

Landstingsstyrelsens förslag till beslut

Rapport om utredning av AB Storstockholms Lokaltrafiks långsiktiga ekonomiska situation

Föredragande landstingsråd: Ingela Nylund Watz

Ärendet

Landstingsdirektören har inkommit med rapport om utredning av AB Storstockholms Lokaltrafiks långsiktiga ekonomiska situation.

Förslag till beslut

Landstingsstyrelsen föreslår landstingsfullmäktige besluta

att godkänna rapport om utredning av AB Storstockholms Lokaltrafiks långsiktiga ekonomiska situation.

Bilagor

- | | | |
|---|--|------------|
| 1 | Projektrapport | 2005-08-22 |
| 2 | Presentationsmaterial | 2005-08-24 |
| 3 | Landstingsdirektörens tjänsteutlåtande | 2005-09-13 |

Behandling i landstingsstyrelsen

Landstingsrådsberedningen behandlade ärendet den 12 oktober 2005.

Landstingsstyrelsen behandlade ärendet den 25 oktober 2005.

M-, fp- och kd-ledamöterna antecknade följande särskilda uttalande:

”Rapporten visar att SL har en mycket skör ekonomi. Årets överskott i SL beror på ränteintäkter och uppskjutet underhåll och redan under en snar framtid finns oroande underskott i SL:s budget. SL har ett investeringsbehov på ca 35 mdkr och ett reinvesteringsbehov på 36 miljarder under den närmaste 10-års perioden. Med dessa bistra framtidsutsikter är det beklagligt att den rödgröna majoriteten i SL har så lite visioner för den framtida kollektivtrafiken och idéer om hur man ska lösa de ekonomiska problemen. Under de rödgrönas ledning har SL fått färre resande, dragit ner på underhållet, lagt ner linjer och försökt minska turtätheten i trafiken. Men inte en enda konkret förbättring av trafiken har genomförts. Det enda som majoriteten lagt fram som förbättringar av kollektivtrafiken är de 200 nya bussar som staten ’skänkt’ till SL inför trängselskattförsöket. Dessa bussar är dock inte finansierade efter årsskiftet 2006/07 vilket innebär att man tar på sig en stor risk när man skapar nya resemönster och behov utan att ha finansiering för dessa.”

Ärendet och dess beredning

I landstingsfullmäktiges budget för år 2005 beslutades att uppdra åt landstingsstyrelsen att i samråd med AB Storstockholms Lokaltrafik (SL) utreda SL:s långsiktiga ekonomiska situation bland annat utifrån av SL presenterade flerårsplaner.

Landstingsdirektören har i tjänsteutlåtande den 13 september 2005 (bilaga) föreslagit landstingsstyrelsen föreslå landstingsfullmäktige besluta att godkänna rapporten avseende utredning av AB Storstockholms Lokaltrafiks långsiktiga ekonomiska situation.

Bilagor

Projektrapport

SL:s långsiktiga ekonomiska situation

Sammanfattning

SL redovisade i planåren i budget 2005 stora och ökande underskott. Orsaken var i första hand att kostnaderna för köpt trafik och kapitalkostnaderna ökade snabbare än intäkterna. Underskottet i planår 2006 var cirka 320 miljoner kronor, en siffra som under arbetet med budgetdirektiven justerades ned till cirka 255 miljoner kronor. Landstingsbidraget till SL höjdes i budgetdirektiven 2006 så att detta underskott täcktes, med undantag för cirka 70 miljoner kronor som SL förutsattes kunna finansiera med egna åtgärder.

SL prognostiserar i dagsläget ett överskott 2005 på cirka 300 miljoner kronor, främst beroende på större biljettintäkter än budgeterat. SL går således in i 2006 med ett bättre resultat än vad som antogs i budgetdirektiven och förutsättningarna för att klara ett budgeterat nollresultat 2006 torde vara goda.

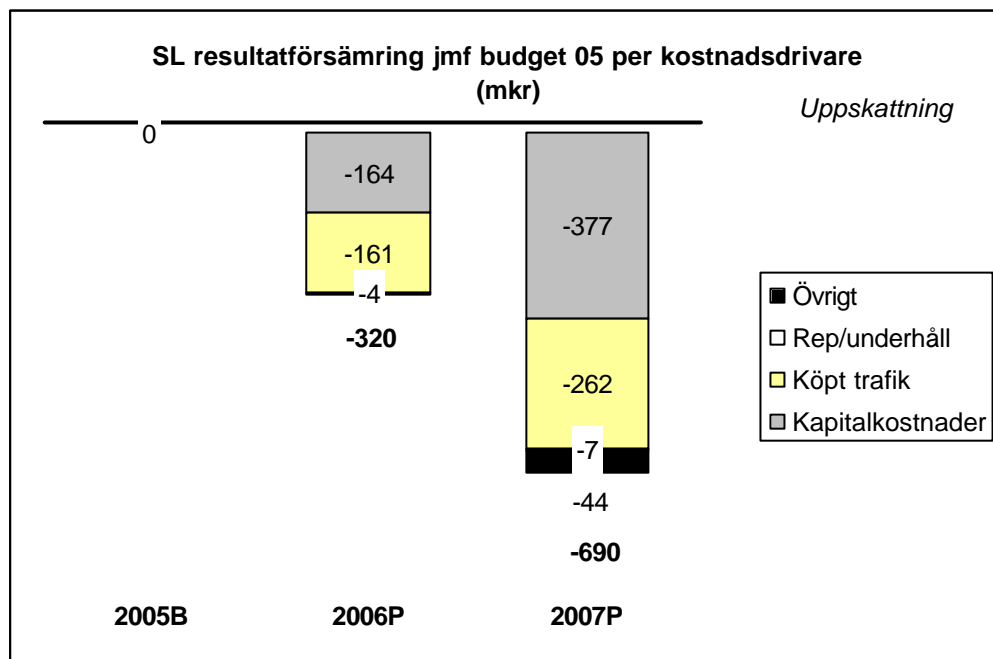
SL har, som situationen ser ut före arbetet med budgetunderlaget för 2006, också goda förutsättningar att klara en ekonomi i balans även 2007, med det landstingsbidrag på 5 024 miljoner kronor som i finns antaget i planår 2007 i budgetdirektiven. Skattefinansieringsgraden uppgår då till cirka 55 procent.

Osäkerheten i det längre perspektivet ska inte negligeras, men det ser ut som om SL har rimliga förutsättningar att klara en ekonomi i balans också under perioden 2008 till 2010. Detta under förutsättning att skattefinansieringsgraden höjs ytterligare med två till tre procentenheter eller att priset på månadskortet höjs med cirka 100 kronor under perioden.

