

Verksamhetsstyrning och Ekonomi

TJÄNSTEUTLÅTANDE  
2016-10-07

Ärende/Dok. id.  
TN 2015-1443

Handläggare  
Håkan Nilsson  
08-686 1594  
håkan.nilsson@sll.se

Trafiknämnden  
2016-10-25, punkt 5

Infosäk. klass  
K1 (Öppen)

## **Förslag till slutlig budget 2017 för trafikförvaltningen, SL-koncernen, färdtjänstverksamheten och WÅAB**

### **Ärendebeskrivning**

Bilagt återfinns förslag till slutlig budget 2017 för trafikförvaltningen inklusive SL-koncernen, färdtjänstverksamheten och WÅAB. I förslaget redovisas för 2017 ett resultat för nämnden på samlat 250 miljoner kronor.

### **Beslutsunderlag**

Förvaltningschefens tjänsteutlåtande den 7 oktober 2016 inkl. bilagor.

### **Förslag till beslut**

Trafiknämnden föreslås besluta

*att* fastställa förslag till slutlig budget 2017 för trafiknämnden och de inom nämndens ansvarsområde ingående verksamheterna

*att* till landstingsfullmäktige överlämna föreliggande förslag

*att* förklara paragrafen omedelbart justerad

Caroline Ottosson  
Förvaltningschef

Håkan Nilsson  
Ekonomidirektör

Trafiknämnden

## **Budget 2017 och planår 2018-2021**

**Innehållsförteckning**

Sammanfattning.....	4
1. Omvärld.....	5
2. Styrning.....	6
2.1 Verksamhetsfakta.....	6
2.2 Styrning inom nämnd/styrelse.....	6
2.3 Styrande dokument.....	7
2.4 Mål.....	7
2.4.1 En ekonomi i balans.....	7
2.4.2 Attraktiv kollektivtrafik i ett hållbart transportsystem.....	8
2.4.3 Lokala mål.....	8
2.5 Uppdrag.....	9
2.6 Intern styrning och kontroll.....	10
3. Verksamhet.....	10
3.1 Verksamhet inom trafiknämnden.....	10
3.1.1 Kollektivtrafik på land.....	10
3.1.2 Kollektivtrafik för resenärer med funktionsnedsättning.....	10
3.1.3 Kollektivtrafik på vatten.....	10
3.2 Verksamhetsförändringar.....	11
3.2.1 Prioriterade områden under 2017.....	11
3.2.2 Trafikförvaltningen.....	12
3.2.3 Tunnelbana.....	13
3.2.4 Pendeltåg.....	13
3.2.5 Lokalbansor.....	14
3.2.6 Buss.....	14
3.2.7 Sjötrafik.....	15
3.2.8 Färdtjänst.....	15
4. Verksamhetsstöd.....	15
4.1 Miljö.....	15
4.2 Socialt ansvarstagande.....	16
4.2.1 Jämlikhet och jämställdhet.....	16
4.2.2 Nationella minoriteter och minoritetsspråk.....	16
4.2.3 Barnkonventionen.....	16
4.2.4 Folkhälsa.....	17

4.2.5	Arbete för tillgänglighet.....	17
4.2.6	Uppförandekod för leverantörer .....	17
4.3	Säkra processer.....	17
4.3.1	Informationssäkerhet.....	17
4.3.2	Informationsförvaltning.....	18
4.3.3	Säkerhet.....	18
4.3.4	It och digitalisering.....	19
4.4	Personal och utbildning.....	19
4.4.1	Kompetensförsörjning och utbildning .....	19
4.4.2	Systematisk kompetensplanering.....	20
4.4.3	Attraktiv arbetsgivare.....	20
4.4.4	Jämställdhet och mångfald .....	20
4.4.5	Mål- och resultatorienterade chefer .....	21
5.	Ekonomi .....	21
5.1	Ekonomiskt utgångsläge .....	21
5.2	Nyckelfaktorer som påverkar ekonomin.....	22
5.3	Antaganden i budget.....	22
5.4	Resultatbudget.....	26
5.4.1	Verksamhetens intäkter .....	26
5.4.2	Verksamhetens kostnader .....	28
5.4.3	Kapitalkostnader .....	32
5.5	Finansiering.....	32
5.6	Investeringar .....	33
5.7	Möjligheter och risker .....	40
6.	Övrigt.....	42

## Sammanfattning

Kollektivtrafiken utgör ett viktigt intresse för Stockholmsregionen och dess framtida utveckling. För att 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.

För att möta kraven på en väl utbyggd kollektivtrafik ökar investeringarna under budget- och planperioden. Dessa avser spårvägar, nya fordon, trygghetsskapande åtgärder samt miljö- och tillgänglighetsanpassningar. Utbyggnaden medför ett ökat lånebehov och därmed på sikt ökade finanskostnader samt ökade drifts- och avskrivningskostnader.

Genom en gynnsam intäktsutveckling, kostnadseffektiva upphandlingar, effektiviseringar inom trafiken och en låg kostnadsutveckling av index och räntor är kollektivtrafikens ekonomi i balans. Kommande utmaningar kopplade till såväl drift som utbyggnad ställer dock fortsatta krav på en hög grad av kostnadsmedvetenhet och god beredskap inför ekonomiska förändringar. I syfte att åstadkomma detta prioriteras under 2017 ett internt arbete med att vidareutveckla projektstyrning, kompetensförsörjning och underhålla och utveckla trafikförvaltningens anläggningar.

- Budgeterat resultat för 2017-2020 för trafiknämndens verksamhetsområden är 250 mkr per år.
- Landstingsbidraget ökar med 3,3 procent jämfört med budget 2016. Biljettintäkterna ökar med 7,9 procent, bland annat till följd av landstingsfullmäktiges beslut om taxehöjning.
- Investeringsbudgeten på 8 423 mkr innebär fortsatta satsningar på både befintlig och ny infrastruktur.

## 1. Omvärld

Stockholms befolkning ökar och år 2050 beräknas Stockholm län ha över 3 miljoner invånare. Urbaniseringen leder till ett behov av utbyggd transportinfrastruktur och kapacitetsförbättringar. Ett ökat arbetspendlande kommer att leda till att Mälardalen som region blir allt viktigare. Vår vardag kommer också i allt större utsträckning att präglas av den snabba teknikutvecklingen och informationshantering som möjliggör nya sätt att hantera reseplanering, trafikinformation, vägledning och biljettsystem.

Befolkningen, äldre som yngre i Stockholmsregionen, kommer att i allt högre grad karaktäriseras av individualism. Att möta individuella behov med en kollektiv tjänst kommer att bli en allt större utmaning, men kommer också att kunna mötas med hjälp av digitaliseringens framväxt med exempelvis möjligheten att skräddarsy såväl trafikinformation som sätt för resenärerna att köpa sin resa. I takt med att tidsbristen upplevs som allt större, kommer krav att ställas på att restiden kan fyllas med meningsfulla aktiviteter för att optimera tidsanvändningen.

Globaliseringens effekter i kollektivtrafiken syns bland annat genom att marknaden idag präglas av i huvudsak stora, internationella aktörer. Hållbarhetsbegreppet vidgas och nya krav ställs på såväl miljömässigt som socialt ansvar. Ett globalt växande energibehov och en tilltagande klimatkris förändrar förutsättningarna för transportsektorn. Även energieffektivisering kommer att bli centralt.

Kollektivtrafiken präglas av en marknadssituation där kostnaderna under en lång period har ökat snabbare än resandeutvecklingen och intäkterna. Detta kommer att ställa krav på resurseffektivitet samt ett ökat fokus på nya intäkter. Graden av medfinansiering behöver öka. Befintliga trafikkoncept utvecklas med fokus på kapacitet och hållbarhet. Automatiseringen kommer att öka och inom kollektivtrafiken kan detta innebära en minskad personaltäthet. Kombinationslösningar i form av kollektivtrafik, färdtjänst, hyrcyklar och bilpooler i kombination med smart trafikinformation kommer att bli allt vanligare.

## 2. Styrning

### 2.1 Verksamhetsfakta

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 som bidrar till att Stockholm är Europas mest attraktiva storstadsregion.

Trafiknämnden (TN) har ansvaret för kollektivtrafik på land, till sjöss samt för personer med funktionsnedsättning. Nämnden ansvarar också för den strategiska samordningen i de landstingsägda trafikbolagen AB Storstockholm Lokaltrafik (SL) och Waxholms Ångfartygs AB (WÅAB).

Till stöd för trafiknämnden finns trafikförvaltningen (TF), ett färdtjänstutskott samt tre beredningar (beredningarna för trafikplanering, sjötrafik och färdtjänst). Inom trafikförvaltningen finns en ledningsgrupp som är rådgivande åt förvaltningschefen.

### 2.2 Styrning inom nämnd/styrelse

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.

#### **Beställarstyrning**

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 affärsmässigt 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.

#### **Verksamhetsstyrning**

Den ekonomiska styrningen av 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. Trafikförvaltningens mål återfinns i den strategiska kartan.

Verksamheten följs upp genom ekonomisk månadsuppföljning, inklusive prognoser. Verksamhetsplanen följs upp genom en tertialvis ledningsrapportering där utvecklingen av indikatorer och uppdrag avrapporteras.

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.

### **2.3 Styrande dokument**

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, arbetsordningar, SLL:s policyer och SLL:s investeringsstrategi.

De landstingsövergripande styrande dokumenten för kollektivtrafiken är Regionalt trafikförsörjningsprogram för Stockholms län och Regional utvecklingsplan för Stockholmsregionen. En central del i trafikförsörjningsprogrammet är målmodellen som pekar ut kollektivtrafikens långsiktiga mål och fokusområden. Syftet med målmodellen är att bidra till att lösa länets utmaningar enligt Stockholmsregionens regionala utvecklingsplan, RUF 2010, och att skapa en gemensam målbild kring kollektivtrafikens utveckling. Bland annat ska kollektivtrafikens marknadsandel öka gentemot bilen.

Trafikförvaltningens strategiska ramverk består av styrande dokument för kollektivtrafiken: strategier, trafikplaner, utvecklingsplaner och riktlinjer. För planering av verksamheten upprättas investeringsplan, 10-årsplan, genomförandeplan, förvaltningsplaner och verksamhetsplaner.

Trafikförvaltningens arbetsordning sammanfattar hur trafikförvaltningen styrs, kontrolleras och följs upp. Arbetsordningen innehåller också förvaltningschefens fördelning av ansvar.

### **2.4 Mål**

#### **2.4.1 En ekonomi i balans**

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.

