



Årsberättelse 2009

2009

SLs

vision

Vi underlättar människors vardag och
bidrar till en mer attraktiv Stockholmsregion.

Se vad som är
på gång i din del
av länet.
Sid 8–9



Detta, bland mycket
annat, hände 2009.
Sid 10–11



Tunnelbanestation
Östermalmstorg
i ny skepnad.
Sid 30



Innehåll

- 2 Fakta om AB Storstockholms Lokaltrafik
- 3 Tillsammans bidrar vi till en hållbar utveckling
- 4 SL växer i takt med Stockholm
- 5 SL-trafikens betydelse för Stockholmsregionen
- 8 Några nedslag i SL-trafikens utbyggnad
- 10 Ett axplock av det som hänt under 2009
- 12 Största utbyggnaden sedan tunnelbanan
- 14 Ett framgångsrikt SL är bra för miljön
- 17 En upphandling där kvaliteten står i fokus
- 18 Modernt miljötankande med grönt tak på grönt hus
- 19 Populära Tvärbanan byggs ut för snabb resa på tvären till Solna
- 20 En medveten samhällsaktör agerar i samklang med omvärlden
- 22 SL-trafiken görs mer tillgänglig eftersom alla reser olika
- 23 Färdtjänsten finns för att alla ska kunna resa
- 24 Fler kunder nöjda med SL-trafiken
- 26 SL agerar i den digitala framkanten
- 27 Säkerheten går alltid först
- 28 Två medarbetare om att arbeta på SL
- 30 Östermalmstorg som ny mötesplats ger trivsam miljö med snabb service
- 31 Grunden är ett gott samarbete med andra
- 32 Underhållsarbetet måste lösas på fyra timmar
- 33 Årsredovisning – innehåll
- 68 Styrelse och revisorer
- 70 SLs ledningsgrupp
- 71 SL äger och förvaltar
- 72 Fastighetsbestånd
- 73 Verksamhetstal
- 77 Definitioner

Fakta om AB Storstockholms Lokaltrafik

Affärsidé

SL erbjuder alla i Stockholms län en väl utbyggd, attraktiv och lättillgänglig kollektivtrafik på spår och väg. SL möter olika kunders behov av enkla, pålitliga och prisvärda resor. Alla resor ska vara säkra och trygga. SL bidrar genom sin verksamhet till en långsiktigt hållbar utveckling av regionen.

Vision

SL underlättar människors vardag och bidrar till en mer attraktiv Stockholmsregion.

Övergripande mål

- Fler och mer nöjda kunder
- Affärsmässig upphandling och avtalsuppföljning
- Motiverade och kompetenta medarbetare
- Hållbar utveckling av regionen
- Ekonomi i balans
- Intern effektivitet och ständiga förbättringar

Kärnvärden

Enkelhet, Pålitlighet, Helhetssyn

Uppdrag

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, spåranslagningar 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, förnyelse och underhåll, medan trafik- och underhållsföretag svarar för den detaljerade planeringen, leveransen och mötet med kunden.

Nya verksamheter under 2009

SL ansvarar sedan halvårsskiftet 2009 för utformningen av Stockholm läns landstings trafikpolitik och den översiktliga trafikplaneringen. Detta ansvar låg tidigare under Region- och Trafikplane-kontoret, RTK.

Sedan 1 juli 2009 ansvarar SL även för Färdtjänstens verksamhet, exklusive myndighetsutövning. Ett 80-tal medarbetare gick då över till SL.

SL ägs av Stockholms läns landsting

AB SL ägs av SLL och det är Landstingsfullmäktige som utser SLs styrelse. SL finansieras till hälften av skatter medan resterande del övervägande består av biljettintäkter.

| Fakta verksamhet och ekonomi | 2009 | 2008 |
|---|---------|---------|
| Antal resenärer per vintervardag allmän kollektivtrafik | 705 000 | 701 000 |
| Andel nöjda kunder allmän kollektivtrafik, procent | 76 | 72 |
| Antal färdtjänst- och sjukresor, per dag | 11 756 | 11 443 |
| Andel nöjda kunder färdtjänst- och sjukresor, procent | 91 | 88 |
| Resultat, miljoner kronor | 414 | 282 |
| Omsättning, miljoner kronor | 13 848 | 13 105 |
| Biljettintäkter, miljoner kronor | 5 217 | 5 099 |
| Balansomslutning, miljoner kronor | 32 691 | 30 477 |
| Skattefinansieringsgrad, procent | 48,6 | 51,4 |
| Investeringar, miljoner kronor | 3 862 | 3 533 |

Tillsammans bidrar vi till en hållbar utveckling

SL är en självklar del av Stockholmsregionen. Regionens invånare tar en väl utbyggd och fungerande kollektivtrafik för given, och för att tillmötesgå kraven och förväntningarna från våra resenärer måste SL kontinuerligt utvecklas och förbättras. SLs kunder – det vill säga resenärerna – står i centrum för allt vårt arbete. Därför är det glädjande att konstatera att SL redan under 2009 överträffade det mål på 75 procent nöjda kunder som har satts för 2010.

Även om SL och våra entreprenörer har all anledning att vara nöjda och stolta över detta kan vi inte slå oss till ro. Att fortsätta förbättra SL är ett ständigt pågående arbete. Målet är att 2014 ska 80 procent av våra kunder vara nöjda med trafiken. Det är ett ambitiöst men högst realistiskt mål, och tack vare de fina resultat vi redan uppnått har vi en god grund att stå på.

I vår trafikplanering måste vi ta hänsyn till såväl dagsaktuella – och ibland akuta – frågor såväl som långsiktiga projekt som ligger många år in i framtiden. Under förra året fick SL Landstingets samlade ansvar för trafikplaneringen i länet. Därmed har förutsättningarna för att nå våra mål om en väl utbyggd, attraktiv och lättillgänglig kollektivtrafik förbättrats. Under 2009 fortsatte arbetet med

att ta fram underlag för kollektivtrafikens utformning fram till år 2020. Trafikplanen är inledningen på en lång process för att förverkliga visionen om Stockholm som en av Europas mest attraktiva storstadsregioner.

Men kollektivtrafik är mer än spår och vägar. Det är en miljörorelse. Redan i dag körs all spårtrafik på elektricitet från förnybara källor. Vi förfogar över världens största flotta av etanolbussar och under förra året inleddes ett lovande försök med etanolhybridbussar som ytterligare minskar vår miljöpåverkan. SL är en samhällsnyttig resurs. Därför är det viktigt att alla som vill ska ges möjlighet att resa med oss. Genom att Färdtjänsten numera är en integrerad del av SL kan vi ytterligare förbättra vår tillgänglighet för resenärer med olika typer av funktionsnedsättningar.

För att kunna leverera det omgivningen förväntar sig måste vi på SL hela tiden ligga i framkant och anpassa oss efter kraven i en föränderlig värld. Vår organisation måste vara väl rustad för att möta de utmaningar som ny lagstiftning, rationaliseringskrav och större investeringsvolym ger. Under förra året togs de första stegen i en stor översyn av hela SLs organisation. Syftet är att ytterligare vässa företagets styrning, våra



prioriteringar och vårt resursutnyttjande samt öka vår kompetens.

För mig som chef och vd är det en stor förmån att tillsammans med kompetent personal och skickliga entreprenörer leda SL in i framtiden. Det är också ett stort ansvar. Stockholmsregionens utveckling är beroende av att vi sköter vårt uppdrag och levererar den trafik och den service som invånarna kräver. ●

Göran Gunnarsson
Vd

SL växer i takt med Stockholm



Kollektivtrafiken är något som vi stockholmare möter varje dag, antingen som resenärer eller som ett naturligt inslag i vår närmiljö. Vi är alla beroende av att kollektivtrafiken fungerar för att få vår vardag och fritid att gå ihop.

Varje dag gör över 700 000 resenärer 2,5 miljoner påstigningar med SL. Under morgonrusningen görs åtta av tio resor till Stockholms innerstad med pendeltåg, buss, tunnelbana eller lokalbana. Det tydliggör behovet av en väl fungerande

kollektivtrafik. Jag vet att stockholmarna i dag förväntar sig en kollektivtrafik med hög turtäthet, bra tidhållning och korrekt bemötande. Vi som arbetar med kollektivtrafik har antagit den utmaningen och ser nu hur resultaten blir bättre.

SL har fortsatt att förbättra punktligheten för både tunnelbana och pendeltåg samt fått både fler och mer nöjda resenärer. Andelen som väljer att resa kollektivt när de ska till Stockholms innerstad har tydligt ökat, både i morgonrusningen och under övriga dygnet. Under senare år har andelen nöjda resenärer ökat tydligt. I april 2009 uppnåddes den högsta andelen nöjda resenärer någonsin då hela 78 procent av kunderna var nöjda.

Att SL har blivit mer punktligt bidrar såklart till att fler väljer SL framför bilen. När SL nu tar ledningen i matchen om resenärerna är det samtidigt viktigt att inte tappa greppet. Målet att SL ska få fler och mer nöjda resenärer kvarstår. SL kan bli ännu bättre. Det måste vara vår gemensamma övertygelse.

En väl utvecklad infrastruktur är förutsättningen för en väl fungerande kollektivtrafik. När Stockholm växer måste SL tillåtas att växa. Den nödvändiga utbyggnaden av kollektivtrafiken ska kännetecknas av att den är modern,

kostnadseffektiv, miljövänlig med hög kapacitet och gärna spårbunden. De stora investeringar i kollektivtrafik och övrig infrastruktur som behövs kräver samtidigt att såväl regionens kommuner som landsting och stat tar sina åtaganden på allvar. En fullgod infrastruktur i landets tillväxtcentrum är en nationell angelägenhet.

SL förbereder sig därför för den 100-miljarderssatsning som länets samtliga kommuner tillsammans med staten och landstinget har initierat. De investeringar i kollektivtrafiken som möjliggörs är en förutsättning för att Stockholmsregionen ska kunna möta alla de utmaningar som väntar runt hörnet. Som sagt, när Stockholm växer måste också SL växa.

2009 har varit ett bra år i kollektivtrafiken. SL har fått både fler och mer nöjda resenärer. Samtidigt fortsätter det intensiva arbetet med att bygga ut kollektivtrafiken i takt med att regionen växer. Jag vill tacka alla de människor som varje dag gör värdefulla insatser i kollektivtrafiken. Det är ni som ser till att Stockholms blodomlopp aldrig står stilla. ●

Christer G Wennerholm
Styrelseordförande

SL-trafikens betydelse för

Stockholms- regionen



När Axel Oxenstierna ritade gränserna för Stockholms län på 1600-talet tänkte han säkerligen inte på att SL skulle köra pendeltåg till Gnesta eller Bålsta. I dag är Stockholm inte längre bara en stad eller ett län – utan en stadigt växande region.



SLs ansvar för kollektivtrafiken omfattar allt fler människor och kraven på fungerande och miljöanpassad trafik ökar ständigt. 2009 fick länet nästan 38 000 nya invånare och de senaste åren har befolkningsutvecklingen överträffat alla tidigare prognoser. Med nuvarande tempo växer Stockholms län med motsvarande en kommun som Vallentuna eller Sundbyberg – varje år.

Ungefär hälften av 2009 års ökning skedde i Stockholms kommun medan resten fördelades jämnt i länet. Även omkringliggande län, där SL också bedriver trafik, som Uppsala och Södermanlands län

växer. Stockholms arbetsmarknadsregion omfattar en bit över tre miljoner invånare. Allt fler pendlar och reser inom ett växande område centrerat runt huvudstaden.

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. Detta ställer självklart stora krav på befintlig SL-trafik och skapar också utmaningar inför framtiden. För att möta detta genomför SL miljardsatsningar i ny kapacitet, men också förbättrad befintlig trafik.

”SL måste hela tiden förutse vad regionen behöver om tio eller tjugo år.”

Göran Gunnarsson, vd

– För att regionen ska kunna uppfylla sin vision om att bli Europas mest attraktiva huvudstadsregion krävs att kollektivtrafikens kvalitet och kapacitet förstärks. Vi ser framför oss ett decennium av stora investeringar i såväl befintlig som ny kapacitet, säger SLs vd Göran Gunnarsson.

The Capital of Scandinavia

Stockholm fungerar i dag som Sveriges ekonomiska motor. Med världsledande företag inom till exempel telekom, läkemedel och miljöteknik attraherar regionen människor från hela landet. Nya arbetstillfällen skapas, vilket är ett av grundskälen till att regionen växer befolkningsmässigt.

Kommunerna i Stockholmsregionen samarbetar sedan 2006 inom partnerskapet Stockholm Business Alliance för att gemensamt marknadsföra sin region. ”Stockholm – The Capital of Scandinavia” har blivit hela Mälardalsregionens gemensamma varumärke. Samarbetet, som omfattar nära 50 kommuner, varav hälften utanför Stockholms län, visar tydligt att regionen är ett begrepp för något som har en utsträckning långt utanför dagens länsgränser. Huvudstadsregionens utveckling berör hela landet.

Stockholms största miljörörelse

Stockholmarna är i världsklass vad gäller att åka kollektivt. Åtta av tio åker kollektivt till innerstaden i morgonens rusning. Detta ger SL en unik nyckelposition i hela regionens miljöarbete. Eller som vd själv uttrycker det:

– SL är Stockholms största miljörörelse.

Utan SL stannar Stockholm

Hur skulle regionen se ut utan tunnelbana och pendeltåg? Eller utan bussar för den delen. Det skulle innebära fyra gånger så många bilar på vägarna. Det är en omöjlig tanke. Ibland uppstår störningar i SL-trafiken, som på ett smärtsamt sätt gör det uppenbart hur viktig kollektivtrafiken är.

För att möta behoven från en växande befolkning gör SL miljardinvesteringar varje år. Upprustningen av befintlig trafik är nog så viktig, men den största utmaningen ligger i utbyggnader. För den som arbetar med infrastruktursatsningar krävs tålmod. Ett projekt tar många år från ritbordet till resande i praktiken. Dessutom är många involverade; kommuner, medborgare, fastighetsägare och staten för att nämna några.

– Det gäller att planera långsiktigt. SL måste hela tiden förutse vad regionen behöver om tio eller tjugo år. När projekten väl är klara har regionen dessutom kanske en kvarts miljon nya invånare. Planering för att kunna möta framtida behov är därför en nyckelkompetens för SL, säger Göran Gunnarsson. ●

79%

2009 var SLs marknadsandel av trafiken i morgonrusningen in mot Stockholm 79 procent.

Några nedslag i

SL-trafikens utbyggnad

Stockholmsregionen präglas av stark tillväxt och utveckling. SL-trafikens uppgift är att hålla jämna steg och motsvara dagens behov och de som förutses för kommande år. Kartan till höger visar bland annat vad som är aktuellt de närmaste åren.



- Tunnelbana
- Pendeltåg
- Lokalbana
- Buss
- Ej beslutat

4 Roslagsbanan

Dubbelspår och buller-dämpande åtgärder på Roslagsbanan.

SID 12-13

8 Tvärbanan

Den populära Tvärbanan förlängs norrut. Solnagrenen är först ut.

SID 19

12 Hagsätragrenen

Banan moderniseras och får ersättningstrafik under sommaren 2011.

SID 32

1 Pendeltågsdepå

Norra Europas största depå för pendeltåg finns sedan 2009 i Södertälje.

SID 11

5 Ny bussdepå

I Gubbängen byggs en ny depå för att försörja allt fler bussar med biogas.

SID 14-15

9 Spårvägsmuseet

Särskilt barn och unga uppskattar Spårvägsmuseet av de 100 000 årliga besökarna.

SID 20

13 Ny bussdepå

Ny depå i Enlunda, Färingsö, ersätter befintlig depå i Tappström år 2013. ●

2 Spårväg City

Spårväg City knyter ihop Nordvästra Kungsholmen och Norra Djurgårdsstaden.

SID 12-13

6 Ny bussdepå

Miljötänkande har genom-syrat bygget av ny depå för bussar i Lunda.

SID 18

10 SLs huvudkontor

Två medarbetares röster om hur det är att arbeta på SL.

SID 28-29

14 Ny pendeltågsstation

Ny pendeltågsstation i Vega som beräknas tas i bruk år 2014. ●

3 Citybanan

Citybanan ger pendeltågen egna spår genom centrala Stockholm.

SID 12-13

7 Pendeltåg

Pendeltåg till Uppsala via Arlanda planeras till 2012.

SID 10 och 31

11 Östermalmstorg

Östermalmstorgs tunnelbanestation har moderniserats och är ny mötesplats.

SID 30

15 Nynäsbanan

Här byggs dubbelspår och en ny mötesstation i Nynäs Gård år 2010-2012. ●



Stockholms län

Hallstavik
 Norrtälje
 Åkersberga
 Märsta
 Stockholm
 Stavsås
 Södertälje
 Västerhaninge
 Nynäshamn

Ett axplock av det som

hänt under 2009

Förändringar i trafiken under året

2009 infördes trafikutökningar motsvarande 45 nya bussar. Många linjer fick fler avgångar för att minimera risken för stående resenärer på bussar som trafikerar vägsträckor med en tillåten hastighet över 70 km/h. Nya linjer infördes också, till exempel direktbuss på sträckan Norrtälje–Kista. Under året infördes även ett stort antal låggolvsbussar, som trafikerar utpekade linjer för att resenärerna ska garanteras en mer tillgänglig resa.

SL har under året sett över möjligheten att resa kollektivt till Arlanda flygplats. Under året anpassades trafiken framförallt i Arlandas närområde och det förbättrade utbudet vänder sig främst till arbetspendlare. Bland annat utökades nattrafiken vilket innebär att SL trafikerar Arlanda dygnet runt. På sikt kommer pendeltågen att gå till Uppsala via Arlanda. ●

Bussföraren beställer din taxi

Under förra året inledde SL ett försök tillsammans med Busslink, Roslagståg, Taxi 020, Roslagstaxi och Norrtälje taxi, där resenären kan boka taxi genom bussföraren eller konduktören på Roslagsbanan. Först ut var Roslagen, där det ofta är långt mellan busshållplatser och stationer. Tjänsten är ett sätt att öka tryggheten för resenärerna, och tillhandahålls kvälls- och natttid mellan klockan 21.00 och 04.30. ●

Uppskattad fest i tunnelbanan



I somras bjöd Stockholms stad och SL in till årets mest omtalade fest. Den 12 augusti förvandlades Kungsträdgårdens tunnelbanestation till ett gigantiskt dansgolv. Festen var en höjdpunkt på den årliga Ung08-festivalen, som riktar sig till sommarlovslediga ungdomar i Stockholm, och evenemanget gjordes möjligt av att stationen för tillfället var avstängd under bygget av Citybanan. Biljetterna blev snabbt slutsålda och 2 400 ungdomar festade kvällen igenom på det drogfria partyt. ●

705 000

resenärer tar sig fram med SL-trafiken en vanlig vintervardag.

Information i realtid

Under 2009 fick resenärerna, via sl.se eller mobil.sl.se, tillgång till realtidsinformation för drygt 12 000 busshållplatser. Med information i realtid ges uppdaterade prognoser om väntetiden till dess bussen ska avgå från hållplatsen – inte enligt tidtabell.

Dessutom sattes 150-talet digitala hållplatsskyltar med realtidsinformation upp längs innerstadsbusslinjerna 1–4. Information i realtid visas även på samlingskyltar vid ett antal bytespunkter och bussterminaler runt om i länet. 2010 planeras ytterligare digitala hållplatsskyltar på välbesökta hållplatser, för att ge resenärerna korrekt och aktuell trafikinformation vid var tid. ●

ITS – en världskongress

ITS, Intelligent Transport Systems and Services, är samlingsnamnet för de transportlösningar som på ett eller annat vis använder sig av modern informationsteknologi. Det kan vara allt från tidtabeller på nätet, realtidsinformation i mobiltelefoner och på digitala skyltar, till övergripande trafikledning och planering.

Under fem dagar i september samlades över 2 300 delegater, bland dem många infrastrukturministrar och andra beslutsfattare från hela världen, på Stockholmsmässan i Älvsjö för att ta del av dagens och framtidens infrastrukturlösningar.

SL var en av arrangörerna och stod bland mycket annat för transporter av delegaterna under de fem dagar kongressen pågick. SL medverkade genom samverkansorganisationen ITS Stockholm, som förutom SL, består av Stockholms stad, Vägverket, Banverket och Transportstyrelsen. ●



Topmodern depå i Södertälje

I början av december invigdes en helt ny pendeltågsdepå i Södertälje. De två tidigare, i Upplands Bro respektive Älvsjö, har inte räckt till för att täcka behoven. Därför beslöt SL under våren 2007 att bygga en helt ny anläggning i ett skogsområde intill stationen Södertälje hamn.

Södertäljedepån är en toppmodern anläggning, utrustad med allt som krävs för att pendeltågen ska vara i bästa form. Här finns en specialbyggd hall för klottersanering, servicespår för lätt underhåll och en tvätthall. Anläggningen är även utrustad med solpaneler som bidrar till depåns energibehov. ●

Bussar på Blå linjen

Banverkets arbete med Citybanan går framåt i snabb takt. Under 2009 påverkades SLs resenärer för första gången på allvar. Mellan 14 juni och 11 oktober var Blå linjen avstängd mellan Rådhuset och Kungsträdgården. Orsaken var förstärkningsarbeten under centrala Stockholm inför Citybanebygget. Sträckan har 80 000 påstigande ett vanligt vardagsdygn, resenärer som nu fick ta nya vägar.

Avstängningen föregicks av en massiv informationsinsats, och den avstängda trafiken ersattes med bussar som trafikerade sträckan Rådhuset – T-Centralen/Sergels torg. Dessutom förstärktes trafiken på innerstadens blå bussar och Gröna linjens högtrafik förlängdes för att möta de ökande resenärsströmmarna. Liknande avstängningar planeras att genomföras 2011 och 2012. ●

SL älskar alla

Den 27 juli till den 2 augusti deltog SL i Pridefestivalen. Syftet var att visa att SL är ett öppet företag som står för mångfald och välkomnar alla. Under festivalen sattes extraturer in på buss 43 till festivalsområdet och alla innerstadsbussar var dekorerade med regnbågsflaggor. I paraden, som gick från Humlegården till Tanto, var SL representerat med två ekipage under parollen "SL älskar alla" och "Hanky loves SL". Det sistnämnda var en riktad reklaminsats i sociala medier. ●

Största utbyggnaden sedan tunnelbanan

Stockholms län växer med cirka 30 000 invånare om året. Det ställer stora krav på en fungerande kollektivtrafik. Utbyggnaden av nya spår är omfattande.

Citybanan, Tvärbana Norr, Spårväg City och Roslagsbanan är stora pågående spårutbyggnader som påverkar hela Stockholm. SL bygger och planerar framtidens kollektivtrafik. 35 miljarder kronor satsas de närmaste tio åren.

SLs första långsiktplan, Trafikplan 2020, ger en sammantagen bild av vilka spårutbyggnader, stationer, fordon och depåer som behövs fram till 2020¹⁾ för att klara den växande regionens behov. – SL jobbar på flera fronter samtidigt. Vi planerar för den närmaste framtiden och jobbar med strategier på lång sikt, förklarar Gunilla Glantz, planeringschef.

Pendeltågen får egna spår

Det största pågående spårbygget, Citybanan, är ett trepartssamarbete mellan Stockholms läns landsting, Stockholms stad och Banverket, som har huvudansvaret. Den sex kilometer långa pendeltågstunneln är av avgörande betydelse för den framtida kollektivtrafiken. När den är klar 2017 behöver pendeltåg och fjärrtåg inte trängas på de två spåren, den så kallade getingmidjan. – Citybanan är den största trafiksats-

ningen i Stockholm sedan tunnelbanan byggdes. Med egna spår får pendeltågen ett system som liknar tunnelbanans och det ger stora möjligheter att öka antalet kollektivtrafikresenärer.

Spår som knyter ihop staden

På samma sätt som Citybanan ger nya resmönster kommer förlängningen av Tvärbanan till Solna att ge motsvarande effekt. Många slipper åka in till city och byta trafikslag, restiderna minskar samtidigt som belastningen i tunnelbanan minskar.

– Utbyggnaden mot Solna kommer att öka Tvärbans popularitet ännu mer.

Spårvägar har blivit ett miljöalternativ i många storstäder och nu får även stockholmarna sin egen Spårväg City genom stadens centrala delar. Den kommer att ersätta vissa busslinjer och skapa en ny och trivsammare trafikmiljö. Fullt utbyggd binder Spårväg City samman två expansiva innerstadsområden, Norra Djurgårdsstaden och Nordvästra Kungsholmen/Hornsberg. Tankar finns också på att koppla samman en upprustad Lidingöbana med Spårväg City.

Till de mest angelägna moderniseringarna hör Hagsätragrenen, nytt signal-system till Röd linje och utbyggnaden till dubbelspår på Roslagsbanan.

– Roslagsbanan är den enda spårtrafik vi har åt nordost och den har många resenärer. Dubbelspåren ger tätare avgångar och vi bygger en helt ny bytestpunkt vid Arninge som ökar möjligheterna till byten mellan motorvägsbussar och tåg.

Dialog och samordning prioriteras

– Vi har ett antal vägsträckor där det skulle göra stor skillnad om bussarna fick egna körfält. En viktig del i SLs uppdrag är därför samarbete och dialog med kommuner och Trafikverket.

Viktig är också samordningen mellan alla upphandlingar av tekniska system som ska fungera tillsammans. Spår, depåer och fordon ska byggas och beställas så att teknik och leveranser hänger samman.

De närmaste tio åren blir utbyggnaden av spårtrafiken intensiv. SL försöker så



långt det är möjligt att upprätthålla trafik under byggtiden och när det är omöjligt, erbjuda ersättningsbussar. Tydlig information om alla störningar och alternativa resvägar är högt prioriterat.

– Det kommer att bli störningar och tålamod kan behövas under de mest intensiva byggperioderna.

I SLs uppdrag ligger också att öka kollektivtrafikens marknadsandel i förhållande till bilen.

– Det blir nästa stora utmaning, säger Gunilla Glantz. ●

¹⁾ *Trafikplan 2020 bygger på den politiskt gemensamma Stockholmsöverenskommelsen från 2007 och revideras vart fjärde år.*

Spårväg City

Spårväg City förbättrar kollektivtrafiken mellan två av innerstadens mest expansiva stadsdelar: Nordvästra Kungsholmen/Hornsberg (20 000 nya bostäder, 15 000 nya arbetsplatser) och Norra Djurgårdstaden (10 000 nya bostäder, 30 000 nya arbetsplatser). På sikt kan spårvägen byggas samman med Lidingöbanan. Etapp 1 byggs under 2010, samråd planeras för fortsatt utbyggnad.

Beräknad trafikstart augusti 2010 för etapp 1 mellan Waldemarsudde och Sergels torg. **Resenärskapacitet** 70 000 resenärer/dygn fullt utbyggd.

Roslagsbanan

Den smalspåriga Roslagsbanan med sina tre grenar är till stora delar enkelspårig. Banan har rustats genomgripande sedan år 2000 och det fortsätter 2010. Utbyggnad till dubbelspår pågår på många sträckor för att öka kapaciteten och minska restiden. 2009 öppnade en ny station, Universitetet, som ersatte två tidigare stationer. Banan får en helt ny bytespunkt mellan tåg och bussar vid Arninge. Två nya depåer planeras att byggas och SL utreder i en idéstudie möjligheten att dra en ny gren från Molnbyområdet till Arlanda.

Längd 65 km, varav 13 km i dag är dubbelspår. **Total kostnad** 2,6 miljarder kronor för dubbelspår, etapp 1 och 2 och ny bytespunkt. **Beräknad färdig utbyggnad** 2016.



Stockholm är hela Europas gröna huvudstad år 2010.
En bidragande del till utmärkelsen är att så många reser kollektivt.

Ett framgångsrikt SL är bra för miljön

SL har ambitiösa miljömål i siffror och procent. Men det viktigaste bidraget till en bättre miljö kan beskrivas mycket enkelt: Se till att länsinvånarna har en väl fungerande kollektivtrafik som de tycker om att använda.

Till skillnad från många andra företag, vars miljöbelastning ofta ökar med fler kunder, kan SL stoltsera med att fler kunder ger en minskad miljöpåverkan i Stockholms län.

Trots att kollektivtrafik är det dominerande resandeslaget i Stockholm fortsätter SL att ta marknadsandelar. Under en vintervardag 2009 var antalet resande 0,6 procent fler än under 2008, sett över helåret 2009 var ökningen 1,1 procent. Det kan låta som en marginell ökning, men givet en redan stor andel av resandet är det en framgång.

–Om SL-trafiken inte fanns skulle Stockholmsregionen knappast fungera. Om vi kan öka antalet resande med SL så att färre åker bil finns stora miljövinster att hämta, säger Stefan Wallin, chef på avdelningen för Hållbar utveckling.

Ett övergripande miljömål är att vara fossilfri, det vill säga inte använda fossila drivmedel, senast år 2025. Spårtrafiken uppfyller detta redan nu, då den drivs

med el från vatten- och vindkraft. I dag körs tre av tio bussar med förnybara drivmedel och 2011 ska den andelen vara varannan buss. Under 2010 sätts ytterligare 85 etanolbussar och cirka 30 biogasbussar i trafik, vilket tar SL närmare målet.

Ökad satsning på biogas

2009 slöts ett avtal med Stockholm Gas AB, som utöver tidigare avtal med Stockholm Vatten och Käppalaförbundet, möjliggör fler biogasdrivna bussar. En ny depå för biogasbussar byggs i Gubbängen. Gasen produceras lokalt och distribueras i ledning direkt till depån. Därmed behövs inga gastransporter på väg.

SL är initiativtagare till och har ett övergripande ansvar för EU-projektet Baltic Biogas Buses. Det syftar till att öka användandet av biogas för kollektivtrafiken i städer runt Östersjön och på så sätt leda till en förbättrad miljö. Projektet ska också öka kunskapen om biogas och

30 %

av alla SLs bussar drivs med förnybara drivmedel.

12

miljoner liter per år är den minskade förbrukningen av diesel, tack vare etanol- och biogasbussar i SL-trafiken.

27 000

ton fossil koldioxid har utsläppen minskat med per år.

vara ett nätverk för att utbyta erfarenheter och praktiska lösningar.

Ny teknik i samarbetsprojekt

I syfte att undersöka hur så kallad hybriddrift kan minska bussars energianvändning har ett samarbetsprojekt startats av SL, Nobina och Scania. Sex etanolhybridbussar har under sommar och höst 2009 körts i extratrafik på linje 172 mellan Norsborg och Skarpnäck. En vanlig etanolbuss har använts som jämförelse. Bussarna har fungerat väl och användes även som demonstrationsbussar under ITS-kongressen som hölls i Älvsjö i september. Försöket planeras fortsätta till 2011 och ska inkludera tester på fler linjer med olika trafikbelastning.

Europas gröna huvudstad 2010

När EU-kommissionen för första gången skulle utse Europas gröna huvudstad föll valet på Stockholm. Bland annat har SLs målmedvetna arbete bidragit till att Stockholm har minskat sina utsläpp av koldioxid med 25 procent sedan år 1990. Att tre av fyra resenärer åker kollektivt till och från innerstaden under rusningstid gör Stockholm världsunik.

Med satsningen på förnybara drivmedel till bussar och spårbunden trafik, som

drivs av el från 100 procent förnybara källor, kan SL erbjuda en mycket miljöanpassad kollektivtrafik.

Buller – en ständig utmaning

En negativ miljökonsekvens av trafiken är att den orsakar buller. Under 2009 påbörjades en heltäckande bullerkartläggning av den spårbundna trafiken. Tillsammans med SLs bullerpolicy utgör den grunden för en handlingsplan för åtgärder som tas fram under 2010.

För busstrafiken ställs hårda krav på att leverantörerna ska arbeta med att minska bullret; allt ifrån förarnas körsätt till underhåll av fordon. Dessutom samarbetar SL med Svensk Kollektivtrafik för att ta fram verktyg för att bättre kunna kravställa och följa upp buller från bussar.

Även dialog med olika kommuner är viktigt, och deras krav är ofta höga. – Det finns vissa kommuner som är väldigt drivande. Det tycker vi i grunden är mycket positivt, säger Stefan Wallin. Det grundläggande är att det finns en policy för vårt handlande och en kartläggning av möjliga problem. SL ser till hela Stockholms län och kommer att jobba utifrån prioriteringar i handlingsplanen. På så sätt kan vi arbeta på ett strukturerat sätt med olika lösningar. ●

14 001

SL är certifierat enligt den internationella miljöstandarden ISO 14 001.