SL fick i budgetdirektiven i uppdrag att ta fram förslag på långsiktigt uthålliga nivåer på reinvesteringar och underhåll som innebär att infrastrukturens skick bibehålls. Att stadfästa sådana nivåer skulle förenkla och öka säkerheten i den långsiktiga ekonomiska planeringen och möjliggöra mer fokus i planeringen på nyinvesteringar och omprioriteringar/utökningar av trafiken. Denna rapport bygger på förutsättningar och antaganden innan dessa nivåer är framtagna.

Bakgrund

AB Storstockholms Lokaltrafik (SL) redovisade i sin budget 2005 stora och ökande underskott de två planåren 2006 och 2007. Underskotten uppgick till cirka 320 miljoner kronor och cirka 690 miljoner kronor respektive år. Orsaken till de ökande underskotten var i allt väsentligt att kapitalkostnaderna (avskrivningar plus räntor) och kostnaderna för köpt trafik ökade snabbare än intäkterna, vilket illustreras i bilden nedan.



Landstingsfullmäktige gav därför i budgetbeslutet 2005 landstingsstyrelsen i uppdrag att utreda SL:s långsiktiga ekonomiska situation. Arbetet skulle ske i samråd med SL och bland annat ta utgångspunkt i av bolaget presenterade flerårsplaner. Landstingsstyrelsen förvaltning har nu genomfört detta uppdrag som härmed avrapporteras. Arbetet har letts av en för ändamålet särskilt tillsatt styrgrupp bestående av landstingsdirektör Sören Olofsson (ordförande), finansdirektör Helena Holmstedt och VD SL Lennart Jangälv. Projektgruppen har bestått av medarbetare ifrån både förvaltningen och SL.

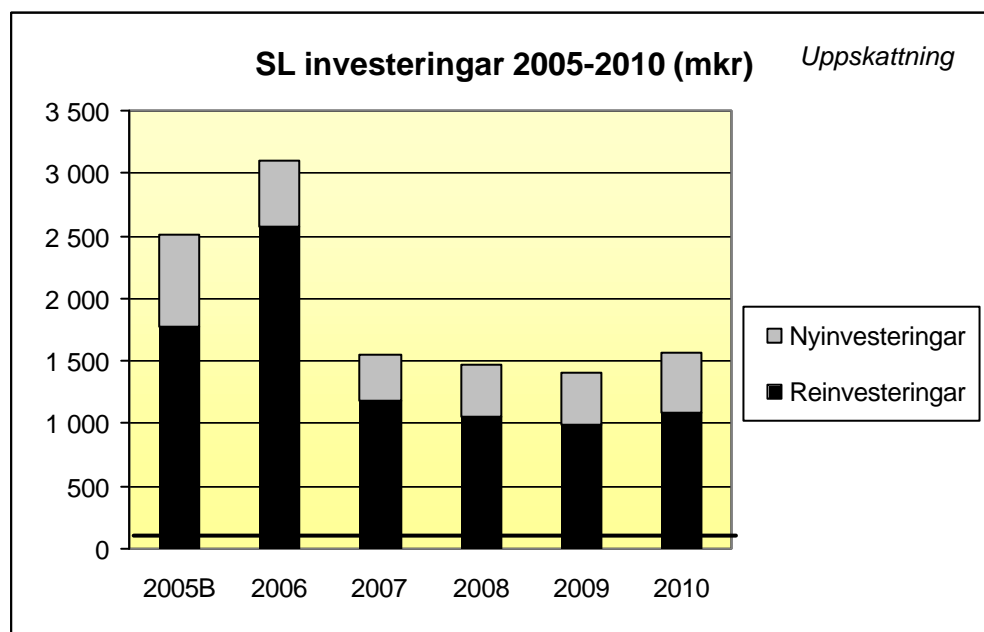
Arbetet inleddes med att göra en systematisk genomgång och kartläggning av de flerårsplaner som SL redovisade i budget 2005 med särskilt fokus på investeringar och trafikutökningar. Därefter gjordes en fördjupad analys av ett antal fokusområden med syfte att identifiera möjligheter till förändringar av liggande planer. Denna analys låg sedan till grund för förvaltningens förslag till budgetdirektiv 2006. Arbetet i projektet har bedrivits i god samförståndsanda mellan förvaltningen och SL. De belopp som finns i

rapporten är i flera fall ungefärliga uppskattningar. Beloppen som redovisas under kartläggningen nedan är uttryckta i 2005 års prisnivå.

Resultat av kartläggning av redovisade planer

Investeringar

Ökande kapitalkostnader (avskrivningar och räntor) är, som kunde noteras ovan, ett av huvudskälen till att SL gick mot framtida underskott i sina flerårsplaner. Ökningen av kapitalkostnaderna drivs i sin tur av de investeringar som SL har genomfört och de investeringar SL planerar att genomföra under perioden 2006-2010 på totalt cirka nio miljarder kronor. Merparten av dessa, eller cirka tre fjärdedelar, definierades vid kartläggningen som reinvesteringar, vilket illustreras i bilden nedan.



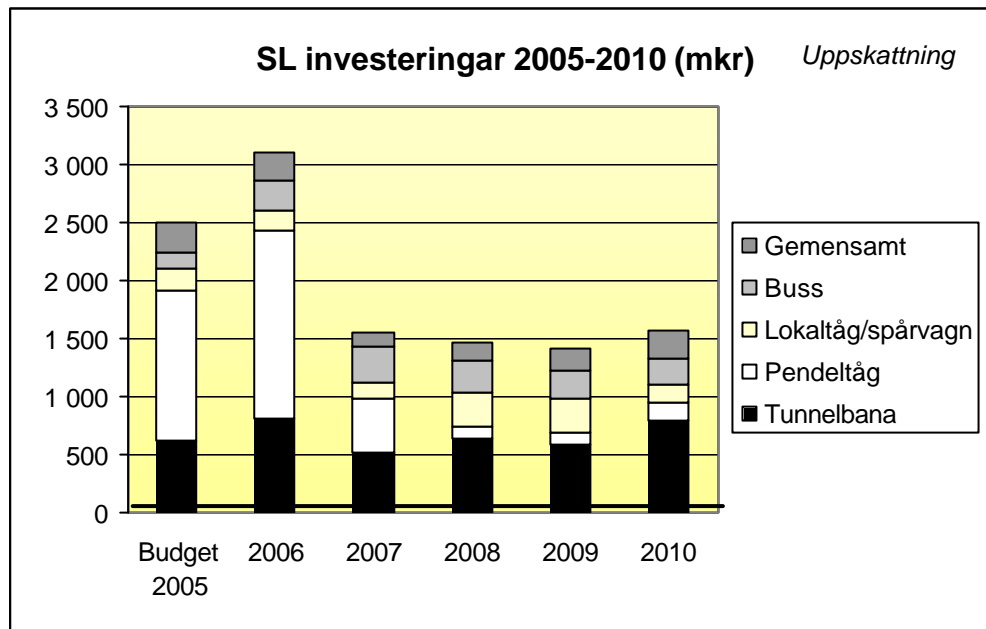
De tre största reinvesteringarna under perioden 2006-2010 är:

