

Datum
2011-12-13

TN 1112-0258

Trafiknämnden

Förslag till verksamhetsplaner för i Trafiknämnden ingående verksamheter

I ärendet presenteras förslag till verksamhetsplan 2012 för AB Storstockholms Lokaltrafik inklusive färdtjänstverksamheten samt Waxholms Ångfartygs AB.

Förslagen bifogas

Förslag till beslut

Nämnden föreslås godkänna

- att styrelsen för AB SL fastställer förslag till verksamhetsplan för bolaget inklusive färdtjänstverksamheten för 2012
- att styrelsen för Waxholms Ångfartygs AB fastställer förslag till verksamhetsplan för bolaget för 2012

Madeleine Raukas
Tf verkställande direktör
AB Storstockholms Lokaltrafik

Niklas Personne
Avdelningschef
Verksamhetsstyrning och ekonomi
AB Storstockholms Lokaltrafik

Bilagor:

- Förslag till verksamhetsplan 2012 för
- AB Storstockholms Lokaltrafik inklusive färdtjänstverksamheten
 - Waxholms Ångfartygs AB

Datum
2011-12-13

Identitet
SLDok-2011-61727

Dokumenttyp
Verksamhetsplan

Handläggare
Niklas Personne

Version
1.0

Informationssäkerhetsklass
K1 (Öppen)

Verksamhetsplan 2012-2014

AB Storstockholms Lokaltrafik inklusive färdtjänstverksamheten



Datum
2011-12-13

Identitet
SLDok-2011-61727

Informationssäkerhetsklass
K1 (Öppen)

Innehåll

1 Inledning	4
1.1 Planeringsinriktning	4
1.2 Verksamhetsplanen syfte	8
2 Förutsättningar för Verksamhetsplan och budget 2012	9
2.1 Trafiknämnden	9
2.2 SL:s uppdrag	10
2.3 Planeringsförutsättningar och direktiv från SLL	10
3 Strategisk karta	12
3.1 Verksamhetsidé	12
3.2 Vision	12
3.3 Gemensamma värderingar	12
3.4 Övergripande mål och utvecklingsmål	13
4 SL:s organisation	16
4.1 Bemanning	17
4.2 Vd ledningsprocess	18
5 SL:s budget 2012-2014	19
5.1 Investeringar	21
6 Vd-uppdrag och budget – Övergripande mål	22
6.1 Övergripande mål	22
7 SL-program och projekt	38
7.1 Program Röda linjens uppgradering	38
7.2 Program Tvärbana Norr Solnagrenen	39
7.3 Program Roslagsbanans kapacitetsförstärkning	41
7.4 Program Spårväg City	44
7.5 Program Bussdepåer	47
7.6 Program Spårdepåer	51
7.7 Program Bussterminaler	53
7.8 Program Mötesplats SL	57
7.9 Projekt Citybanan	58
7.10 Projekt Samordnad upprustning Hagsätragrenen	58
7.11 Projekt: TMSL	59
7.12 Projekt: Låsprojektet	59
7.13 Projekt: Tågradio	60

Datum
2011-12-13

Identitet
SLDok-2011-61727

Informationssäkerhetsklass
K1 (Öppen)

7.14	Driftprojekt: Trafikupphandling E 20	60
7.15	Projekt: SL Access (e-handel, reskassa och prenumerationstjänst).....	61
7.16	Program Pendeltåg Trafikutveckling.....	61
7.17	Program PT Trafikverkets åtgärder	64
7.18	Program Slussen (Övergripande samordning)	67
7.19	Driftprojekt: UH2012- Drift och underhåll av fast infrastruktur	68
8	Vd-uppdrag - Utvecklingsmål	69
8.1	Kompetent strateg	69
8.2	Kompetent projektgenomförare	70
8.3	Effektiv styrning	70
8.4	Affärsmässig beställare	72
8.5	Attraktiv arbetsgivare.....	72
9	Vd ledningsprocess – uppföljning	74
9.1	Vd:s och vice vd:s enskilda uppföljning med avd. chefer	74
9.2	Möten i SL ledningsgrupp 2012.....	74
9.3	Sammanträdesdagar för Trafiknämnden 2012	74
9.4	Tidplan för rapportering av månadsbokslut, årsbokslut, och prognoser ...	75
9.5	Övergripande tidplan för rapportering av budget 2013	76

Datum
2011-12-13

Identitet
SLDok-2011-61727

Informationssäkerhetsklass
K1 (Öppen)

1 Inledning

En väl fungerande kollektivtrafik är avgörande för en växande storstadsregion som Stockholm. Kollektivtrafiken är hela regionens blodomlopp, utan kollektivtrafiken skulle inte vardagen fungera för alla de människor som varje dag tar sig till jobbet, skolan, förskolan eller fritidsaktiviteter. Stockholms kollektivtrafik är samtidigt en livsnerv för hela landet.

SL 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. All trafik körs av företag som SL upphandlar i konkurrens.

SL äger omfattande tillgångar i form av spårfordon, spåranläggningar och fastigheter med ett återanskaffningsvärde på cirka 100 miljarder kronor.

För att kunna erbjuda en så bra trafik som möjligt, är det avgörande att SL har ett affärsmässigt och förtroendefullt samarbete med de företag som SL sluter avtal med. SL ska vara expert på att övergripande planera, beställa och följa upp trafik samt förnyelse och underhåll medan trafik- och underhållsföretag svarar för den detaljerade planeringen, leveransen samt mötet med kunden.

Varje dag väljer över 700 000 resenärer att göra 2,5 miljoner resor med SL. Stockholmsregionen är Sveriges största tillväxtregion med en befolkningsökning av mellan 35 000 och 40 000 personer per år.

SL ägs av Stockholms läns landsting och Landstingsfullmäktige utser SL:s styrelse. SL finansieras till hälften av skatter medan resterande del övervägande består av biljettintäkter.

1.1 Planeringsinriktning

Omvärldsanalys

Stockholmsregionen är Sveriges största tillväxtregion, med en befolkningsökning på cirka 35 000 personer om året. För att alla dessa människor ska ha möjlighet att arbeta, resa och bo i länet, krävs en fungerande och väl utbyggd kollektivtrafik som är väl utrustad för såväl dagens som morgondagens krav.

Kollektivtrafikens betydelse för en attraktiv Stockholmsregion ligger inte bara i förmågan att erbjuda punktliga, pålitliga och trygga persontransporter. SL:s verksamhet är också en förutsättning för att nå de miljömål som regionen ställt upp. Ju fler som väljer gemensamt resande framför bilen, desto mindre blir den totala påverkan på

Datum
2011-12-13

Identitet
SLDok-2011-61727

Informationssäkerhetsklass
K1 (Öppen)

miljön. SL-trafiken står idag och för cirka 25 procent av persontrafiken i länet, men bara sex procent av koldioxidutsläppen.

Under kommande tioårsperiod förväntas Stockholms län växa med runt 220 000 personer. Denna tillväxt ställer stora krav på en utbyggd och förbättrad kollektivtrafik. När Stockholm växer måste även kollektivtrafiken växa.

Utbyggnadsprojekten i RUFSS 2010 vilar på Stockholmsöverenskommelsen mellan staten och regionen från december 2007. De utbyggnadsprojekt som hänförs till närmast kommande tioårsperiod är i huvudsak synkroniserade med de statliga planerna för medfinansiering för perioden 2010-2021, både länsplanen för regional transportinfrastruktur och den nationella transportplanen. Landstingets åtaganden för RUFSS-projekten gäller idag främst utbyggnad av Tvärbanan, nya spårvägar, satsningar på befintliga lokalbanor och investeringar i pendeltågsstationer, samt även en utökning av den kollektiva sjötrafiken för bofasta i skärgården.

Sammantaget uppgår den totala investeringsvolymen till drygt 37 miljarder för RUFSS-objekten fram till år 2020 exklusive åtgärder i bytespunkter.

Med dessa stora satsningar på kollektivtrafikens utbyggnad kan SL i stort sett bibehålla dagens kollektivtrafikandel. För att öka kollektivtrafikandelen i takt med befolkningsökningen på 10 års sikt krävs ytterligare kompletterande styrmedel. En utbyggnad av infrastrukturen inklusive kompletterande styrmedel och incitament för att dämpa biltrafiken samt kraftfull teknikutveckling är däremot en förutsättning för att uppnå målen beträffande regionens tillväxt och miljö ska uppnås i ett långsiktigt perspektiv.

Landstingets investeringar i utbyggnader av kollektivtrafiken innebär ökande kapitalkostnader. SL:s samtliga investeringar år 2020 medför ett trefaldigande av kapitalkostnaderna jämfört med dagens nivå. Kalkylerna avser samtliga utbyggnadsprojekt inklusive fordon och depåer, övriga nyinvesteringar, reinvesteringar och investeringar föranledda av myndighetsbeslut.

Ny kollektivtrafiklag

Från och med den 1 januari 2012 träder en ny kollektivtrafiklag i kraft som innebär att kollektivtrafikföretag fritt och inom alla geografiska marknadssegment får etablera kommersiell kollektivtrafik. Tidigare reglering innebar begränsning för kommersiella bussföretag att bedriva lokal och regional kollektivtrafik. Syftet med lagen är ett större utbud, ökat resande och bättre samordning med annan samhällsplanering.

Datum
2011-12-13

Identitet
SLDok-2011-61727

Informationssäkerhetsklass
K1 (Öppen)

Från 1 januari 2012 ska varje län ha en regional kollektivtrafikmyndighet, RKTm. I Stockholm är det landstinget som är RKTm. Denna beslutar om trafikförsörjningsprogram (TFP) vilket sedan ligger till grund för beslut om allmän trafikplikt, det vill säga den trafik som samhället ska upphandla eller avtala om. Programmet upprättas efter samråd med motsvarande myndigheter i angränsande län och berörda intressenter inom länet och planeras att fastställas av Stockholms läns fullmäktige under september 2012.

Planering

SL:s strategiska planering ombesörjs inom ramen för genomförandeplanen som färdigställs för första gången under juni 2012. Genomförandeplanen knyter ihop den långsiktiga planeringen med verksamhetsplanen och avväger de olika behoven för att åstadkomma en utveckling i medellångt perspektiv (10 år) som är verksamhetsmässig och ekonomiskt i balans. Genomförandeplanen visar således vilken standard och vilka projekt som kan genomföras givet hur mycket budgetmedel som tillförs SL:s verksamhet och är således ett centralt beslutsunderlag i arbetet med verksamhetsplanen.

De strategier och studier som genomförs under perioden för verksamhetsplanen omfattar hela SL:s verksamhet såsom nya trafikkoncept, utveckling av framtida affärsstrukturer och affärsmodeller, försäljning, varumärke, reklamintäkter, fastigheter och kundmiljöer, infrastruktur, fordon, IT samt hållbar utveckling. Under perioden genomförs bland annat förstudier för tvärförbindelsen mellan Roslagsbanan och Arlanda, färdigställande av spårvägs- och stomnässtrategin etapp 1 och stomnässtrategin etapp 2, spårväg syd, idéstudie kollektivtrafik till ostsektorn samt idéstudien Hässelbygrenen. Under perioden genomförs dessutom kompletterande utredningar avseende Hagastaden samt fördjupat underlag inför genomförandebeslut för Kistagrenen.

SL:s hållbarhetsarbete styrs utifrån ledningssystem, lagstiftning, policyer och handlingsprogram från SLL samt SL:s övergripande mål från strategisk karta. SL bedriver ett aktivt miljöarbete och är sedan 2006 certifierat enligt den internationella miljöledningssystemet ISO 14001. Miljöledningssystemet bidrar till kontinuerliga förbättringar. SL:s miljömål är beslutade i enlighet med landstingets miljöpolitiska program.

Datum
2011-12-13

Identitet
SLDok-2011-61727

Informationssäkerhetsklass
K1 (Öppen)

Inriktningen för projekt

Under perioden 2012 – 2014 genomförs ett antal större beslutade investeringsprogram och -projekt vilka främst är riktade mot det övergripande målet attraktiv kollektivtrafik. Ett flertal program och projekt stäcker sig flera år bortom planperioden. Exempel är programmet röda linjens uppgradering som består av nytt signalsystem, nya tunnelbanefordon och ny depå. Vidare pågår programmet Tvärbana Norr Solnagrenen bestående av ny spårväg och depå och nya fordon. Ett program rörande Roslagsbanans kapacitetsförstärkning består av utbyggnad av dubbelspår, nya depåer, nya fordon, tillgänglighetsanpassningar och bullerreducerande åtgärder. Programmet för Spårväg city består av förbättringar av befintliga spår samt spårutbyggnad, nya fordon och depåer. Därutöver genomförs ett antal program rörande samordning av bussterminaler, buss- och spårdepåer, mötesplats SL, pendeltåg samt drift och underhåll av fast infrastruktur för tunnelbanan och lokalbanorna.

Inriktning för trafikförsörjningen

Inom SL:s förvaltningsuppdrag kommer fokus för perioden vad gäller trafikförändringar i den allmänna kollektivtrafiken att vara på att minska trängseln i SL-trafiken, att erbjuda sittplatser i busstrafiken där den tillåtna hastigheten överstiger 70 km/h samt att förbättra trafiken till nybyggnadsområden. Samtidigt kommer möjliga besparingar och effektiviseringar att undersökas.

Vidare prioriteras fortsatt arbete med en strukturerad uppföljning av befintliga affärer. Under hösten 2011 genomfördes ett större dialogmöte med SL:s trafikentreprenörer i syfte att förbättra samverkan ytterligare. En handlingsplan har upprättats och skall genomföras under år 2012. Under perioden är även en förbättrad uppföljning av resenärssynpunkter i fokus, liksom ökad driftsäkerhet inom infrastrukturen.

Bland de större nya avtal som driftsätts under perioden är det två som bedöms få en särskilt stor betydelse för trafikförsörjningen: E20 och UH2012. E20 omfattar trafiken i större delen av sektor nord och innehåller både buss- och spårtrafik (lokalbanor), inom två olika geografiska trafikområden. Affärerna har en incitamentsstruktur som bygger på att entreprenören ersätts utifrån antal betalande passagerare, vilket är en ny modell för SL. Underhållsupphandlingen UH2012 omfattar drift och underhåll inom den spårgående infrastrukturens teknikområde bana, el och signal (BES). Affären kommer bl.a. att innebära ett betydligt större funktionsåtagande för entreprenören.

Även Färdtjänstverksamhetens arbete kännetecknas under perioden av driftstarter av nya avtal. I februari startar ett nytt taxiavtal, i maj ett nytt avtal för rullstolstaxi utan kundval och i juni en nytt callcenteravtal. Därutöver kommer att ses över möjligheter till nya former av "linjelagt" färdtjänstresande samt rese-coachning.

Datum
2011-12-13

Identitet
SLDok-2011-61727

Informationssäkerhetsklass
K1 (Öppen)

1.2 Verksamhetsplanen syfte

Syftet med Verksamhetsplanen är att ge en samlad bild av SL:s verksamhet och ekonomi för den kommande treårsperioden. Det är genom Verksamhetsplanen som Genomförandeplanen omsätts till aktiviteter, som uttrycks i form av vd:s uppdrag till respektive avdelningschef. Genomförandeplanen tas fram under våren 2012.

Arbetet med Verksamhetsplanen tar sin utgångspunkt i:

- budgetbeslut från SLL
- budgetförutsättningar/anvisningar från SLL
- genomförandeplan (gäller från VP 2013)
- övergripande mål
- det löpande förvaltningsuppdraget inom SL:s samtliga trafikslag
- förutsättningar/anvisningar från Verksamhetsstyrning och ekonomi

Verksamhetsplanen omfattar större projekt och uppdrag, och specificeras med ansvarig chef, beslutad tid för genomförande samt koppling till SL:s övergripande mål och utvecklingsmål.

Framdriften i de uppdrag och projekt som finns specificerade i Verksamhetsplanen avrapporteras löpande i ledningsrapportpaketet och samordnas med redovisning till vd och vice vd.

Datum
2011-12-13

Identitet
SLDok-2011-61727

Informationssäkerhetsklass
K1 (Öppen)

2 Förutsättningar för Verksamhetsplan och budget 2012

2.1 Trafiknämnden

Trafiknämnden fullgör, från och med den 1 januari 2012, landstingets uppgifter som regional kollektivtrafikmyndighet enligt lagen (2010:1065) om kollektivtrafik och ansvarar för kollektivtrafiken på land, till sjöss samt för särskilt anordnade transporter.

Trafiknämnden har ansvaret för strategiska och övergripande frågor hänförliga till den regionala kollektivtrafiken och uppföljningen av verksamheten. Nämnden ansvarar för landstingets trafikplanering och för att förslag till regionala trafikförsörjningsprogram utarbetas. Nämnden ska säkerställa samverkan med närliggande kommuner och landsting, angränsande läns regionala kollektivtrafikmyndigheter och med övriga berörda myndigheter, organisationer, kollektivtrafikföretag samt företrädare för näringsliv och resenärer för att uppnå väl fungerande trafiklösningar i regionen.

Till stöd för Trafiknämnden finns, förutom SL och WÅAB, ett färdtjänstutskott samt två beredningar.

Färdtjänstutskottet ansvarar för landstingets myndighetsutövning i form av prövning och beslut av färdtjänstillstånd samt prövning och beslut om behov av ytterligare tilldelning av resor.

Färdtjänstberedningen stödjer trafiknämnden i beredningen av ärenden gällande färdtjänst- och tillgänglighetsfrågor samt samverkar med handikapp- och pensionärsorganisationerna.

Beredningen för sjötrafik stödjer trafiknämnden i beredningen av ärenden gällande kollektivtrafik till sjöss.

Datum
2011-12-13

Identitet
SLDok-2011-61727

Informationssäkerhetsklass
K1 (Öppen)

2.2 SL:s uppdrag

Enligt bolagsordningen har SL till föremål för sin verksamhet att inom Stockholms län med angränsande områden utföra lokal och regional kollektivtrafik, inom ramen för meddelade tillstånd anordna transporter för personer med funktionshinder (färdtjänst), äga och förvalta fast och lös egendom samt därtill hörande verksamhet.

Ändamålet med bolagets verksamhet är enligt bolagsordningen att bolaget på uppdrag av Stockholms läns landsting ska utföra den lokala och regionala kollektivtrafiken på land samt i enlighet med trafiknämndens tillståndsgivning handha de uppgifter som erfordras för att säkerställa en god färdtjänstservice. I detta uppdrag ingår att upphandla erforderliga varor, tjänster och entreprenader, att ingå avtal om allmän trafik, att genomföra upphandlingar av erforderliga persontransport- och samordningstjänster samt att i övrigt vidta erforderliga åtgärder för att fullgöra uppdraget.

2.3 Planeringsförutsättningar och direktiv från SLL

I den av landstingsfullmäktige fastställda budgeten för år 2012-2014 (tillika budgetdirektiv för 2013-2015) framgår följande:

Landstingets långsiktiga mål

De långsiktiga mål som berör kollektivtrafiken är:

- Förbättrad tillförlitlighet i kollektivtrafiken
- En ekonomi i balans

Landstingets kortsiktiga mål

För att styra landstingets verksamheter i riktning mot de långsiktiga målen finns följande nedbrutna kortsiktiga mål:

- Nöjda medborgare: andelen av befolkningen som är nöjda med kollektivtrafiken ska förbättras (mäts i Kollektivtrafikbarometern)
- Ekonomi i balans
- Stolta medarbetare: medarbetarindex ska öka
- Nöjda resenärer: fortsatt förbättring av tillförlitlighet och verkan för fler och mer nöjda resenärer
- En ledande tillväxtregion
- Hållbar miljö: fortsatt arbete med att uppfylla målen i miljösteg 5



Datum
2011-12-13

Identitet
SLDok-2011-61727

Informationssäkerhetsklass
K1 (Öppen)

Planeringsförutsättningar och direktiv

Av budgetbeslutet framgår att SL fortsatt skall arbeta för:

- Fler resenärer i kollektivtrafiken
- Förbättrad punktlighet och mer nöjda resenärer
- Bättre trafik- och störningsinformation
- En tryggare, trivsammare och renare kollektivtrafik
- En tillgänglig kollektivtrafik
- Ett hållbart resande
- Bättre och tillgängliga biljetter
- Nolltolerans mot fuskåkning
- Den särskilda kollektivtrafiken ska utvecklas med betoning på kvalitet och kundfokus
- Effektivare verksamhet och organisation

Datum
2011-12-13

Identitet
SLDok-2011-61727

Informationssäkerhetsklass
K1 (Öppen)

3 Strategisk karta

Strategisk karta innehåller SL:s verksamhetsidé, vision, värderingar och mål och utgör, tillsammans med förutsättningarna ovan, grunden för SL:s strategiska planering.

3.1 Verksamhetsidé

"SL ska utifrån ägarens krav och intressenters förväntningar, föreslå och genomföra regionala kollektivtrafiklösningar som underlättar arbetspendling och förenklar vardagen för alla i Stockholmsregionen."

Verksamhetsidén beskriver tillsammans med ägardirektiven SL:s grundläggande uppdrag från ägaren och anger syftet med, och inriktningen för, SL:s verksamhet.

3.2 Vision

"Genom kollektivtrafiken bidrar SL till att Stockholm är Europas mest attraktiva storstadsregion."

Visionen är den långsiktiga ledstjärnan som SL strävar mot. SL har anslutit sig till visionen i RUF 2010: "Stockholmsregionen ska år 2030 vara den mest attraktiva storstadsregionen i Europa." Visionen innebär att vi genom att utveckla en attraktiv kollektivtrafik ska ge ett väsentligt bidrag till Stockholmsregionens tillväxt och konkurrenskraft.

3.3 Gemensamma värderingar

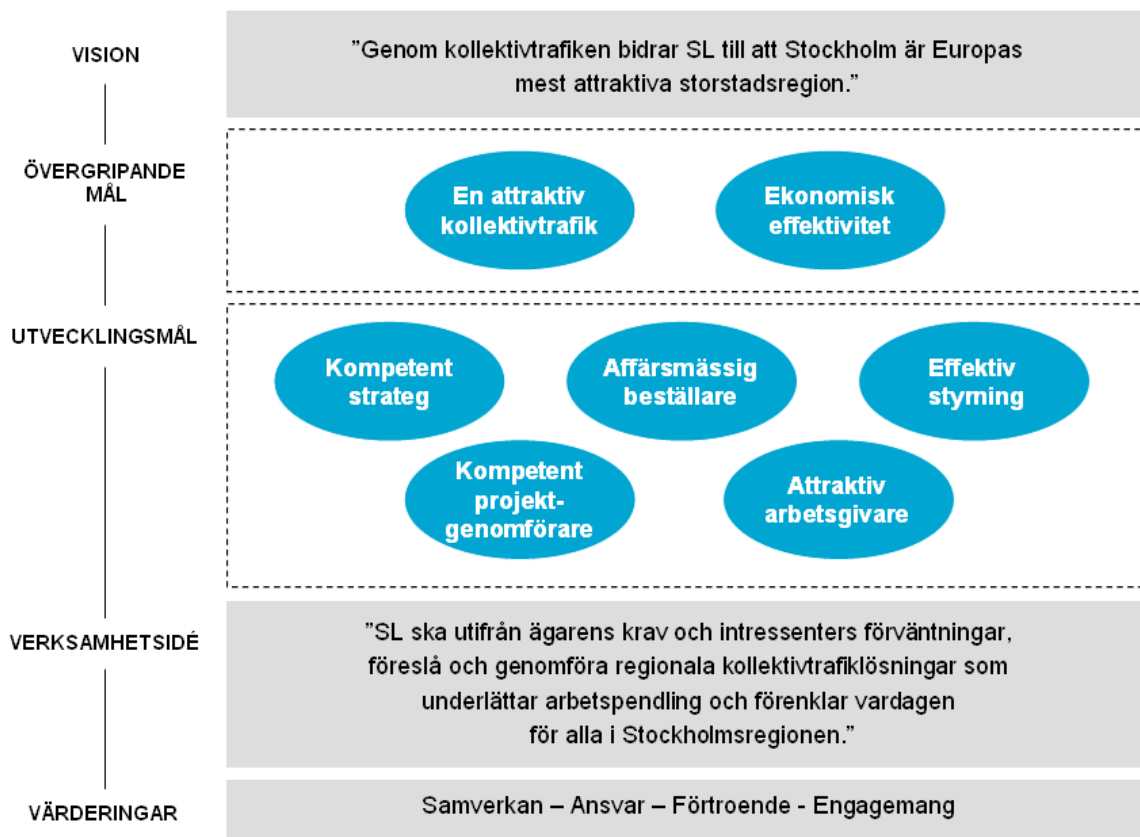
- **Samverkan** – vi fungerar som ett lag
- **Ansvar** – vi står för det vi gör
- **Förtroende** – vi möter varandra öppet och prestigelöst
- **Engagemang** – vi satsar för att nå resultat

Värderingarna beskriver det som ska känneteckna kultur, uppträdande och arbetssätt i SL. Uppdragen i vår verksamhetsplan beskriver vad vi ska göra. Värderingarna beskriver hur vi gör det.

3.4 Övergripande mål och utvecklingsmål

Målen i strategisk karta speglar

- kraven på *yttre effektivitet* – övergripande mål för SL-trafikens totala attraktionskraft, värdeskapande och effektivitet
- kraven på *inre effektivitet* – utvecklingsmål som pekar ut de prioriterade områden inom vilka SL ska stärka sin förmåga att leverera en attraktiv kollektivtrafik



Datum
2011-12-13

Identitet
SLDok-2011-61727

Informationssäkerhetsklass
K1 (Öppen)

3.4.1 Övergripande mål

3.4.1.1 *En attraktiv kollektivtrafik*

En attraktiv kollektivtrafik ska möta kraven på enkelhet, pålitlighet och helhetssyn.

- **SL står för enkelhet**

Det ska vara enkelt, bekvämt och tidseffektivt att åka med SL-trafiken. Trafikutbudet ska vara lätt att använda och alla delar ska hållas samman i en attraktiv helhet. All information och kommunikation ska vara enkel att hitta, enkel att förstå och enkel att använda.

- **SL står för pålitlighet**

För att skapa en förtroendefull relation till resenärerna ska hela SL-trafiken genomsyras av pålitlighet. Pålitligheten handlar om det mest centrala i SL:s erbjudande; att SL-trafiken upplevs som punktlig, säker och trygg.

- **SL står för helhetssyn**

SL har ett totalansvar för kollektivtrafiken i Stockholms län. I det ligger ett långsiktigt åtagande och ansvar för samordning och kontinuitet i trafiken. Resenärerna ska känna igen sig och uppleva samma kvalitet oavsett vilken sträcka och med vilken trafikentreprenör de reser.

