

Trafiknämnden
2014-11-04, info punkt 12

Trafiknämnden

MÅNADSRAPPORT SEPTEMBER 2014

Innehållsförteckning

1.	Resultatuppföljning januari – september och förväntad utveckling	3
1.1	Sammanfattning.....	3
1.2	Väsentlig avvikelse utfall mot periodiserad budget	5
1.3	Väsentlig avvikelse årsprognos mot årsbudget	6
1.4	Verksamhetens intäkter och kostnader	7
1.5	Investeringar	12
1.6	Produktion - Trafik.....	14
2.	Ledningens åtgärder	16
	Bilaga 1 - SL-koncernen.....	18
	Bilaga 3 - Waxholmsbolaget.....	20
	Bilaga 4 - Specifikation Investeringsobjekt.....	21

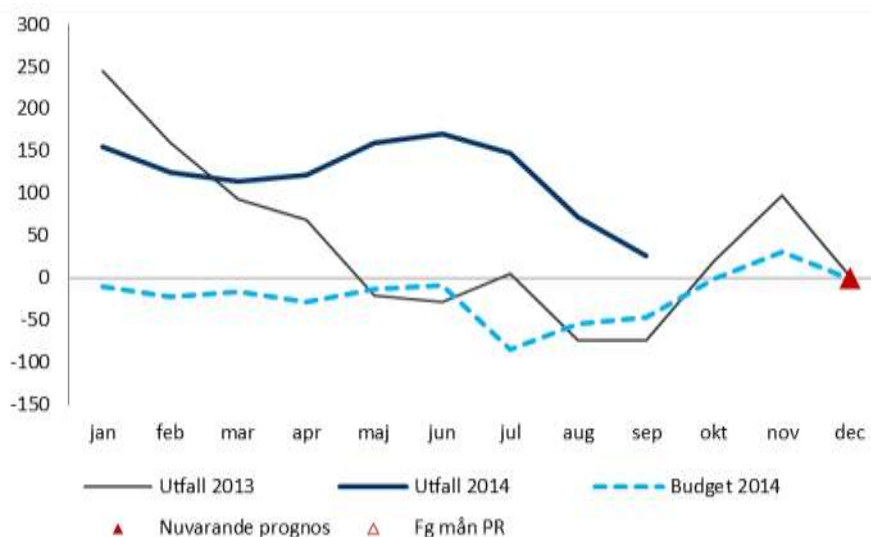
1. Resultatuppföljning januari – september och förväntad utveckling

1.1 Sammanfattning

Trafiknämndens (TN) verksamhetsområden är trafikförvaltningen (TF) inklusive färdtjänsten, AB Storstockholms Lokaltrafik (SL) med dotterbolag och Waxholms Ångfartygs AB (WÅAB).

- Resultatet för perioden för trafiknämndens verksamhetsområden är 27 mkr (-73 mkr föregående år) jämfört med budgeterat -46 mkr.
- Resultatprognosen för året uppgår fortsatt till 0 mkr (0 mkr).
- Investeringsutfallet uppgår till 5 113 mkr och motsvarar en upparbetningsgrad om 68 procent gentemot årets prognos.
- Investeringsbudgeten för året uppgår till 8 118 mkr. Investeringsprognosen för året uppgår till 7 500 mkr och understiger därmed årets investeringsbudget med 618 mkr.
- Antalet resande är i nivå med föregående år.

Diagram. Resultat 2014 jämfört med resultat 2013 och budget 2014.



Tabell. Resultat 2014 jämfört med resultat 2013 och budget 2014. Verksamhetsinterna intäkter och kostnader ingår ej i resultaträkningen nedan.

Resultaträkning Mkr	Ack utfall 1409	Ack utfall 1309	Förändr %	Period Budget	Avvik Utf-Perb	Prognos 2014	Budget 2014	Avvik Pr-Bu	Bokslut 2013
Tillskott fr SLL/Landstingsbidrag	6 317	5 935	6%	6 317	0	8 423	8 423	0	7 913
Biljettintäkter/resenärsintäkter	5 127	4 920	4%	5 256	-129	7 006	7 133	-127	6 696
Uthyrning fordon	1 023	1 023	0%	1 019	4	1 366	1 359	7	1 365
Uthyrning lokaler	438	445	-2%	492	-54	597	648	-51	598
Reklam	175	174	1%	176	-1	234	234	0	233
Övriga intäkter	788	741	6%	723	65	1 062	987	75	1 177
Verksamhetens intäkter	13 869	13 237	5%	13 983	-114	18 687	18 784	-97	17 982
Personalkostnader	-336	-322	4%	-385	49	-494	-516	22	-487
Köpt landtrafik (SL)	-8 530	-8 217	4%	-8 542	12	-11 286	-11 416	130	-10 949
Köpt färdtjänsttrafik /Ftjv)	-904	-885	2%	-887	-17	-1 221	-1 208	-13	-1 199
Köpt sjötrafik (WÅAB)	-190	-163	17%	-198	8	-244	-244	0	-210
Drift och underhåll	-1 114	-1 144	-3%	-1 355	241	-1 696	-1 829	133	-1 555
Övriga kostnader	-730	-647	13%	-596	-134	-934	-805	-129	-914
Verksamhetens kostnader	-11 805	-11 378	4%	-11 964	159	-15 875	-16 018	143	-15 314
Avskrivningar	-1 597	-1 482	8%	-1 513	-84	-2 243	-2 017	-226	-2 010
Finansnetto	-440	-451	-2%	-552	112	-569	-750	181	-656
Resultat	27	-73		-46	73	0	0	0	2

1.2 Väsentlig avvikelse utfall mot periodiserad budget

Resultatet för trafiknämnden uppgår till 27 mkr per september att jämföra med ett budgeterat resultat på -46 mkr, en avvikelse med 73 mkr.

Textkommentar till avvikelser (mkr)	Intäkt	Kostnad	Resultat	Beslut av LF/LS/HSN (Belopp)
	Avvik	Avvik	Avvik	
	Ack utf-Ack budget	Ack utf-Ack budget	Ack utf-Ack budget	
Biljettintäkter/resenärsintäkter				
<i>SL: Lägre genomsnittlig intäkt per biljett (pris) och färre antal påstigande (volym) WÅAB: övergång till SL-taxa i hamntrafiken.</i>	-129		-129	
Övriga intäkter				
<i>SL: Högre intäkter från försäljning, biogas och lager med mera samt lägre hyresintäkter pga senare inflytt i Ulvsundadepån än som planerats.</i>	15		15	
Köpt landtrafik				
<i>Lägre kostnader för grundavtal E20 (busstrafik i Norrort och lokalbanor), index, trygghetsåtgärder med mera. Högre kostnader för vissa bussavtal, bl a E22 (Innerstaden och Lidingö), avgifter till Trafikverket, tvärbanans Solnagren samt slutavräkningar för 2013.</i>			12	12
Köpt färdtjänsttrafik inkl sjukresor				
<i>Högre kostnader till följd av att resande omfördelas från taxi till rullstolstaxi. Kostnadsökningen reduceras av en totalt sett minskad resevolym.</i>			-17	-17
Köpt sjötrafik				
<i>Lägre kostnadsutveckling för managementavtal.</i>			8	8
Övriga kostnader				
<i>SL: Lägre kostnader för planerat-, akut- och felavhjälpande underhåll samt elenergi/media, personal med mera.</i>			156	156
Kapitalkostnader				
<i>SL: Lägre marknadsräntor påverkar leasing- och lånekostnader. Högre avskrivningskostnader.</i>			28	28
Summa avvikelse	-114	187	73	0

1.3 Väsentlig avvikelse årsprognos mot årsbudget

Prognosen för resultatet uppgår fortsatt till 0 mkr och ligger därmed på samma nivå som budget. Prognosen utgår från tidigare inlämnad prognos per augusti och har inte uppdaterats sedan föregående rapporteringstillfälle.

