Förvaltning för utbyggd tunnelbana
Trafikförvaltningen

TJÄNSTEUTLÅTANDE
2019-09-13

Ärende
FUT 2019-0164
TN 2019-0069
Infosäkerhetsklass
K1 (öppen)

Trafiknämnden
2019-10-01 punkt xx

Delårsrapport 2019 per augusti

Ärendebeskrivning

Ärendet omfattar förslag till delårsrapport för trafiknämnden.
Bilagt återfinns förslag till delårsrapport 2019 per augusti för förvaltning för utbyggd tunnelbana respektive trafikförvaltningen inklusive SL-koncernen och WÅAB.

Beslutsunderlag

Förvaltningschefernas tjänsteutlåtande den 13 september 2019.
Delårsrapport 2019 per augusti, förvaltning för utbyggd tunnelbana inklusive bilagor.
Delårsrapport 2019 per augusti, trafikförvaltningen, SL-koncernen och WÅAB inklusive bilagor.

Förslag till beslut

Trafiknämnden föreslås besluta

att godkänna delårsrapport per augusti 2019 för trafiknämnden och de inom nämndens ansvarsområde ingående verksamheter

att förklara paragrafen omedelbart justerad.

Sara Catoni
Tf förvaltningschef för
trafikförvaltningen

Niklas Bergman
Förvaltningschef för
förvaltning för
utbyggd tunnelbana

Trafiknämnden/trafikförvaltningen

DELÅRSRAPPORT
Augusti 2019

Innehållsförteckning

1. Inledning ... 4
1.1 Väsentliga händelser per augusti 2019 ... 5
2. Styrning, mål och uppdrag ... 7
2.1 Mål ... 7
2.1.1 Uppfyllelse av fullmäktiges mål och indikatorer ... 7
2.1.2 Attraktiv kollektivtrafik i ett hållbart transportsystem ... 7
2.2 Lokala mål och indikatorer ... 12
2.3 Uppdrag ... 12
2.4 Intern kontroll ... 12
2.5 Anmodan ... 14
3. Verksamhet ... 15
3.1 Avtal och upphandlingar ... 15
3.2 Verksamhet, övrigt ... 16
3.3 Resande i kollektivtrafik ... 20
4. Ekonomi ... 26
4.1 Resultat ... 26
4.1.1 Avvikelse utfall i jämförelse med periodiserad budget ... 27
4.1.2 Prognos i jämförelse med budget ... 29
4.1.3 Specifikation - Bemanningskostnader inklusive inhyrd personal ... 32
4.1.4 Specifikation - Resultat per trafikindelning ... 33
4.2 Åtgärdsprogram för en ekonomi i balans ... 33
4.3 Investeringar ... 34
4.3.1 Utfall i jämförelse med budget ... 34
4.3.2 Prognos jämfört med årets budget ... 34
4.3.3 Investeringsobjekt ... 35
5. Personal och kompetensförsörjning ... 43
5.1 Bemanning – helårsarbeten och kostnadsutveckling ... 44
5.1.1 Avvikelse helårsarbeten i jämförelse med periodiserad budget ... 44
5.1.2 Prognos helårsarbeten i jämförelse med budget ... 45

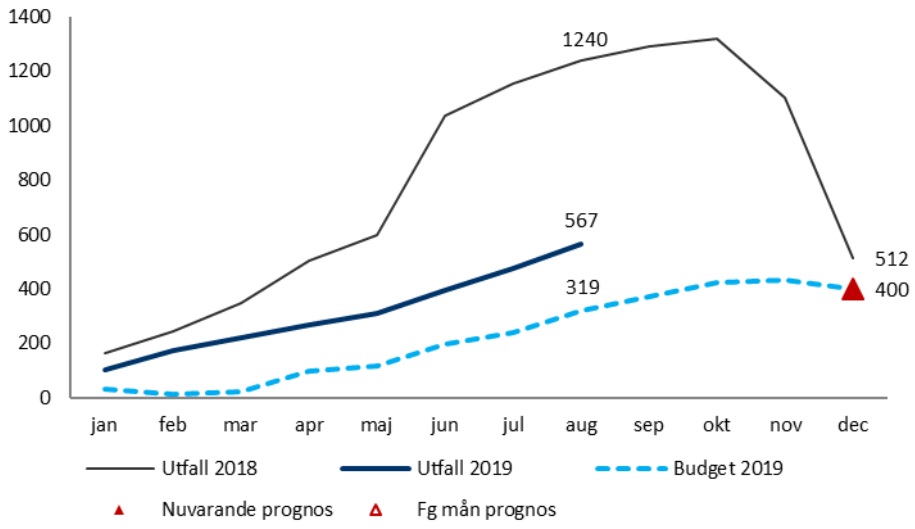
5.2 Sjukfrånvaro 45
6. Risker och möjligheter 46
7. Ledningens åtgärder 46
8. Nämnd-/styrelsebehandling 49