*Tabell. Trafiknämndens mål och indikatorer för en ekonomi i balans.*

Mål och indikator	Utfall 2015	Mål 2016	Mål 2017
<b>EKONOMI I BALANS</b>			
<b>Ett resultat i balans</b>			
Ett positivt resultat före omställningskostnader	-192 mkr	0 mkr	250 mkr

### 2.4.2 Attraktiv kollektivtrafik i ett hållbart transportsystem

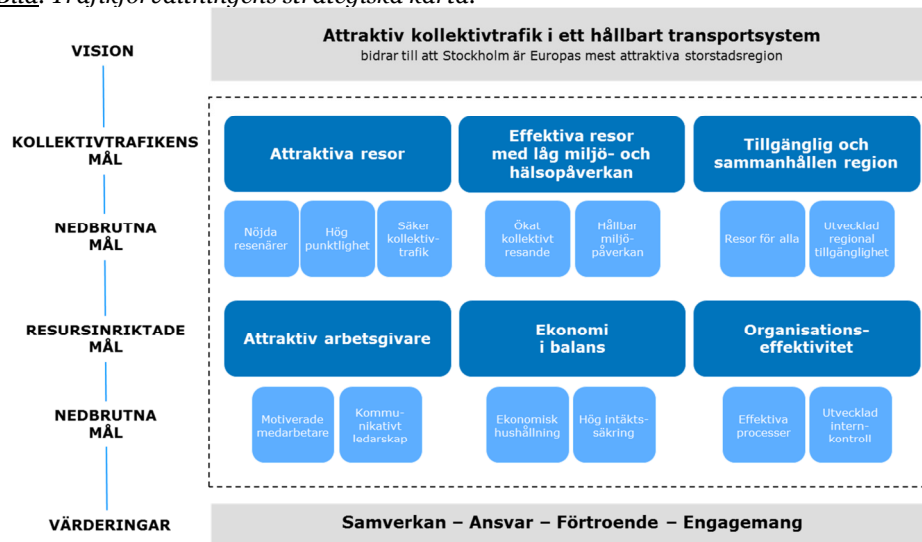
*Tabell. Trafiknämndens mål och indikatorer för en attraktiv kollektivtrafik i ett hållbart transportsystem.*

Mål och indikator	Utfall 2015	Mål 2016	Mål 2017
<b>ATTRAKTIV KOLLEKTIVTRAFIK I ETT HÅLLBART TRANSPORTSYSTEM</b>			
<b>Attraktiva resor</b>			
Andel nöjda resenärer i allmän kollektivtrafik <sup>1)</sup>	78,0 %	≥ 75 %	≥ 75 %
Andel nöjda resenärer i särskild kollektivtrafik	86,0 %	≥ 90 %	≥ 90 %
Andel nöjda resenärer i kollektivtrafiken på vatten <sup>2)</sup>	96,0 %	≥ 91 %	≥ 91 %
<b>Effektiva resor med låg miljö- och hälsopåverkan</b>			
Kollektivtrafikens andel av de motoriserade resorna	38,0 % <sup>3)</sup>	≥ 37,5 %	≥ 38,0 %
Andel förnybar energi i kollektivtrafiken	94,0 %	≥ 87,0 %	≥ 94 %
Kostnad per personkilometer, SL-trafiken	3,12 kr	≤ 3,27 kr	≤ 3,30 kr
Tusental påstigande en vanlig vardag	2 651	≥ 2 700	≥ 2 742
<b>Tillgänglig och sammanhållen region</b>			
Busstrafik, fungerande automatiskt inre utrop	82 %	-	87 %
Andel spårfordon med tillgängligt insteg	91,0 %	≥ 85,0 %	≥ 96 %
Ny indikator avseende sammanhållen region under framtagande	-	-	-
<p><i>1) SL-ombordundersökning, Upplevd kvalitet.</i></p> <p><i>2) Utfall 2015 avser endast skärgårdstrafiken. Målen avser skärgårdstrafiken och hamntrafik.</i></p> <p><i>3) Utfallet preliminärt då uppgift för 2015 kommer under våren 2016.</i></p>			

### 2.4.3 Lokala mål

Ytterligare mål beskrivs i trafikförvaltningens strategiska karta, som återfinns i verksamhetsplanen. Verksamhetsplanen arbetas fram under hösten 2016 där mål, indikatorer och prioriterade uppdrag sätts för det kommande verksamhetsåret.

*Bild. Trafikförvaltningens strategiska karta.*



## 2.5 Uppdrag

Nedan redovisas de uppdrag som fastställts i landstingsfullmäktiges beslut om budget 2017:

- att avbryta projekt Roslagsbanan till Arlanda efter genomförd dokumentering under 2016
- att avbryta projekt Spårväg Linje 4 efter genomförd dokumentering under 2016
- att justering av trafiktaxor träder i kraft från och med 9 januari 2017
- att uppdra åt trafiknämnden att göra motsvarande justeringar i övriga taxor i SL:s biljettsortiment enligt de riktlinjer som specificeras i den parlamentariska taxeutredningens ärende Utredning gällande prissättning för SL:s enkel- och periodbiljetter (TN 2015-0378-6)
- att uppdra åt trafiknämnden att göra motsvarande justeringar i övriga taxor i Waxholms Ångfartygs AB:s biljettsortiment

Förutom med de av landstingfullmäktige beslutade uppdragen arbetar trafikförvaltningen aktivt med att styra verksamheten genom uppdrag i verksamhetsplanen. Uppdrag skapas även för att styra mot trafiknämndens mål eller utifrån befarade risker. Andra områden som ger inspel till uppdrag är strategiska dokument, utvecklingsplaner, revisionsrekommendationer samt viljeinriktningar uttryckta i Mål och budget.

## **2.6 Intern styrning och kontroll**

I trafikförvaltningens process för framtagande av interkontrollplan görs riskanalyser både i verksamheten och på ledningsnivå. Riskhanteringen formuleras inom respektive verksamhet i en riskanalys och riskhantering, vilka presenteras i en internkontrollplan som visar riskläget.

Internkontrollplanerna som har två olika perspektiv, en för verksamhet respektive en för övergripande styrningsfrågor, matchas för att ge en konsoliderad plan med en hanterbar omfattning. Den färdigställda internkontrollplanen för trafikförvaltningen tas upp för beslut i trafiknämnden i december.

## **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 Stockholm är 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. All trafik utförs av trafikentreprenörer som upphandlas i konkurrens.

#### **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 skärgårdstrafiken, hamntrafik med Djurgårdsfärjorna samt godstrafik i skärgården inom Stockholms läns landsting. De ansvarar för upphandling av entreprenörer, trafikplanering, trafikledning, taxe- och kortadministration, information och marknadsföring samt övrig

kundservice. Vidare innehas det långsiktiga underhållsansvaret för egna fartyg.

## **3.2 Verksamhetsförändringar**

### **3.2.1 Prioriterade områden under 2017**

Under 2016 har antalet resande ökat mer än prognosticerat, liksom intäkterna. Nöjd kund-index har under året legat på höga nivåer för samtliga trafikslag, i flera fall över uppsatta mål. Upparbetningsgraden för investeringsprojekt beräknas uppgå till närmare 100 procent, vilket är i linje med de senaste årens utveckling. Samtidigt har effektiviseringar genomförts enligt plan, såväl i trafikutbudet, som i genomförda upphandlingar.

Genom en gynnsam intäktsutveckling, kostnadseffektiva upphandlingar, effektiviseringar inom trafiken och en låg kostnadsutveckling av index och räntor är kollektivtrafikens ekonomi i balans. Kommande utmaningar kopplade till såväl drift som utbyggnad ställer dock fortsatta krav på en hög grad av kostnadsmedvetenhet och god beredskap inför ekonomiska förändringar. I syfte att åstadkomma detta prioriteras under 2017 internt arbete med att vidareutveckla projektstyrning, kompetensförsörjning och underhålla och utveckla trafikförvaltningens anläggningar.

### **Drift och anläggning**

I takt med att omfattande utbyggnader driftsätts ökar trafikförvaltningens avskrivningskostnader. Vidare innebär en resandeutveckling över prognos ökade kostnader för trafikutbud och underhåll. Slutligen måste hänsyn tas till att det ekonomiska läget, med en lägre kostnadsutveckling och låga räntenivåer, som troligen kommer att förändras över tid vilket innebär en förändrad kostnadsbild. Dessa faktorer måste beaktas i den ekonomiska planeringen så att nödvändiga resurser säkerställs för en fortsatt ekonomi i balans.

I budget 2017 beräknas intäkterna från trafiken öka mer än i tidigare scenarier. Orsaken till detta är en kombination av en taxehöjning, en fortsatt ökning av antalet resande samt införande av nya reklamavtal.

Det ekonomiska läget möjliggör ett resurstillskott till löpande underhåll under 2017. Därmed kan trafikförvaltningen i än högre grad möta det underhållsbehov som infrastrukturen står inför, vilket gör kollektivtrafiken bättre rustad för framtiden.

### **Styrning av investeringar**

Under planperioden ökar investeringarna i kollektivtrafiken. Detta innebär utmaningar för trafikförvaltningen, att säkerställa att genomförda utbyggnader genomförs på tid, med god kvalitet och med god kostnadskontroll.

### **Personal och kompetensförsörjning**

Under 2016 har trafikförvaltningens kostnader för fast anställd personal ökat. Denna ökning har flera orsaker. Långvariga vakanser har återbesatts. Växlingen inom kärnverksamhet mellan konsulter och egenanställd personal har inletts och beräknas fortsätta under 2017. Personella och organisatoriska förstärkningar har skett inom internkontroll och internrevision. Därutöver har bemanningen tillåtits öka i delar av organisationen, där analyser visat ett alltför stort gap mellan uppdragets omfattning och tillgängliga personella resurser. I de fall gapet återfunnits inom kärnverksamhet har trafikförvaltningen valt att i växande grad möta resursbehovet med anställda medarbetare. Detta för att trygga långsiktig kompetensförsörjning, skapa en effektiv organisation samt värna kostnadsutveckling över tid. Grunden för trafikförvaltningens ställningstaganden återfinns i den personalstrategiska utredning som pågår och fortsätter under 2017.

#### **3.2.2 Trafikförvaltningen**

Under 2016 har Caroline Ottosson tillträtt som ny förvaltningschef. En grupp för internkontroll har inrättats samtidigt som nya internrevisorer har rekryterats.

2017 inleds med att ett nytt taxsystem införs, där zonindelningen tar bort. Det kommer att förenkla resandet för många resenärer och kan ge trafikförvaltningen bättre möjligheter att marknadsföra kollektivtrafiken som ett attraktivt alternativ för resande.

Tydlig information och vägvisning i trafiken underlättar för resenärerna och ökar nöjdheten. Arbetet går vidare med att införa det nya skyltprogrammet, liksom arbetet med utveckling av digitala tjänster för reseplanering och biljettköp.

Trafikförvaltningen kommer att se över de affärsmodeller som finns idag (VBP<sup>1</sup>- och produktionsbaserade avtal) och vid behov vidareutveckla dem.

Den fastighetsutredning, respektive IT-utredning, som genomförs syftar till att kartlägga nuläget och föreslå åtgärder inom identifierade bristområden. Utfallet av utredningen kan medföra förändringar avseende ansvar och

---

<sup>1</sup> Avtal som medger betalning till entreprenör för varje verifierad påstigande.

organisation för trafikförvaltningens hantering av fastighetsbeståndet respektive IT-förvaltning.

Införandet av Kategoristyrkt inköp fortlöper under planperioden. Det kommer att ge en metodik för tillämpning av strategiskt inköp, med mål att bland annat öka fokus på kunskapsåterföring, medge strukturerad uppföljning av resultat, arbeta med affärer baserat på marknadssegmentering, fokus på minskad totalkostnad samt stärkt avdelningssamverkan genom tvärfunktionella arbetssätt i team.

En fungerande organisation med god arbetsmiljö är en förutsättning för framgångsrik verksamhet. Detta kräver fortsatt arbete med ledning och styrning, samt fortsatt förfining av vår interna samverkan och vår arbetsmiljö. Trafikförvaltningen ska vara en attraktiv arbetsplats där både medarbetare och verksamhet utvecklas.

### **3.2.3 Tunnelbana**

Från och med 2017 kommer ett antal större program och projekt att påverka både trafik och infrastruktur inom tunnelbanan, såsom programmet för Röda linjens uppgradering med nya fordon (C 30) och ny depå i Norsborg, Citybanans driftstart samt program Spårdepåer med tillbyggnad och upphandling av nya avtal för fastighetsunderhåll och drift.

Flertalet specialistkompetenser arbetar tillsammans med Förvaltning för utbyggd tunnelbana (FUT) även om första leverans av nya tunnelbanan först kommer efter planperioden.

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.