- Nya pendeltåg (1 780 mkr)
- Modernisering/upprustning spåranläggning tunnelbana (1 210 mkr)
- Modernisering/upprustning stationer tunnelbana (900 mkr)

De tre största nyinvesteringsobjekten under perioden 2006-2010 är:

- Omstrukturering bussdepåer (700 mkr)
- JustNu fas 2 och Realtidsprojektet (440 mkr)
- Rulltrappor, säkerhet/brandskydd m.m. stationer/terminaler tunnelbanan (140 mkr)

Investeringarnas fördelning per trafikslag illustreras av bilden nedan:

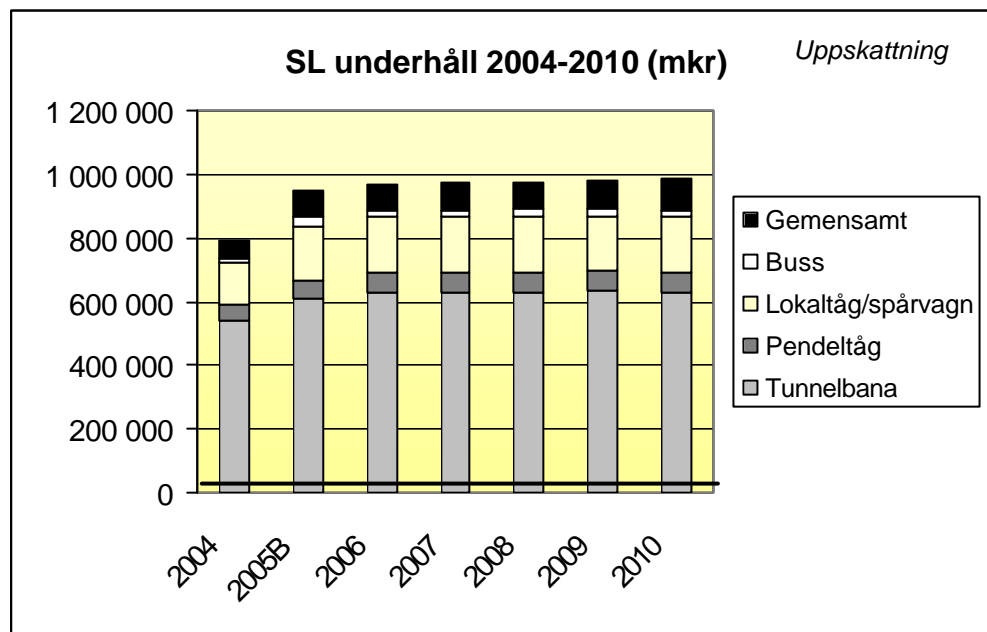


Projektet har inte identifierat några signifikanta möjligheter att minska investeringarna under perioden. Om något, så är det snarare så att planen underskattar det egentliga investeringsbehovet. Exempel på större objekt som inte finns med i planen är:

- Full depåkapacitet för de nya pendeltågen (ca 1 mdr kr)
- Citybanan (> 1 mdr kr)
- Tvärbanorna (ca 4-5 mdr kr)
- Reinvestering Saltsjöbanan som krävs om inte tvärbana Ost byggs (ca 850 mkr)
- Reinvesteringar Lidingöbanan (ca 400 mkr)

Arbetet med SL:s investeringsplan kommer att fortsätta och SL kommer att presentera en reviderad plan i höstens budgetunderlag. Det kunde konstateras i projektet att det vore en stor fördel för den långsiktiga ekonomiska planeringen om det gick att slå fast en långsiktigt uthållig nivå på de reinvesteringar som krävs för att vidmakthålla skicket och standarden på den infrastruktur som finns idag. Om en sådan nivå kan stadfästas så kan diskussionen fokuseras på nyinvesteringarna. Förvaltningen föreslog därför i budgetdirektiven 2006 att SL skulle få i uppdrag att ta fram ett förslag på denna nivå. Uppdraget beslutades sedermera av landstingsfullmäktige. SL:s undersökning och analys av det framtida reinvesteringsbehovet kommer att presenteras för SL:s styrelse i slutet av augusti och de slutsatser som framkommit är inte inkorporerade i denna rapport.

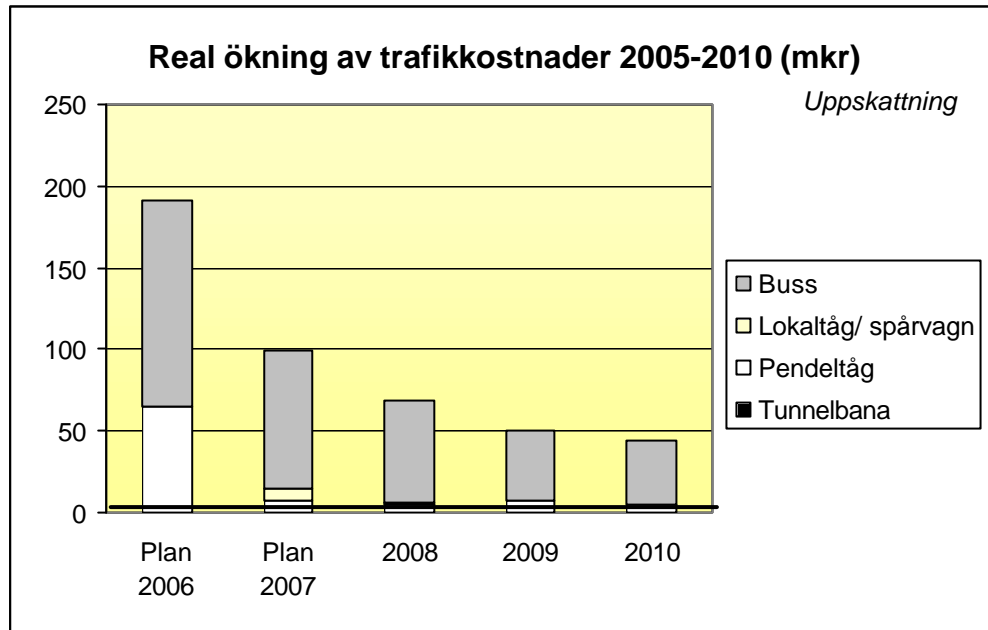
Kostnaden för underhåll av SL:s infrastruktur uppgår till knappt en miljard kronor per år och nivån är direkt kopplad till framför allt storleken på anläggningarna och storleken på reinvesteringarna. Nedan finns en bild på hur underhållet planeras att utvecklas över tid. Som synes är det en relativt kraftig ökning mellan bokslut 2004 (exklusive avsättning Tågäta) och budget 2005.