Antal påstigningar på de olika trafikslagen 2009

| Trafikslag | Miljoner påstigningar |
|---------------|-----------------------|
| Tunnelbana | 307 |
| Pendeltåg | 69 |
| Lokalbanor | 34 |
| Buss | 277 |
| Totalt | 687 |

Miljöbussar med olika drivmedel

Vid utgången av 2009 hade SL 418 etanolbussar, 103 biogasbussar och 1 495 bussar som drivs med diesel med en inblandning av fem procent förnyelsebart RME, rapsmetylester. Inblandningen av RME motsvarar 75 bussar som enbart körs på RME. Sammantaget innebär det att 30 % av alla SLs bussar drivs med förnybara drivmedel.



där kvaliteten står i fokus

Sedan den 2 november 2009 rullar Stockholms tunnelbanevagnar i ny regi. Då tog entreprenören MTR Stockholm över verksamheten efter att ha gått segrande ur en lång och gedigen anbudsprocess.

SLs upphandling av tunnelbaneverksamheten utmärker sig, inte bara för att den belönats med pris för bästa upphandling, utan också för det tydliga fokuset: kvalitet.

– Vi påbörjade arbetet redan 2006 och upphandlingen blev klar i höstas, så det har varit en lång men intressant och lärorik process, säger Helene Molander, bolagsjurist.

Upphandlingen, en av de största civila i världen 2009, skiljer sig från SLs tidigare motsvarande upphandlingar. Denna gång handlade SL upp ett helhetsåtagande, lade stor vikt vid mjuka faktorer i samband med utvärderingen och införde starkare ekonomiska drivkrafter i avtalet. I anbudsutvärderingen bedömdes exempelvis inte bara offererade lösningar för trafik och fordonsunderhåll utan även värderingar, planer för personalutveckling liksom lösningar för kundservice och kundnöjdhet.

– Vi gjorde ett gediget förarbete och funderade mycket på hur vi bäst kunde ta tillvara på marknadens kreativitet och samtidigt minimera risken för en leverans som i verkligheten inte håller det som lovats på pappret, säger Helene Molander. Upplägget innebar att SL via förfrågningsunderlaget tydligt visade och reglerade vad man ville köpa, medan anbudsgivarna i sina anbud skulle visa hur dessa resultat skulle uppnås.

Kvalitet går att utvärdera

Att MTR Stockholm ur många aspekter var i en kategori för sig själv framstod på ett ganska tidigt stadium, men Helene Molander betygar att det ändå rädde tuff konkurrens. Alla de sex anbud som kom in höll en hög nivå. MTR, som bland annat kör tunnelbanan i Hongkong, har

nu ett krävande uppdrag framför sig. 2009 var 78 procent av kunderna nöjda med tunnelbanetrafiken. Med stöd från kollegor i andra delar av världen finns tydliga mål att höja siffrorna ytterligare för att möta avtalets kvalitetskrav.

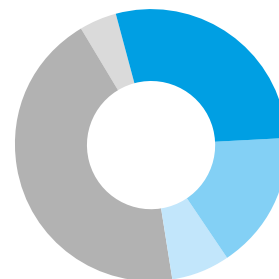
– Många säger att det inte fungerar att utvärdera kvalitet, men vi menar att det går och att det i vissa situationer är oerhört viktigt att våga göra det. Trovärdigheten hos SL som upphandlare verkar generellt sett ha ökat via den gjorda upphandlingen. Men man kan alltid förbättra sig och vi tror att man gör det bäst i dialog med marknaden.

Nyttiga lärdomar i ett lagarbete

Upphandlingen av MTR belönades i slutet av 2009 med pris för årets bästa upphandling¹⁾ och Helene Molander är stolt över det gigantiska lagarbete som ligger bakom framgången. Med 120 personer involverade i processen, var det en utmaning att få olika viljor och kompetenser att verka för samma mål. Arbetet med upphandlingen har också givit lärdomar som absolut bör beaktas i framtida upphandlingar.

– Vi började till exempel tidigt att förbereda oss inför förvaltningen av avtalet. Något man har igen så snart affärsrelationen med den vinnande leverantören, i det här fallet MTR, blir verklighet. Under upphandlingen blev det för övrigt tydligt hur många eldsjälar det finns på SL och det gjorde arbetet extra stimulerande, avslutar Helene Molander. ●

¹⁾ Tidningen Upphandling 24.



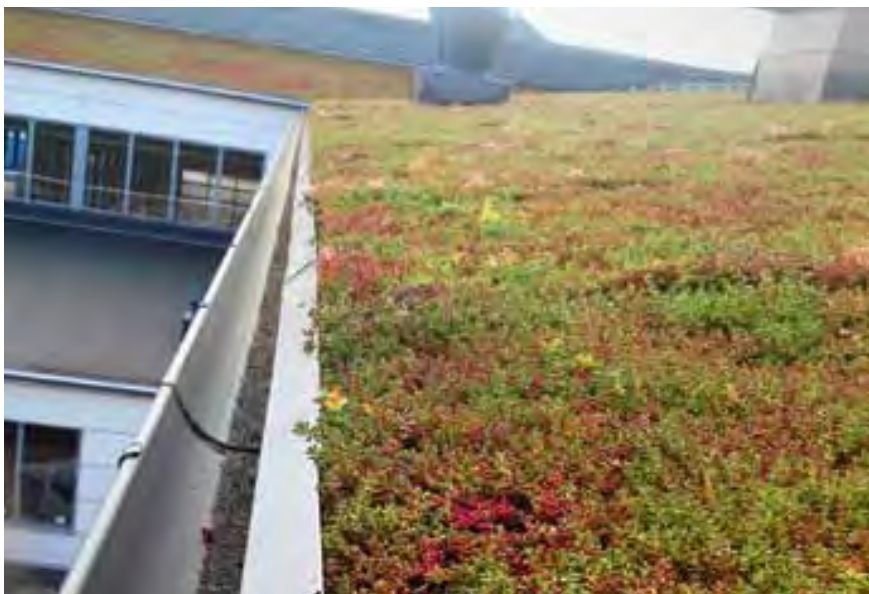
Kostnader per trafikslag 2009, miljoner kronor

| | |
|------------------------|-------|
| ■ Tunnelbana | 2 760 |
| ■ Pendeltåg | 1 567 |
| ■ Lokalbanoer | 668 |
| ■ Buss | 4 234 |
| ■ Gemensamma kostnader | 418 |
| Summa | 9 647 |

35 miljarder

MTR Stockholms kontrakt är värt cirka 35 miljarder kronor över avtalsperioden på maximalt 14 år.

grönt tak på grönt hus



Lundadepån

Investering 285 miljoner kronor

Byggstart 2007

Driftstart Julafton 2009

SLs fastigheter

På sidan 71–72 finns en sammanställning av fastighetsbeståndet.

SLs busstrafik blir allt mer hållbar. Den nya bussdepån i Lunda var 2009 som en miljövänlig och modern julklapp från SL till förare och bussar hos trafikentreprenören Nobina.

– En bussdepå behöver inte vara en tung, fyrkantig industrilokal. Det här är ett bra exempel på hur en modern bussdepå kan se ut, säger Juan Copovi-Mena, fastighetschef.

Den vita depåbyggnaden följer den rundade tomten i Lunda industriområde. Ett grönt tak och en japansk innergård understryker SLs nya arkitektoniska tänkande. Juan Copovi-Mena är stolt över den ljusa, luftiga och moderna depån. – Arkitekturen är anpassad till tomten och vi har genomtänkta och hållbara lösningar i både materialval, återvinning och arbetsmiljö.

Depån består av två tomter: en med verkstad, administration och personalutrymmen och en för uppställning och daglig service som tankning och tvätt. Här finns plats för 75 bussar och på åtta verkstadsplatser finns den senaste tekniken i form av verktyg och lyftutrustning.

Dessutom finns både gym och bastu där förarna kan koppla av före eller efter sina arbetsskift. Varje år görs mätningar av hur personalen mår. Kanske kan den nya depån förbättra de resultaten i kommande mätningar.

Grönt tak och japansk trädgård

Depåtomterna i Lunda består av totalt nästan 30 000 kvadratmeter. Detaljplanen kräver att en viss del ska vara grönyta. SLs miljötänkande går därför ett steg längre än det självklart funktionella som oljeavskiljare, avancerade reningssystem och energieffektiv uppvärmning.

– Vi lade vår grönyta på taket i form av sedumväxter, förklarar Juan Copovi-Mena. Växterna tar vara på regnvattnet och vi minskar därmed spillvattenmängderna.

– På en innergård av japansk modell med en liten bäck har vi tagit vara på sprängstenen från bygget. Det kommer att bli ett populärt ställe till våren.

Markbyten måste till

Den nya depån ersätter Brommadepån i Alvik som tidigare var utgångspunkt för busstrafiken i Stockholms västra delar. Placeringen i Lunda, med närheten till Vällingby, är resultatet av markbyten med Stockholms stad. Staden vill frigöra central och attraktiv tomtmark och Juan Copovi-Mena vill hitta bra placeringar för fler depåer. Lösningarna är delvis okonventionella.

– Hornsbergs depå kommer till exempel att flyttas och läggas under Kristinebergs idrottsplats och en depå i Södra Hammarbyhamnen kommer att byggas in under en annan fastighet. Vi kommer att bygga flera nya depåer de närmaste åren, bland annat i Frihamnen, Gubbängen, Charlottendahl och på Ekerö, säger han. ●

snabb resa på tvären till Solna

Många var skeptiska till SLs spårvägssatsning innan Tvärbanan invigdes år 2000. Nu har skeptikerna tystnat, nästan 50 000 personer reser med Tvärbanan varje dag. Stockholms populäraste linje förlängs nu norrut till Solna.

SLs största spårprojekt går genom tre kommuner; Stockholm, Sundbyberg och Solna. På sträckan mellan Alvik och Solna bor och arbetar fler människor än i city. Och fler bostäder och arbetsplatser planeras. Restiden mellan Alvik och Solna station blir 17 minuter.

– Tvärbanan binder ihop tunnelbana, pendeltåg, buss och förkortar restiden, vilket förenklar vardagen för många resenärer som inte behöver åka via city, säger Johan von Schantz, teknisk direktör.

Beslutet att förlänga Tvärbanan till Solna togs våren 2009 och samma sommar startade förberedande arbeten; markförstärkning, sprängning, omläggning av ledningar och ombyggnad av vägar.

20-talet vagnar ska köpas in

Parallellt med utbyggnaden anpassas den befintliga Tvärbanan för att klara fler resenärer och tätare trafik. För hela Tvärbanan upphandlas ett nytt signalsäkerhetssystem och vissa hållplatser breddas eller förlängs.

– Vi bygger en ny depå i Ulvsunda och köper in ett 20-tal nya vagnar för att klara trafikeringen av hela sträckan från Sickla till Solna, säger Johan von Schantz. 5,2 miljarder investeras i spår, vagnar och depå.

Byggandet av 6,7 kilometer spårväg, åtta hållplatser, tre broar och en 800 meter lång tunnel ställer stora krav på kommunikation och hänsyn till omgivningen. SL samarbetar med boende, företag och en rad andra intressenter.



Informationsmöten, nyhetsbrev och sl.se ger det aktuella läget.

– Vi kan inte bygga utan att det påverkar omgivningen. När vi bygger är det därför självklart att vi ser till att de som berörs får veta vad vi gör. Vi erbjuder exempelvis de boende i Traneberg en telefontjänst för att informera om när vi spränger, säger Kurt Seliberg, ansvarig projektledare.

Solnagrenen klar 2013

Tvärbanan har etappvis byggts ut till att bli resenärernas i särklass mest populära trafikslag. Tvärförbindelsen och det effektiva bytet mellan olika banor är en del av förklaringen. Synligheten och tryggheten med egna konduktörer en annan, liksom spårvägens tillgänglighet och miljöprofil. Och förstås vyerna från broarna över Stora Essingen.

Under 2010 förväntas ett genomförandebeslut för att bygga ut Tvärbanan till Slussen samtidigt som Saltsjöbanan moderniseras. När Solnagrenen är klar 2013 fortsätter SL utbyggnaden av Tvärbanan. Nu pågår en förstudie om förlängning mot Kista. SL planerar att hösten 2010 besluta om att ta fram en järnvägsplan. ●

Tvärbanan Norr Solnagrenen

Alvik – Solna station: 6,7 kilometer
Åtta stationer, varav tre, Sundbyberg, Solna centrum och Solna station blir viktiga bytespunkter till tunnelbana, pendeltåg och buss.

116 000 resenärer per dag beräknas åka med hela Tvärbanan när Solnagrenen är klar.

Spårutbyggnad 3 115 miljoner

Ny depå med plats för 60 vagnar
1 390 miljoner

Ombyggnad av depå i Bromma
85 miljoner

Vändspår vid Alviks strand
60 miljoner

21 nya vagnar 550 miljoner

Bra miljöval

Tvärbanan drivs med förnybar el från vind- och vattenkraft och som uppfyller Naturskyddsföreningens Bra Miljöval. En resa med Tvärbanan ger nästan 30 000 gånger lägre koldioxidutsläpp jämfört med samma resa med bil.

agerar i samklang med omvärlden

SL är en aktör som tillhandahåller en samhällsnyttig resurs. Därför är det viktigt att agera på ett miljömässigt hållbart sätt och samtidigt ta ett socialt ansvar.

Så beskriver Stefan Wallin, chef på avdelningen för Hållbar utveckling, företagets relation till omvärlden.

SL-trafiken finns till för alla. För att säkerställa att allas intressen tas tillvara pågår en ständig dialog med allt ifrån pensionsorganisationer till organisationer för människor med funktionsnedsättningar. – Syftet är att hela tiden förbättra SL-trafiken, så att alla ska kunna resa med oss. Vi lär oss hela tiden nya saker i våra samarbeten, som vi sedan kan tillämpa i trafiken, säger Stefan Wallin.

För att följa upp arbetet med tillgänglighetsfrågor, har en uppföljningsmetod utvecklats, i form av typresor där olika representativa resor testas om de är tillgängliga för resenärer med olika typer av funktionsnedsättningar. Resultatet följs upp regelbundet.

– Det handlar mycket om insikt, säger Stefan Wallin. Vi som arbetar med SL-trafiken måste förstå hur det är att ta sig fram med en funktionsnedsättning. Därför utbildas SL-personal och entreprenörernas personal genom så kallade insiktutbildningar.

Barnen kommer till tals

I Stockholms län finns drygt 400 000 barn och unga, vilka utgör en viktig kundgrupp. För att få kännedom om barns och ungas behov finns bara en bra lösning: att lyssna på dem. SL har olika barn- och ungdomsråd som är forum för organisationer och personer där de kan ta upp önskemål och förbättringsförslag.

Den som driver SLs arbete utifrån Barnkonventionen är Ingegerd Almén Alenskog, projektledare för barn- och ungdomskommunikation.

– Alla på SL ska beakta barns behov och intressen innan man planerar och utför trafiken. Innan trafikomläggningar eller avstängningar sker måste man fråga sig hur detta berör barnen och i möjligaste mån tillgodose deras behov, säger hon.

SL verkar inom Global Compact

År 2009 undertecknade SLs vd FN:s internationella initiativ Global Compact. Detta förpliktigar SL att följa och verka för tio principer inom områdena mänskliga rättigheter, arbetsrätt, miljö och motverkan av korruption. Stefan Wallin medger att det är en stor utmaning att arbeta med leverantörernas egna leverantörer som kan befinna sig långt utanför landets gränser. Uppgiften kräver ett nära samarbete med leverantörerna. – Vi har påbörjat ett samarbete med Handelshögskolan där studenter fått i uppgift att göra olika granskningar av våra leverantörer.

När det gäller drivmedel till SLs buss- trafik (diesel, RME, etanol och biogas) har SL infört ett frågebatteri om socialt ansvar och miljöeffekter som ställts till alla leverantörer. Detta som en början på utvecklingen av skarpa skall-krav som så småningom kan ställas direkt i upphandlingar.

– Man kan komma långt med att ställa frågor. När leverantörerna tar fram svar på SLs frågor ser de över sin egen verksamhet och även underleverantörers verksamhet. Därmed möjliggörs en kartläggning av produktens påverkan från ingående råvaror till levererad slutprodukt.

– Vi har fått en del erkännanden för vårt sätt att arbeta och andra organisationer har tillämpat vår modell, säger Stefan Wallin. ●

”Alla på SL ska beakta barns behov och intressen innan man planerar och utför trafiken.”

Ingegerd Almén Alenskog,
projektledare



Spårvägmuseet populärt bland unga

Spårvägmuseet hade 94 062 besökare under år 2009, vilket är de näst bästa besöksiffrorna i museets historia. Hälften av besökarna var barn och ungdomar. Under året visades bland annat utställningen ”Från pollett till SL Access”, som på ett lekfullt och informativt sätt visade SLs nya betalsystem.

6 000 elever kom på besök under året och i sitt skolprogram berättar museet om SL-trafikens betydelse för Stockholms utveckling, förr och nu. Barnkonventionen fyllde 20 år och en utställning öppnades om SLs arbete med barn och unga. Basutställningen har också moderniserats, med tydligt fokus på tillgänglighet, bland annat en audioguide som även finns med syntolkning. ●



alla reser olika

Tillgängligheten ökar i SL-trafiken. Spår har sänkts, fordon byts ut och trafikpersonalen utbildas i att bemöta resenärer med funktionsnedsättning.

– Målet är att göra kollektivtrafiken så bra och tillgänglig att alla som kan och vill ska välja allmän kollektivtrafik, säger Ylva Preutz Papantoni, tillgänglighets-samordnare.

2010 ska samhället vara tillgängligt för alla. Det fastslog Riksdagen 1999.

–2009 var ett genombrottsår när vi lyfte oss rejält. SL kommer att kunna leverera en fullt tillgänglig trafik med några få undantag. Vi har arbetat utifrån det handlingsprogram som fastställdes 2006.

De mest påtagliga förändringarna för resenärerna är att alla moderna fordon och plattformar snart har samma golvnivå, att plattformskanter och spärrlinjer har kännbara markeringar för synskadade och att många bussar har låga golv som underlättar på- och avstigning. Digitala informationsskyltar och utrop finns på både stationer och i fordon.

Det återstår detaljer, däribland en hiss i Hagsätra tunnelbanestation som installeras 2011 i samband med en omfattande modernisering av sträckan Gullmarsplan–Hagsätra.

–Äldre tåg och bussar byts ut i takt med att nya anpassade fordon köps in. Kravet på tillgänglighet finns med i alla våra trafikupphandlingar ¹⁾.

Färdtjänsten ger ökad kunskap

Sedan Färdtjänsten blev en del av SL har kunskapen ökat om tillgänglighet både hos SL och dess trafikentreprenörer. En intressant trend är att antalet färdtjänstresor nu minskar i vissa åldersgrupper.

– Framför allt äldre resenärer åker allt mindre färdtjänst.

Tillgänglighetsarbetet inom SL-trafiken med till exempel låggolvsbussar gör att äldre har lättare att gå ombord.

De senaste åren har all trafikpersonal och alla SLs medarbetare fått specialutbildning för att kunna förstå och bemöta resenärer med funktionsnedsättning på rätt sätt. Kunskap och attityd är avgörande i allt arbete med tillgänglighet.

– För många har utbildningen varit en stor aha-upplevelse. Trafikpersonalen har haft nytta av den i sitt arbete redan dagen efter.

Önskefordon

Ylva Preutz Papantoni påpekar att det kommer att finnas resenärer som inte kan åka med den allmänna kollektivtrafiken utan behöver färdtjänst. Men den grupp som kan välja, beroende på typ av funktionsnedsättning och dagsform, ska ha större möjlighet att välja den allmänna kollektivtrafiken.

SL samarbetar sedan flera år med en rad handikapporganisationer för att få deras hjälp att anpassa kollektivtrafiken. Under 2009 deltog de i diskussionerna om upphandlingar av nya tillgängliga fordon.

– De var med och formade sitt önskefordon, säger Ylva Preutz Papantoni. ●

¹⁾Roslagsbanan, Lidingöbanan och Saltsjöbanan kommer att anpassas i takt med att de rustas upp och får nya tåg.

Tillgänglighetsmål

Den som själv, eller med hjälp av ledsagare, kan ta sig till en station eller hållplats ska kunna resa med SL senast vid utgången av år 2010.



Exempel på hur SL ökar tillgängligheten

- Spårsänkning för att uppnå plant insteg mellan spårfordon och plattform.
- Kännbara golvmarkeringar vid spärrlinjer och plattformskanter.
- Automatiska dörrar på stationerna.
- Hissar och rulltrappor på alla stationer.
- Högtalarutrop i och utvändigt på alla fordon samt på stationer. Snart även vid större busshållplatser.
- Låga golv och rullstolsramper i bussar.
- Informationssystem med text och ljud utvecklas kontinuerligt.
- Pratorer införs på allt fler ställen och vid Östermalmstorg testas nu en digital pekskärmen med talfunktion / prator.
- Ledsagning och rampservice på alla tunnelbanestationer, större stationer och bytespunkter i övriga SL-trafiken.

för att alla ska kunna resa

Den som har "väsentliga svårigheter" att åka med SL-trafiken kan bli berättigad till färdtjänst. Vem som har rätt till färdtjänst prövas och beslutas av Landstingets färdtjänstnämnd.

Den 1 juli 2009 tog SL över ansvaret för färdtjänstens verksamhet, exklusivt den myndighetsutövning som finns kvar i Stockholms läns landsting. Varje dag görs det ungefär 9 200 färdtjänstresor av de 70 000 personer i Stockholms län som är berättigade till färdtjänst. Dessutom ansvarar SL för de 2 600 sjukresor som sker i länet per dag.

Färdtjänst ska ge resenärerna ökad frihet och tillgänglighet. SLs mål är att erbjuda den enskilde färdtjänstresenären ett resande på så lika villkor som möjligt jämfört med den allmänna kollektivtrafiken.

– Det är naturligt att färdtjänstverksamheten finns inom SL, då kan resurserna samordnas för att skapa ett tillgängligt resande för alla. En resa kan till exempel ha en delsträcka med tillgänglig tunnelbana och en annan delsträcka med Närtrafik eller färdtjänst. Allt för att säkra en tillgänglighet i hela resan, säger Kenneth Svärd på Färdtjänstavdelningen.

Den nationella handlingsplanen för handikappolitiken slår fast att kollektivtrafi-



ken bör vara fullt tillgänglig för funktionshindrade år 2010. Omfattningen och innehållet i färdtjänstverksamheten kan därför ses som ett mått på hur väl tillgänglighetsarbetet fungerar. En tillgänglig allmän kollektivtrafik ska vara det första alternativet när en resenär väljer färdtjänst. Färdtjänsten är därigenom intimt förknippad med SLs arbete att göra den allmänna kollektivtrafiken tillgänglig. Därmed kan resurserna i färdtjänst satsas på personanpassade resor för dem som behöver, beroende på exempelvis dagsformen.

– Ju oftare resenären kan resa i en tillgänglig allmän kollektivtrafik, desto mer räcker resurserna till resor i färdtjänst

för dem som måste resa "portnära". Eftersom vi blir fler äldre i Sverige är det viktigt att vi arbetar för att spara färdtjänstresurserna till de resenärer som mest behöver dem.

Trots förbättringar av den allmänna kollektivtrafiken finns dock en grupp resenärer som aldrig eller bara delvis kan nyttja den. Denna grupp är prioriterad av SL och ska erbjudas ett färdtjänst utifrån sina förutsättningar.

– Alla resenärer ska kunna resa med SL i den form som är rätt anpassad efter deras behov och där är färdtjänst och Närtrafik en viktig del i att skapa en trygg resa, säger Kenneth Svärd. ●

Teknik sparar värdefull tid

Trängseln på vägarna gör att många bussar tappar mycket tid på att stå stilla. Men smart teknik, så kallad signalprioritering, kan göra att en buss tjänar in 5 minuter mellan sina ändhållplatser.

Rent tekniskt är systemet enkelt uppbyggt. De aktuella bussarna utrustas

med en radiosändare, medan en radiomottagare installeras i varje vägkorsning längs linjen. När en buss närmar sig en vägkorsning sänder den ett meddelande till radiomottagaren om sin ankomst. Mottagaren utvärderar på någon sekund informationen och avgör på vilket sätt bussen ska prioriteras i trafikflödet.

Systemet har funnits för innerstadens stombussar sedan 1998. Under 2010 utökas det till regionala stombusslinjer i främst norrort. ●



Sylvia Farias, 59, kock

Från hemmet i Norrtälje tar det ibland en och halv timme för Sylvia att komma till jobbet i centrala Stockholm. Hon tar bussen till Danderyd och sedan tunnelbana till Rådmanngatan.

–Eftersom det tar ganska lång tid, brukar jag ha med mig något att läsa. Ofta blir det Metro.



Baltic Chajjanya, 26, styckare

Tar tunnelbanans Gröna linje från bostaden i Hässelby gård till Brommaplan där han byter till buss till Alvik, där han jobbar. Resan tar 35 minuter och Baltic fördriver tiden med att lyssna på musik i sin Ipod.

–Det enda som jag retar mig på är att en del stationsvärdar är dåliga på att svara på frågor, särskilt vid förseningar.



Gunnar Weichbrodt, 71, pensionär

Bor i Traneberg och åker ofta tunnelbana in till stan eller till Bredäng via tvärbanan till Liljeholmen. På sommaren tar han gärna buss, bland annat till Värmdö.

– Jag läser ofta en bok eller en tidning under resan. Jag är nöjd med SLs service. För det mesta fungerar det utmärkt.

Fler kunder nöjda med SL-trafiken

Tidhållning det viktigaste

För att förbättra sin service genomför SL undersökningar bland sina resenärer varje månad. 2009 visar på rekordsiffror – 76 procent nöjda eller mycket nöjda kunder. Det är det högsta värdet som uppmätts sedan mätningarna startade år 2000.

Resenärerna får bland annat svara på om de är nöjda eller missnöjda med turtäthet, tidhållning och störningsinformation.

–Tidhållningen är fortfarande den enskilt viktigaste kvalitetsfaktorn, säger Sara Brandell, chef för Marknadsanalys.

Sedan mars 2006 fram till 2009 har andelen resenärer som är nöjda med tidhållningen ökat med elva procentenheter, från 56 till 67 procent.

En annan faktor som visar samma uppåtgående trend är störningsinformationen, där andelen nöjda ökat från 40 till 54 procent.

–Det är en stor ökning, men vi ska inte slå oss för bröstet. Mycket kan fortfarande bli bättre, säger Sara Brandell.

Mest nöjda totalt sett är de som reser med lokalbana 83 procent, följda av tunnelbana 78, buss 74 och pendeltåg 67. Resenärerna upplever i dag en jämnare

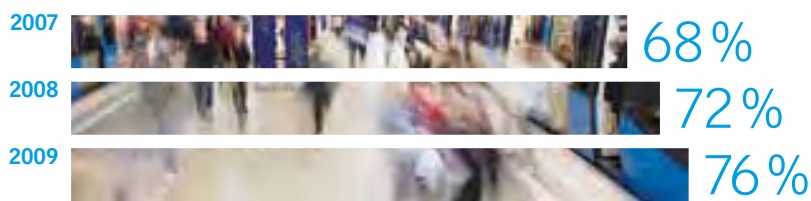
kvalitet mellan de fyra trafikslagen än tidigare. Det är framför allt pendeltågsresenärerna som är mer nöjda.

Resenärerna har också allt mer positivt att säga om personalens bemötande. 66 procent är nöjda. Mest positiva är de som reser med lokalbana och buss – och har mest direktkontakt med personalen. När det gäller kön och ålder är skillnaderna marginella. Ett undantag är att resenärerna över 60 år är påtagligt mer nöjda än övriga åldersgrupper.

Nu väntar flera år av byggnationer som kommer att påverka trafiken. Hur kommer det att påverka SLs service?

–Det blir en stor utmaning för oss. Vi kommer att fortsätta att prioritera kvalitetsarbetet. Både på egen hand och i samarbete med våra trafikentreprenörer, säger Sara Brandell. ●

Andel nöjda resenärer alla trafikslag



År 2009 deltog 65 000 resenärer i SLs kundundersökning. Förutom frågor om turtäthet, tidhållning och störningsinformation får kunderna också svara på hur nöjda de är med invändig städning, städning på hållplatser och stationer, trängsel, personalens förmåga att svara på frågor, personalens bemötande och förarens körsätt.

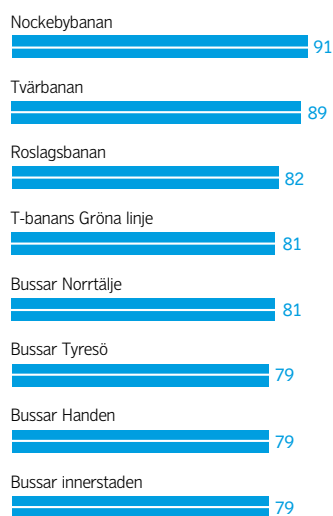
Andel nöjda kunder – färdtjänstresor i %



Andel nöjda kunder – tidhållning i %



Mest nöjda resenärer i %



Alex Sonelius, 9, skolelev

Åker ett par gånger i månaden från hemmet i Gröndal till sin pappas jobb vid Rådhuset. Först blir det tvärbanan till Alvik och därifrån tunnelbana till Rådhuset. Och varannan helg tar Alex pendeltåg till Södertälje, där hans mamma bor.

–Det går bra, men det är tråkigt de gånger tåget är försenat och man måste vänta länge.



Peter Eriksson, 41, säljare/fotograf

Med fyra barn hemma tycker Peter att det är rätt skönt att få en stund för sig själv när han åker från bostaden i Tyresö till jobbet vid Danvikstull. Han tar buss från Tyresö till Gullmarsplan, sedan tunnelbana till Slussen och därifrån buss till Danvikstull. Total restid: Cirka 50 minuter.

–På morgnarna sover jag gärna på bussen och när jag åker hem läser jag ofta någon bok. Jag är nöjd med SLs service, men det är klart att jag blir irriterad när det är förseningar.



Cynthia Laurel, 29, arbetar på El Salvadors ambassad

Åker buss från Äsögatan på Södermalm till Slussen, där hon byter till tunnelbana till Ropsten och tar sedan buss till jobbet på Lidingö. Lyssnar oftast på nyheter i sin Ipod under de dryga 25 minuter som resan tar.

–Det går snabbt. Jag har inget att klaga på.

i den digitala framkanten

Stockholmarna är digitalt medvetna människor med höga krav på snabb service. Numera tycker resenärerna att det är en självklarhet att kunna få upp information om sin resa eller om störningar i trafiken direkt på datorskärmen och i mobilen.



SL har ambitionen att ligga i den digitala framkanten, för att ge kunderna bra service.

Sedan 2009 kan resenärerna gå in på sl.se och direkt få en sammanfattad bild av hur trafiken fungerar just nu. Eventuella störningar i trafiken visas så att resenärerna kan ta hänsyn till dem när de planerar sin resa. Elias Arnestrand, verksamhetsutvecklare på Trafikinformation: –Det nya är att vi nu visar aktuell status för de olika trafikslagen. Både när allt fungerar och vid störningar.

För att kunna ge uppdaterad information till resenärerna är samarbetet med entreprenörerna, som driver trafiken, direkt avgörande. Tekniken utvecklas ständigt, men det finns också en mänsklig faktor. Många människor är involverade i arbetet och det är viktigt att det blir rätt i slutändan. Det kräver samordning och bra rutiner.

Miljöpåverkan i mobilen

Under våren 2010 lanseras en uppgraderad version av reseplaneraren. Nyheter är bättre kartfunktionalitet, infor-

mation om resans miljöpåverkan och resans pris samt att resenären direkt får besked om aktuella störningar för den planerade resan. Reseplaneraren kan också skapa en personligt anpassad tidtabell.

–Du kan skriva in hur din normala pendling ser ut mellan till exempel hemmet och arbetet, för att sedan få en särskild tidtabell, inklusive alla byten, för just dina resor.

–En annan smart funktion är att du kan skriva in vilken adress du befinner dig på och vart du ska, så ger reseplaneraren bästa möjliga resväg. Adressökning är ett bra sätt att även få upp alternativ med andra hållplatser och stationer än de man är van att använda.

För att utveckla nya mobila funktionaliteter samarbetar SL med flera företag inom internetinformation.

–Flera tunga aktörer, däribland globala aktörer, blir allt mer intresserade av tjänster för kollektivtrafikinformation. Det är en jättemöjlighet för SL att vara med i den utvecklingen.

Strategin framöver är tydlig, mer samarbete med externa aktörer.

–Vi vill vara där våra kunder är, även i andra kanaler än i våra egna, säger Elias Arnestrand. ●

8,2 miljoner

2009 såldes 8,2 miljoner sms-biljetter.

75 000

personer besöker reseplaneraren varje dag. Varje dygn ger den förslag på ungefär en kvarts miljon enskilda resor.

SL lyssnar på kunderna

Kunderna vet själva bäst vad de vill ha. Sociala medier och interaktion på nätet gör att SL kan bjuda in resenärerna direkt i planeringen och utvecklingen av nya tjänster.