SL ska bidra till hållbar utveckling

- SL-trafiken ska öka sin marknadsandel gentemot biltrafiken
- SL:s allmänna kollektivtrafik ska upplevas som det mest attraktiva resealternativet för resenärer med funktionsnedsättning
- SL-trafiken ska ge minsta möjliga miljöbelastning
- SL-trafiken ska vara väl utbyggd, med goda förbindelser till angränsande län, och ge ett väsentligt bidrag till Stockholmsregionens tillväxt och konkurrenskraft.

3.4.1.2 *Ekonomisk effektivitet*

Utvecklingen av en attraktiv kollektivtrafik ska vägas av mot kraven på hållbara investeringar och en rationell drift för att säkerställa en ekonomisk effektivitet och ett högt kapacitetsutnyttjande. SL:s förslag och beslutsunderlag ska belysa de kort- och långsiktiga ekonomiska konsekvenserna av olika handlingsalternativ.

Datum
2011-12-13

Identitet
SLDok-2011-61727

Informationssäkerhetsklass
K1 (Öppen)

3.4.2 Utvecklingsmål

Utvecklingsmålen pekar ut inom vilka områden SL ska stärka sin förmåga för att möjliggöra en utveckling i riktning mot övergripande mål och vision.

Kompetent strateg

"SL ska utveckla sin förmåga att utifrån ägarens krav och intressenters förväntningar föreslå och konsekvensbeskriva attraktiva och ekonomiskt effektiva kollektivtrafiklösningar."

Kompetent projektgenomförare

"SL ska öka sin förmåga att genomföra program och projekt inom ramen för beslutad tidplan, kvalitet och budget."

Affärsmässig beställare

"SL ska genom en aktiv affärsutveckling och affärsförvaltning säkerställa kvalitet och effektivitet i utförande av trafikdrift och underhåll av infrastrukturen."

Effektiv styrning

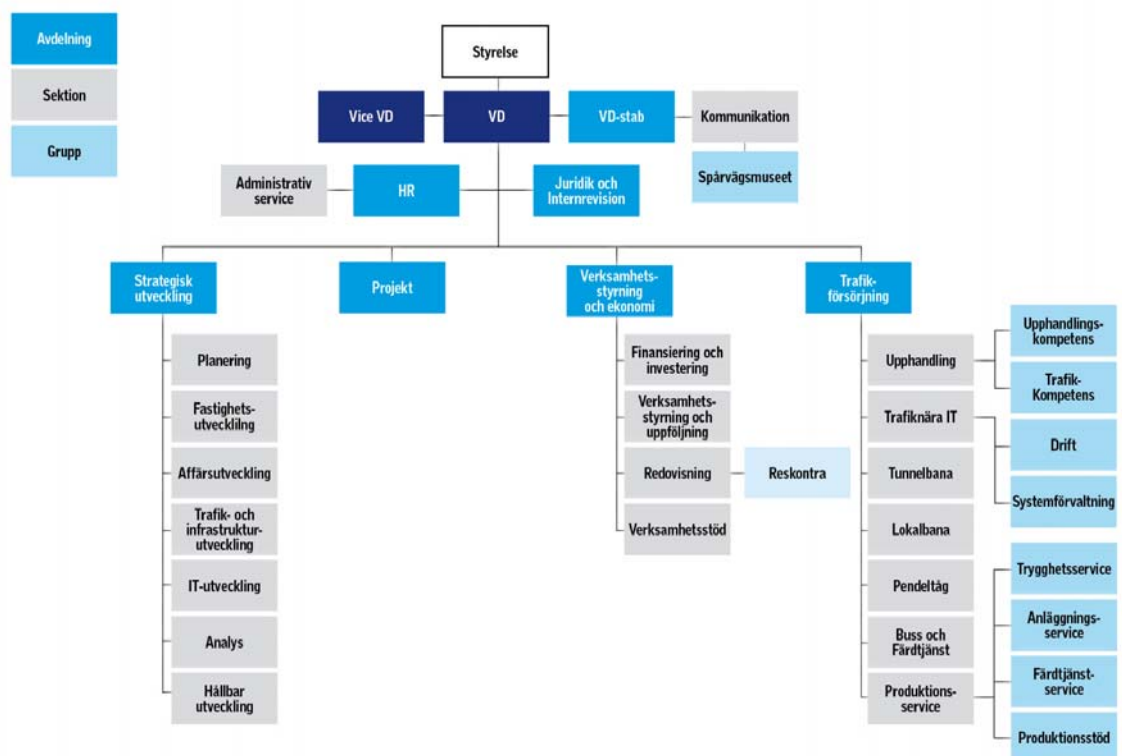
"SL ska genom en integration av strategisk planering, investeringar och affärsförvaltning säkerställa en effektiv styrning av verksamheten mot övergripande mål."

Attraktiv arbetsgivare

"SL ska öka förmågan att attrahera och behålla medarbetare med rätt kompetens."

4 SL:s organisation

SL:s organisation indelas i avdelningar med underliggande sektioner och grupper.



Datum
2011-12-13

Identitet
SLDok-2011-61727

Informationssäkerhetsklass
K1 (Öppen)

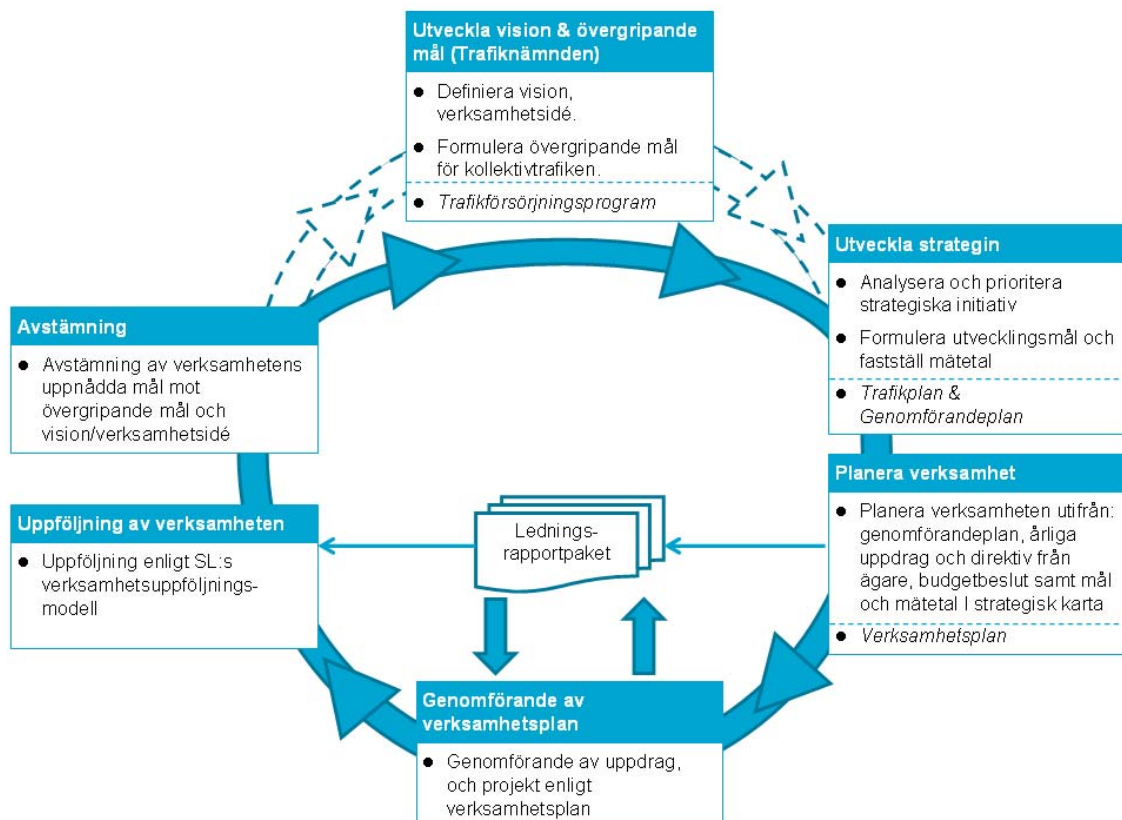
4.1 Bemanning

2011 uppgår det totala antalet tjänster till 586. Nedan framgår fördelningen per avdelning, sektion och grupp.

Avdelning/Sektion/Grupp	Antal tjänster
VD och vice VD	2
Avdelning VD-stab	12
Sektion Kommunikation	12
Grupp Spårvägmuseet	7
Avdelning HR	12
Sektion Administrativ service	10
Avdelning JR	16
Summa	71
Avdelning SU	3
Sektion Affärsutveckling	7
Sektion Analys	6
Sektion Fastighetsutveckling	9
Sektion Hållbar utveckling	9
Sektion IT-utveckling	6
Sektion Trafik- och Infrastrukturutveckling	12
Sektion Planering	17
Summa	69
Avdelning VE	3
Sektion Redovisning	8
Grupp Reskontra	15
Sektion Finansiering och Investering	10
Sektion Verksamhetsstöd	13
Sektion Verksamhetsstyrning och uppföljning	21
Summa	70
Avdelning Projekt	21
Summa	21
Avdelning TF	3
Sektion Tunnelbana	30
Sektion Lokalbana	26
Sektion Pendeltåg	34
Sektion Buss och Färdtjänst	32
Sektion Upphandling	4
Grupp Upphandlingskompetens	18
Grupp Trafikkompetens	25
Sektion Trafiknära IT	2
Grupp Systemförvaltning	40
Grupp Drift	18
Sektion Produktionsservice	5
Grupp Trygghetsservice	32
Grupp Anläggningservice	27
Grupp Färdtjänstservice	35
Grupp Produktionsstöd	24
Summa	355

4.2 Vd ledningsprocess

Genom vd:s ledningsprocess koordineras SL:s huvudprocesser. Det samlade resultatet av processen utgör underlag för vd:s kommunikation med styrelsen/trafiknämnden samt underlag för vd:s beslut vad gäller verksamheten. I denna kommunikation ingår bland annat strategiskt inriktnings- och beslutsunderlag, resultatredovisningar, underlag för styrelsens beslut i specifika ärenden samt vd:s beslut om Verksamhetsplan med budget och övriga verksamhetsstyrningsdokument. Vd:s ledningsprocess följer i princip nedan redovisad arbetsgång.



Datum
2011-12-13

Identitet
SLDok-2011-61727

Informationssäkerhetsklass
K1 (Öppen)

5 SL:s budget 2012-2014

Beslut om budget för 2012-2014, se budgetdokument för SL respektive färdtjänsten, TN 1109-186.

Intäkter och kostnader

Budgeten för verksamhetsåret 2012 baserar sig på det resultatkrav och det landstingsbidrag som beslutats av landstingsfullmäktige den 14 – 15 juni 2011 samlat för Trafiknämnden.

Fördelningen av landstingsbidraget mellan de verksamheter som ingår i nämndens ansvarsområde innebär för SL:s del en ökning av bidraget med knappt 2 procent, motsvarande 106 mkr jämfört med föregående år. Biljettintäkterna ökar med 959 mkr jämfört med budget 2011, en ökning med 17 procent. Av landstingsfullmäktige beslutad biljettprishöjning svarar för 690 mkr, motsvarande knappt 13 procent.

Totalt ökar intäkterna med 1 161 mkr eller knappt 8 procent.

Med utgångspunkt i befolkningsökning, indexering av ingångna avtal samt behovet av åtgärder för förbättrad kvalitet, tillförlitlighet, miljöåtgärder samt ökad tillgänglighet för funktionshindrade bedöms verksamhetens samlade kostnader öka med cirka 680 mkr, motsvarande 5 procent jämfört med 2011.

Köpt trafik svarar för en kostnadsökning med 711 mkr, motsvarande 7 procent. De ökade kostnaderna är huvudsakligen en effekt av indexering av ingångna avtal, samt ökade kostnader till följd av satsningar för att nå SL:s och SLL:s mål avseende miljö och tillgänglighet.

Totalt uppgår, vid utgången av år 2012, den årliga merkostnaden för drift av miljöbussar jämfört med dieselbussar till cirka 530 mkr per år. Merkostnaderna avser högre drift- och underhållskostnader. En översyn har skett av drift- och underhållskostnader liksom av administrativa kostnader med inriktning på kostnadseffektiviseringar samt effekter av genomförd organisationsöversyn.

Datum
2011-12-13

 Identitet
SLDok-2011-61727

 Informationssäkerhetsklass
K1 (Öppen)

Kostnaderna för drift och underhåll ökar med drygt 100 mkr, motsvarande 8 procent, jämfört med budget 2011. Kostnadsökningen är en kombination av avtalsmässiga kostnadsökningar och indexeringar, ökade resurser för planerat underhåll samt ökade förvaltningskostnader avseende driftsättning och utökad funktionalitet i IT-system som SL Access och digital trafikinformation.

Som en följd av den organisationsförändring som genomfördes under 2011 inom ramen för Översyn SL reduceras personalkostnader samt kostnader såsom kontors- och administrationskostnader med knappt 150 mkr, motsvarande cirka 12 procent. Kapitalkostnaderna ökar med 489 mkr som ett resultat av dels en ökande investeringsvolym dels höjd marknadsränta. Finansnettot svarar för 334 mkr av kostnadsökningen.

Budgeterat resultat uppgår verksamhetsåret 2012 till 0 kronor i enlighet med landstingsfullmäktiges beslut.

RESULTATRÄKNING (Mkr)	BU1212 (Controller)	BU1112 (Controller)	AC1012 (Controller)	Förändring BU12/BU11	Förändring BU12/AC10
VERKSAMHETENS INTÄKTER					
Landstingsbidrag	6 402	6 296	6 049	2%	6%
Biljettintäkter	6 543	5 584	5 420	17%	21%
Uthyrning fordon	1 375	1 304	1 299	5%	6%
Uthyrning lokaler	687	646	596	6%	15%
Reklam	226	205	190	10%	19%
Övriga intäkter	663	701	552	-5%	20%
S:A VERKSAMHETENS INTÄKTER	15 896	14 735	14 105	8%	13%
<i>Varav internt SLL</i>					
VERKSAMHETENS KOSTNADER					
Personalkostnader	-476	-560	-548	-15%	-13%
Köpt trafik	-10 725	-10 014	-9 638	7%	11%
Drift och underhåll	-1 481	-1 372	-1 473	8%	1%
Övriga kostnader	-642	-706	-775	-9%	-17%
S:A VERKSAMHETENS KOSTNADER	-13 324	-12 652	-12 433	5%	7%
<i>Varav internt SLL</i>					
Reavinst/reaaförlust		0	-89		
Avskrivningar	-1 752	-1 597	-1 590	10%	10%
Finansnetto	-820	-486	-413	69%	99%
ÅRETS RESULTAT	0	0	-420		-100%

Datum
2011-12-13Identitet
SLDok-2011-61727Informationssäkerhetsklass
K1 (Öppen)

5.1 Investeringar

Investeringsbudgeten för 2012 beslutades i landstingsfullmäktige den 14 – 15 juni 2011. Budgeten uppgår till 6 430 mkr och redovisar SL:s investeringsbehov avseende reinvesteringar samt nyinvesteringar såsom nya depåer, fordon och utbyggnad av spåranläggningar med mera. I Trafiknämnden per 30 augusti 2011 beslutades om fortsatt utbyggnad av Spårväg City till Ropsten samt upprustning av Lidingöbanan inklusive investering i depåer till en bedömd investeringskostnadsram om 5,4 miljarder i prisnivå april 2011. Investeringen inarbetas i investeringsbudgeten för 2013.

Budgeten för 2012 med planår 2013-2016 speglar viss försiktighet utifrån erfarenhet av att plan- och bygglovsprocesser, upphandlingar och tillgängliga resurser både internt och externt påverkar möjligheterna att genomföra planerade investeringar enligt föreslagna tidplaner.

Till grund för utformningen av investeringsbudgeten ligger den långsiktiga reinvesteringsplanen, som uppdateras årligen. Avstämning mot regional utvecklingsplan, RUFSS 2010 har gjorts. SL ska fortsatt prioritera arbetet med förbättrad kvalitet och tidhållning och att fullfölja programmet för ökad tillgänglighet för funktionshindrade. SL skall också möta kravet på utökad kollektivtrafik i takt med att stockholmsregionen växer. Nya spårutbyggnader, upprustning och modernisering av befintlig infrastruktur är viktig insatserna för en bättre miljö och hållbar utveckling.

Investeringar (Mkr)	BU 2011	BT 2012	P 2013	P 2014	P 2015	P 2016
Tunnelbana	2 643	1 872	3 372	1 889	1 917	1 819
Pendeltåg	518	1 279	362	679	712	1 559
Lokalbanor	2 657	3 186	2 144	1 701	1 649	1 847
Buss	1 270	1 137	1 283	1 253	1 063	594
Trafikslagsgemensamt	316	356	253	183	134	105
Erfarenhetsmässig justering	-1 450	-1 400	-2 000	400	1 000	800
Förslag till investeringsram	5 954	6 430	5 414	6 105	6 475	6 724

Datum
2011-12-13

Identitet
SLDok-2011-61727

Informationssäkerhetsklass
K1 (Öppen)

6 Vd-uppdrag och budget – Övergripande mål

6.1 Övergripande mål

En attraktiv kollektivtrafik	Utfall 2010	Utfall sep 2011	Mål 2011	Mål 2012	Mål 2013	Mål 2014
Resenärer per vintervardag	722 000	727 000	733 000	735 000	759 000	768 000
Marknadsandel*	-	-	-	-	-	-
Nöjda kunder	74 %	73 %	75 %	75 %	75 %	75 %
Andel förnybar energi	66 %	66 %	74 %	76 %	78 %	80 %
Tillförlitlighet: Nöjda kunder tidhållning**	63 %	-	63 %	65 %	65 %	65 %
Tillgänglighet: andel låggolvsbussar***	83 %	93 %	100 %	100 %	100 %	100 %

*) Mätmetod ska stämmas av med Svensk Kollektivtrafik. SL:s förslag är "RES" som är en nationell resvaneundersökning som genomförs av Trafikanalys. Förslag till måltal tas upp i TN i juni 2012.

**) Kunder i tid har tidigare använts. Ersätts av Nöjda kunder tidhållning.

***) Målet på 100 % ska enligt plan nås i januari 2013. Nivån ska därefter upprätthållas. Ett nytt måttal kommer att tas fram för 2013 och framåt.

Ekonomisk effektivitet	Utfall 2010	Utfall sep 2011	Mål 2011	Mål 2012	Mål 2013	Mål 2014
Nettokostnad per personkm* (kr)	2,29	-	-	-	-	-
Belägningsgrad* (personkm/sittplatskm)	31,4%	-	-	-	-	-

*) Metod för att ta fram prognosvärden ska arbetas fram. Förslag på måltal tas upp i TN i juni 2012.

Måltal för resenärer per vintervardag är baserat på SL:s resandeprogno genomförd september 2011. Resandet 2012 bedöms inte öka nämnvärt. Detta beror i huvudsak på att inga större trafikutbudsförändringar genomförs under året. Under 2013 samt 2014 bedöms resandet öka vilket i huvudsak förklaras av ett utökat trafikutbud, t ex Tvärbanan till Solna och pendeltågstrafik till Uppsala.

Måltal för Marknadsandel kommer att baseras på den nationella resvaneundersökningen som f n genomförs av Trafikanalys och som kommer att presenteras våren 2012.

Datum
2011-12-13

Identitet
SLDok-2011-61727

Informationssäkerhetsklass
K1 (Öppen)

Måltal för Andel förnybar energi utgår från de mål som finns definierade i Stockholms läns landstings miljöpolitiska program.

Måltal för Nöjda kunder samt Nöjda kunder tidhållning baseras på SL:s ombordundersökning Upplevd kvalitet. Målnivåerna har satts utifrån tidigare resultatutveckling samt kända förutsättningar.

Tillgänglighet mäts i andel bussar med lågt insteg. Av praktiska och ekonomiska skäl har det visat sig svårt att nå 100 % inom tidigare angivna måldatum. I samråd med handikapporganisationerna har dock olika åtgärder, t.ex. linjer med garanterat 100 % bussar med lågentré, införts.

Nedan redovisas de vd-uppdrag per avdelning som leder mot övergripande mål.

6.1.1 Strategisk utveckling (SU)

Genom utvecklingsprocessen säkerställer SL att Stockholmsregionen förses med en långsiktigt hållbar kollektivtrafik. I processen sker även strategisk utveckling av kollektivtrafiken genom att projekt och uppdrag som leder mot målbilden identifieras, prioriteras och initieras. I processen ingår dialog och samverkan med länets kommuner och kringliggande län.

Avdelningens huvudresultat är utarbetande av förslag till trafikförsörjningsprogram, trafikplan, genomförandeplan och ett antal därtill prioriterade strategier, studier och utredningar.

Med trafikförsörjningsprogrammet utvecklas en strategisk plattform för arbetet med att utveckla kollektivtrafiken i Stockholmsregionen. Trafikförsörjningsprogrammet fokuserar på mål och det öppna marknadstillträdet och utgör en förutsättning för att den regionala kollektivtrafikmyndigheten (RTKM) ska kunna fatta beslut om den allmänna trafikplikten. Trafikförsörjningsprogrammet planeras att beslutas av Stockholms läns landstings fullmäktige under september 2012.

SL:s strategiska planering ombesörjs inom ramen för genomförandeplan som färdigställs för första gången under juni 2012. Genomförandeplanen knyter ihop den långsiktiga planeringen med den kortsiktiga planeringen och avväger de olika behoven

Datum
2011-12-13

Identitet
SLDok-2011-61727

Informationssäkerhetsklass
K1 (Öppen)

för att åstadkomma en utveckling i medellångt perspektiv (10 år) som är verksamhetsmässigt och ekonomiskt i balans. Genomförandeplanen visar således vilken standard och vilka projekt som kan genomföras givet hur mycket budgetmedel som tillförs SL:s verksamhet och är således ett centralt beslutsunderlag för Trafiknämnden i arbetet med budget och verksamhetsplanen.

Trafikplanen utarbetas inom ramen för utvecklingsprocessen och utgör SL:s långsiktiga (upp till 40 år) redovisning av de strategiska vägval och åtgärder som är nödvändiga för att nå de långsiktiga målen i trafikförsörjningsprogrammet. Under 2012 inleds arbetet med att utforma ett förslag till upplägg samt vissa initiala analyser. Inriktningen är att trafikplanen färdigställs under 2014.

De prioriterade strategierna och studierna omfattar hela SL:s verksamhet; nya trafikkoncept, utveckling av framtida affärsstrukturer och affärsmodeller, försäljning, varumärke, reklamintäkter, fastigheter och kundmiljöer, infrastruktur, fordon, IT samt hållbar utveckling. Bland prioriterade förstudier räknas, tvärförbindelse mellan Roslagsbanan och Arlanda, spårväg innerstaden (linje 4) och spårväg syd, tunnelbana till Ostsektorn, förstudier inför nya trafikavtal och Saltsjöbanan/tvärbanan. Bland prioriterade idéstudier räknas kollektivtrafik till Ostsektorn samt idéstudien Hässelbygrenen.

Bland prioriterade kompletterande utredningar och strategier räknas förslag till trafiklösning för Hagastaden, färdigställande av spårvägs- och stomnässtrategin etapp 1 och stomnässtrategin etapp 2, utveckling av kundmiljöplan, bussdepåer, affärsstrategi, upphandlingsstrategi reklamstrategi, varumärkesstrategi och försäljningsstrategi. Inför genomförandebeslut för Kistagrenen utarbetas ett fördjupat underlag.

För SU:s olika strategier, studier, planer och utredningar är genomförande och utvärdering av omvärldsanalyser, marknadsanalyser och strategiska kundundersökningar samt trafikanalyser och resandeprognoiser, en central del i arbetet.

SL:s hållbarhetsarbete styrs utifrån ledningssystem, lagstiftning, policys och handlingsprogram från SLL samt SL:s övergripande mål från strategisk karta. SL bedriver ett aktivt miljöarbete och är sedan 2006 certifierat enligt den internationella miljöledningssystemet ISO 14001. Miljöledningssystemet bidrar till kontinuerliga

Datum
2011-12-13Identitet
SLDok-2011-61727Informationssäkerhetsklass
K1 (Öppen)

förbättringar. SL:s miljömål är beslutade i enlighet med landstingets miljöpolitiska program. Efterfrågan på utbyggd kollektivtrafik riskerar att bidra till ökat buller för närboende. Därför är ett systematiskt bullerreduktionsarbete som omfattar såväl buss- som spårtrafik ett prioriterat arbete de närmaste åren.

Ledning av SL:s strategiska IT-verksamhet innebär framtagning av riktlinjer och andra styrande strukturer för att vägleda den operativa IT-verksamheten mot säker, stabil och effektiv IT-drift och -förvaltning. I uppdraget ingår även att kontrollera efterlevnaden av dessa riktlinjer. Ett prioriterat mål är att utarbeta en enterprise architecture som innefattar företagets affärsmål, verksamhetsprocesser, informationsresurser samt IT-stödet med dess komponenter. På så sätt kan IT-stödet styras mot större ändamålsenlighet och följsamhet mot SL:s affärsmål. SU hanterar även SL:s informations- och IT-säkerhet samt ansvarar för att IT-arbetsätten är effektiva och leder till styrbara IT-verksamheter.