Textkommentar till avvikelser (mkr)	Intäkt Avvik Prognos- budget	Kostnad Avvik Prognos- budget	Resultat Avvik Prognos- budget	Beslut av LF/LS/HSN (Belopp)
Biljettintäkter/resenärsintäkter				
<i>SL: Lägre genomsnittlig intäkt per biljett (pris) och färre antal påstigande (volym) WÅAB: övergång till SL-taxa i hamntrafiken.</i>	-127		-127	
Övriga intäkter				
<i>SL: Högre intäkter från försäljning, biogas och lager med mera samt lägre hyresintäkter pga senare inflytt i Ulvsundadepån än som planerats. Färdtj: Ökad ersättning från sjukvården för sjukresor.</i>	30		30	
Köpt landtrafik				
<i>Lägre kostnader till följd av lägre resandeökning, för index och ej budgeterade viten samt för ersättningstrafik som överförts från drift till investering. Högre kostnader för nytt trafikavtal (buss) och årets incitament.</i>		130	130	
Köpt färdtjänsttrafik inkl sjukresor				
<i>Högre kostnader för ökad volym sjukresor liksom för omfördelning av resande från taxi till rullstolstaxi.</i>		-13	-13	
Köpt sjötrafik				
<i>Ingen avvikelse.</i>		0	0	
Övriga kostnader				
<i>SL: Lägre kostnader för planerat-, akut- och felavhjälpande underhåll samt energi/media, personal med mera.</i>		25	25	
Kapitalkostnader				
<i>Ökade kostnader för avskrivningar SL. Lägre marknadsräntor påverkar leasing- och lånekostnader.</i>		-45	-45	
Summa avvikelse	-97	97	0	0

1.4 Verksamhetens intäkter och kostnader

1.4.1 Verksamhetens intäkter

Biljettintäkter

Biljettintäkterna för hela trafiknämnden understiger periodens ackumulerade budget med 129 mkr.

Biljettintäkterna för september månad är i SL-trafiken 18 mkr lägre än budget, vilket hittills för året, ger en ackumulerad avvikelse på -118 mkr. Ökningen jämfört med föregående år uppgår till 222 mkr där merparten, cirka 152 mkr, förklaras av förändrad redovisningsprincip vid övergång till reskassa. Justerad avvikelse mot 2013 är därmed cirka 70 mkr.

Förklaringar till avvikelsen mot budget är framför allt hänförligt till större andel biljetter till rabatterat pris (pris) samt att resandedeökningen (volym) har mattats av jämfört med åren 2012-2013 till viss del beroende på en mild vinter. Längre avstängningar under sommaren (bland annat delar av Tvärbanan och Roslagsbanan) har också haft en viss inverkan på antalet resenärer.

Färdtjänstens resenärsintäkter/biljettintäkter är 2 mkr lägre än budget och lika mycket lägre än utfallet per september föregående år. Minskningen hänför sig till en minskad resevolym.

Sjötrafikens biljettintäkter är 21 mkr lägre än budget. För hamntrafiken noteras en negativ avvikelse med 28 mkr och en positiv avvikelse för skärgårdstrafiken med 7 mkr. Från och med 16 juni gäller SL-taxa zon A i hamntrafiken och intäkterna tillfaller SL. Avvikelsen i skärgårdstrafiken beror på en ny avtalskonstruktion där biljettintäkterna numer tillfaller WÅAB jämfört med tidigare då intäkten ingick som del av ersättning för trafikarbetet hos vissa entreprenörer. Som en följd av detta har kostnad för köpt trafik ökat i motsvarande grad. Förändringen är föranledd av övergång till nytt betalsystem. Jämfört med samma period föregående år är intäkterna förändrade beroende på ny taxa i hamntrafiken och nya avtalsförhållanden i skärgårdstrafiken.

Prognosen för biljettintäkter inom trafiknämnden ligger cirka 130 mkr lägre än budget vid årets slut.

I SL-trafiken är helårsprognosen för biljettintäkter nedjusterad med 140 mkr till 6 759 mkr jämfört med budgeterat 6 899 mkr. Orsaken är framförallt de avvikelser som identifierats hittills under året.

Prognosen för färdtjänstens resenärsintäkter utgår från en fortsatt minskad resevolym, vilket medför att intäkterna beräknas understiga budget med 2 mkr vid årets slut.

I beslutet att införa SL-taxa i hamntrafiken på Djurgårdsfärjorna den 16 juni föreslogs att finansiering av förändringen sker inom trafiknämnden. En negativ prognos om 10 mkr har därför redovisats.

Övriga intäkter

Övriga intäkter för trafiknämnden överstiger periodens ackumulerade budget med 15 mkr.

För kollektivtrafiken på land är intäkterna högre än budget vad gäller försäljning av biogas och för lagerförsäljning. Motsvarande poster finns på kostnadssidan för inköpen. Lägre intäkter noteras för uthyrning av lokaler, 49 mkr, vilket huvudsakligen beror på en försenad inflyttning till depån i Ulvsunda. Vidare är näringsbidrag något lägre än budget. Näringsbidragen är svåra att uppskatta i tiden.

Färdtjänstverksamhetens intäkter från hälso- och sjukvården för sjukresor understiger budget med 5 mkr. Förhandlingar pågår om villkoren för sjukvårdens fortsatta kostnadsansvar för sjukresorna, vilket medfört att sjukvården preliminärt faktureras enligt tidigare avtal. I förhållande till utfallet per september föregående år är intäkterna oförändrade. En fakturering i takt med sjukresornas kostnadsutveckling skulle ha ökat intäkterna med 11 mkr.

Jämfört med föregående år är trafiknämndens övriga intäkter knappt 2 procent högre för perioden. Avvikelsen förklaras huvudsakligen av ökade försäljningsvolymerna vad gäller biogas, lagerartiklar med mera, där motsvarande kostnader finns för inköpen.

Prognosen för övriga intäkter för hela trafiknämnden överstiger årsbudgeten med 30 mkr.

Inom SL-trafiken är högre intäkter prognostiserade för försäljning av biogas och för lagerförsäljning med mera. Motsvarande poster finns på kostnadssidan för inköp. Vidare noteras något högre intäkter för uthyrning av fordon. Ett senare ianspråktagande av depån i Ulvsunda väntas däremot innebära drygt 50 mkr i lägre intäkter.

Hälso- och sjukvårdens ersättning till färdtjänsten för sjukresor, beräknas ge intäkter för helåret 2014 på 11 mkr utöver budget som ersättning för ökade sjukresekostnader.

1.4.2 Verksamhetens kostnader

Köpt landtrafik

Kostnaderna för köpt landtrafik uppgår till 8 530 mkr och är 12 mkr lägre än budget. De största avvikelserna avser kostnader för grundavtalen -32 mkr och index 48 mkr.

Ett trafikavtal för buss och lokalbanor (E20) innehåller en ersättningsmodell, där entreprenören ersätts utifrån antal påstigande. Utfallet hittills under året, med färre resenärer än beräknat, medför en lägre ersättning till entreprenören än budgeterat. Kostnadsminskningen på drygt 100 mkr motverkas av

kostnadsökningar inom andra trafikavtalsområden, till exempel beträffande det nya avtalet om busstrafiken i innerstaden och på Lidingö samt för miljöbussar i södra delen av länet. Tvärbanans Solnagren har också blivit dyrare än budget till följd av ett tilläggsavtal om kilometerersättning som komplement till ersättningen per resenär. Ett nytt avtal med Trafikverket innebär höjda avgifter och därmed ökade kostnader för pendeltågstrafiken.

Indexkostnaderna understiger budget, då indexnivån, bland annat avseende bränsle, utvecklas långsammare än budgeterat i den rådande konjunkturen. Slutliga indexjusteringar för 2013 påverkar kostnaderna i samma riktning.