SLs ansvarige för sociala medier, Robert Fromell, påpekar att det finns många fördelar med att ta in användarna direkt i utvecklingsprocessen.

–Vi blir mer lyhörda för resenärernas behov. Dessutom får vi många nya idéer som kan hjälpa oss att bli bättre. Nätet blir som en labbarena, där vi kan testa nya så kallade betaversioner av tjänster innan de ens är färdigutvecklade.

De sociala medierna ger också nya arenor för SL att kommunicera på. Störningsinformation om trafiken behöver inte bara finnas på SLs webbplats, utan kan också kommuniceras på mikroblogger som Twitter. Framöver ser Robert Fromell att SL blir än mer aktivt i dialogen med resenärerna i sociala medier. –Det handlar om att hela tiden tänka nytt, avslutar han. ●

Säkerheten går alltid först



Lyckat försök med alkolås

Under förra året inleddes ett första steg mot att installera alkolås i samtliga SLs bussar i persontrafik. Färdtjänstens specialfordon är sedan tidigare utrustade med alkolås. Nobinas bussar i Järfälla och Upplands Bro blev först ut. Hundra bussar har ingått i försöksverksamheten. –Det har varit ett lyckat försök. Vi har i stort sett inte haft några tekniska problem alls, säger Erik Stenbäck, chef för Trafiksäkerhetsavdelningen. –Satsningen på alkolåsen är i första hand en åtgärd för att kvalitetssäkra trafiken. Som resenär ska man känna sig trygg i vår trafik.

Alkolåset är en enkel konstruktion. Föraren blåser i en handenhet som är kopplad till alkolåset via en kabel. Föraren har ett eget munstycke som denne sätter i handenheten och om utandningsluften innehåller alkohol över den lagstadgade gränsen 0,2 promille, kan bussen inte starta.

Just nu pågår en upphandling av buss-trafiken i Nacka, Värmdö, Huddinge, Botkyrka och Söderort. Där ingår som krav att alla 450 bussar ska utrustas med alkolås. ●

Rökdetektorer ökar brandsäkerheten

Under 2009 installerades en stor mängd rökdetektorer i tunnelbanans tunnlar och på plattformarna. Detektorerna kan konfigureras till att larma vid tre olika nivåer: röklarm, brandlarm och utrymningslarm. Systemet är kopplat till trafikledningscentralerna, som med de nya detektorerna får en betydligt bättre bild av den eventuella rökens eller brandens omfattning och exakta plats. Utifrån detta får man ett bättre underlag när man ska fatta beslut om åtgärder.

Systemet finns i nuläget installerat på i stort sett hela den Röda och Gröna linjen, och kommer att driftsättas under första halvan av 2010. Under året ska även Blå linjen förses med detektorerna. Under 2009 intensifierades arbetet med att sätta upp rökavskiljande glaspartier mellan rulltrappornas nedre del och plattformarna. Dessa underlättar en eventuell utrymning av stationerna i händelse av brand eller rökutveckling. ●

Kampanj mot fuskåkning på bio och internet

SLs arbete mot fusk och svinn fortsatte under 2009 och ett nytt grepp var reklamfilm. Målet var att genom opinionsbildning skapa acceptans och förståelse för att SL tar betalt av sina resenärer.

Målgruppen var främst unga människor, och filmen utnyttjade datoranimerade specialeffekter. Den visar en kille som tar sig förbi spärren i tunnelbanan utan att betala. När han fortsätter ned mot perrongen förvandlas och förfaller miljön runt omkring honom. När han ändrar sitt beteende och betalar med sitt kort återtar stationen sitt välstående och fina utseende.

–Vi förväntar oss inte att alla som fuskåker plötsligt ska ändra sitt beteende tack vare en reklamfilm. Målet är att långsiktigt skapa förståelse för att fuskåkning leder till att andra får bära kostnaden, säger Ingegerd Almén Alenskog, projektledare för barn- och ungdomskommunikation.



Filmen visades på biografier, på Youtube och på sl.se. ●



Hon lever med SL

Alltid här och nu

– Jag vet aldrig hur min arbetsdag ser ut när jag kommer till jobbet. Det är alltid här och nu som gäller, säger Gisela Poellinger, pressekreterare, som efter 30 år på SL fortfarande kan fascineras av kollektivtrafikens alla dimensioner.

Sommarjobbet som spärrvakt och olika uppgifter inom trafikupplysning och kundtjänst har varit en lärorik SL-resa för Gisela Poellinger. I början drev SL trafiken i egen regi, i dag upphandlar företaget allt som landstingsägt bolag. Men även om det är trafikentreprenörerna som kör fordonen, så är det SL som resenärerna har en relation till och massor av åsikter om.

Gisela Poellingers historiska och dagsaktuella perspektiv är en styrka i arbetet

som pressekreterare. Hon använder sin långa erfarenhet och breda kompetens när hon talar med pressen. SL är intressant för alla Stockholmsmedier och oavsett om det handlar om förseningar, snökaos eller kabelbrand tar Gisela fram information snabbt.

– Mitt jobb handlar alltid om här och nu. Omedelbart i realtid. Det händer alltid något nytt och det är den stora utmaningen, säger Gisela Poellinger.

– Jag måste vara uppdaterad både på infrastruktur och hissknappar. I dag ingår också Färdtjänsten i SL och det ger en del nya frågeställningar.

Givetvis åker hon själv kollektivt varje dag och kan bli frustrerad över problem som hon vet borde vara lösta. Hon har

överblick på både små detaljer och bakomliggande strategier.

– Jag lever med SL både på jobbet och fritiden. Även när jag är på semester någonstans brukar jag se närmare på hur trafiken där fungerar. ●

”Jag lever med SL både på jobbet och fritiden.”

Namn Gisela Poellinger
Ålder 50
Befattning Pressekreterare



Kort startsträcka in i SL

Jag tror på det vi gör

Sara Bergendorff började 2008 på SL. Från den första uppgiften som vikarie-
rande trafikplanerare har hon gått vidare
och är i dag gruppchef.

– Det har gått snabbt att "bli hemma" i
SL, här finns inget revirtänkande, säger
hon och påpekar att det inte är några
problem att gruppchefen är yngst i
gänget.

Efter att ha arbetat övergripande med
nationella miljömål på Naturvårdsver-
ket får Sara Bergendorff nu konkret och
handfast användning av sin magisterexa-
men i samhällsplanering.

– Här får jag omsätta teorierna till verk-
lighet och se resultatet. Jag får vara med
i utvecklingen mot hållbart resande, säger
Sara Bergendorff.

En intern handledare kortade start-
sträckan in i SL och hon har redan ett
stort nätverk i företaget. Och hon klagat
inte längre på förseningar i trafiken.

– Nu förstår jag mer om orsakerna
bakom och vet hur hårt alla jobbar för att
lösa problemen så snabbt som möjligt.

Som gruppchef på trafikplaneringsgrup-
pen är vardagen fylld av upphandling av
busstrafik, samordning och prioritering.
Sara trivs och menar att kollektivtrafik-
en är en så självklar och positiv del av
dagens samhälle.

– Jag vill vara med och driva utvecklingen
framåt. Det finns ett miljötänkande i allt
och jag tycker det är otroligt spännande
att få vara med. Jag tror verkligen på det
vi gör i SL. ●

*"Jag vill vara med och
driva utvecklingen
framåt."*

Namn Sara Bergendorff
Ålder 27
Befattning Gruppchef på
trafikplaneringsgruppen

Östermalmstorg som ny mötesplats ger

trivsamt miljö med snabb service



Konstverket Carousell av David Taylor.

Blommor, böcker och caféer ingår i SLs satsning för att underlätta resenärernas vardag. 2009 öppnade den första "Mötesplats SL".

Vid Östermalmstorgs södra tunnelbaningång finns bland annat bibliotek, café och flera butiker. 2010 får den norra uppgången liknande service.

– Vi ger resenärerna snabb service i samband med resan, säger Anna Lorentz, projektledare på Fastighetsavdelningen.

Under senare år har SL, inom ramen för sin nyttjanderätt, fått möjlighet att utöka det kommersiella utbudet vid ett antal tunnelbanestationer. En undersökning visar att resenärerna vill kunna köpa frukost och lunch och gärna få snabb service som blommor, apotek och kompletteringsvaror för kylskåpet.

Östermalmstorg är först i raden av det som kallas "Mötesplats SL", en av de många satsningar som görs för att underlätta resenärernas vardag.

Entrédörrarna har flyttats och gången mot Birger Jarlsgatan är mer ombonad. Den kantas av servicebutiker och en våning upp erbjuder biblioteket lånemöjligheter och en stunds arbetsro. En konstnärligt utformad soffa har blivit en populär mötes- och viloplatz för trötta fötter.

Stationen har blivit trivsammare för de drygt 30 000 resenärer som dagligen passerar. Bibliotek och butiker befolkar stationen och ökar därmed tryggheten.

Kultur, kvalitet och samhällsnytta

SL ska vara en aktiv förvaltare som bland annat ställer krav på öppettider som passar resenärerna.

– Vi vill ha in kvalitetsaktörer på stationerna, det stärker även SLs varumärke. Samhällsnyttiga och kulturella aktörer som bibliotek är bra. På sikt hoppas vi på apotek och vårdcentraler.

I satsningen ingår bättre trafikinformation vid ingångarna så att resenärerna redan där kan se när tågen går. På Östermalmstorg testas en helt ny digital informationstavla med pekskärm

och pratorer som Anna Lorentz hoppas mycket på eftersom det är en viktig förutsättning för framtida mötesplatser.

Fler mötesplatser med service

Tanken är att skapa fler mötesplatser med kvalitativ och snabb service. SL undersöker möjligheterna vid bytespunkter med många resenärer som kan ge bra kundunderlag för service. En förstudie pågår om Hötorget där ett samarbete med Konserthuset ligger högt på Anna Lorentz önskelista.

– Det skulle ge stationen ett kvalitetslyft och resenärerna skulle få uppleva musik på platsen.

Andra aktuella tunnelbanestationer som studeras är Hornstull, Tekniska högskolan och Gullmarsplan. På pendeltågssidan kanske Älvsjö, Sundbyberg och Jakobsberg, där SL under 2010 bygger en helt ny bussterminal, kan bli nya mötesplatser. Lokalbanornas stationer har inte lika stort kundunderlag, men fler kiosker och caféer kan bli aktuellt. ●

ett gott samarbete med andra

Att planera och driva kollektivtrafik i ett län där 26 kommuner, Landstinget, Länsstyrelsen, staten och många myndigheter är inblandade är en utmaning. Det är många viljor som ska förenas och många krav som ska tillgodoses. Grunden för att lyckas är gott samarbete.

Kommungränser går inte att se med blotta ögat och för många invånare är de också skäligen ointressanta. Folk som bor i regionen betraktar sig ofta som "stockholmare", även om de inte de facto bor i Stockholms kommun. Men när det gäller att planera och utföra kollektivtrafik blir gränserna ofta direkt avgörande. Ju större projekt, desto fler människor, kommuner och andra intressenter. Ju fler inblandade, desto större behov av att samarbeta.

SL för en ständig dialog med kommunerna i Stockholms län. I de större årliga kommunsamråden deltar representanter från SLs styrelse och kommunernas ledningar. Då diskuteras frågor att lösa både på kort och lång sikt. Utöver det förs också en löpande dialog på tjänstemannanivå med kommunerna. Det kan gälla allt från snöplogning till hur nya bostadsområden ska kollektivtrafikförsörjas. –Den täta dialog som kommunerna för med sina medborgare ger SL många värdefulla idéer till förändringar i kollektivtrafiken som i sin tur ger resenärerna en bättre trafik, säger Sara Bergendorff, chef för SLs trafikplaneringsgrupp.

Men fokus ligger inte enbart på Stockholms län. Genom MÅLAB samordnas arbetet tillsammans med kringliggande län. Mårten Levin är vd för MÅLAB: –Vi fokuserar på att samordna all trafik till ett sömlöst system och stärka integrationen mellan länen. Bland annat arbetar SL tillsammans med Upplands lokaltrafik för att det ska finnas pendeltågstrafik mellan Stockholm och Uppsala år 2012. Det finns numera också en gemensam taxa för SL och Upplands lokaltrafik, för att underlätta pendling mellan länen. –Vi vill också utveckla regionaltågen, så att de kan få en viktigare roll som snabbtåg inom Stockholms län, till exempel från norra till södra länshalvan, säger Mårten Levin.

Att knyta ihop trafiken med Arlanda flygplats har länge stått på SLs agenda. SLs styrelse har fattat beslut om trafikstart för pendeltåg till Arlanda år 2012. –Förhandlingarna pågår, och SLs ambition är att kunna köra pendeltåg till Arlanda. Tåg är ett grönt alternativ som hjälper Arlanda att lösa sina tuffa miljökrav, säger Gunilla Glantz, planeringschef. ●

Överenskommelse om Lidingöbanan

En överenskommelse mellan Lidingö stad och SL gav under hösten 2009 förutsättningar för Lidingöbanans fortlevnad. SL står för modernisering av banan, nya plattformar och inköp av nya spårvagnar. På Lidingös lott ligger att rusta upp bron för spårtrafik och att stå för kostnaden av en ny vagn. I överenskommelsen ingår även markbyten som ger SL möjlighet att bygga om och anpassa AGA-depån för nya fordon, bussar och på sikt även fordon till Spårväg City, som i framtiden eventuellt kan länkas ihop med Lidingöbanan vid Ropsten. ●

Givande samarbete med kommuner kring trygghet och säkerhet

SL arbetar hårt för att miljöerna i och omkring trafiken ska vara säkra och trygga. Det sker tillsammans med en mängd olika aktörer – inte minst länets kommuner. Säkerhetsheten deltar vid behov på de återkommande kommunsamråden, och SL har ett givande

utbyte med polisen, de olika stadsdelsnämnderna och lokala brottsförebyggande råd kring säkerhets- och trygghetsfrågor. –I vissa kommuner och stadsdelar har det under året varit återkommande problem med vandalisering och skadegörelse, bland annat stenkastning mot våra fordon. Vår roll är då att, tillsammans med närpoliserna, socialtjänst och andra lokala företrädare, utarbeta strategier för att komma tillrätta med problemen på ett så icke-konfrontativt sätt som möjligt,

säger Bengt Carlsson, säkerhetschef. –Mycket av arbetet går också ut på att effektivt fördela de trygghetsresurser som vi på SL förfogar över i form av vaktbolag, Lugna gatan och annan personal som ständigt rör sig i våra miljöer, säger Bengt Carlsson.

2009 deltog SL tillsammans med Banverket i en kampanj mot obehörigt spårbeträdande. Det gjordes även en genomgång av säkerhetsanordningar vid Roslagsbanans plankorsningar. ●

Underhållsarbetet måste lösas på

fyra timmar på natten

SLs entreprenörer har fyra timmar till förfogande. Fyra trafikfria timmar som ska utnyttjas så effektivt som möjligt för drift, underhåll och felavhjälpning.

Underhåll av infrastrukturen kräver exakt planering och prioritering.

–Det skulle märkas ganska snart om vi inte hade de där timmarna, säger Johan von Schantz, teknisk direktör. Alla tekniska system har sin livslängd. Broar och tunnlar kan hålla i 150 år, medan informationssystem kanske bara klarar tre år. Vårt uppdrag är att se till att förnya och byta i tid, innan något går sönder.

SLs ansvar sträcker sig över flera tidsplaner; den dagliga driften, upprustningar och utbyggnader de närmaste fem–tio åren och långsiktig planering, 25–30 år framåt i tiden.

–Varje dag ser SL till att 700 000 resenärer får korrekt trafikinformation och kan genomföra sin resa som avsett. Men det arbete som utförs, för att trafiken

ska kunna vara i gång under större delen av dygnet, märker de oftast inte av.

I tunnelbanan sker merparten av underhåll och felavhjälpning under trafikfri tid. En förutsättning för att trafiken ska fungera är att allt bakomliggande arbete – av SLs entreprenörer – är koordinerat, från tekniska system till fordon och banor. –När det inträffar något utöver det vanliga sätts våra rutiner på prov. Normalt sett hänger allt ihop och i vår planering kan en liten försening medföra stora konsekvenser på ett annat ställe, säger Johan von Schantz.

Extra planeringskrävande blir större satsningar, såsom tunnelbanans Hagsätragren (2011), nytt signalsäkerhetsystem och ny depå i Norsborg på Röda linjen (2014). ●



Färre avställda tåg på grund av hjulplattor

Den besvärliga spårhalkan hösten 2006 var startskottet för ett projekt med syfte att minska antalet så kallade hjulplattor för tunnelbanetågen. Projektet som leddes av SL i gott samarbete med trafikentreprenören och fordonsleverantören har givit ett mycket positivt resultat. Antalet avställda vagnar på grund av hjulplattor har minskat med 95 procent. Arbetet har bland annat bestått i organisatoriska och fordonstekniska förbättringar, införande av väderstationer samt anpassat körsätt vid halka. Resenärerna får nu information i realtid om risk för halka finns och därmed sänkt hastighet.

Hjulplattor uppstår när spåren är hala och tågen bromsar utan att få fäste. Hjulen låser då sig och glider vilket leder till att hjulen skadas. Vagnarna måste därmed tas ur drift för att hjulen ska svarvas om. ●

Driftledningscentralens ärenden under 2009

SLs driftledningscentral tog 2009 emot totalt 57 729 felanmälningar. Ärendena klassificerades och prioriterades och fördelas enligt följande per trafikslag.

| | Total |
|--------------|---------------|
| Tunnelbanan | 38 554 |
| Pendeltåg | 7 033 |
| Lokalbanor | 4 249 |
| Buss | 4 401 |
| Depåer | 2 635 |
| Övrigt | 857 |
| Total | 57 729 |



Årsredovisning

- 34 Förvaltningsberättelse
 - 42 Resultatdisposition
 - 43 Resultaträkning
 - 44 Balansräkning
 - 46 Kassaflödesanalys
 - 47 Tilläggsupplysningar
 - 50 Noter och kommentarer
 - 62 Revisionsberättelse
 - 63 Granskningsrapport
 - 64 Färdtjänstverksamheten
-

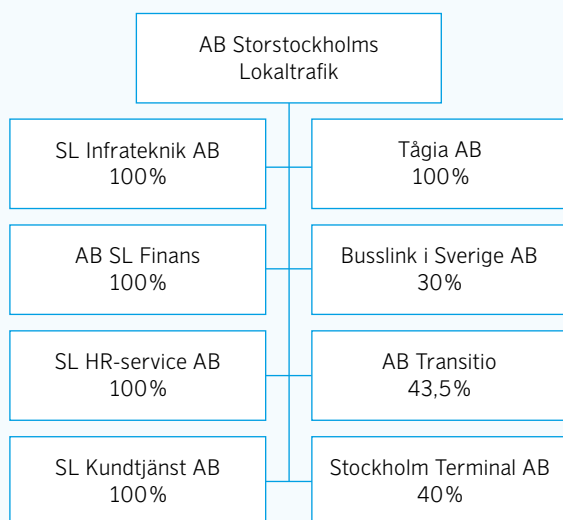
Förvaltningsberättelse

AB Storstockholms Lokaltrafik med organisationsnummer 556013-0683

Styrelsen och verkställande direktören för AB Storstockholms Lokaltrafik avger härmed redovisning för bolagets och koncernens verksamhet räkenskapsåret 2009-01-01 – 2009-12-31.

1. Ägarförhållanden

SL-koncernens moderbolag, AB Storstockholms Lokaltrafik (SL), ägs av Stockholms läns landsting (SLL). Koncernen omfattade vid slutet av år 2009 moderbolaget med fem rörelsedrivande och två vilande dotterbolag och tre intressebolag.



SL beslutar om trafikens omfattning, kvalitet och utveckling inom ramen för de direktiv och förutsättningar SLL angivit. SL upphandlar och beställer trafiken från olika entreprenörer samt svarar för trafikens infrastruktur, dess skötsel samt ny- och reinvesteringar. AB SL Finans svarar för finansiering av fordon.

I SL Infrateknik AB återfinns fordon som ägs av SL eller avses bli externfinansierade.

SL HR-Service AB utför hiss- och rulltrappsservice.

SL Kundtjänst AB sköter information till allmänheten om trafikutbudet, tar emot och vidarebefordrar allmänhetens synpunkter samt ansvarar för biljettkontrollen.

Tågia ABs verksamhet avser underhåll och skötsel av spårbundna fordon.

I koncernen ingår de vilande bolagen Fastighets AB Viggstaberget och SL Lidingö Trafik AB.

SL äger dessutom andelar i följande intressebolag med kollektivtrafikrelaterad verksamhet:

- AB Transitios (43,5 procent) verksamhet omfattar förvärv och finansiering av fordon på uppdrag av delägarna.
- Stockholms Terminal ABs (40 procent) verksamhet omfattar

drift av Stockholms bussterminal/Cityterminalen. Avtal om försäljning av aktierna har tecknats under januari 2010.

- Busslink i Sverige ABs (30 procent) verksamhet avser upphandlad busstrafik inom Sverige.

Därutöver har moderbolaget en ägarandel i Samtrafiken i Sverige AB (2,12 procent) vars verksamhet avser samverkan för att förbättra för kollektivtrafikresenärer och verka för ökad kollektivtrafik i hela Sverige. Vidare är SL deltagare i det nordiska resekortssamarbetet SLTF Resekortet i Sverige AB (13,33 procent).

Förändringar i koncernen

Under 2009 har stora förändringar skett av koncernens verksamhet. Verksamheter har tillkommit enligt beslut i landstingsfullmäktige. Verksamheter som har bedrivits i egen regi har outsourcats helt eller upphandlats inom ramen för trafikavtalen. Förändringarna är ett led i att vidareutveckla SL som en beställarorganisation.

Busslink i Sverige AB

Ägandet i Busslink i Sverige AB avses avvecklas. Sedan tidigare finns avtalade köp- och säljoptioner mellan SL och Keolis Nordic AB avseende förvärv av SLs resterande innehav av 30 procent av aktierna i Busslink i Sverige AB. SL har påkallat säljoptionen under 2009.

Tågia AB

Under året utnyttjade SL sin option att till en fastställd köpeskilling förvärva Veolias samtliga aktier i Tågia AB. Bolagets verksamhet avseende underhåll av spårfordon har upphandlats inom ramen för tecknade trafikavtal vilket innebär att bolagets verksamhet avvecklats under året och verksamheten övergått till trafikoperatörerna för tunnelbana respektive lokalbana.

SL HR-Service AB

Verksamheten inom SL HR-Service AB har outsourcats och bedrivs från och med 2010 i extern regi.

SL Kundtjänst AB

Under året har SL förvärvat samtliga aktier i SL Kundtjänst AB. Förvärven har skett till nominellt värde. Biljettkontrollverksamheten har outsourcats och bedrivs från och med 2010 i extern regi. Övrig verksamhet inom SL Kundtjänst har upphandlats externt och kommer att bedrivas på entreprenad från och med kvartal två 2010.

Färdtjänstverksamheten

Färdtjänstens verksamhet exklusive myndighetsutövning har under året överförts till SL i enlighet med landstingsfullmäktiges beslut. I samband därmed överfördes ett 80-tal medarbetare från Färdtjänstnämnden till SL. Den gemensamma organisationen togs i drift per den 1 juli 2009. SL administrerar och har resultatansvar för färdtjänstverksamheten som är en resultatansvarighet inom landstinget samt ansvarar för trafikplanering, utförd trafik, kundservice med mera.

Trafikpolitik och översiktlig trafikplanering (RTK)

SL svarar sedan den 1 juli 2009 för utformningen av Stockholms läns landstings trafikpolitik samt den övergripande trafikplaneringen. Ansvaret omfattar att föreslå hur länets transportsystem bör byggas ut på lång sikt samt tydliggöra SLs och landstingets ansvar för trafikplaneringen i förhållande till övriga aktörer.

Förvaltning av SLLs kollektivtrafikfastigheter

SL har enligt ägardirektiv ansvar för förvaltning av kollektivtrafikfastigheter. Ansvaret har från och med 2009 utvidgats till att omfatta av SLL ägda kollektivtrafikfastigheter. Därmed har SL fått ett utökat ansvar där landstinget är part i större frågor av principiell karaktär.

2. Verksamhet

SLs affärsidé är att erbjuda dem som bor i Stockholms län en väl utbyggd, attraktiv och lättillgänglig kollektivtrafik på spår och väg. SL möter olika kunders behov av enkla, pålitliga och prisvärda resor. Alla resor ska vara säkra och trygga. SL bidrar genom sin verksamhet till en långsiktigt hållbar utveckling av regionen.

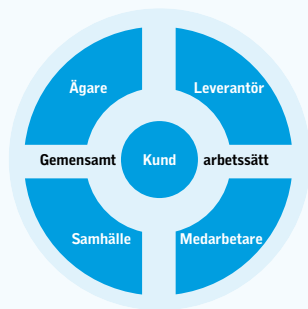
Beslut om trafikens omfattning, kvalitet och utveckling fattas av SLs styrelse inom de ekonomiska ramar som SLL anger.

SLs styrelse fastställer årligen Strategisk Plattform vilken omfattar SLs vision och affärsidé, varumärkets kärnvärden och SLs gemensamma värderingar. I den Strategiska Plattformen, som är femårig, har, med utgångspunkt i affärsidé och vision, verksamhetens övergripande mål formulerats.

Målstyrningsmodellen är indelad i perspektiv efter SLs fem viktigaste intressentgrupper samt perspektivet SLs gemensamma arbetssätt.

Perspektiven är:

- Kund
- Leverantör
- Medarbetare
- Samhälle
- Ägare
- Gemensamt arbetssätt



Kunderna har en särställning som SLs viktigaste intressenter och är placerade i centrum av målstyrningsmodellen. Det övergripande målet i kundperspektivet är "Fler och mer nöjda kunder". Måluppfyllelsen mäts genom "Nöjda kunder, Resenärer per vardag samt Andel kunder i tid".

Perspektivet "gemensamt arbetssätt" består av processer, rutiner och verktyg som syftar till att säkerställa ett effektivt arbetssätt och skapa förutsättningar för ständiga förbättringar.

Marknad

Stockholms län har den högsta marknadsandelen för kollektivtrafik i Sverige. Vid maxtimmen är marknadsandelen över inner-

stadssnittet cirka 80 procent. Drygt 80 procent av Stockholms läns befolkning åker med SL någon gång per månad eller mer. Knappt 15 procent säger att de åker mer sällan än en gång i månaden och 4 procent uppger att de aldrig åker med SL.

En vanlig vardag hösten 2009 reser drygt 700 000 personer med SL. Resfrekvensen är högst i åldergrupperna 12–39 år. Det trafikslag som har flest antal påstigningar är tunnelbanan med 45 procent, därefter kommer buss med 40 procent, pendeltåg med 10 procent och lokalbanor med 5 procent.

Med nuvarande utbud och kapacitet kan SL framför allt öka sina marknadsandelar under andra tider än morgon- och kvälls-rusningen.

Resandet med SL ökade under år 2009 med 0,6 (2,0) procent jämfört med föregående år. Antalet påstigande en vanlig vardag vår och höst uppgick till 2 498 (2 482) tusen. Antalet resenärer vintervardagar uppgick under 2009 till 705 (701) tusen per dag, en ökning med 0,6 procent jämfört med föregående år.

Antalet personkilometer utvecklades positivt under 2009 och uppgick till 4 872 (4 840) miljoner kilometer, en ökning med 0,7 (1,7) procent.

Den totala trafikproduktionen mätt i sittplatskilometer ökade med 2,9 (3,3) procent till 16 135 (15 674) miljoner kilometer.

Kunden i centrum

Sedan 2007 genomförs SLs ombordmätning av Upplevd Kvalitet varje månad. Den genomsnittliga nöjdheten för 2009 var 76 (72) procent.

I april uppnåddes den högsta andelen nöjda kunder någonsin i SLs historia. Andelen nöjda kunder uppgick då till 78 procent. Därefter har kundnöjdheten legat stabilt på en nivå på 76 till 77 procent under resterande månader 2009.

Andelen missnöjda kunder var under 2009 det lägsta någonsin och uppgick till 9 (11) procent, vilket är en halvering jämfört med när mätningarna startades.

Enligt Kollektivtrafikbarometern från Svensk Kollektivtrafik är andelen nöjda med SL 65 (61) procent bland länsinnevävarna och 72 (66) procent bland de resenärer som reser en gång i veckan eller mer. Andelen missnöjda är 7 (8) procent bland länsinnevävarna och 4 (6) procent bland dem som reser en gång i veckan eller mer. Resultaten är en förbättring jämfört med föregående år och följer utvecklingen i SLs egen mätning "Upplevd Kvalitet" där intervjuerna sker ombord i trafiken.

Resegarantin fortsätter att utvecklas för att möta kundernas krav och är en viktig service om det uppstår störningar i SL-trafiken. Garantin gäller för all SL-trafik i Stockholms län och för pendeltågen även över länsgränserna till Bålsta respektive Gnesta. Från och med 2009 kompletterades möjligheten att få ersättning för taxiresor med möjligheten att även få ersättning för bilresor.

Utnyttjande av resegarantin är ett av flera uttryck för kvalitetsnivån i trafiken. Under 2009 uppgick antalet ersättningar till 25 953 (32 023) stycken, en minskning med 19 (2) procent. Utbetalad ersättning uppgick till 7,9 (8,2) mkr. Av detta har ersättning för bilresor i resegarantin uppgått till 896 ärenden med utbetalad ersättning på 98 100 kr.

Klottersanering och förebyggande åtgärder för att reducera vandalisering och klottar är högt prioriterade åtgärder. Under 2009 minskade kostnaderna till följd av satsningar på förebyggande åtgärder och mer kostnadseffektiva lösningar för återställande. Kostnaderna uppgick till 42 (84) mkr, en minskning med 49 (11) procent. Därutöver tillkommer kostnader för klottersanering och vandalisering av trafikantutrymmen och fordon inom ramen för trafikoperatörernas åtaganden.

3. Miljö

SL är certifierat enligt ISO 14001:2004.

SL bedriver anmälningspliktig verksamhet enligt miljöbalken avseende mellanlagring av farligt avfall på Bandepå Slakthuset. Anmälan är gjord. Dessutom har en anmälan gjorts till länsstyrelsen om egna transporter av mindre mängder farligt avfall.

Övriga tillstånds- och anmälningspliktiga verksamheter bedrivs av SLs entreprenörer där således de har tillstånds- eller anmälningsplikt.

SL har eller har haft verksamhet på ett stort antal platser i Stockholmsområdet. En inventering har gjorts avseende förorenad mark inom de fastigheter som är i SLs ägo, men där ingen verksamhet längre bedrivs. Ett av dessa områden har analyserats närmare med avseende på föroreningar. Då föroreningar påträffats har en avsättning för åtgärder gjorts med 35 mkr.

SL arbetar systematiskt med att reducera bullret från trafiken och minimera miljörelaterade risker. Under 2009 påbörjades en kartläggning av bullersituationen utefter hela SLs spårssystem.

Antalet miljöfordon utökas successivt. Vid årets slut var 418 (424) etanolbussar och 103 (64) biogasbussar i trafik, motsvarande 26 (25) procent av bussflottan.

Inkluderas effekten av låginblandad RME stiger andelen miljöfordon till närmare 30 procent. Under året levererades 185 (89) nya bussar varav 43 (13) stycken är biogasdrivna normal och boggibussar, 19 (35) stycken etanoldrivna boggi- och ledbussar samt 6 (0) stycken etanolhybridbussar. Antalet nya ledbussar uppgick till 103 (25) stycken, varav 40 stycken är boggibussar.

Totalt uttrangerades 205 (91) stycken äldre bussar samtidigt som 108 (31) begagnade bussar tillkom i SL-trafiken.

4. Säkerhet, trygghet, tillgänglighet och information

Säkerhet – Trygghet

SL arbetar systematiskt och långsiktigt för att öka säkerheten och tryggheten för resenärer och anställda. Samverkan med kommuner, polis och frivilligorganisationer sker kontinuerligt.

Alkolås införs i SL-trafiken liksom ett system för intelligent hastighetsanpassning (ISA). Satsningen är ett led i att kvalitetssäkra SLs busstrafik och ge föraren kontinuerlig information om den legala hastighet som råder där bussen befinner sig.

Verksamheten inom Trygghetscentralen vidareutvecklas, och ny stödjande teknik installeras fortlöpande. Under 2009 har trygghetskameror installerats och driftsatts på samtliga tunnelbanestationer. Installation av trygghetskameror pågår även på pendeltågsstationer och i hissar vid tunnelbane- och pendeltågsstationer. Driftsättning sker fortlöpande och beräknas avslutas 2010. Under 2009 har övervakningskameror installerats och driftsatts vid fyra depåer.