### **3.2.4 Pendeltåg**

Avtalet för pendeltågsverksamheten (E24) startas upp med entreprenören MTR under slutet av 2016. Avtalet ger förutsättningar för minskade kostnader i trafiken under 2018-2021. Våren 2017 kommer att präglas av förberedelser för att starta trafik i Citybanan vilket medför nya underleverantörer och nya arbetsflöden.

Under planperioden kommer Trafikverket att stänga av stora delar av banorna samt Getingmidjan vilket påverkar möjligheten att erbjuda effektiv pendeltågstrafik. Arbeta med att planera för att ersätta trafiken med buss sker under 2017. Under 2018 planeras trafiken utifrån de nya

förutsättningar som Citybanan ger, där trängseln för resenärerna kan minskas genom att föreslå förändrade trafikupplägg under rusningstid.

### **3.2.5 Lokalbano**

Under 2017 förväntas den planerade trafiken på banorna vara i stort sett samma som under 2016. Fortsatta avstängningar kommer att ske sommartid på Roslagsbanan, Tvärbanan och Saltsjöbanan för att möjliggöra underhåll.

Till följd av renoveringen av Slussen stängs sträckan Slussen – Henriksdal av på Saltsjöbanan tillsvidare och sträckan bussersätts. Spårtrafiken återupptas när möjlighet ges, enligt nuvarande förutsättningar tidigast 2021.

I samband med att Tvärbanan förlängs till Sickla förväntas överströmning av resenärer från Saltsjöbanan. Efter avstängningen på Tvärbanan öppnas sträckan Sickla Udde – Sickla. Genomgående trafik på hela Tvärbanan blir möjlig från Sickla – Solna station. Sammankopplingen av bangrenarna kommer att möjliggöra tätare trafik. Från och med 2018 kommer dagens 7,5-minuterstrafik att kunna övergå till 6- eller 5-minuterstrafik på de mest belastade sträckorna.

Från och med 2020 levereras successivt nya fordon till Roslagbanan, vilket kommer att möjliggöra utökad trafik på Österskärs- och Kårstagrenen.

Resandet på Lidingöbanan ökar och genererar behov av ytterligare fordon. Avrop kommer att ske för ytterligare A35-fordon för trafikering på Spårväg City och Lidingöbanan. Underhållsavtalet UH2014 förväntas ge effekt på kvaliteten under 2017 i underhåll för lokalbanornas stationer och Brommadepån.

### **3.2.6 Buss**

Under 2016 har busstrafiken effektiviserats för motsvarande 100 miljoner kronor. Trots detta har inga större avvikelser noterats avseende kundnöjdhet, punktlighet och produktion. Under 2017 kommer trafiken att fortsatt omfördelas för bästa möjliga effektivitet. Trafikförvaltningen kommer att se över processen för trafikförändringar för att skapa större tydlighet mot trafikentreprenörer och kommuner.

Utvärdering av bussavtalen E20 och E19B har påbörjats inför eventuell utlösande av option. Utvärderingarna innefattar produktion, kvalitet och ekonomi i avtalen.

I augusti 2016 startar avtalen E27 och E28 i Södertälje och Järfälla/Upplands Bro. Södertälje är ett VBP-avtal (avtal som medger betalning till entreprenör för varje verifierad påstigande). Järfälla/Upplands Bro är ett avtal med 30 procent VBP-ersättning och 70 procent produktionsersättning. Entreprenören Nobina vann båda upphandlingarna och fortsätter därmed att köra trafiken i de aktuella områdena. Trafikstarten väntas ge positiva effekter på resande och trafikproduktion samtidigt som tillförseln av nya bussar bidrar till att öka kundnöjdheten.

En förstudie är påbörjad för upphandling av Ekerö E32 och Sigtuna/Upplands Väsby/Vallentuna E31. Trafikstart för dessa områden är sommaren 2019.

### **3.2.7 Sjötrafik**

Upphandlingen av kollektiv skärgårdstrafik har överprövats och dom har meddelats av Kammarrätten med innebörden att den genomförda upphandlingen för avtalsområdena B, C och D behöver göras om. För driften har trafikförvaltningen ingått tillfälliga kontrakt med tre leverantörer som driver verksamheten. Dessa kontrakt kommer att gälla för avtalsområdena B, C och D till dess en ny upphandling har genomförts avseende dessa områden. För områdena A, E och F avvecklas de temporära avtalen och ersätts av ordinarie avtal. Under hösten 2016 har påbörjats upphandling av godstrafik i skärgården.

Under 2017 kommer viss utökning av trafiken att genomföras till vissa öar för att bättre svara upp mot den standard som anges i det strategiska dokumentet Regional utvecklingsplan för Stockholmsregionen.

### **3.2.8 Färdtjänst**

I slutet av 2016 kommer färdtjänstens kundservice att outsourcas till entreprenören Releasy. I övrigt har avtalen inom färdtjänstområdet upphandlats och implementerats under 2016.

## **4. Verksamhetsstöd**

### **4.1 Miljö**

Trafikförvaltningen påbörjar arbetet med det nya miljöpolitiska programmet, som gäller 2017–2021. Detta innefattar bland annat effektiviserad användning av energi och andra resurser, begränsad klimatpåverkan från byggprocessen i bygg- och anläggningsprojekt, minskad användning av miljö- och hälsofarliga ämnen, förebygga avfall vid ny- och ombyggnation, samt minskade störningar från trafiken i form av luftföroreningar och buller. Arbetet med att öka inslaget av förnybart



drivmedel i trafiken ska fortsätta. Under 2017 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 sjötrafiken och dieseldrivna arbetsfordon inom spårtrafiken.

Underhåll av fordon och infrastruktur är viktigt för att förebygga buller och därför undersöks möjligheterna till implementering av erfarenheterna från det EU-finansierade projektet Quiet Track som trafikförvaltningen har deltagit i.

## **4.2 Socialt ansvarstagande**

### **4.2.1 Jämlikhet och jämställdhet**

Under 2017 kommer trafikförvaltningens riktlinje för social hållbarhet att ses över och revideras. En ny rapport (Communication on progress) ska tillställas FN:s sekretariat för Global Compact. Dessutom fortsätter genomförande av utbildningsprogram avseende olika aspekter av social hållbarhet för förvaltningens medarbetare. 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.

I marknadsundersökningar som trafikförvaltningen genomför är det möjligt att redovisa könsuppdelad statistik. Varje månad genomförs bland annat ombordundersökningen Upplevd kvalitet i SL- och WÅAB-trafiken där över 11 000 resenärer tillfrågas årligen 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. Trafikförvaltningen arbetar med att bredda representationen i medborgardialoger för att få en jämn spridning av deltagare avseende socioekonomisk status, kön, ålder och etnicitet.

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

Trafikförvaltningens arbete med nationella minoriteter och minoritetsspråk pågår inom ramen för det SLL-övergripande kommunikationsuppdraget. Under 2017 fortsätter arbetet med att tillgängliggöra information digitalt på [sll.se](http://sll.se) och [sl.se](http://sl.se).

### **4.2.3 Barnkonventionen**

Barnkonventionen är en del av trafikförvaltningens utbildningsprogram avseende olika aspekter av social hållbarhet. Trafikförvaltningen arbetar med delaktighet genom att utveckla metodik och rutiner för dialog med

barn och barnkonsekvensanalys (en del av social konsekvensanalys) i planeringsprocessers tidiga skeden.

#### **4.2.4 Folkhälsa**

Trafikförvaltningen påbörjar under 2017 arbetet med att planera sin verksamhet inom området med utgångspunkt från den nya folkhälsopolicyn som reviderats under 2016.

#### **4.2.5 Arbete för tillgänglighet**

Arbetet fortsätter med att göra den allmänna kollektivtrafiken tillgänglig för alla resenärgrupper. Trafikförvaltningen 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. Trafikförvaltningen kommer även under 2017 att organisera samverkansråden (pensionärer och funktionsnedsatta) för FUT, förvaltningen för utbyggd tunnelbana.

#### **4.2.6 Uppförandekod för leverantörer**

Landstingets uppförandekod för leverantörer är en integrerad del av förvaltningens riktlinjer för social hållbarhet och 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.

Trafikförvaltningen ska under 2017 fortsätta samarbetet med Skånetrafik och Västtrafik för att ta fram branschgemensamma riktlinjer inom social hållbarhet för leverantörer som har landstingets uppförandekod som utgångspunkt.

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**

Målet med trafikförvaltningens informationssäkerhetsarbete är att i hela sin verksamhet skydda känslig och verksamhetskritisk information. Detta sker genom ett balanserat informationssäkerhetsskydd med effektiva och förebyggande säkerhetsåtgärder. Trafikförvaltningen strävar efter att ha ett skydd som förebygger och minimerar verkan av oönskade IT-säkerhetshändelser.

Genom säkerhetsklassning av informationen definieras och fastställs nödvändigt skyddsbehov i IT-tjänster och IT-system.

Lokala styrdokument (policy, riktlinjer och anvisningar) finns fastställda för hela informationssäkerhetsområdet.

Fem olika utbildningar genomförs kontinuerligt inom informationssäkerhets- och IT-säkerhetsområdet, två av dessa är obligatoriska för alla medarbetare och konsulter.

Processer och IT-stöd för systematisk krav- och riskhantering, så kallad Compliance Management, samt rutiner för internkontroll inom IT-säkerhetsområdet finns införda och används brett i verksamheten. Ett utökat säkerhetsskyddsarbete inklusive organisation planeras i samråd med SLL.

#### **4.3.2 Informationsförvaltning**

Trafikförvaltningens information hanteras enligt de regler som finns för Stockholms läns landsting. Trafikförvaltningen ska under 2017 uppdatera informationsredovisningen enligt Landstingsarkivets Föreskrift 14, Verksamhetsbaserad informationsredovisning (LA 2014-0223). En del av detta arbete består i att uppdatera dokumenthanteringsplanen och upprätta en systemförteckning.

Trafikförvaltningen ska under 2017 övergå till ett gemensamt diarium för SL, WÅAB och trafiknämnden som innebär ett förenklat arbetssätt för registratur och handläggare och förbättring av spårbarheten. För att säkerställa tillgången till information och förbättra möjligheten till insyn i verksamheten ska det oförtecknade analoga arkiv som härrör sig från AB Storstockholms Lokaltrafik och dess dotterbolag ordnas och förtecknas. Trafikförvaltningen ska också satsa på att arkivera den digitala informationen som finns på projektytor, dokumenthanteringssystem och diskutrymmen.

#### **4.3.3 Säkerhet**

Trafikförvaltningen har ett system för säkerhetsstyrning av spårtrafikverksamheten under Transportstyrelsens tillsyn. Systemet utvecklas löpande och under 2016-2017 planeras nya utgåvor av trafiksäkerhetsinstruktionerna för tunnelbanan och spårvägstrafiken. Omarbetningen av tunnelbanans trafiksäkerhetsinstruktion kommer även att innehålla de delar som behövs för att driftsätta det nya trafikstyrningssystemet på delar av tunnelbanans Röda linje under 2017.

Trafikförvaltningen har nyligen genomfört en säkerhetsanalys enligt säkerhetsskyddslagen. Under 2016-2017 kommer denna säkerhetsanalys att omsättas till en säkerhetsskyddsplan. Under 2017 planeras också en Risk- och sårbarhetsanalys på temat antagonistiska hot.

