

Verksamhetutveckling och Ekonomi

TJÄNSTEUTLÅTANDE  
2015-10-01

Diarienummer  
TN 2014-0439

Handläggare  
Håkan Nilsson  
08 686 1594

Trafiknämnden  
2015-10-13, punkt 4

Infosäk. klass  
K1 (Öppen)

## **Förslag till slutlig budget 2016 för trafikförvaltningen, SL-koncernen, färdtjänstverksamheten och WÅAB**

Bilagt återfinns förslag till slutlig budget 2016 för trafikförvaltningen inklusive SL-koncernen, färdtjänstverksamheten och WÅAB. I förslaget redovisas ett resultat för 2016 på 0 kronor för såväl nämnden samlat, som för respektive verksamhet.

### **Beslutsunderlag**

Förvaltningschefens tjänsteutlåtande den 1 oktober 2015 inkl. bilagor.

### **Förslag till beslut**

Trafiknämnden föreslås besluta

- att* fastställa förslag till slutlig budget 2016 för trafiknämnden och de inom nämndens ansvarsområde ingående verksamheterna
- att* till landstingsfullmäktige överlämna föreliggande förslag
- att* förklara paragrafen omedelbart justerad

Ragna Forslund  
Tf Förvaltningschef

Håkan Nilsson  
Avdelningschef

### **Bilagor**

1. Förslag till slutlig budget 2016 för trafikförvaltningen inklusive SL-koncernen, färdtjänstverksamheten och WÅAB

Trafiknämnden

## **Budget 2016 och planår 2017-2020**

**Innehållsförteckning**

1.	Sammanfattning.....	4
2.	Styrning .....	5
2.1	Verksamhetsfakta .....	5
2.2	Styrning inom nämnd.....	5
2.3	Mål.....	6
2.3.1	En ekonomi i balans .....	6
2.3.2	Attraktiv kollektivtrafik i ett hållbart transportsystem .....	6
2.3.3	Hållbar tillväxt och utveckling .....	7
2.3.4	Attraktiv och konkurrenskraftig arbetsgivare .....	7
2.3.5	Lokala mål .....	7
2.4	Uppdrag .....	8
2.5	Omvärld.....	8
3.	Verksamhet.....	9
3.1	Verksamhet inom trafiknämnden .....	9
3.1.1	Kollektivtrafik på land .....	9
3.1.2	Kollektivtrafik för resenärer med funktionsnedsättning .....	9
3.1.3	Kollektivtrafik på vatten .....	9
3.2	Verksamhetsförändringar .....	9
4.	Verksamhetsstöd .....	12
4.1	Miljö.....	12
4.2	Socialt ansvarstagande .....	12
4.2.1	Likvärdig behandling av alla invånare .....	12
4.2.2	Delaktighet för personer med funktionsnedsättning .....	13
4.2.3	Uppförandekod för leverantörer .....	13
4.3	Säkra processer.....	13
4.3.1	Informationssäkerhet .....	13
4.3.2	Informationsförvaltning.....	14
4.4	Nämnd/styrelse som arbetsgivare .....	14
4.4.1	Målområden .....	14
4.4.2	Kompetensförsörjning och utbildning .....	14
4.4.3	Jämställdhet och mångfald – Likvärdiga villkor och möjligheter .....	15
4.4.4	Chef och ledarskap .....	15

4.4.5	Hälsofrämjande arbetsmiljö.....	15
5.	Ekonomi .....	16
5.1	Ekonomiskt utgångsläge .....	16
5.2	Nyckelfaktorer som påverkar ekonomin .....	17
5.3	Antaganden i budget.....	18
5.4	Resultatbudget.....	21
5.4.1	Intäkter .....	21
5.4.2	Kostnader .....	23
5.5	Balansbudget .....	26
5.6	Investeringar .....	27
	<b>10001 Program Roslagsbanans kapacitetsförstärkning.....</b>	<b>27</b>
5.7	Möjligheter och risker .....	30
6.	Övrigt.....	32

## 1. Sammanfattning

Kollektivtrafiken utgör ett viktigt intresse för Stockholmsregionen och dess framtida utveckling. För att kunna uppnå visionen om att bli Europas mest attraktiva storstadsregion krävs att kollektivtrafikens kvalitet och kapacitet utvecklas och förstärks. Morgondagens krav på kollektivtrafiken i den snabbt växande Stockholmsregionen förutsätter en långsiktig planering som är genomförbar både verksamhetsmässigt och med bibehållen ekonomisk balans.

Under budget- och planperioden genomförs stora investeringar och utbyggnader i trafiken för att möta kraven på en väl utbyggd kollektivtrafik. Dessa avser spårvägar, nya fordon, trygghetskapande åtgärder samt miljö- och tillgänglighetsanpassningar. Utbyggnaden innebär dock såväl ett ökat lånebehov som ökade driftkostnader. För en långsiktig kostnadskontroll är det därför nödvändigt att se över rådande trafikutbud och justera detta, så att framtidens utbud kan säkras och finansieras.

För att nå kravet på en ekonomi i balans krävs att trafikförvaltningen under 2016 minskar sina kostnader med 300 miljoner kronor. Därmed krävs en helhet av åtgärder och omfattar effektivisering av buss- och spårtrafik, administration, minskad konsultanvändning samt kostnadseffektivisering vid upphandlingar. För att öka och säkra intäkterna i kollektivtrafiken, planeras flera åtgärder såsom fortsatt utveckling av försäljningskanaler och effektivare biljettkontroller i trafiken.

Trafikförvaltningens målsättning i det fortsatta arbetet är att föreslå effektiviseringar som i så liten utsträckning som möjligt påverkar resenärerna. Samtidigt ska såväl mål och inriktning i det regionala trafikförsörjningsprogrammet, som budgetmål avseende nöjd resenär, efterlevas.

- Budgeterat resultat för 2016-2019 för trafiknämndens verksamhetsområden är 0 mkr.
- Landstingsbidraget ökar med 7,8 procent och biljetintäkterna ökar med 4,1 procent jämfört med budget 2015. Ingen taxeförändring är budgeterad för perioden.
- För att skapa en hållbar kostnadsutveckling har effektiviseringar, rationaliseringar och omprövningar arbetats in i budgeten.
- Investeringsbudgeten innebär fortsatta satsningar på både befintlig och ny infrastruktur. För 2016 uppgår budgeten till 6 190 mkr i enlighet med beslutad budgetram för planåret 2016.

## 2. Styrning

### 2.1 Verksamhetsfakta

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

Landstinget har det övergripande ansvaret för att alla som bor i, eller besöker, Stockholms län ska ha tillgång till en väl utbyggd, lättillgänglig och pålitlig kollektivtrafik. Visionen för kollektivtrafiken är en attraktiv kollektivtrafik i ett hållbart transportsystem.

I trafikförvaltningens uppdrag ligger att bereda och verkställa beslut om inriktning och omfattning för en långsiktigt hållbar kollektivtrafik inom trafiknämndens verksamhetsområden. Dessutom ansvarar förvaltningen för styrning och uppföljning av trafikdrift samt upprätthållandet av infrastrukturens funktion, säkerhet och värde.

All trafik utförs av företag som trafikförvaltningen upphandlar i konkurrens. För att kunna erbjuda en så bra trafik som möjligt, är det avgörande att trafikförvaltningen har ett affärsmissigt och förtroendefullt samarbete med de företag som trafikförvaltningen sluter avtal med. Trafikförvaltningens roll är att vara expert på att övergripande planera, beställa och följa upp trafiken, medan trafikentreprenörerna svarar för den detaljerade planeringen, leveransen och mötet med kunden.

### 2.2 Styrning inom nämnd

Trafikförvaltningens verksamhet regleras genom tillämpliga lagar samt tillstånd för den verksamhet förvaltningen bedriver. Landstingets styrning av trafikförvaltningens verksamhet sker genom budget och olika övergripande styrdokument såsom direktiv, SLL:s policyer, trafikförsörjningsprogram och SLL:s investeringsstrategi.

De långsiktiga målen för kollektivtrafiken i Stockholms län sätts i det regionalt trafikförsörjningsprogrammet för Stockholms län. Där anges långsiktiga mål som krävs för att visionen om en attraktiv kollektivtrafik i ett hållbart transportsystem ska kunna förverkligas.

Den ekonomiska styrningen för trafikförvaltningen utgår från budgeten, som anger mål och ekonomiska förutsättningar för verksamheten. Förvaltningschefen beslutar årligen om en ettårig verksamhetsplan för att leda och styra verksamheten via mål och uppdrag. Trafikförvaltningen styrs genom en kombination av uppsatta mål (målstyrning) och styrning genom

uppdrag (uppdragsstyrning) från förvaltningschefen till avdelningscheferna inom organisationen.

Styrningen grundar sig på ett aktivt arbete med riskanalys och riskhantering, både för att fatta verksamhetsbeslut men även för att följa upp att beslutade mål uppnås. Arbetet inom förvaltningen sker enligt fastställda riktlinjer. Exempel är den aktiva arbetsmetodiken i såväl studier som investeringsprojekten som följer fastställda steg i enlighet med studiehandboken och projekthandboken.

## 2.3 Mål

Landstingets mål och indikatorer för trafiknämndens verksamhetsområde utgår från långsiktiga strategidokument såsom det regionala trafikförsörjningsprogrammet för Stockholms län, Regional utvecklingsplan för Stockholmsregionen och Miljöutmaning 2016.

Landstinget och trafiknämnden ska ha en god ekonomisk hushållning och därmed en ekonomi i balans för att trygga verksamheten på kort och lång sikt. Kollektivtrafiken har stor betydelse för länets befolkning och utveckling. Då befolkningen i Stockholms län ökar ställs allt högre krav på kollektivtrafiken. Resorna ska vara attraktiva och tillgängliga för att invånarna ska välja att åka kollektivt. Resorna behöver vara effektiva för att inte kollektivtrafikens kostnader ska öka i alltför hög grad. Genom att fler åker kollektivt, samtidigt som andelen förnybar energi ökar, bidrar landstinget till en hållbar utveckling.