Installation av ett nytt brandlarmssystem, på tunnelbanans underjordsanläggningar påbörjades under 2009. Systemet reagerar på såväl brandrök som på de gaser som avges vid klottar. Därmed kan systemet tidigt upptäcka såväl brand som pågående skadegörelse. Installationen slutförs under 2010.

Tillgänglighet – Trafikantinformation

Styrelsen fastställde 2006 ett handlingsprogram för ökad tillgänglighet för funktionshindrade. Målet är att "Alla som själva eller med hjälp av ledsagare kan ta sig till en station eller hållplats ska kunna resa med SL år 2010".

Under 2009 har investeringarna i tillgänglighetsanpassningar uppgått till 138 (100) mkr. Investeringarna avser i huvudsak åtgärder i stationer med avseende på plattformshöjd, hissar, rulltrappor och taktilla ledstråk. Därutöver har 97 (60) mkr investerats på att förbättra trafikinformationen samt att kunna visa information i realtid på skyltar och displayer. Utrustning för utvändiga högtalarutrop på bussar installeras successivt.

Andelen tillgänglighetsanpassade bussar fortsätter att öka. Bussar med lågt insteg uppgår till 77 (69) procent och bussar med handikappramp till 66 (51) procent av bussflottan. Under 2010 skall samtliga bussar ha försetts med låginsteg.

5. Personal

Det övergripande målet inom personalområdet är att SL skall vara en attraktiv arbetsgivare för att kunna rekrytera och behålla medarbetare som förverkligar bolagets vision. För att nå framgång arbetar SL inom tre målområden:

- Engagerat och tydligt ledarskap
- Aktivt varumärkesbyggande på arbetsmarknaden
- Säkerställa kompetens

Under 2009 har rekryteringsbehovet varit fortsatt stort. Anledningen är främst behovet av resurser för att genomföra planerade

ambitionshöjningar i SL-trafiken med bland annat stora investeringar i fordon och IT-system samt ett behov av resurser för att kunna förvalta genomförda investeringar. Arbetsmarknaden i Stockholm har, till skillnad från andra delar i landet, varit fortsatt stark. För SLs del märks den starka arbetsmarknaden främst vid rekrytering av erfarna projektledare och specialister inom områdena bana, fastighet och IT.

Under året har SL genomfört flera aktiviteter för att marknadsföra bolaget som en intressant teknikarbetsgivare.

Sedan tidigare sker det största utbytet med Kungliga tekniska högskolan (KTH). Under 2009 har SL utökat aktiviteterna till att omfatta KTH Syd och Uppsala tekniska högskola. Ett tiotal sista årsstudenter från KTH har varit projektanställda och skrivit sina examensarbeten hos SL.

Under året har alla SLs chefer deltagit i ett internt utvecklingsprogram med huvudtema "att leda mot mål". Programmet genomfördes med syfte att utveckla cheferna i arbetet med målstyrning, det vill säga att sätta mål, leda mot mål och följa upp mål.

En av flera satsningar för att förebygga ohälsa är att erbjuda samtliga anställda hälsoundersökning vartannat år. 2009 utnyttjade 112 (200) medarbetare erbjudandet. Under året nyttjade cirka 450 (300) medarbetare SLs friskvårdssubvention. Det välutrustade "gymet" besöks varje vecka av cirka 10 procent av våra medarbetare.

Under oktober månad genomfördes 2009 års medarbetarenkät. Totalresultatet blev 68 vilket är samma resultat som föregående år. Svarefrekvensen är 86 (88) procent, vilket är ett bra värde. Det område som utvecklats mest är kvaliteten på PU-samtal.

I medarbetarenkäten bedömer samtliga medarbetare hur de uppfattar företagets förmåga att leva upp till hög kvalitet inom områden som resultatuppföljning, ledarskap, effektivitet, arbetsgemenskap, kompetensutveckling, jämställdhet och hälsa. Jämställdhet är ett av de områden där våra medarbetare ger företaget ett högt betyg. I en undersökning av jämställdheten i svenska kommuner och landsting (JÄMIX) har SL uppnått mycket goda resultat.

Jämställdhets- och mångfaldsplan finns och uppdateras årligen. SL strävar efter en jämn könsfördelning i alla yrkesgrupper inkluderande ledningsgrupper på olika nivåer i företaget. I företagsledningen är könsfördelningen jämn. Bland övriga chefer är andelen kvinnor 51 (51) procent.

Den första oktober tillträdde Göran Gunnarsson som ny verkställande direktör i SL, efter att Ingemar Ziegler gått i pension.

6. Risker och riskhantering

Riskbedömning

Sedan 2007 har ett omfattande arbete gjorts för att identifiera och prioritera väsentliga risker i förhållande till SLs möjligheter

att uppnå fastställda mål och riktlinjer. Riskhanteringen omfattar åtta identifierade riskområden, bland annat omvärldsrisker, verksamhetsrisker och finansiella risker.

Riskhanteringen integreras i den strategiska och operativa styrningen som ett naturligt led i den löpande planeringen, uppföljningen och kontrollen.

I februari 2009 fastställde SLs styrelse en Intern kontrollplan. Kontrollplanen följs upp och revideras årligen.

Försäkringsbara risker

SL har sedvanliga försäkringsprogram avseende egendoms- och ansvarsrisker för koncernen.

Finansiella risker

Styrelsen för SL fastställer årligen "Riktlinjer för finansverksamheten inom AB Storstockholms Lokaltrafik". Riktlinjerna följer i tillämpliga delar landstingets finanspolicy.

Målet för den finansiella verksamheten är att säkerställa kort- och långfristig kapitalförsörjning samt uppnå lägsta möjliga finansieringskostnad samtidigt som de finansiella riskerna hanteras i enlighet med angivna riktlinjer. Genom samordning av finansverksamheten inom landstingskoncernen bär landstingets internbank, AB SLL Internfinans, huvudansvaret för hantering av de finansiella risker som uppkommer inom landstingskoncernen. De risker som återstår för SL är framför allt ränterisk i form av att marknadsräntan snabbt kan komma att förändras samt administrativa risker.

SL hanterar de ränterisker och administrativa risker som uppkommer inom finansieringsverksamheten genom ett aktivt agerande, god kompetensförsörjning samt dokumenterade rutiner och processer.

Oron på finansmarknaden har inneburit krav på ett aktivt löpande arbete i samråd med Stockholms läns landsting för att bevaka och säkerställa att villkoren i ingångna finansiella avtal uppfylls.

Under 2009 har utvecklingen på finansmarknaden lett till att kompletterande säkerhet i form av bankgarantier uppgående till 89 miljoner USD har ställts ut för att uppfylla villkoren i ingångna leasingavtal. Avtal om kreditlöfte har tecknats för att säkerställa möjligheterna att vid behov ställa ytterligare kompletterande säkerheter. Se vidare not 11 och 23.

Krisberedskap

För att ha hög beredskap vid katastrofer och kriser finns en krisorganisation med utsedd krisledning. SLs krisberedskap består av tre formella nivåer: Grönt, Gult respektive Rött läge vilka hanteras efter fastlagda rutiner och arbetssätt. Målet för krishanteringen inom SL är att minska riskerna för, och konsekvenserna av allvarliga händelser och kräver funktionell organisering, koordinering, samordning, information och utbildning i krishantering inom organisationen.

7. Ekonomi

Verksamhetens utveckling

Årets resultat uppgick till 414 (282) mkr. Omsättningen uppgick till 13 848 (13 051) mkr, en ökning med 6,1 (8,4) procent.

| (mkr) | 2009 | 2008 | 2007 | 2006 | 2005 |
|---|---------------|---------------|---------------|---------------|---------------|
| Biljettintäkter | 5 217 | 5 099 | 4 476 | 4 049 | 4 084 |
| Bidrag SLL | 5 945 | 5 685 | 5 346 | 4 588 | 4 125 |
| Aktiverat arbete för egen räkning ¹⁾ | 89 | 54 | – | – | – |
| Övriga intäkter | 2 597 | 2 267 | 2 213 | 2 545 | 2 048 |
| Summa | 13 848 | 13 105 | 12 035 | 11 182 | 10 257 |

¹⁾ För år tidigare än 2008 saknas redovisning

| | | | | | |
|--------------------------------|------------|------------|------------|-------------|------------|
| Köpt trafik | –8 561 | –8 049 | –7 534 | –7 225 | –6 451 |
| Övriga kostnader ²⁾ | –4 525 | –4 119 | –3 737 | –4 608 | –3 253 |
| Finansiella poster | –348 | –655 | –444 | –304 | –213 |
| Årets resultat | 414 | 282 | 320 | –955 | 340 |

²⁾ Avsättning för SJ-kostnader 2006 956 mkr, 2008 56 mkr.

| | | | | | |
|-------------------------|--------|--------|--------|--------|--------|
| Balansomslutning | 32 691 | 30 477 | 29 614 | 27 418 | 24 914 |
| Skattefinansieringsgrad | 48,6% | 49,9% | 51,4% | 52,0% | 49,2% |

Skattefinansieringsgraden visar den andel av kostnaderna för SLs verksamhet som täcks av bidrag från SLL. Beräkningen har justerats för år 2007 till 2009 för att vara i överensstämmelse med beräkningarna för övrig trafikverksamhet inom SLL.

Av varje beskattad 100-lapp går 1,46 (1,44) kronor till SL.

Sedan början av 1990-talet har skattefinansieringsgraden sänkts från cirka 70 procent till dagens nivå genom ökade intäkter och reducerade kostnader.

Koncernens resultat

SL-koncernens intäkter uppgick till 13 848 (13 051) mkr. Biljettintäkterna svarade för 5 217 (5 099) mkr, en ökning med 117 (623) mkr motsvarande 2,3 (13,9) procent. Verksamhetsbidraget från landstinget uppgick till 5 945 (5 685) mkr, en ökning med 4,6 (6,3) procent. Bidraget ökades med 50 mkr i samband med att färdtjänstverksamheten överfördes till SL. Övriga rörelseintäkter såsom reklamintäkter, hyresintäkter med mera uppgick till 2 597 (2 267) mkr.

De totala rörelseintäkterna för moderbolaget uppgick till 12 401 (11 944) mkr.

Koncernens rörelsekostnader uppgick till 13 082 (12 167) mkr. Här ingår främst produktionskostnader för tunnelbanan, buss-trafiken, pendeltågen och lokalbanorna samt kostnader för drift och underhåll av SLs trafikanläggningar. Koncernens kostnader för köpt trafik uppgick till 8 561 (8 049) mkr, en ökning med 5,8 (6,8) procent.

Avskrivningar och nedskrivningar ingår i koncernens rörelsekostnader med 1 469 (1 374) mkr. Av beloppet hänför sig 627 (630) mkr till vagnar och fordon som finansierats med finansiell leasing.

Bland övriga rörelsekostnader redovisas kapitalkostnadsersättning till SJ med 53 (173) mkr. Beloppet avser kapitalkostnad för investeringar i pendeltågtrafikens infrastruktur. I bokslutet för 2006 respektive 2008 har totalt 1 012 mkr avsatts för perioden fram till och med 2010.

Rörelseresultatet uppgick till 766 (938) mkr.

Koncernens finansnetto uppgick till –348 (–655) mkr. Av beloppet hänför sig räntekostnader på 139 (600) mkr till räntedelen i finansiella leasar.

Årets resultat uppgick till 414 (282) mkr.

Verksamhetens kostnader per trafikslag

| (mkr) | 2009 | 2008 | 2007 | 2006 | 2005 |
|---------------------------|---------------|---------------|---------------|---------------|---------------|
| Tunnelbana | -2 760 | -2 669 | -2 713 | -2 584 | -2 408 |
| Pendeltåg | -1 567 | -1 492 | -1 394 | -1 249 | -1 101 |
| Lokalbanor | -668 | -586 | -555 | -529 | -487 |
| Buss | -4 234 | -4 051 | -3 741 | -3 299 | -3 025 |
| Trafikslagsgemensamt | -418 | -376 | -318 | -631 | -273 |
| Produktionskostnad | -9 647 | -9 174 | -8 721 | -8 292 | -7 294 |

Kostnaderna för trafikproduktionen har under 2009 ökat med 473 (453) mkr eller 5,2 (5,2) procent. Av produktionskostnaderna avser 29 (29) procent tunnelbanan, 16 (17) procent pendeltåg, 44 (44) procent bussar, 7 (6) procent lokalbanor samt 4 (4) procent trafikslagsgemensamma kostnader.

De ökade produktionskostnaderna beror främst på helårseffekter av trafik startad 2008, nya trafiksatsningar 2009 och ökade kostnader för yrkesförarutbildning i enlighet med EU-direktiv samt ökade kostnader för depåer. Till följd av det rådande konjunkurläget har indexeringen av trafikavtalen varit begränsad.

Investeringar

Investeringarna uppgick till 3 862 (3 533) mkr, en ökning jämfört med föregående år med 329 (423) mkr. Investeringarna avser fordon, banor, tekniska system, depåer och stationer.

Under året har nio fastigheter förvärvat till en köpeskilling på 276 (137) mkr. En fastighet har avyttrats till ett belopp på 0 (5) mkr.

Investeringarna i SL-trafiken framgår av följande tabell:

| (mkr) | 2009 | 2008 | 2007 | 2006 | 2005 |
|----------------------------|--------------|--------------|--------------|--------------|--------------|
| Tunnelbana | 890 | 1 046 | 812 | 707 | 390 |
| Pendeltåg | 492 | 1 083 | 1 104 | 1 797 | 962 |
| Lokalbana | 1 101 | 520 | 447 | 284 | 149 |
| Buss | 521 | 431 | 387 | 466 | 821 |
| Gemensamt/Övrigt | 858 | 453 | 360 | 191 | -13 |
| Summa investeringar | 3 862 | 3 533 | 3 110 | 3 445 | 2 309 |
| Förändring i procent | 9,3 | 13,6 | -9,7 | 49,2 | 25,9 |

Större investeringsprojekt 2009

Inom ramen för Regleringsavtalet i Plattform Stockholm har SL under 2009 förvärvat fyra fastigheter avseende mark i anslutning till depåer till ett värde av ca 140 mkr.

Den nya pendeltågsdepån i Södertälje färdigställdes och togs i bruk i slutet av året. Depån rymmer service- och uppställningsplats för 16 fullängdståg, tvätthall och klottersaneringsanläggning.

Under året påbörjades utbyggnaden av Tvärbana Norr mot Solna. Genomförandeavtal har tecknats med Stockholms Stad, Sundbyberg och Solna kommun om medfinansiering. Trafikstart är planerad till 2013.

Byggandet av Spårväg City påbörjades 2009. Spårväg City är den spårvägslinje som inom några år ska binda samman stora delar av centrala Stockholm, från Värtan till Kungsholmen via Sergels torg och Stockholms central. I en första etapp förlängs spårvägen från Djurgårdslinjen via Hamngatan till Sergels torg. Trafiken på denna etapp beräknas vara igång i augusti 2010.

Liksom tidigare år har omfattande upprustningsarbeten genomförts under sommaren på Roslagsbanan mellan Stockholms Östra – Mörby station och även på sträckan Djursholms Ösby – Näsby Park. Det mesta av såväl spår-, signal- och elteknik har bytts ut. Under tiden för arbetet har banan varit avstängd och ersatts med busstrafik. En ny station har öppnats vid Universitetet, med nära anslutning till tunnelbanestationen och med nyanlagda gångvägar till omkringliggande naturområden.

Finansieringen av SLs investeringar

| (mkr) | 2009 | 2008 | 2007 | 2006 | 2005 |
|-----------------------------|--------------|--------------|--------------|--------------|--------------|
| Statsbidrag | 140 | 208 | 297 | 292 | 536 |
| Finansiell leasing med mera | 210 | 1 060 | 1 485 | 2 253 | 1 490 |
| Upplåning från SLL | 2 000 | 1 000 | 700 | 900 | 400 |
| Egna medel | 1 512 | 1 265 | 628 | 0 | -117 |
| Summa finansiering | 3 862 | 3 533 | 3 110 | 3 445 | 2 309 |

Under 2009 har SL erhållit 140 (208) mkr i statsbidrag. Investeringsbidrag har erhållits ur Banverkets Framtidsplan till dubbel-spårsutbyggnad på Roslagsbanan med 70 (0) mkr, samt ur Länsplanen med 70 (38) mkr.

SLs spårfordon finansieras till stor del genom finansiell leasing.

Andelen bussar som finansieras av SL genom finansiell leasing har reducerats något. Vid årsskiftet var 797 (925) bussar, av totalt 2 016 (1 929) bussar i trafik finansierade via SL. Detta motsvarar cirka 40 (48) procent av SL-trafikens bussflotta. Bussarna hyrs ut till trafikentreprenörerna på marknadsmässiga villkor.

Likviditet och räntebärande skulder

Koncernens likvida medel uppgick vid årsskiftet till 514 (723) mkr. Av de likvida medlen är 405 (583) mkr tillgodohavande på koncernkontot. Disponibel likviditet inklusive outnyttjad checkräkningskredit uppgår till 1 514 (1 723) mkr.

Räntebärande låneskulder uppgick per den sista december 2009 till 4 917 (3 011) mkr.

Leasingfinansiering av fordon uppgår per den sista december 2009 till 12 569 (12 916) mkr.

8. Andra händelser

SL Access

SL Access introduceras enligt plan. SL-accessautomater finns tillgängliga på samtliga tunnelbanestationer och på merparten av pendeltågsstationerna. På pendeltågsstationerna pågår även försäljning i spärrkioskerna.

Försäljningen via ombud har påbörjats och utrustningen via denna försäljningskanal slutförs under 2010. Andelen 30-dagarsbiljetter sålda via SL Access har ökat stadigt under året och uppgår i december 2009 till 40 procent. Samtliga biljetter i SLs biljettsortiment kommer att finnas tillgängliga via SL Access under 2010.

Busslink

Till följd av konstaterade brister i den interna kontrollen hos Busslink av vilka bussar som körts i SL-trafiken samt felaktig debitering av utförd trafik har avtalet för Norrtäljetrafiken sagts upp. Avtalet upphör i juli 2011.

Världens första elhybridbussar

SL är först i världen med att använda elhybridbussar som drivs med förnybart drivmedel (etanol). En testflotta om 6 bussar går i trafik på vanliga busslinjer. Bussarnas egenskaper jämförs med ordinära etanolbussar. Testperioden löper fram till och med våren 2011.

Ny operatör för tunnelbanan

Den 2 november övertog MTR driften av tunnelbanan. Avtalets omfattning har utökats jämfört med det tidigare avtalet för tunnelbanedriften till att omfatta bland annat fordonsunderhåll, stationsservice, städning och snöröjning.

Avtal med Statens Järnvägar

Nuvarande avtal med Statens Järnvägar löper ut 2010-12-31. Förhandlingar pågår med Staten/Näringsdepartementet om ersättning till SLL/SL för kvarstående nytta avseende de av SLL/SL tidigare gjorda investeringarna i statens spårssystem samt ersättning för trafikeringsrätt, fysiska anläggningar med mera.

9. Fortsatt utveckling

Befolkningen i Stockholms län uppgår till drygt 2 miljoner invånare och beräknas under 2010 öka med drygt 33 000 invånare. Den genomsnittliga befolkningsökningen över en tioårsperiod beräknas uppgå till knappt 26 000 personer. Den största tillväxten av bostäder kommer att ske i nordost- och sydostsektorn. Under den kommande tioårsperioden kommer efterfrågan på resor att öka (både kollektivtrafik- och bilresor). Den största ökningen av resor kommer att ske från länets ytterområden till de centrala delarna, men även antalet tvärresor kommer att öka i framtiden.

Stockholms län har sedan länge den högsta marknadsandelen kollektivtrafik i Sverige. Drygt 80 procent av Stockholms läns befolkning åker med SL någon gång per månad eller mer.

En vanlig vinterdag reser drygt 700 000 med SL och resandet i SL-trafiken fortsätter att utvecklas i positiv riktning. Det rådande konjunkturläget gör dock att resandeutvecklingen de kommande åren är svårbedömd. En kontinuerlig anpassning sker av trafikutbudet, i samarbete med berörda kommuner, till efterfrågesituationen i både nya och etablerade bostads- och arbetsplatsområden. Utbyggnaden av infartsparkeringar sker i oförminskad takt.

Arbetet med att utveckla SL-trafiken för att minska trängseln och öka punktligheten fortsätter. Under 2010 planeras en översyn av kapacitetsutnyttjandet i tunnelbanan. En viktig åtgärd är att parallellt med förbättrad punktlighet förbättra regulariteten, det vill säga att åstadkomma ett jämnare avstånd mellan tågen.

Tunnelbanan firar 60-årsjubileum vilket kommer att uppmärksammas genom ett evenemang som genomförs tillsammans med Stockholms stad.

För busstrafiken fortsätter arbetet med att minska trängseln samt att anpassa kapaciteten för att kunna erbjuda alla resenärer sittplats vid hastigheter över 70 km per timme. Utökning planeras av de tvärgående stombusslinjerna och satsningar görs på framkomlighetsåtgärder och signalprioriteringar i samarbete med länets kommuner och vägverket.

Utbyggnad och upprustning av lokalbanor fortsätter. Satsningarna innebär utbyggnad av nya sträckningar, dubbelspårutbyggnader, tillgänglighetsanpassningar, bullerdämpande åtgärder samt investeringar i nya fordon.

Byggnationen av en första etapp av Spårväg City genomförs med planerad trafikstart i augusti 2010.

Byggandet av Citybanan fortsätter under Stockholms city med beräknad trafikstart 2017. Under 2010 kommer SL-trafiken att påverkas i begränsad omfattning. Nästa större avstängning av tunnelbanan planeras till 2011.

10. Styrelsearbetet

Styrelsen för AB Storstockholms Lokaltrafik består av 13 ledamöter och 13 suppleanter, samt två arbetstagarrepresentanter med två suppleanter. Ledamöter och suppleanter väljs av landstingsfullmäktige för tiden från årsstämma ena året till slutet av årsstämman året därpå. Bland de valda ledamöterna utser landstingsfullmäktige ordförande, förste vice ordförande och andre vice ordförande.

Styrelsen har under året haft 12 styrelsemöten.

Arbetet följer av styrelsen fastställd arbetsordning vilken även reglerar styrelsens och verkställande direktörens åligganden samt arbetsfördelningen dem emellan.

Resultatdisposition

Enligt upprättad balansräkning uppgår fritt eget kapital i moderbolaget till 1 891 249 080 kronor. Avsättning till bundna reserver behöver ej göras.

Till årsstämman förfogande står följande resultatmedel:

| | |
|------------------|----------------------|
| Balanserad vinst | 1 869 350 874 kronor |
| Årets resultat | 21 898 206 kronor |
| | <hr/> |
| | 1 891 249 080 kronor |

Styrelsen och verkställande direktören föreslår att vinstmedlen disponeras så att i ny räkning balanseras 1 891 249 080 kronor.

Fritt eget kapital i koncernen uppgår till 831 903 688 kronor.

Beträffande koncernens och moderbolagets resultat och finansiella ställning med mera hänvisas till efterföljande resultaträkningar, balansräkningar och kassaflödesanalyser samt tilläggsupplysningar.

Stockholm 2010-02-17

Christer G Wennerholm
Styrelsens ordförande

| | | |
|------------------|-----------------|-------------------|
| Lennart Rohdin | Lars Dahlberg | Charlotte Broberg |
| Lennart Kalderén | Marie Bladholm | Peter Kockum |
| Jan Stefansson | Tage Gripenstam | Johan Sjölander |
| Nanna Wikholm | Gun Eriksson | Yvonne Blombäck |

Lennart Hallgren
Arbetsagarrepresentant

Arne Grundberg
Arbetsagarrepresentant

Göran Gunnarsson
Verkställande direktör

Vår revisionsberättelse beträffande denna årsredovisning och koncernredovisning har avlämnats 2010-03-19

Ernst & Young AB
Magnus Fagerstedt
Auktoriserad revisor

Lekmannarevisorernas granskningsrapport avseende 2009 års granskning är avgiven 2010-03-17

Resultaträkning

| (Mkr) | Not | KONCERNEN | | MODERBOLAGET | |
|--|--------------|----------------|----------------|----------------|----------------|
| | | 2009 | 2008 | 2009 | 2008 |
| Rörelsens intäkter | | | | | |
| Nettoomsättning | 1 | 11 162 | 10 784 | 11 162 | 10 784 |
| Aktiverat arbete för egen räkning | | 89 | 54 | 89 | 54 |
| Övriga rörelseintäkter | 2 | 2 597 | 2 267 | 1 150 | 1 106 |
| Summa rörelsens intäkter | 3 | 13 848 | 13 105 | 12 401 | 11 944 |
| Rörelsens kostnader | | | | | |
| Entreprenadkostnader | | -8 561 | -8 049 | -8 590 | -8 073 |
| Personalkostnader | 4 | -748 | -545 | -498 | -436 |
| Avskrivningar av materiella och immateriella anläggningstillgångar | 5, 9, 10, 11 | -1 469 | -1 374 | -765 | -655 |
| Andel i intresseföretags resultat | 12 | -17 | 3 | — | — |
| Övriga rörelsekostnader | 8 | -2 287 | -2 202 | -2 401 | -2 526 |
| Summa rörelsens kostnader | 3 | -13 082 | -12 167 | -12 254 | -11 690 |
| RÖRELSERESULTAT | | 766 | 938 | 147 | 254 |
| Resultat från finansiella poster | | | | | |
| Ränteintäkter och liknande intäkter | 6 | 34 | 110 | 9 | 55 |
| Räntekostnader och liknande kostnader | 7, 11 | -382 | -765 | -133 | -155 |
| Summa resultat från finansiella poster | | -348 | -655 | -124 | -100 |
| RESULTAT EFTER FINANSIELLA POSTER | | 418 | 283 | 23 | 154 |
| Skatt på årets resultat | | -2 | -1 | -1 | 0 |
| Minoritetens andel av årets resultat | | -2 | 0 | — | — |
| ÅRETS RESULTAT | | 414 | 282 | 22 | 154 |

Balansräkning

| (Mkr) | Not | KONCERNEN | | MODERBOLAGET | |
|--|------------|---------------|---------------|---------------|---------------|
| | | 2009-12-31 | 2008-12-31 | 2009-12-31 | 2008-12-31 |
| TILLGÅNGAR | | | | | |
| Anläggningstillgångar | | | | | |
| Immateriella anläggningstillgångar | 9, 25 | | | | |
| Nyttjanderätter och tomträtter | | 7 | 5 | 7 | 5 |
| Pågående nyanläggningar | | 6 | 0 | 6 | 0 |
| | | 13 | 5 | 13 | 5 |
| Materiella anläggningstillgångar | 10, 11, 25 | | | | |
| Byggnader och mark | | 5 251 | 4 681 | 5 250 | 4 680 |
| Spårnanläggningar | | 7 110 | 6 103 | 7 110 | 6 103 |
| Rullande materiel | | 12 681 | 13 145 | 476 | 534 |
| Maskiner och inventarier | | 1 024 | 595 | 1 023 | 591 |
| Pågående nyanläggningar och förskott | | 4 782 | 3 960 | 4 703 | 3 747 |
| | | 30 848 | 28 484 | 18 562 | 15 655 |
| Finansiella anläggningstillgångar | | | | | |
| Aktier och andelar i koncernföretag | 12 | — | — | 175 | 175 |
| Aktier och andelar i intresseföretag | 12 | 22 | 17 | 9 | 9 |
| Övriga långfristiga fordringar | | 19 | 0 | 19 | 0 |
| | | 41 | 17 | 203 | 184 |
| Summa anläggningstillgångar | | 30 902 | 28 506 | 18 778 | 15 844 |
| Omsättningstillgångar | | | | | |
| Varulager | 13 | 184 | 139 | 187 | 138 |
| Kortfristiga fordringar | | | | | |
| Kundfordringar | 23 | 393 | 317 | 305 | 285 |
| Fordringar hos koncernföretag | 3 | — | — | 13 | 11 |
| Fordringar hos intresseföretag | 3 | 93 | 6 | 93 | 0 |
| Övriga fordringar | | 354 | 337 | 298 | 204 |
| Förutbetalda kostnader och upplupna intäkter | 21 | 251 | 449 | 242 | 443 |
| | | 1 091 | 1 109 | 951 | 943 |
| Kassa och bank | 14, 23 | 514 | 723 | 457 | 635 |
| Summa omsättningstillgångar | | 1 789 | 1 971 | 1 595 | 1 716 |
| SUMMA TILLGÅNGAR | | 32 691 | 30 477 | 20 373 | 17 560 |

| (Mkr) | Not | KONCERNEN | | MODERBOLAGET | |
|--|------------|---------------|---------------|---------------|---------------|
| | | 2009-12-31 | 2008-12-31 | 2009-12-31 | 2008-12-31 |
| EGET KAPITAL OCH SKULDER | | | | | |
| Eget kapital | 15 | | | | |
| Aktiekapital | | 4 000 | 4 000 | 4 000 | 4 000 |
| Bundna reserver/reservfond | | 1 991 | 2 029 | 14 | 14 |
| | | 5 991 | 6 029 | 4 014 | 4 014 |
| Balanserad vinst eller förlust | | 418 | 68 | 1 869 | 1 248 |
| Årets resultat | | 414 | 282 | 22 | 154 |
| | | 832 | 350 | 1 891 | 1 402 |
| Summa eget kapital | | 6 823 | 6 379 | 5 905 | 5 416 |
| Minoritetsintresse | | 5 | 7 | — | — |
| Obeskattade reserver | 16 | — | — | 1 923 | 1 923 |
| Avsättningar | 17, 18 | 1 315 | 1 556 | 1 228 | 1 453 |
| Långfristiga skulder | | | | | |
| Långfristiga lån från SLL | 19, 23 | 4 824 | 2 917 | 4 824 | 2 917 |
| Långfristiga upplupna kostnader och förutbetalda intäkter | 19, 20 | 4 104 | 4 242 | 3 661 | 3 744 |
| Övriga långfristiga skulder | 11, 19, 20 | 12 806 | 12 526 | 697 | 60 |
| Summa långfristiga skulder | | 21 734 | 19 685 | 9 182 | 6 721 |
| Kortfristiga skulder | | | | | |
| Skulder till SLL | | 94 | 94 | 94 | 94 |
| Leverantörsskulder | 23 | 1 031 | 1 238 | 837 | 997 |
| Skulder till koncernföretag | 3 | — | — | 306 | 128 |
| Skulder till intresseföretag | 3 | 111 | 253 | 97 | 253 |
| Övriga kortfristiga skulder | | 907 | 717 | 266 | 150 |
| Upplupna kostnader och förutbetalda intäkter | 22 | 671 | 548 | 535 | 425 |
| Summa kortfristiga skulder | | 2 814 | 2 850 | 2 135 | 2 047 |
| SUMMA EGET KAPITAL OCH SKULDER | | 32 691 | 30 477 | 20 373 | 17 560 |
| Ställda säkerheter | 11 | | | Inga | Inga |
| Ansvarsförbindelser | 24 | 33 | 60 | 33 | 60 |

Kassaflödesanalys

| (Mkr) | Not | KONCERNEN | | MODERBOLAGET | |
|--|--------|---------------|---------------|---------------|---------------|
| | | 2009 | 2008 | 2009 | 2008 |
| Den löpande verksamheten | | | | | |
| Rörelseresultat | | 766 | 938 | 147 | 254 |
| Justering för poster som inte ingår i kassaflödet: | | | | | |
| Av- och nedskrivning av materiella och immateriella anläggningstillgångar | 5 | 1 469 | 1 374 | 765 | 655 |
| Avsättningar | | -185 | -129 | -169 | -106 |
| Rearesultat försäljning/utrangering | | 12 | -19 | -4 | 44 |
| Resultatförda näringsbidrag | | -156 | -188 | -223 | -188 |
| Övrigt | | -22 | 84 | 6 | 82 |
| | | 1 884 | 2 060 | 522 | 741 |
| Erhållen ränta | | 16 | 70 | 9 | 36 |
| Erlagd ränta | | -245 | -745 | -108 | -155 |
| Kassaflöde från den löpande verksamheten före förändringar i rörelsekapital | | | | | |
| | | 1 655 | 1 385 | 423 | 622 |
| Kassaflöde från förändringar i rörelsekapital | | | | | |
| Ökning (-)/minskning (+) av varulager/förrådsmaterial | | 72 | -33 | -49 | -33 |
| Ökning (-)/minskning (+) av fordringar | | 158 | 1 146 | 246 | 1 950 |
| Ökning (+)/minskning (-) av kortfristiga skulder | | -517 | -826 | 53 | -1 044 |
| Kassaflöde från den löpande verksamheten | | | | | |
| | | 1 368 | 1 672 | 673 | 1 495 |
| Investeringsverksamheten | | | | | |
| Förvärv av immateriella och materiella anläggningstillgångar | 25 | -3 512 | -2 573 | -3 557 | -2 790 |
| Förvärv av dotter- och intresseföretag | 25 | -56 | 0 | -56 | 0 |
| Försäljning av materiella anläggningstillgångar | | 14 | 167 | 13 | 7 |
| Kassaflöde från investeringsverksamheten | | | | | |
| | | -3 554 | -2 406 | -3 600 | -2 783 |
| Finansieringsverksamheten | | | | | |
| Investeringslån SLL | | 2 000 | 1 000 | 2 000 | 1 000 |
| Förändring av övriga långfristiga skulder | | 500 | 12 | 500 | 0 |
| Amortering av leasingskuld | | -559 | -498 | — | — |
| Amortering av lån samt övriga skulder | | -94 | -81 | -94 | -129 |
| Erhållet näringsbidrag | | 140 | 208 | 140 | 208 |
| Erhållet koncernbidrag | | — | — | 237 | 344 |
| Utbetalt villkorat aktieägartillskott | | — | — | -24 | 0 |
| Erhållet aktieägartillskott | | — | 24 | — | 24 |
| Förändring av övriga långfristiga fordringar | | -10 | — | -10 | — |
| Kassaflöde från finansieringsverksamheten | | | | | |
| | | 1 977 | 665 | 2 749 | 1 447 |
| Årets kassaflöde | | | | | |
| Likvida medel vid årets början | 14, 25 | 723 | 792 | 635 | 476 |
| Likvida medel vid årets slut | 14, 25 | 514 | 723 | 457 | 635 |

Tilläggsupplysningar

Redovisningsprinciper

De redovisningsprinciper som tillämpas vid upprättande av årsredovisning för koncernen och moderbolaget AB Storstockholms Lokaltrafik överensstämmer med årsredovisningslagen (ÅRL) och Bokföringsnämndens allmänna råd och vägledningar för stora bolag. FAR:s rekommendationer tillämpas ifråga om pensionskund och pensionskostnader (FAR 4). Redovisningsrådets rekommendationer tillämpas i följande fall: RR 1:00 Koncernredovisning, RR 2:02 Varulager, RR 4 Redovisning av extraordinära intäkter och kostnader samt upplysningar för jämförelseändamål, RR 5 Redovisning av byte av redovisningsprincip, RR 6:99 Leasingavtal, RR 7 Redovisning av kassaflöden, RR 8 Redovisning av effekter av ändrade valutakurser, RR 11 Intäkter, RR 12 Materiella anläggningstillgångar, RR 13 Intresseföretag, RR 15 Immateriella anläggningstillgångar, RR 16 Avsättningar, ansvarsförbindelser och eventualtillgångar, RR 21 Lånekostnader – med ett undantag enligt nedan, RR 23 Upplysningar om närstående samt RR 27 Finansiella instrument: Upplysningar och klassificering.

Från 2009 redovisas Aktiverat arbete för egen räkning i resultaträkningen på en egen rad bland rörelsens intäkter. Jämförelsesiffror från 2008 har uppdaterats.

Eget kapital justeras 2009 för konstaterade effekter på tidigare års resultat framkomna i samband med köp av aktier upp till 100% i Tågja AB. Belopp anges i miljoner kronor (Mkr) om inget annat anges.

Koncernredovisning

Koncernens redovisning omfattar AB Storstockholms Lokaltrafik (moderbolaget) och de bolag där moderbolaget, direkt eller indirekt, har ett bestämmande inflytande vid årets slut. Koncernredovisningen har upprättats i enlighet med förvärvsmetoden. Det innebär att eget kapital i koncernen omfattar eget kapital i moderbolaget och den del av eget kapital i dotterbolagen som tillkommit efter förvärv eller bildandet av dotterbolaget. I konsekvens med att koncernens bolag inom en överskådlig framtid inte kommer att betala inkomstskatt redovisas de enskilda bolagens obeskattade reserver till sin helhet bland koncernens bundna reserver (Se skatter). Internförsäljning, internvinster och övriga mellanhavanden inom koncernen har eliminerats i koncernredovisningen.

Minoritetsintresse

Minoritetsintresse är den del av dotterbolagets resultat och nettotillgångar som inte direkt eller indirekt ägs av moderbolaget.

Intresseföretag

Företag där koncernens röstinnehav uppgår till minst 20 % och högst 50 %, eller där koncernen på annat sätt har ett betydande inflytande betecknas som intresseföretag. Innehav i intresseföretag redovisas enligt kapitalandelsmetoden. Är koncernens andel av ett intresseföretags förlust lika stor eller större än innehavet redovisas innehavet till noll. Vinster uppkomna senare redovisas först när tidigare ej redovisade förluster har täckts.

Skatter

SL redovisar aktuell och uppskjuten skatt i den mån det förekommer. För närvarande redovisas inga skatter för moderbolaget och dess helägda dotterbolag. Moderbolaget har ackumulerade underskottsavdrag som kan nyttjas i enlighet med gällande skatteutjämningsystem. Med koncernbidrag samt aktieägartillskott utjämnas de skattemässiga resultaten inom koncernen. Undantaget är SL Kundtjänst AB, där koncernbidragskriteriet inte är uppfyllt.

Rörelseintäkter

Intäkter redovisas till det verkliga värdet av vad som erhålles eller kommer att erhållas.

Inkomster från försäljning av biljetter i form av periodkort redovisas linjärt över periodens löptid. Sålda ännu ej utnyttjade kort redovisas som en förutbetalad intäkt i balansräkningen. Biljetter sålda i form av kuponger tas upp som intäkt vid försäljningstillfället.

Verksamhetsbidraget från SLL utgör ersättning för prestationer beräknade enligt av SLL bestämd budget. SLLs bidrag kan ändras från år till år. Ändringar föranleds av ändrad verksamhet eller kostnadsnivå för denna.

Aktiverat arbete för egen räkning

I posten aktiverat arbete för egen räkning redovisas utgifter för det arbete som under räkenskapsåret lagts ned på egna tillgångar och har balanserats som anläggningstillgångar. Timpriset baseras på direkta och indirekta kostnader för tillverkning av tillgången.

Näringsbidrag

Intäktsredovisning av bidrag sker på ett sådant sätt att intäkten redovisas i samma period som den kostnad stödet avser att täcka. Avser bidraget att täcka kostnader under flera år fördelas det över de år det avser. Avser bidraget att täcka redan gjorda förluster skall det intäktsredovisas i sin helhet.

Erhållna näringsbidrag som är knutna till en anläggningstillgång redovisas som långfristig, respektive kortfristig förutbetalad intäkt i balansräkningen och som intäkt i resultaträkningen fördelat på ett systematiskt och rimligt sätt över tillgångens nyttjandeperiod.

Avsättningar

Avsättningar görs för förpliktelser som är ovissa med avseende på belopp eller den tidpunkt då de kommer att regleras. Avsättning i balansräkningen redovisas när det föreligger ett åtagande som följd av en inträffad händelse, det är troligt att ett utflöde av resurser som utgör ekonomiska fördelar kommer att krävas för att reglera åtagandet och en tillförlitlig uppskattning av beloppet kan göras.

Immateriella anläggningstillgångar

Immateriella anläggningstillgångar redovisas i balansräkningen när det är sannolikt att de framtida ekonomiska fördelar som kan hänföras till tillgången kommer att tillfalla företaget och tillgångens anskaffningsvärde kan beräknas på ett tillförlitligt sätt. De immateriella tillgångarna värderas till anskaffningsvärde med avdrag för ackumulerade avskrivningar och eventuella nedskrivningar. Tillgångarna skrivs av linjärt över nyttjandeperioden. Periodens avskrivningar redovisas som kostnad.

Avskrivningar baseras på tillgångarnas bedömda nyttjandeperiod enligt följande:

| | |
|-----------------|-------|
| Nyttjanderätter | 5 år |
| Tomträtter | 50 år |

Materiella anläggningstillgångar

Materiella anläggningstillgångar tas vid förvärvet upp till anskaffningsvärde. Efter anskaffningstidpunkten redovisas de materiella anläggningstillgångarna till anskaffningsvärdet med avdrag för ackumulerade avskrivningar och eventuella nedskrivningar. Det avskrivningsbara beloppet periodiseras linjärt över tillgångens nyttjandeperiod i syfte att återspegla hur tillgångens värde successivt förbrukas. Periodens avskrivningar redovisas som kostnad.

Avskrivningar baseras på tillgångarnas bedömda nyttjandeperiod enligt följande:

| | |
|---|------------|
| Byggnader, markanläggningar och förbättringar på annans fastighet | 17 – 50 år |
| Spåranläggningar | 20 – 50 år |
| Rullande materiel: | |
| Bilar | 5 år |
| Bussar | 12 år |
| Spårbundna fordon | 30 år |
| Inventarier | 3 – 17 år |

Varulager

Förrådsmateriel och varulager har värderats till det lägsta av anskaffningsvärdet och nettoförsäljningsvärdet. Vid bestämmande av anskaffningsvärdet tillämpas genomsnittsmetoden. Avseende inkurans görs en individuell bedömning.

Pågående arbeten för annans räkning omfattar uppdrag på löpande räkning där ersättning utgår för de utgifter som omfattas av avtalet. Uppdragsutgifter omfattar utgifter som har direkt samband med det enskilda uppdraget.

Fordringar och skulder i utländsk valuta

Transaktioner i utländsk valuta omräknas då de tas in i redovisningen första gången till den kurs som gäller på transaktionsdagen. Monetära tillgångar och skulder som är uttryckta i utländska valutor redovisas i balansräkningen omräknat till den kurs som gäller på balansdagen. Då transaktionsdagskursen eller den kurs som är framräknad i tidigare finansiella rapporter skiljer sig från balansdagskursen uppstår en valutakursdifferens, som redovisas i resultaträkningen.

Lånekostnader

SLs lånekostnader är räntekostnader för lån till investeringar i anläggningstillgångar. Till SLs lånekostnader räknas också räntedelen i finansiella leasar. SLs lånekostnader belastar resultatet för den period till vilken de hänför sig, med undantag för pendeltågen X60 där ränta ingår i anskaffningsvärdet.

Leasing

Koncernen

SL som leasetagare

Finansiella leasingavtal, som i allt väsentligt överför alla sådana risker och fördelar avseende den förhyrda tillgången som förknippas med ägandet, redovisas i koncernen som tillgång i balansräkningen från och med det att avtalet ingås. Tillgången värderas vid leasingperiodens början till det leasade objektets verkliga värde eller om lägre, till nuvärdet av minimileaseavgifterna för leasingperioden. Betalningen av leasingavgifterna uppdelas i finansiella kostnader (ränta) och minskning av den finansiella skulden (amortering) på ett sådant sätt att en konstant räntesats på den redovisade skulden uppnås. De finansiella kostnaderna belastar resultatet.

Det avskrivningsbara beloppet för en leasad tillgång fördelas över varje redovisningsperiod under den förväntade nyttjandeperioden enligt samma principer som gäller för andra tillgångar av samma slag.

Leasingavtal där i allt väsentligt alla risker och fördelar som förknippas med ägandet faller på uthyraren klassificeras som operationella leasingavtal. Leasingavgifter avseende operationella leasingavtal redovisas som en kostnad i resultaträkningen och fördelas linjärt över leasingperioden.

SL som leasegivare

Tillgångar för vilka operationella leasingavtal ingåtts fördelas i balansräkningen på respektive tillgångsslag. De leasingintäkter som uppstår periodiseras och intäktsredovisas linjärt under leasingavtalets löptid, medan de kostnader som uppkommer, inklusive avskrivningar, redovisas i resultaträkningen då de uppstår. Avskrivningsreglerna följer de regler som gäller för respektive tillgångsslag.

De direkta utgifter som uppstår då ett operationellt leasingavtal ingås, ingår i det anskaffade värdet på den leasade tillgången och kostnadsförs över leasingperioden.

Moderbolaget

Finansiella leasingavtal redovisas hos moderbolaget enligt de regler som gäller för operationella leasingavtal.

Kassaflödesanalys

Kassaflödesanalysen utvisar in- och utbetalningar under perioden hänförliga till den löpande verksamheten, investeringsverksamheten och finansieringsverksamheten. Kassaflödesanalysen upprättas enligt den indirekta metoden, vilket innebär att kassaflödet från den löpande verksamheten beräknas genom att nettoresultatet justeras för:

- poster i resultaträkningen som inte medför in- och utbetalningar,
- periodens förändring av rörelsetillgångar och rörelseskulder samt
- poster som ingår i kassaflödet för investerings- eller finansieringsverksamheten.

Finansiella instrument

Värdering

Instrument som redovisas i balansräkningen omfattar likvida medel, kundfordringar, leverantörsskulder och derivat såsom optioner, terminskontrakt samt ränteswapar. Vid anskaffningstillfället, då SL blir part i finansiella avtalsmässiga villkor, redovisas det i balansräkningen till anskaffningsvärdet motsvarande verkligt värde. Efterföljande värdering sker antingen till verkligt värde eller upplupet anskaffningsvärde på sätt som beskrivs nedan.

En finansiell tillgång tas bort från balansräkningen när rättigheterna i avtalet realiserar, förfaller eller SL förlorar kontrollen över dem. En finansiell skuld tas bort från balansräkningen när förpliktelsen i avtalet fullgörs eller på annat sätt utsläcks.

Kundfordringar och lånefordringar

Kundfordringar och lånefordringar redovisas till det belopp som förväntas inflyta efter avdrag för osäkra fordringar som bedömts individuellt. Nedskrivningar av kundfordringar redovisas bland rörelsens kostnader.

Likvida medel

Likvida medel består av tillgodohavande på bank samt tillgodohavanden på SLLs koncernkonto. Likvida medel redovisas till nominellt belopp.

Derivatinstrument

Derivatinstrument utgörs av terminskontrakt, optioner och swappar, som utnyttjas för att minska effekten av valutakursförändringar och effekten av ändrade räntenivåer. Derivatinstrumenten värderas till anskaffningsvärde.

Skulder

Samtliga skulder redovisas vid efterföljande värdering till upplupet anskaffningsvärde, vilket är summan av återstående betalningsåtaganden. Långfristiga skulder har en förväntad löptid längre än ett år, medan kortfristiga skulder har en löptid kortare än ett år. Leverantörsskulder har kort förväntad löptid och värderas utan diskontering till nominellt belopp.

Ansvarsförbindelser

Upplysning om ansvarsförbindelse lämnas när:

- a) det finns ett möjligt åtagande som härrör från inträffade händelser vars förekomst kommer att bekräftas endast av att en eller flera osäkra framtida händelser, som inte helt ligger inom företagets kontroll inträffar eller uteblir, eller
- b) ett åtagande som härrör från inträffade händelser, men som inte redovisas som skuld eller avsättning på grund av att det inte är troligt att ett utflöde av resurser kommer att krävas för att reglera åtagandet, eller åtagandets storlek inte kan beräknas med tillräcklig tillförlitlighet.

Koncernuppgifter

AB Storstockholms Lokaltrafik (SL), organisationsnummer 556013-0683, ägs av Stockholms läns landsting, organisationsnummer 232100 – 0016.

Noter och kommentarer

(Belopp i miljoner kronor om inte annat anges)

NOT 1 Nettoomsättning

| | KONCERNEN | | MODERBOLAGET | |
|-----------------------|---------------|---------------|---------------|---------------|
| | 2009 | 2008 | 2009 | 2008 |
| Biljettintäkter | 5 217 | 5 099 | 5 217 | 5 099 |
| Verksamhetsbidrag SLL | 5 945 | 5 685 | 5 945 | 5 685 |
| Summa | 11 162 | 10 784 | 11 162 | 10 784 |

NOT 2 Övriga rörelseintäkter

| | KONCERNEN | | MODERBOLAGET | |
|--------------------------------|--------------|--------------|--------------|--------------|
| | 2009 | 2008 | 2009 | 2008 |
| Fordonsuthyrning | 1 281 | 1 307 | 24 | 25 |
| Hysesintäkter | 390 | 377 | 443 | 395 |
| Näringsbidrag mm ¹⁾ | 217 | 189 | 217 | 189 |
| Reklamintäkter | 196 | 186 | 196 | 186 |
| Övrigt | 513 | 208 | 270 | 311 |
| Summa | 2 597 | 2 267 | 1 150 | 1 106 |

¹⁾ Se not 22

NOT 3 Transaktioner med närstående

Koncernföretag

Vid köp och försäljning av tjänster och produkter mellan koncernföretag tillämpas självkostnadsprincipen. Moderbolaget fakturerar dotterbolagen för administrativa kostnader.

AB SL Finans svarar för finansiering av ny- och reinvesteringar, främst av spårfordon.

SL HR-Service AB svarar till och med 2009-12-31 för underhålls-, reparations- och ombyggnadsverksamhet inom områdena hiss- och rulltrappsservice.

SL Kundtjänst AB handhar till och med 2010-03-31 den samlade kundtjänsten för SL-trafiken.

I SL Infrateknik AB redovisas fordon som avses bli externfinansierade, bland annat de nya pendeltågen.

Fram till 2009-11-02 när trafikavtalet med MTR trädde i kraft har SL haft hyres- och underhållsavtal med Tågia.

Transaktioner 2008 mellan moderbolaget och dotterbolagen

| Dotterbolag | Försäljning till | Köp från | Fordringar hos | Skulder till |
|----------------------|------------------|------------|----------------|--------------|
| AB SL Finans | 15 | 45 | 11 | 0 |
| SL HR-Service AB | 5 | 63 | 0 | 12 |
| SL Kundtjänst AB | 8 | 64 | 0 | 7 |
| SL Infrateknik AB | 8 | 4 | 0 | 107 |
| SL Lidingö Trafik AB | 0 | 0 | 0 | 2 |
| Summa | 36 | 176 | 11 | 128 |

Transaktioner 2009 mellan moderbolaget och dotterbolagen

| Dotterbolag | Försäljning till | Köp från | Fordringar hos | Skulder till |
|----------------------|------------------|------------|----------------|--------------|
| AB SL Finans | 16 | 36 | 0 | 69 |
| SL HR-Service AB | 3 | 74 | 0 | 13 |
| SL Kundtjänst AB | 8 | 57 | 2 | 0 |
| SL Infrateknik AB | 4 | 0 | 0 | 223 |
| SL Lidingö Trafik AB | 0 | 0 | 0 | 1 |
| Tågia AB | 37 | 37 | 11 | 0 |
| Summa | 68 | 204 | 13 | 306 |

Försäljning till och köp från Tågia omfattar räkenskapsperiod från 2009-04-30.

Moderbolagets försäljning till andra företag inom koncernen utgjorde 0,5 (0,3) procent av rörelseintäkterna. Motsvarande köp från övriga koncernbolag utgjorde 1,6 (1,5) procent av moderbolagets rörelsekostnader.

Intressebolag

Vid köp och försäljning av tjänster och produkter mellan SL-koncernen och intressebolag tillämpas marknadsmässiga priser. De affärsmässiga relationerna med intressebolagen styrs av trafikavtal, hyresavtal med flera avtal. Avtal med Transitio avser finansiering av fordon samt hyresavtal.

Transaktioner 2008 mellan koncernbolagen och intressebolagen

| Intressebolag | Försäljning till | Köp från | Fordringar hos | Skulder till |
|-----------------------|------------------|--------------|----------------|--------------|
| Busslink i Sverige AB | 341 | 2 089 | 2 | 226 |
| AB Transitio | 53 | 69 | 0 | 5 |
| Tågia AB | 171 | 100 | 4 | 22 |
| Summa | 565 | 2 258 | 6 | 253 |

Transaktioner 2009 mellan koncernbolagen och intressebolagen

| Intressebolag | Försäljning till | Köp från | Fordringar hos | Skulder till |
|-----------------------|------------------|--------------|----------------|--------------|
| Busslink i Sverige AB | 296 | 2 284 | 93 | 109 |
| AB Transitio | 1 | 2 | 0 | 2 |
| Tågia AB | 70 | 56 | 0 | 0 |
| Summa | 367 | 2 342 | 93 | 111 |

Försäljning till och köp från Tågia omfattar räkenskapsperiod från 2009-04-30.

Transaktioner 2008 mellan moderbolaget och intressebolagen

| Intressebolag | Försäljning till | Köp från | Fordringar hos | Skulder till |
|-----------------------|------------------|--------------|----------------|--------------|
| Busslink i Sverige AB | 164 | 2 089 | 0 | 226 |
| AB Transitio | 0 | 0 | 0 | 5 |
| Tågia AB | 116 | 69 | 0 | 22 |
| Summa | 280 | 2 158 | 0 | 253 |

Transaktioner 2009 mellan moderbolaget och intressebolagen

| Intressebolag | Försäljning till | Köp från | Fordringar hos | Skulder till |
|-------------------------|------------------|--------------|----------------|--------------|
| Busstjänst i Sverige AB | 149 | 2 284 | 93 | 95 |
| AB Transitio | 0 | 2 | 0 | 2 |
| Tågäta AB | 35 | 0 | 0 | 0 |
| Summa | 184 | 2 286 | 93 | 97 |

Försäljning till och köp från Tågäta omfattar räkenskapsperiod från 2009-04-30.

Stockholms läns landsting

AB Storstockholms Lokaltrafik är ett av Stockholms läns landsting helägt dotterbolag. Av SL-koncernens totala inköp och försäljning avser 0,2 (0,2) procent av inköpen och 0,3 (0,3) procent av försäljningen andra företag och enheter inom Stockholms läns landsting.

Övrigt

För information om ersättningar och förmåner till ledande befattningshavare se presentation av SLs styrelse och företagsledning samt i not 4.

NOT 4 Personal

| Personalkostnader | KONCERNEN | | MODERBOLAGET | |
|--------------------------|------------|------------|--------------|------------|
| | 2009 | 2008 | 2009 | 2008 |
| Styrelse och vd | 8 | 4 | 3 | 3 |
| Övriga | 446 | 310 | 283 | 237 |
| | 454 | 314 | 286 | 240 |
| Sociala kostnader | 232 | 165 | 156 | 133 |
| Övriga personalkostnader | 62 | 66 | 56 | 63 |
| | 294 | 231 | 212 | 196 |
| Totalt | 748 | 545 | 498 | 436 |

Av sociala kostnader utgör pensionskostnader till styrelse och vd i moderbolaget 4,8 (0,5) Mkr.

Av koncernens sociala kostnader utgör pensionskostnader till styrelser, vd och vid i dotterbolaget 5,3 (0,7) mkr.

Antal anställda, löner och ersättningar

| Medelantal anställda (årsarbetare) | Antal anställda | | Varav kvinnor | |
|------------------------------------|-----------------|------------|---------------|------------|
| | 2009 | 2008 | 2009 | 2008 |
| Moderbolaget | 622 | 542 | 255 | 204 |
| Dotterbolagen | 244 | 223 | 84 | 78 |
| Koncernen totalt | 866 | 765 | 339 | 282 |

| Antalet anställda per 31 december | 2009 | | 2008 | |
|-----------------------------------|------------|------------|------------|------------|
| | 2009 | 2008 | 2009 | 2008 |
| Moderbolaget | 725 | 601 | 320 | 242 |
| Dotterbolagen | 258 | 257 | 94 | 93 |
| Koncernen totalt | 983 | 858 | 414 | 335 |

Löner och andra ersättningar samt Sociala kostnader

| | Löner och andra ersättningar totalt | | Sociala kostnader | |
|----------------------------------|-------------------------------------|------------|-------------------|-------------|
| | 2009 | 2008 | 2009 | 2008 |
| Moderbolaget | 286 | 240 | 156 | 133 |
| (varav pensionskostnader) | | | (61) | (48) |
| Dotterbolagen | 168 | 74 | 76 | 32 |
| (varav pensionskostnader) | | | (20) | (6) |
| Koncernen totalt | 454 | 314 | 232 | 165 |
| (varav pensionskostnader) | | | (81) | (54) |

Löner och andra ersättningar

| | Styrelse och vd | | Övriga anställda | |
|------------------|-----------------|------|------------------|-------|
| | 2009 | 2008 | 2009 | 2008 |
| Moderbolaget | 2,7 | 2,5 | 283,6 | 237,1 |
| Dotterbolagen | 4,8 | 1,4 | 162,6 | 73,0 |
| Koncernen totalt | 7,5 | 3,9 | 446,2 | 310,1 |

| Könsfördelning | Antal | Varav kvinnor | |
|------------------------------------|-------|---------------|------|
| | | 2009 | 2008 |
| Styrelse | 13 | 5 | 15 |
| Ersättare | 13 | 6 | 15 |
| Företagsledning | 10 | 4 | 11 |
| Ledande befattningshavare i db, vd | 5 | 2 | 4 |

Anställdas sjukfrånvaro

I enlighet med årsredovisningslagen redovisas sjukfrånvaron bland koncernens och moderbolagets anställda.

Sjukfrånvaro i relation till ordinarie tid, procent

| | KONCERN | | MODERBOLAG | |
|--|------------|------------|------------|------------|
| | 2009 | 2008 | 2009 | 2008 |
| Sjukfrånvaro för kvinnor | 6,0 | 6,3 | 4,2 | 4,3 |
| Sjukfrånvaro för män | 4,2 | 4,9 | 2,7 | 3,1 |
| Sjukfrånvaro för anställda 29 år eller yngre | 5,4 | 4,4 | 3,3 | 2,6 |
| Sjukfrånvaro för anställda 30–49 år | 4,9 | 5,2 | 3,6 | 2,9 |
| Sjukfrånvaro för anställda 50 år eller äldre | 4,8 | 5,9 | 3,0 | 4,5 |
| Total sjukfrånvaro | 4,9 | 5,4 | 3,3 | 3,6 |

Sjukfrånvaro 60 dagar eller mer av total sjukfrånvaro enligt ovanstående tabell, procent

| | 2009 | | 2008 | |
|--|------------|------------|------------|------------|
| | 2009 | 2008 | 2009 | 2008 |
| Sjukfrånvaro för kvinnor, 60 dagar eller mer | 2,3 | 2,7 | 1,5 | 1,6 |
| Sjukfrånvaro för män, 60 dagar eller mer | 1,8 | 2,6 | 1,1 | 1,7 |
| Total sjukfrånvaro 60 dagar eller mer | 2,0 | 2,6 | 1,3 | 1,6 |

Förmåner till ledande befattningshavare:

Löner och ersättningar till styrelse och vd i AB SL har uppgått till 2 736 (2 508) tkr, varav till vd med 1 857 (1 651) tkr. Av AB SLs pensionskostnader avser 4 835 (492) tkr styrelse och vd.

Vd Ingemar Ziegler avgick 2009-09-30 och erhåller enligt avtal pension motsvarande 65 procent av lön fram till 65 år. 2009 har en reservering gjorts med 2 257 tkr för pension samt 548 tkr för sociala kostnader för kommande pensionsutbetalningar t o m 2011-12-31. Pensionspremier är även slutbetalade år 2009.

2009-10-01 anställdes vd Göran Gunnarsson. Pensionslösning enligt regler i Stockholms läns landstings chefs pension.

Pensionsvillkor för vd: Pensionslösning enligt regler i Stockholms läns landstings chefs pension. Vid uppsägning från företagets sida utgår lön under 24 månader dock längst till pensionsåldern uppnås. I det fall vd erhåller annan förvärvsinkomst skall uppsägninglönen under de sista tolv månaderna samordnas på så sätt att uppsägninglönen minskas med 100 procent av den nya förvärvsinkomsten. Uppsägningstid initierad av vd är 6 mån.

I samband med de verksamhetsförändringar som verkställs från och med 2009-11-02 i Tågia AB samt i SL Kundtjänst AB från 2010-01-01 lämnar dessa bolagschefer sina befattningar. Avgångsvederlag har avsatts i årets balansräkning om totalt 1 940 tkr samt sociala avgifter 609 tkr. Till Tågias vd har lön för de sex första månaderna utbetalats i december med 574 tkr och sociala avgifter reserverats med 180 tkr.

NOT 5 Avskrivningar av immateriella och materiella anläggningstillgångar

| | KONCERNEN | | MODERBOLAGET | |
|---------------------------------------|---------------|---------------|--------------|-------------|
| | 2009 | 2008 | 2009 | 2008 |
| <i>Avskrivningar</i> | | | | |
| Byggnader och mark | -261 | -243 | -261 | -243 |
| Spåranläggningar | -316 | -296 | -316 | -296 |
| Rullande material | -735 | -746 | -38 | -28 |
| Maskiner och inventarier | -153 | -89 | -150 | -88 |
| Summa avskrivningar | -1 465 | -1 374 | -765 | -655 |
| <i>Nedskrivningar</i> | | | | |
| Goodwill | -4 | - | - | - |
| Summa nedskrivningar | -4 | - | - | - |
| Av- och nedskrivningar, totalt | -1 469 | -1 374 | -765 | -655 |

NOT 6 Ränteintäkter och liknande intäkter

| | KONCERNEN | | MODERBOLAGET | |
|-----------------------------|-----------|------------|--------------|-----------|
| | 2009 | 2008 | 2009 | 2008 |
| Ränteintäkter från SLL | 4 | 50 | 4 | 25 |
| Ränteintäkter från övriga | 7 | 22 | 5 | 11 |
| Övriga finansiella intäkter | 23 | 38 | 0 | 19 |
| Summa | 34 | 110 | 9 | 55 |

I koncernens övriga finansiella intäkter ingår periodiserade nettoinkomster från amerikanska leasingtransaktioner.

NOT 7 Räntekostnader och liknande kostnader

| | KONCERNEN | | MODERBOLAGET | |
|------------------------------|-------------|-------------|--------------|-------------|
| | 2009 | 2008 | 2009 | 2008 |
| Ränta på lån från SLL | -222 | -112 | -107 | -112 |
| Ränta finansiell leasing | -139 | -600 | - | - |
| Ränta, övriga | -21 | -13 | -26 | -29 |
| Övriga finansiella kostnader | 0 | -40 | 0 | -14 |
| Summa | -382 | -765 | -133 | -155 |

NOT 8 Arvoden och övrig ersättning till revisorer

Beloppen gäller för såväl koncernen som moderbolaget. Undantaget är Tågia, som fakturerats med 486 tkr för revisionsuppdrag 2009, varav 425 tkr efter att bolaget blev helägt dotterföretag i SL koncernen.

| Belopp i tkr | Revisionsuppdrag | | Andra uppdrag | |
|---------------|------------------|--------------|---------------|-----------|
| | 2009 | 2008 | 2009 | 2008 |
| Ernst & Young | 1 410 | 1 340 | 31 | 88 |
| Deloitte | - | - | 33 | - |
| Summa | 1 410 | 1 340 | 64 | 88 |

Med revisionsuppdrag avses granskning av årsredovisningen och bokföringen samt styrelsens och verkställande direktörens förvaltning, övriga arbetsuppgifter som det ankommer på företagets revisorer att utföra samt rådgivning eller annat biträde som föranleds av iakttagelser vid sådan granskning eller genomförande av sådana övriga arbetsuppgifter. Allt annat är andra uppdrag utförda av företagets revisorer och revisorer som representerar företaget i intressebolag.

NOT 9 Immateriella anläggningstillgångar

| | KONCERNEN | | MODERBOLAGET | |
|---------------------------------------|-----------|------|--------------|------|
| | 2009 | 2008 | 2009 | 2008 |
| Nyttjanderätter och tomträtter | | | | |
| Ingående anskaffningsvärden, | | | | |
| 1 jan | 151 | 171 | 151 | 171 |
| Investeringar | 4 | 1 | 4 | 1 |
| Försäljningar/utrangeringar | - | - | - | - |
| Omklassificeringar | -1 | -21 | -1 | -21 |
| Utgående anskaffningsvärden, | | | | |
| 31 dec | 154 | 151 | 154 | 151 |
| Ingående avskrivningar, 1 jan | -139 | -160 | -139 | -160 |
| Årets avskrivningar | - | - | - | - |
| Försäljningar/utrangeringar | - | - | - | - |
| Omklassificeringar | -1 | 21 | -1 | 21 |
| Utgående ack avskrivningar, | | | | |
| 31 dec | -140 | -139 | -140 | -139 |
| Ingående nedskrivningar, 1 jan | -7 | -7 | -7 | -7 |
| Utgående ack nedskrivningar, | | | | |
| 31 dec | -7 | -7 | -7 | -7 |
| Utgående redovisat värde, | | | | |
| 31 dec | 7 | 5 | 7 | 5 |

Goodwill

I samband med förvärv av 66,6 procent av aktieinnehavet i Tågja framkom en koncernmässig goodwill.

| | KONCERNEN | | MODERBOLAGET | |
|----------------------------------|-----------|----------|--------------|----------|
| | 2009 | 2008 | 2009 | 2008 |
| Ingående anskaffningsvärden, | | | | |
| 1 jan | - | - | - | - |
| Investeringar | 60 | - | - | - |
| Försäljningar/utrangeringar | - | - | - | - |
| Omklassificeringar | -56 | - | - | - |
| Utgående anskaffningsvärden, | | | | |
| 31 dec | 4 | - | - | - |
| Ingående nedskrivningar, 1 jan | - | - | - | - |
| Årets nedskrivning | -4 | - | - | - |
| Utgående ack nedskrivningar, | | | | |
| 31 dec | -4 | - | - | - |
| Utgående redovisat värde, | | | | |
| 31 dec | 0 | - | - | - |

56 mkr har omklassificerats mot tidigare års avsättningar för framtida nedskrivningsbehov i Tågja AB och ingår inte i årets investeringsvolym för koncernen. Se vidare förvaltningsberättelsen, avsnitt investeringar.

Pågående immateriella anläggningstillgångar

| | KONCERNEN | | MODERBOLAGET | |
|----------------------------------|-----------|----------|--------------|----------|
| | 2009 | 2008 | 2009 | 2008 |
| Ingående anskaffningsvärden, | | | | |
| 1 jan | 0 | 0 | 0 | 0 |
| Investeringar | 6 | 0 | 6 | 0 |
| Försäljningar/utrangeringar | - | - | - | - |
| Omklassificeringar | - | - | - | - |
| Utgående anskaffningsvärden, | | | | |
| 31 dec | 6 | 0 | 6 | 0 |
| Utgående redovisat värde, | | | | |
| 31 dec | 6 | 0 | 6 | 0 |

NOT 10 Materiella anläggningstillgångar

Omföringar från pågående nyanläggningar till övriga tillgångsslag inom materiella anläggningstillgångar redovisas som omföring från pågående nyanläggningar.

Byggnader och mark

Tillgångsslaget Byggnader och mark omfattar byggnader, byggnadstillbehör, mark, markanläggningar samt förbättringsutgifter på annans fastighet.

| | KONCERNEN | | MODERBOLAGET | |
|---------------------------------------|-----------|-------|--------------|-------|
| | 2009 | 2008 | 2009 | 2008 |
| Ingående anskaffningsvärden, | | | | |
| 1 jan | 8 030 | 7 481 | 8 029 | 7 480 |
| Investeringar | 138 | 91 | 1 | 91 |
| Omföring från pågående nyanläggningar | 702 | 483 | 702 | 483 |
| Försäljningar/utrangeringar | -18 | -25 | -18 | -25 |
| Omklassificeringar | - | - | - | - |
| Utgående anskaffningsvärden, | | | | |
| 31 dec | 8 852 | 8 030 | 8 851 | 8 029 |

| | | | | |
|-----------------------------|--------|--------|--------|--------|
| Ingående ack avskrivningar, | | | | |
| 1 jan | -3 338 | -3 109 | -3 338 | -3 109 |
| Årets avskrivningar | -261 | -243 | -261 | -243 |
| Försäljningar/utrangeringar | 9 | 14 | 9 | 14 |
| Omklassificeringar | - | - | 1 | - |
| Utgående ack avskrivningar, | | | | |
| 31 dec | -3 590 | -3 338 | -3 590 | -3 338 |

| | | | | |
|------------------------------|-----|-----|-----|-----|
| Ingående ack nedskrivningar, | | | | |
| 1 jan | -11 | -11 | -11 | -11 |
| Utgående ack nedskrivningar, | | | | |
| 31 dec | -11 | -11 | -11 | -11 |

| | | | | |
|----------------------------------|--------------|--------------|--------------|--------------|
| Utgående redovisat värde, | | | | |
| 31 dec | 5 251 | 4 681 | 5 250 | 4 680 |

Taxeringsvärde 2009-12-31: 218 varav mark 78

Taxeringsvärde 2008-12-31: 150 varav mark 49

Vissa fastigheter har ej åsatts taxeringsvärde

Spåranläggningar

Spåranläggningar omfattar banöverbyggnader, underbyggnader samt el- och signalsystem.

| | KONCERNEN | | MODERBOLAGET | |
|---------------------------------------|--------------|--------------|--------------|--------------|
| | 2009 | 2008 | 2009 | 2008 |
| Ingående anskaffningsvärden, | | | | |
| 1 jan | 8 274 | 7 922 | 8 274 | 7 922 |
| Investeringar | 0 | 116 | 0 | 116 |
| Omföring från pågående nyanläggningar | 1 339 | 455 | 1 339 | 455 |
| Försäljningar/utrangeringar | - | -197 | - | -197 |
| Omklassificeringar | -20 | -22 | -20 | -22 |
| Utgående anskaffningsvärden, | | | | |
| 31 dec | 9 593 | 8 274 | 9 593 | 8 274 |
| Ingående ack avskrivningar, | | | | |
| 1 jan | -2 171 | -2 031 | -2 171 | -2 031 |
| Årets avskrivningar | -316 | -296 | -316 | -296 |
| Försäljningar/utrangeringar | - | 156 | - | 156 |
| Omklassificeringar | 4 | - | 4 | - |
| Utgående ack avskrivningar, | | | | |
| 31 dec | -2 483 | -2 171 | -2 483 | -2 171 |
| Utgående redovisat värde, | | | | |
| 31 dec | 7 110 | 6 103 | 7 110 | 6 103 |

Rullande materiel

Spårbundna fordon och bussar ingår i balansposten rullande materiel. I koncernen redovisas fordon som innehåses genom finansiell leasing. Upplysning om leasat rullande materiel finns i not 11.

| | KONCERNEN | | MODERBOLAGET | |
|---------------------------------------|---------------|---------------|--------------|------------|
| | 2009 | 2008 | 2009 | 2008 |
| Ingående anskaffningsvärden, | | | | |
| 1 jan | 17 208 | 16 133 | 603 | 307 |
| Investeringar | 273 | 565 | 11 | - |
| Omföring från pågående nyanläggningar | 87 | 680 | 49 | 297 |
| Försäljningar/utrangeringar | -245 | -214 | - | -1 |
| Omklassificeringar | -27 | 44 | -80 | - |
| Utgående anskaffningsvärden | | | | |
| 31 dec | 17 296 | 17 208 | 583 | 603 |
| Ingående ack avskrivningar, | | | | |
| 1 jan | -4 063 | -3 416 | -69 | -42 |
| Årets avskrivningar | -735 | -746 | -38 | -28 |
| Försäljningar/utrangeringar | 227 | 152 | 1 | 1 |
| Omklassificeringar | -44 | -53 | 1 | - |
| Utgående ack avskrivningar | | | | |
| 31 dec | -4 615 | -4 063 | -107 | -69 |
| Utgående redovisat värde | | | | |
| 31 dec | 12 681 | 13 145 | 476 | 534 |

Maskiner och inventarier

Som maskiner och inventarier klassificeras inventarier och verktyg, IT-inventarier, datorer och konst.

| | KONCERNEN | | MODERBOLAGET | |
|---------------------------------------|--------------|------------|--------------|------------|
| | 2009 | 2008 | 2009 | 2008 |
| Ingående anskaffningsvärden, | | | | |
| 1 jan | 1 221 | 850 | 1 209 | 838 |
| Investeringar | 0 | 0 | 0 | 0 |
| Omföring från pågående nyanläggningar | 485 | 360 | 486 | 360 |
| Försäljningar/utrangeringar | -3 | -11 | -3 | -11 |
| Omklassificeringar | 96 | 22 | 96 | 22 |
| Utgående anskaffningsvärden | | | | |
| 31 dec | 1 799 | 1 221 | 1 788 | 1 209 |
| Ingående ack avskrivningar, | | | | |
| 1 jan | -626 | -549 | -618 | -543 |
| Årets avskrivningar | -153 | -89 | -150 | -88 |
| Försäljningar/utrangeringar | 4 | 12 | 3 | 12 |
| Omklassificeringar | 2 | - | - | 1 |
| Utgående ack avskrivningar | | | | |
| 31 dec | -773 | -626 | -765 | -618 |
| Ingående ack nedskrivningar, | | | | |
| 1 jan | -2 | - | - | - |
| Utgående ack nedskrivningar, | | | | |
| 31 dec | -2 | - | - | - |
| Utgående redovisat värde, | | | | |
| 31 dec | 1 024 | 595 | 1 023 | 591 |

Pågående nyanläggningar och förskott

Pågående nyanläggningar omfattar fordon som inte tagits i bruk och pågående investeringar i SL-trafikens infrastruktur, vilka inte blivit färdigställda. Som exempel på infrastruktur kan nämnas utbyggnader av och ersättningsinvesteringar i stationer, banor, fordonsdepåer, bussterminaler och infartsparkeringar samt nyinvesteringar i utrustning för nytt biljettsystem och nya informations- och kommunikationssystem.

| | KONCERNEN | | MODERBOLAGET | |
|--|--------------|--------------|--------------|--------------|
| | 2009 | 2008 | 2009 | 2008 |
| Ingående anskaffningsvärden, | | | | |
| 1 jan | 3 960 | 3 262 | 3 747 | 2 782 |
| Investeringar | 3 441 | 2 760 | 3 535 | 2 647 |
| Omföring till övriga anläggningstillgångar | -2 613 | -1 978 | -2 576 | -1 595 |
| Försäljningar/utrangeringar | - | - | - | - |
| Omklassificeringar | -6 | -84 | -3 | -87 |
| Utgående anskaffningsvärden | | | | |
| 31 dec | 4 782 | 3 960 | 4 703 | 3 747 |
| Utgående redovisat värde | | | | |
| 31 dec | 4 782 | 3 960 | 4 703 | 3 747 |

I årets investeringar ingår förskott med 0 (1) Mkr i koncernen och i moderbolaget 0 (1) Mkr. Under året har i koncernen 29 (402) Mkr förskott reglerats och i moderbolaget 3 (48). Omklassificeringar avser uppbyggnader, vilka har omvärderats och bokats mot resultatet.

NOT 11 Leasingavtal

Svenska leasingavtal

Finansiella leasingavtal där SL är leasetagare

Utöver egna anläggningar har SL-koncernen under året genom finansiella leasingavtal disponerat anläggningstillgångar (spårfordon och bussar). Finansiellt leasade tillgångars bokförda värde i koncernen uppgick på balansdagen till:

| | Rullande materiel | |
|--|-------------------|---------------|
| | 2009-12-31 | 2008-12-31 |
| Anskaffningsvärde | 15 251 | 15 026 |
| Avgår ackumulerade avskrivningar | -3 522 | -2 887 |
| Bokfört värde finansiellt | | |
| leasade tillgångar | 11 729 | 12 139 |
| Årets avskrivningar uppgår till | 627 | 630 |

Leasingskulden uppgår till 12 569 (12 916) Mkr. Av leasingskulden har 12 012 (12 369) Mkr redovisats som långfristig skuld och kommande års amorteringar samt lösen 557 (547) Mkr som kortfristig skuld. Dessa leasingengagemang redovisas i SL-koncernens balansräkning. I SL-koncernens resultaträkning redovisas kostnaden för leasade fordon som räntekostnad 139 (600) Mkr, vilket motsvarar räntedelen av leasingavgifterna, samt som avskrivning 627 (630) Mkr.

SL-koncernens finansiella leasingavtal löper med rörlig ränta. De SL-bolag som tecknat avtalen är moderbolaget AB SL samt dotterbolaget AB SL Finans.

Framtida betalningsåtaganden för befintliga leasingavtal fördelar sig enligt nedan, beräknat efter en ränta på 1,8 procent 2010, 2,9 procent 2011 och 3,7 procent 2012 och framåt.

Sammanställningen avser åtagande för vagnar och bussar:

| KONCERNEN | Minimileaseavgifter | |
|-----------------|---------------------|---------|
| | inkl lösen | Nuvärde |
| 2010 | 676 | 652 |
| 2011-2014 | 3 804 | 3 347 |
| 2015 och senare | 10 748 | 7 737 |

Operationella leasingavtal där SL är leasetagare

Sammanställningen avser vagnar:

| MODERBOLAGET | Minimileaseavgifter | |
|--------------|---------------------|--|
| | inkl lösen | |
| 2010 | 9 | |
| 2011-2014 | 189 | |

Finansiella leasingavtal där SL är leasegivare

SL-koncernen har inte några finansiella leasingavtal där koncernen är leasegivare.

Operationella leasingavtal där SL är leasegivare

Sammanställningen avser rullande materiel.

| | |
|---------------------------------------|--------|
| Anskaffningsvärde 2009-12-31 | 17 266 |
| Årets avskrivningar | -735 |
| Ackumulerade avskrivningar 2009-12-31 | -5 003 |

De operationella leasingavtalen löper med fast belopp, undantaget bussarna för vilka leasingavtal löper med rörlig ränta.

Förfallotidpunkten för av koncernen erhållna framtida minimileaseavgifter från icke uppsägningsbara operationella leasingavtal fördelar sig enligt nedan. Sammanställningen avser bussar, tunnelbanevagnar, pendeltåg samt lokaltåg/spårvagnar. Leasingintäkter för bussar är beräknade efter en ränta på 1,8 procent 2010, 2,9 procent 2011 och 3,7 procent 2012 och framåt.

KONCERNEN

| | |
|---------------------|-------|
| Minimileaseavgifter | |
| 2010 | 1 303 |
| 2011-2014 | 4 972 |
| 2015 och senare | 3 167 |

Amerikanska leasingavtal

SL och SL Finans har under 2001, 2002 och 2003 genomfört leasingtransaktioner med amerikanska banker som investerare avseende spårfordon. I dessa finansiella transaktioner har SL åtagit sig att under löptiden betala leasingavgifter. Till säkerhet för detta har erforderliga medel dels deponerats på konto i bank med rating AA, dels placerats i värdepapper med rating AA – AAA.

SL står en kreditrisk om säkerheten försämras. SL har då möjlighet att byta till annan bank med bättre rating eller ställa kompletterande säkerheter. Mottagna förskottsbetalningar och lämnade depositioner netto redovisas i balansräkningen. Avtalen har utarbetats och granskats av juridisk expertis i Sverige och USA och följer vad som är sedvanligt för denna typ av transaktion.

SLs och SL Finans åtaganden under såväl de svenska som de amerikanska leasingavtalen är garanterade av SLL. Om SLLs rating (för närvarande AA+ hos Standard & Poor's) sänks under viss avtalad nivå skall SL komplettera garantin, för i första hand de amerikanska leasingavtalen, med bankgaranti eller liknande.

SLs bedömning är, att sannolikheten för att ett amerikanskt leasingavtal med SLL som garant ska behöva avslutas i förtid, är låg, varför inget åtagande har tagits upp under ansvarsförbindelser.

NOT 12 Aktier och andelar i koncernföretag och intresseföretag m fl

| Koncernföretag | Org.nummer | Säte | Antal andelar | Ägd andel ¹⁾ | Eget kapital | Årets resultat | Bokfört värde | |
|--|-------------|-----------|---------------|-------------------------|--------------|----------------|---------------|---------------|
| | | | | | | | 2009-12-31 | 2008-12-31 |
| AB SL Finans | 556402-7166 | Stockholm | 1 000 | 100,0 % | 0,1 | 469,1 | 0,10 | 0,10 |
| SL HR-Service AB | 556402-7190 | Stockholm | 1 000 | 100,0 % | 0,1 | 8,6 | 0,10 | 0,10 |
| SL Kundtjänst AB | 556401-0022 | Stockholm | 1 000 | 100,0 % | 7,4 | 2,5 | 0,10 | 0,05 |
| SL Infrateknik AB | 556402-4684 | Stockholm | 1 000 | 100,0 % | 1,3 | -9,8 | 174,90 | 174,90 |
| Tågja AB ⁷⁾ | 556591-7233 | Stockholm | 3 000 | 100,0 % | 3,0 | -5,5 | 0 | - |
| SL Lidingö Trafik AB ²⁾³⁾ | 556011-3267 | Stockholm | 11 609 | 96,74 % | 138,0 | 0 | - | - |
| Fastighets AB Viggstaberget ²⁾ | 556094-4158 | Stockholm | 1 000 | 100,0 % | 0,1 | 0 | 0,10 | 0,10 |
| Summa aktier och andelar i koncernföretag | | | | | | | 175,30 | 175,25 |

| Intresseföretag m fl | Org.nummer | Säte | Antal andelar | Ägd andel ¹⁾ | Eget kapital | Årets resultat | Bokfört värde | |
|---|-------------|-----------|---------------|-------------------------|--------------|----------------|---------------|--------------|
| | | | | | | | 2009-12-31 | 2008-12-31 |
| AB Transitio ⁵⁾ | 556033-1984 | Stockholm | 87 000 | 43,5 % | 18,4 | 0 | 8,7 | 0,4 |
| Stockholms Terminal AB ⁵⁾ | 556255-1928 | Stockholm | 400 | 40,0 % | 0,9 | 0 | 0,4 | - |
| Busslink i Sverige AB ⁵⁾ | 556473-5057 | Stockholm | 10 035 | 30,0 % | 110,7 | 16,5 | 0 | 0 |
| Samtrafiken i Sverige AB ⁴⁾ | 556467-7598 | Stockholm | 30 | 2,12 % | - | - | - | - |
| SLTF Resekortet i Sverige AB ⁴⁾ | 556691-8222 | Stockholm | 6 667 | 13,33 % | - | - | - | - |
| Summa aktier och andelar i intresseföretag | | | | | | | 9,1 | 9,1 |
| Summa aktier och andelar i koncernföretag och intresseföretag m fl | | | | | | | 184,4 | 184,4 |

¹⁾ Ägd andel = rösträttsandel

²⁾ Vilande bolag

³⁾ Ägs av SL Infrateknik AB till 96,74 procent

⁴⁾ Ej intresseföretag

⁵⁾ Eget kapital från UB 2008

⁶⁾ Årets resultat baserat på delvis preliminära siffror

⁷⁾ Ägs till 33,3% till och med 2009-04-29 och från 2009-04-30 till 100%

Resultat- och kapitalandelar i intresseföretag

| | KONCERNEN | |
|--|------------|-----------|
| | 2009 | 2008 |
| Resultat från andelar i intresseföretag | -17 | 3 |
| Kapitalandelar i intresseföretag | | |
| Busslink i Sverige AB | 5 | 0 |
| AB Transitio | 16 | 16 |
| Stockholms Terminal AB | 1 | 1 |
| Summa kapitalandelar i intresseföretag | 22 | 17 |

Resultatandelar och kapitalandelar i intresseföretag har baserats på delvis preliminära uppgifter.

NOT 13 Varulager

| | KONCERNEN | | MODERBOLAGET | |
|-------------------------------------|------------|------------|--------------|------------|
| | 2009 | 2008 | 2009 | 2008 |
| Förrådsmaterial | 122 | 115 | 119 | 114 |
| Pågående arbeten för annans räkning | 62 | 24 | 68 | 24 |
| Summa | 184 | 139 | 187 | 138 |

Pågående arbeten för annans räkning omfattar huvudsakligen upparbetade utgifter för projektet Citybanan. Löpande fakturering sker månadsvis.

NOT 14 Kassa och bank – kassaflödesanalys

SL-koncernens likvida tillgodohavande på koncernkonto hos SLL redovisas i posten kassa och bank. Detta tillgodohavande är en kortfristig fordran på SLL inom ramen för koncernkontosystemet. Likvida medel fördelas enligt följande:

| | KONCERNEN | | MODERBOLAGET | |
|----------------------------------|------------|------------|--------------|------------|
| | 2009-12-31 | 2008-12-31 | 2009-12-31 | 2008-12-31 |
| Tillgodohavanden på koncernkonto | 405 | 583 | 405 | 583 |
| Övriga banktillgodohavanden | 109 | 140 | 52 | 52 |
| Summa | 514 | 723 | 457 | 635 |

Koncernens kassaflöde har påverkats av poster av engångskaraktär.

NOT 15 Eget kapital

| KONCERNEN | Bundet eget kapital | | Fritt eget kapital | | Summa Eget kapital |
|--|---------------------|-----------------|--------------------------|----------------|--------------------|
| | Aktiekapital | Bundna reserver | Balanserad vinst/förlust | Årets resultat | |
| Ingående eget kapital 2008-01-01 | 4 000 | 2 075 | -321 | 320 | 6 074 |
| Överfört till bundna reserver*) | - | -17 | 17 | - | 0 |
| Förskjutning mellan bundna och fria reserver | - | -29 | 28 | - | -1 |
| Vinstdisposition enl. beslut vid årsstämma | - | - | 320 | -320 | 0 |
| Erhållet aktieägartillskott | - | - | 24 | - | 24 |
| Årets resultat | - | - | - | 282 | 282 |
| Eget kapital 2008-12-31 | 4 000 | 2 029 | 68 | 282 | 6 379 |
| Förvärvskorrigeringar**) | - | -5 | 35 | - | 30 |
| Förskjutning mellan bundna och fria reserver | - | -33 | 33 | - | 0 |
| Vinstdisposition enl. beslut vid årsstämma | - | - | 282 | -282 | 0 |
| Årets resultat | - | - | - | 414 | 414 |
| Eget kapital 2009-12-31 | 4 000 | 1 991 | 418 | 414 | 6 823 |

*) Överfört till kapitalandelsfond

**) Korrigeringar i samband med förvärv av andelar i Tågia upp till 100%

| MODERBOLAGET | Bundet eget kapital | | Fritt eget kapital | | Summa Eget kapital |
|---|---------------------|-----------------|--------------------------|----------------|--------------------|
| | Aktiekapital | Bundna reserver | Balanserad vinst/förlust | Årets resultat | |
| Eget kapital 2008-01-01 | 4 000 | 14 | 905 | 82 | 5 001 |
| Vinstdisposition enl. beslut vid årsstämma 2008 | - | - | 82 | -82 | 0 |
| Lämnade/erhållna koncernbidrag | - | - | 237 | - | 237 |
| Erhållet aktieägartillskott | - | - | 24 | - | 24 |
| Årets resultat | - | - | - | 154 | 154 |
| Eget kapital 2008-12-31 | 4 000 | 14 | 1 248 | 154 | 5 416 |
| Vinstdisposition enl. beslut vid årsstämma 2009 | - | - | 154 | -154 | 0 |
| Lämnade/erhållna koncernbidrag | - | - | 467 | - | 467 |
| Årets resultat | - | - | - | 22 | 22 |
| Eget kapital 2009-12-31 | 4 000 | 14 | 1 869 | 22 | 5 905 |

Aktiekapital i AB Storstockholms Lokaltrafik:

Antal aktier, serie A uppgår till 315 000 stycken och kvotvärdet är per aktie 50 kr per aktie.

Antal aktier, serie B uppgår till 79 685 000 st och kvotvärdet är 50 kr per aktie.

Bolaget har under tidigare år erhållit villkorade aktieägarstillskott från SLL på 36 211 Mkr.

NOT 16 Obeskattade reserver

| | MODERBOLAGET | |
|--------------------------------|--------------|--------------|
| | 2009-12-31 | 2008-12-31 |
| Akkumulerade överavskrivningar | 1 923 | 1 923 |
| Summa | 1 923 | 1 923 |

NOT 17 Avsättningar

| KONCERNEN | 2007-12-31 | lanspråk- taget under året | Återföring ej utnyttjat belopp | Årets avsättning | 2008-12-31 | lanspråk- taget under året | Återföring ej utnyttjat belopp | Årets avsättning | 2009-12-31 |
|------------------------------------|--------------------------------|----------------------------------|--------------------------------------|---------------------|-------------|----------------------------------|--------------------------------------|---------------------|--------------|
| | Avsatt till pensioner (not 18) | 233 | – | – | 31 | 264 | – | – | 45 |
| Tvist avseende tomträttsavgälder | 19 | – | –19 | – | 0 | – | – | – | – |
| Beräknade underhållskostnader | 496 | –107 | –4 | 145 | 530 | –43 | –96 | 125 | 516 |
| Omstruktureringsreserv | 75 | –3 | –1 | 22 | 93 | –65 | –13 | 64 | 79 |
| Betalningar till Statens Järnvägar | 730 | –253 | – | 87 | 564 | –275 | –9 | – | 280 |
| Anläggningsreserv | 163 | – | –83 | – | 80 | – | –11 | – | 69 |
| Miljöriskreserv | – | – | – | – | – | – | – | 35 | 35 |
| Övrigt | 53 | –33 | –21 | 26 | 25 | –15 | –8 | 25 | 27 |
| Summa | 1 769 | –396 | –128 | 311 | 1556 | –398 | –137 | 294 | 1 315 |

| MODERBOLAGET | 2007-12-31 | lanspråk- taget under året | Återföring ej utnyttjat belopp | Årets avsättning | 2008-12-31 | lanspråk- taget under året | Återföring ej utnyttjat belopp | Årets avsättning | 2009-12-31 |
|------------------------------------|--------------------------------|----------------------------------|--------------------------------------|---------------------|--------------|----------------------------------|--------------------------------------|---------------------|--------------|
| | Avsatt till pensioner (not 18) | 230 | – | – | 29 | 259 | – | – | 44 |
| Tvist avseende tomträttsavgälder | 19 | – | –19 | – | 0 | – | – | – | – |
| Beräknade underhållskostnader | 496 | –107 | –4 | 145 | 530 | –138 | – | 124 | 516 |
| Omstruktureringsreserv | 59 | – | – | 22 | 81 | –65 | –1 | 57 | 72 |
| Betalningar till Statens Järnvägar | 730 | –253 | – | 87 | 564 | –275 | –9 | – | 280 |
| Övrigt | 44 | –30 | –13 | 18 | 19 | –11 | –8 | 57 | 57 |
| Summa | 1 578 | –390 | –36 | 301 | 1 453 | 489 | –18 | 282 | 1 228 |

- Beräknade underhållskostnader avser tunnelbanevagnar och nya pendeltågen. Avsättningsbehovet beräknas på fordonens livslängd, 30 år och motiveras av att SL har ett överfört huvudmannaskap för kollektivtrafiken i Stockholms län. Som en följd av nytt trafikavtal för tunnelbanetrafiken från 2009-11-02 kommer reserven avseende tunnelbanevagnar från 2010 att upplösas på 20 år. Koncernens värden har påverkats av att Tågria från 2009-04-30 är ett helägt dotterföretag i SL koncernen.
- Omstruktureringsreserven upptar huvudsakligen förpliktelse till entreprenörer eller ägare till dessa.
- Avsättningen för Betalningar till Statens Järnvägar avser beräknade betalningar avseende äldre investeringar i pendeltågssystemet som ej bedöms ha en kvarvarande nytta för SL. Slutregleras 2010.
- 2009 har SL gjort en avsättning för åtgärder mot konstaterad markförorening.
- Övrigt består av ett antal mindre poster där krav ställts mot SL eller svårigheter i övrigt föreligger att bedöma åtagandets exakta storlek. De ingående posterna bör vara färdigbehandlade inom några år.

NOT 18 Avsatt till pensioner

Pensionsförpliktelser som upparbetats fr.o.m. 1992 redovisas av SL som pensionsskuld i respektive bolag.

| | 2009-12-31 | 2008-12-31 |
|------------------|------------|------------|
| AB SL | 303 | 259 |
| SL HR-Service AB | 6 | 5 |
| Summa | 309 | 264 |

SL-koncernens åtagande för tjänstepension för anställda tryggas genom centralt tecknat kollektivavtal, KAP-KL. Undantag är Tågäta AB, som följer ITP1 respektive ITP2 planerna. 2002 valde Tågäta en försäkringslösning för trygghande av pensioner.

KAP-KL innebär att den avgiftsbestämda delen beräknas med viss procent på hela löneunderlaget. Lönedelar över 7,5 inkomstbasbelopp omfattas av för-månsbestämd ålderspension och redovisas mot pensionsskulden. Under året upparbetad avgiftsbestämd ålderspension är inte inräknad i avsättningen utan redovisas som kortfristig skuld.

Räntan fastställs årligen av Finansinspektionen (FI) och gäller för nästkommande år. Använd diskonteringsränta fastställd av FI den 15 oktober 2009 är 3,5 procent och skall gälla även 2010 även om FI höjer räntan 2010.

Kostnaderna för pensionsförpliktelser avseende tiden före 1992 redovisas av och belastar SLL.

NOT 19 Långfristiga skulders förfallotid

KONCERNEN

| 2008-12-31 | 1 – 5 år | Senare än 5 år | Totalt |
|--|--------------|----------------|---------------|
| Långfristiga lån från SLL | 375 | 2 542 | 2 917 |
| Upplupna kostnader och förutbetalda intäkter | 793 | 3 449 | 4 242 |
| Långfristiga skulder | 2 453 | 10 073 | 12 526 |
| Summa | 3 621 | 16 064 | 19 685 |

KONCERNEN

| 2009-12-31 | 1 – 5 år | Senare än 5 år | Totalt |
|--|--------------|----------------|---------------|
| Långfristiga lån från SLL | 375 | 4 449 | 4 824 |
| Upplupna kostnader och förutbetalda intäkter | 962 | 3 142 | 4 104 |
| Långfristiga skulder | 3 211 | 9 595 | 12 806 |
| Summa | 4 548 | 17 186 | 21 734 |

MODERBOLAGET

| 2008-12-31 | 1 – 5 år | Senare än 5 år | Totalt |
|--|--------------|----------------|--------------|
| Långfristiga lån från SLL | 375 | 2 542 | 2 917 |
| Upplupna kostnader och förutbetalda intäkter | 699 | 3 045 | 3 744 |
| Långfristiga skulder | 60 | 0 | 60 |
| Summa | 1 134 | 5 587 | 6 721 |

MODERBOLAGET

| 2009-12-31 | 1 – 5 år | Senare än 5 år | Totalt |
|--|--------------|----------------|--------------|
| Långfristiga lån från SLL | 375 | 4 449 | 4 824 |
| Upplupna kostnader och förutbetalda intäkter | 872 | 2 789 | 3 661 |
| Långfristiga skulder | 697 | 0 | 697 |
| Summa | 1 944 | 7 238 | 9 182 |

NOT 20 Långfristiga upplupna kostnader och förutbetalda intäkter

| | KONCERNEN | | MODERBOLAGET | |
|---|--------------|--------------|--------------|--------------|
| | 2009-12-31 | 2008-12-31 | 2009-12-31 | 2008-12-31 |
| Statliga bidrag enligt Länsplanen | | | | |
| Dennisöverenskommelsen m.fl. | 2 474 | 2 578 | 2 474 | 2 578 |
| Banverkets Framtidsplan | 861 | 821 | 861 | 821 |
| Statligt bidrag för merkostnad för trängselskatteförsöket | 290 | 345 | 290 | 345 |
| Finansieringsbidrag och övrigt | 479 | 498 | 36 | – |
| Summa | 4 104 | 4 242 | 3 661 | 3 744 |

Statliga bidrag enligt Länsplanen och Dennisöverenskommelsen med flera utgör bidrag för fasta anläggningsinvesteringar. Av det statliga bidraget för merkostnad för trängselskatteförsöket avser 162 (180) Mkr investeringar i anläggningstillgångar.

Kortfristig del redovisas i not 22.

NOT 21 Förutbetalda kostnader och upplupna intäkter

| | KONCERNEN | | MODERBOLAGET | |
|---|------------|------------|--------------|------------|
| | 2009-12-31 | 2008-12-31 | 2009-12-31 | 2008-12-31 |
| Förutbetalda försäkringspremier | 10 | 10 | 9 | 9 |
| Förutbetalda trafikentreprenadkostnader | 19 | 135 | 19 | 135 |
| Förutbetalda entreprenörskostnader | 140 | 171 | 140 | 171 |
| Upplupna trafikintäkter | 1 | 65 | 1 | 65 |
| Upplupna avtalsintäkter | 2 | – | 2 | – |
| Övrigt | 79 | 68 | 71 | 63 |
| Summa | 251 | 449 | 242 | 443 |

NOT 22 Upplupna kostnader och förutbetalda intäkter

| | KONCERNEN | | MODERBOLAGET | |
|---|------------|------------|--------------|------------|
| | 2009-12-31 | 2008-12-31 | 2009-12-31 | 2008-12-31 |
| Upplupna entreprenadkostnader | – | 17 | – | 17 |
| Upplupna trafikentreprenadkostnader | 34 | 52 | 34 | 52 |
| Upplupna räntekostnader | 81 | 81 | – | – |
| Förutbetalda finansiell lease | 1 | 1 | – | – |
| Förutbetalda biljetter och kort | 46 | 13 | 46 | 13 |
| Kortfristig del av långfristiga upplupna kostnader och förutbetalda intäkter | 231 | 212 | 210 | 180 |
| Soc avgifter, pensions- och lönekostnader | 73 | 60 | 62 | 48 |
| Upplupna avtalskostnader | 110 | 27 | 110 | 27 |
| Övrigt | 95 | 85 | 73 | 88 |
| Summa | 671 | 548 | 535 | 425 |

NOT 23 Finansiella instrument

Koncernen är genom sin verksamhet exponerad för olika slag av finansiella risker. Det åligger SL att identifiera finansiella risker och att i samråd med AB SLL Internfinans hantera dessa. Samtliga bolag och förvaltningar som är helägda bolag till SLL ska i tillämpliga delar följa dess policys. Syftet med finanspolicyn är att den ska utgöra ett övergripande regelverk för den finansiella verksamheten.

Målet för den finansiella verksamheten är att förvaltning av medlen ska ske på ett sådant sätt att krav på god avkastning och betryggande säkerhet tillgodoses. SL ska inom de riskramar som anges sträva efter att erhålla god avkastning på medelsförvaltningen och att ådra sig så låga kostnader som möjligt för upplåning och skuldförvaltning. Koncernen genomför transaktioner med derivat, främst valutaterminer och ränteswapavtal, i syfte att hantera de valuta- och ränterisker som uppstår i koncernens verksamhet och dess finansiering. Någon handel med finansiella instrument i andra syften än för säkring förekommer ej.

Samtliga affärer för att minska valuta- och ränterisker är gjorda gentemot SLL. Per bokslutsdagen 2009-12-31 har ränteswapavtal på totalt 3 700 (3 700) Mkr tecknats. Marknadsvärdet per 2009-12-31 var –204,6 (–282,0) Mkr. Ränteswapavtalens verkliga värde är sålunda lägre än bokfört värde. SL har dock för avsikt att inneha avtalen löptiden ut. Marknadsvärdet kommer att variera under löptiden, dock utan resultatpåverkan. När avtalstiden löper ut är marknadsvärdet noll.

Vinster och förluster i samband med valutaterminer och valutoptioner resultatförs vid realisering. Belopp som ska erläggas eller erhållas till följd av ränteswappar redovisas löpande som räntekostnader eller ränteutgifter.

Transaktioner med finansiella instrument kan leda till att företaget tar på sig någon eller några av de finansiella risker som beskrivs nedan eller överför sådana risker till någon annan. Finansiella risker aktuella för SL är valutarisk, ränterisk, kreditrisk, likviditetsrisk samt kassaflödesrisk.

Valutarisk

Vid tecknande av avtal med koppling till utländsk valuta uppkommer en valutakursrisk. I enlighet med SLs riktlinjer och SLLs finanspolicy skall valutaexponering av betydelse ej förekomma. Finansiering och placeringar får göras i utländsk valuta, men all valutaexponering skall elimineras när avtalen tecknas om inte annat överenskommit med AB SLL Internfinans. Valutaflöden som uppstår tolv månader framåt i tiden eller där avtalet gäller ett belopp över 5 Mkr skall skyddas med derivatinstrument. Utformningen av valutasäkringen samt graden av säkring överenskomms med AB SLL Internfinans innan avtal i utländsk valuta tecknas.

Ränterisk

Ränterisk är risken att värdet på ett finansiellt instrument varierar på grund av förändringar i marknadsräntor. SL har rörlig ränta i leasingavtalen, vilket ger förmånlig finansiering, men innebär samtidigt en risk för ökade räntekost-

nader vid stigande marknadsräntor. För att möta ränterisken har SL tecknat swapkontrakt med AB SLL Internfinans motsvarande 3 700 (3 700) Mkr.

På balansdagen 2009-12-31 var den genomsnittliga räntebindningstiden 2,7 (2,6) år, vilket ligger inom ramen för vad SLs riktlinjer och landstingets finanspolicy föreskriver.

Kreditrisk

Kreditrisken är risken att en part i en transaktion med ett finansiellt instrument inte kan fullgöra sina åtaganden och därigenom orsakar den andra parten en förlust. Vid förskotts betalning uppkommer risk för att leverantören kommer på obestånd innan leveransen har utförts.

SL undviker i möjligaste mån förskotts betalningar. Om så sker ska bankgaranti från leverantören erhållas innan dess att betalning görs. SLs nettoomsättning utgörs till cirka hälften av bidrag från SLL och till hälften av biljettförsäljning via främst ombud och återförsäljare. Försäljningen via dessa har kreditrisk som är begränsad på grund av en diversifierad kundstock samt att ombud vid missbruk snabbt kan avstängas.

Likviditetsrisk

Likviditetsrisk är risken att ett företag får svårigheter att få fram pengar för att möta åtaganden förknippade med finansiella instrument. SLL åtar sig enligt avtal att fortlöpande under verksamhetsåret tillskjuta för driften erforderliga medel. Därmed är risken för bristande likviditet liten.

Kassaflödesrisk

Kassaflödesrisken motverkas genom att SLL, genom avtal med SL, garanterar nuvarande och framtida resultatåtgång för SL och dess dotterbolag.

Investeringsutgifter finansieras genom lån hos AB SLL Internfinans, genom leasing i samråd med AB SLL Internfinans samt genom näringsbidrag.

NOT 24 Ansvarförbindelser

| | KONCERNEN | | MODERBOLAGET | |
|------------------|------------|------------|--------------|------------|
| | 2009-12-31 | 2008-12-31 | 2009-12-31 | 2008-12-31 |
| Borgen Stockholm | | | | |
| Terminal AB | 23 | 23 | 23 | 23 |
| Miljörisk | 10 | 12 | 10 | 12 |
| Tvister | 0 | 25 | 0 | 25 |
| Summa | 33 | 60 | 33 | 60 |

SLL ansvarar för redovisningen och borgar för pensionsskulden avseende SL-koncernens förpliktelser till och med 1991-12-31. Nya förpliktelser från och med 1992-01-01 redovisas av SL (se not 18). SLL borgar även för dessa.

NOT 25 Kassaflödesanalys

Förvärv av dotterföretag

SL AB förvärvade andelar i Tågia AB 2009-04-30 för 56,2 mkr. Värdet av förvärvade tillgångar och skulder vid förvärvet, framgår av nedanstående specifikation.

| Balansposter i Tågia AB | 2009-04-30 |
|--|------------|
| Koncerngodwill | 60 |
| Immateriella anläggningstillgångar | 15 |
| Materiella anläggningstillgångar | 12 |
| Varulager | 117 |
| Kundfordringar samt övriga fordringar | 112 |
| Checkräkningskredit | -105 |
| Kortfristiga skulder | -143 |
| Summa | 68 |
| Justering tidigare aktieägartillskott | -10 |
| Tidigare förvärv 33,3 procent | -2 |
| Summa | 56 |
| Erhållen likvid vid förvärv av aktier | 56 |

Förvärv av immateriella och materiella anläggningstillgångar

| Förvärv av anläggningstillgångar | KONCERNEN | | MODERBOLAGET | |
|--|--------------|--------------|--------------|--------------|
| | 2009 | 2008 | 2009 | 2008 |
| Investeringar/inköp | | | | |
| enligt not 9-10 | 3 922 | 3 533 | 3 694 | 2 855 |
| Ej kassaflödespåverkande post: | | | | |
| Koncerngoodwill | -60 | - | - | - |
| Redovisning finansiell leasing | -213 | -895 | - | - |
| Ej reglerade fastighetsaffärer | -137 | -65 | -137 | -65 |
| Summa kassaflöde från investeringar | 3 512 | 2 573 | 3 557 | 2 790 |

Revisionsberättelse

Till årsstämman i AB Storstockholms Lokaltrafik
Org.nr 556013-0683

Vi har granskat årsredovisningen omfattande sidorna 34–61, koncernredovisningen och bokföringen samt styrelsens och verkställande direktörens förvaltning i AB Storstockholms Lokaltrafik för räkenskapsåret 2009-01-01 – 2009-12-31. Det är styrelsen och verkställande direktören som har ansvaret för räkenskapshandlingarna och förvaltningen och för att årsredovisningslagen tillämpas vid upprättandet av årsredovisningen och koncernredovisningen. Vårt ansvar är att uttala oss om årsredovisningen, koncernredovisningen och förvaltningen på grundval av vår revision.

Revisionen har utförts i enlighet med god revisions sed i Sverige. Det innebär att vi planerat och genomfört revisionen för att med hög men inte absolut säkerhet försäkra oss om att årsredovisningen och koncernredovisningen inte innehåller väsentliga felaktigheter. En revision innefattar att granska ett urval av underlagen för belopp och annan information i räkenskapshandlingarna. I en revision ingår också att pröva redovisningsprinciperna och styrelsens och verkställande direktörens tillämpning av dem samt att bedöma de betydelsefulla uppskattningar som styrelsen och verkställande direktören gjort när de upprättat årsredovisningen och koncernredovisningen samt att utvärdera den samlade informationen i årsredovisningen och koncernredovisningen. Som underlag för vårt uttalande om ansvarsfrihet har vi granskat väsentliga beslut, åtgärder och förhållanden i bolaget för att kunna bedöma om någon styrelseledamot eller verkställande direktören är ersättningsskyldig mot bolaget. Vi har även granskat om någon styrelseledamot eller verkställande

direktören på annat sätt har handlat i strid med aktiebolagslagen, årsredovisningslagen eller bolagsordningen. Vi anser att vår revision ger oss rimlig grund för våra uttalanden nedan.

Årsredovisningen och koncernredovisningen har upprättats i enlighet med årsredovisningslagen och ger en rättvisande bild av bolagets och koncernens resultat och ställning i enlighet med god redovisningssed i Sverige. Förvaltningsberättelsen är förenlig med årsredovisningens och koncernredovisningens övriga delar.

Vi tillstyrker att årsstämman fastställer resultaträkningen och balansräkningen för moderbolaget och för koncernen, disponerar vinsten i moderbolaget enligt förslaget i förvaltningsberättelsen och beviljar styrelsens ledamöter och verkställande direktören ansvarsfrihet för räkenskapsåret.

Stockholm 2010-03-19

Ernst & Young AB

Magnus Fagerstedt
Auktoriserad revisor

Granskningsrapport

Granskningsrapport för AB Storstockholms Lokaltrafik år 2009

Vi av fullmäktige utsedda lekmannarevisorer har granskat AB Storstockholms Lokaltrafiks verksamhet år 2009.

Styrelse och VD ansvarar för att verksamheten bedrivs enligt gällande bolagsordning, ägardirektiv och beslut samt de föreskrifter som gäller för verksamheten. De ansvarar också för att det finns en tillräcklig intern kontroll och att återredovisning sker till fullmäktige. Lekmannarevisorernas ansvar är att granska verksamhet och kontroll och pröva om verksamheten bedrivits ändamålsenligt och effektivt samt enligt fullmäktiges uppdrag.

Granskningen har utförts enligt aktiebolagslagen, kommunallagen, god revisionsred i kommunal verksamhet och landstingets revisionsreglemente. Granskningen har genomförts med den inriktning och omfattning som behövs för att ge rimlig grund för vår bedömning och har gett det resultat som redovisas i Årsrapport 2009 för AB Storstockholms Lokaltrafik. Vi bifogar en redogörelse för resultatet av granskningen.¹⁾

Vi bedömer att bolaget har en tillfredsställande styrning av kollektivtrafikens tillförlitlighet där andelen nöjda kunder ökat, men att styrningen mot en ökad kollektivtrafikandel, hanteringen av störningsinformationen, projektstyrningen samt avtalsuppföljningen särskilt inom busstrafiken behöver förbättras.

Vi bedömer sammantaget att bolagets verksamhet sköts på ett i huvudsak ändamålsenligt och från ekonomisk synpunkt tillfredsställande sätt. Vi bedömer därtill att den interna kontrollen har varit tillräcklig.

Stockholm 2010-03-17

Gunilla Jerlinger

Bernt Östh

Gunilla Hansson

Göran Dahlstrand

Benkt Kullgard

¹⁾ Årsrapport 2009 för AB Storstockholms Lokaltrafik, SL finns tillgänglig på www.sl.se/rev.

Färdtjänstverksamheten

Årsredovisning och förvaltningsberättelse · Färdtjänstverksamheten · Org.nr. 232100-0016

Styrelsen och verkställande direktören för AB Storstockholms Lokaltrafik (SL) avger härmed årsredovisning för färdtjänstverksamheten för räkenskapsåret 2009-07-01 – 2009-12-31. Verksamhetsåret är det första där redovisning av färdtjänstverksamheten sker i dess nuvarande form.

Ägarförhållande

Färdtjänstverksamheten är en resultat enhet inom Stockholms läns landsting, i vilken redovisning sker av landstingets färdtjänstservice exklusive myndighetsutövning. Färdtjänstverksamheten förvaltas sedan 2009-07-01 av SL enligt beslut av Stockholms läns landsting och i enlighet med de specifika ägardirektiv och den ändrade bolagsordning som fullmäktige beslutat om 2009-05-12. Ett särskilt avtal har i slutet av juni träffats om överlåtelse av verksamhet och förvaltningsuppdrag mellan färdtjänstnämnden och SL.

Färdtjänstverksamheten har inte haft någon anställd personal.

Verksamhetens art och inriktning

Färdtjänst är kollektivtrafik för personer med funktionshinder och regleras av lagen om färdtjänst. I Stockholms län har kommunerna överlåtit sitt lagstadgade ansvar för färdtjänsten till landstinget, som givit uppdraget avseende färdtjänsttrafiken till SL. Verksamheten innefattar förutom färdtjänstresor också närtrafik samt sjuk- och tjänsteresor. Sjukresor regleras av lagen om resekostnadsersättning vid sjukresor. Resorna utförs av upphandlade taxi-, buss- och specialfordonsföretag.

Tillståndsprovning och resetilldelning handhas av en myndighetsutövande färdtjänstnämnd. Tillstånd till sjukresa ges av vårdgivaren.

Ekonomi

Rörelseintäkterna uppgick för 2009 till 542 mkr. Rörelsens intäkter utgörs till största delen av bidrag från landstinget. Därutöver ingår egenavgifter för färdtjänst- och sjukresor, intäkter från försäljning av tjänsteresor till landstingets förvaltningar, hyresintäkter från uthyrning av kommunikationsutrustning till entreprenörer samt försäljning av utbildning för specialfordonsförare.

Kostnaderna uppgick till 565 mkr. Rörelsens kostnader avser i huvudsak köpt trafik. Därutöver ingår kostnader för färdtjänstknutna IT-system, callcentertelefoni, post och viss information.

Resultatet uppgick efter finansnetto till –23 mkr.

Investeringar

Till färdtjänstverksamheten har i samband med överföringen till SL överlåtit inventarier till ett bokfört värde på 1 mkr från den tidigare färdtjänstnämnden.

Väsentliga händelser under och efter räkenskapsåret

Under 2009 fattade landstingsfullmäktige beslut om att överföra den tidigare Färdtjänstens verksamhet exklusive myndighetsutövning till SL per den 1 juli 2009. Det överordnade målet

var att säkerställa en fortsatt väl fungerande färdtjänsttrafik med bibehållen kundnöjdhet. Kundnöjdheten uppgick år 2009 till 91 (88) procent, vilket överträffar målet på 90 procent.

I augusti 2009 utökades närtrafiken med en specialfordonsbaserad linje i Danderyd.

Sedan oktober 2009 levereras ett nytt kombinerat resekort – färdtjänstkort i kombination med SL Access – till nyblivna färdtjänstresenärer. Kortet gäller för resor i färdtjänsttrafiken och i SL-trafiken. Utbytet av övriga resenärers resekort beräknas vara klart till halvårsskiftet 2010.

Rullstolstaxi startade i oktober 2008. Tjänsten erbjuds med kundval. Efterfrågan på rullstolstaxiresor ökar. Enligt beslut av SLs styrelse den 15 december 2009 ska rullstolstaxi utökas genom att fler företag än hittillsvarande tre ges möjlighet att leverera rullstolstaxitjänster.

Färdtjänstens kundservice har under året utökat sina öppettider till klockan 07–20 på vardagar och klockan 09–17 på helger för att erbjuda en bättre tillgänglighet.

Förhandlingar mellan landstinget och länets kommuner om det fortsatta ansvaret för färdtjänsten har slutförts. En länsövergripande färdtjänst med landstinget som huvudman bibehålls. Avtalet gäller från 1 januari 2010 och tillsvidare. Landstingsfullmäktige godkände avtalet den 8 december 2009.

Under året har beställningstjänster till färdtjänsttrafiken upphandlats. Upphandlingen har blivit föremål för överprovning och kommer att slutföras 2010.

Resultatdisposition

Årets resultat –22 985 520 kronor

Styrelsen och verkställande direktören för SL föreslår att resultatet, enligt gällande regelverk för resultat enheter inom landstinget och i avvaktan på överföring till landstingets koncernfinansiering disponeras så

att i ny räkning balanseras –22 985 520 kronor

Beträffande redovisat resultat och finansiell ställning för år 2009, hänvisas till efterföljande resultaträkning, balansräkning och kassaflödesanalys samt tilläggsupplysningar. Samtliga belopp anges i mkr om inte annat anges.

Stockholm den 23 februari 2010

Christer G Wennerholm
Styrelsens ordförande
AB Storstockholms Lokaltrafik

Göran Gunnarsson
Verkställande direktör

Landstingsrevisorerna upprättar en årsrapport för Färdtjänstverksamheten. Rapporten finns på www.sl.se/rev

Resultaträkning

| (Mkr) | Not | 2009-07-01 2009-12-31 |
|---|-----|--------------------------|
| Rörelsens intäkter | | |
| Nettoomsättning | 1 | 542 |
| Övriga rörelseintäkter | | – |
| Summa rörelsens intäkter | | 542 |
| Rörelsens kostnader | | |
| Köpt trafik | | –544 |
| Övriga externa kostnader | 2 | –20 |
| Avskrivningar av materiella anläggningstillgångar | 3 | –1 |
| Summa rörelsekostnader | | –565 |
| RÖRELSERESULTAT | | –23 |
| Resultat från finansiella poster | | |
| Ränteintäkter och liknande intäkter | | 0 |
| Räntekostnader och liknande kostnader | | 0 |
| Summa resultat från finansiella poster | | 0 |
| RESULTAT EFTER FINANSIELLA POSTER | | –23 |
| ÅRETS RESULTAT | | –23 |

Balansräkning

| (Mkr) | Not | 2009-12-31 |
|---|-----|------------|
| TILLGÅNGAR | | |
| Anläggningstillgångar | | |
| Materiella anläggningstillgångar | | |
| Maskiner och inventarier | 3 | 1 |
| Summa materiella anläggningstillgångar | 3 | 1 |
| Summa anläggningstillgångar | | 1 |
| Omsättningstillgångar | | |
| Kortfristiga fordringar | | |
| Kundfordringar | | 22 |
| Övriga fordringar | | 8 |
| Förutbetalda kostnader och upplupna intäkter | 4 | 16 |
| Summa kortfristiga fordringar | | 46 |
| Kassa och bank | 5 | 0 |
| Summa omsättningstillgångar | | 46 |
| SUMMA TILLGÅNGAR | | 47 |
| EGET KAPITAL OCH SKULDER | | |
| Eget kapital | 6 | |
| Årets resultat | | –23 |
| Summa eget kapital | | –23 |
| Kortfristiga skulder | | |
| Leverantörsskulder | | 42 |
| Utnyttjad checkräkningskredit | 5 | 18 |
| Övriga kortfristiga skulder | | 0 |
| Upplupna kostnader och förutbetalda intäkter | 7 | 10 |
| Summa kortfristiga skulder | | 70 |
| SUMMA EGET KAPITAL OCH SKULDER | | 47 |
| Ställda säkerheter | | Inga |
| Ansvarsförbindelser | | Inga |

Kassaflödesanalys

| (Mkr) | 2009 |
|---|------------|
| Den löpande verksamheten | |
| Rörelseresultat | -23 |
| Avsättningar | 0 |
| Avskrivningar | 1 |
| | -22 |
| Erhållen ränta | 0 |
| Erlagd ränta | 0 |
| Betald skatt | 0 |
| Kassaflöde från den löpande verksamheten före förändringar av rörelsekapitalet | -22 |
| Förändring i rörelsekapitalet | |
| Ökning (-)/ Minskning (+) av fordringar | -46 |
| Ökning (-)/ Minskning (+) av varulager | 0 |
| Ökning (+)/ Minskning (-) av skulder | 52 |
| Kassaflöde från löpande verksamheten | -16 |
| Investeringar | |
| Investeringar i materiella anläggningstillgångar | -2 |
| Kassaflöde från investeringsverksamheten | -2 |
| Årets kassaflöde | -18 |
| LIKVIDA MEDEL | |
| Likvida medel vid årets början | 0 |
| Förändring av likvida medel | -18 |
| Likvida medel vid årets slut | -18 |

Tilläggsupplysningar

Redovisningsprinciper

Årsredovisningen har upprättats i enlighet med kommunallagen, lagen om kommunal redovisning samt rekommendationer utfärdade av Rådet för kommunal redovisning.

Fordringar upptas till det belopp varmed de efter individuell prövning beräknas inflyta. Skulder redovisas till ursprungligt anskaffningsvärde.

Intäkter

Intäkter redovisas till det verkliga värdet av vad som erhållits eller kommer att erhållas. Verksamhetsbidraget från SLL utgör ersättning för prestationer beräknade enligt av SLL bestämd budget. SLLs bidrag kan ändras år från år till följd av ändrad verksamhet eller kostnadsnivå för denna. Resenärsavgifter faktureras färdtjänst- och sjukresenärer månadsvis. SLL fastställer avgiftsnivån i sitt budgetbeslut. Tjänsteresor faktureras landstingets förvaltningar och andra avtalsbundna parter månadsvis utifrån färdtjänstverksamhetens kostnad för dessa. Övriga intäkter faktureras löpande.

Materiella anläggningstillgångar

Materiella anläggningstillgångar tas vid förvärvet upp till anskaffningsvärde. Efter anskaffningstidpunkten redovisas de materiella anläggningstillgångarna med avdrag för ackumulerade avskrivningar och eventuella nedskrivningar. Det avskrivningsbara beloppet periodiseras linjärt över tillgångens nyttjandeperiod i syfte att återspegla hur tillgångens värde successivt förbrukas. Periodens avskrivningar redovisas som kostnad.

Avskrivningar baseras på tillgångarnas bedömda nyttjande period enligt följande:

Maskiner och inventarier 3 – 5 år

Fordringar

Fordringar är redovisade till det belopp de beräknas inflyta.

Kassaflödesanalys

Kassaflödesanalysen utvisar in- och utbetalningar under perioden hänförliga till den löpande verksamheten, investeringsverksamheten och finansieringsverksamheten. Kassaflödesanalysen upprättas enligt den indirekta metoden, vilket innebär att nettoresultatet från den löpande verksamheten justeras för:

- Poster i resultaträkningen som inte medför in- och utbetalningar.
- Periodens förändring av rörelsetillgångar och rörelseskulder samt
- Poster som ingår i kassaflödet för investerings- eller finansieringsverksamheten

Noter

NOT 1 Rörelseintäkter

| | 2009 |
|-----------------------------|------------|
| Resenärsavgifter | 82 |
| Verksamhetsbidrag från SLL | 450 |
| Försäljning övriga tjänster | 10 |
| Summa | 542 |

Av omsättningen utgör 83 % verksamhetsbidrag från Stockholms läns landsting och 1 % försäljning till andra enheter och bolag inom Stockholms läns landsting. Av den totala kostnadsomslutningen utgör 3 % inköp från andra landstingsenheter.

NOT 2 Arvoden och övriga ersättningar till revisorer

Arvoden till revisorer har utgått från Stockholms läns landstings revisionskontor.

NOT 3 Anläggningstillgångar

| | 2009-12-31 |
|---|------------|
| Maskiner och inventarier | |
| Ingående anskaffningsvärde 1 juli | 0 |
| Årets investeringar | 2 |
| Utgående anskaffningsvärde 31 dec | 2 |
| | |
| Ingående ackumulerade avskrivningar 1 juli | 0 |
| Årets avskrivningar | 1 |
| Utgående ackumulerade avskrivningar 31 dec | 1 |
| Utgående redovisat värde 31 dec | 1 |

Färdtjänstverksamheten har under året övertagit inventarier från den tidigare färdtjänstnämnden till bokfört värde.

NOT 4 Förutbetalda kostnader och upplupna intäkter

| | 2009-12-31 |
|--|------------|
| Förutbetalda kostnader och upplupna intäkter | 2 |
| Upplupna intäkter för resenärsavgifter, färdtjänst | 11 |
| Upplupna intäkter för resenärsavgifter, sjukresor | 3 |
| Summa | 16 |

NOT 5 Kassa och bank

Verksamhetens likvida medel ingår i landstingets koncernkontosystem. Beviljad kreditlimit på koncernkontot uppgår till 84 mkr. Vid slutet av 2009 utnyttjades 18 mkr av denna kredit.

NOT 6 Eget kapital

Eget kapital utgörs av årets resultat. Årets resultat är en förlust på 23 mkr.

NOT 7 Upplupna kostnader och förutbetalda intäkter

| | 2009-12-31 |
|---------------------------|------------|
| Köpt trafik | 9 |
| Övriga upplupna kostnader | 1 |
| Summa | 10 |

Styrelse och revisorer

Ordförande sedan 2007

Christer G Wennerholm (M)

Född 1953, Stockholm
Trafiklandstingsråd
Närvaro, 12 möten

1:e vice ordförande sedan 2007

Lennart Rohdin (FP)

Född 1947, Gräddö
Fd Riksdagsledamot
Närvaro, 10 möten

2:e vice ordförande sedan 2007

Lars Dahlberg (S)

Född 1962, Järfälla
Landstingsråd
Närvaro, 10 möten

Ledamot sedan 1999

Charlotte Broberg (M)

Född 1968, Älvsjö
Stabschef
Närvaro, 9 möten

Ledamot sedan 2007

Peter Kockum (M)

Född 1941, Sigtuna
Direktör
Närvaro, 10 möten

Ledamot sedan 2007

Tage Gripenstam (C)

Född 1955, Hölo
Kommunalråd, Södertälje
Närvaro, 11 möten

Ledamot sedan 2007

Gun Eriksson (S)

Född 1948, Märsta
Vice ordförande
Kommunstyrelsen, Sigtuna
Närvaro, 8 möten

Ledamot sedan 2007

Nanna Wikholm (S)

Född 1977, Farsta
Civilingenjör
Närvaro, 10 möten

Ledamot sedan 2006

Lennart Kalderén (M)

Född 1958, Rönninge
Kommunalråd, Salem
Närvaro, 9 möten

Ledamot sedan 2007

Jan Stefansson (KD)

Född 1953, Bro
Vd
Närvaro, 11 möten

Ledamot sedan 2008

Marie Bladholm (M)

Född 1970, Värmdö
Sjuksköterska
Närvaro, 8 möten

Ledamot sedan 2007

Johan Sjölander (S)

Född 1973, Hässelby
Kulturpolitiskt ansvarig ABF
Närvaro, 7 möten



Ledamot sedan 2007

Yvonne Blombäck (MP)

Född 1957, Gustavsberg
Biolog
Närvaro, 12 möten

Arbetstagarrepresentanter

Lennart Hallgren, SACO

1950, Enskede
Projektledare
Närvaro, 9 möten

Arne Grundberg, SKTF

1956, Haninge
Säkerhetssamordnare
Närvaro, 9 möten

Styrelsesuppleanter

Alexandra Birk (FP)

Tobias Lodestrand (M)

Roland Dehlin (M)

Stella Fare (FP)

Staffan Holmberg (S)

Shashika Padmaperuma (M)

Gunilla Roxby Cromvall (V)

Michael Stjernström (KD)

Andreas Strömberg (C)

Helena Söderlind Paues (S)

Ingemar Wallén (M)

Göran Wrene (S)

Erika Ullberg (S)

Arbetstagarrepresentanter

Martin Lindahl, SACO

Wivianne Ling, SKTF

Bolagsstämma

SLs senaste årsstämma hölls den 19 maj 2009. På stämman fastställdes 2008 års resultat- och balansräkningar. Samtidigt beviljade stämman styrelseledamöterna och vd ansvarsfrihet för förvaltningen under år 2008.

Bolagsordning

Gällande bolagsordning anger att ändamålet med SLs verksamhet är att "fullgöra det ansvar som åvilar Stockholms läns landsting som trafikhuvudman i länet för den lokala och regionala linjetrafiken för persontransporter till lands samt i enlighet med färdtjänstnämndens tillståndsgivning handha de uppgifter som erfordras för att säkerställa en god färdtjänstservice. I detta uppdrag ingår planering och upphandling av erforderliga varor, tjänster och entreprenader."

Styrelsen

Stockholms läns landstingsfullmäktige väljer styrelseledamöter, suppleanter och lekmanarevisorer till AB SL medan den auktoriserade revisorn och revisorssuppleanter för bolaget väljs av bolagsstämman. Om närvarorätt för arbetstagarrepresentanter gäller bestämmelserna i lagen (1987:1245) om styrelserepresentation



för de privatanställda. I SLs styrelse har arbetstagarrepresentanterna yttrande- och yrkanderätt samt rätt att få sin mening antecknad till protokollet men ej beslutanderätt.

Styrelsen hade 12 styrelsesammanträden under 2009. Efter den ordinarie bolagsstämman 2009 har sju ordinarie sammanträden hållits fram till och med årsskiftet. Vid sina sammanträden har styrelsen behandlat fasta punkter som affärsläge, upphandlingar, ekonomisk rapportering, investeringar samt budget och trafikförändringar för pendeltåg och tunnelbana. Därutöver har övergripande strategiska frågor avseende bland annat SLs framtida inriktning och visioner analyserats. Under året har Ingela Svanberg varit styrelsens sekreterare.

Ordförande

Landstingsfullmäktige utser styrelseordförande och vice styrelseordföranden. Ordförande för styrelsen är sedan 1 januari 2007 trafiklandstingsrådet Christer G Wennerholm (M). Lennart Rohdin (FP) är 1:e vice ordförande och Lars Dahlberg (S) 2:e vice ordförande.

Verkställande direktören

Vd leder verksamheten i enlighet med de instruktioner som styrelsen har antagit. Vd ska, efter samråd med styrelsens ordförande, tillse att styrelsen får information och nödvändigt beslutsunderlag. Vd, eller den han utser, är föredragande och förslagsställare vid styrelsemötena i frågor som beretts inom bolagsledningen och ska kontinuerligt hålla styrelsen och ordföranden informerade om bolagets och koncernens finansiella ställning och utveckling.

Ledningsgrupp

Vd för AB SL leder SLs ledningsgrupp. Ledningsgruppen består förutom vd av de personer som vd utser, se sidan 70. Den är ett samrådsorgan åt vd och har således inte någon beslutanderätt. Ledningsgruppen sammanträder under de former som vd fastställer.

Finansiell rapportering och intern kontroll

Styrelsen ansvarar för att bolagets organisation är utformad så att bolagets ekonomiska förhållanden kan kontrolleras på ett betryggande sätt och att finansiella rapporter utformas i enlighet med lag, tillämpliga redovisningsstandarder och

övriga krav som finns. Vd ska se till att bokföringen i koncernens bolag fullgörs i enlighet med lag och att medelsförvaltningen sköts på ett betryggande sätt.

Revisorerna

Bolagets auktoriserade revisor ska granska räkenskaperna och styrelsens och verkställande direktörens förvaltning enligt god revisionssed. Den auktoriserade revisorn väljs av bolagsstämman. Lekmannarevisorer ska granska att bolagets verksamhet sköts på ett ändamålsenligt och ekonomiskt tillfredsställande sätt och att bolagets interna kontroll är tillräcklig. Granskningen ska ske enligt god sed för lekmannarevisorer. Lekmannarevisorer väljs av landstingsfullmäktige och anmäls på bolagsstämman.

Auktoriserad revisor

Magnus Fagerstedt Ernst & Young AB

Lekmannarevisorer

Gunilla Jerlinger (S), ordförande
Benkt Kullgard (M), vice ordförande
Göran Dahlstrand (S)
Gunilla Hansson (C)
Bernt Östh (M)

SLs ledningsgrupp



Ulf Brandt

Chef för Fastighetsutveckling sedan 2007.
Anställd i SL sedan 2007.

Jan Hamrin

Personaldirektör sedan 1998.
Anställd i SL sedan 1980.

Ann-Sofie Chudi

Direktör Verksamhetsutveckling sedan 2006 samt tf marknadsdirektör sedan 2009.
Anställd i SL sedan 2001.

Bengt Carlsson

Säkerhetschef sedan 2009.
Anställd i SL sedan 1996.

Gunnel Forsberg

Ekonomidirektör sedan 2007.
Anställd i SL sedan 2007.

Göran Gunnarsson

Vd och anställd i SL sedan 2009.

Björn Holmberg

Stabschef sedan 2007.
Anställd i SL sedan 1988.

Helena Sundberg

Trafikdirektör sedan 2009.
Anställd i SL sedan 2000.

Johan von Schantz

Teknisk direktör sedan 2004.
Anställd i SL sedan 2004.

Ragna Forslund

Chefsjurist sedan 2005.
Anställd i SL sedan 2004.

SL äger och förvaltar

Fastighetsverksamhetens uppdrag är att utveckla befintliga fastigheter som utgörs av stationer, hållplatser, terminaler, depåer samt övriga fastigheter. De förvaltade fastigheterna hyrs ut till trafik- och verkstadsentreprenörer som en del av trafikavtalen samt till övriga hyresgäster på kommersiella villkor. Totalt hyr SL ut fastigheter för 400 miljoner kronor per år.

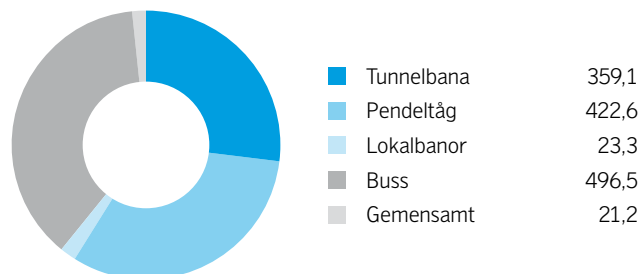
SLs fastighetsavdelning bedriver en omfattande projektverksamhet. Under år 2009 investerades 1,3 miljarder kronor i fastigheter. Exempel på investeringar är ny bussdepå i Lunda, ny pendeltågsdepå i Södertälje och modernisering av Östermalmstorgs tunnelbanestation, enligt konceptet mötesplats SL.

AB SLs rätt till mark och anläggning för att bedriva trafik skiljer sig mellan trafikslagen:

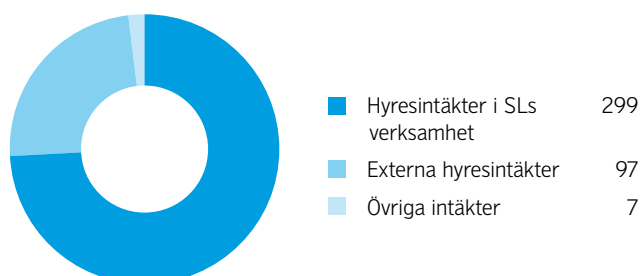
- Tunnelbaneanläggningens rättigheter är i huvudsak nyttjanderätt och servitut, tunnelbanans verkstäder ligger dock på mark som SL äger.
- Pendeltågsverksamheten bedrivs i och på Banverkets och Jernhusens anläggningar som SL nyttjar med avtalsformen trafikeringsrätt. Verkstadsanläggningarna är förlagda på mark som SL äger, undantag är Älvsjödepån som ligger på Jernhusens mark.
- Roslags-, Saltsjö- och Lidingöbanan inklusive dess verkstadsanläggningar är förlagda på mark som SL äger, Nockeby- och Tvärbanan är förlagd på mark som disponeras via servitut, för Brommadepån gäller tomträtt.
- Bussdepåer och terminaler har olika dispositionsformer såsom ägande, tomträtt, arrende och nyttjanderätt.

Totalt äger SL 3,5 miljoner kvadratmeter mark, 1,3 miljoner kvadratmeter lokaler och 462 000 kvadratmeter hyreslokaler. I den uthyrningsbara arean ingår ej driftutrymmen, plattformar och entréer. På följande sida finns dessa redovisade per trafikslag och kommun.

Fastighetsinvesteringar 2009



Intäkter relaterade till SLs fastigheter, miljoner kronor



Fastighetsbestånd

kvm

| Trafikslag | Kommun | Markareal | Lokalarea | Hyreslokaler |
|---|--------------------------|------------------|------------------|----------------|
| Tunnelbana I trafikslag tunnelbana ingår stationer och depåer | Botkyrka | | 18 239 | 899 |
| | Danderyd | | 9 472 | 237 |
| | Solna | 3 385 | 35 910 | 3 286 |
| | Stockholm | 383 554 | 533 071 | 182 324 |
| | Sundbyberg | 43 857 | 46 690 | 29 395 |
| | Huddinge | | 6 091 | 381 |
| Tunnelbana totalt | | 430 796 | 649 473 | 216 522 |
| Pendeltåg I trafikslag pendeltåg ingår stationer och depåer | Botkyrka | | 6 693 | |
| | Haninge | | 20 477 | 89 |
| | Järfälla | | 15 935 | 83 |
| | Nynäshamn | | 9 725 | |
| | Sigtuna | | 6 493 | |
| | Solna | | 4 983 | 10 |
| | Stockholm | | 65 147 | 28 813 |
| | Sundbyberg | | 3 292 | |
| | Södertälje | 4 892 | 34 700 | 25 401 |
| | Upplands-Bro | 428 332 | 34 892 | 29 060 |
| | Huddinge | | 15 693 | |
| | Salem | | 2 699 | |
| | Sollentuna | | 16 876 | 6 |
| | Upplands-Väsby | | 5 825 | 6 |
| | Håbo | | 2 119 | |
| Gnesta | | 684 | | |
| Pendeltåg totalt | | 433 224 | 246 233 | 83 468 |
| Lokalbanor I trafikslag lokalbanor ingår Lidingöbanan, Nockebybanan, Roslagsbanan, Saltsjöbanan och Tvärbanan | Danderyd | 236 497 | 7 386 | 6 343 |
| | Lidingö | 176 587 | 5 180 | 4 706 |
| | Nacka | 307 758 | 6 594 | 5 371 |
| | Norrtälje | 143 811 | | |
| | Solna | 9 002 | | |
| | Stockholm | 152 804 | 28 129 | 24 145 |
| | Täby | 376 523 | 1 320 | 1 065 |
| | Vallentuna | 425 566 | 411 | 358 |
| | Österåker | 255 653 | 179 | 156 |
| | Lokalbanor totalt | | 2 084 201 | 49 199 |
| Buss I trafikslag buss ingår bussdepåer och bussterminaler | Botkyrka | 30 315 | 6 906 | 4 637 |
| | Danderyd | | 329 | 358 |
| | Ekerö | 16 440 | 3 910 | 978 |
| | Haninge | 107 734 | 5 212 | 3 848 |
| | Järfälla | 19 349 | 2 694 | 2 002 |
| | Nacka | 37 313 | 6 647 | 4 383 |
| | Norrtälje | 26 437 | 3 116 | 1 648 |
| | Nynäshamn | 12 167 | 1 770 | 1 209 |
| | Sigtuna | 24 194 | 2 757 | 1 976 |
| | Solna | | 41 | 36 |
| | Stockholm | 97 436 | 118 202 | 75 185 |
| | Sundbyberg | 57 131 | 12 901 | 9 304 |
| | Södertälje | 21 420 | 3 494 | 2 807 |
| | Tyresö | 30 485 | 4 469 | 2 543 |
| | Täby | 46 995 | 8 379 | 7 681 |
| | Vaxholm | 3 261 | 1 690 | 40 |
| | Värmdö | 22 715 | 2 267 | 1 330 |
| | Österåker | | 511 | 610 |
| | Huddinge | | 215 | 187 |
| | Sollentuna | | 49 | 43 |
| Buss totalt | | 553 392 | 185 559 | 120 805 |
| TOTALT | | 3 501 613 | 1 130 464 | 462 939 |

Verksamhetstal

Befolkning i Stockholms län (1000-tal invånare)

| | 2009 | 2008 | 2007 | 2006 | 2005 | 2004 | 2003 | 2002 | 2001 |
|------------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|
| Befolkning | 2 019 | 1 981 | 1 949 | 1 918 | 1 890 | 1 873 | 1 861 | 1 850 | 1 839 |

Antal personbilar i Stockholms län (1000-tal)

| | 2009 | 2008 | 2007 | 2006 | 2005 | 2004 | 2003 | 2002 | 2001 |
|-------------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|
| Personbilar | 793 | 791 | 783 | 759 | 754 | 746 | 738 | 730 | 716 |

Genomsnittligt antal påstigande en vanlig vintervardag (1000-tal)

| Trafikslag | 2009 | 2008 | 2007 | 2006 | 2005 | 2004 | 2003 | 2002 | 2001 |
|--------------|--------------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|
| Tunnelbana | 1 123 | 1 117 | 1 094 | 1 072 | 1 016 | 1 016 | 1 012 | 1 034 | 1 032 |
| Pendeltåg | 252 | 250 | 242 | 233 | 229 | 225 | 230 | 232 | 231 |
| Lokalbanor | 126 | 126 | 123 | 116 | 107 | 104 | 100 | 92 | 90 |
| Buss | 997 | 989 | 975 | 971 | 925 | 914 | 931 | 931 | 929 |
| Summa | 2 498 | 2 482 | 2 434 | 2 392 | 2 277 | 2 259 | 2 273 | 2 289 | 2 282 |

Påstigande per år fördelat på trafikslag (miljoner)

| Trafikslag | 2009 | 2008 | 2007 | 2006 | 2005 | 2004 | 2003 | 2002 | 2001 |
|--------------|------------|------|------|------|------|------|------|------|------|
| Tunnelbana | 307 | 307 | 303 | 297 | 276 | 279 | 279 | 283 | 283 |
| Pendeltåg | 69 | 68 | 66 | 64 | 63 | 62 | 63 | 64 | 64 |
| Lokalbanor | 34 | 35 | 34 | 32 | 30 | 29 | 27 | 25 | 25 |
| Buss | 277 | 270 | 269 | 267 | 254 | 253 | 258 | 257 | 258 |
| Summa | 687 | 680 | 672 | 660 | 623 | 623 | 627 | 629 | 630 |

Helresor per år (miljoner)

| | 2009 | 2008 | 2007 | 2006 | 2005 | 2004 | 2003 | 2002 | 2001 |
|---------------|------------|------|------|------|------|------|------|------|------|
| Totalt | 427 | 422 | 417 | 410 | 387 | 386 | 389 | 390 | 391 |

Personkilometer per år (miljoner)

| Trafikslag | 2009 | 2008 | 2007 | 2006 | 2005 | 2004 | 2003 | 2002 | 2001 |
|--------------|--------------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|
| Tunnelbana | 1 715 | 1 715 | 1 690 | 1 657 | 1 541 | 1 556 | 1 558 | 1 581 | 1 581 |
| Pendeltåg | 1 218 | 1 211 | 1 177 | 1 147 | 1 114 | 1 103 | 1 127 | 1 146 | 1 140 |
| Lokalbanor | 226 | 241 | 240 | 225 | 218 | 214 | 205 | 197 | 201 |
| Buss | 1 713 | 1 673 | 1 654 | 1 639 | 1 534 | 1 516 | 1 525 | 1 509 | 1 494 |
| Summa | 4 872 | 4 840 | 4 761 | 4 668 | 4 407 | 4 389 | 4 415 | 4 433 | 4 416 |

Sittplatskilometer fördelat per trafikslag (miljoner)

| Trafikslag | 2009 | 2008 | 2007 | 2006 | 2005 | 2004 | 2003 | 2002 | 2001 |
|-----------------------|---------------|--------|--------|--------|--------|--------|--------|--------|--------|
| Tunnelbana | 4 475 | 4 289 | 4 390 | 4 502 | 4 258 | 4 304 | 4 253 | 4 270 | 4 236 |
| Pendeltåg | 4 867 | 4 855 | 4 504 | 4 620 | 4 270 | 4 208 | 4 033 | 3 921 | 3 442 |
| Lokaltåg och spårvagn | 944 | 921 | 938 | 941 | 917 | 840 | 882 | 815 | 830 |
| Buss | 5 849 | 5 609 | 5 336 | 5 723 | 5 614 | 5 503 | 5 525 | 5 651 | 5 493 |
| Summa | 16 135 | 15 674 | 15 168 | 15 786 | 15 059 | 14 855 | 14 693 | 14 657 | 14 001 |

Kollektivresandeandel (%)

| Infartssnitt | 2009 | 2008 | 2007 | 2006 | 2005 | 2004 | 2003 | 2002 | 2001 |
|--------------------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|
| tullsnitt 6-21 | 66 | 66 | 66 | 64 | 61 | 59 | 58 | 59 | 58 |
| tullsnitt maxtimme | 79 | 78 | 78 | 77 | 75 | 73 | 73 | 73 | 74 |

Antal sålda biljetter (1 000-tal)

| | 2009 | 2008 | 2007 | 2006 | 2005 | 2004 | 2003 | 2002 | 2001 |
|------------------------------|---------|---------|---------|--------|---------|---------|---------|---------|---------|
| 30-dagarsbiljetter * | 4 010 | 4 057 | 3 969 | 3 792 | 3 950 | 3 811 | 3 904 | 4 012 | 4 050 |
| Säsongsbiljetter* | 183 | 194 | 191 | 213 | 225 | 225 | 227 | 226 | 247 |
| Studentbiljetter | 87 | 77 | 36 | – | – | – | – | – | – |
| Års- och företagsbiljetter* | 15 | 11 | 3 | 1 | 1 | 1 | 2 | 2 | 4 |
| 7-dagarsbiljetter | 329 | 282 | 216 | 82 | – | – | – | – | – |
| Förköps- och rabattresor | | | | | | | | | |
| – antal kuponger | 136 927 | 143 086 | 111 000 | 51 822 | 172 319 | 167 441 | 161 288 | 162 630 | 147 110 |
| Kontant- och förköpskuponger | 10 154 | 10 812 | 11 259 | 4 506 | 12 720 | 14 824 | 24 640 | 27 129 | 37 164 |
| Zonbiljetter | 8 764 | 7 148 | 3 676 | – | – | – | – | – | – |
| Enkelbiljetter ** | | | 24 661 | 63 497 | – | – | – | – | – |

* från 2008 även inklusive trafikentreprenörernas tjänstekort.

** enhetstaxa från och med 2006-05-01 till 2007-03-31.

Antal fordon i SL-trafiken

| | 2009 | 2008 | 2007 | 2006 | 2005 | 2004 | 2003 | 2002 | 2001 |
|--|---------------------|--------------|--------------|--------------|--------------|--------------|--------------|--------------|--------------|
| Tunnelbanevagnar, äldre | 242 | 244 | 264 | 264 | 277 | 277 | 302 | 415 | 543 |
| Nya tunnelbanevagnar C20 ¹⁾ | 271 | 271 | 271 | 271 | 271 | 271 | 264 | 215 | 165 |
| Pendeltågsvagnar, äldre ²⁾ | 144 | 166 | 188 | 236 | 286 | 331 | 337 | 314 | 309 |
| Nya pendeltågsvagnar X60 | 71 | 71 | 58 | 38 | 11 | – | – | – | – |
| Lokaltågs-/spårvagnar | 184 | 188 | 188 | 188 | 187 | 187 | 187 | 187 | 177 |
| Bussar | 2 016 ³⁾ | 1 929 | 1 897 | 1 924 | 1 915 | 1 761 | 1 786 | 1 797 | 1 730 |
| Totalt | 2 928 | 2 869 | 2 866 | 2 921 | 2 947 | 2 827 | 2 876 | 2 928 | 2 924 |

¹⁾ En C20-vagn motsvarar 2,67 äldre tunnelbanevagnar. Ett fullängdståg består av åtta gamla vagnar eller tre nya C20-vagnar.

²⁾ De äldre pendeltågsvagnarna är parvis hopkopplade till tågenheter eller fordon. Ett fullängdståg består av åtta gamla vagnar eller två X60-vagnar.

³⁾ 418 etanolbussar, 103 biogasbussar, sex etanolhybridbussar samt 1 546 bussar med lågt insteg.

Antal resenärer vintervardag (1 000-tal)

| | 2009 | 2008 | 2007 | 2006 | 2005 | 2004 | 2003 | 2002 | 2001 |
|---------------|------------|------------|------------|------------|------------|----------|----------|----------|----------|
| Totalt | 705 | 701 | 687 | 675 | 643 | – | – | – | – |

Punktlighet (% avgångar i rätt tid)

| | 2009 | 2008 | 2007 | 2006 | 2005 | 2004 | 2003 | 2002 | 2001 |
|--------------------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|
| Tunnelbanan totalt | 94,8 | 94,1 | 92,7 | 91,0 | 93,1 | 92,8 | 91,2 | – | – |
| Grön linje | 92,6 | 92,2 | 91,6 | 87,8 | 89,9 | 89,5 | 87,6 | 87,2 | 84,6 |
| Röd linje | 96,0 | 94,7 | 93,0 | 92,9 | 95,1 | 94,9 | 92,7 | 90,9 | 92,0 |
| Blå linje | 98,1 | 97,5 | 95,4 | 95,9 | 97,4 | 97,7 | 98,5 | 98,8 | 97,3 |
| Pendeltåg | 90,4 | 87,7 | 84,5 | 81,1 | 83,3 | 86,4 | 87,3 | 85,7 | 83,2 |
| Roslagsbanan | 95,4 | 96,0 | 92,9 | 93,5 | 93,9 | 94,7 | 93,9 | 92,7 | 89,5 |
| Lidingöbanan | 95,2 | 95,6 | 95,2 | 95,0 | 96,1 | 96,1 | 96,9 | 97,1 | 97,9 |
| Tvärbanan | 96,5 | 95,8 | 95,2 | 97,7 | 98,2 | 98,4 | 96,1 | 96,6 | 99,3 |
| Nockebybanan | 98,3 | 98,4 | 98,6 | 99,1 | 98,2 | 98,7 | 98,7 | 98,2 | 98,6 |
| Saltsjöbanan | 91,7 | 93,6 | 94,1 | 94,1 | 92,1 | 95,0 | 94,6 | 92,9 | 94,7 |
| Buss | 91,1 | 91,0 | 91,2 | 91,5 | 91,9 | 91,4 | 91,4 | 90,6 | – |
| norra regionen | 96,3 | 95,5 | 95,3 | 95,9 | 96,4 | 95,8 | 96,0 | 95,9 | 95,3 |
| centrala regionen | 88,3 | 88,4 | 88,5 | 88,6 | 89,3 | 88,8 | 88,7 | 87,8 | 85,5 |
| varav innerstaden | 82,0 | 82,8 | 83,7 | 84,3 | 84,8 | 83,7 | 84,1 | 82,8 | 79,9 |
| södra regionen | 95,4 | 95,3 | 95,7 | 95,5 | 96,1 | 96,1 | 96,4 | 96,0 | 96,2 |

Inställda avgångar (% av beställda)

| | 2009 | 2008 | 2007 | 2006 | 2005 | 2004 | 2003 | 2002 | 2001 |
|--------------------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|
| Tunnelbanan totalt | 0,7 | 0,6 | 1,0 | 2,0 | 2,2 | 0,7 | 0,7 | – | – |
| Grön linje | 0,6 | 0,4 | 0,4 | 1,3 | 2,4 | 0,8 | 0,8 | 0,7 | 0,5 |
| Röd linje | 0,9 | 0,9 | 1,3 | 3,3 | 3,0 | 0,8 | 0,8 | 1,2 | 0,8 |
| Blå linje | 0,6 | 0,6 | 1,3 | 1,3 | 0,8 | 0,5 | 0,4 | 0,4 | 0,5 |
| Pendeltåg | 1,5 | 1,7 | 2,3 | 2,7 | 1,7 | 1,4 | 1,1 | 1,7 | 1,6 |
| Roslagsbanan | 0,4 | 0,3 | 1,4 | 0,7 | 0,6 | 0,6 | 0,6 | 1,9 | 3,5 |
| Lidingöbanan | 0,6 | 0,6 | 1,1 | 1,1 | 0,9 | 0,4 | 0,1 | 0,3 | 0,1 |
| Tvärbanan | 0,9 | 0,9 | 1,4 | 1,0 | 0,5 | 0,1 | 0,4 | 0,2 | – |
| Nockebybanan | 1,1 | 0,7 | 0,5 | 0,2 | 0,5 | 0,2 | 0,1 | 0,2 | 0,1 |
| Saltsjöbanan | 0,5 | 0,6 | 0,3 | 0,6 | 2,2 | 0,3 | 0,2 | 0,2 | 0,1 |
| Buss | 0,3 | 1,7 | 0,3 | 0,4 | 0,3 | 0,2 | 0,2 | – | – |
| norra regionen | 0,2 | 1,2 | 0,2 | 0,3 | 0,2 | 0,2 | 0,2 | 0,2 | 0,3 |
| centrala regionen | 0,4 | 2,4 | 0,5 | 0,6 | 0,4 | 0,3 | 0,3 | 0,3 | 0,3 |
| varav innerstaden | 0,5 | 2,9 | 0,8 | 0,7 | 0,4 | 0,3 | 0,3 | 0,4 | 0,4 |
| södra regionen | 0,3 | 1,2 | 0,2 | 0,4 | 0,2 | 0,1 | 0,1 | 0,4 | 0,1 |

Stopp i trafiken (mer än tio minuter)

| | 2009 | 2008 | 2007 | 2006 | 2005 | 2004 | 2003 | 2002 | 2001 |
|--------------------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|
| Tunnelbanan totalt | 244 | 333 | 357 | 515 | 525 | 647 | 762 | 798 | 789 |
| Grön linje | 85 | 133 | 152 | 226 | 201 | 281 | 325 | 362 | 395 |
| Röd linje | 112 | 149 | 140 | 199 | 231 | 282 | 339 | 369 | 305 |
| Blå linje | 47 | 51 | 65 | 90 | 93 | 84 | 98 | 67 | 89 |

Andel nöjda resenärer och länsinvånare (%)

| | 2009 | 2008 | 2007 | 2006 | 2005 | 2004 | 2003 | 2002 | 2001 |
|--|------------------|------------------|------------------|------------------|------------------|------------------|------------------|------------------|------------------|
| Andel nöjda resenärer | | | | | | | | | |
| (SL ombord) | 76 ³⁾ | 72 ³⁾ | 68 ³⁾ | 64 ²⁾ | 64 ²⁾ | 66 ²⁾ | 64 ²⁾ | 61 ²⁾ | 59 ²⁾ |
| Andel missnöjda resenärer | | | | | | | | | |
| (SL ombord) | 9 ³⁾ | 11 ³⁾ | 14 ³⁾ | 15 ²⁾ | 15 ²⁾ | 13 ²⁾ | 15 ²⁾ | 17 ²⁾ | 19 ²⁾ |
| Andel nöjda resenärer | | | | | | | | | |
| (Svensk Kollektivtrafik) ¹⁾ | 72 | 66 | 62 | 61 | 62 | 57 | 58 | 53 | 55 |
| Andel missnöjda resenärer | | | | | | | | | |
| (Svensk Kollektivtrafik) ¹⁾ | 4 | 6 | 9 | 9 | 8 | 9 | 8 | 12 | 10 |
| Andel nöjda länsinvånare | | | | | | | | | |
| (Svensk Kollektivtrafik) ¹⁾ | 65 | 61 | 55 | 55 | 56 | 51 | 53 | 49 | 50 |
| Andel missnöjda länsinvånare | | | | | | | | | |
| (Svensk Kollektivtrafik) ¹⁾ | 7 | 8 | 11 | 11 | 10 | 11 | 10 | 14 | 12 |

¹⁾ Inte jämförbar med SLs ombordmätningar på grund av att annan mätmetod används.

²⁾ Avser höstmätning i oktober.

³⁾ Avser genomsnitt för året. Mätning görs ej under juni och juli.

Ekonomi och investeringar

Biljettintäkter, nettokostnader och verksamhetsbidrag i löpande priser (Mkr)¹⁾

| | 2009 | 2008 | 2007 | 2006 | 2005 | 2004 | 2003 | 2002 | 2001 |
|------------------------------|--------|--------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|
| Biljettintäkter | 5 217 | 5 099 | 4 476 | 4 049 | 4 084 | 3 818 | 3 329 | 3 405 | 3 227 |
| Nettokostnader inkl resultat | 11 162 | 10 784 | 9 822 | 8 637 | 8 209 | 7 638 | 7 190 | 7 001 | 6 541 |
| Verksamhetsbidrag, SLL | 5 945 | 5 685 | 5 346 | 4 588 | 4 125 | 3 820 | 3 861 | 3 596 | 3 314 |

Biljettintäkter, nettokostnader och verksamhetsbidrag i prisnivå med 2009 (Mkr)¹⁾

| | 2009 | 2008 | 2007 | 2006 | 2005 | 2004 | 2003 | 2002 | 2001 |
|------------------------------|--------|--------|--------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|
| Biljettintäkter | 5 217 | 5 083 | 4 617 | 4 269 | 4 365 | 4 097 | 3 588 | 3 741 | 3 621 |
| Nettokostnader inkl resultat | 11 162 | 10 750 | 10 131 | 9 106 | 8 773 | 8 196 | 7 749 | 7 690 | 7 338 |
| Verksamhetsbidrag, SLL | 5 945 | 5 667 | 5 514 | 4 838 | 4 409 | 4 099 | 4 160 | 3 950 | 3 718 |

Biljettintäkter, nettokostnader och verksamhetsbidrag per helresa i prisnivå 2009 (kronor)¹⁾

| | 2009 | 2008 | 2007 | 2006 | 2005 | 2004 | 2003 | 2002 | 2001 |
|------------------------------|-------|-------|-------|-------|----------|-------|-------|-------|-------|
| Biljettintäkter | 12,22 | 12,04 | 11,07 | 10,41 | 11,28 | 10,61 | 9,22 | 9,59 | 9,26 |
| Nettokostnader inkl resultat | 26,14 | 25,47 | 24,30 | 22,21 | 22,67 kr | 21,23 | 19,92 | 19,72 | 18,77 |
| Verksamhetsbidrag, SLL | 13,92 | 13,43 | 13,22 | 11,80 | 11,39 | 10,62 | 10,69 | 10,13 | 9,51 |

¹⁾ Biljettintäkter är trafikintäkter i allmän linjetrafik. Nettokostnader är samtliga kostnader minus samtliga intäkter utom biljettintäkter.

| | 2009 | 2008 | 2007 | 2006 | 2005 | 2004 | 2003 | 2002 | 2001 |
|---|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|
| Verksamhetsbidrag/skattekrona ¹⁾ | 1,46 | 1,44 | 1,44 | 1,3 | 1,22 | 1,15 | 1,17 | 1,18 | 1,19 |
| Skattefinansieringsgrad ²⁾ | 48,6 | 51,4 | 53,1 | 52 | 49,2 | 52,5 | 50,3 | 49,6 | 49,7 |
| Bruttoinvesteringar | 3 862 | 3 533 | 3 110 | 3 445 | 2 309 | 1 834 | 2 413 | 4 733 | 2 884 |

¹⁾ Av varje beskattad 100-lapp går så här mycket till SL.

²⁾ Skattefinansieringsgraden visar den andel av kostnaderna för SLs verksamhet som täcks av bidrag från SLL.

Biljettintäkter fördelat på biljetter i löpande priser (Mkr)

| | 2009 | 2008 | 2007 | 2006 | 2005 | 2004 | 2003 | 2002 | 2001 |
|-----------------------------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|
| Periodbiljetter | 3 565 | 3 466 | 2 949 | 2 697 | 2 809 | 2 616 | 2 311 | 2 352 | 2 223 |
| Förköps- och rabattkuponger | 1 261 | 1 291 | 1 129 | 740 | 1 063 | 976 | 755 | 760 | 683 |
| Zonbiljetter och kuponger | 374 | 337 | 354 | 578 | 180 | 194 | 232 | 257 | 293 |
| Övriga biljetter | 17 | 5 | 44 | 34 | 32 | 32 | 31 | 36 | 28 |
| Totalt | 5 217 | 5 099 | 4 476 | 4 049 | 4 084 | 3 818 | 3 329 | 3 405 | 3 227 |

Pris 30-dagarskort inklusive moms (kr)

| | 2009 | 2008 | 2007 | 2006 | 2005 | 2004 | 2003 | 2002 | 2001 |
|---------------------|------|-------------------|------|------|------|------|------|------|------|
| Löpande priser | 690 | 690 ¹⁾ | 620 | 600 | 600 | 600 | 500 | 500 | 500 |
| I 2009 års prisnivå | 690 | 692 | 644 | 637 | 645 | 649 | 542 | 553 | 565 |
| I 1971 års prisnivå | 102 | 102 | 95 | 96 | 97 | 97 | 82 | 83 | 85 |

¹⁾ Från och med 2008-03-01

VERKSAMHETSTAL särskild kollektivtrafik – 2009 (%)

| | 2009 | 2008 | 2007 | 2006 | 2005 | 2004 | 2003 | 2002 | 2001 |
|-------------------------------------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|
| Andel nöjda resenärer ¹⁾ | 91 | 88 | 89 | 90 | 90 | 87 | – | – | – |
| Tidspassning vid resa (inom 10 min) | | | | | | | | | |
| taxi | 94 | 93 | 93 | 93 | 93 | 95 | 95 | 95 | 93 |
| specialfordon | 92 | 92 | 93 | 91 | 89 | – | – | – | – |

¹⁾ Andel resenärer som ger betyg 4–5, för hela resan, i Svensk Kollektivtrafiks kundbarometer.

Antal resor (1 000-tal)¹⁾

| | 2009 | 2008 | 2007 | 2006 | 2005 | 2004 | 2003 | 2002 | 2001 |
|-----------------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|
| Färdtjänstresor | 2 894 | 2 775 | 2 765 | 2 869 | 2 948 | 3 122 | 3 478 | 3 486 | 3 482 |
| Sjukresor | 660 | 662 | 689 | 674 | 637 | 572 | 603 | 585 | 378 |
| Totalt | 3 554 | 3 437 | 3 454 | 3 543 | 3 585 | 3 694 | 4 081 | 4 071 | 3 860 |

¹⁾ Antalsuppgifterna avser det sammanlagda antalet färdtjänstresor i färdtjänstnämnden och SLs färdtjänstverksamhet.

Definitioner

ISA

Intelligent speed adaption, intelligent hastighetsanpassning för busstrafik.

ITS

ITS, Intelligent Transport Systems and Services, är samlingsnamnet för de transportlösningar som på ett eller annat vis använder sig av modern informationsteknologi.

Global Compact

Ett strategiskt FN-initiativ som syftar till att få näringslivet att verka för tio universellt erkända principer inom områdena mänskliga rättigheter, arbetsrätt, miljö och korruptionsbekämpning.

RME

Rapsmetylester är en biodiesel som produceras av rapsolja och metanol. RME är en biokomponent som kan blandas in i vanlig diesel i stor skala.

RTK

Region- och trafikplanekontoret vid Stockholms läns landsting, numera Regionplane-kontoret.

SLL

Stockholms Läns Landsting

Helresa

Varje resenärs resa, från start till mål inklusive byten.

Medelantal anställda

Det totala antalet arbetade arbetstimmar för samtliga anställda dividerat med normalarbetstid per anställd.

MÅLAB

MÅLAB ägs gemensamt av Länstrafiken i Sörmland, Länstrafiken i Örebro, Stockholms läns landsting, Upplands lokaltrafik och Västmanlands lokaltrafik och har till uppgift att fungera som samarbetsforum i gemensamma frågor, med tyngdpunkt på den länsöverskridande tågtrafiken.

Närtrafik

Färdtjänsten i Stockholms läns landsting ansvarar för planeringen av länets service-linjer. Dessa kallas Närtrafiken och ingår i länets samlade utbud av allmän kollektivtrafik.

Nöjda resenärer

Mätningar genomförs av SL månadsvis tio gånger per år genom enkät ombord till cirka 5 200 resenärer per gång. Nöjdhet mäts på en 7-gradig skala. Betygen 5, 6 och 7 anses nöjda.

Personkilometer

Antalet resenärer multiplicerat med den sträcka i kilometer som dessa åker.

Pratorer

En röstfunktion där resenärer med nedsatt syn trycker på en knapp och får information uppläst.

Punktlighet

Andel godkända avgångar (högst 3 minuter efter och högst 1 minut före tidtabell) av beställda avgångar.

Påstigande

Antal gånger resenärerna stiger ombord på något av SLs fordon.

Sittplatskilometer

Antalet tillgängliga passagerarsäten multiplicerat med den sträcka som fordonet körs.

Skattefinansieringsgrad

Den andel av kostnaderna för SLs verksamhet som täcks av bidrag från SLL.

Sociala medier

Sociala medier betecknar aktiviteter som kombinerar teknologi, social interaktion och användargenererat innehåll. Det kan ta sig uttryck i internetforum, bloggar, wikier, poddradio och artikelkommentarer. (Wikipedia)

Tullsnitt

Infarterna till innerstaden, oftast tullarna.



Produktion: SL i samarbete med Geelmuyden Kiese, Pangea design och Intellecta Infolog

Tryck: Intellecta Infolog, Solna 2010. Miljömärkt Trycksak 341077, 180.

Foto: Dennis Blomberg, Melker Dahlstrand, Janne Danielsson, Jeanette Hägglund, Marcus Kurn, Melker Larsson, Erja Lempinen, Bosse Ljungblom, Helen Nilsson – BBH Arkitekter & Ingenjörer AB, Ingela Norelid.



**AB
Storstockholms
Lokaltrafik**

För mer information
SLs kundtjänst
Telefon 08-600 10 00
sl.se