Givet underhållets koppling till investeringarna vore det eftersträvansvärt att stadfästa en uthållig nivå även för detta och SL fick därför i budgetdirektiven i uppdrag att ta fram ett förslag på denna nivå.

Köpt trafik

Det andra huvudskälet till att SL gick mot underskott i planåren var att kostnaderna för köpt trafik ökade snabbare än intäkterna. Bilden nedan illustrerar den reala ökningen per år och trafikslag jämfört med året innan under perioden 2006-2010. Den totala ökningen under perioden är cirka 450 miljoner kronor.



Som synes är det ökade kostnader för busstrafiken som står för nästan all real ökning under perioden. Undantaget är 2006 då en utökad pendeltågstrafik söderut planerades med anledning av den nya Årstabron och de möjligheter till utökad trafik denna innebär (cirka 90 mkr). I projektet kunde konstateras att denna utökning svårigen låter sig genomföras redan 2006 då Banverkets ombyggnation av den så kallade "getingmidjan" är försenad. Förvaltningen föreslog därför senareläggning i budgetdirektiven 2006, vilket också beslutades av landstingsfullmäktige.

Den ökade busstrafiken består bland annat av prispörändring utöver index (cirka 150 mkr), åtgärdande av trängsel/kapacitetsproblem (cirka 90 mkr) och bussförsörjning av nya bostadsområden (cirka 80 mkr).

Projektet har dragit slutsatsen att om de framtida kostnaderna för köpt trafik behöver reduceras jämfört med innevarande plan så är det bättre att ta utgångspunkt i de omprioriteringar av trafiken som SL redovisade i budgetunderlag 2005 än att reducera den planerade ökningen ovan. I tabellen nedan redovisas de omprioriteringar vilka klassificerades som B-åtgärder, det vill säga åtgärder som förvisso innebär nedskärningar, men med en fortsatt god trafikstandard i rusningstrafik och en väl fungerande kollektivtrafik. Ingen större nedgång i resandet eller intäkter är därför trolig. De ekonomiska effekterna av angivna åtgärder är än så länge schematiskt beräknade.

Åtgärd	Årlig Besparing netto	Antal påstigningar / dag*	Kommentarer
Ersätta Lidingö-banan med buss	Ca 25 mkr	Ca 10 000	<ul style="list-style-type: none"> Bättre turtäthet än idag Bättre sträckning än idag (via Centrum) Ingen bro-problematik Ingen investering i nya vagnar etc.
Tidigareläggning/ utglesning natt mot vardag (00-05)	Ca 70 mkr	Ca 8 000	<ul style="list-style-type: none"> Spårtrafiken slutar före midnatt i stället för 01.00 Beläggingsgrad idag på cirka 15 procent Gles busstrafik kommer att finnas Tiden för underhållsarbete av spårtrafiken blir längre och kostnaderna sjunker
Allmän utglesning kvällar vardagar (20-01)	Ca 25 mkr	Ca 122 000	<ul style="list-style-type: none"> Alla trafikslag omfattas, men berör i huvudsak buss Efterfrågan är låg (beläggingsgrad långt under 15 procent) Kan medföra att anslutande buss ej finns till alla pendeltåg
Övrigt	5-10 mkr	Ca 5 000	<ul style="list-style-type: none"> Roslagsbanan Hägernäs-Östra Station (utglesning i mellantrafik) Roslagsbanan Ormsta (ersätts med buss)

* Bruttosiffror. Inte säkert att alla resenärer berörs av en åtgärd

Övriga poster

Det kunde, i genomgången av SL:s planer, konstateras att försäljningskostnaderna ökade med cirka 80 miljoner kronor eller 50 procent mellan bokslut 2004 och planår 2006 på grund av Resekortsprojektet. Detta utan någon korresponderande intäktsökning. Det kunde också konstateras att detta projekt senarelagts efter den ekonomiska planens tillkomst varför kostnadsökningen 2006 blir 30 miljoner lägre än vad som tidigare antagits.

Ökningen av intäkter från reklam och från hyror för kommersiella lokaler under perioden 2006-2010 uppgår i nuvarande plan till cirka 14 miljoner kronor. Detta är en modest siffra, givet att detta är ett av SL:s satsningsområden. Projektet har inte gjort någon detaljgranskning eftersom SL samtidigt bedrev ett projekt med fokus på denna fråga. Resultatet ifrån det arbetet kommer SL att inkorporera i sitt budgetunderlag 2006.

År 2006

Ökningen av landstingsbidraget till SL i planår 2006 i budgeten 2005 var 162 miljoner kronor eller 4,0 procent. SL indikerade i sin slutliga budget att denna ökning resulterade i ett underskott 2006 på 320 miljoner kronor. Denna siffra justerades senare ned till cirka 255 miljoner kronor på grund av lägre räntor, senarelagt Resekortsprojekt och senarelagd trafikutökning pendeltågen söderut.

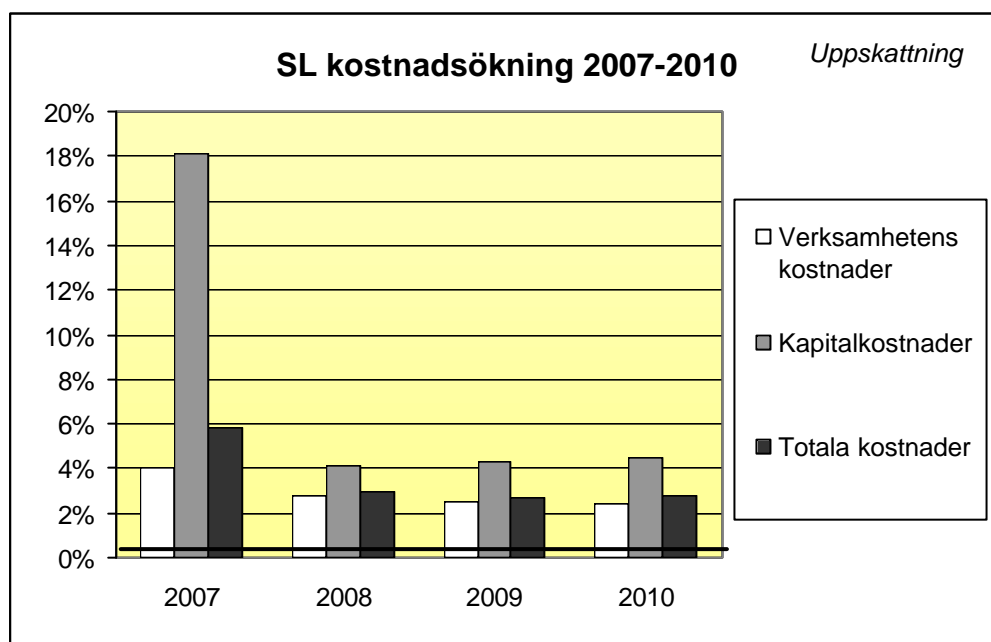
Den höjning av landstingsbidraget som finns i budgetdirektiven för 2006 på 344 miljoner kronor eller 8,3 procent innebär att detta underskott på 255 miljoner kronor täcks med undantag för 72 miljoner kronor som SL förutsattes kunna täcka med egna åtgärder. Principen bakom storleken på höjningen var, att den bedömda ökningen av SL:s kapitalkostnader och kostnaderna för underhåll finansierades fullt ut och finansiering av en ökning av övriga kostnader, i linje med den totala ökningen av bidraget/tillskottet till landstingets olika verksamheter.