### 2.3.1 En ekonomi i balans

Mål och indikator	Utfall 2014	Mål 2015	Mål 2016
<b>EKONOMI I BALANS</b>			
<b>God ekonomisk hushållning</b>			
Resultat	-18 mkr	0 mkr	0 mkr

1) Resultat före bokslutsdispositioner och skatt

### 2.3.2 Attraktiv kollektivtrafik i ett hållbart transportsystem

Mål och indikator	Utfall 2014	Mål 2015	Mål 2016
<b>ATTRAKTIV KOLLEKTIVTRAFIK I ETT HÅLLBART TRANSPORTSYSTEM</b>			
<b>Attraktiva resor</b>			
Kollektivtrafikens andel av de motoriserade resorna	37,0 %	≥ 37,5 %	≥ 37,5 %
Andel nöjda resenärer i allmän kollektivtrafik <sup>1)</sup>	77 %	≥ 75 %	≥ 75 %
Andel nöjda resenärer i särskild kollektivtrafik	87 %	≥ 90 %	≥ 90 %
Andel nöjda resenärer i kollektivtrafiken på vatten <sup>2)</sup>	96 %	≥ 91 %	≥ 91 %

<b>Tillgänglig och sammanhållen region</b>			
Andel bussar med tillgängligt insteg	100 %	100 %	100 %
Andel spårfordon med tillgängligt insteg	84 %	83 %	≥ 85 %
Restidskvot mellan regionala stadskärnor <sup>3)</sup>	-	-	1,8

<b>Effektiva resor med låg miljö- och hälsopåverkan</b>			
Andel förnybar energi i kollektivtrafiken	93 %	≥ 86 %	≥ 87 %
Kostnad per personkilometer	3,02 kr	≥ 3,22 kr	≥ 3,27 kr
Antal påstigande en vanlig vinterdag	2 802	2 853	2 920
Antal sittplatskilometer i SL-trafiken	18 536	17 900	17 990

1) Mätningen Svensk kollektivtrafikbarometer har för 2016 ersatts med SL-ombordundersökning, Upplevd kvalitet.

2) Utfall 2014 avser endast skärgårdstrafiken. Målen avser skärgårdstrafiken och hamntrafik.

3) Målet för restidskvot avser den målsättning som anges i Regionalt trafikförsörjningsprogram för Stockholms län för år 2020 (vilket senare kommer att brytas ned till 2016). Kvoten mellan restid för kollektivtrafiken och bilrestiden för en viss reselation.

### 2.3.3 Hållbar tillväxt och utveckling

Mål och indikator	Utfall 2014	Mål 2015	Mål 2016
<b>HÅLLBAR TILLVÄXT OCH UTVECKLING</b>			
<b>Effektivt miljöarbete</b>			
Energianvändningen i verksamhetslokaler: energianvändning per kvadratmeter (kWh/m <sup>2</sup> )	197	≤ 206	≤ 195

### 2.3.4 Attraktiv och konkurrenskraftig arbetsgivare

Mål och indikator	Utfall 2014	Mål 2015	Mål 2016
<b>ATTRAKTIV OCH KONKURRENSKRAFTIG ARBETSGIVARE</b>			
<b>Stolta medarbetare</b>			
AKA-index: Uppföljning av landstingets personalpolicy i medarbetarenkäten som består av aktivt ansvarstagande, kund- och resultatfokus, förändring och utveckling, jämlikhetsindex, hälso- och stressindex samt motivationsindex. Skala 1–100.	77	≥ 76	≥ 77

### 2.3.5 Lokala mål

Ytterligare mål för trafikförvaltningen beskrivs i verksamhetsplanen.

Verksamhetsplanen arbetas fram under hösten 2015 där mål och prioriterade uppdrag sätts för det kommande verksamhetsåret.



## 2.4 Uppdrag

Nedan redovisas de uppdrag som fastställts i landstingsfullmäktiges beslut om budget 2016:

- att godkänna att AB Storstockholms Lokaltrafik vidtar nödvändiga åtgärder inklusive att fatta de beslut som krävs för att överlåta verksamheten i X2 Kollektivtrafik AB till bolaget Samtrafiken AB samt avveckla AB Storstockholms Lokaltrafiks innehav i X2 Kollektivtrafik AB i enlighet med landstingsdirektörens kompletterande planeringsunderlag
- att eventuella kostnader till följd av avvecklingen och som är relaterade till AB Storstockholms Lokaltrafiks ägarandel av X2 Kollektivtrafik AB ska rymmas inom trafiknämndens budget i enlighet med landstingsdirektörens kompletterande planeringsunderlag
- att uppdra åt trafiknämnden att hemställa hos regeringen om att höja tilläggsavgifterna för den som fuskar i kollektivtrafiken

## 2.5 Omvärld

Omvärldsfaktorer som har betydelse för resandeutvecklingen är bland annat befolkningstillväxt, sysselsättningsgrad, bensinpris, trängselskatter och andra ekonomiska styrmedel samt parkeringsavgifter och tillgång till parkering. Allmänna samhällstrender kan också påverka resandet, såsom ökad hälso- och miljömedvetenhet.

Stockholms län har den högsta kollektivtrafikandelen i Sverige. SL:s marknadsandel (avser resor som startar i länet) uppgår till 37 procent jämfört med 15 procent för riket totalt av de motoriserade resorna.

Särskilt i de centrala delarna av länet och under högtrafik är det trångt på vägar och spår. Förutsättningarna för kollektivtrafiken påverkas av den förväntade tillväxten av befolkning och verksamheter i regionen. Befolkningstillväxten innebär en generellt ökad belastning på trafiksystemet.

Kollektivtrafiken bedrivs på en marknad öppen för konkurrens. Företag får, givet förutsättningarna i kollektivtrafiklagen, etablera sig inom alla geografiska delar av marknaden för att bedriva kommersiell kollektivtrafik.

### 3. Verksamhet

#### **3.1 Verksamhet inom trafiknämnden**

Kollektivtrafiken utgör ett viktigt intresse för Stockholmsregionen och dess framtida utveckling. För att kunna uppnå visionen om att bli Europas mest attraktiva storstadsregion krävs att kollektivtrafikens kvalitet och kapacitet utvecklas och förstärks. Morgondagens krav på kollektivtrafiken i den snabbt växande Stockholmsregionen förutsätter en långsiktig planering som är genomförbar både verksamhetsmässigt och med bibehållen ekonomisk balans.

##### **3.1.1 Kollektivtrafik på land**

Inom trafiknämnden drivs den allmänna kollektivtrafiken på land genom trafikförvaltningen och AB Storstockholms Lokaltrafik. De ansvarar för trafikens infrastruktur, dess drift och underhåll, ny- och ersättningsinvesteringar samt för utveckling och marknadsföring av kollektivtrafiken i Stockholms län.

##### **3.1.2 Kollektivtrafik för resenärer med funktionsnedsättning**

Färdtjänstverksamheten inom trafikförvaltningen ansvarar för färdtjänstresor och närtrafik samt sjuk- och tjänsteresor. Resorna utförs av upphandlade taxi-, buss- och specialfordonsföretag. Handläggning av myndighetsbeslut rörande tillståndsprövning och tilldelning av färdtjänstresor sköts inom trafikförvaltningen på delegation av trafiknämndens färdtjänstutskott.

##### **3.1.3 Kollektivtrafik på vatten**

Trafikförvaltningen och Waxholms Ångfartygs AB (WÅAB) ansvarar för skärgårds- och hamntrafik med Djurgårdsfärjorna samt godstrafik i skärgården inom Stockholms läns landsting. De ansvarar för upphandling, trafikplanering, trafikledning, taxe- och kortadministration, information och marknadsföring samt övrig kundservice. Vidare innehas det långsiktiga underhållsansvaret för egna fartyg.

#### **3.2 Verksamhetsförändringar**

Under 2015 har trafikavdelningen (TA) inom trafikförvaltningen gjort en omorganisation vars syfte är att ytterligare tydliggöra ansvarsroller och effektivisera verksamheten.

För att effektivisera verksamheten kommer trafikförvaltningen att fortsätta växla ett antal konsulter till fast anställd personal. Där ett lägre konsultberoende ska medge en förbättrad kontinuitet i arbetet.

Trafikförvaltningen utformar en forskningsinriktning som innehåller forskningsaktiviteter och strategiska samarbeten. Bland annat genomförs utvärdering av trafikavtal, omvärldsanalyser samt forskning rörande trafikstyrningssystem.

### **Tunnelbana**

Under budgetperioden 2016-2020 kommer ett antal större program och projekt att påverka både trafik och infrastruktur inom tunnelbanan. Exempel är programmet för Röda linjens uppgradering inklusive nya fordon (C30) och ny depå i Norsborg, Citybanans driftstart, program Spårdepåer med tillbyggnad av depån i Högdalen och ny banunderhållsdepå i Hammarby samt arbetet inom Förvaltning för utbyggd tunnelbana (FUT) med första leverans av nya tunnelbana 2021.

Under budgetperioden fortsätter satsningarna på ersättningsinvesteringar att genomföras i syfte att säkerställa funktion, säkerhet och värde i anläggningen. Satsningar såsom utbyte av rulltrappor kommer att långsiktigt gynna resenärer och resande eftersom modernare anläggningar bidrar till en bättre driftsfunktionalitet och en högre säkerhet.

Avtalet avseende driften av tunnelbanan är förlängt med MTR fram till år 2023.

Nya avtal för fastighetsunderhåll (UH2014) ska enligt planen träda ikraft under 2017. Nuvarande avtal är förlängda för att täcka upp behovet under perioden tills det nya avtalet träder i kraft.

### **Pendeltåg**

Budgetperioden kommer att präglas av stora infrastrukturprojekt såsom mottagandet av Citybanan. Investeringarna kommer att medföra möjligheten till ökad trafik. Under 2017 då Citybanan tas i drift tillsammans med nya pendeltågsfordon (X60B) är det möjligt att störningar kommer att uppkomma i inkörningsperioden både relaterat till fordon, plattformar och trafikinformation.

Upphandlingen för pendeltågsverksamheten (E24) har tilldelningsbeslut i december 2015. Trafikstart sker i december 2016.

### **Lokalbanor**

Roslagsbanan byggs ut med dubbelspår, nya depåer och fordon vilket ska medföra jämn 10-minuters trafik. Anläggningarna tas i drift löpande fram till 2019.

Mellan tvärbanans Solnagren och Sicklagren sker fortfarande omstigning för passagerarna i Alvik.

Upprustning av infrastrukturen på Saltsjöbanan, tillsammans med införande av ATC fortgår. Det mesta av arbetet sker under sommartid 2016 och 2017 då trafiken ersätts med bussar. Till följd av ombyggnaden vid Slussen, från och med augusti 2016, kommer sträckan Henriksdal – Slussen att ersättas med buss.

Efter upprustning tas Lidingöbanan åter i drift under 2015.

Under 2016 fortsätter tillgänglighetsanpassning av hållplatser på Spårväg City.