Andra orsaker till minskade kostnader är inlutna resterande viten avseende trafikstarten 2013 för buss- och lokalbanetrafiken i Norrort. Ersättningstrafik vid ombyggnad av Slussen har tillförts investeringsprogrammet "Slussen" med minskade driftkostnader som följd. Kostnaden för trygghetsåtgärder når ej budgeterad nivå. Behovet varierar över året. Kontrollinsatser/biljettkontroller har ej genomförts i budgeterad omfattning.

Kostnaderna för årets incitament överensstämmer i stor sett med budget per september. Incitamenten varierar i storlek mellan månaderna. Slutavräkningar för köpt landtrafik 2013 har blivit högre än beräknat. En budgeterad, men ännu ej genomförd besparing inom busstrafiken verkar också kostnadshöjande.

Jämfört med samma period föregående år har kostnaderna för köpt landtrafik ökat med 313 mkr, 4 procent. Kostnadsökningen innefattar nya avtal, trafikförändringar och prisutveckling. Den budgeterade ökningen 2014 jämfört med bokslut 2013 är 4 procent på helårsbasis.

Vid årets slut, beräknas kostnaderna för köpt landtrafik understiga budget med 130 mkr, motsvarande en procent. Det minskade resandet jämfört med budget medför en minskad ersättning till entreprenörer som ersätts enligt modellen med ersättning per påstigande.

Indexökningen 2014 förväntas bli lägre än budgeterade 1,2 procent. Kostnader för ersättningstrafik vid ombyggnad av Slussen har övergått till investeringsprogrammet Slussen, vilket innebär minskade driftkostnader. Högre vitesbelopp än budgeterat har utbetalats för kvalitetsbrister vid avtalsstarten i Norrort 2013. Kostnaden för trygghetsåtgärder beräknas minska utifrån avtal och kända kommande arrangemang.

I motsatt riktning verkar det nya avtalet om innerstadstrafiken och busstrafiken på Lidingö (E22) som trädde i kraft i augusti och som beräknas medföra kostnader utöver vad som budgeterats. Nytt avtal med Trafikverket om pendeltågen ökar också kostnaderna liksom ett tilläggsavtal beträffande tvärbanans Solnagren. Incitamentskostnaderna beräknas bli högre än budget till följd av nya incitamentsavtal. Ökade kostnader beräknas i övrigt för ökat resande i vissa områden, miljöbussar, låggolvsbussar med mera.

Köpt färdtjänsttrafik

Kostnaderna för köpt färdtjänsttrafik inklusive sjukresor uppgår till 904 mkr och överstiger budget med 17 mkr, huvudsakligen till följd av en omfördelning av volymen resande från taxi till rullstolstaxi. Resande med taxi minskar medan resande med den dyrare reseformen rullstolstaxi ökar. En totalt sett lägre resevolym än budgeterat reducerar kostnadsökningen.

Kostnaderna för färdtjänstresor överstiger budget. En lägre resevolym motverkas av en högre kostnad per resa. Utfallet för sjukresor överstiger budget såväl volym- som prismässigt. Sjukresekostnaderna faktureras hälso- och sjukvårdsnämnden löpande, med slutavräkning vid årsskiftet. Förhandlingar om nytt avtal pågår.

Jämfört med motsvarande period föregående år ökar kostnaderna för köpt färdtjänsttrafik med 19 mkr avseende indexreglerade prisökningar samt den pågående omfördelningen av resevolym från resande med taxi till reseformen rullstolstaxi. Den totala resevolymen har minskat något.

Prognosen för kostnaderna för köpt färdtjänsttrafik inklusive sjukresor överstiger budget med 13 mkr. Antalet sjukresor beräknas öka liksom kostnaden per resa. Samtidigt förväntas volymen färdtjänstresor minska. I prognosen ingår också omfördelningen av resor från taxi till rullstolstaxi.

Köpt sjötrafik

Kostnaderna för köpt sjötrafik uppgår till 190 mkr och är 8 mkr lägre än budget. Avvikelsen avser såväl personal- som teknikkostnader inom managementavtalen. Detta hänger bland annat samman med ett bra underhåll som ger hållbar drift med få tekniska incidenter. Jämfört med föregående år är kostnaden för köpt trafik 27 mkr högre, det vill säga 17 procent. Budgeterad kostnadsutveckling på helår är 16 procent, vilket är hänförligt till nytecknade kortfristiga avtal i avvaktan på nyupphandling av skärgårdstrafiken. Antalet utbudstimmar, det vill säga tidtabellssatt trafik är i huvudsak oförändrad jämfört med föregående år och har inte påverkat kostnadsutvecklingen. Prognosen är oförändrad jämfört med budget.

Övriga kostnader

Periodens utfall för personalkostnader, drift och underhåll samt övriga kostnader för trafiknämnden uppgår till 2 180 mkr att jämföra mot periodiserad budget på 2 336 mkr, en avvikelse på 156 mkr.

För kollektivtrafiken på land understiger periodens kostnader för drift och underhåll budget. Avvikelsen hänför sig huvudsakligen till lägre kostnader för planerat underhåll. Till exempel kommer underhåll för överbyggnad Saltsjöbanan att ingå i ett separat program, vilket planeras påbörjas under sommaren 2015. Lägre kostnader redovisas även för akut och felavhjälpande underhåll. Låga

energipriser tillsammans med den milda vintern i början på året har medfört lägre kostnader för fjärrvärme, el och snöröjning. Omklassificering till reinvestering av lågfrekvent underhåll för pendeltåg X60 och hantering av rostangrepp på lokalbanor, samt lägre nyttjande av specialistkonsulter bidrar även till den positiva avvikelsen.

Periodens övriga kostnader överstiger budget. Kostnadsökningen innefattar bland annat utrangering av AGA bussdepå på Lidingö och årets utrangeringar av tunnelbanefordon. Högre kostnader redovisas även för lagerhantering och inköp av biogas, där motsvarande poster finns på intäktssidan under övriga intäkter.

Vakansläget under året har medfört lägre personalkostnader för Trafikförvaltningen än budgeterat, vilket delvis motverkas av högre kostnader för inhyrd personal.

För färdtjänsttrafiken når övriga kostnader, till exempel konsultkostnader och IT-kostnader ej budgeterad nivå. Kostnaderna är 4 mkr lägre än budget.

Sjötrafiken visar en lägre kostnad för drift och underhåll med 9 mkr jämfört med budget. Kostnader för underhåll avviker främst avseende skrovarbeten i det historiska tonnaget, vilka kommer att utföras när sommarsäsongen är över. Bränslekostnaderna har ännu inte kommit upp i nivå med budget. Det pris WÅAB betalar för bränsle är drygt 2 procent lägre än vid årsskiftet. Den budgeterade kostnadsutvecklingen på helår för bränsle är 10 procent och utfallet hittills är således gynnsamt. Utfallet för drift och underhåll är lägre än föregående år, vilket beror på ett maskinhaveri på ett fartyg vintern 2013 som var kostsamt att reparera och som krävde ersättningstonnage under en längre tid. Ackumulerade bränslekostnader är i nivå med 2013.

Jämfört med föregående år är trafiknämndens övriga kostnader drygt 3 procent högre för perioden. Avvikelsen förklaras bland annat av årets utrangeringar, högre kostnader för företagsförsäkringar, lagerhantering, personalkostnader med mera, vilket till en del motverkas av den milda vintern och låga energipriser.

Prognosen för övriga kostnader för trafiknämnden understiger helårsbudget med 25 mkr. Elenergi/media tillsammans med planerat, akut och felavhjälpande underhåll prognostiseras understiga budget. I prognosen är hänsyn tagen till att vissa kostnader för pendeltåg X60 och lokalbanor har överförts som reinvestering, drygt 36 mkr. De lägre kostnaderna motverkas av högre kostnader för utrangeringar, lagerhantering, biogas med mera.