Utgångspunkten i arbetet med budgetdirektiven för 2006 var ett nollresultat för SL 2005. I dagsläget ser det betydligt bättre ut och SL prognostiserade i juli-bokslutet ett överskott på cirka 300 miljoner kronor, beroende bland annat på större biljettintäkter (cirka 150 mkr), lägre produktionskostnad för busstrafiken (cirka 65 mkr) och bättre finansnetto (cirka 70 mkr). De större biljettintäkterna än budgeterat är bland annat resultat av det intensiva och framgångsrika arbetet med intäktssäkring.

Sammantaget torde förutsättningarna för SL att klara ett budgeterat nollresultat 2006 vara goda.

Åren 2007-2010

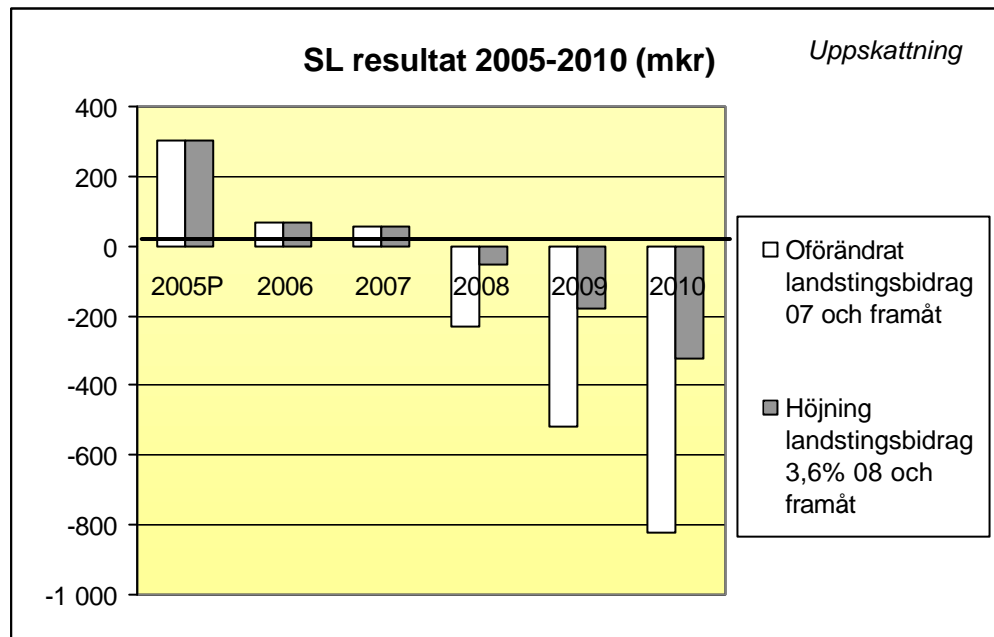
Bilden nedan illustrerar den i dagsläget bedömda kostnadsutvecklingen för SL under perioden 2007 till 2010.



År 2007 ökar kapitalkostnaderna mer än senare år i perioden och detta beror på investeringen i nya pendeltåg. Ökningen av den totala kostnaden 2007 är knappt sex procent. Landstingsbidraget till SL i planår 2007 i budgetdirektiven 2006 är 5 024 miljoner kronor, vilket motsvarar en höjning på 12,4 procent. SL torde således ha goda förutsättningar att klara en ekonomi i balans även 2007, givet ett landstingsbidrag på denna nivå.

Noteras i sammanhanget ska också att skattefinansieringsgraden 2007 givet ovan uppgår till cirka 55 procent.

Bilden nedan illustrerar två scenarios för SL:s resultatutveckling under perioden 2005-2010.



I det första scenariot hålls landstingsbidraget konstant på 5 024 miljoner kronor år 2007 och framåt. I det andra scenariot höjs landstingsbidraget med 3,6 procent per år 2008 och framåt, vilket är i linje med den prognostiserade ökningen av skatteintäkter under perioden 2006-2008. Trafikantavgifterna höjs inte i något av scenarierna. Skulle priset på månadskortet under perioden höjas med 100 kronor är förutsättningarna goda för att SL 2010 ska ha en ekonomi i balans i det andra scenariot. Om inte priset på månadskortet höjs måste bidraget höjas med ytterligare cirka 2 procent för att SL ska nå ett nollresultat. Detta skulle medföra en skattefinansieringsgrad 2010 på knappt 58 procent.

Alla långsiktiga planer är behäftade med viss osäkerhet och så även dessa, exempelvis:

- Investeringsplanen 2006-2010 kan vara i underkant
- Den långsiktigt uthålliga nivån på underhåll kan vara högre än antaget
- Prisuppräknningen på köpt trafik kan bli högre än antaget
- Räntorna kan utvecklas mer negativt än vad som är antaget

Presentationsmaterial

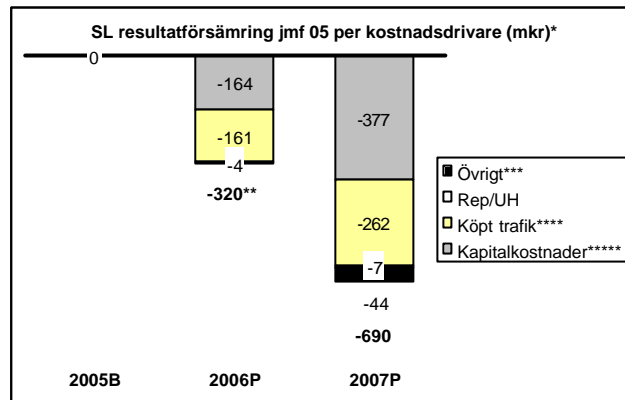
Genomlysning av SL:s ekonomi 2006-2010

Bakgrund till projektet

att uppdra åt landstingsstyrelsen att i samråd med AB SL utreda AB SL:s långsiktiga ekonomiska situation bland annat utifrån av SL presenterade långtidsplaner