### **Buss**

Trafiknämnden beslutade den 8 september 2015 att godkänna principer för hur effektiviseringar i busstrafiken kan genomföras. Principerna utgår från det regionala trafikförsörjningsprogrammets mål och riktlinjer för länets utbud av kollektivtrafik. Med utgångspunkt i dessa, har trafikförvaltningen analyserat resandevolymer i busstrafikens samtliga linjer. På de linjer där trafikutbudet är större än vad som motiveras av antalet resande, föreslås effektiviseringar i form av minskat antal avgångar, ändrade körsträckor eller nedläggning av linjer. Totalt berörs 133 busslinjer i länet. Trafikförändringarna kommer att genomföras från januari 2016.

Under 2015 har ett nytt linjenät införts i innerstaden och på Lidingö och övergång till nytt avtal har skett i Tyresö, Handen och Nynäshamn (E23). Upphandling av busstrafiken i Södertälje/Nykvarn (E27) och Järfälla/Upplands Bro (E28) pågår, där trafikstart planeras ske under 2016.

Risker och möjligheter avseende effektiviseringar och förändringar i trafikutbudet samt trafikentreprenörens ökade planeringsfrihet medför att det är svårt att kvantifiera påverkan på utbudet i busstrafiken för perioden 2016-2019.

### **Sjötrafik**

Upphandling av skärgårdstrafik pågår med planerad trafikstart våren 2016.

### **Färdtjänst**

Upphandling av nya avtal för rullstolstaxi, färdtjänsttaxi, liggande transporter, anropsstyrd närtrafik samt kundtjänst påbörjades under 2015 med planerad trafikstart våren 2016.

## 4. Verksamhetsstöd

### 4.1 Miljö

Trafikförvaltningen arbetar vidare med miljömålen som beskrivs i "Miljöutmaning 2016" och det regionala trafikförsörjningsprogrammet. Detta innefattar bland annat effektiviserad användning av energi och andra resurser, minskad användning av avvecklings-/utfasningsämnen samt minskade störningar från trafiken i form av luftföroreningar och buller. På bullersidan genomförs en uppdaterad kartläggning av spårtrafikens störningar. Ett flertal investeringar för minskat buller från spårtrafiken genomförs.

Arbetet med att öka inslaget av förnybart drivmedel i trafiken ska fortsätta. Under 2016 är fokus på möjliga åtgärder inom sjötrafiken och färdtjänstens specialfordon. Dessutom undersöks möjligheterna till försöksprojekt med helelektriska bussar och användning av HVO (hydrerade biologiska oljor) i dieseldrivna arbetsfordon inom spårtrafiken.

Underhåll av fordon och infrastruktur är viktigt för att förebygga buller och därför deltar förvaltningen fortsatt i det EU-finansierade projektet Quiet Track.

### 4.2 Socialt ansvarstagande

#### 4.2.1 Likvärdig behandling av alla invånare

##### *Jämlikhet och jämställdhet*

Under 2016 kommer förvaltningens riktlinje för social hållbarhet att ses över och revideras. En ny rapport (Communication on progress) ska tillställas FN:s sekretariat för Global compact. I arbetet med revidering av det regionala trafikförsörjningsprogrammet skapas mål för social hållbarhet. Ett utbildningsprogram avseende olika aspekter av social hållbarhet introduceras för förvaltningens personal. Arbetet med att identifiera och värdera sociala nyttor i olika studier och utredningar fortsätter samtidigt som det utvecklas metodik och rutiner för social konsekvensanalys i planeringsprocessers tidiga skeden. Förvaltningen fortsätter att bevaka utvecklingen kring hur social hållbarhet kan mätas.

I marknadsundersökningar som trafikförvaltningen genomför är det möjligt att redovisa könsuppdelad statistik. Varje månad genomförs bland annat ombordundersökningen Upplevd kvalitet där drygt 8 000 resenärer tillfrågas om bland annat nöjdhet med resa, resefrekvens samt upplevd trygghet. Statistiken redovisas varje tertiäl med en uppdelning på kön. Ett jämställdhets- och mångfaldsperspektiv ingår också i kvalitativa

kundundersökningar, fokusgrupper och analyser. Förvaltningen arbetar med att bredda representationen i medborgardialoger för att få en jämn spridning av deltagare avseende socioekonomisk status, kön, ålder och etnicitet.

### ***Nationella minoriteter och minoritetsspråk***

Trafikförvaltningens arbete med nationella minoriteter och minoritetsspråk pågår inom ramen för det SLL-övergripande kommunikationsuppdraget. Under 2016 prioriteras i första hand tillgängliggörandet av information digitalt på sll.se. Därefter inleds arbete med motsvarande insatser på den egna webbplatsen sl.se.

#### **4.2.2 Delaktighet för personer med funktionsnedsättning**

Arbetet fortsätter med att göra den allmänna kollektivtrafiken tillgänglig för alla resenärsgupper. Förvaltningen har ambitionen att ytterligare förbättra rutinerna för samverkansråd och andra samverkansformer med organisationer för funktionsnedsatta och pensionärer, bland annat för att möjliggöra samråd i tidiga skeden av projekt och planerade trafikförändringar. Förvaltningen kommer under 2016 även att organisera samverkansråden (pensionärer och funktionsnedsatta) för FUT, förvaltningen för utbyggd tunnelbana.

#### **4.2.3 Uppförandekod för leverantörer**

Trafikförvaltningens uppförandekod ligger till grund för de beslut som fattas i verksamheten och som påverkar miljö, resenärer, samhälle och andra intressenter. Verksamheten bedrivs som minimum efter de lagar och regler som gäller inom respektive verksamhetsområde där trafikförvaltningen eller leverantörer är verksamma.

Företag och institutioner som levererar produkter eller tjänster till trafikförvaltningen och bolag ska uppfylla kraven i uppförandekoden. Vidare förväntas att alla leverantörer, såväl leverantörer av produkter som av tjänster, ska säkerställa att deras underleverantörer i sin tur uppfyller kraven i koden.

### **4.3 Säkra processer**

#### **4.3.1 Informationssäkerhet**

Trafikförvaltningen ska i hela sin verksamhet ha ett balanserat informationssäkerhetsskydd genom effektiva och förebyggande säkerhetsåtgärder. Trafikförvaltningen ska ha skydd som förebygger och minimerar verkan av oönskade IT-säkerhetshändelser. Genom säkerhetsklassning av information ska normvärdet för nödvändigt skydd i IT-tjänster och IT-system definieras. Lokala styrdokument för informationssäkerhet fastställdes 2014. En obligatorisk e-utbildning samt

fem olika lärarledda utbildningar inom informations- och IT-säkerhetsområdet finns på plats. Processer och IT-stöd för systematisk krav- och riskhantering, så kallad Compliance Management, samt rutiner för IT-säkerhetsgranskningar finns införda och används brett i verksamheten. En säkerhetsskyddsorganisation är under uppbyggnad i samråd med SLL.

#### **4.3.2 Informationsförvaltning**

Trafikförvaltningens, WÅAB:s och SL-koncernens information hanteras enligt de regler som finns för Stockholms läns landsting. Trafikförvaltningen ska under 2016 uppdatera informationsredovisningen enligt Landstingsarkivets föreskrifter. En del av detta arbete består i att uppdatera redovisningsplanen och dokumenthanteringsplanerna.

För att säkerställa tillgången till information och förbättra möjligheten till insyn i verksamheten ska det oförtecknade analoga arkiv som härrör sig från Storstockholms lokaltrafik AB och dess dotterbolag ordnas och förtecknas under 2016. Trafikförvaltningen ska också satsa på att arkivera den digitala informationen som finns på projektytor, dokumenthanterings-system och diskutrymmen.

### **4.4 Nämnd/styrelse som arbetsgivare**

#### **4.4.1 Målområden**

##### **Kompetensförsörjning**

Målet är att säkerställa att trafikförvaltningen har rätt kompetens för sitt uppdrag och att stärka trafikförvaltningens arbetsgivarvarumärke.

##### **Personalpolitik och personaladministration**

Målet är en utvecklad personalpolitik och att HR-administration sker i enlighet med lagar, regler och god etik.

##### **Värderingar**

Målet är att förvaltningens värderingar SAFE (Samverkan, Ansvar, Förtroende och Engagemang) genomsyrar arbetet i samtliga verksamheter.

#### **4.4.2 Kompetensförsörjning och utbildning**

Det överordnade målet i HR-arbetet kommer fortsatt vara att bemanna och behålla kvalificerad kompetens i trafikförvaltningen. Fokus i det fortsatta arbetet omfattar konsultväxling, introduktion av nyanställda medarbetare och utveckling för att öka förmågan att behålla kompetens. Ur medarbetarenkäten ägnas särskilt intresse åt index motiverad medarbetare och aktiviteter kring attraktiviteten som arbetsgivare. Utvecklingen av attraktiviteten som arbetsgivare följs upp genom ett Attraktiv arbetsgivarindex.

#### **4.4.3 Jämställdhet och mångfald – Likvärdiga villkor och möjligheter**

En jämställdhetsgrupp driver förvaltningens interna jämställdhetsarbete tillsammans med leverantörer och entreprenörer. Effekter av jämställdhetsarbetet följs upp genom ett antal nyckeltal i ett så kallat Jämställdhetsindex. Genom en årlig lönekartläggning säkerställs att inga osakliga löneskillnader på grund av kön förekommer. Ett mål i kommande medarbetarenkäter är att medarbetare fortsatt har uppfattningen att trafikförvaltningen behandlar alla lika oavsett kön och att trafikförvaltningen arbetar aktivt för icke diskriminering.

#### **4.4.4 Chef och ledarskap**

Program och aktiviteter kommer fortsatt att genomföras för att utveckla chefer utifrån de ledarkriterier som utvecklats i samverkan mellan förvaltningar och bolag. Satsningen omfattar mentorprogram där erfarna chefer inom SLL medverkar som mentorer. Ledarskapsprogram genomförs under en tidsperiod på 8 till 10 månader. Chefsgrupper träffas i nätverk och behandlar olika teman inom ledarskap.

#### **4.4.5 Hälsofrämjande arbetsmiljö**

Trafikförvaltningen har som arbetsgivare ansvar för arbetsmiljön. Systematiskt arbetsmiljöarbete innebär ett arbetarförebyggande arbetssätt för att säkerställa en god arbetsmiljö. För att förebygga ohälsa erbjuds alla anställda en hälsoundersökning vartannat år. Sjukfrånvaron i trafikförvaltningen är rimlig och uppvisar inga anmärkningsvärda variationer. För att behålla sjukfrånvaron på den nivån genomförs aktiviteter under samlingsnamnet Hälsospåret 2016. Aktiviteterna syftar till att inspirera till en hälsosam och hållbar livsstil.