#### **4.3.4 It och digitalisering**

I takt med att kollektivtrafiken byggs ut och moderniseras ställs det allt högre krav på tillgänglighet av information och digitala tjänster både i den egna verksamheten och i relationen med resenärer, leverantörer och entreprenörer. Vissa av trafikförvaltningens IT-system är dessutom kritiska för en säker och stabil trafikdrift. Därför görs det kontinuerliga satsningar för utveckling av framtida lösningar men också för förbättringar i den befintliga IT-miljön. Även om många av trafikförvaltningens IT-behov är unika för kollektivtrafiken så finns det områden där en samordning och konsolidering med övriga landstinget kan ge vinster. Exempel på dessa områden är administrativ IT, arbetsplats-IT och IT-grundtjänster.

Trafikförvaltningens styrande dokument Riktlinjer IT-arkitektur som kommer att fastställas under hösten 2016 säkerställer följsamhet mot flera viktiga aspekter av landstingets övergripande strategier inom områdena digitalisering, innovation och IT.

Exempel på viktiga fokusområden under 2017

- Genomförande av en utredning inom området masterdata och stordata
- Framtagande av trafikförvaltningens målarkitektur
- Upphandling av ny drifts- och underhållsleverantörer (DIT17 och UH 2017)
- Ny e-handelslösning
- Ny lösning för hantering av incidenter och ärenden
- Genomgripande förändringar av busstrafikens IT-system
- Genomgripande förändringar av färdtjänstens IT-system

## **4.4 Personal och utbildning**

### **4.4.1 Kompetensförsörjning och utbildning**

Fokus i HR-arbetet kommer under 2017 vara att rekrytera och behålla kvalificerad kompetens inom trafikförvaltningen. Flera kompetenser inom trafikförvaltningen är attraktiva på arbetsmarknaden, vilket kan medföra att rekryteringstakten fortsätter vara hög. Kraft kommer också fortsatt att läggas på att uppmuntra intern rörlighet och att visa på interna karriärmöjligheter. Detta för att utveckla medarbetare samt att öka förmågan att behålla kompetens under längre tid. I konkurrensen om den spetskompetens förvaltningen behöver så kommer fokus fortsatt att vara att

utveckla arbetsgivarvarumärket, utveckling av rekrytering via LinkedIn samt satsningar gentemot studenter.

Under 2016 påbörjades en personalstrategisk utredning. Utredningen tillsammans med ett införande av KOLL kommer att resultera i en kompetensförsörjningsplan vilken ska ge klarhet och inriktning för den framtida kompetensförsörjningen. Initialt arbetas med konsultväxling vilket förväntas pågå även under 2017.

#### **4.4.2 Systematisk kompetensplanering**

KOLL kommer successivt att införas på förvaltningen under 2017 för att användas kopplat till PU-samtalen under 2018. Trafikförvaltningen arbetar redan idag strategiskt med lönebildning. För att stärka den strategiska kapaciteten inom lönebildningsområdet går förvaltningen under 2017 över till BAS, vilket används för värdering av tjänster inom trafikförvaltningen.

Sommarjobb, praktik och ex-jobb är fortsatt ett naturligt inslag i den ordinarie verksamheten för att långsiktigt kompetensförsörja förvaltningen med relevant kompetens och sprida arbetsgivarvarumärket i relevanta grupperingar.

#### **4.4.3 Attraktiv arbetsgivare**

Motiverad Medarbetar Index (MMI), det övergripande styrmåttet för förvaltningens attraktivitet som arbetsgivare, visar på en positiv trend och har ökat de senaste fem åren.

Inom trafikförvaltningen finns en implementerad och väl fungerande process kring arbetet med medarbetarenkäten där resultatet varje år ligger till grund för en dialog i verksamheterna och lokala handlingsplaner. Handlingsplaner tas fram inom avdelningarna samt på ledningsnivå.

Beroende på behov i verksamheten planeras olika utvecklingsinsatser. Under 2017 ska en fortsättning/fördjupning ske inom den partsgemensamma arbetsgivar- och arbetsmiljöutbildning kopplat till de nya föreskrifterna inom arbetsmiljöområdet som nyligen genomförts.

#### **4.4.4 Jämställdhet och mångfald**

Trafikförvaltningen arbetar aktivt för icke diskriminering vilket följs upp genom att fråga hur medarbetarna upplever detta i medarbetarenkäten. Effekter av jämställdhetsarbetet följs även upp genom en mätning via Nyckeltalsinstitutet. Ett antal nyckeltal följs upp i ett så kallat jämställdhetsindex (JÄMIX). Genom regelbundna lönekartläggningar säkerställs att inga osakliga löneskillnader på grund av kön förekommer.

#### **4.4.5 Mål- och resultatorienterade chefer**

Ledarskapsindex för förvaltningen visar på en positiv trend och har ökat de senaste fem åren.

Trafikförvaltningen kommer fortsatt att genomföra program och aktiviteter för att utveckla cheferna utifrån de gemensamma ledarkriterier som utvecklats i samverkan mellan förvaltningar och bolag.

Förvaltningens ledarskapsprogram genomförs vid behov för att nytillträdda chefer ska få samma ledarskapsutbildning som sina kollegor. Individuell ledarskapscoaching i form av tre-partscoaching säkerställer eventuella individuella behov under perioder och kommer att användas ännu mer systematiskt.

Alla förvaltningens chefer har en individuell utvecklingsplan som ett resultat från sitt PU-samtal med sin chef.

## **5. Ekonomi**

### **5.1 Ekonomiskt utgångsläge**

Enligt landstingsfullmäktiges budgetbeslut ska trafiknämndens verksamhetsområde redovisa ett resultat 2017 och planperioden på +250 mkr per år. AB SL, färdtjänstverksamheten och WÅAB visar, var för sig ett budgeterat nollresultat medan trafikförvaltningen redovisar stipulerat resultat.

I bokslut 2015 visade trafiknämndens verksamheter ett resultat på -192 mkr före bokslutsdispositioner och skatt. För att få en budget i balans 2016 var kravet på trafikförvaltningen i Budget 2016 att förvaltningen skulle minska kostnaderna med 300 miljoner kronor. Vid ingången av 2016 hade trafiknämnden en budget i balans. Förutsättningarna hade stärkts genom att basen för antalet resande var högre samt att basen för index var lägre vid ingången av 2016 jämfört med när budgeten lades. Dessutom var genomförda upphandlingar 2015 mer kostnadseffektiva än antagandena i budget. Den fortsatt gynnsamma intäktsutvecklingen, tillsammans med en reavinst, bidrar till att prognosen för 2016 visar ett positivt resultat.

I bokslutet för 2015 visade färdtjänstverksamheten ett resultat på 3 mkr. Prognosen 2016 visar ett positivt resultat till följd av effektivare avtal vilket ger lägre kostnad per resa.

WÅAB hade i bokslutet för 2015 ett resultat på 38 mkr. Prognosen 2016 indikerar också ett positivt resultat.

## 5.2 Nyckelfaktorer som påverkar ekonomin

Nyckelfaktorer som påverkar ekonomin är landstingsbidragets storlek, befolkningsutveckling/resandeutveckling, biljettpris, investeringsnivå och kostnadsutveckling (index och ränta).

En femtedel av Sveriges befolkning bor i Stockholmsregionen och länet fortsätter att växa med cirka 38 000 invånare varje år, vilket innebär såväl krav på trafikförändringar som ett ökat investerings- och utvecklingsbehov samt ökade biljettintäkter.

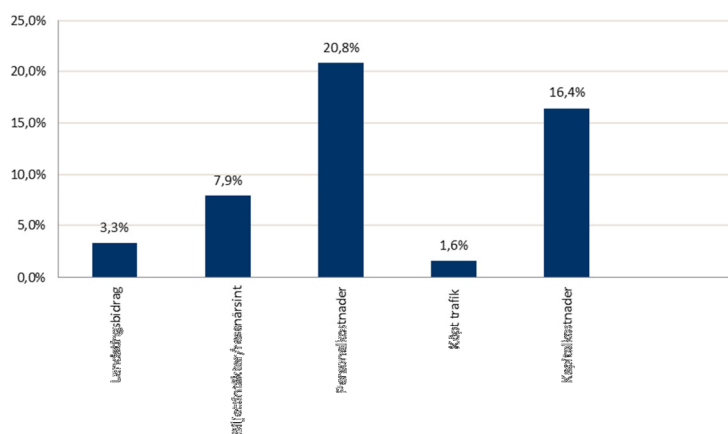
Det finns investerings- och utvecklingsbehov, vilket kommer att innebära ökade kostnader för kollektivtrafiken. Kollektivtrafiken står inför betydande investeringar i spårvägar, fordon, trygghetsskapande åtgärder, miljö- och tillgänglighetsanpassningar. Det ökade lånebehov som dessa satsningar medför gör att de finansiella kostnaderna kommer att öka. Även avskrivningarna ökar under flera år framöver. Finansnettot har de senaste åren visat ett överskott gentemot budget till följd av ett lågt ränteläge.

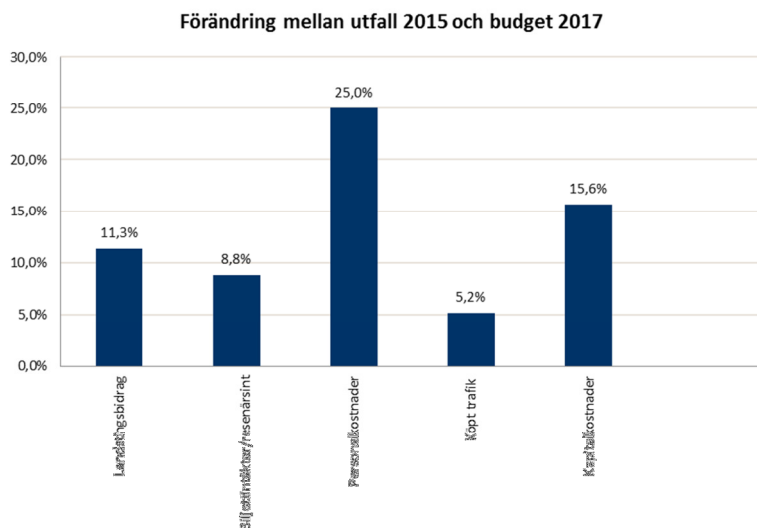
Trafikavtal och entreprenadkostnader inom trafikförvaltningen är ofta knutna till indexkorgar. Ingående index, till exempel arbetskostnadsindex, kan ha en annan ökningstakt än inflationen i samhället. Även den affärsmodell som används påverkar kostnaderna. Trafikförvaltningen har både produktionsavtal och VBP-avtal.

För en långsiktig kostnadskontroll är det nödvändigt att se över trafikutbud och justera detta, så att framtidens utbud kan säkras och finansieras. Trafikförvaltningens målsättning är att föreslå fortsatta effektiviseringar som i så liten utsträckning som möjligt påverkar resenärerna.

## 5.3 Antaganden i budget

Förändring mellan budget 2016 och budget 2017





### Resandeutveckling

Den faktiska resandeökningen 2016 i kollektivtrafiken på land har varit högre än budget vilket ger en högre bas för beräkning av budget 2017. Budgeterade biljettintäkter baserar sig på en resandeökning på i genomsnitt 2,0 procent i jämförelse med 2016, grundat på den senaste befolkningsprognosen samt förväntad utveckling av disponibel inkomst. Budgeten 2017 inkluderar en mindre, negativ "hamstringseffekt" som uppkommer till följd av ökad försäljning av längre periodbiljetter före prishöjningen i syfte att dra nytta av det lägre priset.

Antalet färdtjänstresenärer budgeteras till 70 000, vilket är en anpassning till den rådande utvecklingen med en ganska konstant andel av befolkningen som har färdtjänsttillstånd. Antagandet grundar sig på de ansträngningar kommunerna och landstinget med trafikförvaltningen gör för att göra kollektivtrafiken tillgänglig för alla.