Färdtjänstens övriga kostnader, framför allt IT-kostnaderna, beräknas ligga 3 mkr under budgeterad nivå vid årets slut. För sjötrafiken uppstår en avvikelse med lägre personalkostnader och högre kostnad för övriga tjänster med anledning av att merparten av personalen överförts till trafikförvaltningen. Avvikelsen är resultatneutral.

Kapitalkostnader

Avskrivningar

Kostnader för avskrivningar per september uppgår till 1 597 mkr och överstiger budget med 84 mkr.

Kostnader för avskrivningar förväntas i prognosen uppgå till 2 243 mkr och överstiger därmed budget med 226 mkr. Avskrivningsunderlaget baserar sig på beräknat utfall för befintliga anläggningstillgångar samt avskrivningar för pågående och tillkommande investeringar.

Den tidigare ökningen av antalet aktiveringar bedöms nu bli högre. Under andra kvartalet har ett antal stora aktiveringar gjorts bland annat fordon pendeltåg X60, överbyggnad Tvärbanan, signal kommunikation Tvärbanan och betalsystem SL Access.

Redovisningsprinciper är ändrade med anledning av K3 (komponentavskrivning). En anläggningstillgång som har betydande delar med väsentligt skilda nyttjandeperioder ska delas upp på komponenter, och enskilda komponenter ska skrivas av var för sig över nyttjandeperioden.

Det råder viss förskjutning av större investeringar inom sjötrafiken vilket får till följd att avskrivningarna är 8 mkr lägre än budget. Prognosen är oförändrad då upphämtning beräknas ske under hösten av såväl fartygsinvesteringar som det nya biljettsystemet.

Finansnetto

Finansnettot visar en positiv budgetavvikelse. Detta förklaras av lägre marknadsräntor vilket påverkar räntekostnaderna positivt för såväl leasingkostnader som upptagna lån med rörlig ränta. Lånportföljen är dessutom lägre än budgeterat vilket också påverkar räntekostnaderna positivt. Ränteintäkter på banktillgodohavanden och swap-kostnader påverkas däremot negativt av den lägre räntenivån.

1.5 Investeringar

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

Specificerade investeringar uppgår till 80 procent av den prognostiserade investeringsvolymen för året. Resterande 20 procent består av ospecificerade investeringar, främst reinvesteringar.

Investeringar (mkr)	Ack utfall 1409	Prognos 2014	Budget LF 2014	Upparb UTF./PR	Avvik PR-BU	Upparb. PR/BU
Specificerade investeringar	4 179	5 892	7 317	71%	-1 425	81%
Ospecificerade investeringar	933	1 607	1 700	58%	-93	95%
Justeringspost			-899		899	
Trafiknämnden totalt	5 113	7 500	8 118	68%	-618	92%
<i>Varav ersättningsinvesteringar</i>	<i>999</i>	<i>1 868</i>	<i>1 831</i>	<i>53%</i>	<i>37</i>	<i>102%</i>

Observera att årets budget inkluderar Tunnelbana Nacka och Hagastaden som ska föras över till annan förvaltning. Avtal om utbyggnad av tunnelbanan undertecknades av samtliga parter den 7 januari 2014, där tunnelbana till Nacka och Hagastaden ingick. En ny förvaltning, Förvaltning för utbyggd tunnelbana (FUT), ska ansvara för genomförandet av objekten.

1.5.1 Utfall och prognos 2014

Investeringsutfallet per september uppgår till 5 113 mkr, vilket motsvarar en upparbetningsgrad i förhållande till årets prognos om 68 procent. Prognosen för året utgår från tidigare inlämnad prognos per augusti och har inte uppdaterats sedan föregående rapporteringstillfälle.

1.5.2 Avvikelse prognos -budget 2014

Trafiknämndens prognos för innevarande år understiger den av landstingsfullmäktige beslutade budgeten för året med 1 517 mkr, varav 1 425 mkr härrör från specificerade investeringar och 93 mkr från ospecificerade investeringar. Med hänsyn taget till justeringsposten i årets budget om -899 mkr uppgår den totala avvikelsen mellan årets budget och prognos till -618 mkr.

Trafikförvaltningen utgick från uppdaterade prognoser och aktuella tidplaner då förslag till budget 2014 lämnades till trafiknämnden. Sedan budgeten arbetades fram har senareläggningar orsakade av överklaganden, planprocesser och förändringar i utbetalningsplaner påverkat projekten och programmets tidplaner och därmed behovet av investeringsmedel under 2014 och åren därefter.

Avvikelsen kan främst hänföras till tidsförskjutning i upphandlingen av fordonen i Roslagsbanans kapacitetsförstärkning, försening i planprocesser och projekteringshandlingar i Spårväg city och tidigarelagt förskott för att säkerställa leverans av fordon i Program Pendeltåg samt senarelagda kontraktarbeten och signalresurser i Tvärbana Norr Solnagrenen.

1.6 Produktion - Trafik

Produktionsredovisning för kollektivtrafik	Ack utfall 1409	Ack utfall 1309	Föränd %	Period Budget	Avvik %	Prognos 2014	Budget 2014	Avvik %	Bokslut 2013
på land, tusental:									
Genomsnitt påstigande en vintervardag *	2 748	2 749	0%	-	-	2 812	2 730	3%	2 783
Resenärer en vintervardag *	776	776	0%	-	-	794	771	3%	786
för resenärer med funktionsnedsättning:									
Antal resenärer/tillstånd 30 sep	69 307	70 430	-2%	70 000	-1%	70 000	70 000	0%	69 956
Totalt antal resor, tusental **	2 998	3 025	-1%	3 017	-1%	4 045	4 130	-2%	4 085
på vatten:									
Passagerare tusental	3 626	3 612	0%	3 518	3%	3 952	3 952	0%	4 057
- varav skärgårdstrafik	1 520	1 510	1%	1 504	1%	1 716	1 716	0%	1 723
- varav hamntrafik	2 106	2 102	0%	2 014	5%	2 236	2 236	0%	2 334

* Prognos och budget avser vintervardagar dvs tertial 1 och 3. Redovisningen för kollektivtrafik på land sker med en månads fördröjning

** Innefattar färdtjänstresor, sjuk- och tjänsteresor

1.6.1 Kollektivtrafik på land

Produktionsredovisningen för resandeutveckling för kollektivtrafik på land avser vintervardagar, det vill säga för tertial 1 och 3. Utfallet i september månads rapportering gäller således januari till och med april.

Under året har det varit ett lägre antal påstigande än förväntat, särskilt under det första tertialet. Det finns inga tydliga indikationer på att detta beror på förändringar i omvärldsförutsättningar. Bensinpriset har sjunkit något, vilket gör att kollektivtrafikresor blivit något dyrare relativt bilresor. Inledningen av året (speciellt februari) har varit varmare och mer snöfattigt än normalt. Under 2013 ökade hushållens disponibla inkomst mer än normalt vilket brukar ge ett minskat kollektivt resande till förmån för ökat bilresande. Dessa omvärldsfaktorer påverkar resandet, men det är osäkert om de ensamt förklarar den lägre ökningstakten av påstigande.

Under andra tertialet har pendeltåg och tunnelbana följt utvecklingen av antal påstigande jämfört med föregående år. Antalet påstigande för lokalbanor var lägre, framför allt på grund av avstängningar på Roslagsbanan. Även Lidingöbanan har varit avstängd under året. Busstrafiken har visat ökat antal påstigande under andra tertialet.

1.6.2 Färdtjänsttrafik

Antalet färdtjänstresenärer uppgår till 69 307, vilket är 735 färre än i slutet av september 2013 och 299 färre än budgeterat. Vid årets slut beräknas antalet resenärer uppgå till 70 000 i enlighet med budget.

Det totala antalet utförda resor till och med september månad understiger budgeterad resevolym med 1 procent och är också något lägre än resevolymen vid samma tidpunkt föregående år.

Det är främst antalet färdtjänstresor som minskar. För såväl färdtjänstresor som sjukresor minskar taxiresorna medan resorna med rullstolstaxi ökar. Antalet tjänstresor är lägre än budgeterat. Jämfört med utfallet per september föregående år redovisas också en minskning totalt sett. Även vid denna jämförelse minskar taxiresorna medan rullstolstaxi ökar.

1.6.3 Kollektivtrafik på vatten

Antalet resenärer i sjötrafiken är 3 626 000 vilket är 14 000 fler än samma period 2013. Ökningen fördelas med 10 000 resenärer i skärgårdstrafiken och 4 000 i hamntrafiken. Den 16 juni började SL-taxa zon A att gälla i hamntrafiken, vilket sannolikt har påverkat resandet. Under perioden juni-september ökade antalet passagerare i hamntrafiken med 28 000, dvs. 2 procent, jämfört med samma period 2013. Sammantaget för perioden är utfallet 3 procent högre än budget, det vill säga 108 000 fler passagerare, varav 92 000 avser hamntrafiken och 16 000 skärgårdstrafiken. Resandebudget beräknas utifrån genomsnittligt resande 3-5 år och stora variationer förekommer mellan åren. Prognosen är oförändrad jämfört med budget.

Den 1 april 2014 avslutades försöket med halverad taxa i skärgårdstrafiken för kontantbiljetter och biljetter köpta med båt kortet under perioden oktober 2013 – mars 2014. Prissänkningen ledde till en resandeökning om 2 procent motsvarande 7 385 resenärer. Biljettintäkterna minskade samtidigt med 46 procent. Försäljning av periodkort minskade med 33 procent och slutsatsen blir att även vaneresenärerna valde att köpa kontantbiljetter då dessa erbjöds till ett förmånligare pris.

2. Ledningens åtgärder

Under året har ett antal förbättringsområden belysts med fokus på marknad och intäkter, investeringar, signalsystem samt budget och bokslut. Analyser av nuläge och förslag på åtgärder har redovisats och fastställts. I uppdragen ingick även att granska om trafikförvaltningen har några systematiska fel, arbetar utifrån rätt process samt om förvaltningen har rätt kompetens. Syftet har varit att återkomma med praktiskt genomförbara rekommendationer om hur trafikförvaltningen kan förbättra och förstärka arbetssätten. Åtgärder har börjat vidtas, vissa omedelbart andra påbörjats under hösten. En del åtgärder får effekt i det korta perspektivet, andra kräver längre tid.

Utredningen med syfte att föreslå förändringar för att organisationen och kulturen skall kunna utvecklas för att få bättre förutsättningar att fokusera kring marknad och intäkter är klar (fas 1: situationsanalys och fas 2: analys av olika alternativ och förslag till verksamhetsutveckling). Åtgärder är bland annat att resursmässigt förstärka och tydliggöra ansvarsfördelningen mellan trafikavdelningen, strategisk utveckling och kommunikation.

Utredningarna med syfte att identifiera vilka brister som ligger till grund för utmaningen att leverera enligt den fastställda årliga investeringsbudgeten respektive förmågan att beställa, följa upp och leda signalsystemfrågor är klara. Granskningarna har resulterat i ett antal rekommendationer som syftar till att uppnå en effektivare styrning av investeringsportföljen, verksamhetens processer och organisationen. Förvaltningens åtgärder är presenterade i en handlingsplan, arbetsmöten över avdelningsgränserna har och kommer att genomföras, organisationen för ekonomistyrning och signalkompetens kommer att stärkas etc.

Utredningen med syfte att utveckla boksluts-, budget- och redovisningsprocesser är klar. Åtgärder som har vidtagits är bland annat en förändrad controller roll som arbetar både med drift och investeringar, månadsuppföljningar och analyser inom trafikavdelningen med fokus på sektionernas verksamhet och ekonomi. Långsiktigt utvecklas systemlösningar för bättre analys och konsolidering av samtliga verksamheter.

Trafikförvaltningen genomför månadsvis en strukturerad analys rörande varför biljettintäkterna avviker från budget respektive föregående år. Analysen utgår från statistik och nyckeltal och genomförs stegvis utifrån omvärldsfaktorer, volymförändringar (antal påstigande), prisförändringar (biljettpris, sortiment och val av biljett), effektiviseringar (intäktssäkring) samt övrigt (ex. kalendereffekt). Analysen utgör grund för beslut om vilka eventuella åtgärder som kommer att vidtas.

Trafikförvaltningen arbetar med en handlingsplan för att öka och säkra intäkter. Åtgärder, som inleddes under föregående år avseende biljettsortiment,

biljettsäkring, utbildning av trafikentreprenörer har fortsatt under året. Exempel på åtgärder: fortsatt arbetet tillsammans med leverantören Klarna för att öka antalet SMS-biljetter, en förstudie för förbättrad intäktssäkring på lokalbanor, mer synliga kontrollanter i trafiken och ett arbete för en bättre tillförlitlighet hos bussarnas viseringsutrustning.

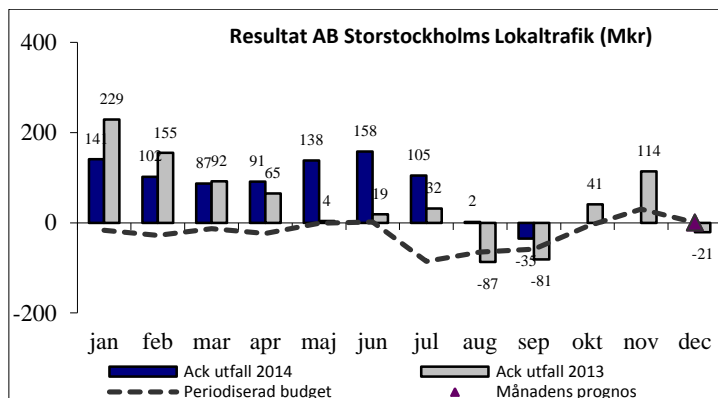
Trafikavdelningen fortsätter med en översyn av bland annat ledningsstaben med effektiviserings- och marknadsfokus.

Riskhanteringsarbetet med avseende på risker som har identifierats inom internkontrollplanen pågår för de flesta riskerna. Införandet av riskhantering sker inom hela trafikförvaltningen. En ytterligare frekvent riskrapportering från verksamheten och riskägarna kommer att tillämpas under innevarande verksamhetsår.

Bilagor

1 -4 Specifikationer per verksamhet/bolag och investeringsobjekt
Trafikinvesteringar

Bilaga 1 - SL-koncernen



Resultaträkning Mkr	Ack utfall 1409	Ack utfall 1309	Föränd %	Period Budget	Avvik Utf-Perb	PR 2014	Budget 2014	Avvik PR-BU	Utfall 2013
Tillskott fr SLL/Landstingsbidrag	5 417	5 097	6%	5 417	0	7 223	7 223	0	6 796
Biljettintäkter/resenärsintäkter	4 936	4 714	5%	5 054	-118	6 759	6 899	-140	6 448
Uthyrning fordon	1 023	1 023	0%	1 019	4	1 366	1 359	7	1 365
Uthyrning lokaler	439	443	-1%	488	-49	592	644	-52	597
Reklam	175	174	1%	176	-1	234	234	0	233
Övriga intäkter	592	585	1%	520	72	779	782	-3	850
Verksamhetens intäkter	12 582	12 035	5%	12 674	-93	16 953	17 141	-188	16 288
Personalkostnader	-1	-17	-94%		-1	-20		-20	-26
Köpt landtrafik (SL)	-8 530	-8 217	4%	-8 542	12	-11 287	-11 416	129	-10 949
Drift och underhåll	-1 046	-1 078	-3%	-1 282	236	-1 591	-1 752	161	-1 466
Övriga kostnader	-1 042	-906	15%	-886	-156	-1 344	-1 199	-145	-1 215
Verksamhetens kostnader	-10 618	-10 218	4%	-10 710	92	-14 242	-14 367	125	-13 655
Reavinst/rea förlust					0		-65	65	-35
Avskrivningar	-1 568	-1 453	8%	-1 476	-92	-2 147	-1 969	-178	-1 972
Finansnetto	-430	-445	-3%	-545	115	-556	-741	185	-647
Resultat	-35	-81	-57%	-57	22	9	0	9	-21

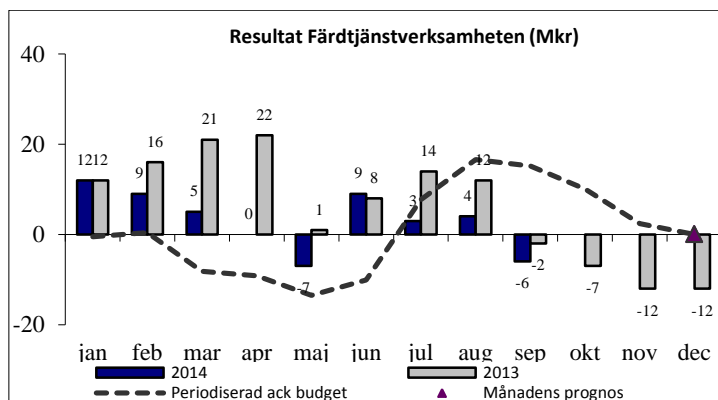
Anm. Personalkostnader redovisas huvudsakligen i trafikförvaltningen. SL-koncernen köper personella resurser från trafikförvaltningen, vilket redovisas och prognostiseras under övriga kostnader i tabellen ovan.

Produktionsredovisning för kollektivtrafik	Ack utfall 1409	Ack utfall 1309	Föränd %	Period Budget	Avvik %	Prognos 2014	Budget 2014	Avvik %	Bokslut 2013
på land, tusental:									
Genomsnitt påstigande en vintervardag *	2 748	2 749	0%	-	-	2 812	2 730	3%	2 783
Resenärer en vintervardag *	776	776	0%	-	-	794	771	3%	786

* Prognos och budget avser vintervardagar dvs tertial 1 och 3. Redovisningen sker med en månads fördröjning

Investeringar AB SL	Ack utfall 1409	Prognos 2014	Budget LF 2014	Upparb UTF./PR	Avvik PR-BU	Upparb. PR/BU
Specificerade investeringar	4 179	5 892	7 317	71%	-1 425	81%
Ospecificerade investeringar	844	1 472	1 578	57%	-106	93%
AB SL Justeringspost			-899			
AB SL Totalt	5 023	7 364	7 996	68%	-632	92%
Varav ersättningsinvesteringar	945	1 782	1 766	53%	16	101%

Bilaga 2 - Färdtjänstverksamheten



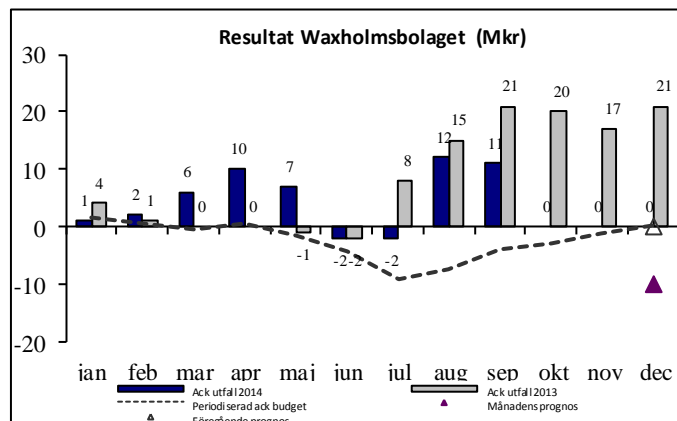
Resultaträkning	Ack utfall	Ack utfall	Förändr	Period-	Avvik Utf-	Prognos	Budget	Avvik	Utfall
Mkr	1409	1309	%	budget	Perb	2014	2014	Pr-Bu	2013
Landstingsbidrag	646	635	2%	646	0	861	861	0	846
Resenärsavgifter	132	134	-1%	134	-2	182	184	-2	182
Från HSN för sjukresor	159	159	0%	164	-5	230	219	11	225
Övriga intäkter	8	8	0%	9	-1	12	11	1	11
Summa intäkter	945	936	1%	953	-8	1 285	1 275	10	1 264
Köpt färdtjänsttrafik	-728	-709	3%	-719	-9	-981	-978	-3	-960
Sjukresor	-193	-193	0%	-184	-9	-262	-251	-11	-261
Tjänsteresor	-7	-7	0%	-8	1	-10	-11	1	-10
Övriga kostnader	-23	-29	-21%	-27	4	-32	-35	3	-45
Summa kostnader	-951	-938	1%	-938	-13	-1 285	-1 275	-10	-1 276
Avskrivningar	0	0	0%	0	0	0	0	0	0
Finansnetto	0	0	0%	0	0	0	0	0	0
Resultat	-6	-2			15	0	0	0	-12

Avvikelsen mot den periodiserade budgeten är 21 mkr. Intäkterna understiger budget framför allt på grund av låg preliminär betalning från hälso- och sjukvården för sjukresor, minskade resenärsintäkter för färdtjänstresor och minskad efterfrågan på tjänstresor. Färdtjänstresorna och tjänsteresorna understiger budgeterad volym medan sjukresorna är fler än budget. Omfördelningen från taxi till rullstolstaxi fortsätter. Kostnaderna för färdtjänsttrafiken överstiger därmed budget. En högre kostnad per resa än budgeterat motverkas av en totalt sett något lägre volym färdtjänstresor. Sjukresekostnaderna överstiger budget till följd av en ökad volym och en ökad kostnad per resa. Övriga kostnader når ej budgeterat utfall. Sjukresornas kostnader kommer att ersättas av hälso- och sjukvården vid årets slut. Förhandlingar pågår. Prognosen visar i likhet med tidigare ett nollresultat men redovisar högre kostnader och intäkter än budget. Antalet resor beräknas understiga budget vid årets slut.

Produktionsredovisning för resenärer med funktionsnedsättning	Ack utfall	Ack utfall	Förändr	Period-	Avvik Utf-	Prognos	Budget	Avvik	Utfall
	1409	1309	%	budget	Perb	2014	2014	Pr-Bu	2013
Antal resenärer/tillstånd 31 aug	69 307	70 430	-2%	70 000	-693	70 000	70 000	0	69 956
Totalt antal resor, tusental**	2 998	3 025	-1%	3 017	-19	4 045	4 130	-85	4 085

** Innefattar färdtjänstresor, sjuk- och tjänsteresor

Bilaga 3 - Waxholmsbolaget



Resultaträkning Mkr	Ack utfall 1409	Ack utfall 1309	Förändr %	Period- budget	Avvik Utf- Perb	Utf- 2014	Budget 2014	Avvik Pr-Bu	Utfall 2013
Tillskott SLL/Landstingsbidrag	210	186	13%	210	0	280	280	0	247
Biljettintäkter/Resenärsavgifter	72	98	-26%	93	-21	97	107	-10	109
Övriga intäkter	28	19	49%	20	8	25	24	0	23
Verksamhetens intäkter	311	303	3%	323	-12	401	411	-10	379
Personalkostnader	-6	-16	-64%	-17	11	-8	-23	15	-19
Köpt trafik	-191	-163	17%	-198	7	-244	-244	0	-212
Reparation, underhåll	-8	-10	-18%	-13	5	-17	-17	0	-13
Driftskostnader	-41	-42	-2%	-45	4	-57	-57	0	-48
Övriga kostnader	-23	-19	18%	-13	-10	-31	-16	-15	-24
Summa kostnader	-269	-250	8%	-286	17	-357	-357	0	-316
Avskrivningar	-26	-26	0%	-34	8	-45	-45	0	-34
Finansnetto	-5	-6	-25%	-7	2	-9	-9	0	-9
Resultat	11	21	-45%	-4	15	-10	0	-10	20