## 5. Ekonomi

### 5.1 Ekonomiskt utgångsläge

Enligt budgetbeslut från landstingsfullmäktige ska trafikförvaltningen inklusive färdtjänsten, AB SL och WÅAB var för sig och tillsammans redovisa ett budgeterat nollresultat.

Vid bokslutet för 2014 visade trafikinämndens verksamheter ett resultat före bokslutsdispositioner och skatt tillsammans på -18 mkr<sup>1</sup>. Prognosen 2015 per augusti indikerar ett negativt resultat på -220 mkr. Prognosen 2015 är, exklusive omräkning av pensionsskulden, -103 mkr. Budget 2015 hade ett behov av att stärkas med 500 mkr. Prognosen pekar på att trafikinämnden kommer att lyckas med fyra femtedelar. Översiktligt beror detta på en stark resandeutveckling, en positiv indexutveckling, effektiviseringar inom spårtrafiken samt förskjutningar av aktiveringar av investeringsobjekt.

#### Kollektivtrafik på land

Utfallet för kollektivtrafik på land uppgick 2014 till -75 mkr. Prognosen 2015 per augusti visar ett negativt resultat på -228 mkr då planerade omprövningar och effektiviseringar inte kommer att kunna realiseras fullt ut, dessutom tas kostnadsökningen 2015 för den förändrade pensionsskulsberäkningen orsakad av den sänkta diskonteringsräntan.

Kollektivtrafikens ekonomi ska vara i balans. Landstingsfullmäktiges budgetbeslut för 2016 innebar att trafikförvaltningen måste minska kostnaderna med 300 miljoner för att nå balanskravet. Effektiviseringar i buss- och spårtrafiken är del av en ekonomisk helhet, som även omfattar effektivisering av administration, konsultanvändning, samt kostnadseffektivisering vid upphandlingar.

Trafikförvaltningens målsättning i det fortsatta arbetet är att ta fram förslag på effektiviseringar som i så liten utsträckning som möjligt påverkar resenärerna. Samtidigt ska målsättningarna och inriktningen i det regionala trafikförsörjningsprogrammet efterlevas.

#### Färdtjänsttrafik

I bokslutet för 2014 visade färdtjänsten ett negativt resultat på 9 mkr. Prognosen 2015 per augusti visar ett positivt resultat på 5 mkr.

Budget 2016 förutsätter trafikstart av nya trafikavtal som för närvarande är under upphandling.

---

<sup>1</sup> Resultatet för trafikinämnden går inte att summera enbart med delarna: SL, WÅAB och färdtjänsten. Även resultat för trafikförvaltningen finns i utfallet.

### **Kollektivtrafik på vatten**

WÅAB hade i bokslutet för 2014 ett positivt resultat på 15 mkr. Prognosen 2015 per augusti visar ett positivt resultat på 10 mkr.

## **5.2 Nyckelfaktorer som påverkar ekonomin**

Nyckelfaktorer som påverkar ekonomin är landstingsbidragets storlek, befolkningsutveckling/resandeutveckling, biljettpris, investeringsnivå, ränteläge och index.

En femtedel av Sveriges befolkning bor i Stockholmsregionen och länet fortsätter att växa med cirka 37 000 invånare varje år vilket innebär såväl krav på trafikförändringar som ett ökat investerings- och utvecklingsbehov samt ökade biljettintäkter.

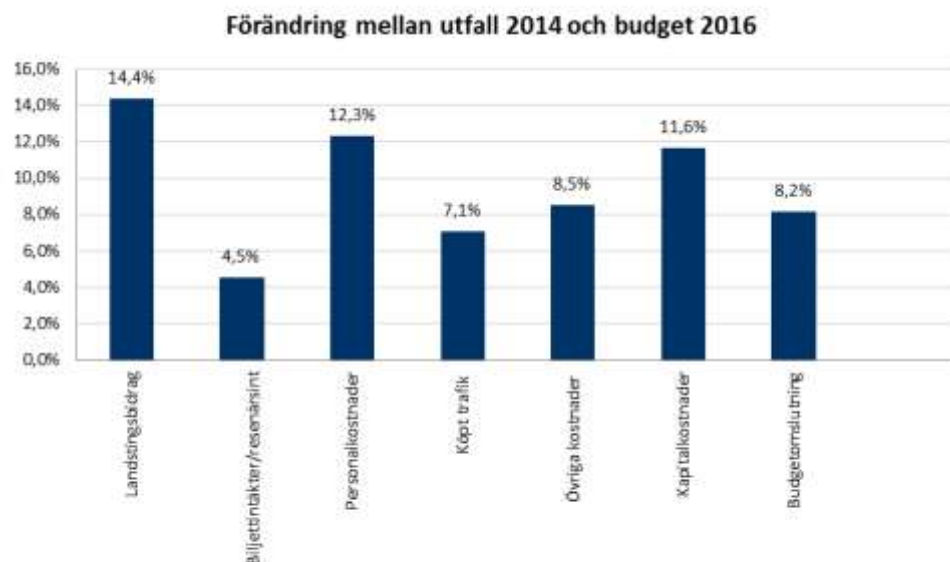
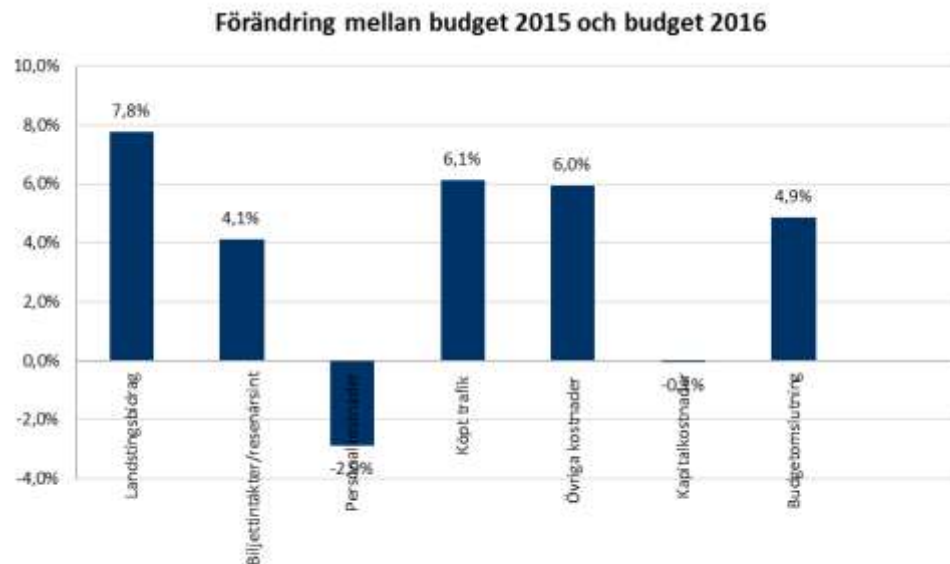
Det finns stora investerings- och utvecklingsbehov, vilket kommer att innebära ökade kostnader för kollektivtrafiken. Kollektivtrafiken står inför betydande investeringar i spårvägar, fordon, trygghetskapande åtgärder, miljö- och tillgänglighetsanpassningar. Det utökade lånebehov som dessa satsningar medför gör att de finansiella kostnaderna kommer att öka.

Kapitalkostnaderna ökar, jämfört med utfall, under flera år framöver. Detta beror på stora investeringar. Finansnettot har de senaste åren visat ett överskott gentemot budget till följd av ett lågt ränteläge.

Trafikavtal och entreprenadkostnader inom trafikförvaltningen är ofta knutna till indexkorgar. Ingående index, till exempel arbetskostnadsindex, kan ha en annan ökningstakt än inflationen i samhället.

För en långsiktig kostnadskontroll är det nödvändigt att se över rådande trafikutbud och justera detta, så att framtidens utbud kan säkras och finansieras. För att nå kravet på en ekonomi i balans krävs att trafikförvaltningen under 2016 minskar sina kostnader med 300 miljoner kronor. Trafikförvaltningens målsättning i det fortsatta arbetet är att föreslå effektiviseringar som i så liten utsträckning som möjligt påverkar resenärerna. Samtidigt ska såväl mål och inriktning i det regionala trafikförsörjningsprogrammet, som budgetmål avseende nöjd resenär, efterlevas.

### 5.3 Antaganden i budget



#### *Resandeutveckling*

Den faktiska resandeökningen 2015 har varit högre än budget vilket ger en högre bas för beräkning i budget 2016. Budgeterade biljettintäkter baserar sig på en resandeökning med i genomsnitt 1,7 procent i jämförelse med

2015 års prognostiserade utfall. Hänsyn är tagen till utbudsförändringar, biljettpriser, omvärldsfaktorer såsom befolkning, bensinpris, sysselsättning och ekonomisk utveckling.

Antalet färdtjänstresenärer budgeteras till 69 000, vilket är en anpassning till den rådande utvecklingen med en konstant eller minskande andel av befolkningen som har färdtjänsttillstånd. Antagandet grundar sig på de ansträngningar kommunerna, landstinget och trafikförvaltningen gör för att göra kollektivtrafiken tillgänglig för alla.

Antalet färdtjänstresor minskar medan sjukresorna ökar både i jämförelse med budget och med utfallet år 2015. Liksom föregående år minskar taxiresorna medan resorna med rullstolstaxi fortsätter att öka. Antalet tjänstresor minskar. Volymförändringarna speglar resenärsutvecklingen, tillgänglighetssatsningarna i den allmänna kollektivtrafiken samt den fortsatt stora efterfrågan på rullstolstaxi som reseform.

Resande i hamntrafiken med Djurgårdsfärjorna har ökat markant efter införandet av SL-taxa. Resandeprognosen för 2015 är 11 procent högre än 2015 års budget. En viss avmattning i resandeutvecklingen jämfört med 2015 förväntas och resandet budgeteras därför att öka med 6 procent jämfört med budget 2015. Ingen ökning budgeteras för planåren.

Resandet i skärgårdstrafiken under 2015 uppnår inte budgeterade volymer och resandeprognosen 2015 är 7 procent lägre än budget 2015. Vid beräkning av resandet de kommande åren används en modell där medelvärdet av de tre senaste årens resande ligger till grund plus en årlig resandeökning om 1,7 procent. För år 2016 medför modellen en minskning av resandet med 2 procent jämfört med budget 2015.

#### *Intäkter och kostnader*

Landstingsbidraget ökar med 7,8 procent jämfört med budget 2015, motsvarande 696 mkr, och uppgår till 9 634 mkr inklusive extra tillskott för 2016 med 401 mkr.