Antalet färdtjänstresor liksom antalet sjukresor bedöms öka såväl i jämförelse med budget 2016 som med utfallet 2015. Färdtjänsttaxiresorna ökar något och resorna med rullstolstaxi fortsätter att öka betydligt mera till följd av en fortsatt stor efterfrågan på rullstolstaxi som reseform. Den procentuella ökningen beräknas i budget 2017 till 0,9 respektive 4,8 procent. För sjukresor fortsätter trenden med ett ökat resande, med både taxi och rullstolstaxi.

Resandet i skärgårdstrafiken under 2016 uppnår, trots strejk under andra halvan av april, budgeterade volymer och resandeprognosen 2016 är i



paritet med budget 2016. 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 2 procent. För år 2017 medför modellen en minskning av resandet med 2 procent jämfört med budget 2015.

I pendelbåtstrafiken ingår förutom linje 82 Djurgårdsfärjorna även Linje 80 Sjövägen, Linje 81 Storholmen-Tranholmen-Ropsten samt sedan januari 2016 även Linje 85 Riddarfjärden. I mitten av augusti 2016 startade en ny försökslinje, Linje 89 Ekerö-Stockholm. Resande i pendelbåtstrafiken med Djurgårdsfärjorna har, på grund av strejk i april, varit något lägre än under fjolåret. Resandet med Linje 80 har ökat stadigt. Resandeprognosen för hela pendelbåtstrafiken gällande 2016 är 18 procent högre än 2016 års budget, främst beroende på att Linje 80, 81, 85 samt 89 inte fanns med i den tidigare budgeten.

*Intäkter och kostnader*

Landstingsbidraget ökar med 3,3 procent jämfört med budget 2016 och uppgår till 9 952 mkr. Därutöver erhåller trafiknämnden ett riktat tillskott om 250 mkr avseende Citybanan.

Budgeten 2017-2020 bygger på förändringar enligt beslut av landstingsfullmäktige i juni 2016 om en taxehöjning i kollektivtrafiken på land samt avskaffat zonsystem i SL-trafiken från och med 9 januari 2017. Vidare ändras strukturen för de olika priskategorierna: helt, reducerat respektive student till två kategorier, vuxen respektive pensionär/ungdom/student.

Beslutet om prisjusteringar påverkar även färdtjänst- respektive sjötrafiken i budget 2017 och framåt.

Budgeterade löneökningar i samband med den årliga lönerevisionen ligger i linje med landstingets anvisningar. Därutöver tillkommer ökade personalkostnader för nya befattningar, sociala avgifter samt för pensioner. Trafikavtal i SL-trafiken har för 2017 budgeterats med en indexuppräknings på totalt 2,2 procent för spårbunden trafik och 2,9 procent för buss.

Index 2017 för taxi- och rullstolstaxitransporter inom färdtjänsten beräknas öka med i genomsnitt 2,4 procent. Indexreglering av trafikavtal i skärgårdstrafiken uppgår till 3 procent för trafik och administration. För bränsle beräknas däremot en indexökning på 20 procent.

Kostnaderna för avskrivningar ökar till följd av genomförda investeringar och i vissa fall förändrade avskrivningsplaner. Låga marknadsräntor reducerar kapitalkostnaderna. Finansieringskostnaderna inom SL-koncernen är beräknade efter en bedömd genomsnittlig låneskuld 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.

## 5.4 Resultatbudget

*Tabell. Resultaträkning för trafiknämnden i mkr.*

Resultaträkning trafiknämnden Mkr	Budget 2017	Budget 2016	Bokslut 2015	Förändring BU17/BU16	Förändring BU17/UTF15
Landstingsbidrag	9 952	9 634	8 938	3,3%	11,3%
Biljettintäkter	7 877	7 301	7 239	7,9%	8,8%
Uthyrning fordon	1 389	1 371	1 333	1,3%	4,2%
Uthyrning lokaler	711	681	575	4,4%	23,7%
Reklam	362	230	249	57,4%	45,4%
Övriga intäkter	1 362	1 080	1 165	26,1%	16,9%
<b>S:a Verksamhetens intäkter</b>	<b>21 653</b>	<b>20 297</b>	<b>19 500</b>	<b>6,7%</b>	<b>11,0%</b>
- Varav internt SLL					
Personalkostnader	-650	-538	-520	20,8%	25,0%
Köpt landtrafik (SL)	-12 472	-12 276	-11 857	1,6%	5,2%
Köpt färdtjänsttrafik inkl sjukresor (Ftjv)	-1 295	-1 299	-1 258	-0,3%	2,9%
Köpt sjötrafik (WÅAB)	-315	-288	-276	9,4%	14,1%
Drift och underhåll	-2 145	-1 933	-1 431	11,0%	49,9%
Övriga kostnader	-909	-857	-1 224	6,1%	-25,7%
<b>S:a Verksamhetens kostnader</b>	<b>-17 786</b>	<b>-17 191</b>	<b>-16 564</b>	<b>3,5%</b>	<b>7,4%</b>
- Varav internt SLL					
Avskrivningar	-3 073	-2 493	-2 510	23,3%	22,4%
Finansnetto	-543	-613	-617	-11,4%	-12,0%
<b>Resultat före bokslutsdispositioner och skatt</b>	<b>250</b>	<b>0</b>	<b>-192</b>		

### 5.4.1 Verksamhetens intäkter

Budgeterade intäkter uppgår till 21 653 mkr år 2017 jämfört med utfall 2015 på 19 500 mkr, en ökning med 11,0 procent. Ökningen jämfört med budget 2016 är 6,7 procent. Förutom ökat landstingsbidrag hänför sig intäktsökningen till biljetter/resenärsintäkter, nya reklamavtal samt ett riktat tillskott från SLL avseende Citybanan.

#### Landstingsbidrag

Landstingsbidraget ökar med 3,3 procent jämfört med 2016, motsvarande 318 mkr, och uppgår till 9 952 mkr.

#### Biljettintäkter

Biljettintäkterna budgeteras till 7 877 mkr vilket är en ökning om 7,9 procent (576 mkr) jämfört med budget 2016. I jämförelse med utfall 2015 ökar biljettintäkterna med 8,8 procent (638 mkr).

Landstingsfullmäktige beslutade i juni om en taxehöjning samt om avskaffandet av zonsystemet i SL-trafiken vilket börjar gälla från och med 9 januari 2017. Vidare ändras strukturen för de olika priskategorierna: helt, reducerat respektive student till två kategorier, vuxen respektive pensionär/ungdom/student.

Budgetbeslutet om prisjusteringar omfattar även färdtjänst- och sjötrafiken.

#### *SL-trafiken*

Den ekonomiska effekten av beslutet om prisförändringarna är inarbetad i budget 2017 och planår 2018-2020. För 2017 är prishöjningen 5,1 procent och för år 2018 respektive 2019 är den 3,3 procent per år.

Biljettintäkterna för 2017 budgeteras till 7 654 mkr vilket innebär en ökning med 554 mkr, motsvarande 7,8 procent, jämfört med budget 2016. Under 2016 har volymökningen varit högre än förväntat, vilket ger en högre bas för beräkning av budget 2017. Till det kommer effekter från prishöjning, 250 mkr, samt en förväntad resandeökning under 2017 på 2,0 procent i jämförelse med utfall 2016.

Jämfört med utfall 2015 ökar biljettintäkterna med 8,9 procent.

#### *Färdtjänsttrafik*

Intäkter avseende resenärsavgifter inom färdtjänstverksamheten beräknas till 189 mkr, vilket är högre än utfall 2015 och budget 2016 och en ökning med 4,4 respektive 5,0 procent. Resetilldelningen förutsätts vara oförändrat 198 resor per år för resenärer som inte har tillstånd att resa efter behov.

#### *Sjötrafik*

Biljettintäkterna avseende skärgårdstrafiken beräknas till 80 mkr, en ökning med 3 mkr eller 3,9 procent jämfört med utfall 2015. I jämförelse med budget 2016 beräknas biljettintäkterna öka med 13 mkr motsvarande 20 procent vilket beror huvudsakligen på en redovisningsteknisk förändring av intäkterna efter införande av nytt biljettsystem.

#### **Övrigt**

Intäkter från uthyrning av fordon ökar huvudsakligen till följd av nytt pendeltågsavtal med MTR samt utökad uthyrning till lokalbana Tvärbana Solnagrenen.

Intäkter från Uthyrning av lokaler ökar jämfört med utfall 2015 vilket förklaras av de nya depåerna i Ulvsunda och på Lidingö (AGA-depån). Den nya depån Fredriksdal som ersätter Söderhallen ökar lokalintäkterna 2017 jämfört med såväl utfall 2015 som budget 2016.

Generell indexuppräknning i hyresavtalen ökar lokalintäkterna mellan åren.

Reklamintäkterna budgeteras till 362 mkr, vilket är en ökning jämfört med utfall 2015 och budget 2016. Ett utvecklingsarbete har pågått för att öka reklamintäkterna i de nya reklamavtalen som gäller från 2017.

Intäktsökningen beror bland annat på en ökad attraktivitet generellt för utomhusreklam, som förstärks av ett pågående teknikskifte från analog till digital utomhusreklam.

Övriga intäkter budgeteras till 1 362 mkr vilket är en ökning jämfört med såväl utfall 2015 som budget 2016 och beror huvudsakligen på ett extra tillskott för Citybanan som trafikförvaltningen erhållit enligt landstingsfullmäktiges budgetbeslut i juni. I övrigt är intäktsökningen en följd av ökad vidareförsäljning, bland annat bränsle. Motsvarande kostnader uppstår inom Köpt trafik alternativt inom Övriga kostnader. Intäktsökningen jämfört med utfall 2015 reduceras då ingen reavinst är budgeterad 2017.

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

#### 5.4.2 Verksamhetens kostnader

Verksamhetens kostnader uppgår i budget 2017 till 17 786 mkr vilket innebär en ökning om 595 mkr (3,5 procent) jämfört med budget 2016 och 1 220 mkr (7,4 procent) jämfört med utfall 2015.

Den totala kostnaden för köpt trafik ökar med 1,6 procent jämfört med budget 2016 och 5,2 procent jämfört med utfall 2015. Den låga kostnadsökningstakten är en följd av trafikförvaltningens arbete med effektiva avtal och upphandlingar. I grunden finns också en låg indexutvecklingstakt.

Övriga kostnader inom trafiknämnden (personal, drift och underhåll samt övrigt) ökar med 11,3 procent jämfört med budget 2016 och 16,7 procent jämfört med utfall 2015. Ökningstakten beror på ett ökat drift- och underhållsbehov, bland annat till följd av Citybanan, samt också utökade satsningar på underhåll. Därutöver ökar posten personalkostnader, se vidare nedan.

#### Personal

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

*Tabell. Antal helårsarbeten inom trafiknämnden.*

ANTAL HELÅRSARBETEN (närvaro- och frånvarotid exkl extratid)	Budget 2016	Budget 2017	Budget 2018	Budget 2019	Budget 2020
Totalt antal helårsarbeten	657	729	729	729	729

Budgeterade personalkostnader för 2017 uppgår till 650 mkr jämfört med utfall 538 mkr i budget 2016, en ökning med 21 procent. Motsvarande ökning jämfört med utfall 2015 är 25 procent. Kostnaderna ökar främst i och med att antalet årsarbetare blir fler under 2017, jämfört med budget 2016 och utfall 2015. Som en följd av en personalstrategisk utredning pågår arbete med att minska konsultanvändningen för att istället öka antalet anställda. Utöver detta görs förstärkningar främst inom internrevision, internkontroll och tunnelbaneutbyggnad. I övrigt beror kostnadsökningen på årlig lönerrevision, ökade sociala avgifter samt pensionskostnader.

Noteras bör att personal som arbetar i investeringsprojekt genererar kostnadsminskningar under Övriga kostnader, genom tidskrivning på projekten.

### **Köpt landtrafik**

Köpt landtrafik omfattar kostnaderna för trafikavtal inom SL. Budget 2017 uppgår till 12 472 mkr vilket innebär en ökning om 196 mkr motsvarande 1,6 procent jämfört med budget 2016. Jämfört med utfall 2015 ökar kostnaderna med 615 mkr motsvarande 5,2 procent.

#### *Budget 2017 jämfört med budget 2016*

Kostnadsökningen härrör sig främst till busstrafiken (4,8 procent) där avtalskostnaderna ökar mer än tidigare beräknat. I grunden finns en stark resandeökning men också högre pris per resa som leder till ökade utbetalningar till entreprenörer med VBP-avtal<sup>2</sup>.

Tunnelbanetrafikens kostnader ökar med 3,4 procent, vilket huvudsakligen beror på indexuppräkningsmen också högre kostnad för incitament till entreprenören till följd av förbättrad leverans.

Kostnaden för järnvägstrafiken (pendeltåg och lokalbanor) minskar med 0,6 procent jämfört med budget 2016. Orsaken till minskningen är det nya pendeltågsavtalet (E24) som medför lägre kostnader. Kostnaden för lokalbanor ökar till följd av indexuppräkning samt vagnhyra. Som en följd av driftsättningen av Citybanan ökar behovet av trygghetspersonal i trafiken. Därutöver utökas trygghetsresurserna i befintliga områden.

I budget 2016 hade resurser avsatts till pendelbåtslinje 86 Solna-Årsta. Linjen driftsattes aldrig och ingår inte heller i budget 2017 vilket leder till minskade kostnader.

---

<sup>2</sup> VBP-avtal = avtal där entreprenören ersätts per *verifierad betalande påstigande*.

*Budget 2017 jämfört med utfall 2015*

Kostnadsökningen i jämförelse med utfall 2015 förklaras huvudsakligen av ökade kostnader för busstrafiken till följd av en stark resandeutveckling och högre pris per resande inom avtalen. Tunnelbanetrafikens kostnader för incitament ökar till följd av förbättrad leverans. Kostnaden för lokalbanor ökar till följd av indexuppräknning samt vagnhyra. Fler linjer inom pendelbåtstrafiken ger också högre kostnader liksom utökade resurser till trygghetsverksamheten i trafiken.

**Köpt färdtjänsttrafik**

Köpt färdtjänst omfattar kostnaderna för trafikavtal inom färdtjänsttrafiken inklusive sjukresor. Budget 2017 uppgår till 1 295 mkr vilket innebär en minskning om 4 mkr motsvarande 0,3 procent jämfört med budget 2016. Jämfört med utfall 2015 ökar kostnaderna med 37 mkr motsvarande 2,9 procent.

Kostnadsminskningen är en följd av kostnadseffektivare avtal. Ökat antal resor med rullstolstaxi, såväl inom färdtjänst som inom sjukresor, bidrar till ökade kostnader jämfört med budget 2016. Från och med oktober 2016 är färdtjänstens kundtjänst outsourcad vilket leder till ökade kostnader för köpt färdtjänst och minskade kostnader under posten övriga kostnader. Indexuppräknningar har gjorts med 2,4 procent jämfört med budget 2016.

Kostnadsökningen jämfört med 2015 beror huvudsakligen på ökat resande med rullstolstaxi samt ovan nämnda outsourcing av kundtjänsten.

Kostnaderna för sjukresor ersätts av intäkter från hälso- och sjukvårdsnämnden.

**Köpt sjötrafik**

Köpt sjötrafik omfattar kostnaderna för Waxholmsbolagets (WÅAB) upphandlade hamn-, skärgårds- och godstrafik inklusive landtransporter samt köp av trafiknära tjänster. Entreprenörer som trafikerar med WÅAB:s fartyg ansvarar för det löpande underhållet. Budget 2017 uppgår till 315 mkr vilket innebär en ökning om 27 mkr (9,4 procent) jämfört med budget 2016. Jämfört med utfall 2015 ökar kostnaderna med 39 mkr (14,1 procent). Jämfört med budget 2016 har indexuppräknning skett av befintliga trafikavtal med i genomsnitt 3 procent. Index för bränsle har räknats upp med 20 procent. Bränslekostnaderna ersätts av intäkter under övriga intäkter. En del av den totala kostnadsökningen jämfört med budget 2016 beror på ett något ökat trafikutbud.

De ökade bränslepriserna är även huvudorsaken till kostnadsökningen jämfört med utfall 2015. Förändringen till följd av ökade bränslepriser är i

huvudsak resultatneutral för trafiknämnden då intäkter erhålls för bränsleförsäljning.

### **Övrigt**

Övrigt sammanfattar drift och underhåll samt övriga kostnader. Budgeten uppgår år 2017 till 3 054 mkr vilket innebär en ökning om 264 mkr motsvarande 9,5 procent jämfört med budget 2016. Jämfört med utfall 2015 ökar kostnaderna med 399 mkr motsvarande 15,0 procent.

#### *Budget 2017 jämfört med budget 2016*

Jämfört med budget 2016 ökar kostnaderna för drift, underhåll samt övrigt. Större orsaker är ett ökat behov av resurser till följd av att Citybanan driftsätts. Dessutom görs utökade satsningar på underhåll inom den befintliga anläggningen. Ytterligare kostnadsökningar tillkommer till följd av att en del utgifter inom investeringsprojekten klassificerats som kostnader, exempelvis hyran för Tomtebodadepån. Därutöver återfinns ökade ombudsprovisioner till återförsäljare av biljetter, dels till följd av nya avtal och dels på grund av ökad försäljning. Under 2017 beräknas arbetet med diverse driftprojekt utökas och intensifieras vilket ger ett ökat behov av specialistkonsulter.

Större poster som verkar kostnadsminskande jämfört med budget 2016 är el och energi samt utrangeringar som inte budgeterats för år 2017.

#### *Budget 2017 jämfört med utfall 2015*

Kostnadsökningen i jämförelse med utfallet 2015 förklaras till största delen av en upplösning av underhållsreserv avseende tunnelbanevagnar av typ C20 som gjordes under 2015 som inte var budgeterad (284 mkr). Återstående ökning av kostnaderna om 115 mkr (4,3 procent) beror huvudsakligen på ökade kostnader för drift och underhåll, dels på grund av Citybanans driftsättning men också utökade resurser till underhållsarbeten 2017. Även omklassificeringar av investeringsutgifter till driftskostnader verkar kostnadshöjande.

Ett antal större händelser av engångskaraktär som verkar kostnadsminskande i jämförelse med utfallet 2015 är den kostnadsföring av förstudier avseende Tvärbana Ost samt avsättning för överlåtelse av Fredriksdals bussdepå som gjordes år 2015. Under 2015 gjordes dessutom ett antal utrangeringar av diverse anläggningar.



### **5.4.3 Kapitalkostnader**

#### **Avskrivningar**

Budgeterade avskrivningar uppgår till 3 073 mkr, en ökning om 22 procent jämfört med utfall 2015 och 23 procent i jämförelse med budget 2016.

Avskrivningsunderlaget baserar sig på beräknat utfall för befintliga anläggningstillgångar samt avskrivningar för pågående investeringar och tillkommande investeringar såsom pendeltågsstationer, fordon, depåer, infrastruktur med mera. Nyaktiveringar av några av de större investeringsobjekten belastar avskrivningskostnaderna under budgetperioden, såsom; Citybanan, Roslagsbanan, Lidingöbanan, nya depåer, Röda linjens uppgradering och leveranser av pendeltåg. Även förändringar i avskrivningsplaner påverkar budget 2017.

#### **Finansnetto**

Genomsnittlig låneskuld ränta uppgår för år 2017 till 1,7 procent exklusive leasingportföljen. Totalt för trafiknämndens verksamhetsområde minskar budget för finansnettot 2017 med cirka 12 procent i jämförelse med utfall 2015 och uppgår till -543 mkr. Jämfört med budget 2016 minskar finansnettot med cirka 11 procent.

### **5.5 Finansiering**

Nyupplåning från landstinget förväntas under 2017 ske med cirka 10 000 mkr. Av dessa antas övertagandet av Citybanan utgöra ungefär 4 400 mkr. I upplåningsbehovet om cirka 10 000 mkr tas även hänsyn till antagandet om att staten och andra aktörer medfinansierar 1 500 mkr. Leasingstocken beräknas under motsvarande tid sjunka med cirka 1 300 mkr.

## 5.6 Investeringar

*Tabell. Investeringar inom trafiknämnden under femårsperioden i mkr.*

Investeringar mkr	Budget 2016	Budget 2017	Plan 2018	Plan 2019	Plan 2020	Plan 2021
Program Roslagsbanans kapacitetsförstärkn.	819	1 080	878	879	1 292	708
Program Bussdepåer	699	465	497	417	2	0
Program Slussen	617	607	167	36	53	182
Program Röda linjens uppgradering	1 155	952	1 071	1 152	1 252	923
Program Citybanan	72	75	0	0	0	0
Program Tvärbana Norr Solnagrenen	128	483	88	6	0	0
Program Spårväg City	334	318	173	16	1	72
Program IT med säkerhetsaspekt	195	210	49	0	0	0
Program Spårdepåer	317	267	0	0	0	0
Program Pendeltåg	1 555	1 408	652	138	51	48
Program Kistagrenen	230	272	538	795	732	880
Bussterminal Slussen	0	20	21	150	400	400
Roslagsbanan till Arlanda	14	0	0	0	0	0
Spårväg Syd	30	0	0	0	0	0
Tonnage för Pendelbåt och Skärgårdstrafik	3	3	0	0	0	0
Spårväg Linje 4	20	0	0	0	0	0
Bytespunkt Gullmarsplan FUT	5	5	5	5	280	0
Bussterminal Barkarby FUT(Bytespunkt Barkarby FUT)	5	5	5	50	54	0
Kompletterande depå Sundbyberg	0	2	0	0	0	0
Övergång till eldriven busstrafik	0	7	8	0	0	0
Anpassning trafikstyrningssystem bef. Tunnelbana FUT	3	8	12	62	144	0
Bussterminal Nacka FUT Centrum(Bytespunkt Nacka Centr)	3	5	5	5	500	0
Sverigeförhandlingen	0	12	0	0	0	0
Övergripande utredningar till befintligt system FUT	5	5	5	14	130	0
Specificerade ersättningsinvesteringar	808	1 033	1 065	615	816	614
Ospecificerade investeringar	868	1 182	1 351	1 213	1 211	1 221
Erfarenhetsmässig förskjutning	-1 695					
<b>Investeringar totalt</b>	<b>6 190</b>	<b>8 423</b>	<b>6 589</b>	<b>5 552</b>	<b>6 917</b>	<b>5 048</b>

*Investeringar som inte har någon budget i planperioden är inte med i tabellen; Mötesplats SL, Helautomatisk drift Röda linjen, Åkersberga bussdepå, Plattformbarriärer.*

### 5.6.1 Effekter av fullmäktiges investeringsbudget för verksamheten

#### Program Roslagsbanans kapacitetsförstärkning

Programmet omfattar dubbelspårsutbyggnad inklusive säkerhetshöjande åtgärder, ny depå i Molnby och upprustning av befintlig depå i Mörby samt anskaffning av 22 nya fordon i syfte av möjliggöra kapacitetsförstärkning för Roslagsbanan. Utöver detta omfattar programmet även upprustning av befintliga fordon samt bullerskyddsåtgärder.

Förnyat genomförandebeslut för program Roslagsbanans kapacitetsförstärkning har fattats till en total investeringsutgift om 9 651 mkr. Det förnyade genomförandebeslutet, LS 2016-0526, innebar en ändrad tidplan där dubbelspårsträckor och depå färdigställs år 2019 och att fordon därefter levereras fram till och med år 2022. I arbetet med budget 2017 har tidplanen förskjutits vilket innebär att fordonsleveransen förlängs ytterligare ett år.

### **Program Bussdepåer**

Programmet omfattas av fyra projekt för nybyggnation av bussdepåer; Fredriksdal, Tomtebodas, Charlottendal samt Ekerö.

Som en del av medlingsavtalet med Stockholm stad ingår att möjliggöra en exploatering av de två innerstadsdepåerna Söderhallen och Hornsberg som SL idag förfogar över. För hantering av det framtida depåbehovet för innerstadens busstrafik har två olika lösningar valts. När det kommer till att lösa ersättningen för Söderhallen har en lösning med depå insprängd i den tänkta exploateringen i Fredriksdal på Södra Hammarbyhamnen överenskommit. Vad avser den andra innerstadsdepån i Hornsberg är planen att bygga Tomtebodas bussdepå för att leverera en komplett, modern och väl fungerande bussdepå för 220 bussar.

Bussdepå Charlottendal är invigd och avlastar befintliga depåer i Björknäs och Mölnvik och därigenom utökas kapaciteten för Nacka/Värmdöbussarna.

Befintlig bussdepå i Ekerö Centrum samt satellitdepån vid Bryggavägen kommer att ersättas med en ny bussdepå utanför centrumområdet och därmed utöka kapaciteten för bussarna.

### **Program Slussen och spårutbyggnad Nacka**

Programmet är en samordning av trafikförvaltningens åtgärder och behov i och angränsande till Stockholms stads projekt Slussen. Programmet omfattar upprustningsåtgärder på Saltsjöbanan, reovering av Söderströmsbron (tunnelbanebron mellan Slussen och Gamla stan) samt Tvärbanans förlängning till Sickla station.

Jämfört med budget 2016 har programmets beräknade totalprognos ökat, vilket beror på beslut om att flytta de kapacitetsförstärkande åtgärderna på Saltsjöbanan framåt i tiden.

**Program Röda linjens uppgradering**

Röda linjens uppgradering gör linjen till Stockholms mest moderna. Helt nya tåg, ett nytt trafikstyrningssystem, anpassade depåer i Hammarby och Nyboda samt en ny underjordisk depå i Norsborg är delar av programmet.

Programmets uppdrag är att möta målen i Trafikplan 2020. I Trafikplan 2020 förutsätts en utökad trafik på röda linjen från dagens 24 avgångar per timme och riktning, och i högtrafik upp till 30 avgångar. I budget 2017 ingår inte åtgärder för införande av helautomatisk drift däremot utförs (enligt tidigare beslut) tidskritiska åtgärder för att möjliggöra helautomatisk drift. Införandet av detta är förskjutet till perioden efter 2020.

**Program Citybanan**

Citybanan som öppnar sommaren 2017. I och med Citybanan fördubblas kapaciteten och pendeltågen får två egna parallella spår genom Stockholm. Banan är 6 kilometer lång och går till största delen under staden, från Södra station till Tomtebodan. Vid Stockholms Central och Odenplan byggs två nya stationer. Citybanans station i City ersätter Stockholm Central för pendeltågstrafiken och ligger rakt under T-Centralen. Stationen vid Odenplan ersätter Karlbergs station och blir gemensam för pendel- och tunnelbanetågen. Stationernas närhet till buss och tunnelbana innebär snabbare och smidigare byten till andra kollektiva färdmedel.

Trafikverket ansvarar för byggandet, men allt sker i nära samarbete med Stockholms stad, Stockholms läns landsting och trafikförvaltningen. Den 1 januari 2017 tar trafikförvaltningen över ansvaret stationerna Stockholm City och Stockholm Odenplan. Detta för att få tid att utvärdera, öva, utbilda och säkerställa att allt fungerar inför trafikstarten i juli 2017.

**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. I budget 2017 redovisas den utökade investeringsutgift som krävs för att kvarvarande arbete, som består i att färdigställa signalsystemet samt att bygga vändspår på Sicklagrenen, kan slutföras.

**Program Spårväg City**

De av fullmäktige beslutade budgetramarna innebär att medel finns för att genomföra förlängningen från Kungsträdgården till T-centralen, inklusive anskaffning av de två spårvagnar som krävs för denna förlängning.

**Program IT med säkerhetsaspekt**

Syftet med Program IT-projekt med säkerhetsaspekt är att genom identifierade samordningsvinster effektivisera styrningen av de ingående projekten, samt säkerställa att genomförda lösningar är optimerade utifrån olika verksamhetsutövares och systemförvaltares perspektiv. Ingående delprojekt: SL-Lås, Fordonsdator, GPS för tunnelbanan, IDTS (positionering av tåg) samt TMSL (trygg med SL).

**Program spårdepåer**

Programmet omfattar produktion av depåer till tunnelbanan. Depå för arbetsfordon i Hammarby (avslut 2017) och uppförande av hjulsvarv i Högdalen.

**Program Pendeltåg**

Totalt omfattar programmet nyanskaffning av 129 fordon varav 83 fordon har 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 levererades i början av 2016 och samtliga fordon förväntas vara levererade 2017.

I programmet ingår ombyggnad av Brodepån. Vidare omfattar programmet även projekt som drivs av Trafikverket och där Trafikförvaltningen är medfinansierare och kravställare. Dessa projekt är ny station i Vega samt åtgärder på stationerna längs Mäljarbanan för att möta utbygganden till 4-spår.

**Program Kistagrenen**

Kistagrenen, som är en del av tvärbanan, avser nybyggnation av spårväg och är en förbindelse på tvären i regionen. Kistagrenen kommer att börja 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 pendeltåget i Helenelund. Kistagrenen kommer att komplettera dagens spårstruktur som i huvudsak består av förbindelser in mot de centrala delarna av Stockholm.

Budget 2017 möjliggör byggstart under 2017 med trafikstarter 2021 till Ursvik och 2023 till Helenelund.

**Bussterminal Slussen**

En överenskommelse om finansiering av en bussterminallösning för ostsektorn har träffats mellan Stockholms läns landsting, Stockholms stad, Nacka kommun och Värmdö kommun (LS 1407-0880). Överenskommelsen innebär att två bussterminaler byggs, en vid Slussen i Katarinaberget och en vid Nacka Centrum. Bussterminalen är planerad att färdigställas 2023-

2025 som del av Stockholms stads Slussenprojekt, och är beroende av en detaljplan som är i samrådsskede.

Överenskommelsen regleras vidare i ett genomförandeavtal under 2016. Fördelningen av investeringsutgiften i budget 2017 är anpassad till Stockholms stads planering för genomförande av bussterminalen.

### **Spårväg syd**

Planeringsfasen avslutas. Budget för Spårväg syds genomförande har tagits bort från investeringsbudgeten.

### **Tonnage för pendelbåt och Skärgårdstrafik**

Projektets ändamål är att upphandla ett modernt pendelbåtstonnage med miljövänlig framdrivning. Utredningen är genomförd inför försöksperioden med tre olika typer av nya pendelbåtslinjer i Mälaren.

### **Samverkan FUT**

Samverkan sker mellan trafikförvaltningen och förvaltning för utbyggd tunnelbana som en direkt följd av de åtaganden och uppdrag som förvaltningarna ansvarar för. Samverkan berör främst utbyggnad av nya tunnelbanan men även de tillkommande investeringar som utbyggnaden medför eller bidrar till.

- Anpassning av trafikstyrningssystem befintlig tunnelbana FUT
- Bytespunkt Gullmarsplan FUT
- Övergripande utredningar befintliga system FUT
- Bussterminal Barkarby FUT (Förstudie Bytespunkt Barkarby FUT)
- Bussterminal Nacka Centrum FUT (Bytespunkt Nacka Centrum FUT)

### **Anpassning trafikstyrningssystem befintlig tunnelbana FUT**

Med anledning av Stockholmsöverenskommelsen om en utbyggnad av tunnelbanan genomför trafikförvaltningen en utredning avseende anpassning av befintliga delar av signalsäkerhetssystem samt tillhörande anpassningar av trafikledningscentraler. Planen är att ta ett inriktningsbeslut under 2017.

### **Bytespunkt Gullmarsplan FUT**

Trafikförvaltningen genomför en samlad utredning under 2015-2016 avseende övergripande investeringsbehov för bytespunkt Gullmarsplan beaktande utbyggd tunnelbana. En del av investeringsbehovet har direkt bäring på utbyggnaden av tunnelbanan. Planen är att ta ett inriktningsbeslut under 2017.

**Övergripande utredningar befintligt system FUT**

Åtgärderna avser tillgänglighetsanpassning av befintliga stationer eller teknisk anpassning av befintligt system för att möjliggöra anslutning av utbyggd tunnelbana.

**Bussterminal Barkarby FUT (Förstudie Bytespunkt Barkarby FUT)**

Under 2015-2016 genomför trafikförvaltningen en utredning avseende bussterminal Barkarby för att möjliggöra ett inriktningsbeslut för fortsatt planering under 2017-2018.

**Bussterminal Nacka Centrum FUT (Bytespunkt Nacka Centrum FUT)**

Under 2015-2016 genomför trafikförvaltningen en utredning avseende bussterminal Nacka C för att möjliggöra ett inriktningsbeslut för fortsatt planering under 2017-2019.

**Kompletterande depå Sundbyberg**

Råsta bussdepå i Sundbybergs kommun är överutnyttjad och behöver kompletteras med ytterligare depåkapacitet. Om inte Råsta depå omlokaliseras behövs ändå en kapacitetsförstärkning eftersom depån är överbelastad i dagsläget.

**Övergång till eldriven busstrafik**

En framtida elektrifiering av busstrafiken är något som tydligt syns inom trender och utveckling som sker nationellt och globalt. För att kunna studera nyttorna vidare ur ett Stockholmsperspektiv föreslår trafikförvaltningen nu en utredning.

**Sverigeförhandlingen**

Arbete pågår fram till och med januari 2017 med att ta fram fakta inför förhandlingsfasen. Under 2016 och 2017 planeras fältundersökningar, mer detaljerade spårgeometriskastudier och dragningar, dialog med kommuner om stationslägen med mera.

**Specificerade ersättningsinvesteringar***Danviksbron*

Norra Danviksbron, som innehåller spår för Saltsjöbanan och ett busskörfält i riktning mot staden, är i behov av ett utbyte. Bron förvaltas gemensamt av parterna med fördelningen 41 procent för trafikförvaltningen och 59 procent för Stockholms stads Trafikkontor. Utredning och planering genomförs under 2016 för att fastställa omfattning, genomförande och kalkyl som underlag för ett kommande

genomförandebeslut i respektive organisations beslutande organ.  
Genomförandebeslut är planerat till våren 2017.

*Fordon SpvC – nya A35 fordon (Fordon SpvC – Ersättning A34)*

Budget 2017 innebär att anskaffning av nya spårvagnar av typ A35 kan genomföras som ersättning av de befintliga spårvagnarna av typ A34 på Spårväg city.

*C20 – uppgradering*

Projektet avser uppgradering och modernisering av 271 tunnelbanevagnar C20 med start 2015. Fem åtgärder utförs i synergi med ordinarie löpande underhåll och övriga utförs som en samlad uppgradering. För att möjliggöra genomförandet av den samlade uppgraderingen kan projektet även uppföra en temporär verkstad inom tunnelbanesystemet.

*Flytt av Spårvägsmuset*

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 inriktnings- och genomförandebeslut.