Avvikelse mot den periodiserade budgeten är 15 mkr. Införande av SL-taxa i hamntrafiken i juni innebär att intäkterna går till SL och WÅAB:s biljettintäkter blir lägre än budget. Ersättning från SL för hamntrafikens resenärer går in bland övriga intäkter som därför är högre än budget. Lägre personalkostnad matchas av högre övriga kostnader (köpta tjänster) och är hänförligt till organisationsförändring med överföring av WÅAB:s personal till Trafikförvaltningen. Lägre kostnad än budget noteras för köpt trafik genom manageravtalen. Lägre driftskostnader än budget avser bränsle och underhåll. I genomsnitt är bränslepriset 2 procent lägre än vid årsskiftet. Underhållskostnaderna ökar under hösten då skrovarbeten genomförs på historiska tonnage. Avskrivningar är lägre pga förskjutna investeringar som fortfarande är pågående. Resultatprognosen är -10 mkr med anledning av lägre intäkter från hamntrafiken.

Produktionsredovisning för kollektivtrafik på vatten	Ack utfall 1409	Ack utfall 1309	Förändr %	Period- budget	Avvik Utf- Perb	Utf- 2014	Budget 2014	Avvik Pr-Bu	Utfall 2013
Passagerare tusental	3 626	3 612	0%	3 518	3%	3 952	3 952	0%	4 057
- varav skärgårdstrafik	1 520	1 510	1%	1 504	1%	1 716	1 716	0%	1 723
- varav hamntrafik	2 106	2 102	0%	2 014	5%	2 236	2 236	0%	2 334

Investeringar WÅAB Mkr	Ack utfall 1409	Prognos 2014	Budget LF 2014	Upparb UTF/PR	Avvik PR-BU	Upparb PR/BU
Strategiska investeringar	22	27	26	82%	1	100%
Ersättningsinvesteringar	51	77	65	66%	12	100%
WÅAB Totalt	73	104	91	70%	13	100%

Bilaga 4 - Specifikation Investeringsobjekt

Beskrivning av specificerade investeringar

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

10005 Program Röda linjen

Programmet omfattar anskaffning och införande av ett nytt signalsystem för den Röda linjen, nya tunnelbanefordon C30 samt byggnation av en ny depå i Norsborg. Därutöver ingår ombyggnation av depåerna i Hammarby och Nyboda för de nya tunnelbanefordonen samt upprustning av stationerna Hallunda och Norsborg och förberedande arbeten för införande av 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.

10013 Program Spårdepåer

Programmet omfattar ombyggnad av spårdepån i Hammarby. Verksamheten vid bandepån i Slakthusområdet flyttas till Hammarbydepån för att ge plats åt idrotts- och evenemangsarenan Stockholmsarenan. Därutöver ingår ersättning av befintlig hjulsvarv i Brommadepån med ny hjulsvarv i Högdalsdepån. 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 ersättningen av hjulsvarven i Brommadepån är att bibehålla hög driftsäkerhet då Brommadepån läggs ned när Stockholms stad förvärvat fastigheten.

Hammarbydepån förväntas tas i drift 2015/2016. Arbetet med ny hjulsvarv i Högdalsdepån förväntas påbörjas under 2014.

10014 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 tunnelbanestationerna Hornstull och Hötorget samt övriga åtgärder som behöver utföras under programmets genomförande.

10028 Program Pendeltåg

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 ombyggnad av Brodepån och 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 som redan är färdigställd, 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.

10006 Program Citybanan

Citybanan byggs av Trafikverket. Programmet avser planering, projektering, upphandling, byggande och driftsättning av en komplett dubbelspårig järnväg, i huvudsak i tunnel mellan Tomtebodavägen 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.

10008 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, upprustning 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 med gällande tillgänglighetsnormer. Parallellt fortsätter samråd med Stockholms stad gällande förlängningen av sträckningen västerut.

Programmet påbörjade byggnationen under 2013. De första 7 fordonen levereras under 2014 och möter Lidingöbanans driftstart vid årsskiftet 2014/2015.

10007 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 med etappvis trafikstart till Solna Centrum från oktober 2013. Första fordonet har levererats i början på maj 2013.

10001 Program Roslagsbanans Utbyggnad

Programmet omfattar dubbelspårsutbyggnad inklusive säkerhetsåtgärder, nya depåer samt 22 nya fordon i syfte att erbjuda möjligheter till jämn 10-minuters trafik. Utöver detta innefattar programmet även upprustning av befintliga fordon 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. Delprojekten tillgänglighetsanpassning av stationer samt renovering och stambyte på fastigheten RB 30 är färdigställda.

10002 Program Bussdepåer

Programmet omfattar nyinvesteringar i Charlottendal, Ekerö och Gubbängen. I programmet ingår även en ny depå i Fredriksdal som ersättning till Söderhallen och en planerad depå i Tomtebodasom 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. Bussdepå Gubbängen är färdigställd.

10004 Program Slussen

Programmet är en samordning av SL:s åtgärder och behov i och i anslutning till Stockholms stads projekt avseende Slussen. Syftet med programmet är att hålla samman pågående och planerade aktiviteter som rör Slussen för att skapa tydlighet i relationen med Stockholms Stad och därmed bättre möjlighet till helhetssyn gällande SL:s och stadens åtgärder. Programmet omfattar kravställning avseende en ny bussterminal, upprustningsåtgärder på Saltsjöbanan inklusive bulleråtgärder, renovering av Söderströmsbron samt Tvärbanans förlängning till Sickla station.

10012 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 behörighetshantering, samt uppgraderar det befintliga kamerasytemets mjukvara. Väktare görs synliga under jord genom möjlighet till GPS-positionering på karta. Programmet avslutas 2016.

10016 Program 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. Tvärbanegrenen kommer att börja strax norr om hållplatsen Norra Ulvsunda och sträcka sig via Bromma flygplats, Rissne och Stora Ursvik till Kista. Efter Kista centrum ansluter den till pendeltåget i Helenelund. Kistagrenen kommer att komplettera dagens spårstruktur som i huvudsak består av förbindelser in mot de centrala delarna av Stockholm. Byggstart är planerad till 2016 och programmet förväntas färdigställas 2021.

C20 Uppgradering

Uppgraderingen avser att säkra C20-fordonens planerade livslängd om 30 år och att utveckla den funktion som krävs av fordonen för att möta framtida behov och mål med tunnelbanan. Uppgraderingen svarar mot uppfyllandet av de uppställda målen för kollektivtrafiken och tunnelbanan, exempelvis förbättras tillgängligheten och av- och påstigning med en förändrad interiör. Mer plats ombord minskar trängselproblematiken och underlättar för personer med funktionsnedsättning att resa med tunnelbanan. Uppgraderingen bidrar också till att driftsäkerheten säkras samtidigt som trafiksäkerheten förbättras. Genomförandebeslut togs i fullmäktige i juni 2014 (LF 1402-0543).

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 har även inkluderat en ny bussterminal och ny sidoplattform i Brommaplan. Förstudien för Hässelbygrenen är färdigställd och har i februari 2014 godkänts av trafiknämnden som beslutade att uppdra åt förvaltningschefen att återkomma med ett inriktningsbeslut om programstudie. Förslag på fortsatt arbete är att ett inriktningsbeslut utformas 2017, och under 2018-2019 förordas att en programstudie genomförs, för att genomföra en upprustning efterföljande år 2020.