Budgeten 2016-2019 förutsätter oförändrade biljettpriser och sortiment, med undantag av den prishöjning av kontantbiljett (zonbiljett) såld i spärr, som beslutades på landstingsfullmäktiges budgetsammanträde i juni 2015. Förändringen gäller från 8 januari 2016 och är inarbetad i budget 2016-2019.

Det landstingsfullmäktigebeslut som togs i juni om höjning av kontantbiljett för Djurgårdsfärjan till 45/30 kronor (helt respektive reducerat pris) genomförs inte, då SL-taxan redan gäller i hamntrafiken sedan sommaren 2015.

Budgeterade löneökningar i samband med den årliga lönerevisionen bedöms uppgå till 2,0 procent för 2016. De samlade personalkostnaderna minskar jämfört med budget 2015 på grund av förändringar i pensionsskulden som har budgeterats på finansnetto 2015.

Trafikavtal i SL-trafiken har budgeterats med en indexuppräknings på totalt 1,3 procent för spårbunden trafik och 2,5 procent för buss. Kostnaderna för drivmedel har beräknats öka till följd av aviserat beslut om skattehöjningar.

Index för taxi- och rullstolstaxitransporter beräknas öka med i genomsnitt 2 procent och indexreglering av gällande trafikavtal i sjötrafiken uppgår i genomsnitt till 3,5 procent.

Kapitalkostnaderna ökar med 323 mkr eller 11,6 procent jämfört med utfall 2014, varav avskrivningskostnadernas ökning uppgår till 317 mkr. Finansieringskostnaderna inom SL-koncernen är beräknade efter en bedömd genomsnittlig budgeterad ränta på 1,7 procent.

Kostnadsutvecklingen i övrigt följer inflationen.

#### *Redovisnings- och budgeteringsprinciper*

Redovisning av trafiknämndens verksamhet följer de grundläggande redovisningsprinciper som gäller inom Stockholms läns landsting. Samtliga redovisningsprinciper är oförändrade undantaget komponentavskrivning enligt K3. K3 kräver att en anläggningstillgång som har betydande delar med väsentligt skilda nyttjandeperioder ska delas upp på dessa komponenter, och varje komponent ska skrivas av var för sig över nyttjandeperioden.

Från och med 2015 budgetereras förändringar i pensionsskulden i SL-koncernen enligt beräkningsunderlag från pensionsbolaget KPA.

## 5.4 Resultatbudget

Resultaträkning Trafiknämnden Mkr	Budget 2016	Budget 2015	Bokslut 2014	Förändring BU16/BU15	Förändring BU16/UTF14
Landstingsbidrag	9 634	8 938	8 423	7,8%	14,4%
Biljettintäkter	7 301	7 012	6 984	4,1%	4,5%
Uthyrning fordon	1 371	1 447	1 363	-5,3%	0,6%
Uthyrning lokaler	681	633	596	7,6%	14,3%
Reklam	230	229	236	0,4%	-2,5%
Övriga intäkter	1 080	1 096	1 159	-1,5%	-6,8%
<b>S:a Verksamhetens intäkter</b>	<b>20 297</b>	<b>19 355</b>	<b>18 762</b>	<b>4,9%</b>	<b>8,2%</b>
- Varav internt SLL					
Personalkostnader	-538	-554	-479	-2,9%	12,3%
Köpt landtrafik (SL)	-12 276	-11 538	-11 470	6,4%	7,0%
Köpt färdtjänsttrafik inkl sjukresor (Ftjv)	-1 299	-1 255	-1 226	3,5%	6,0%
Köpt sjötrafik (WÅAB)	-288	-268	-250	7,5%	15,2%
Drift och underhåll	-1 933	-1 690	-1 603	14,4%	20,6%
Övriga kostnader	-857	-943	-968	-9,1%	-11,5%
<b>S:a Verksamhetens kostnader</b>	<b>-17 191</b>	<b>-16 247</b>	<b>-15 996</b>	<b>5,8%</b>	<b>7,5%</b>
- Varav internt SLL					
Avskrivningar	-2 493	-2 472	-2 176	0,8%	14,6%
Finansnetto	-613	-636	-607	-3,6%	1,0%
<b>Resultat före bokslutsdispositioner och skatt</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>-18</b>		
Bokslutsdispositioner **			175		
<b>Resultat efter bokslutsdispositioner och skatt</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>157</b>		
<b>Justerat resultat *</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>30</b>		

\* Avser resultat före bokslutsdispositioner och skatt justerat för ränteeffekt på pensionskostnader

\*\* Avser skattemässig optimering inom LISAB-koncernen där WÅAB ingår

### 5.4.1 Intäkter

Budgeterade intäkter uppgår till 20 297 mkr år 2016 jämfört med utfall 2014 på 18 762 mkr, en ökning med 8,2 procent. Ökningen jämfört med budget 2015 är 4,9 procent.

#### Landstingsbidrag

Landstingsbidraget ökar med 7,8 procent, motsvarande 696 mkr, och uppgår till 9 634 mkr.

#### Biljettintäkter

Biljettintäkterna budgeteras till 7 301 mkr vilket är ökning jämfört med utfallet 2014 med 4,5 procent eller 317 mkr. I jämförelse med budget 2015 ökar biljettintäkterna med 4,1 procent eller 289 mkr.

I jämförelse mot utfall 2014 bör beaktas att från mitten av juni 2014 gäller samtliga SL:s biljetter på Djurgårdsfärjorna, mot tidigare endast

periodbiljetter. Som följd av förändringen kommer intäkterna för koncernen totalt att minska. Dels har många resenärer en redan giltig SL-biljett vid övergång till Djurgårdslinjen, dels är biljettpriset för en kontantbiljett i SL:s sortiment lägre än det tidigare priset hos Waxholmsbolaget.

#### *SL-trafiken*

Resandet i SL-trafiken bedöms öka med faktorer som befolkningsökningen i regionen, antal sysselsatta i länet, förändringar i antalet utbudskilometer, ekonomiska faktorer samt övriga indikationer. Sammantaget innebär det en resandeökning på 1,7 procent för 2016 i jämförelse med utfall 2015.

Budgeten beaktar även en fortsatt negativ utveckling vad gäller snittpris per biljett till följd av en större andel biljetter till reducerat-/studerandepreis. Denna justering motsvarar cirka 0,2 procent.

Biljettintäkterna budgeteras till 7 100 mkr, vilket är en ökning med 5,2 procent jämfört med utfall 2014. Budget 2016 för biljettintäkter innebär en ökning med 294 mkr, motsvarande 4,3 procent, jämfört med budget 2015. Under 2015 har volymökningen varit högre än förväntat vilket ger en högre bas för beräkning av budget 2016. Budgeten 2016 förutsätter oförändrade biljettpriser och sortiment undantaget en mindre prishöjning av kontantbiljetter sålda i spärr från och med 1 januari 2016.

#### *Färdtjänsttrafik*

Intäkter avseende resenärsavgifter inom färdtjänstverksamheten beräknas till 180 mkr, vilket är i nivå med utfall 2014 och budget 2015.

Resetilldelningen förutsätts vara oförändrat 198 resor per år för resenärer som inte har tillstånd att resa efter behov. Egenavgiften för färdtjänst- och sjukresor är oförändrad.

#### *Sjötrafik*

Biljettintäkterna i sjötrafiken beräknas till 67 mkr, en minskning med 11 mkr jämfört med utfall 2014. Minskningen beror på att biljettintäkterna från trafiken med Djurgårdsfärjorna tillfaller SL från och med juni 2014 efter införande av SL-taxa. Budgeterade biljettintäkter avser således endast skärgårdstrafiken. I jämförelse med budget 2015 beräknas biljettintäkterna öka med 5 mkr motsvarande 8 procent.

#### **Övrigt**

Intäkter från uthyrning av fordon minskar i jämförelse med budget 2015 men balanseras av motsvarande lägre kostnader för inhyrning. Uthyrning av lokaler budgeteras till 681 mkr, vilket är en ökning med 14,3 procent motsvarande 85 mkr jämfört med utfall 2014. Ökningen är i huvudsak

kopplad Ulvsundadepån men även till generell indexuppräkning i hyresavtal.

Reklamintäkterna budgeteras till 230 mkr, vilket är i nivå med budget 2015. Intäkterna för tidningen Metro minskar. Intäkterna i övrigt bedöms huvudsakligen bestå av avtalade garantiersättningar. Ett utvecklingsarbete pågår för att öka reklamintäkterna och upphandling av reklamavtalen pågår. Nya avtal gäller från januari 2017.

Övriga intäkter budgeteras till 1 080 mkr vilket är en minskning med 1,5 procent motsvarande 16 mkr i jämförelse med budget för 2015. Bland annat beroende på minskad försäljning av biogas men även från sålt material och lagerproduktion med mera. Detta medför inte någon resultatpåverkan då motsvarande kostnad uppstår under övriga kostnader.

Färdtjänstverksamhetens intäkter från hälso- och sjukvårdsnämnden för sjukresor ökar i takt med kostnadsutvecklingen för sjukresor, då sjukvården har det fulla kostnadsansvaret för sjukresorna. Resorna handlas upp och administreras av trafikförvaltningen.

#### **5.4.2 Kostnader**

##### ***Personal***

ANTAL HELÅRSARBETEN (närvaro- och frånvarotid exkl extratid)	Budget 2015	Budget 2016	Budget 2017	Budget 2018	Budget 2019
Totalt antal helårsarbeten	641	657	660	660	660

Antalet årsarbetare planeras sammantaget öka 2016 jämfört med budget 2015. Det pågår ett arbete att öka antalet anställda då konsulter fasas ut.

Personalkostnaderna inom trafiknämndens verksamhetsområde utgör cirka 3 procent av de totala rörelsekostnaderna.

Budgeterade personalkostnader för 2016 uppgår till 538 mkr jämfört med utfall 479 mkr år 2014, en ökning med drygt 12 procent. Ökningen avser i huvudsak kostnader kopplade till förändringar i pensionsskulden i SL-koncernen enligt beräkningar från KPA vilka inte budgeterats före 2015. Förändring i pensionsskulden påverkar såväl personalkostnaderna som räntan under finansnetto. I övrigt består ökningen 2016 av kostnader för nya befattningar och lönerevision i trafikförvaltningen kommande år.

Jämfört med budget 2015 minskar personalkostnaderna med knappt 3 procent. Kostnadsförändringen är kopplad till pensionsskulden då den i budget 2015 budgeterades på andra kontorader.