1. Inledning

Trafikförvaltningen bidrar till region Stockholms uppdrag genom att handla upp och utveckla kollektivtrafiken utifrån resenärens och regionens behov, i ett välskött, robust system inom givna ekonomiska ramar. Verksamheten bedrivs genom AB Storstockholms Lokaltrafik med dotterbolag (SL)[1].

Trafikförvaltningen gick in i år 2019 med en budget i balans och årsprognosen indikerar fortsatt ekonomisk balans. Årets resultat bedöms i prognosen till 400 mkr och är därmed oförändrad mot budget. Utfallet per augusti uppgår till 567 mkr vilket överstiger periodens budget med 248 mkr. Prognosen inkluderar en intäktsförstärkning genom högre resandeutveckling än förväntat vilket bland annat reduceras av utrangeringar och ökade drift- och underhållskostnader.

Diagram: Resultat 2019 jämfört med resultat 2018 och budget 2019.



Investeringsutfallet prognostiseras till 5 583 mkr, eller 92 procent, jämfört med budgeterat 6 091 mkr.

Andelen resenärer som är nöjda med den allmänna kollektivtrafiken uppgår till 80 procent. Inom skärgårdstrafiken uppgår andelen till 96 procent. Resultatet för andel nöjda resenärer med pendeltågstrafiken har ökat markant och uppgår till 71 procent vilket är en ökning med

[1] Waxholms Ångfartygs AB (WÅAB) ingår som ett dotterbolag i SL-koncernen fr o m 1 juli 2019. Förvaltning för utbyggd tunnelbana redovisas separat till trafiknämnden.

10 procentenheter jämfört med samma period föregående år och över målet på 70 procent.

Andelen resenärer som känner sig trygga i kollektivtrafiken har ökat jämfört med samma period 2018 och uppgår till 72 procent och det i en tid när upplevd trygghet i samhället i stort minskar. Sedan föregående år har stort fokus legat på att öka tryggheten för resenärerna. Efter att ha testat kroppskameror för biljettkontrollen under årets första månader blir avtalet permanent.

Resandet med kollektivtrafiken på land har ökat med 2,3 procent jämfört med motsvarande period 2018. Kollektivtrafiken på vatten har däremot minskat med 3,6 procent jämfört med motsvarande period 2018, vilket främst beror på minskat resande med Djurgårdslinjen (ombyggnad Slussen). För övriga pendelbåtslinjer har däremot resandet ökat.

Antal anställda var per sista augusti 874 varav 815 tillsvidareanställda och 59 visstidsanställda. Antalet vakanser uppgick till 130, varför kompetensförsörjning fortsatt är ett viktigt fokusområde för förvaltningen.

1.1 Väsentliga händelser per augusti 2019

Under året har det skett ett antal väsentliga händelser inom verksamheten där ett urval återges nedan.

- Upprustning av återstående söderströmsbroar och spåranläggning färdigställdes enligt plan i juli.
- Flytt av tunnelbanans relärum vid Slussen har genomförts för att ge utrymme åt stadens arbeten, en viktig förutsättning för framdriften i Slussenprojekten.
- Tillgänglighetsanpassning av fyra Djurgårdsfärjor färdigställdes inför sommartrafiken.
- