Ospecificerade objekt	Ack förbrukning tom april	Budget 2013	Prognos 2013 per mars	Prognos 2013 per april	Förändring prognos mars-april	Upparbetningsgrad prognos	* Avvikelse budget 2013
Landtrafik	208	1 377	1 925	1 348	-577	15%	-29
Landtrafik Erfarenhetsmässig justering			-872	-295			
Sjötrafik	3	70	70	70	0	4%	0
<b>Totalt</b>	<b>211</b>	<b>1 447</b>	<b>1 123</b>	<b>1 123</b>	<b>0</b>	<b>19%</b>	<b>-29</b>
Varav ersättningsinvesteringar	260	1 017	817	817			

\* Avvikelse mellan budget och prognos innevarande år

### Avvikelser

Utfallet för Trafiknämndens ospecificerade investeringar uppgår till 211 mkr vilket motsvarar en upparbetningsgrad om 19 procent. En årsprognos för ospecificerade investeringar 2013 har upprättats per april och den visar att 2013 års investeringsprognos uppgår till 1 123 mkr. En kort

sammanfattning av avvikelser avseende ospecificerade investeringar fördelat på Trafikförvaltningen och WÅAB redovisas nedan.

### **Kollektivtrafik på land**

Utfallet per april uppgår till 208 mkr vilket motsvarar en upparbetningsgrad om 15 procent före justeringsposten. Årsprognosen uppgår till 1 348 mkr och understiger föregående prognos med 577 mkr. Nedjusteringen kan förklaras av att föregående prognos baserades på en överplanering i samband med framtagandet av investeringsplanen i februari. Vid prognosarbetet per april har hänsyn tagits till att ackumulerat utfall per april visar på en låg upparbetningsgrad. Prognosen ligger dock inom den nedjustering som gjordes i samband med framtagandet av investeringsplanen. Årsprognosen för trafikförvaltningens ospecificerade investeringar uppgår till 1 061 mkr och ligger med hänsyn taget till justeringsposten kvar på samma nivå som i mars. Nedjusteringen per april uppgår till -287 mkr och har sänkts med 577 mkr sedan prognosen i mars.

### **Kollektivtrafiken på vatten**

Utfallet per april uppgår till 3 mkr vilket motsvarar en upparbetningsgrad om 5 procent. Årsprognosen uppgår till 70 mkr och ligger kvar på samma nivå som i mars.

Sjötrafikens investeringsbudget uppgår sammanlagt till 70 mkr år 2013. Av dessa utgör 31 mkr fartygsinvesteringar, 26 mkr investeringar i maskiner och inventarier och då i huvudsak det nya betalsystemet samt 13 mkr avseende anläggningar vid Allmänna Gränd och Slussen. Hittills har upparbetats cirka 5 procent av budgeten. Upphandlingar pågår av flera objekt, vilket kommer att rendera utgifter under hösten och i slutet av året. Detta gäller i synnerhet utgift för betalsystemet.

## **4.3 Analys och eventuella riskfaktorer**

- 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 med nuvarande låneportfölj en förändring av finansnettot med cirka 110 mkr på årsbasis. I ett längre perspektiv påverkas även lån som idag är bundna. För låneportföljen som idag är 26 mdr blir siffran 260 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 bränslekostnads-utvecklingen och kan variera stort över relativt kort tid.
- Tillkommande myndighetskrav är en svårbedömd men med reell risk avseende på det ekonomiska utfallet.
- Enligt ett tidigare avtal med Keolis har SL åtagit sig att ta tillbaka vissa bussar vilket kan komma att medföra reaförluster.
- Enligt en dom i skiljenämnden i april 2013 ska förhandlingar om en ny modell för debitering av drivström till MTR genomföras. Det kan medföra kostnadsökningar för SL.
- En dialog förs med våra revisorer om i vilken utsträckning projektering i tidiga skeden ska kostnadsföras respektive aktiveras. Förändrade principer kan resultera i kostnadsökningar.
- Ett förändrat resmönster hos färdtjänstresenärerna är svårt att förutsäga och ger snabbt genomslag i förändrade kostnader. En ytterligare resa per år och person ökar kostnaderna med 17 mkr.
- Oljeprisets utveckling påverkar sjötrafikens bränslekostnader. En förändring av budgeterat bränslepris med +/- 10 procent påverkar driftkostnaderna med +/- 4 mkr. Det pris som WÅAB betalar för bränslet per kubikmeter har i medeltal sjunkit med 1,4 procent sedan årsskiftet. Jämfört med samma period föregående är den totala kostnaden för bränsle 3 procent lägre. Bränslepriset utgör i nuläget därför ingen riskfaktor.
- Den osäkerhet som rådde när budgeten lades avseende de sjötrafikavtal som löpte ut vid årsskiftet 2013/2014 har avvärjts genom nyupphandling och förlängning av avtal. Det finns i nuläget ingen risk för avtalsvakuum första kvartalet 2014.
- Avseende nyupphandling av skärgårdstrafiken planeras tilldelningsbeslut senast 2013-10-01. Ifall beslut uteblir eller att

upphandlingarna överprövas finns risk för avtalsvakuum från andra kvartalet 2014. En riskbedömning av detta läge har gjorts.

#### **4.4 Finansiering**

Koncernens likviditet uppgår till 338 mkr, vilket är 206 mkr lägre än vid årsskiftet.

Räntebärande skulder uppgår till 25 532 mkr varav 11 396 mkr avser leasingfinansiering av fordon. Motsvarande belopp vid årets början var 25 190 mkr varav leasingfinansiering 11 554 mkr.

SL har tecknat ränteswapavtal till ett belopp om 2 100 mkr för att skydda kassaflödet från räntekostnader hänförliga till finansiering med rörlig ränta. Ränteswaparna har medfört en ökning av årets räntekostnader med 20 mkr.

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

### **5. Ledningens åtgärder**

Prognostiserade biljettintäkter för 2013 understiger budget med 379 mkr, men beräknas ligga i nivå med 2012 års intäkter. Ett antal åtgärder behöver därför vidtas för att uppnå ett resultat i balans:

- Ökad fokusering på intäktssäkring. Fusk och svinn ska minimeras. Möjligheterna att öka försäljning och resande genom aktiva åtgärder ska analyseras och genomföras.
- Metoden för att göra resandeprognoser ska utvecklas och förfinas.
- Försäljningskommunikationen ska utvecklas.
- Trafikpersonalen ska få ytterligare utbildning och information avseende intäktssäkring och försäljning.

Aktiviteter för att reducera kostnaderna med fokus på kostnader som har begränsad påverkan på trafiken och resenärerna kommer att genomföras.

Genom att vidta åtgärder enligt ovan redovisar trafikförvaltningen ett prognostiserat resultat om noll kronor för 2013.

I syfte att minska risker avseende redovisning av projekteringar sker dialog med revisorerna.

Lekmannarevisorerna bedömde i sin årsrapport för 2012 att den interna styrningen och kontrollen var ”inte helt tillräcklig”. Det var dock en förbättring jämfört med året innan då bedömningen var ”otillräcklig”.

Ett omfattande arbete pågår löpande inom trafikförvaltningen för att genomföra de rekommendationer som revisorerna lämnat.

I december 2012 fattade Trafiknämnden beslut om internkontrollplanen för 2013 i syfte att förebygga och hantera identifierade risker i verksamheten. Uppföljning och rapportering till styrelse/trafiknämnd görs i samband med årsbokslut.

Den 1 juni 2013 tillträder en Risk och kontrollansvarig (CRO), en nyinrättad tjänst inom Trafikförvaltningen.

## 6. Specifika ägardirektiv

Trafiknämnden följer de specifika ägardirektiven.

## 7. Landstingets finanspolicy

Trafiknämnden följer landstingets finanspolicy.

## 8. Styrelsebehandling

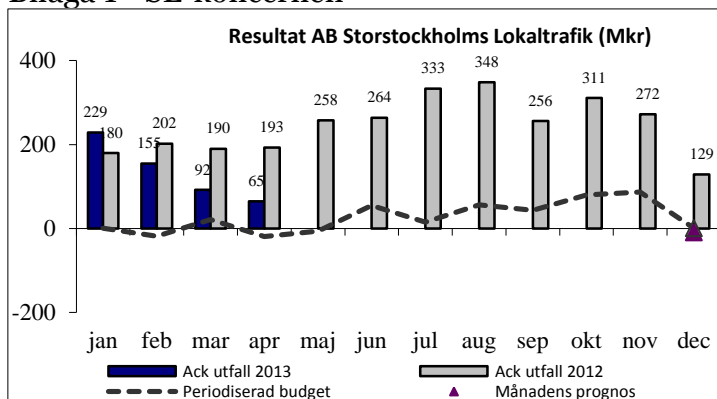
Tertialrapporten för april månad behandlas i trafiknämnden den 27 augusti 2013.

Anders Lindström  
Förvaltningschef och verkställande direktör

### **Bilagor**

1 -3 Specifikationer per verksamhet/bolag  
Trafikinvesteringar  
Verksamhetstal  
Finansuppföljning

## Bilaga 1 - SL-koncernen



Resultaträkning (Mkr)	Ack utfall 1304	Periodens budget	Avvik %	Ack utfall 1204	Förändr %	Prognos 2013	Budget 2013	Avvik %	Bokslut 2012
Tillskott fr SLL/Landstingsbidrag	2 265	2 265	0%	2 134	6%	6 796	6 796	0%	6 402
Biljettintäkter	2 159	2 336	-8%	2 235	-3%	6 518	6 898	-6%	6 505
Uthyrning fordon	455	456	0%	446	2%	1 363	1 348	1%	1 341
Uthyrning lokaler	187	236	-21%	234	-20%	580	701	-17%	691
Reklam	80	79	1%	83	-4%	232	236	-2%	249
Övriga intäkter	275	242	14%	182	51%	831	721	15%	764
<b>Verksamhetens intäkter</b>	<b>5 421</b>	<b>5 614</b>	<b>-3%</b>	<b>5 314</b>	<b>2%</b>	<b>16 320</b>	<b>16 700</b>	<b>-2%</b>	<b>15 952</b>
Personalkostnader	-25	-170	-85%	-162	-85%	-23	-509	-95%	-512
Köpt trafik	-3 642	-3 788	-4%	-3 480	5%	-10 919	-11 148	-2%	-10 518
Drift och underhåll	-477	-570	-16%	-445	7%	-1 564	-1 679	-7%	-1 596
Övriga kostnader	-374	-251	49%	-225	66%	-1 315	-745	77%	-727
<b>Verksamhetens kostnader</b>	<b>-4 518</b>	<b>-4 779</b>	<b>-5%</b>	<b>-4 312</b>	<b>5%</b>	<b>-13 821</b>	<b>-14 081</b>	<b>-2%</b>	<b>-13 352</b>
Reavinst/realförlust	-28			-3		-20			98
Avskrivningar	-623	-616	1%	-583	7%	-1 907	-1 844	3%	-1 890
Finansnetto	-187	-238	-21%	-223	-16%	-582	-776	-25%	-752
Ågartillskott till följd av extraord poster									74
<b>Resultat</b>	<b>65</b>	<b>-19</b>		<b>193</b>		<b>-10</b>	<b>0</b>		<b>129</b>

Anm. Personalkostnader redovisas huvudsakligen i trafikförvaltningen. SL-koncernen köper personella resurser från trafikförvaltningen som redovisas och prognostiseras under övriga kostnader i tabellen ovan.

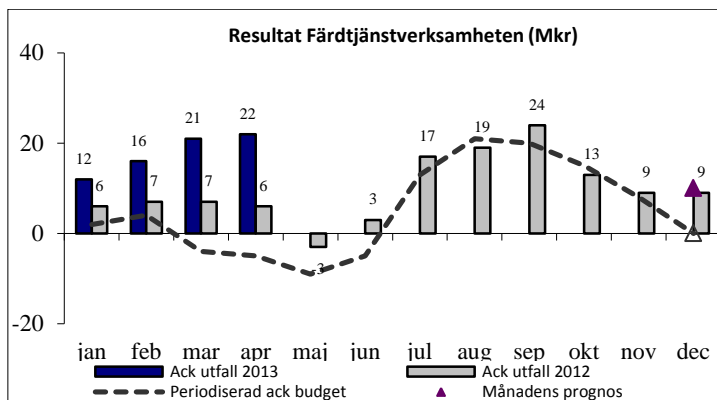
Investeringar Trafiknämnden	Ack utfall 1304	Prognos 2013	Budget 2013	* Avvikelse 2013	** Utfall/ prognos 2013
<b>Specificerade investeringar</b>					
SL	1 077	5 548	7 383	-1 835	19%
Specificerade totalt	1 077	5 548	7 383	-1 835	19%
<b>Osificerade investeringar</b>					
SL	208	1 348	1 377	-29	15%
Osificerade totalt	208	1 348	1 377	-29	15%
SL nedjustering			-1 077	-139	
<b>SL totalt</b>	<b>1 285</b>	<b>6 896</b>	<b>8 760</b>	<b>-1 864</b>	<b>19%</b>
Varav ersättningsinvesteringar	148	1 006	1 279		

\* Avvikelse mellan budget och prognos innevarande år

\*\* Upparbetaingsgrad i förhållande till årsprognos

Produktionsredovisning för kollektivtrafik	Ack utfall 1303	Periodens budget	Avvik %	Ack utfall 1203	Förändr %	Prognos 2013	Budget 2013	Avvik %	Bokslut 2012
<b>på land (tusental):</b>									
Genomsnitt påstigande en vintervardag	2 749	2 703	2%	2 659	3%	2 698	2 703	0%	2 703
Resenärer en vintervardag	776	764	2%	751	3%	762	764	0%	763

## Bilaga 2 - Färdtjänstverksamheten

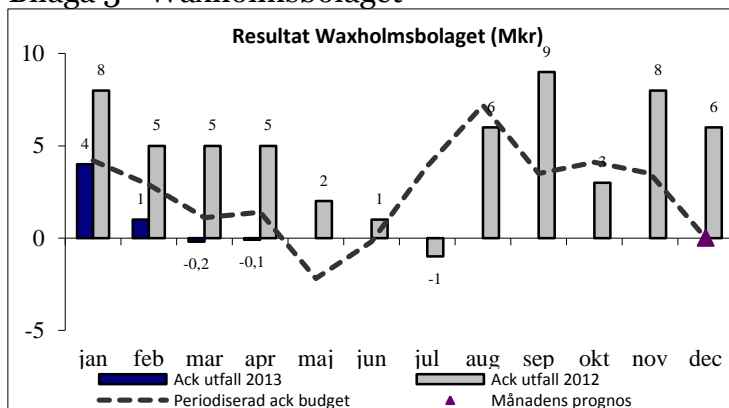


Resultaträkning (Mkr)	Ack utfall 1304	Periodens budget	Avvik %	Ack utfall 1204	Förändr %	Prognos 2013	Budget 2013	Avvik %	Bokslut 2012
Landstingsbidrag	282	282	0%	274	3%	846	846	0%	821
Resenärsavgifter	62	62	0%	59	5%	185	185	0%	179
Från HSN för sjukresor	68	71	-4%	68	0%	207	212	-2%	208
Övriga intäkter	4	4	0%	4	0%	11	12	-8%	12
<b>Verksamhetens intäkter</b>	<b>416</b>	<b>419</b>	<b>-1%</b>	<b>405</b>	<b>3%</b>	<b>1 249</b>	<b>1 255</b>	<b>0%</b>	<b>1 220</b>
Köpt färdtjänsttrafik	-293	-325	-10%	-301	-3%	-946	-965	-2%	-917
Sjukresor	-85	-83	2%	-82	4%	-243	-239	2%	-237
Tjänsteresor	-4	-4	0%	-4	0%	-11	-11	0%	-10
Övriga kostnader	-12	-12	0%	-12	0%	-39	-40	-3%	-46
<b>Verksamhetens kostnader</b>	<b>-394</b>	<b>-424</b>	<b>-7%</b>	<b>-399</b>	<b>-1%</b>	<b>-1 239</b>	<b>-1 255</b>	<b>-1%</b>	<b>-1 210</b>
Reavinst/realförlust									
Avskrivningar									
Finansnetto									-1
<b>Resultat</b>	<b>22</b>	<b>-5</b>		<b>6</b>		<b>10</b>	<b>0</b>		<b>9</b>

Avvikelsen mot den periodiserade budgeten uppgår till 27 mkr. Intäkterna understiger budgeten något totalt sett. Ersättningen från HSN för sjukresor betalas ut i annan takt än vad som budgeterats. Kostnaderna för färdtjänsttrafik understiger budget till följd av en mindre volym färdtjänstresor till ett lägre pris per resa än budgeterat. Indexuppräknings av priserna för 2013 har ännu ej slagit igenom fullt ut. Kostnaderna för sjukresor överstiger budget något och antalet resor är fler än budgeterat. Prognosen visar ett överskott. Antal resor beräknas ej nå budgeterad volym eller prisnivå.

Produktionsredovisning för kollektivtrafik	Ack utfall 1304	Periodens budget	Avvik %	Ack utfall 1204	Förändr %	Prognos 2013	Budget 2013	Avvik %	Bokslut 2012
<b>För resenärer med funktionsnedsättning:</b>									
Antal resenärer/tillstånd 30 apr	69 864	71 200	-3%	70 698	-1%	70 500	71 200	-1%	69 665
Totalt antal resor **	1 344	1 379	-3%	1 345	0%	4 130	4 055	2%	3 964

\*\* Innefattar färdtjänstresor, sjuk- och tjänsteresor

**Bilaga 3 - Waxholmsbolaget**


Resultaträkning (Mkr)	Ack utfall 1304	Periodens budget	Avvik %	Ack utfall 1204	Förändr %	Prognos 2013	Budget 2013	Avvik %	Bokslut 2012
Tillskott fr SLL/Landstingsbidrag	82	82	1%	78	5%	247	247	0%	235
Biljettintäkter/Resenärsavgifter	12	15	-18%	16	-23%	110	110	0%	102
Övriga intäkter	4	4	7%	7	-44%	24	24	0%	27
<b>Verksamhetens intäkter</b>	<b>99</b>	<b>102</b>	<b>-3%</b>	<b>101</b>	<b>-2%</b>	<b>381</b>	<b>381</b>	<b>0%</b>	<b>364</b>
Personalkostnader	-7	-6	12%	-6	20%	-23	-23	0%	-19
Köpt trafik	-48	-53	-10%	-50	-4%	-217	-217	0%	-205
Reparation, underhåll	-7	-5	25%	-5	29%	-17	-17	0%	-14
Driftkostnader fartyg	-12	-12	-4%	-11	5%	-53	-53	0%	-48
Övriga kostnader	-7	-6	23%	-6	16%	-19	-19	0%	-22
<b>Verksamhetens kostnader</b>	<b>-82</b>	<b>-83</b>	<b>-2%</b>	<b>-78</b>	<b>4%</b>	<b>-329</b>	<b>-329</b>	<b>0%</b>	<b>-309</b>
Avskrivningar	-14	-14	-1%	-14	4%	-43	-43	0%	-38
Finansnetto	-3	-3	-15%	-4	-23%	-10	-10	0%	-12
<b>Resultat</b>	<b>0</b>	<b>1</b>		<b>5</b>		<b>0</b>	<b>0</b>		<b>6</b>

Avvikelse mot periodiserad budget är -1 mkr. En ny ersättningsmodell för biljettintäkter i hamntrafiken har inte fått genomslag i budget. Utjämnning mellan utfall och budget sker under året. Isläget i skärgården medför trafikneddragningar som påverkat trafik kostnaderna positivt. Oförutsedd kostnad för reparation efter grundstötning pga låg vattennivå ger högre underhållskostnader. Ett strategiskt arbete med företagets grafiska profil i början av året tynger utfallet för övriga kostnader. Prognosen överensstämmer med budget.

Investeringar (Mkr)	Ack utfall 1304	Prognos 2013	Budget 2013
Trafikinvesteringar	1	31	31
Maskiner/Inventarier/IT	1	26	26
Mark/Anläggningar	2	13	13
<b>Totalt investeringar</b>	<b>3</b>	<b>70</b>	<b>70</b>

Produktionsredovisning för kollektivtrafik	Ack utfall 1304	Periodens budget	Avvik %	Ack utfall 1204	Förändr %	Prognos 2013	Budget 2013	Avvik %	Bokslut 2012
<b>på vatten:</b>									
Passagerare tusental	524	586	-11%	563	-7%	3 962	3 962	0%	3 794
-varav skärgårdstrafik	219	242	-10%	229	-4%	1 718	1 718	0%	1 621
-varav hamntrafik	305	344	-11%	334	-9%	2 244	2 244	0%	2 173