Id	Vd-uppdrag SU – Övergripande mål	Klart
SU 1	Leda utarbetande av förslag till Genomförandeplan	2012
SU 2	Leda utarbetande av förslag till Trafikförsörjningsprogram	2012
SU 3	Leda utarbetande av förslag till ny Trafikplan	2013/2014
SU 4	Leda arbetet med att färdigställa Spårvägs och stamnätsstrategi etapp 1	2012
SU 5	Leda arbetet med stamnätsstrategi etapp 2	2012
SU 6	Leda arbete med att utarbeta förslag till landstingets trafikpolitik	2013
SU 7	Leda arbetet med att förvalta arbetsuppgifter från den regionala kollektivtrafikmyndigheten	löpande
SU 8	Förstudie Kistagrenen	2012
SU 9	Förstudie Spårväg syd	2012
SU 10	Förstudie tvärförbindelse mellan Roslagsbanan och Arlanda	2012
SU 11	Idéstudie Kollektivtrafik till Ostsektorn	2012
SU 12	Förstudie Tunnelbana till Ostsektorn	2014



Datum
2011-12-13

Identitet
SLDok-2011-61727

Informationssäkerhetsklass
K1 (Öppen)

SU 13	Förstudie Saltsjöbanan/Tvårbana Ost	2013
SU 14	Samordnad ledningscentral	2012
SU 15	Kompletterande utredningar kollektivlösning Hagastaden	2013
SU 16	Idéstudie Hässelbygrenen	2012
SU 17	Utveckling av bytespunkt Brommaplan	2014
SU 18	Utveckling av bussdepåer i ytterstaden och övriga kommuner	löpande
SU 19	Utveckling av bussdepåer i innerstaden	2012
SU 20	Förhandling/förvärv av mark för spårdepåer RB, Molnby/Rydbo m.fl.	2012
SU 21	Leda arbetet med förstudie inför nya trafikavtal Innerstaden buss och Lidingö buss	2012
SU 22	Leda arbetet med förstudie inför nytt trafikavtal Handen	2013
SU 23	Leda arbetet med förstudie inför nytt trafikavtal Tyresö	2013
SU 24	Leda arbetet med handlingsplan och anvisningar för att öka andelen förnybar energi	2016
SU 25	Förstudie Spårväg i innerstaden (linje 4)	2014
SU 26	Förstudie Lidingöbanan via Lidingö centrum	2013

Datum
2011-12-13

Identitet
SLDok-2011-61727

Informationssäkerhetsklass
K1 (Öppen)

6.1.2 Projektavdelningen (PA)

Projektavdelningen ansvarar på uppdrag av vd att leda arbetet med framdrift och rapporteringen av SL:s strategiskt viktiga program och projekt. När ett antal projekt har ett inbördes beroende eller är av samma karaktär samlas de i s.k. program. De ingående projekten är i huvudsak nyinvesteringsprojekt som t.ex. Norsborgsdepån eller större reinvesteringsprojekt som Hagsätragenens upprustning, men det kan också vara projekt som belastar driftbudgeten såsom trafikupphandlingar. Programmen och projekten styrs av en styrgrupp med en ordförande som benämns sponsor. Sponsorn utses av vd med stöd av projektavdelningen. Styrgruppen bemannas med kompetens från linjen. Den aktuella projekt- och programportföljen redovisas i nedanstående tabell. Mer information om SL:s program och projekt återfinns under kapitel 7.

För att möta den kraftiga befolkningsökningen inom Stockholms län behöver kollektivtrafikens infrastruktur byggas ut. Det har medfört att projektvolymen inom SL de senaste åren har vuxit kraftigt och engagerar idag förutom de 12 anställda projektledarna, ett stort antal konsulter. I princip går det 10 konsulter på en anställd bara för att styra och leda de olika projekten. En stor uppgift har även teknikstrateger och kravställande specialister vilka återfinns inom SU och TF och som har till uppgift att specificera vad projekten skall leverera och löpande stödja projekten i dess framdrift.

Projektavdelningen ansvarar även för att, tillsammans med sektion finansiering och investering inom VE, leda och stödja upprättande av budget och prognos samt uppföljningen av investeringsprojekten. Stort fokus läggs på tydliga beslutsunderlag där tid, kvalitet och ekonomi fastställts. Det är mot dessa mål projekten löpande följs upp.

I den löpande produktionen har Projektavdelningen till uppgift att stödja program- och projektledare i resursplanering och resurstillsättning av sina projekt på bästa möjliga sätt. Dessutom har Projektavdelningen ett övergripande ansvar för sponsorernas rapportering till vd vid samtliga planerade rapporteringstillfällen.



Datum
2011-12-13

Identitet
SLDok-2011-61727

Informationssäkerhetsklass
K1 (Öppen)

Id	Vd-uppdrag PA – Övergripande mål	Klart
PA 1	Program Röda linjens utveckling	2016-2021
PA 2	Program Tvärbana Norr	2015
PA 3	Program Roslagsbanans utbyggnad	2017
PA 4	Program Spårväg City	2017
PA 5	Program Bussdepåer	2016
PA 6	Program Spårdepåer	2013
PA 7	Program Bussterminaler	2013
PA 8	Program Mötesplats SL	2014
PA 9	Projekt Citybanan	2017
PA 10	Projekt Samlad upprustning Hagsätragrenen	2012
PA 11	Projekt TMSL	2013
PA 12	Projekt Låssystem	2013
PA 13	Projekt Tågradio	2013
PA 14	Projekt Trafikupphandling E20	2012
PA 15	Projekt SL Access	2012
PA 16	Program Pendeltåg- Trafikutbyggnad	2017
PA 17	Program Pendeltåg Trafikverkets åtgärder	2020
PA 18	Program Slussen Övergripande samordning	2020

Datum
2011-12-13

Identitet
SLDok-2011-61727

Informationssäkerhetsklass
K1 (Öppen)

6.1.3 Verksamhetsstyrning och Ekonomi (VE)

VE ansvarar för SL:s verksamhets- och ekonomistyrning, vilket innefattar planering och uppföljning av SL:s löpande verksamhet. VE ansvarar för att leverera efterfrågad och nödvändig information till verksamheten, ledningen, ägare samt externa intressenter. En viktig grund för detta är Verksamhetsplanen med budget som ger en samlad bild av SL:s verksamhet och ekonomi för den kommande treårsperioden.

En annan viktig del i arbetet är de periodiska rapporterna. De möjliggör uppföljning av verksamhetens alla delar och ger kvalitativa underlag och analyser för nödvändiga beslut i syfte att säkra måluppfyllelse och en ekonomi i balans. I samband med att den nya organisationen trädde i kraft infördes en ny månatlig ledningsrapportering omfattande statusrapportering av projekt och VD-uppdrag i dimensionerna tid-kvalitet-ekonomi, trafikavtalens ekonomi, verksamhetstal, ekonomisk utfall-analys, investeringsuppföljning samt måltal/nyckeltal. Under två heldagar varje månad går ledningsrapporten igenom med vd, vice vd, avdelningschefer, projektsponsorer och projektledare närvarande. Ledningsrapporteringen är nedbruten på och följs också upp på övriga nivåer i organisationen. Inom VE:s ansvarsområde ligger även periodisk rapportering till SLL och rapportering av mer legal karaktär såsom årsredovisningar, deklARATIONER, skatter och avgifter.

Ett av avdelningens uppdrag är det övergripande ansvaret för SL:s investeringar. Investeringsplanen som är en bilaga till Verksamhetsplanen har ett femårs perspektiv och ger en samlad bild av pågående och planerade investeringar samt SL:s finansieringsbehov.

VE ansvarar för stöd och utveckling av SL:s interna arbetssätt inklusive förvaltning och utveckling av administrativt IT-stöd, interkontrollplan samt miljö- och kvalitetscertifieringar. Två prioriterade uppdrag är att leda arbetet med uppdatering av processbeskrivningar i enlighet med den nya organisationsstrukturen samt att vidareutveckla dokument och ärendehantering.

VE ansvarar för att tillhandahålla specialistkompetens inom sakområden som finansiering, kapitalförsörjning, kalkylering, redovisning och verksamhetscontrolling och därmed effektivt stödja verksamheten.

Datum
2011-12-13Identitet
SLDok-2011-61727Informationssäkerhetsklass
K1 (Öppen)

Id	Vd-uppdrag VE – Övergripande mål	Klart
VE 1	Leda arbetet med VP och budget	2012
VE 2	Leda arbetet med periodiska rapporter	2012
VE 3	Leda arbetet med att förvalta administrativa system	löpande

6.1.4 Trafikförsörjning (TF)

Avdelningens grunduppdrag är att leda arbetet med SL:s trafikförsörjningsprocess. Genom detta uppdrag säkerställs att SL har väl fungerande affärer, infrastruktur och upphandlingar, och att dessa områden systematiskt utvecklas mot SL:s gemensamma målbild. Uppdraget innebär bland annat att förvalta och utveckla befintliga affärer och SL-trafikens infrastruktur samt säkerställa en effektiv intäktssäkring och försäljning.

Avdelningen har också uppdragen att leda SL:s upphandlingar, och att i nära samverkan med Säkerhetschefen tillförsäkra att de säkerhetsnivåer som föreskrivs av SL och myndigheter upprätthålls.

Avdelningen är också infrastrukturförvaltare, spårinnehavare och trafikutövare/särskilt tillstånd för de spåranläggningar där SL bedriver trafik, dock inte på den anläggning där pendeltågstrafik bedrivs där Trafikverket har detta ansvar. Allt trafiksäkerhetsarbete inom egen anläggning bedrivs utifrån ramen för säkerhetsstyrning.

Med utgångspunkt i avdelningens uppdrag levereras följande tre huvudresultat:

- Leveransrapport
- Statusrapport infrastruktur
- Upphandlingsrapport och Upphandlingsbokslut

Leveransrapporten syftar till att visa hur väl förvaltningen av SL:s befintliga affärer fungerar. Rapporten beskriver hur leverantören levererar i förhållande till kontrakterade service- och målnivåer. Rapporten ligger sedan till grund för uppföljning och systematiskt förbättringsarbete hos leverantören.

Statusrapport infrastruktur syftar till att beskriva tillståndet inom de olika teknikområdena i respektive trafikslag. Rapporten ligger som grund för olika typer av driftsäkerhetsanalyser. Analyserna används sedan för att identifiera tillståndskritiska

Datum
2011-12-13

Identitet
SLDok-2011-61727

Informationssäkerhetsklass
K1 (Öppen)

områden och att skapa förutsättning för en sund balans mellan underhållsinsatser och driftsäkerhet.

Upphandlingsrapporterna syftar till att beskriva hur väl SL:s upphandlingsstrategi fungerar i praktiken. I rapporterna beskrivs resultat utifrån ett process- och ekonomiskt perspektiv samt förslag till förbättringsaktiviteter.

Upphandlingsbokslutet är en bilaga till SL:s årsbokslut och beskriver en sammantagen bild över hur SL:s upphandlingar har genomförts under året. Bokslutet innehåller också förslag till förbättringsåtgärder inom området.

Utöver ovanstående huvudresultat levererar avdelningen också följande:

- Vidareutveckling av befintliga affärer och avtal
- Utbudsplaner (trafikplanering)
- Uppföljda försäljningsavtal och säkrade intäkter
- Korrekt trafikinformation
- Relevanta och korrekta trafikmätningar
- Väl fungerande dataförsörjning
- Säker SL trafik

För att lösa avdelningens uppdrag på ett för både kund och ägare effektivt sätt är verksamheten organiserad i en avdelningsledning och sju sektioner. Fyra av dessa sektioner har ett helhetsansvar för verksamheten inom ett specifikt trafikslag. Övriga tre sektioners uppdrag är trafikslagsövergripande och i stor utsträckning stödjande, framförallt mot trafikslagssektionerna men i viss mån även mot andra avdelningar och sektioner. Inom sektionerna finns affärsområden som ska säkerställa ett helhetsperspektiv på de affärer som närmast hör ihop. I syfte att fånga upp gemensamma frågor inom olika funktionsområden, som t.ex. fordon och trafikplanering, verkar dessutom ett antal team tvärs över organisationen. Avdelningen består av 355 medarbetare.

Nedanstående områden inom Trafikförsörjnings förvaltningsuppdrag kommer under år 2012 att prioriteras:

- Strukturerad uppföljning av befintliga affärer, bl.a. genom att
 - genomföra handlingsplanen efter leverantörsmöte 2011

Datum
2011-12-13

Identitet
SLDok-2011-61727

Informationssäkerhetsklass
K1 (Öppen)

- förbättra kvalitetsarbetet i uppföljning av SL:s resenärs- och kundsynpunkter
- Ökad driftsäkerhet inom infrastrukturen
- Trafikförändringsarbete
 - översyn av befintligt trafikutbud
 - ny trafik enligt prioriteringsmodell
 - försöksverksamhet
- Säkerställt mottagande av nya affärer
- Upphandlingar enligt aktuell upphandlingsplan

Ett antal nya avtal kommer under verksamhetsperioden att träda i kraft. Vissa av dessa kommer att få stora konsekvenser även på avdelningens arbetssätt och leverans.

E20 omfattar två avtalsområden. Det ena avtalsområdet, med trafikstart i augusti 2012, innehåller Tvärbanan (inklusive utbyggnaden till Solna) Nockebybanan och Saltsjöbanan samt den ersättningstrafik som är aktuell vid planerade avstängningar av banorna. Vidare innehåller avtalsområdet också busstrafiken i områdena Bromma, Solna/Sundbyberg och Sollentuna. Det andra avtalsområdet, med trafikstart i januari 2013, omfattar spårtrafiken på Roslagsbanan inklusive den ersättningstrafik som är aktuell vid planerade och tillfälliga avstängningar av banan samt busstrafiken i trafikområdet Norrort (Danderyd, Täby, Vaxholm och Österåker). Affärerna har en incitamentsstruktur som bygger på att entreprenören ersätts utifrån antal betalande passagerare, vilket är en ny modell för SL. Även trafiknära underhåll av infrastruktur och skötsel och underhåll av fastigheter, stationer och hållplatser i området omfattas.

UH 2012 omfattar drift och underhåll inom den spårgående infrastrukturens teknikområde bana, el och signal. Avtalet innebär bland annat ett betydligt större helhetsåtagande för entreprenören. Avtalet träder i kraft mot slutet av år 2012.

Även Färdtjänstverksamhetens arbete kännetecknas under perioden av driftstarter av nya trafikavtal. I februari startar ett nytt taxiavtal, i maj ett nytt avtal för rullstolstaxi utan kundval och i juni en nytt callcenteravtal. Därutöver kommer att ses över möjligheter till nya former av "linjelagt" färdtjänstresande samt rese-coachning.

Under perioden kommer avdelningen i det interna arbetet att prioritera

- Rekrytering på vakanta tjänster
- Närmare definition av Trafikförsörjnings huvud-/ledningsprocesser

Datum
2011-12-13Identitet
SLDok-2011-61727Informationssäkerhetsklass
K1 (Öppen)

- Prövning av organisationens nuvarande ansvars- och resursfördelning mot vunna erfarenheter från verksamhetsåret 2011 och kommande nya avtal
- Fortsatt utveckling av gemensamt arbetssätt inom teamen

Under året kommer även att prioriteras deltagande i arbete som leds av andra avdelningar inom SL, som t.ex. arbetet med genomförandeplan och återföring av förvaltningens erfarenheter i samband med bl.a. förstudier inför upphandling av nya affärer.

Id	Vd-uppdrag TF – Övergripande mål	Klart
TF 1	Leda förvaltning och utveckling av nedanstående trafikavtal	löpande
TF 1.1	Tunnelbana, avtal med MTR	löpande
TF 1.2	Pendeltåg, avtal med Stockholmståg	löpande
TF 1.3	Lokalbanor, befintliga avtal med Veolia, Stockholms spårvägar, Roslagståg samt Arriva	löpande
TF 1.4	Leda förvaltning och utveckling av trafikavtal buss och färdtjänst	löpande
TF 2	Leda förvaltning och utveckling av aktuella avtal som rör service, underhåll och tillsyn	löpande
TF3	Leda förvaltning och utveckling övriga avtal per trafikslag och försäljning	löpande
TF 4	Leda och genomföra investeringar inom infrastruktur	löpande
TF 5	Leda utarbetande av statusrapport infrastruktur	löpande
TF 6	Leda aktuella upphandlingar och redovisa resultat i upphandlingsrapporter	löpande
TF 7	Leda utarbetande av trafikutbudsplan 2013	löpande
TF 8	Leda arbetet med upphandlingsbokslut (bilaga till årsbokslut)	löpande
TF 9	Leda arbetet med trygghetsrelaterade aktiviteter inom kollektivtrafiken	löpande
TF 10	Leda arbetet med ett samordnat arbetsmiljöansvar i infrastrukturen	löpande
TF12	Genomföra åtgärder för att minimera konsekvenser av snö	löpande

Datum
2011-12-13

Identitet
SLDok-2011-61727

Informationssäkerhetsklass
K1 (Öppen)

6.1.5 Vd-stab

Avdelningens uppdrag är att utgöra ett stöd till vd, styrelse och ledning. Inom Vd-staben planeras och samordnas vd:s och ledningsgruppens arbete. Avdelningen ansvarar även för administrationen av styrelsens och nämndens inre arbete. Vidare omfattar uppdraget ansvar för SL:s registratur.

Vd-staben utgör SL:s kontaktyta gentemot ägaren och dennes politiska organisation samt ansvarar för SL:s övergripande externa och interna kommunikation inklusive mediekontakter. Säkerhetsdirektören ingår i VD-stab och tar fram riktlinjer samt genomför revisioner inom verksamhetsområdena brand-, IT och trafiksäkerhet. De som utför det operativa säkerhetsarbetet finns placerade i de olika trafikslagen .

Id	Vd-uppdrag Vd-stab – Övergripande mål	Klart
VDS 1	Leda hanteringen av beslutsdokumentationen för SL:s styrelseprocess	löpande
VDS 2	Leda administrationen av styrelsens och vd:s arbete	löpande
VDS 3	Leder arbetet med SL:s diarium	löpande
VDS 4	Leda utarbetande av kommunikationsplan 2013	2012
VDS 5	Leda genomförandet av aktiviteter i kommunikationsplan 2012	2012
VDS 6	Leda framtagandet av förslag till ny förvaltningsorganisation	2012
VDS 7	Leda och utveckla SL:s museiverksamhet	Löpande

Id	Vd-uppdrag Säkerhetschef – Övergripande mål	Klart
SC 2	Leda förvaltning av trafiksäkerhetsinstruktioner	löpande
SC 3	Leda förvaltning av överordnade säkerhetsbestämmelser	löpande
SC 4	Leda förvaltning av brandskyddsföreskrifter	löpande
SC 5	Leda förvaltning av informationssäkerhetsföreskrifter	löpande
SC 8	Leda förvaltning av krisberedskapsplanen	löpande
SC 10	Agera sponsor i SL-projekt, se kap 7	löpande

Datum
2011-12-13Identitet
SLDok-2011-61727Informationssäkerhetsklass
K1 (Öppen)**6.1.6 HR**

HR är en av SL:s stödfunktioner och har till uppdrag att bistå med kompetens och samordna olika frågor inom HR-området. Avdelningen svarar för SL:s kompetensförsörjningsprocess. Vidare utvecklar HR personalpolitik, kollektivavtal, villkor och förmåner samt verkar för att öka företagets attraktivitet som arbetsgivare. I HR:s uppdrag ingår även arbetet med personaladministration, löner och pensionslösningar, lönekostnadsredovisning samt produktion av personalstatistik och rapporter. Sektion Administrativ Service uppdrag är att tillhandahålla gemensamma servicefunktioner som reception, telefonväxel, vaktmästeri och högvolymskopiering. I sektionens uppdrag ingår även att leda tillsynen och förvaltningen av SL:s kontorslokaler.

HR:s övergripande mål är att "SL skall öka förmågan att attrahera och behålla medarbetare med rätt kompetens".

Id	Vd-uppdrag HR – Övergripande mål	Klart
HR 1	Leda rekryteringsprocessen med mål att tillsätta samtliga vakanser	löpande
HR 2	Leda SL:s personaladministration som t.ex. beräkning och utbetalning av lön och pension.	löpande
HR 3	Leda produktion och rapportering av personalkostnader och personalstatistik till SLL och myndigheter	löpande
HR 4	Leda de företagsgemensamma servicefunktionerna reception, televäxel, vaktmästeri och kopiering.	löpande
HR 5	Leda tillsyn och förvaltning av SL:s kontorslokaler	löpande
HR 6	Delta i uppdraget att överföra centrala delar av AB SL:s förvaltningsorganisation till Trafiknämnden	2012

Datum
2011-12-13

Identitet
SLDok-2011-61727

Informationssäkerhetsklass
K1 (Öppen)

6.1.7 Juridik och Internrevision (JR)

Avdelningens uppdrag är att med minskad risk förbättra möjligheterna för SL att göra goda affärer.

Juristfunktionens uppdrag är att stödja den övriga verksamheten med juridisk kompetens och därigenom bidra till att SL i allt högre grad genomför affärer och avtalsförvaltning i enlighet med SL:s övergripande mål och gällande regelverk.

Internrevisionens uppdrag är att bedriva en självständig och objektiv gransknings- och rådgivningsverksamhet. Uppgiften är att granska och ge förslag till förbättringar av organisationens process för intern styrning och kontroll. I Internrevisionens uppdrag ingår även att bistå vd med särskilda utredningar.

Bland de löpande aktiviteterna för 2012 kan bland annat nämnas att avdelningen, genom juristerna deltar i trafikslagssektionernas arbete, där det nya arbetssättet med lokalt placerade affärsjurister tar fart under 2012.

Juristerna deltar/stödjer diverse projekt/uppdrag med bland annat kvalitetssäkring i form av granskning av avtal enligt gällande riktlinjer men även, i ett antal fall, i form av ett större projektdeltagande med framtagande av handlingar, förhandlingar m.m. Under 2012 kommer avdelningen att delta i större utsträckning i Program Röda Linjen, Program Roslagsbanan, Program Spårväg City samt Program Pendeltåg.

Ett annat område som fortsatt kommer att prioriteras från avdelningen är deltagande/stöd till arbetet med buller- och gasfrågor samt fastighetsrelaterade frågor. Avdelningen kommer vidare att stödja Staben med utredningen rörande trafiknämndens förvaltningsorganisation samt Affärsutveckling med framtagande av strategidokument och vissa förstudier.

Avdelningens jurister hanterar löpande ett antal tvister i eller i anslutning till domstol samt kontakter med myndigheter (JO, DO och ARN). Stora pågående tvister där rättsligt förfarande inletts är (1) mot Handelsbanken Finans AB där prövningstillstånd meddelats i hovrätten, (2) mot Stockholm Vatten där muntlig förberedelse är inplanerad till januari 2012 samt (3) mot City Trafik i Stockholm AB där huvudförhandling är inplanerad under 2012.



Datum
2011-12-13

Identitet
SLDok-2011-61727

Informationssäkerhetsklass
K1 (Öppen)

På revisionsområdet kommer granskningar att genomföras enligt internrevisionsplanen för 2012. Härifrån kan nämnas granskning av intern kommunikation och förankring av lagar, regler och övriga styrdokument, fördjupad uppföljning av internrevisionsrapport "Styrning av externa konsulter (2008), övriga intäkter, transparens i ledningsgruppens och trafiknämndens beslut samt gränssnitt efter 1 maj 2011. Även specialgranskningar och samordning av de olika revisionsorganen är prioriterade löpande aktiviteter.

Genom att avdelningen ger stöd till hela organisationen bidrar avdelningen indirekt till alla SL:s övergripande mål och utvecklingsmål. Avdelningens insatser kan dock sägas främst vara fokuserade på utvecklingsmålen effektiv styrning och affärsmässig beställare, se avsnitt 8.3 samt 8.4.

Datum
2011-12-13

Identitet
SLDok-2011-61727

Informationssäkerhetsklass
K1 (Öppen)

7 SL-program och projekt

7.1 Program Röda linjens uppgradering

Sponsor: Johan von Schantz

Programmet omfattar anskaffning och införande av ett nytt signalsystem för den Röda linjen (MER), nya tunnelbanefordon (C30) samt en ny depå i Norsborg anpassad för den nya generationen tunnelbanefordon.

Projekt: Nytt signalsystem Röda linjen (MER)

Trafikslag	Komponent	Tidplan	Beslutsfas
Tunnelbana	BES(T)	2010—2014	Genomförande
Genomförande- beslut (msek)	Utfall tom okt.2011 (msek)	Prognos 2011 (msek)	Investeringsplan 2012-2016 (msek)
1100	112	30	840

Röda linjens signalsystem är från 1960-talet och börjar närma sig slutet av sin ekonomiska och tekniska livslängd. För att säkerställa en tillförlitlig trafik och samtidigt öka banans kapacitet krävs ett nytt signalsystem.

Det nya systemet bygger på CBTC-teknik, d.v.s. radiokommunikation mellan tåg och trafikledning. Systemet ska vara anpassat för att klara automatisk drift. Upphandlad leverantör är Ansaldo STS AB (ASTS).

Projekt: C30, nya tunnelbanefordon

Trafikslag	Komponent	Tidplan	Beslutsfas
Tunnelbana	Fordon	2008--2017	Utredning
Genomförande- beslut (msek)	Utfall tom okt 2011 (msek)	Prognos 2011 (msek)	Investeringsplan 2012-2016 (msek)
(0)	48	16	2146

För att klara det ökade kapacitetsbehovet på Röda linjen behöver även nya tunnelbanevagnar anskaffas, den nya modellen har fått beteckningen C30.

Fordonen ska ersätta befintliga CX-fordon (den äldsta fordonstypen) och ska möjliggöra en trafikökning på röd linje. De första fordonen ska levereras i juni 2016 och sedan förväntas en leveranstakt på ca 11 fullängdståg per år.

Datum
 2011-12-13

Identitet
 SLDok-2011-61727

Informationssäkerhetsklass
 K1 (Öppen)

Projekt: Norsborgsdepån, ny depå

Trafikslag	Komponent	Tidplan	Beslutsfas
Tunnelbana	Depå	2010—2011 (2017)	Utredning
Genomförande- beslut (msek)	Utfall tom okt 2011 (msek)	Prognos 2011 (msek)	Investeringsplan 2012-2016 (msek)
1750	64,1	67	1850

För underhåll av de nya tunnelbanevagnarna krävs ytterligare depåkapacitet. Norsborgsdepån är en helt nylokaliserad depå för tunnelbanetåg för Röda linjen, belägen i och invid Eriksbergsåsen i Norsborg. Uppställningshallen är planerad i ett bergtrum medan verkstadslokalerna kommer finnas i lokaler med dagsljus. Depån beräknas att kunna stå färdig för driftsättning 2017.

7.2 Program Tvärbana Norr Solnagrenen

Sponsor: Johan von Schantz

Program Tvärbana Norr har i uppdrag att bygga ny dubbelspårsanläggning mellan Alvik och Solna station, att bygga en ny underhållsdepå i Ulvsunda industriområde, att leverera 15 nya A35 fordon, att anpassa befintlig bana på sträckan Sickla udde – Alvik (befintlig bana) till den utökade trafiken samt projektera och bygga en ny uppställningshall för sex fordon till Nockebybanan i Brommadepån. Förberedelser och planering startade juni 2008 och planeras vara färdigställt för trafik till och med Solna centrum i juni 2013 och Solna Station 2014.

Projekt: Solnagrenen, ny spårväg inkl Brommadepå

Trafikslag	Komponent	Tidplan	Beslutsfas
Lokalbana	BES(T) + station	2009-2014	Genomförande
Genomförande- beslut (msek)	Utfall tom okt.2011 (msek)	Prognos 2011 (msek)	Investeringsplan 2012-2016 (msek)
3205	1260	976	1109

Projektet omfattar projektering och byggnation av den nya dubbelspårsanläggningen mellan Alvik och Solna station inkl projektering och byggnation av Brommadepån för sex fordon till Nockebybanan samt rivning av befintliga byggnader. I anläggningen ingår 7 km dubbelspår, 8 hållplatser, 3 broar samt 3 tunnlar.

Datum
2011-12-13

Identitet
SLDok-2011-61727

Informationssäkerhetsklass
K1 (Öppen)

Projekt: Ulvsundadepån, ny depå

Trafikslag	Komponent	Tidplan	Beslutsfas
Lokalbana	Depå	2009—2014	Genomförande
Genomförande- beslut (msek)	Utfall tom okt.2011 (msek)	Prognos 2011 (msek)	Investeringsplan 2012-2016 (msek)
1385	370	200	880

Projektet omfattar projektering och produktion av en underhållsdepå i Ulvsunda. Depån kommer att ha kapacitet att ställa upp 56 fordon av typen A32 och A 35. Planerade funktioner är tungt underhåll, lackbox, tvätt och städning samt hjulsvarv.

Projekt: Befintlig Tvärbana, om/utbyggnad

Trafikslag	Komponent	Tidplan	Beslutsfas
Lokalbana	BES	2009-2013	Genomförande
Genomförande- beslut (msek)	Utfall tom 2010 (msek)	Prognos 2011 (msek)	Investeringsplan 2012-2016 (msek)
400	52	63	310

För att möjliggöra ökad kapacitet för resenärerna på befintlig Tvärbana samt för att skapa likvärdighet mellan nya och befintlig Tvärbanan behöver den befintliga banan anpassas avseende vändspårskapacitet, signalsäkerhetssystem och informationssystem. Vissa tillgänglighetsanpassningar ingår även i projektet.

Projekt: A35, nya fordon

Trafikslag	Komponent	Tidplan	Beslutsfas
Lokalbana	Fordon	2010-2013	Genomförande
Genomförande- beslut (msek)	Utfall tom okt.2011 (msek)	Prognos 2011 (msek)	Investeringsplan 2012-2016 (msek)
677	148	12,5	467,8

Projektet omfattar leverans av 15 nya spårvagnar modell A35 från den spanska leverantören CAF för att fordonsförsörja det utökade behovet då Tvärbanan förlängs från Alvik till Solna

Datum
2011-12-13Identitet
SLDok-2011-61727Informationssäkerhetsklass
K1 (Öppen)

7.3 Program Roslagsbanans kapacitetsförstärkning

Sponsor: Johan von Schantz

Programmet omfattar dubbelspårsutbyggnad, fordonsanskaffning och nya depåer i syfte att erbjuda möjligheter till jämn 10-minuterstrafik fr.o.m. höst 2016. Utöver detta ingår projekten för upprustning av fordon, tillgänglighetsanpassning av stationer, nytt sophus och skalskydd för depå på Östra station, renovering och stambyte på fastigheten RB 30 samt Bullerskyddsåtgärder och övrig omgivningspåverkan.

Projekt: Etapp 1, dubbelspår

Trafikslag	Komponent	Tidplan	Beslutsfas
Lokalbana	BES(T) + station	2008-2012	Genomförande
Genomförande- beslut (msek)	Utfall tom okt. 2011 (msek)	Prognos 2011	Investeringsplan 2012-2016 (msek)
970	295	71,6	1020

Etapp 1 omfattar en dubbelspårsutbyggnad som medger regelbunden 15-minuterstrafik. Under 2011-2012 byggs sträckan Åkers Runö – Täljö. Under 2011 kommer upphandling av entreprenader samt detaljprojektering att genomföras. Sträckorna Vallentuna - Kragstalund och Täby Kyrkby - Visinge beräknas bli färdigställda under perioden 2012-2014.

Projekt: Etapp 2, dubbelspår

Trafikslag	Komponent	Tidplan	Beslutsfas
Lokalbana	BES(T) + station	2010-2012 (2017)	Utredning
Genomförande- beslut (msek)	Utfall tom okt.2011 (msek)	Prognos 2011 (msek)	Investeringsplan 2012-2016 (msek)
400	21,6	30,4	504

Etapp 2 har som mål att möjliggöra 10-minuterstrafik och kräver dubbelspårsutbyggnad på större delar av Roslagsbanan. Byggstart är planerad till 2014. Under 2011 kommer projekteringsarbetet att påbörjas för framtagning av systemhandlingar, järnvägsplan och miljökonsekvensbeskrivningar. Dessa beräknas kunna färdigställas under 2013.

Datum
2011-12-13

Identitet
SLDok-2011-61727

Informationssäkerhetsklass
K1 (Öppen)

Projekt: Rydbo och Molnby, nya depåer

Trafikslag	Komponent	Tidplan	Beslutsfas
Lokalbana	Depå	2010-2012 (2016)	Utredning
Genomförande- beslut (msek)	Utfall tom okt 2011 (msek)	Prognos 2011 (msek)	Investeringsplan 2012-2016 (msek)
100	2,8	4,6	Ingår i etapp 2 se ovan

Projektet omfattar planering och uppförandet av två nya depåer, en i Rydbo för uppställning och verkstad, respektive en i Molnby med plats för 60 vagnar. Byggstart är planerad till 2013.

Projekt: Nya fordon

Trafikslag	Komponent	Tidplan	Beslutsfas
Lokalbana	Fordon	2010-2012 (2017)	Utredning
Genomförande- beslut (msek)	Utfall tom okt. 2011 (msek)	Prognos 2011 (msek)	Investeringsplan 2012-2016 (msek)
10	13	11	1701

För att möjliggöra ovan nämnda kapacitetsförstärkningar på Roslagsbanan fordras en förstärkning av fordonsflottan. Under 2012 kommer framtagande av komplett förfrågningsunderlag för anskaffning av fler tåg att färdigställas.

Projekt: Tillgänglighetsanpassning stationer, inkl sophus & skalskydd Östra Station

Trafikslag	Komponent	Tidplan	Beslutsfas
Lokalbana	Station	2009-2016	Genomförande
Genomförande- beslut (msek)	Utfall tom okt 2011 (msek)	Prognos 2011- (msek)	Investeringsplan 2012-2016 (msek)
58	20	22,5	19

Befintliga stationer och hållplatser längs banan behöver anpassas för att motsvara SL:s riktlinjer för tillgänglighetsanpassning. Åtgärder avser framförallt justering av plattformar, ramper och informationssystem. Projektet innebär att Roslagsbanans fasta anläggningar ska göras tillgängliga och målet är att alla som kan ta sig till en station

Datum
2011-12-13

Identitet
SLDok-2011-61727

Informationssäkerhetsklass
K1 (Öppen)

eller hållplats (på egen hand eller åtföljda av en ledsagare) ska kunna resa med SL:s kollektivtrafik. I projektet ligger också en del mindre åtgärder såsom byggnation av sophus samt förbättring av skalskydd vid Östra station.

Projekt: Upprustning och tillgänglighetsanpassning fordon

Trafikslag	Komponent	Tidplan	Beslutsfas
Lokalbana	Fordon	2009-2016	Genomförande
Genomförande- beslut (msek)	Utfall tom okt 2011 (msek)	Prognos 2011 (msek)	Investeringsplan 2012-2016 (msek)
459	92,6	24	280

Projektet avser yttre och inre upprustning av Roslagsbanans 101 vagnar samt tillgänglighetsanpassning för personer med funktionsnedsättning. Tillgänglighetsanpassningen innebär att de 32 befintliga mellanvagnarnas mittsektion byggs om till låggolv. Samtliga vagnar beräknas vara upprustade 2014.

Projekt: RB 30 (Hyresfastighet renovering och stambyte)

Trafikslag	Komponent	Tidplan	Beslutsfas
Lokalbana	Övrigt	2009-2013	Genomförande
Genomförande- beslut (msek)	Utfall tom 2010 (msek)	Prognos 2011(msek)	Investeringsplan 2012-2016 (msek)
63	42,4	42,5	10

Projektet omfattar renovering och stambyte av fastigheten i Kv. Roslagsbanan 30 på Valhallavägen 75-77. I renoveringen ingår i stora drag omläggning av tak, putsning av fasad, nya ytskikt i lägenheter och i delar av allmänna utrymmen, nya vatten- och avloppsstammar, nya radiatorer och radiatorstamma samt ny el.

Projekt: RB Samlad upprustning

Trafikslag	Komponent	Tidplan	Beslutsfas
Lokalbana	BES(T)	2009-2012	Genomförande
Genomförande- beslut (msek)	Utfall tom 2010 (msek)	Prognos 2011- (msek)	Investeringsplan 2012-2016 (msek)
204	296	0	

Datum
2011-12-13

Identitet
SLDok-2011-61727

Informationssäkerhetsklass
K1 (Öppen)

Projekten är i stort sett klara och ska stängas. För projektet Planskildhet Bergtorpsvägen kvarstår dock ett antal aktiviteter. Ingen ekonomiredovisning finns i denna rapport eftersom utfallet i Agresso inte verkar vara korrekt. En omfattande ekonomiutredning erfordras.

7.4 Program Spårväg City

Sponsor: Johan von Schantz

Programmet omfattar planerad byggnation från Djurgårdsbron till Ropsten samt ihopkoppling med Lidingöbanan. I projektet ingår även nya depåer för spårvagn och buss på Lidingö samt viss upprustning av Lidingöbanan. Sammanfattningsvis:

Nya spår mellan Djurgårdsbron och Ropsten

Upprustning samt partiell dubbelspårsutbyggnad av Lidingöbanan

Ny depå för spårvagn och buss på Lidingö

Anskaffning av fordon

Trafikavtal för trafikering av spårväg city samt Lidingöbanan

Parallellt skall man fortsätta med samråd med Stockholms stad gällande förlängningen av sträckningen västerut.

Programmet omfattar även åtgärder på befintlig spårväg city som innebär upprättande av systemhandlingar för ny gemensam "typplattform" som både spårvagn och buss ska kunna angöra under gällande tillgänglighetsnormer. Projektering av tillgänglighetsanpassning under 2011 resulterar i en programhandling som skall inarbetas med programmets övriga systemhandlingsprojektering. Programhandlingen har kalkylerats och det framlagda resultatet kommer att fortsättningsvis inarbetas i programmets övriga systemhandlingsskede. Idag finns inget genomförandebeslut för produktion av tillgänglighetsanpassningen och därmed ingen slutkostnadsprognos för detta.

Datum
2011-12-13

 Identitet
SLDok-2011-61727

 Informationssäkerhetsklass
K1 (Öppen)

Program Spårväg City

Trafikslag	Komponent	Tidplan	Beslutsfas
Lokalbana	BES(T) + station + Fordon	2011	Genomförande
Genomförande- beslut (msek)	Utfall tom okt 2011 (msek)	Prognos 2011 (msek)	Investeringsplan 2012-2016 (msek)
5594	90	103	0

Genomförandebeslut för Spårväg City togs i augusti. Totalt beslut, utfall, prognos kan ses i ovan tabell. Nedan visas strukturen för underliggande projekt, ingående i programmet med beslut och fördelad budget. Arbete i genomförandeprojekten (500071-500074) ingår under 2011 i projekt 895102.

Projekt: Spårväg City programledning

Trafikslag	Komponent	Tidplan	Beslutsfas
Lokalbana	BES(T) + station	2011	Genomförande
Genomförande- beslut (msek)	Utfall tom okt 2011 (msek)	Prognos 2011	Investeringsplan 2012-2016 (msek)
180+1095	82	94	

Verksamheten 2011 omfattar huvudsakligen arbete med rådgivning, systemhandlingsprojektering, upphandling av produktion samt planering för anskaffning av fordon och trafikdrift.

Projekt: Åtgärder Befintlig Bana

Trafikslag	Komponent	Tidplan	Beslutsfas
Lokalbana	BES(T) + station	2011	Genomförande
Genomförande- beslut (msek)	Utfall tom okt 2011 (msek)	Prognos 2011	Investeringsplan 2011-2015 (msek)
14	8	9	

Projektering av tillgänglighetsanpassning under 2011 resulterar i en programhandling som skall inarbetas med programmets övriga systemhandlingsprojektering. Programhandlingen har kalkylerats och det framlagda resultatet kommer att fortsättningsvis inarbetas i programmets övriga systemhandlingsskede. Idag finns inget genomförandebeslut för produktion av tillgänglighetsanpassningen och därmed ingen slutkostnadsprognos för detta

Datum
2011-12-13Identitet
SLDok-2011-61727Informationssäkerhetsklass
K1 (Öppen)**Projekt: Depåer Lidingö**

Trafikslag	Komponent	Tidplan	Beslutsfas
Lokalbana	Depå	2012-	Genomförande
Genomförande- beslut (msek)	Utfall tom okt 2011 (msek)	Prognos 2011	Investeringsplan 2012-2016 (msek)
1 222,5	-	-	

Arbete under 2011 ingår i projekt 895102. Projektet befinner sig i en planeringsfas inför bygghandlingsprojektering och produktion. Uppgifter kommande månad innefattar bl.a. tidsplanering för produktion, analys av lämpliga entreprenadformer och konsultuppdrag.

Projekt: Bana Stockholm

Trafikslag	Komponent	Tidplan	Beslutsfas
Lokalbana	BES(T) + station	2012-	Genomförande
Genomförande- beslut (msek)	Utfall tom okt 2011 (msek)	Prognos 2011	Investeringsplan 2012-2016 (msek)
1379	-	-	-

Arbete under 2011 ingår i projekt 895102. Projektet befinner sig i en planeringsfas inför bygghandlingsprojektering och produktion. Uppgifter kommande månad innefattar bl.a. tidsplanering för produktion, analys av lämpliga entreprenadformer och konsultuppdrag.

Datum
2011-12-13

 Identitet
SLDok-2011-61727

 Informationssäkerhetsklass
K1 (Öppen)

Projekt: Bana Lidingö

Trafikslag	Komponent	Tidplan	Beslutsfas
Lokalbana	BES(T) + station	2012-	Genomförande
Genomförande- beslut (msek)	Utfall tom okt 2011 (msek)	Prognos 2011	Investeringsplan 2012-2016 (msek)
904	-	-	-

Arbete under 2011 ingår i projekt 895102. Projektet befinner sig i en planeringsfas inför bygghandlingsprojektering och produktion. Uppgifter kommande månad innefattar bl.a. tidsplanering för produktion, analys av lämpliga entreprenadformer och konsultuppdrag.

Projekt: Trafik och Fordon

Trafikslag	Komponent	Tidplan	Beslutsfas
Lokalbana	Trafikdrift+fordon	2012-	Genomförande
Genomförande- beslut (msek)	Utfall tom okt 2011 (msek)	Prognos 2011	Investeringsplan 2012-2016 (msek)
799,5	-	-	-

Arbete under 2011 ingår i projekt 895102. Prekvalificering av leverantörer är avklarat. Kvalificering kommer att göras under november. En särskild dragning av utkast till förfrågningsunderlag planeras till den 7 december. Arbetet med anskaffning av fordon för Spårväg City har presenterats till styrgrupp. Arbete kommer att fortsättas i enlighet med projektets förslag.

7.5 Program Bussdepåer

Sponsor: - Fredrik Cavalli-Björkman

Som en del av medlingsavtalet med Stockholm Stad ingår att möjliggöra en exploatering av de två innerstadsdepåerna som SL idag förfogar. För hantering av det framtida depåbehovet för innerstadens busstrafik har två olika lösningar valts. Vad avser Hornsberg kommer depån i huvudsak att lokaliseras under Kristinebergs Idrottsplats med en tillfällig depå i Frihamnen (klar hösten 2010) för att lösa den

Datum
2011-12-13Identitet
SLDok-2011-61727Informationssäkerhetsklass
K1 (Öppen)

temporärt lägre kapaciteten i Hornsbergsdepån under ombyggnadstiden. När det kommer till att lösa ersättningen för Söderhallen har en lösning med depå insprängd i den tänkta exploateringen i Fredriksdal (Hammarby Gård 10) på Södra Hammarbyhamnen överenskommit.

Programmet omfattar förutom ovan nämnda depåer (Fredriksdal och Hornsberg) även depåerna Charlottendal, Ekerö och Gubbängen.

Målet med byggnaden av Charlottendal är att leverera en komplett, modern och väl fungerande bussdepå med hög miljöprofil vilken skall avlasta befintliga depåer i Björknäs och Mölnvik och därigenom utöka kapaciteten för Nacka/Värmdöbussarna.

Målet med byggnaden av Ekerö är att ersätta befintlig bussdepå i Ekerö Centrum samt avlasta satellitdepån vid Ekerö Brygga med en ny modern bussdepå utanför centrumområdet och därmed utöka kapaciteten för bussarna.

Syftet med att anlägga en ny depå i Gubbängen är att tillskapa ytterligare depåkapacitet för bussar och att skapa större och bättre förutsättningar för konkurrensutsatta trafikupphandlingar. Givna scenarier är att depån kommer att användas som avlastning för Nyboda, som naturlig expansion i söderort, som avlastning inom Botkyrka trafikområde och eventuellt som provisorium vid ombyggnader av andra bussdepåer.

Projekt: Depå Fredriksdal

Trafikslag	Komponent	Tidplan	Beslutsfas
Buss	Depå	2010-2015	Genomförande
Genomförande- beslut (msek)	Utfall tom. okt. 2011 (msek)	Prognos 2011 (msek)	Investeringsplan 2011-2015 (msek)
1427	27,2	15	1150

Den planerade depån i Fredriksdal är en s.k. 3D-fastighet, vilken utgör en integrerad del i planerade bostads- och kontorsfastigheter. Bussdepån kommer ha en totalyta på ca 48 000 kvm och huvudbränslet är biogas. Totalt ska depån kunna serva ca 120 bussar genom 10 verkstadsplatser och 2 tvätthallar. Driftstart för depån är planerad till hösten 2015.

Datum
2011-12-13Identitet
SLDok-2011-61727Informationssäkerhetsklass
K1 (Öppen)

Som en del av medlingsavtalet med Stockholm Stad ingår att möjliggöra en exploatering av de två innerstadsdepåerna som SL idag förfogar. För hantering av det framtida depåbehovet för innerstadens busstrafik har två olika lösningar valts. Detta projekt syftar till att lösa ersättningen för Söderhallen som skall exploateras med bostäder. Lösningen är en depå insprängd i den tänkta exploateringen i Fredriksdal (Hammarby Gård 10) på Södra Hammarbyhamnen. Detta är en överenskommelse mellan Staden och SL. Den tredje part som föreligger är Skanska som är fastighetsägare och avsikten är att de skall genomföra produktionen av denna bussdepå. Projektet innehåller dessutom att dra fram en biogasledning samt bygga en tank/kompressor anläggning så att denna depå förses med biogas. Detta är det enda bränsle som kommer att finnas i denna depå.

Projekt: Depå Hornsberg

Trafikslag	Komponent	Tidplan	Beslutsfas
Buss	Depå	2010-2016	Utredning
Genomförande- beslut (msek)	Utfall tom 2010 (msek)	Prognos 2011 (msek)	Investeringsplan 2012-2016 (msek)
95	85,1	7,3	1200

Den planerade nya bussdepån kommer att byggas under Kristinebergs IP. Totalt ska depån kunna serva ca 120 bussar genom 10 verkstadsplatser och 2 tvätthallar. Driftstart för depån är planerad till 2016. Nytt genomförandebeslut för genomförandefasen planeras till hösten 2011.

Som en del av medlingsavtalet med Stockholm Stad ingår att möjliggöra en exploatering av de två innerstadsdepåerna som SL idag förfogar. För hantering av det framtida depåbehovet för innerstadens busstrafik har två olika lösningar valts. Vad avser Hornsberg kommer depån i huvudsak att lokaliseras under Kristinebergs Idrottsplats med en tillfällig depå i Frihamnen (klar hösten 2010) för att lösa den temporärt lägre kapaciteten i Hornsbergsdepån under ombyggnadstiden.

Datum
2011-12-13

Identitet
SLDok-2011-61727

Informationssäkerhetsklass
K1 (Öppen)

Projekt: Depå Gubbängen

Trafikslag	Komponent	Tidplan	Beslutsfas
Buss	Depå	2009-2011	Genomförande
Genomförande- beslut (msek)	Utfall tom. okt. 2011 (msek)	Prognos 2011 (msek)	Investeringsplan 2012-2016 (msek)
360	360,1	63	

Projektets mål är att leverera en komplett och väl fungerande bussdepå till SL:s förvaltning och bussentreprenören. Genomförandet omfattar markarbeten och byggnader samt tankningsanläggningar för fordonsgas, etanol, diesel och RME.

Projekt: Depå Charlottendal

Trafikslag	Komponent	Tidplan	Beslutsfas
Buss	Depå	2009-2016	Utredning/Systemh ändring
Genomförande- beslut (msek)	Utfall tom. okt. 2011 (msek)	Prognos 2011 (msek)	Investeringsplan 2012-2016 (msek)
18,2	13,4	2,8	390

Målet med byggnaden av Charlottendal är att leverera en komplett, modern och väl fungerande bussdepå med hög miljöprofil som skall avlasta befintliga depåer i Björknäs och Mölnvik och därigenom utöka kapaciteten för Nacka/Värmdöbussarna.

Projekt: Depå Ekerö (Återlämnad till SU/FU tills detaljplanen är klar)

Trafikslag	Komponent	Tidplan	Beslutsfas
Buss	Depå	2011-2015	Utredning
Genomförande- beslut (msek)	Utfall t.o.m. okt 2011 (msek)	Prognos 2011 (msek)	Investeringsplan 2012-2016 (msek)
10	2,8	3,5	400

Målet med ombyggnaden är att ersätta befintlig bussdepå i Ekerö Centrum samt avlasta satellitdepån vid Ekerö Brygga med en ny modern bussdepå utanför centrumområdet och därmed utöka kapaciteten för bussarna. Depån kommer att omfatta en yta om ca 31. 000 kvm, för ca 80 bussar uppställda på värmeramp under

Datum
2011-12-13Identitet
SLDok-2011-61727Informationssäkerhetsklass
K1 (Öppen)

skärmtak för RME/diesel och etanol, trafikbyggnad, verkstad inklusive karosseri, tvätthall för ut- och invändig tvätt och städning samt personbilsparkering.

Driftstart för depån är planerad till augusti 2014.

7.6 Program Spårdepåer

Sponsor: Krister Jonsson

Programmet omfattar ombyggnader av spårdepåerna i Hammarby, Högdalen, Rissne och Älvsjö. Följande projekt ingår idag; Hammarby (ny depå - flytt av SL:s banunderhållsverksamhet från Slakthusområdet till Hammarby, Bro (ny hjulsvarv), Högdalen (utredning av depån), Rissne (ny tvätt- och klottersaneringshall skall byggas) samt Älvsjö (arbetsmiljöåtgärder).

Programmet omfattar ombyggnader spårdepåerna i Hammarby, Högdalen, Rissne och Älvsjö. Följande projekt ingår idag; Hammarby, Bro, Högdalen, Rissne samt Älvsjö.

Projekt: Depå Hammarby

Trafikslag	Komponent	Tidplan	Beslutsfas
Tunnelbana/PT	Depå	2010-2013	Genomförande
Genomförande- beslut (msek)	Utfall tom okt 2011 (msek)	Prognos 2011 (msek)	Investeringsplan 2012-2016 (msek)
855	48,7	28,9	710

Verksamheten vid bandepån i Slakthusområdet ska flyttas till Hammarbydepån för att ge plats åt den kommande idrotts- och evenemangsarenan Stockholmsarenan. Den nya anläggningen i Hammarby dimensioneras för att rymma all banunderhållsverksamhet som idag utförs vid bandepåerna i Slakthusområdet och i Hammarby. Överklagan av detaljplanen har avslagits 2011-09-22 av regeringen. Detta betyder att detaljplanen har vunnit laga kraft och att detaljplanen är slutgiltigt prövad mot Plan- och Bygglagen (PBL).

Regeringens beslut kan dock överklagas till Högsta Förvaltningsdomstolen inom tre månader från regeringens beslut. Regeringens beslut kan då under vissa förutsättningar prövas om det strider mot någon rättsregel.

Projektet drivs nu i "skarpt läge" med målsättningen att projektet ska vara färdigställt Q4 2013.

Datum
2011-12-13

Identitet
SLDok-2011-61727

Informationssäkerhetsklass
K1 (Öppen)

Projekt: Depå Högdalen

Trafikslag	Komponent	Tidplan	Beslutsfas
Tunnelbana/PT	Depå	2010-2012	
Genomförande- beslut (msek)	Utfall tom okt. 2011 (msek)	Prognos 2011 (msek)	Investeringsplan 2012-2016 (msek)
12	9,8	1,0	360

Utredning av depån är färdig. Klar att remissa och förevisas till sponsor/mottagare.

Projekt: Depå Rissne

Trafikslag	Komponent	Tidplan	Beslutsfas
Tunnelbana/PT	Depå	2009-2013	Genomförande
Genomförande- beslut (msek)	Utfall tom okt. 2011 (msek)	Prognos 2011 (msek)	Investeringsplan 2012-2016 (msek)
93	22	1,2	110

Ny tvätt- och klottersaneringshall skall byggas. Projektet har iordningställt handlingar mm för detaljplan av den tillköpta marken. Ledningssamordningen för att komma åt den tillkommande marken har varit komplicerad, men börjar nu se en framkomlig väg.

Detaljplanprocessen går enligt plan och förväntas bli klar under Q1 2012.

Projekt: Depå Älvsjö

Trafikslag	Komponent	Tidplan	Beslutsfas
Tunnelbana/PT	Depå	2009-2011	Genomförande
Genomförande- beslut (msek)	Utfall tom okt 2011 (msek)	Prognos 2011 (msek)	Investeringsplan 2012-2016 (msek)
110	129	0,3	-

Arbetsmiljöåtgärder – projektet är avslutat och överlämnat till förvaltning (Trafikförsörjning/Sektion Pendeltåg). Kvarstår att slutaktivera projektet i Agresso (december 2011).

Datum
2011-12-13Identitet
SLDok-2011-61727Informationssäkerhetsklass
K1 (Öppen)**Projekt: Depå Bro**

Trafikslag	Komponent	Tidplan	Beslutsfas
Tunnelbana/PT	Depå	2010-2011	Genomförande
Genomförande- beslut	Utfall tom okt 2011(msek)	Prognos 2011 (msek)	Investeringsplan 2012-2016
130,3	108,6	41,2	-

Ny hjulsvarv är färdigbyggt och överlämnat till förvaltning (Trafikförsörjning/Sektion Pendeltåg). Kvarstår att leverera relationshandlingarna samt att slutaktivera projektet i Agresso.

7.7 Program Bussterminaler

Sponsor: Anna Mostert

Programmet omfattar ombyggnader av bussterminalerna i Danderyd, Farsta, Jakobsberg, Täby, Vällingby, Älvsjö och Östertälje. Målet med programmet är att tillgänglighetsanpassa, modernisera samt säkerställa att trafikkapacitet finns inom terminalerna. Vissa av bussterminaler kommer även att säkerställa att biogasbussar kan trafikera terminalen.

Kringservice för resenärerna byggs på vissa terminaler.

Projekt: Terminal Jakobsberg

Trafikslag	Komponent	Tidplan	Beslutsfas
Buss	Station	2010--2011	Genomförande
Genomförande- beslut (msek)	Utfall tom okt. 2011 (msek)	Prognos 2011 (msek)	Investeringsplan 2012-2016 (msek)
196	217	93	

Projektet omfattar en ny dockningsterminal i Jakobsberg för att öka effektiviteten för busstrafiken som länge dragits med kapacitetsproblem.

Målet med ombyggnaden är samtidigt att förenkla byten mellan olika trafikslag och utforma terminalområdet så att det upplevs som säkert, tryggt och tillgängligt för både resenärer, övriga trafikanter samt trafikentreprenörernas personal. Terminalen överlämnas till förvaltare i november 2011, invigningen är planerad till 6 december 2011 och projektet i sin helhet överlämnas Q1 2012 till förvaltning.

Datum
2011-12-13Identitet
SLDok-2011-61727Informationssäkerhetsklass
K1 (Öppen)**Projekt: Terminal Danderyds Sjukhus**

Trafikslag	Komponent	Tidplan	Beslutsfas
Buss	Station	2009-2011	Genomförande
Genomförande- beslut (msek)	Utfall tom okt.2011 (msek)	Prognos 2011 (msek)	Investeringsplan 2012-2016 (msek)
26,3	29,9	19,8	

Terminalen har i dag en utformning med uppställning kring en central plattform. Terminalen kommer att tillgänglighetsanpassas och därmed moderniseras så att den upplevs som en trygg och säker plats för resenärerna. Skyltningen kommer att förnyas vilket skapar snabbare och säkrare bussbyten. Entreprenadarbetena färdigställda, aktivering och slutfakturering kvarstår.

Projekt: Terminal Farsta

Trafikslag	Komponent	Tidplan	Beslutsfas
Buss	Station	2010-2013	Utredning
Genomförande- beslut (msek)	Utfall tom. okt.2011 (msek)	Prognos 2011 (msek)	Investeringsplan 2012-2016 (msek)
10,5	5,7	6,9	52

Terminalen tillgänglighetsanpassas från en höjd 3,3 m till 3,9 samt moderniseras. Det finns en översiktlig redovisning framtagen över olika förslag på etablering av Ny terminal. Staden och SL arbetar vidare med en lösning där ny terminal placeras utmed Larsbodavägen, vilket SL förordar. Beslut om fortsatt arbete och nytt genomförandebeslut skrivs fram till årsskiftet 2011/12, efter avtalad kostnadsfördelning av projektet. Det finns en översiktlig redovisning framtagen över olika förslag på etablering av Ny terminal. Staden och SL arbetar vidare med en lösning där ny terminal placeras utmed Larsbodavägen, vilket SL förordar. Beslut om fortsatt arbete och nytt genomförandebeslut skrivs fram till årsskiftet 2011/12, efter avtalad kostnadsfördelning av projektet.

Datum
2011-12-13

Identitet
SLDok-2011-61727

Informationssäkerhetsklass
K1 (Öppen)

Projekt: Terminal Östertälje

Trafikslag	Komponent	Tidplan	Beslutsfas
Buss	Station	2010-2011	Genomförande
Genomförande- beslut (msek)	Utfall tom 2010 (msek)	Prognos 2011 (msek)	Investeringsplan 2012-2016 (msek)
20,7	12	5,2	

Målet med ombyggnaden är att kunna ersätta spårtrafiken med ersättningstrafik och därmed utöka kapaciteten och förenkla byten mellan pendeltåg och bussar. Bussterminalen kommer även att moderniseras och tillgänglighetsanpassas samt göras mer lättillgänglig för cyklister.

Entreprenadarbetena slutförda arbete med slutreglering, avtal och aktivering av kostnader samt stängning av projektet har påbörjats.

Driftsavtal för nya terminalen har för plan att slutföras under november.

Projekt: Terminal Vällingby

Trafikslag	Komponent	Tidplan	Beslutsfas
Buss	Station	2011-2012	Utredning
Genomförande- beslut (msek)	Utfall tom. okt. 2011 (msek)	Prognos 2011 (msek)	Investeringsplan 2012-2016 (msek)
25	3,0	3,5	20

Terminalen kommer att tillgänglighetsanpassas och med det så kommer den att moderniseras så att den upplevs som en trygg och säker plats. Mer djupgående utredning pågår för att säkerställa att en tillgänglighetsanpassad terminal kan byggas. Terminallösningen har för plan att byggas som dockning med av och påstigning i dockat läge. Slutligt beslut och genomförandebeslut skrivs fram under november månad.

Projekt: Terminal Älvsjö

Trafikslag	Komponent	Tidplan	Beslutsfas
Buss	Station	2009-2013	Genomförande
Genomförande-	Utfall tom okt.	Prognos 2011	Investeringsplan



Datum
2011-12-13

Identitet
SLDok-2011-61727

Informationssäkerhetsklass
K1 (Öppen)

beslut (msek)	2011 (msek)	(msek)	2012-2016 (msek)
48	21,5	25	20

Stockholm stad bygger om centrumet i Älvsjö och i samband med detta behövs bussterminalen flyttas. Idag är bussterminalen en terminal med en uppställning kring en central plattform. Den nya terminalen blir en dockningsterminal. Stockholm stad ombesörjer och bekostar den nya terminalen och SL uppför en terminalbyggnad som inrymmer väntytta och personallokaler.

Produktionsarbeten pågår, vilka färdigställs till hösttidtabellen 2012. Fastprisavtal samt förnyat genomförandebeslut undertecknat.

Befintlig bussterminal nyttjas under byggtiden fram tills invigning 2012.

Projekt: Terminal Täby

Trafikslag	Komponent	Tidplan	Beslutsfas
Buss	Station	2010-2013	Utredning
Genomförande- beslut (msek)	Utfall tom okt. 2011 (msek)	Prognos 2011 (msek)	Investeringsplan 2012-2016 (msek)
11,5	8,1	8	11,2

Täby kommun bygger om centrumet och i samband med behövs bussterminalen flyttas. Idag är bussterminalen en terminal med en uppställning kring en central plattform. Den nya terminalen blir en dockningsterminal. Täby kommun ombesörjer och bekostar den nya terminalen. Projekterings arbete pågår under hösten 2011, samtidigt har SL center stängts i Täby. Möten med kommunen pågår där ytan för bussterminalen endast ges en möjlighet till vänthall och lokaler för busspersonal. Kommersiella ytor inryms inte i gällande detaljplan. Beslut om byggnation av vänthall och ytor för personal har beslutats på styrgruppsmöte under oktobermånad.

Datum
2011-12-13Identitet
SLDok-2011-61727Informationssäkerhetsklass
K1 (Öppen)

7.8 Program Mötesplats SL

Sponsor: Ulf Brandt

Mötesplats SL syftar till att öka kundnyttan, stärka SL:s varumärke samt öka hyresintäkterna och utgör en delmängd i arbetet mot det övergripande målet "fler och mer nöjda resenärer".

Projekt: Station Hornstull

Trafikslag	Komponent	Tidplan	Beslutsfas
Tunnelbana	Station	2010-2012	Genomförande
Genomförande- beslut (msek)	Utfall tom okt. 2011 (msek)	Prognos 2011 (msek)	Investeringsplan 2012-2016 (msek)
66,8	22,4	27,2	47

Mötesplats SL syftar till att öka kundnyttan, stärka SL:s varumärke samt öka hyresintäkterna och utgör en delmängd i arbetet mot det övergripande målet "fler och mer nöjda resenärer". Detta projekt omfattar tunnelbanestation Hornstull. Även underhållsåtgärder som behöver utföras samordnat med Mötesplatsprojektet ingår.

Projekt: Station Hötorget

Trafikslag	Komponent	Tidplan	Beslutsfas
Tunnelbana	Station	2009-2012	Utredning
Genomförande- beslut (msek)	Utfall tom 2010 (msek)	Prognos 2011 (msek)	Investeringsplan 2012-2016 (msek)
9	5,9	8,1	40

Mötesplats SL syftar till att öka kundnyttan, stärka SL:s varumärke samt öka hyresintäkterna och utgör en delmängd i arbetet mot det övergripande målet "fler och mer nöjda resenärer". Detta projekt omfattar tunnelbanestation Hötorget X:et. Även underhållsåtgärder som behöver utföras samordnat med Mötesplatsprojektet ingår.

Datum
2011-12-13

Identitet
SLDok-2011-61727

Informationssäkerhetsklass
K1 (Öppen)

7.9 Projekt Citybanan

Sponsor: Johan von Schantz

Trafikslag	Komponent	Tidplan	Beslutsfas
Pendeltåg	BES(T) + station	2009-2017	Genomförande
Genomförande- beslut (msek)	Utfall tom 2010 (msek)	Prognos 2011 (msek)	Investeringsplan 2012-2016 (msek)
30,8	2,1	4,1	27,6

Citybanan byggs av Trafikverket, projektet avser planering, projektering, upphandling, byggande och driftsättning av en komplett driftsatt dubbelspårig järnväg, i huvudsak i tunnel mellan Tomtebodan i norr till station Stockholm södra i söder, samt en komplett planskild järnvägs korsning på bro mellan Årstabron och Älvsjö station. I projektet ingår också två nya stationer, Odenplan och City vilka kommer ansluta till Tunnebanestationerna Odenplan och T-centralen. Stationerna finansieras och kommer att ägas av SLL. SL har i uppdrag att bevaka att ställda funktionskrav uppnås samt att hantera intrånget och störningarna i tunnelbanan.

7.10 Projekt Samordnad upprustning Hagsätragrenen

Sponsor: Johan von Schantz

Trafikslag	Komponent	Tidplan	Beslutsfas
Tunnelbana	BES(T)+Station	2009—2011	Genomförande
Genomförande- beslut (msek)	Utfall tom 2010 (msek)	Prognos 2011 (msek)	Investeringsplan 2012-2016 (msek)
1170	852,1	929	

- Projektet omfattar upprustning och modernisering av broar, plattformar, banor,
- el, signal, IT/tele och stationer.
- Syftet (effektmålet) med projektet är:
- Spåranläggningens egenskaper ska vara sådana att resenärernas
- trafikrelaterade behov är tillgodosedda till och med 2026, 15 år.
- Resenärens och stationspersonalens stationsrelaterade behov är
- tillgodosedda till och med 2021, 10 år.

Datum
2011-12-13

Identitet
SLDok-2011-61727

Informationssäkerhetsklass
K1 (Öppen)

- Den samlade upprustningen ska genomföras med en planerad
- trafikavstängning av tunnelbanetrafiken på sträckan, varvid busstrafik ersätter spårtrafiken.
- Anläggningen är tagen i drift och projektet kommer att avslutas under 2012.

7.11 Projekt: TMSL

Sponsor: Gun Eriksson

Trafikslag	Komponent	Tidplan	Beslutsfas
Gemensamt	Gemensamma system	2010-2013	Genomförande
Genomförande- beslut (msek)	Utfall tom 2010 (msek)	Prognos 2011 (msek)	Investeringsplan 2012-2016 (msek)
60	6,4	2	20

Projektet omfattar utveckling av ett centralsystem för de fasta kamerainstallationerna. Det är en av de tre återstående delarna av det avslutade Trygghetsprojektet. De två övriga delarna är dels positionering av trygghetsresurser under jord ingår som ingår som ett tillägg till Tågradioprojektet och dels larminsamling där analys för val av teknisk lösning påg

7.12 Projekt: Låsprojektet

Sponsor: Gun Eriksson

Trafikslag	Komponent	Tidplan	Beslutsfas
Gemensamt	Gemensamma system	2008-2012	Genomförande
Genomförande- beslut (msek)	Utfall tom okt. 2011 (msek)	Prognos 2011 (msek)	Investeringsplan 2012-2016 (msek)
148,5	6,0	4,9	136,8

Projektets mål är att införa nytt låssystem inklusive rutiner för hantering av lås och behörighet inom SL. Administrativa rutiner kring tillträde, kort, nycklar/cylindrar, skall dokumenteras och beslutas, IT-stöd för detta skall anskaffas. Projektet skall resultera i en hög säkerhet med ny teknik och ny administration där nästan alla användare klarar sig med passerkort.

Datum
2011-12-13Identitet
SLDok-2011-61727Informationssäkerhetsklass
K1 (Öppen)

Låssystemet skall utformas enligt SL:s inriktning att vara en beställarorganisation och att operativ drift av systemet i stor utsträckning skall hanteras av externa parter. Nuvarande mekaniska lås, som bl.a. är förenade med omfattande hantering och bristfällig kontroll, skall ersättas.

Projektet avgränsas i sitt första skede till att omfatta koncept för hantering samt installation av överordnat behörighetssystem tillsammans med befintliga passersystem. Efter utvärdering utökas pilotinstallationen till att omfatta ytterligare prioriterade låspunkter. Därefter genomförs ytterligare delprojekt samt utrullning inom SL:s samtliga anläggningar.

7.13 Projekt: Tågradio

Sponsor: Gun Eriksson

Trafikslag	Komponent	Tidplan	Beslutsfas
Tunnelbanan och Lokaltåg	Gemensamma system	2010-2012	Genomförande
Genomförande- beslut (msek)	Utfall tom okt 2011 (msek)	Prognos 2011 (msek)	Investeringsplan 2012-2016 (msek)
108,5	41,0	53	35

En reinvestering av tågradiosystemet (kommunikationssystem mellan trafikledningen och fordonen) är nödvändig för att fortsatt säkra kvaliteten i tunnelbanetrafiken då befintligt system uppnått sin tekniska livslängd. Enligt nuvarande planer skall det nya systemet vara i drift under kvartal fyra 2012. Projektet omfattar även ett nytt tågradiosystem för lokalbanorna.

7.14 Driftprojekt: Trafikupphandling E 20

Sponsor: Ulla Markström

Trafikslag	Komponent	Tidplan	Beslutsfas
Lokaltåg och buss	Trafik-drift	2010-2012	Genomförande
Genomförande- beslut (msek)	Utfall tom 2010 (msek)	Driftbudget 2011- 2012 (msek)	
16,6	11,6	21,4	

Driftprojektet är färdigställt. Trafikupphandling E20 inkluderar Tvärbanan, Saltsjöbanan, Roslagsbanan samt bussområdena Solna/Sundbyberg, Bromma, Sollentuna och

Datum
2011-12-13Identitet
SLDok-2011-61727Informationssäkerhetsklass
K1 (Öppen)

Norrort (Täby, Vaxholm och Åkersberga). Tilldelningsbeslut är fattat. Inget mer än överprövning och överlämning till linjen återstår.

7.15 Projekt: SL Access (e-handel, reskassa och prenumerationstjänst)

Sponsor: Gunnel Forsberg

Trafikslag	Komponent	Tidplan	Beslutsfas
Gemensamt	Gemensamma system	2003-2012	Genomförande
Genomförande- beslut (msek)	Utfall tom 2010 (msek)	Prognos 2011 (msek)	Investeringsplan 2012-2016 (msek)
682	603	113,0	25

Projektet omfattar SL:s nya betal- och biljettsystem SL Access med samtliga ingående delar och trafikslag.

Två delprojekt finns inom huvudprojektet i realiteten. Reskassan som ersättare till remsan och e-handel inom SL Access för köp och återladdning av biljetter via Internet.

7.16 Program Pendeltåg Trafikutveckling

Sponsor: Johan von Schantz

SL har ett antal pågående fordonsleveranser, planerade nyanskaffningar samt pågående depåprojekt där SL driver projekten. Utöver det planeras ny trafik till Uppsala via Arlanda. Inom ramen för dessa hanteras ett antal avtal och tidplaner samt tekniska frågor som i olika utsträckning kan påverka flera av pendeltågsprojekten.

Vidare finns beroenden till andra projekt och avtal, så som Citybanan och Stockholmstågs trafikavtal.

Programmet syftar till att samordna samtliga projekt, samt att både internt och externt hantera frågor på ett enhetligt sätt.

Vidare syftar programmet till att SL blir en tydlig kravställare mot projektens genomförande part. Följande projekt ingår i programmet:

Datum
2011-12-13

Identitet
SLDok-2011-61727

Informationssäkerhetsklass
K1 (Öppen)

Projekt: Kravställa X60B

Trafikslag	Komponent	Tidplan	Beslutsfas
PT	Fordon	2011-	Utredning
Genomförande- beslut (msek)	Utfall tom okt 2011 (msek)	Prognos 2011 (msek)	Investeringsplan 2012-2016 (msek)
	-		

Projektet avser framtagande av kravspecifikation för nästa generation pendeltåg vilka skall ersätta X10 samt möjliggöra trafikökning vid Citybanans öppnande.

Projekt: PT Ny trafik Stockholm - Uppsala

Trafikslag	Komponent	Tidplan	Beslutsfas
PT	Trafikdrift	2011-	Utredning
Genomförande- beslut (msek)	Utfall tom okt 2011 (msek)	Prognos 2011 (msek)	Investeringsplan 2012-2016 (msek)
1100	-	16,1	

Syftet är att stärka kollektivtrafiken i stråket Stockholm-Uppsala och till Arlanda för att öka resandet. Detta bidrar till att uppfylla Arlandas miljökrav (är en del i SATSA-projektet)

Projektet innebär en satsning på ny trafik, förbättrade stationer, integrerat biljettsortiment och samordnade biljettsystem

Projekt: ERTMS

Trafikslag	Komponent	Tidplan	Beslutsfas
PT	Fordon	2011-	Utredning
Genomförande- beslut (msek)	Utfall tom okt 2011 (msek)	Prognos 2011 (msek)	Investeringsplan 2012-2016 (msek)
245	-	-	

På det statliga järnvägsnätet planeras ett nytt signalsystem (ERTMS) kopplat till järnvägens samkörbarhet inom Europa. Projektet avser installation av ny ombordutrustning på samtliga pendeltågsfordon kopplat till det nya signalsystemet.

Datum
2011-12-13

Identitet
SLDok-2011-61727

Informationssäkerhetsklass
K1 (Öppen)

Projekt: Depå Nord Ost

Trafikslag	Komponent	Tidplan	Beslutsfas
PT	Depå	2011-	Utredning
Genomförande- beslut (msek)	Utfall tom okt 2011 (msek)	Prognos 2011 (msek)	Investeringsplan 2012-2016 (msek)
-	-	1000	

Projektet omfattar anskaffning av utökad pendeltågsdepåkapacitet i nordost. Arbete pågår att ta fram ett strategiskt koncept (konceptprogram) för omhändertagande av den utökade pendeltågsflottan med anledning av bygget av Citybanan och den planerade utökade trafiken till Uppsala.

Projekt: X60

Trafikslag	Komponent	Tidplan	Beslutsfas
PT	Fordon	2013	Utredning
Genomförande- beslut (msek)	Utfall tom okt 2011 (msek)	Prognos 2011 (msek)	Investeringsplan 2012-2016 (msek)
5279	5175	61	159,9

Projektet avser slutligt färdigställande av de 71 levererade X60-fordonen. Projektet har behövt fortgå längre än planerat. Orsak till detta är oklar specifikation och leverantörens långsamma progress i åtgärdandet av seriefel och tekniska brister. I det senast genomförandebeslutet uppskattades att projektet skulle löpa till och med 2010. Projektets nuvarande bedömning är att projektet inte kan slutföras förrän december 2013. Orsak till detta är långsam progress hos leverantören samt att verifieringen inte kommer att vara slutförd förrän i Q4 2013. Kontraktet med Alstom är tecknat i SL Infrateknik AB och redovisas i bolag 28. Det gäller även X60A.

Projekt: X60 A

Trafikslag	Komponent	Tidplan	Beslutsfas
PT	Fordon	2012	Utredning
Genomförande- beslut (msek)	Utfall tom okt 2011 (msek)	Prognos 2011 (msek)	Investeringsplan 2012-2016 (msek)
1100	2,318	10,7	667,7

Datum
2011-12-13Identitet
SLDok-2011-61727Informationssäkerhetsklass
K1 (Öppen)

Projektet ska anskaffa 12 stycken X60 optionsfordon för att planerad trafik till Uppsala ska kunna starta december 2012.

Projekten inom Program Pendeltåg trafikutveckling har nyligen samlats ihop och gått över till Projektavdelningen. Programmet kommer att uppdateras när det har samordnats fullt ut.

7.17 Program PT Trafikverkets åtgärder

Sponsor: Torbjörn Bodin

I Pendeltågssystemet pågår och planeras ett stort antal projekt som påverkar den fasta infrastrukturen. Dessa har till största delen Trafikverket som byggherre och drivs ej av SL. Dock är SL en mycket viktig part i egenskap av brukare och i vissa fall anläggningsägare vilket gör att SL är delaktig i projekten och beslut som fattas.

För dessa projekt gäller att genomförandeavtal med Trafikverket skall finnas där ansvarsförhållandena regleras. I många projekt finns även andra parter representerade, så som berörda kommuner.

Programmet syftar till att samordna samtliga projekt, samt att både internt och externt hantera frågor på ett enhetligt sätt.

Vidare syftar programmet till att SL blir en tydlig kravställare mot projektens genomförande part.

PT Trafikverkets åtgärder

Trafikslag	Komponent	Tidplan	Beslutsfas
Pendeltåg	BES(T) + Station	2011-2012	Genomförande
Genomförande- beslut (msek)	Utfall tom okt 2011 (msek)	Prognos 2011 (msek)	Investeringsplan 2012-2016 (msek)
227,7	103	51	-

Datum
2011-12-13

Identitet
SLDok-2011-61727

Informationssäkerhetsklass
K1 (Öppen)

Projekt: PT Ersättningstrafik vid avstängning av Pendeltåg

Trafikslag	Komponent	Tidplan	Beslutsfas
Pendeltåg	Trafikdrift	2011-2012	Genomförande
Genomförande- beslut (msek)	Utfall tom okt 2011 (msek)	Prognos 2011 (msek)	Investeringsplan 2012-2016 (msek)
30	-	-	-

Avser merkostnader som uppstår i form av ersättningstrafik i samband med avstängning pendeltågstrafik mellan Södertälje Hamn och Södertälje Centrum.

Projekt: PT Nynäsbanan utökad kapacitet

Trafikslag	Komponent	Tidplan	Beslutsfas
Pendeltåg	Station	2011-2012	Genomförande
Genomförande- beslut (msek)	Utfall tom okt 2011 (msek)	Prognos 2011 (msek)	Investeringsplan 2012-2016 (msek)
4,2	1,7	1,98	-

Omfattar stationerna Nynäsgård och Krigslida. Projekten är färdigställda och driftsatta, besiktning kvarstår. Projektet avslutas och överlämnas under Q1 2012.

Projekt: PT Brodepå infartsspår

Trafikslag	Komponent	Tidplan	Beslutsfas
Pendeltåg	BES(T)	2011-2012	Genomförande
Genomförande- beslut (msek)	Utfall tom okt 2011 (msek)	Prognos 2011 (msek)	Investeringsplan 2012-2016 (msek)
40	72,7	-	-

Projektet är färdigställt, avtalsskrivning mellan SL och Trafikverket angående marköverföring pågår.

Projekt: PT Södertäljedepå anslutningsspår

Datum
2011-12-13

Identitet
SLDok-2011-61727

Informationssäkerhetsklass
K1 (Öppen)

Trafikslag	Komponent	Tidplan	Beslutsfas
Pendeltåg	BES(T)	2011-2012	Genomförande
Genomförande- beslut (msek)	Utfall tom okt 2011 (msek)	Prognos 2011 (msek)	Investeringsplan 2012-2016 (msek)
100	72,5	0	-

Avser permanent anslutningsspår mellan nytt dubbelspår och Södertäljedepån. Arbetena utförs av Trafikverket inom projekt Dubbelspår Södertälje Hamn- Södertälje Centrum.

Projekt: PT Södertälje Hamn dubbelspår/stationshus

Trafikslag	Komponent	Tidplan	Beslutsfas
Pendeltåg	Station	2011-2012	Genomförande
Genomförande- beslut (msek)	Utfall tom okt 2011 (msek)	Prognos 2011 (msek)	Investeringsplan 2012-2016 (msek)
42	21	27,7	-

Ibruktage/driftsättning av stationshus 2012-01-23. Hela anläggningen driftsätts hösten 2012 enligt plan.

Projekt: PT Mäljarbanan etapp 1 och 2

Trafikslag	Komponent	Tidplan	Beslutsfas
Pendeltåg	BES(T)	2011-2012	Genomförande
Genomförande- beslut (msek)	Utfall tom okt 2011 (msek)	Prognos 2011 (msek)	Investeringsplan 2012-2016 (msek)
-	-	-	-

Datum
2011-12-13Identitet
SLDok-2011-61727Informationssäkerhetsklass
K1 (Öppen)**Projekt: PT Pendeltågstation Vega**

Trafikslag	Komponent	Tidplan	Beslutsfas
Pendeltåg	Station	2011-2017	Genomförande
Genomförande- beslut (msek)	Utfall tom okt 2011 (msek)	Prognos 2011 (msek)	Investeringsplan 2012-2016 (msek)
8	0,99	0,8	-

Successivkalkyl genomför med Trafikverket, kommunen och SL. Tillägg till genomförandeavtal under framtagande. Projekt enligt tidplan: byggstart Q1 2014, projektet färdigtställs 2017.

Projekt: PT Pendeltågstation Solna Norra

Trafikslag	Komponent	Tidplan	Beslutsfas
Pendeltåg	Station	2011-2013	Genomförande
Genomförande- beslut (msek)	Utfall tom okt 2011 (msek)	Prognos 2011 (msek)	Investeringsplan 2012-2016 (msek)
0	-	-	-

Projektet genomförs av Trafikverket och Råsta Projektutveckling som en del av Nationalarena- projektet. SL är medfinansiär enligt genomförandeavtal mellan SL, Trafikverket, Jernhusen, Råsta Projektutveckling och Solna stad avtal. Försening cirka 4 månader jämfört med plan. Ny beräknad tidpunkt för öppnande/ibruktagande är vecka 28 2013.

Projekten inom Program Trafikverkets åtgärder har nyligen samlats ihop nyligen och gått över till Projektavdelningen. Programmet kommer att uppdateras när programmet slutligen har definierats.

7.18 Program Slussen (Övergripande samordning)

Sponsor: Gunilla Glantz

Programmet är en samordning av SL:s åtgärder och behov i och angränsande till Sthlm stads Slussenprojekt. Syftet med slussen programmet är att skapa tydlighet i relation

Datum
2011-12-13Identitet
SLDok-2011-61727Informationssäkerhetsklass
K1 (Öppen)

med Staden och där med bättre möjlighet till helhetssyn gällande SL:s och stadens åtgärder. Programmet ger även möjlighet till tydligare samarbete med övriga intressenter, särskilt Nacka och Värmdö.

Program Slussen har nyligen gått över till Projektavdelningen och kommer att uppdateras när det slutligen har definierats.

7.19 Driftprojekt: UH2012- Drift och underhåll av fast infrastruktur

Sponsor: Johan von Schantz

Trafikslag	Komponent	Tidplan	Beslutsfas
Tunnelbana- lokalbana	BEST(T) operations	2012	Genomförande
Genomförande- beslut (msek)	Utfall tom 2010 (msek)	Driftbudget 2011- 2012 (msek)	
350	-	-	

Drift och underhåll av fast infrastruktur, (BEST; Bana, El, Signal, Tele) är för tunnelbanan och lokalbanorna uppdelade på ett flertal olika kontrakt. Merparten av dess kontrakt löper ut hösten 2012. Därför måste en ny upphandling genomföras.

Upphandlingen omfattar huvuddelen av SL:s spårssystem inom Bana (inklusive broar och tunnlar), El och Signal.

Ambitionen är att vissa funktioner som tidigare legat hos SL kommer att flyttas över till entreprenören genom ett större inslag av funktionsantaganden.

Upphandlingen är av central betydelse för den långsiktiga tekniska nivån på den fasta infrastrukturen.

Datum
2011-12-13

Identitet
SLDok-2011-61727

Informationssäkerhetsklass
K1 (Öppen)

8 Vd-uppdrag - Utvecklingsmål

Nedan redovisas de vd-uppdrag som leder mot respektive utvecklingsmål.

8.1 Kompetent strateg

”SL ska utveckla sin strategiska kompetens att utifrån ägarens krav och intressenters förväntningar föreslå och konsekvensbeskriva attraktiva ekonomiskt effektiva kollektivtrafiklösningar.”

Kompetent strateg - mätetal	Utfall 2010	Utfall sep 2011	Mål 2011	Mål 2012	Mål 2013	Mål 2014
Trafiknämndindex (TNI) *	-	-	-	-	-	-
Kommunindex (KMI)	55	-	-	-	-	-

**) Måltalen för 2012 och framåt ska baseras på mätning för 2011, som pågår. Förslag till måltal tas upp i TN i mars 2012.*

***) Mätning för 2011 pågår. Klart mitten av december. Förslag till måltal tas upp i TN i mars 2012.*

Id	Vd-uppdrag – Kompetent strateg (KS)	Klart
SU KS 1	Leda SL:s utvecklingsarbete avseende aspekter inom socialt ansvar	2012
SU KS 2	Leda utarbetandet av mätetal och mätmetod för trafiknämndsindex (TNI)	2012
TF KS 1	Utveckla arbetssätt och metoder för förvaltningsuppdraget	Löpande

Datum
2011-12-13

Identitet
SLDok-2011-61727

Informationssäkerhetsklass
K1 (Öppen)

8.2 Kompetent projektgenomförare

"SL ska öka förmågan att genomföra program och projekt inom ramen för tid, kvalitet och budget"

Kompetent projektgenomförare – mätetal*	Utfall 2010	Utfall sep 2011	Mål 2011	Mål 2012	Mål 2013	Mål 2014
Projekt enligt plan, tid	-	-	67 %	70 %	75 %	80 %
Projekt enligt plan, kvalitet	-	-	100 %	100 %	100 %	100 %
Projekt enligt plan, ekonomi	-	-	100 %	100 %	100 %	100 %

**) Mäts på månadsbasis utifrån ledningsrapportpaketet som andelen "gröna projekt" i dimensionerna tid, kvalitet och ekonomi, vilket innebär att projektet går enligt plan. Nollmätning kan inte ske för 2010 p.g.a. att uppföljning enligt dagens modell började genomföras i och med den nya organisationen*

Id	Vd-uppdrag – Kompetent Projektgenomförare (KP)	Klart
VE KP 1	Leda arbetet med att vidareutveckla SL:s arbetssätt, metod och verktyg för projektuppföljning	löpande
TF KP 1	Anpassa TF:s projektverksamhet till SL:s metodik	löpande
PA KP 1	Vidareutveckla SL:s arbetssätt, metod och verktyg för projektgenomförande	löpande

8.3 Effektiv styrning

"SL ska genom en integration av strategisk planering, investeringar och affärsförvaltning säkerställa en effektiv styrning av verksamheten mot de övergripande målen"

Effektiv styrning - mätetal	Utfall 2010	Utfall sep 2011	Mål 2011	Mål 2012	Mål 2013	Mål 2014
Prognossäkerhet per aug, resultat % *	1,1 %	-	< +/-1%	< +/-1%	< +/-1%	< +/-1%
Prognossäkerhet investeringar per aug, årets utfall/prognos % **	95 %		95 – 105 %	96 – 104 %	96 – 104 %	97 – 103 %
Utfall investeringar/årsbudget % ***	105 %	-	85 – 115 %	90 – 110 %	92 – 108 %	92 – 108 %

**) Avvikelse i % av verksamhetens totala kostnader, måltal < +/-1 %.*

****)Mäts som prognosvärdets andel av faktiskt utfall, helår.*

*****) Mäts som faktiskt utfall i förhållande till budget, helår.*



Datum
2011-12-13

Identitet
SLDok-2011-61727

Informationssäkerhetsklass
K1 (Öppen)

Id	Vd-uppdrag – Effektiv styrning	Klart
SU ES 1	Leda utarbetandet av mätetal och mätmetod för marknadsandel	2012
SU ES 2	Upplåtelseformer för depåer, mötesplatser mm äga, hyra, avkastning etc.	löpande
VE ES 1	Leda arbetet med att utveckla och kvalitetssäkra rapportering inom ramen för avdelningens uppdrag med avseende på arbetssätt, systemstöd, innehåll, struktur och frekvens	löpande
VE ES 2	Leda arbetet med att utveckla och implementera en väl fungerande dokument- och diarierhantering	2012
VE ES 3	Leda arbetet med att utse processansvariga för befintliga processer samt övergripande rutiner för processarbetet så att de uppdateras i enlighet med ny organisationsstruktur	2012
VE ES 4	Leda arbetet med att ta fram Internkontrollplan	2012
VE ES 5	Leda arbetet med att utveckla en gemensam kalkylmodell för investerings- och trafikkalkylering	2012
VE ES 6	Leda arbetet med att följa upp genomförandet av de åtgärder i revisorernas rapport som prioriterats av vd	2012
VE ES 7	Leda utarbetandet av mätetal och tillhörande mätmetod för målen i strategiska kartan	2012
VE ES 8	Leda arbetet med att vidmakthålla SL:s miljöcertifikat ISO 14001	2012
VE ES 9	Leda arbetet med att utveckla och kvalitetssäkra planering, budgetering, prognostisering och uppföljning av investeringar samt investeringsplan och upphandlingsplan	löpande
TF ES 1	Utveckla metoder för uppföljning och korrigerande åtgärder	Löpande
JR ES 1	Leda IR-granskningar enligt IR-plan 2012	2012
JR ES 2	Leda framtagandet av internrevisionsplan 2013	2012
JR ES 3	Leda SL:s samverkan med externa revisionsorgan	löpande
JR ES 4	Leda förvaltningen av de styrdokument som avdelningen svara för	löpande
PA ES 1	Utveckla projektstyrning	2012

Datum
2011-12-13

 Identitet
SLDok-2011-61727

 Informationssäkerhetsklass
K1 (Öppen)

8.4 Affärsmässig beställare

"SL ska genom en aktiv affärsutveckling och affärsförvaltning säkerställa kvalitet och effektivitet i utförande av trafikdrift och underhåll av infrastruktur."

Affärsmässig beställare - mätetal	Utfall 2010	Utfall sep 2011	Mål 2011	Mål 2012	Mål 2013	Mål 2014
Leverantörsindex (AMI*)	69	-	70	-	-	-

**) Mätning för 2011 pågår. Förslag på måttal tas upp i TN i mars 2012.*

Id	Uppdrag – Affärsmässig beställare	Klart
TF AB 1	Vidareutveckla en strukturerad avtalsuppföljning	Löpande
TF AB 2	Vidareutveckla SL:s trafikmätningar	Löpande
JR AB 1	Leda juridisk granskning av avtal enligt riktlinjer för juridisk avtalsgranskning, SL-2008-12446	löpande
JR AB 2	Leda tvistehantering i domstol samt leda SL:s talan i ARN samt i förhållande till JO och DO	löpande
PA AB 1	Vidareutveckla affärsmässigheten inom projektverksamheten.	2012

8.5 Attraktiv arbetsgivare

"SL ska öka förmågan att attrahera och behålla medarbetare med rätt kompetens."

Attraktiv arbetsgivare - mätetal	Utfall 2010	Utfall sep 2011	Mål 2011	Mål 2012	Mål 2013	Mål 2014
Motiverad-medarbetarindex (MMI)	i.u. *	-	60	62	64	66

**) Ej jämförbart p.g.a. nya frågor.*



Datum
2011-12-13

Identitet
SLDok-2011-61727

Informationssäkerhetsklass
K1 (Öppen)

Id	Uppdrag – Attraktiv arbetsgivare	Klart
HR AA 1	Medarbetarutveckling	2012
HR AA 2	Leda arbetet med att förbättra SL:s attraktivitet som arbetsgivare	2012
HR AA 3	Hälsospåret	2012
HR AA 4	Leda arbetet med att värdera samtliga tjänster i Broad-Bandingsystemet	2012
HR AA 5	Ledarutveckling: - Mentorprogrammet. - Nätverket Ung och chef. - Utveckling i ledningsgrupper. - Ny som ledare. - Chef på SL.	2012
HR AA 6	Skapa förutsättning för en trivsamt och effektiv arbetsplats	löpande
PA AA 1	Utveckla kompetensen hos projektledarna.	2012

Datum
2011-12-13Identitet
SLDok-2011-61727Informationssäkerhetsklass
K1 (Öppen)

9 Vd ledningsprocess – uppföljning

9.1 Vd:s och vice vd:s enskilda uppföljning med avd. chefer

Uppföljning av samtliga vd-uppdrag sker löpande under året och presenteras av respektive avdelningschef i vid uppföljningsmöte med vd och vice vd.

9.2 Möten i SL ledningsgrupp 2012

SL:s ledningsgrupp utses av vd och är ett rådgivande organ för vd. Ledningsgruppen sammanträder när vd så påkallar, normalt varje måndag med undantag för semesterperioder.

9.3 Sammanträdesdagar för Trafiknämnden 2012

Trafiknämnd	Styrelsemöte beredning av TN-ärenden
24 jan	10 jan
21 feb	31 jan
27 mar	6 mar
17 apr	29 mar
22 maj	3 maj
19 jun	29 maj
-	
28 aug	7 aug
25 sep	4 sep
16 okt	27 sep
13 nov	23 okt
11 dec	20 nov

Datum
2011-12-13Identitet
SLDok-2011-61727Informationssäkerhetsklass
K1 (Öppen)

9.4 Tidplan för rapportering av månadsbokslut, årsbokslut, och prognoser

Rapportering av den ekonomiska uppföljningen till SLL sker enligt en gemensam tidplan för alla rapporterande enheter inom landstinget. Rapporteringen utgörs av kvartalsrapporter för mars och september, delårsbokslut per juni samt årsbokslut per december. Utöver detta lämnas månadsrapporter. Exakta rapporteringstidpunkter finns ännu inte att tillgå.

	Månadsrapport inklusive prognos till SLL, avseende period	Delårsrapport inklusive prognos till SLL	Förvaltningsberättelse (årsbokslut) till SLL
Jan			
Feb	X		
Mar			
Apr	X		
Maj	X		
Jun		X	
Jul			
Aug	X		
Sep			
Okt	X		
Nov	X		
Dec			X



Datum
2011-12-13

Identitet
SLDok-2011-61727

Informationssäkerhetsklass
K1 (Öppen)

9.5 Övergripande tidplan för rapportering av budget 2013

SLL Ekonomi och Finans sänder ut anvisningar	16 jan
Budgetunderlag 2013 inkl. bilagor och plan för åren 2013-2014 ska senast behandlas i nämnd/styrelse samt rapporteras till SLL Ekonomi och Finans	23 mar
Landstingsstyrelsens förvaltning lämnar förslag (tjänsteutlåtande) till budget 2013 med planåren 2014 – 2015 och investeringar 2013 – 2017	16 apr
Landstingsstyrelsen beslutar om budget 2013 och plan för åren 2014-2015	22 maj
Landstingsfullmäktige beslutar om budget 2013 och plan för åren 2014-2015	12/13 jun
Slutlig budget 2013 och plan för åren 2014-2015 skall senast behandlas i nämnd/styrelse samt rapporteras till SLL Ekonomi och Finans	1 okt
Landstingsstyrelsen beslutar om slutlig budget 2013	13 nov
Landstingsstyrelsen anmäler slutlig budget 2013 i Landstingsfullmäktige	4 dec
Verksamhetsplanen för AB Storstockholms Lokaltrafik inklusive färdtjänstverksamheten 2012 behandlas av SL:s styrelse och trafiknämnden den 20 december 2011	

Madeleine Raukas
Tf verkställande direktör
AB Storstockholms Lokaltrafik

Verksamhetsplan 2012

Waxholms Ångfartygs AB





Innehåll

1	Inledning.....	3
1.1	Verksamhetsplanens syfte.....	3
2	Förutsättningar för Verksamhetsplan och Budget 2012.....	3
2.1	Ägardirektiv	3
2.2	Planeringsförutsättningar och direktiv från SLL för planeringsperioden	4
3	Strategisk karta.....	6
3.1	Verksamhetsidé.....	6
3.2	Vision	6
3.3	Övergripande mål och utvecklingsmål.....	7
4	WÅABs organisation	9
5	WÅABs budget 2012	10
5.1	Resultaträkning.....	10
5.2	Investeringar.....	11
6	Uppdrag och budget – Utvecklingsmål	14
6.1	Kund.....	14
6.1.1	Kollektivtrafik på vatten	14
6.1.1.1	Skärgårdstrafik	15
6.1.1.2	Hamntrafik	17
6.1.1.3	Godstrafik	17
6.1.1.4	Gemensamt	17
6.2	Leverantör	21
6.3	Medarbetare.....	23
6.4	Samhälle	25
6.5	Ägare	28
7	Vd ledningsprocess – uppföljning.....	30
7.1	Möten i WÅAB ledningsgrupp 2012	30
7.2	Sammanträdesdagar för WÅABs styrelse och Trafiknämnden 2012	30
7.3	Tidplan för rapportering av månadsbokslut, årsbokslut och prognoser	30
7.4	Övergripande tidplan för rapportering av budget 2013.....	30

1 Inledning

1.1 Verksamhetsplanens syfte

Verksamhetsplanens syfte är att ge en samlad bild av verksamhetens riktning i form av önskade resultat, prioriterade aktiviteter och ramar för det kommande året.

Verksamhetsplanen är också ett underlag för utveckling och förbättring av verksamheten. Planen ska koppla den kortsiktiga verksamhetsstyrningen med den långsiktiga visionen och strategin. Nyckeln till planens aktiva fortlevnad är att strategiska nyckeltal kontinuerligt värderas till grund för erfarenhetsåterföring, nulägesanalys och framtidsplanering.

Verksamhetsplanen utgår från den beslutade budgeten för 2012. Till nästa verksamhetsplan kommer WÅAB att utöka tidsperspektivet till treårigt.

Planen är ännu inte heltäckande utan mycket arbete återstår. För det fortsatta arbetet med att få VP att bli ett planeringsverktyg för styrning och utveckling behövs införande av en process som består av internt arbete såsom projektmöten och seminarier där företagets anställda har en aktiv roll.

2 Förutsättningar för Verksamhetsplan och Budget 2012

2.1 Ägardirektiv

Enligt de av landstingsfullmäktige år 2010 beslutade specifika ägardirektiven för WÅAB har bolaget följande uppdrag:

- Bolaget skall kontinuerligt genomföra de åtgärder som beslutats av trafiknämnden vad avser utveckling av passagerar- och godstrafik i skärgården för fastboende, fritidsboende och andra besökare.
- Bolaget skall även kontinuerligt genomföra de åtgärder som beslutats av trafiknämnden vad avser utveckling av arbetsresor och resor för besökare i hamntrafiken.
- Bolaget skall verka aktivt för att utveckla eget och entreprenörers tonnage vad beträffar tillgänglighet, kvalitet, miljö, säkerhet och komfort. Ett gott underhåll skall syfta till hög drifttillgänglighet samt bibehållna värden och standard.
- Det särskilda ansvar SLL tagit för det kulturhistoriska tonnaget (Storskär, Norrskär och Västan) skall förvaltas väl.

- Bolaget skall aktivt verka för att vidareutveckla de affärsmässiga relationerna med anlitade entreprenörer för person- och godstransporter. Särskild uppmärksamhet skall ägnas åt uppföljning av ingångna avtal med entreprenörer.
- Bolaget skall sträva efter att finna lämpliga incitamentsystem för anlitade entreprenörer.
- Bolaget skall bedriva en aktiv dialog med faktiska och potentiella resenärer för att få dessa att besöka skärgården och resa med Waxholmsbolaget och som ett led i detta regelbundet bl a genomföra olika typer av resenärs-, kund- och marknadsanalyser i syfte att öka effektivitet och säkerhet inom kollektivtrafiksystemet.
- Bolaget skall i enlighet med trafiknämndens beslut samverka med externa intressenter såsom skärgårdskommunerna, Banverket, SJ, Rikstrafiken, Länsstyrelsen i Stockholms län samt Skärgårdsstiftelsen.
- Bolaget skall i sin verksamhet eftersträva hög kostnadseffektivitet samt bedriva sin verksamhet affärsmässigt och med beaktande av samhällsekonomiska bedömningar.
- Landstingets ekonomiska krav på bolaget fastställs årligen av landstingsfullmäktige i samband med beslut om nästkommande års budget.

2.2 Planeringsförutsättningar och direktiv från SLL för planeringsperioden

Waxholmsbolagets planering av *trafikens omfattning* sker, förutom av de specifika ägardirektiven, även av

- Principerna i Regionala utvecklingsplanen (RUFS)
- Delregional utvecklingsplan för Stockholms kust och skärgård
- Skärgårdspolitiskt program
- Trafikförsörjningsprogram

Övriga *förutsättningar* för verksamheten utgörs av

- Budget med dess anvisningar och antaganden
- Investeringsbudgeten
- Landstingsbidraget
- Taxebestämmelser

Landstingsfullmäktige kan dessutom göra *specifika uttalanden om sjötrafiken* och ge *särskilda uppdrag åt Trafiknämnden* där Waxholmsbolaget berörs. I landstingsfullmäktiges budget för 2012 har följande anknytning till Waxholmsbolaget.

Sjötrafik

Väl fungerande transporter är avgörande för en levande skärgård. Genom pålitliga, punktliga, miljövänliga och effektiva transporter i ett för tiden anpassat linjenät, ska Waxholmsbolaget se till att passagerare och gods kommer fram som utlovat.



Tidtabeller, information, biljett- och taxesystem ska samordnas med kollektivtrafiken på land, dock ska sjötrafiken även fortsättningsvis ha egna taxeregler. Miljöarbetet inom sjötrafiken fortgår med målet om att öka andelen förnybara bränslen. Tillgängligheten i skärgårdstrafiken ska öka genom att tillgänglighetsfrågor planeras tillsammans med kollektivtrafiken på land, färdtjänsten och berörda kommuner. Goda bytesmöjligheter mellan olika trafikslag beaktas så att hela resan underlättas.

I samband med Stockholms stads ombyggnad av Slussen måste det i framtiden möjliggöras att sjötrafik kan vara en del av en väl fungerande kollektivtrafik.

Effektivare verksamhet och organisation

Tydligheten i ansvarsfördelningen ska förstärkas. En tydlig ansvarsfördelning mellan Trafiknämnden och entreprenörerna är central för att kollektivtrafiken ska bli så bra och effektiv som möjligt.

Särskilda uppdrag till Trafiknämnden

- Trafiknämnden ges i uppdrag att utreda möjligheten att genom en mer flexibel taxa i skärgårdstrafiken möjliggöra ett bättre kapacitetsutnyttjande av befintliga båtar särskilt under vår och höst och därmed förlänga besökssäsongen och stärka skärgården som besöksdestination. Syftet är att stimulera det lokala företagandet och skapa fler arbetstillfällen i Stockholms skärgård (se 6.5 Ägare).
- Trafiknämnden får i uppdrag att upphandla ett helhetsansvar för skärgårdstrafiken. I samband med detta kan även frågan om eventuell trafik i nord-sydlig riktning belysas (se 6.2 Leverantör).
- Trafiknämnden ska under 2012 fortsätta att utreda behovet av båttrafik på Stockholms inre vatten genom att utveckla försök med nya pendelbåtslinjer (se 6.1.1. Kund).



3 Strategisk karta

3.1 Verksamhetsidé

Waxholmsbolaget upphandlar kollektivtrafik till sjöss i Stockholms hamn och skärgård samt godstrafik för skärgården. Waxholmsbolaget äger, försäkrar och har det övergripande förvaltningsansvaret för det egna strategiskt viktiga tonnaget. Bolaget har ansvar för trafikplanering, trafikledning, trafikupplysning, taxe- och kortadministration, information och marknadsföring samt övrig kundservice.

Syftet med verksamheten är att bidra till en levande skärgård året runt. Detta ligger till grund för bolagets verksamhetsidé och som tillsammans med landstingsfullmäktiges mål, uppdrag och direktiv styr verksamheten. Waxholmsbolagets affärsidé är följande.

- Waxholmsbolaget är det landstingsägda rederi som ansvarar för den kollektiva landstingssubventionerade sjötrafiken i Stockholms skärgård.
- Waxholmsbolaget ska utforma sjötrafiken för att stödja en levande skärgård året runt.
- För att tillfredsställa behoven av sjötrafik ska upphandling och samarbete ske med andra rederier, SL och övriga trafikutövare.
- Waxholmsbolaget säkerställer pålitliga och effektiva person- och godstransporter till, från och inom Stockholms skärgård till en definierad kvalitet, miljö-, och turstandard.

3.2 Vision

Waxholmsbolagets vision är följande

- Waxholmsbolaget erbjuder alla resenärer goda resmöjligheter i Stockholms skärgård, med god turtäthet året runt i ett i tiden anpassat linjenät.
- I framtiden agerar Waxholmsbolaget som samarbetspartner och beställare av den landstingssubventionerade sjötrafiken på en marknad med många olika aktörer. Alla i bolagets tidtabeller förekommande transportmedel är branschledande beträffande kvalitet, miljö, komfort och säkerhetsanpassning.
- Medarbetarna har känsla för och är lyhörda för kundernas behov genom att, på ett kompetent och professionellt sätt, anpassa och utveckla verksamheten.
- Medarbetarna ser även sin egen roll i företaget och sitt eget bidrag till företagets utveckling vilket successivt leder till effektivt resursutnyttjande och kvalitetsförbättringar.

3.3 Övergripande mål och utvecklingsmål

Verksamhetsplanen beskriver de satsningar som är planerade inom respektive perspektiv för att uppnå de övergripande målen för 2012.

Utöver dessa satsningar genomförs det löpande uppdraget inom Waxholmsbolagets verksamhetsområden för att behålla befintlig nivå.

Under 2012 planerar Waxholmsbolaget att

- Ta fram en strategisk karta
 - se över verksamhetsidé och vision utifrån de specifika ägardirektiven
 - ta fram en värdegrund
 - utveckla en målstruktur som knyter an till uppdraget via ägardirektiv och budgetanvisningar
 - ta fram hållbara utvecklingsmål
 - beskriva de viktigaste strategierna kopplat till respektive perspektiv
- Säkerställa mätmetoder och arbetssätt kopplat till målen

Tabellen på nästa sida omfattar perspektiven Kund, Leverantör, Medarbetare, Samhälle och Ägare. För respektive perspektiv har ett övergripande mål formulerats och för vissa av utvecklingsmålen finns styrmått och styrtal framtagna sedan tidigare. För de utvecklingsmål som saknar styrmått och styrtal kommer en utredning att göras under året för att ta fram dessa.



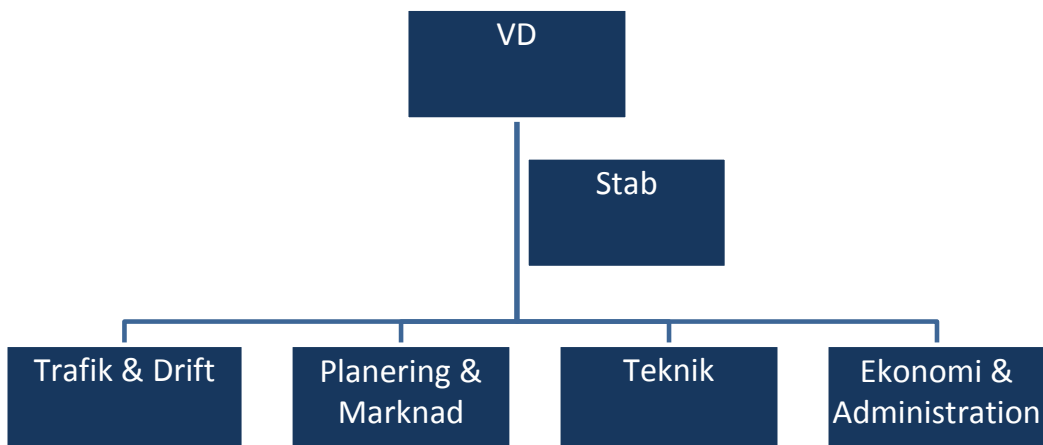
Kund	Utfall 2010	Mål 2011	Mål 2012
<i>Övergripande mål</i> Fler och mer nöjda kunder			
<i>Utvecklingsmål</i> Kundnöjdhet, %	89	92	92
Tidspassning, % ¹	78	83	83
Leverantör	Utfall 2010	Mål 2011	Mål 2012
<i>Övergripande mål</i> Affärsmässig upphandling och avtalsuppföljning			
<i>Utvecklingsmål</i> Nytt mål ska tas fram			x)
Medarbetare	Utfall 2010	Mål 2011	Mål 2012
<i>Övergripande mål</i> Motiverade och kompetenta medarbetare			
<i>Utvecklingsmål</i> Medarbetarindex	76	77	71
Samhälle	Utfall 2010	Mål 2011	Mål 2012
<i>Övergripande mål</i> Minskade utsläpp till luft från fartyg som WÅAB äger Minska svallvågor			
<i>Detaljerade mål</i> 50% av fartygen värms med värmepump			x)
<i>Utredningsmål</i> ”Konceptfartyg” som möter målen			x)
Ägare	Utfall 2010	Mål 2011	Mål 2012
<i>Övergripande mål</i> Ekonomi i balans			
<i>Utvecklingsmål</i> Årets resultat, mkr	1,2	0,1	0
Skattefinansieringsgrad, %	63	66	65
Nettokostnad/personkm, kronor			x)

¹ Översyn av mätmetod görs under 2012

x) Målvärde ska utredas under 2012

4 WÅABs organisation

Efter beslut i styrelsen i slutet av 2010 ser WÅAB s organisation ut enligt följande



WÅAB har 23 fast anställda med i medeltal 15 timanställda under sommarsäsongen främst inom Trafik och Drift, vilket medför att antalet årsanställda blir 30.

I Stab ingår bl. a. upphandling.

Under 2012 kommer en översyn av Waxholmsbolaget och dess verksamhet, eventuella förtydliganden av Waxholmsbolagets specifika ägardirektiv, möjliga organisationsstrukturer etc. att genomföras.

5 WÅABs budget 2012

5.1 Resultaträkning

Resultatet budgeteras till 0 mkr i enlighet med fullmäktiges budgetbeslut. Intäkter från resenärsavgifter ökar med 8 procent jämfört med budget 2011 och med 7 procent jämfört med bokslut 2010. Intäktsökningen kommer från taxehöjning i hamntrafiken med 5 kronor per biljett samt förväntad resandeökning i skärgårdstrafiken. Beräkning sker utifrån en genomsnittsmetod baserat på de senaste fem årens intäkter som i sin tur baseras på resandet.

Verksamhetens kostnader ökar med 6 procent jämfört med budget 2011 och med 5 procent jämfört med bokslut 2010. Ökade kostnader härrör från högre kostnad för den köpta trafikproduktionen, som styrs av indexerade avtal. Dessa innehåller dels teknikkostnader för fartygen och dels personalkostnader. Andelen personalkostnader utgör huvuddel av indexet, fördelningen är 80/20. Personalkostnadsutveckling sker utifrån nya löneavtal för sjöfartsanställda. Bland kostnaderna för köpt trafik ingår även godstrafik. Ingen utbudsökning av trafiken budgeteras jämfört med 2011.

RESULTATRÄKNING (Mkr)	Budget (BU) 2012	Budget (BU) 2011	Utfall (AC) 2010	Förändring BU12/BU11	Förändring BU12/AC10
VERKSAMHETENS INTÄKTER					
Resenärsavgifter*	108	99	100	8%	7%
Försäljning övr. tjänster**	19	19	20	-2%	-7%
Landsstingsbidrag	235	215	212	9%	11%
Övriga intäkter	0	0	3	11%	-88%
S:A VERKSAMHETENS INTÄKTER	362	334	336	8%	8%
<i>Varav internt SLL</i>	<i>258</i>	<i>237</i>	<i>234</i>	<i>9%</i>	<i>10%</i>
VERKSAMHETENS KOSTNADER					
Personalkostnader	-23	-23	-22	0%	1%
Köpt trafik	-202	-193	-187	4%	8%
Drivmedel/driftkostnader m.m.	-47	-45	-38	5%	24%
Reparationer/underhåll trafikverksamhet	-15	-19	-16	-21%	-4%
Hyses- och lokalkostnader	-6	-7	-9	-18%	-32%
Inhyrd Personal	0	0	-1	-141%	-66%
Övriga kostnader	-16	-19	-21	-14%	-24%
Kostnadsreducering	0	15	0		
S:A VERKSAMHETENS KOSTNADER	-308	-290	-293	6%	5%
<i>Varav internt SLL</i>	<i>-1</i>	<i>-1</i>	<i>-1</i>	<i>0%</i>	<i>0%</i>
Avskrivningar	-41	-34	-34	19%	18%
Finansnetto	-13	-10	-8	29%	69%
ÅRETS RESULTAT	0	0	1		

* Trafikantavgifter ** Ingår försäljning mtrl o varor

Driftkostnader i resultaträkningen avser främst kostnader för drivmedel, som budgeterats med Waxholmsbolagets genomsnittliga pris i augusti 2011 plus 7 procent. Konsumtionsvolymen



är oförändrad mellan åren. Drivmedelspriset är mycket osäkert med globala påverkansfaktorer och således mycket svårt att förutsäga. Waxholmsbolaget bevakar bränslepriserna 2 ggr per månad och möjlighet till säkring finns. Diskussioner har förts med en bank för att vid behov snabbt kunna säkra bränslepriset.

I driftkostnaderna ingår lager- och förrådskostnader, elförsörjning av kajer och bryggor för fartyg samt från 2011 hamnavgifter, som tidigare belastade hyreskostnaderna med 2,5 mkr.

Budgeterat underhåll avser samtliga fartyg bl a navigationsutrustning, kameraövervakning, livbälten och livflottar. Kostnader för reparationer och underhåll av fartyg, bryggor och kajplatser minskar jämfört med budget 2011 och bokslut 2010. Detta hänger samman med lägre underhållskostnad för ångfartygen Storskär och Norrskär. Under 2011 genomförs extra ordinära underhållsinsatser i ångmaskinerna, vilket bidrar till de höga kostnaderna det året. Stockholms hamns ombyggnad av Strömkajen påbörjades hösten 2009 och kommer att pågå under fyra år. Detta påverkar Waxholmsbolagets verksamhet vid kajen och därmed också kostnaderna. Waxholmsbolagets terminal har rivits och ersatts av en temporär byggnad där verksamheten fortgår till hösten 2012 då den nya terminalen ska vara färdigställd.

Andelen övriga kostnader minskar. Mellan 2011 och 2010 bland annat på grund av omföring av hamnavgifter från hyreskostnad till driftkostnad och mellan 2012 och 2011 för färre köpta externa tjänster. Cirka 35 procent av övriga kostnader utgörs av informations- och marknadsföringskostnader för trafiken. Cirka 20 procent utgörs av IT-kostnader, vilka är nödvändiga för utveckling och modernisering av system och rutiner dels för övervakning av trafikdriften, dels för underhållssystem för fartygen och dels för ekonomi och administration.

Kapitalkostnaderna ökar i takt med ökande investeringar sammanlagt med 10 mkr dvs. 23 procent jämfört med budget 2011. Ökningen jämfört med 2010 är 27 procent med anledning av högre avskrivningar för nyinvesteringar och ett högre ränteläge.

5.2 Investeringar

Beroende på investeringarnas omfattning hanteras objekten som namngivna objekt eller som objekt inom ramen för ospecificerade objekt.

Ramar och beräkningsprinciper

Waxholmsbolaget är ägare av infrastruktur i skärgårds- och hamntrafiken i form av fartyg och vissa anläggningar såsom bunker- och miljöstationer mm. Rederiet har därmed det långsiktiga ansvaret för motsvarande kapital. Det innebär, under förutsättning att trafiken bibehålls och utvecklas, att investeringsmedel löpande måste avsättas för att kapacitet, kvalitet och värden ska bibehållas. Investeringar i fartyg/annan infrastruktur över 15 mkr ska specificeras liksom investeringar i maskiner/inventarier över 10 mkr. Här redovisas samtliga planerade investeringar medan investeringskalkylerna specificerar investeringar på 10 mkr respektive 15 mkr eller mer.

Planenliga avskrivningar görs med 5 procent årligen för sommartonnage, vilket ger en ekonomisk livslängd på 20 år. Vintertonnage beräknas ha en ekonomisk livslängd på 25 år.

För att bibehålla värde och standard på skärgårdsflottan innebär detta teoretiskt att tonnage de närmaste åren framöver bör förnyas med ett sommarfartyg vartannat år och ett vinterfartyg vart tredje eller fjärde år. I vissa fall kan en omfattande ombyggnad och renovering av fartygen vara ett alternativ. Investeringar i befintligt tonnage skrivs av under det antal år som återstår av fartygets avskrivningstid. Strategi för förnyelse och upprustning av eget och entreprenörers tonnage prioriteras under planeringsperioden.

Tonnage som förekommer i Waxholmsbolagets tidtabeller ska vara branschledande vad avser tillgänglighet, kvalitet, miljö, komfort och säkerhet. För att leva upp till dessa standardkrav fordras en kontinuerlig uppföljning av utvecklingen inom branschen samt att både eget och entreprenörers tonnage förnyas och utvecklas.

Investeringsbudget 2012 – 2016

Investeringar (Mkr)	BU 2011	BU 2012	P 2013	P 2014	P 2015	P 2016
Trafikinvesteringar	37	49	21	42	57	60
Maskiner / Inventarier/IT	9	23	26	6	8	7
Mark / Anläggning	9	10	7	3	1	1
Summering	55	81	54	51	66	68

Investeringar fördelas på nyinvesteringar, reinvesteringar samt investeringar till följd av myndighetskrav. Fördelningen sker i syfte att möjliggöra uppföljningen av landstingets finansiella mål. Syftet med investeringarna är att vidmakthålla flottans nuvarande standard, uppfylla gällande krav avseende sjövärdighet, miljö, arbetsmiljö och tillgänglighet för funktionshindrade samt att ersätta uttjänta fartyg med nya utifrån hänsyn tagen till stigande underhållskostnader. Investeringarna ska även stärka kollektivtrafikens attraktivitet och konkurrenskraft. Nybeställningar sker på basis av Regionplanen där intentionerna om framförallt förtätad trafik under lågsäsong till vissa öar sannolikt kräver utökning av flottan.

Investeringarna budgeteras till sammanlagt 81 mkr år 2012 och till 320 mkr för perioden 2012-2016. Det är en ökning med 77 mkr jämfört med föregående femårsperiod 2011 – 2015. Förändring utgörs av reinvesteringar i befintligt tonnage som ersättning för nyinvesteringar. Begränsade reinvesteringar i ångfartygen Storskär och Norrskär belastar driften.

Fartygsinvesteringar

För genomförande av trafikuppdraget fordras investeringar i flottan. Förutom kontinuerligt underhåll krävs uppgraderingar och förnyelse för att upprätthålla flottans standard med höga krav på säkerhet, miljö och tillgänglighet.

Indikationer på stigande underhållskostnader åren framöver och krav på tillgänglighet beräknas medföra behov av omfattande reinvesteringar eller ersättningstonnage för fartygen Skärgården (byggd 1978) och Roslagen (byggd 1979). Underhållsbehov avseende Waxholm I och Waxholm II (båda byggda 1983) beräknas medföra behov av att reinvestera i eller ersätta åtminstone ett av fartygen. Fartygens växlar närmar sig "end of life". Däck och överbyggnader bedöms kräva omfattande reinvesteringar.

Ej verkställda nyinvesteringar av fartyg medför ett betydande behov av reinvesteringar för att säkerställa drifttillgänglighet, sjösäkerhet, arbetsmiljö och tillgänglighet för funktionshindrade. För Skärgården och Roslagen bedöms behovet av reinvesteringar till 20 mkr vardera plus projekteringskostnad 0,5 mkr. För Waxholm I och Waxholm II bedöms utgiften till 30 mkr vardera, plus tillkommande projekteringskostnad 0,5 mkr. Ett av fartygen, Waxholm I planeras för en särskild miljöåtgärning genom studier under 2012 kring möjligheten att tillämpa gasdrift, i ett gas-elektriskt framdrivningsmaskineri. Sammanlagda investeringsutgiften för dessa fartyg under perioden 2013-2016 beräknas till 100 mkr.

Reinvesteringar i övriga fartyg och nödvändiga miljöinvesteringar beräknas till 31 mkr för 2012. Åtgärder genomförs främst i V-fartyg och utgörs i huvudsak av maskinbyten, ombyggnad av värmesystem och inredningar. Uppgradering av Djurgårdsfärjor fortsätter genom uppgradering av Djurgården 10. Säkerhetsinvesteringar görs bland annat genom utbyte av livräddningssystem och beräknas till 3 mkr för 2012. Helrenovering av det åldriga motorfartyget Västan slutförs och totalkostnaden beräknas till 23 mkr, varav 15 mkr år 2012.

Vidare påbörjas under 2012 studier avseende ett nytt, mindre året-runt-fartyg som ersättning för ett gammalt entreprenörsfartyg som inte längre är tillgängligt (Kung Ring från 1902). Lämpligt tonnage för aktuell trafik i norra skärgården finns inte att tillgå idag.

Maskiner och inventarier

Maskiner och inventarier budgeteras till 8 mkr för 2012 och avser betalsystem samt IT-investeringar. Kostnaden för att använda SL Access som biljett- och betalsystem har beräknats till 40 mkr varav 14 mkr belastar 2012.

Anläggningsinvesteringar

Investering i anläggningar budgeteras till 10 mkr för 2012 och utgörs av ombyggnad av färjeläge och terminal vid Allmänna Gränd samt fortsatt ombyggnad av Strömkajen. Det senare är en följdinvestering av Stockholms Hamns upprustning av Strömkajen.

Finansiering av investeringar

Finansiering av investeringar sker genom upplåning från SLL och med egna medel. Under budget- och planperioden kommer en ny bunkeranläggning, totalrenovering av Västan och ett nytt betalsystem att lånefinansieras. Även reinvestering i form av maskinbyten i V-fartygen kommer att lånefinansieras eftersom de kan betraktas som nyinvestering då åtgärden förlänger fartygens livstid med cirka 15 år. Detta kan jämföras med ordinarie avskrivningstid om 20 år för ett nytt lånefinansierat fartyg. Räntekostnader är beräknade enligt SLL:s anvisningar.

Finansiering (Mkr)	BU 2011	BU 2012	P 2013	P 2014
Upplåning SLL	30	47	20	15
Självfinansiering	25	34	34	36
Summering	55	81	54	51



6 Uppdrag och budget – Utvecklingsmål

6.1 Kund

Kund	Utfall 2010	Mål 2011	Mål 2012
<i>Övergripande mål</i> Fler och mer nöjda kunder			
<i>Utvecklingsmål</i> Kundnöjdhet, %	89	92	92
Tidspassning, % *)	78	83	83

*) Översyn av mätmetod görs under 2012

6.1.1 Kollektivtrafik på vatten

Resandet idag

Varje år reser ungefär 4 miljoner personer med kollektivtrafiken i Stockholms skärgård och hamnar. År 2010 var det 1,8 miljoner påstigande i skärgårdstrafiken och 2,2 miljoner i hamntrafiken. Den senaste tioårsperioden uppvisar de högsta årsvolymerna någonsin för skärgårdstrafiken. För hamntrafiken har 2010 års årsvolym överträffats endast två år.

Huvuddelen av resorna, 70 procent, görs under perioden maj – augusti. Resandet under vinterperioden januari – mars har ökat med cirka 7 procent de senaste fem åren.

Bidragande faktorer till den positiva utvecklingen av resandet är

- Den växande turismen i Storstockholm
- Det rörliga friluftslivet
- Fritidsboendets utveckling
- Fler etablissemang med året runt öppet (hamntrafiken)

Resandet de närmaste åren

Befolkningen i Stockholms län uppgår till knappt två miljoner invånare. Fram till år 2020 förväntas befolkningen öka med ytterligare cirka 220 000 – 325 000 invånare.

För åren 2012-2014 bedöms resandet öka med 2,5 procent per år i skärgårdstrafiken. I hamntrafiken har budgeterats en ökning med drygt 1 procent jämfört med budget 2011. Detta kan komma att behöva revideras då resandet i hamntrafiken under 2011 har ökat markant.

Utbudstimmarna antas vara oförändrade under planeringsperioden.

Cirka 7 000 ton gods transporteras till företag och privatpersoner i skärgården. Godsmängderna antas stagnera varför antalet ton är oförändrat.

Antaganden baseras på värdering av all tillgänglig fakta via

- egna historiska underlag över resandeutvecklingen
- ambitioner, inriktning och omvärldsbedömningar i
 - Den regionala utvecklingsplanen för Stockholmsregionen RUFSS 2010
 - Delregional utvecklingsplan för Stockholms kust och skärgård
 - Skärgårdspolitiskt program



Kollektivtrafik på Stockholms inre vattenvägar

Trafiknämnden ska under 2012 fortsätta att utreda behovet av båttrafik på Stockholms inre vatten genom att utveckla försök med nya pendelbåtslinjer. Detta arbete har påbörjats i SLs regi och Waxholmsbolaget är delaktiga i arbetet.

6.1.1.1 Skärgårdstrafik

Analys av resenärer och marknad

Kundenkäter görs fyra gånger per år på fartyg i skärgårdstrafiken. Analyserna är genus- och åldersfördelade och syftar till att kartlägga resenärernas nöjdhet. Fjorton parametrar undersöks och resultaten mynnar i en åtgärdsmatris som används för förbättringsarbetet. Bland de kvalitetsfrågor som rangordnas högst och ges högst betyg är trygghet, säkerhet samt att fartyget är välskött. Parametrar att förbättra är bland annat prisvärd resa samt tidtabellens överensstämmelse med önskemålet. Dessa parametrar är dock svåra att påverka då fullmäktige beslutar om taxorna och finansiering av verksamheten styr utbudet.

Kundnöjdheten uppvisar mycket höga tal; 89 procent vid senaste helårssammanställningen för år 2010. Waxholmsbolagets inriktning är att noga följa utvecklingen av hur mätningarna utfaller, att vidta de åtgärder som går att göra på egen hand och att påtala utvecklingsbehov för ägaren avseende de parametrar som ligger utanför Waxholmsbolagets direkta åtgärdsområde. Waxholmsbolagets målsättning är att kundnöjdheten varaktigt hålls på nivå 90 procent

Waxholmsbolaget överväger att göra en resvaneundersökning i skärgårdstrafiken för att fånga upp sådant som syftet med resan, resmönster (på- och avstigning), frekvens, tid för resor etc. Resultatet från en resvaneundersökning skulle ge värdefull input för kommande försäljningsstrategi, för kravställande på tekniska lösningar samt för framtida linjedragning och planering av trafikvolym/gångtimmar.

Likvärdig behandling av alla invånare

Statistiken i Waxholmsbolagets kundundersökningar är könsuppdelad. Den visar på en något större andel kvinnliga resenärer. Nyckeltal för jämställdhet och jämlikhet kommer att utvecklas och användas. Ojämställd behandling eller diskriminering ska leda till förslag på åtgärder och uppföljning.



Tillgänglighet

Funktionshinderade möjligheter att resa med Waxholmsbolaget förbättras kontinuerligt t ex med hissar och ombyggda landgångar. I tidtabellerna finns vägledning om fartygens tillgänglighet för passagerare med rörelsehinder och omfattar ombordstigning, salong, anpassad toalett och utedäck. Samarbete pågår kontinuerligt med handikapporganisationer, skärgårdskommunerna samt Stiftelsen Fritid och Friluftsliv. Stiftelsen inventerar terminaler och fartyg som går enligt bolagets tidtabell och rapporteringen bidrar till tillgänglighetsarbetet.

En inventering av trafikbryggors tillgänglighet har lett till rekommendationer som kan spridas till brygghållare i skärgården. Flertalet trafikbryggor har dock någon form av enskilt ägande, vilket kan begränsa möjligheterna till genomförande av tillgänglighetsanpassningar fullt ut.

Personalen ombord på fartygen finns alltid till hands för att hjälpa till vid av- och påstigning. All ombordpersonal har fått utbildning i bemötande. En uppföljning av entreprenörernas personal kommer att ske med avseende på bemötandefrågor.

Tillförlitlighet - tidspassning

Tillförlitligheten i Waxholmsbolagets trafik påverkas främst av väderförhållanden, passagerartillströmning, godshantering och tidtabellers interagering. Trafiken fungerar väl med få tekniska haverier och avvikelser mot tidtabell.

Tillförlitligheten mäts idag genom tidspassning vid de fyra knutpunkterna Strömkajen, Vaxholm, Stavnäs och Sandhamn. Mätningen avser avgångar och ankomster i rätt tid för samtliga fartyg som går i skärgårdstrafiken. En differens på +3 minuter accepteras vid avgångar och +/-5 minuter accepteras från angiven ankomsttid. Waxholmsbolaget gör en översyn av styrmått och mätmetoder för att säkerställa tidspassningen under hela resan.

Kvalitetssäkring av fartygen pågår fortlöpande. Genom nära samarbete med entreprenörerna, uppföljning av underhållsbehov, förbättring och nyinstallation av tekniska system, modern och funktionsanpassad säkerhetsutrustning samt åtgärder för att reducera negativ miljöpåverkan optimeras infrastrukturen/fartygen utifrån omvärldskrav. Detta bidrar på ett avgörande sätt till att verksamheten kan bedrivas med ett minimum av driftstörningar. Genom samplanering av åtgärder i fartygen skapas kostnadseffektivitet.

Komfort och tillgänglighetsanpassning utvecklas löpande och bidrar till ökad kvalitet. För att ytterligare systematisera och rationalisera det förebyggande fartygsunderhållet och möta nya myndighetskrav på egenkontroll har ett underhållssystem anskaffats.

Tonnaget och kajer

Under 2010 upphandlades ett nytt framdrivningssystem för ett fartyg av de sk V-båtarna. Beställningen innehöll en option för de två återstående fartygen. Optionen utlöstes under våren 2011 för återleverans av fartygen våren 2012.

Påbörjade större maskinreoveringar i ångfartygen Norrskär och Storskär slutförs under hösten 2011 och vintern 2012. På Storskär genomförs även omfattande skrovreparationer i akterskeppet, inklusive propelleraxelhylsa.



Upphandling av en mycket omfattande upprustning av det gamla motorfartyget Västan har genomförts under 2011 med återleverans av fartyget till sommaren 2012.

Sedan 2009 pågår Stockholms hamns ombyggnad av Strömkajen och etapp 3 har startat hösten 2011. Arbetena avser kajplanen och gatan från Strömbro. En ny terminal ska uppföras där Waxholmsbolaget blir en av hyresgästerna. Inflyttning beräknas ske under hösten 2012.

6.1.1.2 Hamntrafik

Waxholmsbolagets överordnade ambition är att öka resandet inom hamntrafiken. Åtgärder som görs är att sätta in ytterligare en färja under sommarmånaderna och att överväga anpassningar av tidtabellen efter kundernas behov t ex tidigarelägga första tur på morgonen. Ett försök med trafikering till Fotografiska museet kommer att ske under 2012 inklusive anpassning av befintligt färjeläge.

Upphandling av renovering av framdrivningssystem, ombyggnad av stävar mm i färjan Djurgården 10 genomförs under vintern 2012.

Under 2012 planeras för en ny terminalanläggning för Djurgårdsfärjorna vid Allmänna Gränd med beräknat färdigställande under 2013.



Waxholmsbolaget deltar i Slussen-projektet, som Stockholms stad driver. Centrala frågor att hantera är nytt färjeläge för hamntrafiken och tilläggsplats för skärgårdstrafiken. Under 2012 studeras även möjligheten att avlasta busstrafiken vid Slussen under den tid som ombyggnaden pågår.

6.1.1.3 Godstrafik

Waxholmsbolaget tillhandahåller godsbefordran i större delen av skärgården. Huvuddelen av godstrafiken vår, sommar och höst utgår från Stavsnäs och Söderby med särskilda godsferjor. Möjlighet finns även att sända gods med vissa passagerarturer. Vintertid fraktas allt god med passagerarfartyg. I godsservicen ingår lastbilsbefordran från en centralt belägen terminal till godsterminaler och replipunkter för omlastning till fartyg. Fr. o. m. 2012 ska allt gods bokas hos SLL Transport.

6.1.1.4 Gemensamt

Kunddialog

Waxholmsbolaget har mycket höga värden i de kundnöjdhetsmätningar som görs regelbundet. Detta till trots kommer formerna för dialog med nuvarande och potentiella kunder att utvecklas genom fördjupad diskussion med bl a företagen i skärgården, trafikantföreningen och diskussion om kompletterande former för kunddialog t ex genom fokusgrupper. En potentiell kundgrupp som Waxholmsbolaget har identifierat är resenärer utan tidigare anknytning till skärgårdstrafiken. Kampanjer har drivits och kommer att upprepas i syfte att locka nya resenärer.



Waxholmsbolaget utbyter också erfarenheter med SL för att eventuellt kunna införa lojalitetsprogram för resenärer, som kan identifieras via en kommande kunddatabas.

Taxa och betalsystem

I SLL:s budget för 2012 lämnas uppdrag till Trafiknämnden att utreda möjligheten att genom en mer flexibel taxa i skärgårdstrafiken möjliggöra ett bättre kapacitetsutnyttjande av befintliga båtar under vår och höst samt att under 2012 fortsätta att utreda behovet av båttrafik på Stockholms inre vatten genom att utveckla försök med nya pendelbåtslinjer.

Waxholmsbolagets nuvarande betalsystem kommer att utrangeras och beslut har fattats av SL:s och Waxholmsbolagets styrelser att utgångspunkten är att SL Access utgör grunden för ett för SL och Waxholmsbolaget gemensamt biljett- och betalsystem.

Ett nytt betalsystem kommer att medföra förbättrade möjligheter till kontroll av intäkterna och ge information om betalningsflöden.

Under 2012 kommer ett pilotprojekt för skärgårdstrafiken att genomföras där SL Access betalmaskiner kommer att installeras ombord på Waxholmsbolagets egna båtar. Projektet kommer att utvärderas och ligga till grund för kommande ställningstaganden.

Under våren 2011 driftsattes pilotprojekt 1 i Waxholmsbolagets hamntrafik med SL Access gällande betalströmmar. En utvärdering av pilotprojektet kommer att ske under hösten 2011 gällande hård- och mjukvara. Därefter tas beslut om att gå vidare med pilotprojekt 2 i hamntrafiken, vilket innehåller utveckling av lämplig hårdvara för sjötrafik, maskinviserbara biljetter samt införande av reskassa. Syftet är att förenkla resandet och möjliggöra en snabb ombordförsäljning samt att säkerställa driften av försäljningsutrustningen så att tidshållningen och trafikflöden inte påverkas.

Under sommaren 2011 har SMS-biljetter införts som försäljningskanal på Djurgårdsfärjan för att förenkla resandet och minska kontanthantering. SMS-biljetterna valideras med hjälp av en kamera på motsvarande sätt som SL gjort på Gullmarsplan och Rådmanngatan. En utvärdering görs under 2012 inför ett införande av SMS-biljetter för skärgårdstrafiken.

Nya kollektivtrafiklagstiftningen

Den nya kollektivtrafiklagen föreslås kompletteras för att även omfatta sjötrafik i ett förslag från Näringsdepartementet. Sjötrafiken föreslås då omfattas på samma sätt som landtrafiken av den nya lagen. Då ingen lagrådsremiss ännu har skett är det rimligt att anta att detta kan göras gällande på sjötrafiken från tidigast andra kvartalet 2012.

Sjötrafiken har alltid varit avreglerad och öppen för konkurrens. Så vad gäller konkurrens får den nya lagen ingen direkt effekt på Waxholmsbolagets verksamhet. Däremot skulle lagändringen innebära att Waxholmsbolagets verksamhet vad gäller den upphandlade trafiken omfattas av bland annat bestämmelserna för beslut om allmän trafikplikt. Detta innebär en ny process och nya regleringar för hur Waxholmsbolaget kan och får ingå trafikavtal, en process som är betydligt längre i tid än dagens upphandlingsprocess. Eftersom det inte är klart om lagen kommer att omfatta sjötrafik råder det osäkerhet kring förutsättningarna för



upphandling under 2012 och framåt. Detta behöver bevakas under slutet av 2011 och i början av 2012 och beroende på utfallet av förslaget till komplettering av den nya lagen kan Waxholmsbolaget få behov av att vidare justera sin upphandlingsplan vad gäller trafikdrift. Lagen innehåller även andra bestämmelser vad gäller exempelvis trafikinformation som också kan komma att ha påverkan på Waxholmsbolagets verksamhet.

Genom EU:s cabotageförordning råder fri konkurrens i sjötrafiken även inom medlemsländerna. Varken cabotageförordningen eller kollektivtrafiklagen förhindrar landstinget att genom Waxholmsbolaget bedriva verksamheten som hittills, såväl vad avser persontrafik som godstransporter.

Trafik- och störningsinformation

Under 2012 kommer hemsidan att uppdateras och anpassas för mobiler samtidigt med en lansering av information på Facebook. I övrigt eftersträvas en utveckling av mobila tjänster om exempelvis förseningsinformation.

Kommunikation

Ett medel för att stärka varumärket ytterligare och få fler resenärer är, att arbeta systematiskt med marknadskommunikation. Under 2012 påbörjas ett strategiskt arbete tillsammans med SL och Färdtjänsten kring försäljningsstrategi och marknadsplanering.

Tidtabeller och prislistor

Arbete kommer att bedrivas under 2012 i syfte att förbättra tidtabellernas läsbarhet. Dessutom kommer ytterligare utveckling att ske av prislistor för att möta kundernas önskemål om att bättre förstå vad resan kostar.

Hela Resan

Det kollektiva resandet via sk replipunkter förutsätter ett aktivt planeringssamarbete med SL, dess entreprenörer och en god samtrafik mellan båt och trafikslagen på land samt en effektiv trafikledning för att leva upp begreppet "Hela Resan" för resenären. "Hela Resan" betyder att det ska vara enkelt för resenären att resa från dörr till dörr med en biljett och att få information från ett ställe.

Waxholmsbolaget är med i Samtrafiken i syfte att underlätta resandet för den enskilde resenären enligt synsättet Hela Resan och skapa nytta för alla samverkande trafikföretag. De väsentliga delarna i samarbetet avser

- *Resplus*: möjlighet för resenären att enkelt och bekvämt boka, betala och hämta ut en biljett för hela resan
- *Riksdatabasen*: innehåller trafikinformation om alla färdmedel från samtliga trafikföretag och är grunden i samarbetet mellan trafikföretagen och resenären
- *ResRobot*: reseplaneraren som förmedlar denna information via webb och mobilapplikation för iPhone och Androidtelefoner
- *Trafikledningssystemet (TLS)*: hjälper alla trafikföretag att få samma information om trafikstörningar snabbt och enkelt, vilket innebär en bättre service till resenärerna



I samband med kommande avreglering av kollektivtrafiken har Samtrafiken – för att uppfylla lagstiftarens krav - tagit fram ett system för gemensam trafikantinformation – GTI.

Trygghet och säkerhet

Kundmätningar visar att resenärerna känner sig trygga och säkra ombord på Waxholmsbolagets och dess leverantörers båtar. Waxholmsbolaget arbetar systematiskt med att säkerställa och utveckla såväl lagstiftarens som kundernas krav och behov. Evakueringsövningar görs regelbundet. I den årliga underhållsplanen fångas behov av eventuella åtgärder upp. Uppföljning görs av vidtagna åtgärder.

Waxholmsbolaget planerar för anskaffning av hjärtstartare ombord.

RUFS/Trafikförsörjningsprogram

Arbetet med att uppfylla trafikstandarden enligt RUFS 2010 pågår fortlöpande. Den s k RUFS-trafiken är ett samlingsbegrepp för en av SLL och Waxholmsbolaget fastställd stomtrafikstandard mellan 13 kärnöar med stor bofast befolkning och 9 replipunkter vid väg och kollektivtrafik på fastlandet. Trafiken ska vara fullt utbyggd senast år 2020 och är nu genomförd till omkring 65 procent. Den årliga utsättningen beror på isläget i skärgården.

När RUFS-standard är uppnådd ska bofasta på och kring ovanstående kärnöar måndag-fredag ha tillgång till två morgonturer in mot replipunkt och två uturer eftermiddagar. En vardag i veckan ska möjlighet ges till en sen kvällstur ut till kärnöarna. Vid veckosluten en in- och uttur morgon och eftermiddag, i mån av möjlighet samordnade till de fritidsboendes vecko-slutsturer. Trafiken förutsätts kunna bedrivas även isvintrar.

En detaljerad beskrivning av vilka satsningar som återstår i RUFS-trafiken framgår av Waxholmsbolagets budget för år 2012.

6.2 Leverantör

Leverantör	Utfall 2010	Mål 2011	Mål 2012
<i>Övergripande mål</i> Affärsmässig upphandling och avtalsuppföljning			
<i>Utvecklingsmål</i> Kommer att tas fram under året			

Utvecklingsmål behöver tas fram. En naturlig utgångspunkt är att samarbeta med SL, som håller på att ta fram ett affärsmässighetsindex.

Relationer med entreprenörer

Trafikverksamheten engagerar cirka 60 fartyg. Waxholmsbolagets flotta består av 25 fartyg, varav två ångfartyg och fyra djurgårdsfärjor. Upphandlade entreprenörer sköter den dagliga driften av fartygen och trafiken bedrivs i den mellersta och södra skärgården samt i Stockholms hamnar. Stockholms Sjötrafik AB bemannar 13 fartyg, Blidösbolaget bemannar 4 fartyg och Djurgårdsfärjorna inklusive terminaler, Bolling & Norling Rederi AB bemannar 2 fartyg samt Utö Rederi 1 fartyg. Därutöver har Waxholmsbolaget tecknat avtal med trafikentreprenörer med eget tonnage. Några av dessa sköter trafiken i den norra skärgården. Sammantaget utförs 58 procent av trafikarbetet med Waxholmsbolagets tonnage och resterande 42 procent utförs med entreprenörers tonnage. Kontinuerliga planerings- och uppföljningsmöten hålls med Stockholms Sjötrafik och Blidösbolaget och med övriga entreprenörer årligen eller när behovet påkallar.

Waxholmsbolaget fortsätter arbetet med att inom ramen för gällande avtal utveckla entreprenörernas tonnage. Hittills har ett flertal entreprenörer gjort betydande investeringar, bland annat i miljövänligare motorer, tillgänglighetsanpassningar och andra komfortåtgärder.

F n arbetar Waxholmsbolaget med följande avtalstyper

- Managementavtal
- Entreprenörsavtal
- Samarbetsavtal

Managementavtal innebär att operatören kör fartyg som ägs av Waxholmsbolaget mot en management fee. Alla kostnader avseende drift och underhåll inklusive personalkostnader debiteras Waxholmsbolaget. Operatören tar ingen egen operativ risk i dessa avtal.

Entreprenörsavtal innebär att operatörerna kör trafik med Waxholmsbolagets eller egna fartyg. Ersättning till operatören betalas ut per gångtimme, tur, dag eller som ett fast pris. I de fall Waxholmsbolaget äger fartyget delar parterna på drifts- och underhållsansvaret medan Waxholmsbolaget i de avtal där entreprenören själv äger fartyget inte har sådant ansvar.



Samarbetsavtal innebär att självständiga rederier som i grunden bedriver och marknadsför sin egen trafik anpassar priser och trafikutbud så att det passar Waxholmsbolagets trafikbehov. Därutöver erhåller operatören viss ersättning för att acceptera Waxholmsbolagets periodkort.

Incitamentssystem för entreprenörer

Lämpliga incitamentssystem kan vidareutvecklas i avtalen vid kommande upphandlingar.

Framtida upphandlingar

Från 2011 har Trafiknämnden det övergripande ansvaret för planering och upphandling av trafik tjänster jämte ett uppdrag att upphandla ett helhetsansvar för skärgårdstrafiken. En RFI har under hösten arbetats fram och planeras att skickas ut under december. Under kvartal 1 2012 kommer Trafiknämnden att ta slutlig ställning till hur framtida upphandlingar ska göras.

Flertalet trafikavtal upphör inom 2-4 år. Waxholmsbolaget arbetar därför med att planera upphandling i god tid och att tillsätta nödvändiga resurser för arbetet.

Den begränsade marknad som finns innebär risk för alltför få anbud och för kartellbildning. Waxholmsbolaget kan förebygga detta genom konkurrensbefrämjande åtgärder såsom att upphandla i olika paket.

För de landbaserade transportererna (godstrafik) avropas numera tjänster enligt SLL Transports avtal.

Waxholmsbolaget har ett flertal administrativa avtal med olika leverantörer liksom ett antal avtal, som är avropade från landstingets upphandlade avtal.

Under 2012 kommer vidare

- riktlinjer och rutiner för inköp och upphandling att införas och tillämpas
- arbete att påbörjas för att anskaffa en avtals- och dokumentdatabas
- arbetet med omvärldsbevakning att vidareutvecklas

6.3 Medarbetare

Medarbetare	Utfall 2010	Mål 2011	Mål 2012
<i>Övergripande mål</i> Motiverade och kompetenta medarbetare			
<i>Utvecklingsmål</i> Medarbetarindex	76	77	71

Motiverade och kompetenta medarbetare

Medarbetarindex för SLL i sin helhet för 2010 uppgick till 75. Målet för 2011 respektive 2012 är att indexet ska öka med minst en procentenhet per år. Utfall för medarbetarindex för Waxholmsbolaget 2011 var 70 att jämföra med målet 77. I mätningen 2011 skedde en försämring med 6 enheter jämfört med året innan.

I Waxholmsbolagets roll som beställare av trafik ingår många externa kontakter. Dels med olika leverantörer, dels med resenärerna och dels med den omvärld som är involverad i och har intresse av bolagets verksamhet. Detta ställer stora krav på personalens servicekänsla, ansvarstagande och flexibilitet. En viktig uppgift för företaget fortsättningsvis är att bevara och förstärka dessa förmågor.

Antalet årsarbetare uppgår till 30. I denna siffra ingår 15 säsongsanställda medarbetare som arbetar med kundservice under sommarperioden. Personalomsättningen är låg och flera av medarbetarna har arbetat i företaget mer än 20 år. Antalet pensionsavgångar inom de närmaste fem åren beräknas till 25 procent av nuvarande personalstyrka dock ingen under 2012.

Waxholmsbolaget verkar för att landstingets övergripande mål nås avseende både arbetsmiljö och jämställdhet. Inom företaget pågår hela tiden ett utvecklingsarbete för att förbättra de interna processerna vid t ex rekrytering, introduktion och arbetsmiljöarbete. En personalhandbok introduceras under 2012.

Sjukfrånvaron är mycket låg och ligger under landstingets målvärde 13 dagar per person och år. Rehabiliteringsinsatser genomförs i samarbete med företagshälsovården, vilket kommer att fortsätta under 2012. Waxholmsbolaget avser fortsatt att erbjuda sina anställda den så kallade friskvårdssubventionen.

Waxholmsbolaget vill vara en attraktiv arbetsgivare som kan rekrytera, utveckla och behålla kompetenta medarbetare. Medarbetarna ska känna engagemang och arbetsglädje och personalrelaterade frågor ska utgöra en integrerad del av verksamhetsstyrningen.



Waxholmsbolaget är beroende av några nyckelkompetenser, som är centrala om företaget ska kunna bedriva den verksamhet som ägarna kräver. Dessa är

- Sjökompetens/nautiker
- Teknisk kompetens
- Strategisk planering
- Strategisk IT-kompetens

Företaget behöver ta ett strategiskt samlat grepp om medarbetarfrågorna i form av att tydligt definiera framtida kompetensbehov och profiler, att definiera kompetensgap och ta fram en kompetensutvecklingsplan för att säkra framtida behov.

Kommande pensionsavgångar skapar möjligheter förutsatt att dessa hanteras på ett professionellt sätt genom planerad generationsväxling.

I arbetet med att utveckla medarbetarfrågorna ingår också att komma igång med medarbetarsamtal.

I syfte att underlätta för medarbetarna att hitta relevant information i vardagen kommer nyanskaffade SharePoint att vidareutvecklas.

6.4 Samhälle

Samhälle	Utfall 2010	Mål 2011	Mål 2012
<i>Övergripande mål</i> Minskade utsläpp till luft från fartyg som WÅAB äger Minska svallvågor			
<i>Detaljerade mål</i> 50% av fartygen värms med värmepump			
<i>Utredningsmål</i> ”Konceptfartyg” som möter målen ovan			

Arbete med att utveckla detaljerade mål och utredningsmål sker under 2012. Arbetet med målen löper som längst till 2016.

Hållbar miljö – ett miljövänligt resealternativ

Waxholmsbolaget arbetar för att bidra till att målen i SLL:s miljöprogram uppnås. Tre områden är särskilt angelägna att arbeta med

- Att minska användningen av fossila bränslen
- Att minska de skadliga utsläppen till luft
- Att minimera skador och obehag från fartygens svallvågor

Waxholmsbolaget är certifierat i enlighet med ISO 14001. Certifikatet är ett kvitto på att Waxholmsbolaget arbetar systematiskt med miljöfrågorna.

Minska användningen av fossila bränslen

Målet 50 procent förnybara drivmedel kommer ännu inte att nås med hänsyn till tillgång av dessa drivmedel. Inom stockholmsregionen finns kommersiellt tillgänglig diesel miljöklass 1 med ett innehåll av omkring 20 procent förnybar råvara men det är inte tillgängligt för fartyg ännu på grund av begränsad produktionskapacitet. Det är idag identifierat som det bästa alternativet och ständig dialog förs med leverantörer. Höga miljökrav ställs också på bolagets trafikleverantörer med egna fartyg.

Waxholmsbolaget är branschledande i miljöanpassning och arbetar aktivt med att minska miljöpåverkan och för att finna hållbara alternativ. Arbetet fortsätter kontinuerligt med att söka efter alternativa bränslen, inklusive lösningar med höginblandning av förnybara komponenter i fossil diesel.

Det egna arbetet styrs bl a av landstingets övergripande miljömål (miljö steg 5) och särskilda uppdrag samt genom företagets certifierade miljöledningssystem enligt ISO 14001. Åtgärder



som bolaget arbetar med är minskning av bränsleförbrukningen genom anpassad körning, lägre bränsleförbrukning genom utvecklad skrov- och motorteknik, efterbehandling av avgaser för att minska utsläpp av kväveoxider och partiklar samt att aktivt främja och följa utvecklingen av alternativa bränslen. Nya program som beslutats är inriktade på en minskning av oljeanvändningen för uppvärmning och på en energieffektivare belysning av fartygen.

Samtliga egna fartyg drivs av diesel miljöklass 1 med en inblandning av fem procent RME (rapsmetylester). Samtliga entreprenörsfartyg, utom ett fåtal som endast i begränsad omfattning kör i Waxholmsbolagets linjenät, drivs med diesel miljöklass 1. Under 2011 kommer diesel miljöklass 1 med en inblandning av 18 procent förnybara komponenter att vara tillgänglig på marknaden, sannolikt dock inte som fartygsbränsle. Målet 50 procent inblandning av förnybara komponenter under 2011 uppnås således ej.

Det aktuella miljöprogrammet Miljö Steg 5 gäller 2007-2011. Ett nytt miljöprogram arbetas fram för att gälla 2012-2016. Som framgår ovan kan Waxholmsbolaget endast uppvisa en mindre andel förnybara komponenter i bränslet. De säkerhetskrav avseende flampunkt som ställs på ett fartygsbränsle medför att alternativ med andra lösningar på förnybara drivmedel inte är möjliga att använda i dagsläget.

Minska de skadliga utsläppen till luft

De genomförda försöken med olika typer av efterbehandling av motorernas avgaser i avsikt att ytterligare minska utsläppen av partiklar och kväveoxider har fallit väl ut. De system som studerats är "EGR" (exhaust gas recirculation), aktiva partikelfilter och "SCR" (selective catalytic reduction). Proven har utförts i samarbete med motortillverkare och övriga intressenter inom industrin, vilka också tagit det ekonomiska huvudansvaret. Systemen är i flertalet fall alltför skrymmande för att kunna byggas in i befintliga fartyg. I de fall där det låter sig göras framstår för närvarande investeringskostnaderna som orimligt höga.

I samband med den pågående ombyggnaden av Strömkajen installeras utrustning för återföring av gaser vid fyllning av tankarna.

Mindre svallvågor

Six snabbgående fartyg är utrustade med "interceptorer", vertikala trimplan som monteras på fartygets akterspegel för att förbättra gångläge och därmed reducera bränsleförbrukning och svallbildning. Samtliga fartyg där systemet kan ge effekt har därmed utrustats med dessa. Mätningar av svallvågorna med den nya utrustningen har visat att en minskning med upp till 20 procent är möjlig.

Waxholmsbolagets speciella ställning

Waxholmsbolaget har som enda rederi i Sverige Transportstyrelsens tillstånd att bygga och underhålla infrastruktur i form av egna farleder och tjänsterna för utprickning köps in från Sjöfartsverket och ett antal mindre företag. Infrastrukturen används vidare utan kostnad av den övriga yrkesmässiga sjöfarten samt av det rörliga friluftslivet.



I den bristande infrastrukturen på sjövägarna ingår även ett undermåligt sjökortsunderlag för navigation. Waxholmsbolaget tillgodoser därför samtliga fartyg i linjenätet med navigatoriska hjälpmedel i form av anpassade elektroniska sjökort samt ett antal publikationer.

En viktig kugge för utveckling av skärgården

Waxholmsbolaget är en viktig kugge för utvecklingen av skärgården. Samarbete med externa intressenter såsom skärgårdskommunerna, Skärgårdsstiftelsen, Skärgårdsrådet och Visit Skärgården sker genom Trafiknämndens beredning för sjötrafik.

Samarbetet med SL och landstingets trafikenheter sker genom utveckling av trafikförsörjningsprogrammen och med SL även genom samordning av betalsystemen.

Gemensamma satsningar görs för att skapa en levande skärgård och Waxholmsbolaget deltar aktivt i detta arbete. Visit Skärgården, som är ett marknadsföringskoncept till den ekonomiska föreningen Öppen Skärgård, marknadsför skärgården och utvecklar skärgårdsturismen genom att bl.a. förlänga säsongen. Över 200 skärgårdsföretag är medlemmar. Länsstyrelsen, landstinget och skärgårdskommunerna eftersträvar ett gemensamt grepp för samarbete i skärgårdsfrågorna.

Waxholmsbolaget samverkar också med Skärgårdens Trafikantförening och Skärgårdens Intresseföreningars Kontakt Organisation – SIKO.

Inom ramen för Skärgårdsredarna deltar Waxholmsbolaget i erfarenhetsutbyte med kollegor och som företrädare för branschen gentemot myndigheter.

Förvalta det historiska tonnaget

Det historiska tonnaget består av motorfartyget Västan (byggd 1900) samt ångfartygen Storskär (byggd 1908) och Norrskär (byggd 1910). De båda ångfartygen planeras för sommartrafik i oförändrad omfattning. Västan planeras efter sommaren 2011 och cirka tio månader framåt att tas ur trafik för omfattande upprustning för att säkerställa uppdraget att bevara fartyget. Större renoveringsarbeten har under ett antal år genomförts på Storskär och Norrskär, huvudsakligen avseende inredning och estetisk standard. Under 2011 och 2012 genomförs extra ordinära underhållsinsatser på ångmaskinerna samt kartläggning av teknisk status i övrigt i såväl Storskär som Norrskär.

6.5 Ägare

Ägare	Utfall 2010	Mål 2011	Mål 2012
<i>Övergripande mål</i>			
Ekonomi i balans			
<i>Utvecklingsmål</i>			
Årets resultat, mkr	1,2	0,1	0
Skattefinansieringsgrad, %	63	66	65
Nettokostnad/personkm, kronor			
Målet tas fram under 2012			

Ekonomi i balans - årets resultat

För att nå målresultatet 0 mkr erfordras finansiering med 235 mkr utöver de intäkter som verksamheten genererar. Reinvesteringar finansieras med egna medel.

Ekonomisk planering 2012

Persontaxan höjs i hamntrafiken med 5 kronor per biljett från årsskiftet, vilket medför en intäktsförstärkning med 5 mkr. I övrigt är inga taxehöjningar planerade. Det trafikutbud som Waxholmsbolaget beställer är oförändrat medan kostnaderna för trafiken ökar. Dels genom indexuppräkning av trafikavtalen och planerat underhåll av flottan dels genom högre bränslepris och genomförande av ny- och reinvesteringar. Drivmedelspriset har beräknats utifrån Waxholmsbolagets genomsnittliga pris i augusti 2011 plus sju procent. Waxholmsbolagets egna personalkostnader ökar enligt löneavtal medan de administrativa kostnaderna minskar. Kapitalkostnaderna ökar i takt med ökade investeringar.

Kostnadseffektiv trafik

Trafiken utförs på ett kostnadseffektivt sätt och arbete pågår kontinuerligt med effektiviseringar för att nå ytterligare förbättringar och kostnadsreduceringar. Ett nära samarbete mellan Waxholmsbolaget och managementföretagen om teknik, underhåll, linjesträckning, tidtabellsanpassning och sättet att framföra fartygen utgör en grundläggande förutsättning för en kostnadseffektiv trafik.

En systematiserad avtalsuppföljning bidrar till att bedöma kostnadseffektiviteten i olika avtalsformer. Kostnadsutvecklingen för bunker/bränsle har medfört införande av bränslebesparande åtgärder i form av ett optimerat körsätt, införande av ny teknik för att reducera det hydromekaniska motståndet och därmed vågbildningen i högre farter samt övervakning ombord av bränsleförbrukningen.

Trafikens omfattning planeras utifrån principerna i Regionplanen och i det Skärgårdspolitiska programmet. Goda kollektiva transporter är upprättade vilka bidrar till infrastruktur för åretruntboende, fritidsboende och turister samt för privat och offentlig verksamhet. Inom de ekonomiska ramarna finns dock inte utrymme för utökad trafikutbud trots att efterfrågan finns.

Waxholmsbolaget har behov av att ta fram ett ledningssystem/verksamhetssystem i syfte att samla all för verksamheten relevant information i en lättillgänglig miljö och att skapa förutsättningar för ständiga förbättringar. Ledningssystemet tar sin utgångspunkt i verksamhetens processer och de externa som interna kraven.

Waxholmsbolaget har också behov av att ta ett samlat grepp om sin IT-struktur/sina stödsystem och styrningen av dem. I fokus för utvecklingsbehov finns inköpssystem, avtals- och dokumentdatabas, funktionalitet för klagomålshantering, diariesystem och ekonomisystem. Viktig input i det strategiska arbetet blir nya försäljningskanaler och nytt betalsystem.

Bristande rutiner i intäktssäkringen kommer att kunna avhjälpas i och med införandet av ett nytt betalsystem.

Trafiknämnden har av landstingsfullmäktige fått i uppdrag att utreda möjligheten att genom en mer flexibel taxa i skärgårdstrafiken möjliggöra ett bättre kapacitetsutnyttjande av befintliga båtar särskilt under vår och höst och därmed förlänga besöksäsongen och stärka skärgården som besöksdestination. Waxholmsbolaget arbetar med denna fråga genom att skärgårdstaxan ses över i arbetet med det nya betalsystemet. Tanken är att bygga upp en avståndsbasead taxa baserad på ett zon-system.

Kostnadsdrivande förändringar utanför företagets egen påverkansmöjlighet kräver en aktiv omvärldsbevakning. Risker och deras påverkan på Waxholmsbolaget beskrivs årligen i budgeten. Av särskild vikt är att hantera tilläggskrav kopplat till finansieringen av verksamheten.

Kommentar [BK(1):

7 Vd ledningsprocess – uppföljning

7.1 Möten i WÅAB ledningsgrupp 2012

Möten i WÅABs ledningsgrupp hålls varannan måndag ojämnt veckor med start klockan 09.00. Mötena hålls såväl i WÅABs lokaler som i SLs lokaler. Vid behov kan möten i ledningsgruppen även hållas vid andra tidpunkter. Uppehåll sker under semesterperioden.

7.2 Sammanträdesdagar för WÅABs styrelse och Trafiknämnden 2012

Möten i WÅABs styrelse sker i samband med möten i Trafiknämnden följande dagar:

jan	feb	mar	apr	maj	jun	jul	aug	sep	okt	nov	dec
24	21	27	17	22	19	-	28	25	16	13	11

Trafiknämndens möten startar klockan 14.30 och hålls i SLs lokaler.

Förberedande styrelsemöte hålls ca två veckor före ordinarie styrelsemöte. Möte i Trafiknämndens beredning för sjötrafik hålls ca en vecka före möte i Trafiknämnden.

7.3 Tidplan för rapportering av månadsbokslut, årsbokslut och prognoser

Rapportering av den ekonomiska uppföljningen till SLL sker enligt en gemensam tidplan för alla rapporterade enheter. Rapporteringen utgörs av kvartalsrapporter för mars och september, delårsbokslut per juni samt årsbokslut per december. Utöver detta lämnas förenklad månadsrapport för rapportering av större prognosavvikelser.

Exakta rapporteringstidpunkter finns ännu inte att tillgå men kan antas överensstämma med följande från 2011 (med datumkorrigering från söndag till måndag).

jan	feb	mar	apr	maj	jun	jul	aug	sep	okt	nov	dec
30	-	15	18	18	20	19	-	17	18	16	17

7.4 Övergripande tidplan för rapportering av budget 2013

jan	feb	mar	apr	maj	jun	jul	aug	sep	okt	nov	dec
16	-	23	16	22	12-13	-	-	-	1	13	4

Processen utgörs av följande moment.

- Januari publiceras anvisningar för upprättande av budgetunderlag i ekonomihandbok.
- Mars lämnar förvaltningar och bolag nämnd/styrelsebehandlade budgetunderlag 2013-2017 till LSF.
- April lämnar LSF förslag till budget 2013 med planåren 2014-2017.
- Maj beslutar landstingsstyrelsen om budget 2013 med planåren 2014-2015 och investeringar 2013-2017.
- Juni beslutar landstingsfullmäktige om budget 2013 med planåren 2014-2015 och investeringar 2013-2017.
- Oktober överlämnar förvaltningar och bolag nämnd/styrelsebehandlad slutlig budget 2013-2017 till LSF.
- November beslutar landstingsstyrelsen om slutlig budget 2013.
- December anmäls slutlig budget i landstingsfullmäktige.