SLL budget 2005

SL:s resultat planåren i budget 2005



* Avser SL:s budget från december 2004. Intäktsökningen år 2006 och 2007 på cirka 2% per år fördelad proportionellt på kostnad

** Inkl. 9 mkr minskade kostnader övrigt

*** Övriga kostnader, egen personal

**** Ökad trafikvolym och prisökning utöver intäktsökning

***** Avskrivningar och finansnetto



Projektorganisation

Styrgrupp

- Sören Olofsson (ordf.)
- Helena Holmstedt
- Lennart Jangälv

Projektgrupp

- Erik Gjötterberg, LSF (projektledare)
- Ann-Sofie Chudi, SL (stf projektledare)
- Kristina Boström, LSF
- Bo Ekman, SL
- Helena Söderberg, SL

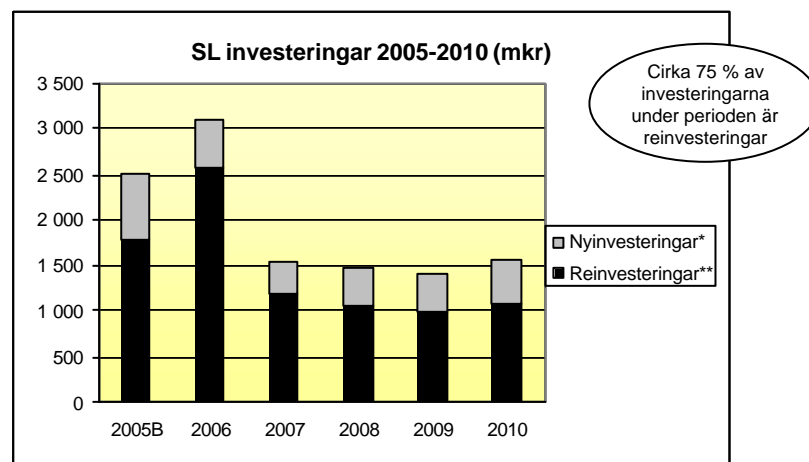


Kartläggning/analys av SL:s långtidsplaner *

1. Investeringar
2. Underhåll
3. Trafikens omfattning
4. Omprioriteringar
5. Intäkter
6. Adm. kostnader

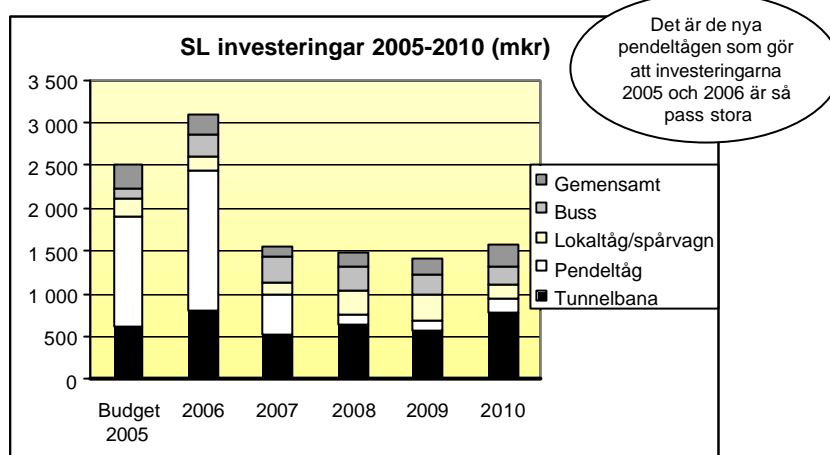
* Prisnivå år 2005 använd för alla år i de påföljande kartläggningsbilderna

Investeringar per typ



* Nyinvesteringar och konsekvensinvesteringar som ökar utbudet, höjer standarden
** Ersätter föråldrad infrastruktur såväl tekniskt som ekonomiskt, vidmakthåller befintlig standard, nödvändiga genom lagkrav t.ex. säkerhet

Investeringar per trafikslag



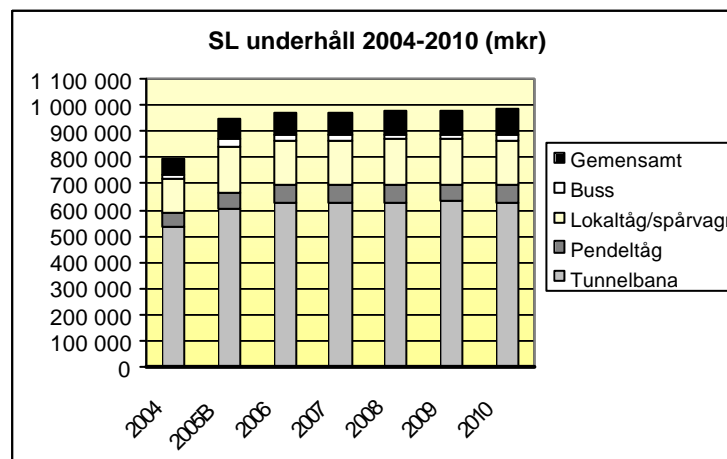
Exempel på nyinvesteringsobjekt

Trafikslag	Objekt (2005-2010)
Tunnelbana	<ul style="list-style-type: none"> Spårgående arbetsfordon (80 mkr) Förbättring av fordon t.ex. säkrare dörrar (50 mkr) Stationer/terminaler - rulltrappor, säkerhet/brandskydd (140 mkr) Spåranläggningar - CCTV, brandlarm/gas/rök detektorer mm (120 mkr)
Pendeltåg	<ul style="list-style-type: none"> Nya depåer till nya pendeltågen (585 mkr)
Lokaltåg/spårvagn	<ul style="list-style-type: none"> Roslagsbanan - dörrsystem handikappanpassning, samt utr. dubbelspår (75 mkr)
Buss	<ul style="list-style-type: none"> Omstrukturering av bussdepåer (700 mkr) Tillgänglighet i terminaler (60 mkr) Biogasanläggning söderdepån/Hornsberg (45 mkr)
Gemensamt	<ul style="list-style-type: none"> JustNu/Realtidsprojektet (440 mkr) Miljöåtgärder depåer (80 mkr) Säkerhet spåranläggningar (56 mkr)

Investeringar – observandum

1. Ej full depå-kapacitet för de nya pendeltågen (Ca 1 mdkr)
2. Tvärbanorna inte med (Ca 4-5 mdkr) och inte heller den reinvestering i Saltsjöbanan på cirka 850 mkr som då krävs om inte Tvärbana Ost byggs
3. Reinvestering Lidingöbanan som krävs för fortsatt drift (Ca 400 mkr)
4. Citybanan ej med (Ca 1,5 - 2 mdkr)
5. Bullerskyddande åtgärder ej med (Ca 100 mkr)
6. Följdinvesteringar som ett resultat av att 160 diesel-bussar byts mot etanol-bussar ej med (? mkr)
7. Osäkerhet kring reinvesteringar behov tunnelbanan (broar och plattformar)
8. ...