*Handens bussterminal (Haningeterrassen)*

Projektet avser att uppgradera och handikappanpassa nuvarande bussterminal i Handens centrum. Budgeten uppgår till 188 mkr där medfinansieringen från staten är 94 mkr.

*Trafikinformation (Realtidsinformation)*

Delar av systemet behöver ersättas och kompletteras om ett par år. Förstudien ska ge ett väl underbyggt beslutsunderlag inför en förnyelse av trafikinformationssystemen.

*Nacka bussdepå Kil*

Befintlig bussdepå i Björknäs har inskränkts så att det inte längre finns möjlighet till expansion av depån.

*Bytespunkt Brommaplan*

JM Bygg planerar en större ombyggnad av Brommaplan vilken innebär att bussterminalen kommer ingå i ett större byggnadskomplex.

*TB Kanalisation 750 V*

Projektet ska leverera kanalisation 750 volt för tunnelbanans gröna och röda linje som uppfyller SL:s tekniska och säkerhetsmässiga krav. Gammal kanalisation byts ut vilket minimerar risker för trafikstörningar. Den totala budgeten uppgår till 173 mkr.



## 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. Trafikförvaltningen har inför 2017 skapat en grupp specialister inom internkontroll som ska hjälpa verksamheten att stärka kontroll, styrning och uppföljning.

Kollektivtrafiken står inför betydande investeringar i bland annat ny spårbunden trafik, förbättrad infrastruktur, tillgänglighetsanpassningar, trygghetsskapande åtgärder samt nya fordon. Under 2017 är investeringsvolymen på en hög nivå, 8 423 mkr. Hanteringen av 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). 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.

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 spåranläggningar, fastigheter samt för pendeltågen. Trafikförvaltningen arbetar aktivt enligt fastställda riktlinjer med riskreducering i form av terminssäkring av elpriserna.

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.

Ökningen av biljettintäkter kan bli lägre än beräknat om resandet inte utvecklas på samma sätt eller bättre än befolkningsökningen. Stampen Media group är satt under rekonstruktion vilket gör att viss osäkerhet finns i budgeterad reklamintäkt på 40 mkr. Systemet VIX, som sköter rapportering av biljettintäkter, har under 2016 haft allt fler driftsstörningar. Systemet har begränsningar och behöver moderniseras. Alternativt behöver utveckling av ett nytt system ske, vilket kan ta flera år. Störningarna drabbar i första hand rapportering och uppföljning av biljettintäkter. Om situationen förvärras finns det risk för att resenärerna drabbas och i ett värsta scenario skulle intäkter gå förlorade.

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 20 mkr.

För WÅAB är bränsleprisets utveckling såväl en möjlighet som en risk. En risk är även att upphandlingen av skärgårdstrafiken kan behövas göras om eller utvärderas på nytt.

## 6. Övrigt

*Denna budget för 2017 och planår 2018-2020 har nämndbehandlats  
2016-10-25.*

Stockholm 2016-10-26

Caroline Ottosson  
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 2017	Budget 2016	Boksl 2015 (AC)	Förändring BU17/BU16	Förändring BU17/AC15
Landstingsbidrag	8 623	8 352	7 721	3,2%	11,7%
Biljettintäkter	7 654	7 100	7 027	7,8%	8,9%
Uthyrning fordon	1 389	1 371	1 333	1,3%	4,2%
Uthyrning lokaler	713	682	575	4,5%	24,0%
Reklam	362	230	249	57,4%	45,4%
Övriga intäkter	815	792	877	2,9%	-7,1%
<b>S:a Verksamhetens intäkter</b>	<b>19 556</b>	<b>18 526</b>	<b>17 782</b>	<b>5,6%</b>	<b>10,0%</b>
Personalkostnader	-18	-6	-28	200,0%	-35,7%
Köpt trafik	-12 521	-12 317	-11 905	1,7%	5,2%
Drift och underhåll	-1 955	-1 794	-1 320	9,0%	48,1%
Övriga kostnader	-1 512	-1 396	-1 709	8,3%	-11,5%
<b>S:a Verksamhetens kostnader</b>	<b>-16 006</b>	<b>-15 513</b>	<b>-14 962</b>	<b>3,2%</b>	<b>7,0%</b>
Avskrivningar	-3 010	-2 405	-2 459	25,2%	22,4%
Finansnetto	-540	-608	-611	-11,2%	-11,6%
<b>Resultat före bokslutsdispositioner och skatt</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>-250</b>		

Investeringar Mkr	Budget 2016	Budget 2017	Plan 2018	Plan 2019	Plan 2020	Plan 2021
Trafikinvesteringar SL	6 051	8 240	6 563	5 552	6 917	5 048
<b>Totalt investeringar</b>	<b>6 051</b>	<b>8 240</b>	<b>6 563</b>	<b>5 552</b>	<b>6 917</b>	<b>5 048</b>

Balansräkning Mkr	Budget 2017	Budget 2016	Boksl 2015 (AC)	Förändring BU17/BU16	Förändring BU17/AC15
<b>TILLGÅNGAR</b>					
Anläggningstillgångar	61 060	55 714	51 788	9,6%	17,9%
Omsättningstillgångar	4 130	3 180	5 311	29,9%	-22,2%
- varav kassa bank	1 881	860	2 593	118,7%	-27,5%
<b>SUMMA TILLGÅNGAR</b>	<b>65 189</b>	<b>58 894</b>	<b>57 099</b>	<b>10,7%</b>	<b>14,2%</b>
<b>EGET KAPITAL</b>					
Eget kapital	7 345	6 927	6 769	6,0%	8,5%
- varav årets resultat	0	0	-250		-100,0%
<b>Avsättningar (samt ev. Minoritetsintresse)</b>	<b>755</b>	<b>640</b>	<b>761</b>	<b>18,0%</b>	<b>-0,8%</b>
<b>SKULDER</b>					
Långfristiga skulder	51 146	47 016	42 633	8,8%	20,0%
Kortfristiga skulder	5 943	4 311	6 936	37,9%	-14,3%
<b>SUMMA SKULDER OCH EGET KAPITAL</b>	<b>65 189</b>	<b>58 894</b>	<b>57 099</b>	<b>10,7%</b>	<b>14,2%</b>

Produktionsredovisning	Budget 2017	Budget 2016	Bokslut 2015 (AC)	Förändring BU17/BU16	Förändring BU17/AC15
<b>Allmän kollektivtrafik på land, tusental:</b>					
Genomsnitt påstigande en vintervardag	2 742	2 700	2 651	1,6%	3,4%
Antal sittplatskilometer, miljoner	18 320	17 990	18 312	1,8%	0,0%

### Specifikation 2 – Färdtjänstverksamheten

Resultaträkning Ftjv Mkr	Budget 2017	Budget 2016	Boksl 2015 (AC)	Förändring BU17/BU16	Förändring BU17/AC15
Landstingsbidrag	938	931	888	0,8%	5,6%
Resenärsintäkter	189	180	181	5,0%	4,4%
Från HSN för sjukresor	236	246	248	-4,1%	-4,8%
Övriga intäkter	11	12	11	-8,3%	0,0%
<b>S:a Verksamhetens intäkter</b>	<b>1 374</b>	<b>1 369</b>	<b>1 328</b>	<b>0,4%</b>	<b>3,5%</b>
Köpt färdtjänsttrafik	-1 050	-1 043	-1 004	0,7%	4,6%
Sjukresor	-268	-279	-277	-3,9%	-3,2%
Tjänsteresor	-9	-9	-9	0,0%	0,0%
Övriga kostnader	-45	-38	-35	18,4%	28,6%
<b>S:a Verksamhetens kostnader</b>	<b>-1 372</b>	<b>-1 369</b>	<b>-1 325</b>	<b>0,2%</b>	<b>3,5%</b>
Avskrivningar	-2	0	0	0,0%	0,0%
Finansnetto	0	0	0	0,0%	0,0%
<b>Årets Resultat</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>3</b>		

Produktionsredovisning	Budget 2017	Budget 2016	Bokslut 2015 (AC)	Förändring BU17/BU16	Förändring BU17/AC15
<b>Resenärer med funktionsnedsättning:</b>					
Antal resenärer/tillstånd 31 december	70 000	69 000	69 667	1,4%	0,5%
Totalt antal resor, 1000-tal *	4 231	4 130	4 114	2,4%	2,8%

\* Innefattar färdtjänstresor, sjuk- och tjänsteresor

### Specifikation 3 – WÅAB

Resultaträkning WÅAB Mkr	Budget 2017	Budget 2016	Boksl 2015 (AC)	Förändring BU17/BU16	Förändring BU17/AC15
Landstingsbidrag	326	316	308	3,2%	5,8%
Biljettintäkter/resenärsavgifter	80	67	77	20,0%	3,9%
Övriga intäkter	92	59	70	54,7%	31,4%
<b>S:a Verksamhetens intäkter</b>	<b>499</b>	<b>442</b>	<b>454</b>	<b>12,9%</b>	<b>9,9%</b>
Personalkostnader	-1	0	-4		-75,0%
Köpt trafik	-315	-288	-286	9,2%	10,1%
Drift och underhåll	-96	-65	-47	46,7%	104,3%
Övriga kostnader	-32	-35	-29	-7,3%	10,3%
<b>S:a Verksamhetens kostnader</b>	<b>-443</b>	<b>-388</b>	<b>-366</b>	<b>14,0%</b>	<b>21,0%</b>
Avskrivningar	-52	-49	-44	5,9%	18,2%
Finansnetto	-4	-5	-6	-19,3%	-33,3%
<b>Resultat före bokslutsdispositioner och skatt</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>38</b>	<b>-100,0%</b>	

Investeringar Mkr	Budget 2016	Budget 2017	Plan 2018	Plan 2019	Plan 2020	Plan 2021
Investeringar WÅAB	126	86	28	29	16	15
<b>Totalt investeringar</b>	<b>126</b>	<b>86</b>	<b>28</b>	<b>29</b>	<b>16</b>	<b>15</b>

Balansräkning Mkr	Budget 2017	Budget 2016	Boksl 2015 (AC)	Förändring BU17/BU16	Förändring BU17/AC15
<b>TILLGÅNGAR</b>					
Anläggningstillgångar	556	649	498	-14,3%	11,6%
Omsättningstillgångar	139	21	58	561,9%	139,7%
- varav kassa bank		15	13	-100,0%	-100,0%
<b>SUMMA TILLGÅNGAR</b>	<b>695</b>	<b>670</b>	<b>556</b>	<b>3,7%</b>	<b>25,0%</b>
<b>EGET KAPITAL</b>					
Eget kapital	37	64	42	-42,2%	-11,9%
- varav årets resultat	0	0	38		-100,0%
<b>Avsättningar (samt ev. Minoritetsintresse)</b>	<b>29</b>	<b>11</b>	<b>13</b>	<b>163,6%</b>	<b>123,1%</b>
<b>SKULDER</b>					
Långfristiga skulder	470	439	365	7,1%	28,8%
Kortfristiga skulder	159	156	136	1,9%	16,9%
<b>SUMMA SKULDER OCH EGET KAPITAL</b>	<b>695</b>	<b>670</b>	<b>556</b>	<b>3,7%</b>	<b>25,0%</b>

Produktionsredovisning	Budget 2017	Budget 2016	Bokslut 2015 (AC)	Förändring BU17/BU16	Förändring BU17/AC15
<b>Kollektivtrafik på vatten:</b>					
Passagerare, tusental	5 663	4 218	4 570	34,3%	23,9%
- varav skärgårdstrafik	1 742	1 733	1 659	0,5%	5,0%
- varav hamntrafik	3 921	2 485	2 911	57,8%	34,7%