**Köpt trafik****Kollektivtrafik på land**

Budgeten för köpt trafik år 2016 uppgår till 12 276 mkr. Jämfört med utfall 2014 ökar kostnaden med 806 mkr motsvarande 7,0 procent.

Merparten av kostnadssökningen avser kostnader som regleras i grundavtalen för trafiken och index, 479 mkr respektive 159 mkr. Trafikförändringar som genomfördes 2015 ger full kostnadseffekt 2016, exempelvis utökning genom Tvärbanans Solnagren som sammanfogades med övriga Tvärbanan. Därtill tillkom kostnader för utökad busstrafik med nya linjer/linjesträckningar i slutet av 2014.

I kostnadsökningen ingår också helårseffekter av kostnader för förändringar under 2014, till exempel ökade banavgifter till Trafikverket, utökad busstrafik i Södertälje, eldriven pendelbåt och planerade linjeförändringar i busstrafiken med start i december 2014.

Två nya bussavtal, gällande Södertälje/Nykvarn och Järfälla/Upplands Bro, kommer att träda ikraft i augusti 2016. I samband med detta kommer SL att lösa restvärdet av de befintliga bussarna.

För pendeltåg budgeterats högre kostnad för ersättningstrafik på grund av ett flertal planerade trafikavstängningar.

Till följd av bedömd resandeutveckling ökar kostnader i busstrafikavtal på grund av trängselkrav och nya behov, vilka leder till behov av ökad produktion. I produktionsavtal ökar kostnaderna till följd av ökade trafikbeställningar från SL och i VBP-avtal till följd av ökat antal betalande resenärer. (VBP - Verifierad betalande påstigande, det vill säga ersättning till trafikoperatören per betalande resenär). En strategisk uppföljning av busstrafikavtal visar dock att kostnadsutvecklingen är högre i produktionsavtalen utan direkt korrelation till resenärsutvecklingen. I VBP-avtalen ökar kostnaden i mindre omfattning och i direkt relation till resenärsökningen.

Kostnaden för incitament beräknas minska totalt sett. Även kostnaderna för kundtjänst, kundcenter och biljettkontroll beräknas minska till följd av det nya kundtjänstavtalet. Något ökade incitamentskostnader beräknas för tunnelbanan bland annat beroende på kvalitetsförbättringar rörande exempelvis stationsstädning.

I jämförelse med budget 2015 bör beaktas effektiviseringar inom trafik som inte har realiserats under 2015.

**Köpt trafik – Färdtjänsttrafik**

Budgeten för köpt trafik inom färdtjänstverksamheten uppgår till 1 299 mkr, vilket är en ökning med 73 mkr motsvarande 6,0 procent jämfört med utfall 2014. Kostnadsökningen täcker beräknad prisutveckling och en omfördelning från taxiresor till rullstolstaxi.

Antalet färdtjänstresor minskar medan sjukresorna ökar både i jämförelse med budget och med utfallet 2015. Liksom föregående år minskar taxiresorna medan resorna med rullstolstaxi fortsätter att öka. Antalet tjänstresor minskar. Jämfört med budget 2015 ökar kostnaderna med 44 mkr där rullstolstaxi står för huvuddelen av kostnadsökningen.

**Köpt trafik – Kollektivtrafik på vatten**

Budgeten för köpt sjötrafik uppgår till 288 mkr. Jämfört med utfall för 2014 ökar kostnaden med 15,2 procent, 38 mkr. Kostnadsutveckling jämfört med budget 2015 är 7,5 procent.

Bland trafik kostnader ingår köp av hamn-, skärgårds- och godstrafik inklusive landtransporter samt köp av trafiknära tjänster. Entreprenörer som trafikerar med WÅAB:s fartyg ansvarar för det löpande underhållet. Upphandling av nya trafikavtal pågår med planerad trafikstart våren 2016. I budgeten har indexuppräknings skett av befintliga trafikavtal i genomsnitt med 3,5 procent. Den kostnadsnivåhöjning som genomfördes 2015 med cirka 40 procent för godshantering på kajer kvarstår och har indexuppräknats med 3,5 procent. Bland trafiknära tjänster har det tillkommit kostnader för underhåll av nya biljettsystemet. Jämfört med 2015 ingår kostnad för köp av terminaltjänster, vilket motsvaras av minskad personalkostnad.

***Övriga kostnadsslag, avskrivningar och finansnetto*****Övrigt**

Kostnader avseende drift och underhåll samt övriga kostnader ökar med 8,5 procent jämfört med utfall 2014 och med 6,0 procent jämfört med budget 2015. En större post i budget 2016 är underhåll av hiss- och rulltrappor, där kostnader för steg samt för säkerhetshöjande åtgärder med mera ingår. Kostnader för underhåll av tunnelbanevagnar ökar med anledning av sprickor i C20-vagnar samt för underhåll banöverbyggnad. Andra större poster är utrangeringar kopplade till Mölnviks bussdepå och tunnelbanevagnar (CX). Lägre kostnader noteras för specialistkonsulter, inköp av biogas och material/lager, bränsle inom sjötrafiken samt för reklam, PR och övriga tjänster.

### Avskrivningar

Budgeterade avskrivningar uppgår till 2 493 mkr, en ökning med 14,6 procent jämfört med utfall för 2014 på 2 176 mkr. Avskrivningarna ökar drygt 4 procent jämfört med prognos 2015. Avskrivningsunderlaget baserar sig på beräknat utfall för befintliga anläggningstillgångar samt avskrivningar för pågående investeringar och tillkommande investeringar. Justeringar i avskrivningsunderlaget har gjorts för tidsförskjutningar baserat på erfarenhetsmässiga bedömningar.

### Finansnetto

Genomsnittlig budgeterad ränta uppgår till 1,7 procent. Genomsnittlig rörlig ränta de senaste 10 åren har uppgått till 2,0 procent. Nyupplåning från landstinget förväntas under 2016 ske med cirka 4 500 mkr och leasingstocken beräknas under motsvarande tid sjunka med 1 342 mkr. Totalt för trafiknämndens verksamhetsområde ökar budget för finansnettot 2016 med 1 procent i jämförelse med utfall 2014 och uppgår till -613 mkr. Jämfört med budget 2015 minskar finansnettot med knappt 4 procent.

## 5.5 Balansbudget

Balansräkning Trafiknämnden Mkr	Budget 2016	Budget 2015	Bokslut 2014 (AC)	Förändring BU16/BU15	Förändring BU16/AC14
<b>TILLGÅNGAR</b>					
Anläggningstillgångar	56 515	52 736	48 846	7,2%	15,7%
Omsättningstillgångar	3 353	2 268	2 914	47,8%	15,1%
- varav kassa bank	918	763	1 063	20,3%	-13,6%
<b>SUMMA TILLGÅNGAR</b>	<b>59 868</b>	<b>55 004</b>	<b>51 760</b>	<b>8,8%</b>	<b>15,7%</b>
<b>EGET KAPITAL</b>					
Eget kapital	7 024	7 038	7 262	-0,2%	-3,3%
- varav årets resultat	0	0	-18		
<b>Avsättningar</b> (samt ev. Minoritetsintresse)	651	892	864	-27,0%	-24,7%
<b>SKULDER</b>					
Långfristiga skulder	47 606	42 773	38 677	11,3%	23,1%
Kortfristiga skulder	4 587	4 301	4 957	6,6%	-7,5%
<b>SUMMA SKULDER OCH EGET KAPITAL</b>	<b>59 868</b>	<b>55 004</b>	<b>51 760</b>	<b>8,8%</b>	<b>15,7%</b>

Anläggningstillgångarnas värde och långfristiga skulder ökar till följd av genomförda och planerade investeringar.

## 5.6 Investeringar

Investeringar Mkr	Budget 2015	Budget 2016	Plan 2017	Plan 2018	Plan 2019	Plan 2020
Trafikinvesteringar	8 508	7 884	7 593	5 990	5 034	5 494
Erfarenhetsmässig förskjutning	-2 104	-1 695	-1 835	-1 421	906	-621
<b>Totalt investeringar</b>	<b>6 404</b>	<b>6 190</b>	<b>5 758</b>	<b>4 569</b>	<b>5 940</b>	<b>4 873</b>

### Tabell över investeringar

Investeringar 2016 Mkr	Budget 2015	Budget 2016	Plan 2017	Plan 2018	Plan 2019	Plan 2020
10001 Program Roslagsbanans kapacitetsförstärkn.	1 149	819	1 123	1 021	703	1 000
10002 Program Bussdepåer	757	699	545	332	61	0
10004 Program Slussen	588	617	481	161	52	204
10005 Program Röda linjens uppgradering	1 981	1 155	1 353	1 322	1 323	1 156
10006 Program Citybanan	53	72	34	2	0	0
10007 Program Tvärbana Norr Solnagrenen	468	128	165	47	0	0
10008 Program Spårväg City	429	334	163	13	6	14
10012 Program IT med säkerhetsaspekt	169	195	63	0	0	0
10013 Program Spårdepåer	316	317	52	0	0	0
10014 Program Mötesplats SL	4	0	0	0	0	0
10028 Program Pendeltåg	558	1 555	1 309	344	129	41
10016 Program Kistagrenen	141	230	487	786	925	756
Bussterminal Slussen	10	0	20	21	150	600
Roslagsbanan till Arlanda	20	14	0	0	0	0
Spårväg Syd	10	30	30	100	0	0
Tonnage för Pendelbåt och Skärgårdstrafik	3	3	0	0	0	0
Spårväg Linje 4	20	20	0	0	0	0
Depå Syd	1	1	0	0	0	0
Åkersberga bussdepå	0	0	0	0	0	0
Anpassning trafikstyrningssystem bef. tunnelbana	0	3	0	0	0	0
Bytespunkt Gullmarsplan	0	5	0	0	0	0
Övergripande utredningar befintligt system	0	5	0	0	0	0
Förstudie Bytespunkt Barkarby FUT	1	5	5	0	0	0
Förstudie Bytespunkt Nacka Centrum FUT	1	3	0	0	0	0
Specificerade ersättningsinvesteringar	782	808	996	986	645	479
Ospecificerade investeringar	1047	868	768	854	1039	1245
Erfarenhetsmässig förskjutning	-2104	-1695	-1835	-1421	906	-621
<b>Investeringar totalt</b>	<b>6 404</b>	<b>6 190</b>	<b>5 758</b>	<b>4 569</b>	<b>5 940</b>	<b>4 873</b>

### 5.6.1 Effekter av fullmäktiges investeringsbudget för verksamheten

#### 10001 Program Roslagsbanans kapacitetsförstärkning

Program Roslagsbanan omfattar dubbelspårsutbyggnad inklusive säkerhetsåtgärder, nya depåer samt 22 nya fordon. Vidare 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 2019. Fordonen (X15P)

levereras 2020-2022. Depå i Molnby byggs för att vara färdigställd och driftsatt vid första fordonsleverans.

Prognoser pekar idag på behov av utökad investeringsbudget för att färdigställa program Roslagsbanan med beslutad ambitionsnivå. Orsakerna till ett utökat behov är främst att beslutsunderlagen för utbyggnad av dubbelspårssträckorna vid beslutstillfället inte tog hänsyn till de geotekniska förutsättningar som råder, och som framkommit i senare utredningar. Vidare prognosticeras kostnaderna för anskaffning av nya fordon och ersättningstrafik högre än budget.

#### **10004 Program Slussen**

Program Slussen är en samordning av åtgärder och behov i anslutning till Stockholms stads projekt avseende Slussen. Programmet omfattar kravställning avseende en ny bussterminal, upprustningsåtgärder på Saltsjöbanan inklusive bulleråtgärder, renovering av Söderströmsbron samt Tvärbanans förlängning till Sickla station.

Bussterminalen är budgeterad under och efter planperioden från och med 2017. En dialog behöver föras med Stockholms stad för att senarelägga delar av investeringsutgifterna till 2021 och framåt där resterande medel utifrån överenskommelsen ligger. Upprustningsarbeten på Saltsjöbanan, tillsammans med införande av ATC, pågår medan kapacitetsförstärkningen av Saltsjöbanan kommer att genomföras efter planperioden, år 2021. Denna senareläggning innebär en viss kostnadsökning. Arbetet med renovering av Söderströmsbron och Tvärbanans förlängning till Sickla station pågår.

#### **10007 Program Tvärbana Norr – Solnagrenen**

Programmet omfattar en ny spårväg från Alvik till Solna station, ny depå i Ulvsunda, anpassning av befintlig Tvärbana till den utökade trafiken, en ny ersättningsdepå för de fordon som trafikerar Nockebybanan i Brommadepån samt 15 nya fordon. Kvarvarande arbete 2015-2018 är att färdigställa signalsystemet samt att bygga vändspår på Sicklagrenen. Ett tilläggsavtal är tecknat med leverantören General Electric. Investeringsutgiften kommer att öka jämfört med budget 2016. Programmets totalbudget är dock inom ursprungligt beslutade 5 678 mkr.

#### **10008 Program Spårväg City**

Programmets syfte har hittills varit att möjliggöra trafikering mellan Gåshaga brygga och Sergels torg via den planerade stadsdelen Norra Djurgårdsstaden samt att tillgänglighetsanpassa befintlig spårvägslinje. Programmet har omfattat ny spårväg 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. Upprustningen mellan Gåshaga brygga och Ropsten (Lidingöbanan) är klar och ny depå kommer att färdigställas. Fordon är levererade (7 stycken) och driftsstart sker hösten 2015.

Sammanbindningen av Spårväg city mellan linje 7 och Lidingöbanan i Ropsten senareläggs till efter 2019. De av fullmäktige beslutade budgetramarna innebär att medel saknas för att genomföra förlängningen från Kungsträdgården till T-centralen, inklusive anskaffning av två stycken spårvagnar för denna förlängning. Dock fullföljs planeringsarbetet för denna sträcka för att, så snart möjligheter kan skapas, verkställa genomförandet.

### **100016 Program Kistagrenen**

Kistagrenen avser nybyggnation av spårväg som börjar strax norr om hållplatsen Norra Ulvsunda och sträcker sig sedan via Bromma flygplats, Rissne och Stora Ursvik till Kista. Efter Kista centrum ansluter den till pendeltågsstationen i Helenelund.

Byggstart för etapp 1; Ulvsunda – Ursvik senareläggs med ett år till 2017 förutsatt att genomförandebeslut tas senast Q3 2016 och att detaljplaner på sträckan vinner laga kraft. Byggstart för etapp 2; Ursvik – Helenelund behöver undersökas men Sollentuna kommun ligger långt framme i planarbetet.

### **C20 – uppgradering**

Projektet avser uppgradering och modernisering av 271 tunnelbanevagnar C20 med start 2015. Fem åtgärder utförs i synergi med ordinarie löpande underhåll och åtta utförs som en samlad uppgradering. För att möjliggöra genomförandet av den samlade uppgraderingen ska projektet även uppföra en temporär verkstad inom tunnelbanesystemet. Förskjutningar i budgetdialogen har inte kunnat inarbetas på ett kostnadseffektivt sätt i upphandlingen.

### **Spårvägmuseum i Gasverksområdet**

De av fullmäktige beslutade budgetramarna innebär att medel saknas för att genomföra projektet enligt tidigare beslutad plan. Trafikförvaltningen undersöker alternativa lösningar och återkommer med förslag till genomförandebeslut.

### **Sverigeförhandlingen (ospecificerat projekt)**

I Sverigeförhandlingen är statens ambition att säkerställa förbättrad kollektivtrafik, god infrastruktur mellan och i storstäderna och bra förutsättningar för cyklisterna. Utredning, förhandling och dialog om framtidens järnvägsnät och andra infrastrukturprojekt ska leda till att 100 000 nya bostäder kan byggas i Sverige.

Trafiknämnden har i juni 2015 fattat beslut om att tilldela 80 mkr till trafikförvaltningen för åren 2015-2016. Medlen avser de utredningar som behöver tas fram inför och under Sverigeförhandlingen.

De alternativ som blir aktuella inom ramen för Sverigeförhandlingen kommer att framgå under våren 2016 då staten inleder förhandlingsfasen. Vilka objekt som till slut faller ut som resultat av Sverigeförhandlingen kommer att bli klart under hösten 2017, då även avtal förväntas skrivas mellan berörda parter.

### **5.7 Möjligheter och risker**

Trafikförvaltningen arbetar aktivt med riskanalys och riskhantering, både för att fatta verksamhetsbeslut men även för att följa upp att beslutade mål kommer att uppnås.

Kollektivtrafiken står inför betydande investeringar i bland annat ny spårbunden trafik, förbättrad infrastruktur, tillgänglighetsanpassningar, trygghetsskapande åtgärder samt nya fordon. Investeringsvolymen är svårbedömd i tiden och faktorer utanför trafikförvaltningens kontroll såsom planfrågor, upphandlingar och bygglovsprocesser kan få stor inverkan på investeringsvolymen för ett enskilt år. Det kan bli aktuellt att vissa objekt behöver skjutas framåt i tiden alternativt att ambitionsnivån rörande kvalitets- och kapacitetsförbättringar reduceras. Ökade investeringar innebär ökade kapitalkostnader vilka i sin tur påverkas av förändringar av marknadsräntan.

Kollektivtrafiken står inför en ökad kostnadsutveckling. Denna drivs av ett ökat utbud, såsom Citybanan, högre ambition avseende till exempel tillgänglighet och miljöpåverkan, ökade avskrivningar och räntekostnader samt kostnadsökning i befintliga avtal (index).

Räntekänsligheten är beräknad som effekten av om ränteläget stiger med en procentenhet. På lånesidan innebär effekten av en procentenhets ränteförändring en kostnadsökning med 150 mkr 2016. Ett lägre ränteläge innebär motsvarande möjlighet till lägre kostnad. Energikostnaderna omfattar elkostnader i egna anläggningar i form av spår- och fastigheter samt för pendeltågen. Trafikförvaltningen arbetar aktivt enligt

fastställda riktlinjer med riskreducering i form av terminssäkring av elpriserna.

I budget 2016-2020 förutsätts fortsatta effektiviseringar inom trafiken för att uppnå en ekonomi i balans. Trafikförvaltningens utmaning för att reducera kostnadsökningarna är bland annat att bygga till lägre kostnad, upphandla en mera kostnadseffektiv trafik samt reducera trafikutbudet på ett sätt som begränsat påverkar resenären.

I de senare trafikavtalen har trafikutövarna fått ett större helhetsansvar för uppdraget, inklusive ett utökat ansvar för trafikplanering. Trafikförvaltningen ställer krav på en basnivå i form av sådan minimitrafik eller grundtrafik som trafikförvaltningen har bedömt krävs för att uppfylla ett samhällsansvar. Utöver denna trafik ska trafikutövarna planera trafiken utifrån av förvaltningen ställda krav om samordning, platsutbud, med mera. De kan föreslå nya linjer och även effektiviseringar. Denna ökade frihet motsvaras av ett ökat ansvar i form av att de nyare ersättningsmodellerna i avtalen även innehåller en allt större andel rörlig ersättning – i vissa avtal uteslutande baserad på antalet betalande resenärer. Denna utveckling av affärsmodellen från de tidigare traditionella produktionsavtalen innebär såväl möjligheter som risker. Avsikten är att trafikutövarna med sin kunskap och erfarenhet samt dagliga närhet till resenärerna ska hitta rätt nivå för trafikutbudet och därigenom säkerställa fler och mer nöjda resenärer. Detta ska leda till en så effektiv SL-trafik som möjligt som både ger trafikutövaren höjd ersättning och trafiknämnden ökade intäkter. I den mån en resandeökning inte leder till utökade intäkter, till exempel enbart är hänförlig till att vaneresenärer med periodkort reser mer, ligger den risken på trafiknämnden.

För färdtjänstens del är ett ökat resande en ekonomisk riskfaktor. Färdtjänstresenärer har antingen tillstånd att resa ett visst antal färdtjänstresor per år eller efter behov. Ytterligare en genomförd resa per person innebär kostnadsökningar på cirka 21 mkr. I den kommande upphandlingen (E26), som påverkar 2016 och framåt, finns en risk att kostnaderna per resa ökar mer än övrig kostnadsutveckling.

För WÅAB är bränsleprisets utveckling såväl en möjlighet som en risk.

Ökningen av biljettintäkter kan bli lägre än beräknat om resandet inte utvecklas på samma sätt eller bättre än befolkningsökningen.



## 6. Övrigt

Denna budget för 2016 och planår 2017-2019 har nämndbehandlats 2015-10-13.

Stockholm 2015-10-01

Ragna Forslund  
Tf Förvaltningschef

Håkan Nilsson  
Avdelningschef  
Verksamhetsstyrning och Ekonomi

Bilagor:  
Specifikationer per verksamhet  
1 – SL Koncernen  
2 – Färdtjänstverksamheten  
3 – WÅAB

### Specifikation 1 – SL Koncernen

Resultaträkning SL Mkr	Budget 2016	Budget 2015	Boksl 2014 (AC)	Förändring BU16/BU15	Förändring BU16/AC14
Landstingsbidrag	8 352	7 721	7 223	8,2%	15,6%
Biljettintäkter	7 100	6 806	6 747	4,3%	5,2%
Uthyrning fordon	1 371	1 447	1 363	-5,3%	0,6%
Uthyrning lokaler	682	628	596	8,6%	14,4%
Reklam	230	229	236	0,4%	-2,5%
Övriga intäkter	792	813	886	-2,6%	-10,6%
<b>S:a Verksamhetens intäkter</b>	<b>18 526</b>	<b>17 643</b>	<b>17 051</b>	<b>5,0%</b>	<b>8,7%</b>
Personalkostnader	-6	-42	-21	-85,7%	-71,4%
Köpt trafik	-12 317	-11 577	-11 470	6,4%	7,4%
Drift och underhåll	-1 794	-1 585	-1 514	13,2%	18,5%
Övriga kostnader	-1 396	-1 393	-1 389	0,2%	0,5%
<b>S:a Verksamhetens kostnader</b>	<b>-15 513</b>	<b>-14 597</b>	<b>-14 394</b>	<b>6,3%</b>	<b>7,8%</b>
Avskrivningar	-2 405	-2 418	-2 133	-0,5%	12,8%
Finansnetto	-608	-629	-600	-3,3%	1,3%
<b>Resultat före bokslutsdispositioner och skatt</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>-75</b>		
Bokslutsdispositioner					
<b>Resultat efter bokslutsdispositioner och skatt</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>-75</b>		
<b>Justerat resultat *</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>28</b>		

\*Avser resultat före bokslutsdispositioner och skatt justerat för ränteeffekter på pensionskostnader

Investeringar Mkr	Budget 2015	Budget 2016	Plan 2017	Plan 2018	Plan 2019	Plan 2020
Trafikinvesteringar SL	6 205	6 051	5 716	4 503	5 866	4 847
<b>Totalt investeringar</b>	<b>6 205</b>	<b>6 051</b>	<b>5 716</b>	<b>4 503</b>	<b>5 866</b>	<b>4 847</b>

Balansräkning Mkr	Budget 2016	Budget 2015	Bokslut 2014 (AC)	Förändring BU16/BU15	Förändring BU16/AC14
<b>TILLGÅNGAR</b>					
Anläggningstillgångar	55 714	52 006	48 319	7,1%	15,3%
Omsättningstillgångar	3 180	2 151	2 484	47,8%	28,0%
- varav kassa bank	860	742	999	15,9%	-13,9%
<b>SUMMA TILLGÅNGAR</b>	<b>58 894</b>	<b>54 157</b>	<b>50 803</b>	<b>8,7%</b>	<b>15,9%</b>
<b>EGET KAPITAL</b>					
Eget kapital	6 927	6 927	6 944	0,0%	-0,2%
- varav årets resultat	0	0	-75		
<b>Avsättningar (samt ev. Minoritetsintresse)</b>	<b>640</b>	<b>880</b>	<b>850</b>	<b>-27,3%</b>	<b>-24,7%</b>
<b>SKULDER</b>					
Långfristiga skulder	47 016	42 249	38 281	11,3%	22,8%
Kortfristiga skulder	4 311	4 101	4 728	5,1%	-8,8%
<b>SUMMA SKULDER OCH EGET KAPITAL</b>	<b>58 894</b>	<b>54 157</b>	<b>50 803</b>	<b>8,7%</b>	<b>15,9%</b>

Produktionsredovisning	Budget 2016	Budget 2015	Bokslut 2014 (AC)	Förändring BU16/BU15	Förändring BU16/AC14
<b>Allmän kollektivtrafik på land, tusental:</b>					
Genomsnitt påstigande en vintervardag *	2 920	2 853	2 802	2,3%	4,2%
Antal sittplatskilometer, miljoner *	17 990	17 900	18 536	0,5%	-2,9%

\* Prognos och budget avser vintervardagar d v s tertiäl 1 och 3

### Specifikation 2 – Färdtjänstverksamheten

Resultaträkning Ftjv Mkr	Budget 2016	Budget 2015	Boksl 2014 (AC)	Förändring BU16/BU15	Förändring BU16/AC14
Landstingsbidrag	931	888	861	4,8%	8,1%
Resenärsintäkter	180	179	180	0,6%	0,0%
Från HSN för sjukresor	246	239	232	2,9%	6,0%
Övriga intäkter	12	11	12	9,1%	0,0%
<b>S:a Verksamhetens intäkter</b>	<b>1 369</b>	<b>1 317</b>	<b>1 285</b>	<b>3,9%</b>	<b>6,5%</b>
Köpt färdtjänsttrafik	-1 043	-1 008	-986	3,5%	5,8%
Sjukresor	-279	-270	-263	3,3%	6,1%
Tjänsteresor	-9	-9	-10	0,0%	-10,0%
Övriga kostnader	-38	-30	-35	26,7%	8,6%
<b>S:a Verksamhetens kostnader</b>	<b>-1 369</b>	<b>-1 317</b>	<b>-1 294</b>	<b>3,9%</b>	<b>5,8%</b>
Avskrivningar		0	0	0,0%	0,0%
Finansnetto		0	0	0,0%	0,0%
<b>Årets Resultat</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>-9</b>		

Balansräkning Mkr	Budget 2016	Budget 2015	Bokslut 2014 (AC)	Förändring BU16/BU15	Förändring BU16/AC14
<b>TILLGÅNGAR</b>					
Anläggningstillgångar	0	0	0		
Omsättningstillgångar	81	81	75	0,0%	8,0%
- varav kassa bank	4	4	4	0,0%	0,0%
<b>SUMMA TILLGÅNGAR</b>	<b>81</b>	<b>81</b>	<b>75</b>	<b>0,0%</b>	<b>8,0%</b>
<b>EGET KAPITAL</b>					
Eget kapital	33	33	38	0,0%	-13,2%
- varav årets resultat	0	0	-9		
<b>Avsättningar</b> (samt ev. Minoritetsintresse)	0	0	0		
<b>SKULDER</b>					
Långfristiga skulder	0	0	37		
Kortfristiga skulder	48	48	0	0,0%	
<b>SUMMA SKULDER OCH EGET KAPITAL</b>	<b>81</b>	<b>81</b>	<b>75</b>	<b>0,0%</b>	<b>8,0%</b>

Produktionsredovisning Mkr	Budget 2016	Budget 2015	Bokslut 2014 (AC)	Förändring BU16/BU15	Förändring BU16/AC14
<b>Resenärer med funktionsnedsättning:</b>					
Antal resenärer/tillstånd 31 december	69 000	70 000	68 631	-1,4%	0,5%
Totalt antal resor, 1000-tal *	4 130	4 068	4 091	1,5%	1,0%

\* Innefattar färdtjänstresor, sjuk- och tjänsteresor

### Specifikation 3 – WÅAB

Resultaträkning WÅAB Mkr	Budget 2016	Budget 2015	Boksl 2014 (AC)	Förändring BU16/BU15	Förändring BU16/AC14
Landstingsbidrag	316	308	280	2,7%	12,9%
Biljettintäkter/resenärsavgifter	67	62	78	8,3%	-14,5%
Övriga intäkter	59	60	48	-0,9%	23,9%
<b>S:a Verksamhetens intäkter</b>	<b>442</b>	<b>429</b>	<b>405</b>	<b>3,0%</b>	<b>9,2%</b>
Personalkostnader	0	-7	-6		
Köpt trafik	-288	-269	-251	7,3%	14,9%
Drift och underhåll	-65	-67	-57	-2,3%	14,8%
Övriga kostnader	-35	-34	-30	1,8%	15,0%
<b>S:a Verksamhetens kostnader</b>	<b>-388</b>	<b>-377</b>	<b>-345</b>	<b>3,1%</b>	<b>12,6%</b>
Avskrivningar	-49	-46	-39	6,8%	25,9%
Finansnetto	-5	-7	-7	-29,2%	-29,2%
<b>Resultat före bokslutsdispositioner och skatt</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>14</b>		
Bokslutsdispositioner **			175		
<b>Resultat efter bokslutsdispositioner och skatt</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>189</b>		
<b>Justerat resultat *</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>15</b>		

\* Avser resultat före bokslutsdispositioner och skatt justerat för ränteeffekt på pensionskostnader

\*\* Avser skattemässig optimering inom LISAB-koncernen där WÅAB ingår

Investeringar Mkr	Budget 2015	Budget 2016	Plan 2017	Plan 2018	Plan 2019	Plan 2020
Investeringar WÅAB	116	126	37	21	29	26
<b>Totalt investeringar</b>	<b>116</b>	<b>126</b>	<b>37</b>	<b>21</b>	<b>29</b>	<b>26</b>

Balansräkning Mkr	Budget 2016	Budget 2015	Bokslut 2014 (AC)	Förändring BU16/BU15	Förändring BU16/AC14
<b>TILLGÅNGAR</b>					
Anläggningstillgångar	649	576	477	12,7%	36,1%
Omsättningstillgångar	21	25	222	-16,0%	-90,5%
- varav kassa bank	15	17	27	-11,8%	-44,4%
<b>SUMMA TILLGÅNGAR</b>	<b>670</b>	<b>601</b>	<b>699</b>	<b>11,5%</b>	<b>-4,1%</b>
<b>EGET KAPITAL</b>					
Eget kapital	64	64	226	0,0%	-71,7%
- varav årets resultat	0	0	14		
<b>Avsättningar</b> (samt ev. Minoritetsintresse)	<b>11</b>	<b>12</b>	<b>14</b>	<b>-8,3%</b>	<b>-21,4%</b>
<b>SKULDER</b>					
Långfristiga skulder	439	394	371	11,5%	18,3%
Kortfristiga skulder	156	132	88	18,6%	77,1%
<b>SUMMA SKULDER OCH EGET KAPITAL</b>	<b>670</b>	<b>601</b>	<b>699</b>	<b>11,5%</b>	<b>-4,2%</b>

<b>Produktionsredovisning</b>	<b>Budget 2016</b>	<b>Budget 2015</b>	<b>Bokslut 2014 (AC)</b>	<b>Förändring BU16/BU15</b>	<b>Förändring BU16/AC14</b>
<b>Kollektivtrafik på vatten:</b>					
Passagerare, tusental	4 218	4 101	4 108	2,9%	2,7%
-varav skärgårdstrafik	1 733	1 761	1 732	-1,6%	0,1%
-varav hamntrafik	2 485	2 340	2 376	6,2%	4,6%

-