Underhåll*

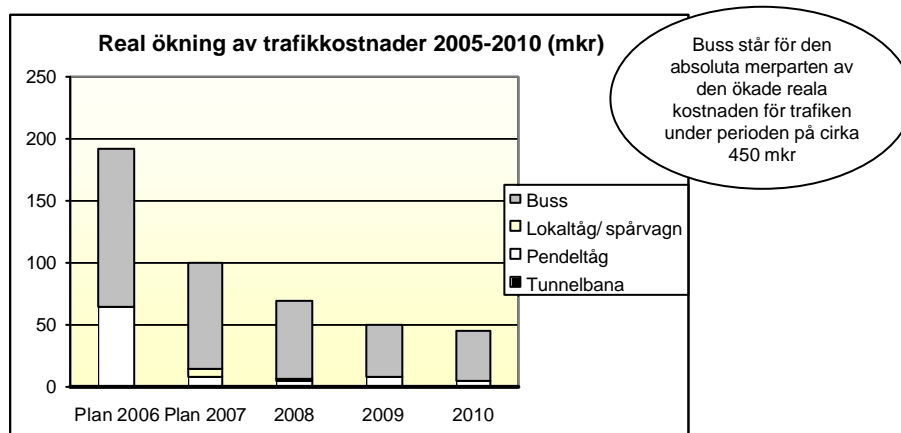


* Tågiä-avsättning 228 mkr Gemensamt 2004 exkluderad

Konklusion investeringar och underhåll

- Projektet har inte kunnat identifiera några signifikanta möjligheter att minska SL:s investeringar under perioden 2006-2010
- Om något, så är det snarare så att planen underskattar det egentliga investeringsbehovet
- SL fick i budgetdirektiven i uppdrag att ta fram förslag på uthålliga/långsiktiga nivåer på reinvesteringar och underhåll som bevarar dagens standard/skick på infrastrukturen
- Förslag/rapport avseende reinvesteringar finns klart och kommer att presenteras för SL:s styrelse i slutet av månaden och är inte inkorporerad i detta material
- SL kommer att presentera en reviderad investeringsplan i budgetunderlag 2006

Trafikens omfattning



Omprioriteringar - B-åtgärder

- Innebär nedskärningar men fortsatt god trafikstandard i rusningstrafik och en väl fungerande kollektivtrafik
- Fokus på åtgärder som påverkar få resenärer
- Fokus på lågtrafiken (beläggingsgrad på under 15 procent)
- I princip ingen påverkan på intäktssidan
- Total årlig besparing på cirka 130 mkr (netto)



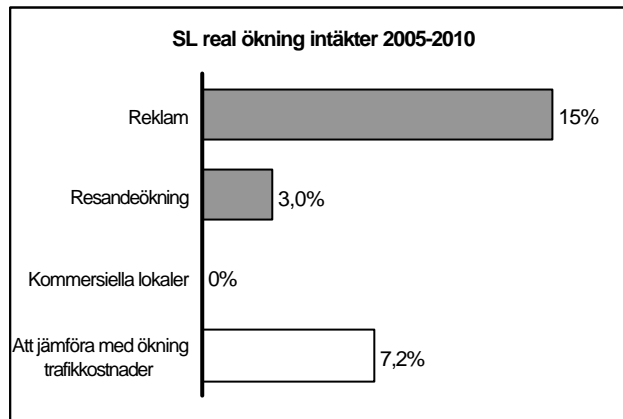
Omprioriteringar – B-åtgärder

Åtgärd	Besparing netto	Antal påstigningar/dag	Kommentarer
Ersätta Lidingö-banan med buss	Ca 25 mkr	Ca 10 000	<ul style="list-style-type: none"> • Bättre turtäthet än idag • Bättre sträckning än idag (via Centrum) • Undviker bro-problematiken • Undviker investeringar i nya vagnar etc.
Tidigareläggning/utglesning natt mot vardag (00-05)	Ca 70 mkr	Ca 8 000	<ul style="list-style-type: none"> • Spårtrafiken slutar före midnatt i stället för 01.00 • Beläggingsgrad idag på cirka 15 procent • Gles busstrafik kommer att finnas • Tiden för underhållsarbetet spårtrafiken blir längre och kostnaderna sjunker
Allmän utglesning kvällar vardagar (20-01)	Ca 25 mkr	Ca 122 000	<ul style="list-style-type: none"> • Alla trafikslag omfattas, men berör i huvudsak buss • Efterfrågan är låg (beläggingsgrad långt under 15 procent) • Kan medföra att anslutande buss ej finns till alla pendeltåg
Övrigt	5-10 mkr	Ca 5000	<ul style="list-style-type: none"> • Roslagsbanan Hägernäs-Östra Stations (utglesningen mellantrafik) • Roslagsbanan Ormsta (ersätts med buss)

* Brutto-siffror. Antalet passagerare som berörs av en åtgärd kan vara mindre

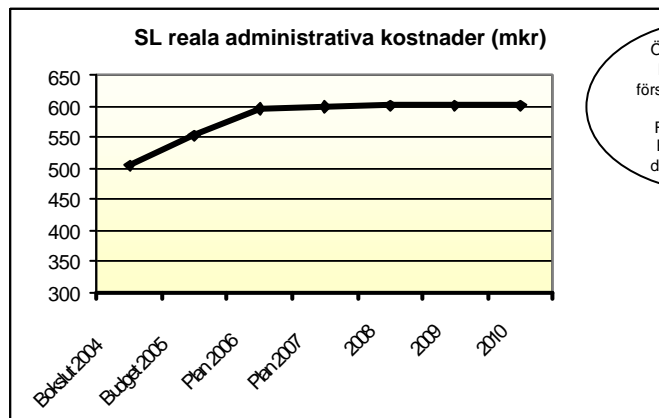


Intäkter



Ökningen på reklam motsvarar cirka 14 mkr

Administrativa kostnader

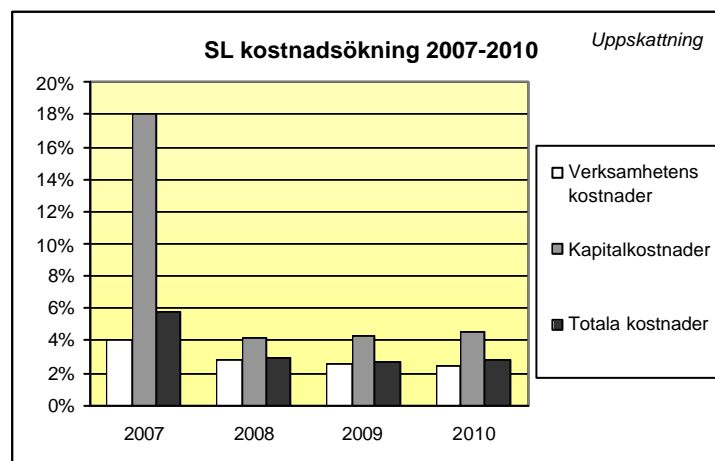


Ökningen 05 och 06 betingas av ökade försäljningsomkostnader relaterade till Resekortsprojektet. Eventuellt kommer dessa senare i tiden

SL resultat 2006

- Landstingsbidraget i budgetdirektiven 2006 på 4 469 mkr (höjning med 8,3%) innebär att det underskott SL flaggat för i stort täcktes
- SL prognostiserar nu ett överskott 2005 på cirka 300 mkr:
 - Större biljettintäkter (Ca 150 mkr)
 - Lägre produktionskostnad busstrafiken (Ca 65 mkr)
 - Bättre finansnetto (Ca 70 mkr)
- SL:s förutsättningar att klara ett budgeterat nollresultat 2006 är goda (direktiven byggde på ett nollresultat 2005)
- Skattefinansieringsgrad på cirka 52 procent

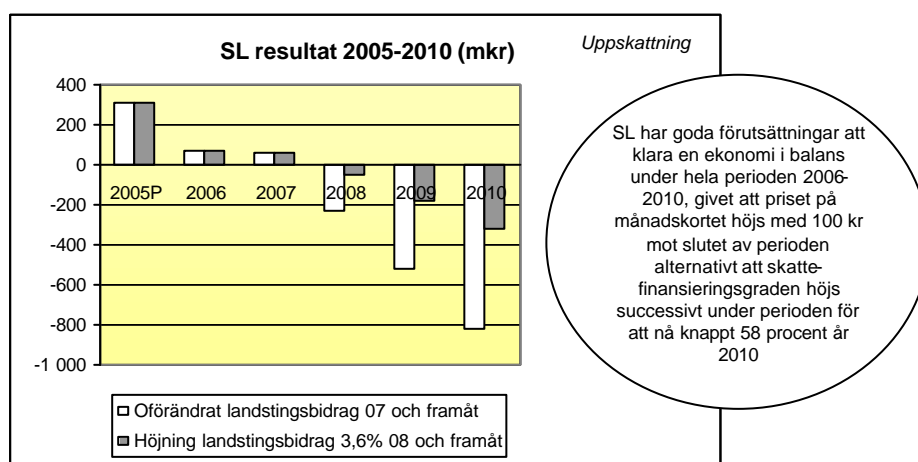
SL kostnadsutveckling 2007-2010



SL resultat 2007

- Kostnaderna bedöms öka cirka 6 procent
- Landstingsbidraget 2007 i budgetdirektiven 2006 är 5 024 mkr (ökning 12,4%)
- SL har goda förutsättningar att klara en ekonomi i balans
- Skattefinansieringsgrad på cirka 55 procent

SL resultat 2005-2010*



* Resultatet ifrån SL:s reinvesteringsanalys är inte inkorporerat

Landstingsdirektörens tjänsteutlåtande

Bakgrund

AB Storstockholms Lokaltrafik redovisade i sin budget för år 2005 stora och ökande underskott från år 2006 och framåt. Underskottet för planår 2006 var cirka 320 miljoner kronor respektive cirka 690 miljoner kronor för planår 2007. Orsaken till de ökande underskotten var i första hand att kapitalkostnaderna (kostnad för avskrivning och räntor) samt kostnaderna för köpt trafik ökade snabbare än intäkterna.

Landstingsfullmäktige gav därför i budgetbeslutet för år 2005 landstingsstyrelsen i uppdrag att utreda SL:s långsiktiga ekonomiska situation. Arbetet skulle ske i samråd med SL och bland annat ta utgångspunkt i av bolaget presenterade flerårsplaner.

Förvaltningens synpunkter

Landstingsstyrelsen förvaltning har, på uppdrag av landstingsstyrelsen, i samarbete med SL genomfört detta uppdrag som härmed avrapporteras. Arbetet har letts av en särskilt tillsatt styrgrupp och utförts av en projektgrupp. I de båda grupperna har ingått representanter från SLL och SL.

Arbetet inleddes med att göra en systematisk genomgång och kartläggning av de flerårsplaner som SL redovisade i budget 2005 med särskilt fokus på investeringar och trafikutökningar. Därefter gjordes en fördjupad analys av ett antal fokusområden med syfte att identifiera möjligheter till förändringar av liggande planer. Denna analys låg sedan till grund för förvaltningens förslag till budgetdirektiv 2006.

Underskottet i SL:s budget 2005 för planår 2006 var cirka 320 miljoner kronor, en siffra som under arbetet med budgetdirektiven justerades ner till cirka 255 miljoner kronor. I budgetdirektiven höjdes därefter landstingsbidraget så att detta underskott täcktes med undantag för cirka 70 miljoner kronor, som SL förutsattes kunna finansiera med egna åtgärder. SL prognostiserar i juli ett överskott 2005 på cirka 300 miljoner kronor, varav ungefär hälften är ökade biljettintäkter. SL går således in i 2006 med ett bättre resultat än vad som antogs i budgetdirektiven och förutsättningarna för att klara ett budgeterat nollresultat 2006 kan anses vara goda.

SL har, som situationen ser ut före arbetet med budgetunderlaget för 2006, också goda förutsättningar att klara en ekonomi i balans även 2007 med det

LS 0508-1415

landstingsbidrag som finns antaget i planår 2007 i budgetdirektiven. Skattefinansieringsgraden uppgår då till cirka 55 procent.

Osäkerheten i det längre perspektivet ska inte negligeras, men det ser ut som om SL har rimliga förutsättningar att klara en ekonomi i balans också under perioden 2008 till 2010. Detta givet att landstingsbidraget höjs i linje med landstingets förväntade ökning av skatteintäkten och därutöver höjs på ett sådant sätt att skattefinansieringsgraden 2010 uppgår till cirka 58 procent. En höjning av priset på månadskortet under perioden skulle nedbringa behovet av en höjning av landstingsbidraget utöver höjningen i linje med landstingets förväntade ökning av skatteintäkten.

SL fick i budgetdirektiven i uppdrag att ta fram förslag på långsiktigt uthålliga nivåer på reinvesteringar och underhåll som innebär att infrastrukturens skick bibehålls. Att stadfästa sådana nivåer skulle förenkla och öka säkerheten i den långsiktiga ekonomiska planeringen och möjliggöra mer fokus i planeringen på nyinvesteringar och omprioriteringar-/utökningar av trafiken. Den här framlagda rapporten bygger på förutsättningar och antaganden innan dessa nivåer är framtagna.

Arbetet i projektet har bedrivits i god samförståndsanda mellan förvaltningen och SL.