Under förstudien framkom att åtgärderna på Brommaplan behöver tidigareläggas. Genomförandet bör inte ske efter JM:s exploatering därför att komplexiteten och kostnaden bedöms öka avsevärt. Trafikförvaltningen har i juni månad 2014 erhållit inriktningsbeslut av trafiknämnden för Bytespunkt Brommaplan.

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 – Masmo – Skärholmen/Kungens kurva – Fruängen – Älvsjö. Förbindelsen innebär bättre möjligheter till resor i tvärled med byten till pendeltåget i Flemingsberg och Älvsjö samt till tunnelbanan i Skärholmen, Fruängen och Masmo.

Programstudien av Spårväg Syd påbörjades under 2013 och projektet beräknas vara färdigställt den 30 juni 2015. Tidplanen kan komma att förskjutas ett halvår framåt för att matcha Trafikverket tidplan för Tvärförbindelse Södertörn samt Huddinge kommuns exploatering för Glömstadalen.

Roslagsbanan till Arlanda

Under september månad 2014 kommer programstudien avseende Roslagsbanan till Arlanda att starta. Syftet med den tidigare förstudien var 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. Inriktningsbeslut fattades i trafiknämnden den 10 december 2013 (TN 2013-0695).

Färdtjänstsystem och Fordonsdator Buss PC

Arbetet med förstudierna för Färdtjänstsystem och Fordonsdator Buss PC färdigställdes i början av 2014. Efter utförda förstudier så har omfattningen på investeringarna minskat till att respektive investering beräknas understiga 100 mkr.

Handen Bussterminal

Handen Bussterminal, även benämnt som Haningeterassen, avser utbyggnad av en ny bussterminal inomhus med 12 dockor och vänthall i anslutning till pendeltågsstationen i centrala Handen. I december 2013 ingicks ett finansieringsavtal mellan Haninge kommun, Sveanor Fastigheter AB och AB SL, där den totala kostnaden för bussterminalen inklusive verksamhetsanknuten inredning angavs till 188 mkr, varav kommunen svarar för 35 mkr, Sveanor 10 mkr och SL 49 mkr. I länsplanen som beslutades under våren 2014 finns för bussterminalen avsatt 94 mkr. Trafiknämnden fattade den 11 mars 2014 genomförandebeslut för Bussterminalen.

Älvsjödepån

AB SL har förvärvat ett bolag innehållande Älvsjödepån som omfattar 30 000 kvm inklusive servitutsrätt på två andra fastigheter. Köpeavtalet undertecknades och tillträde skedde under januari innevarande år.

Miljøbussar

Stockholms landstingsfullmäktige har i december 2011, i enlighet med SLL:s miljöpolitiska program, antagit ett miljömål som innebär att minst 75 procent av bussarna i SL:s trafik skall drivas med förnybara drivmedel år 2016. Avtalskraven i E19 innebär att alla nyanskaffningar av fordon skall vara miljøbussar.

Beskrivning av 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. Ospecificerade investeringar drivs vanligtvis som enskilda projekt och avser till största delen reinvesteringar som krävs för att säkerställa och bibehålla befintliga anläggningars status.

INVESTERINGSUTFALL 2014. TRAFIKNÄMNDEN

Period 2014-09

	Total utgift		Investeringsutgifter			Kommentarer	
	Budgeterad total utgift	Akkumulerad förbrukning t.o.m. 2013-12	Budget 2014	Bokfört t.o.m. 201409	Prognos 2014	Avvik PR-BU	
1. Specifierade objekt							
1.1 Strategiska investeringar							
Tunnelbana							
Program Röda linjen	12 616	1 600	1 211	612	1 228	17	
Program Spårdepåer	1 557	210	322	44	197	-125	
Program Mötesplats SL	225	173	39	48	76	37	
C20 uppgradering	4	4	0	3	16	16	
Tunnelbana Nacka	198	0	50	0	0	-50	
Pendeltåg							
Program Pendeltåg	12 008	7 646	883	362	473	-410	
Älvsjödepån	0	0	0	500	500	500	
Program Citybanan	97	14	10	7	27	17	
Lokalbanor och spårvägar							
Program Spårväg City, etapp 2	4 606	845	1 397	659	927	-470	
Program Tvärbana Norr Solnagrenen	5 596	4 037	930	427	639	-291	
Program Roslagsbanans Utbyggnad	8 702	820	1 425	643	1 034	-392	
Spårväg syd	45	6	20	13	23	3	
Roslagsbanan till Arlanda	4	4	0	0	1	1	
Program Slussen (TvbSickla station, buller SB)	757	36	30	25	33	3	
Tvärbana Norr Kistagrenen	5 301	71	90	4	14	-76	
Buss							
Program bussdepåer	4 044	924	647	581	837	190	
Fordonsdator (Buss-PC)	302	1	150	0	1	-149	
Handen Bussterminal	2	0	1	0	1	0	
Trafikslagsgemensamt							
Program Slussen (Söderströmsbron)	346	13	82	13	40	-43	
Program IT med säkerhetsaspekt	34	17	0	14	28	28	
Summa strategiska investeringar	56 444	16 423	7 287	3 954	6 095	-1 193	
1.2 Ersättningsinvesteringar							
Tunnelbana							
Program Röda linjen	105	31	52	9	8	-44	
Hässelbyggen	1 793	23	0	0	0	0	
Pendeltåg							

	Total utgift		Investeringsutgifter			Kommentarer	
	Budgeterad total utgift	Akkumulerad förbrukning t.o.m. 2013-12	Budget 2014	Bokfört t.o.m. 201409	Prognos 2014	Avvik PR-BU	
Program Pendeltåg	166	70	0	0	4	4	
Lokalbanor och spårvägar							
Program Roslagsbanans Utbyggnad	510	302	129	50	30	-99	
Program Slussen (åtg Saltjöbanan)	347	4	10	12	27	17	
Buss							
Miljöbussar	280	0	60	128	130	70	
Ersättningsbussdepå till Handen, Dalaökorset	0	0	0	0	0	0	
Ersättningsbussdepå i Åkersberga	0	0	0	0	0	0	
Ersättningsbussdepå flera depåer Nacka	0	0	0	0	0	0	
Ersättningsdepå Märsta	0	0	0	0	0	0	
Ersättningsdepå till Råstadepån	0	0	0	0	0	0	
Komplettering Innerstadsdepå	0	0	0	0	0	0	
Trafikslagsgemensamt							
Program IT med säkerhetsaspekt	297	150	123	25	41	-82	
Realtidsinformation	10	0	0	0	0	0	
Biljett- och betalssystem FO	10	0	0	0	2	2	
Färdtjänst							
Färdtjänstsystem	0	1	23	1	1	-22	
Summa Ersättningsinvesteringar	3 521	579	397	225	243	-154	
Summa specificerade objekt	59 965	17 002	7 684	4 179	6 337	-1 347	
Nedjustering pga planprocesser	-996	*	-368	0	-445	-77	
Summa specificerade objekt	58 970	17 002	7 317	4 179	5 892	-1 425	
2. Ospecificerade objekt (inkluderar WÅAB)							
Strategiska investeringar	*	*	266	160	229	-37	
Ersättningsinvesteringar	*	*	1 434	773	1 625	191	
Erfarenhetsmässig justering prognos	*	*	*	*	-247	899	
Summa ospecificerade objekt	*	*	1 700	933	1 607	-93	
Erfarenhetsmässig justering Budget	*	*	-899	*		899	
Summa beslutade objekt	*	*	8 118	5 113	7 500	-618	
<i>Varav ersättningsinvesteringar</i>			1 831	999	1 868	37	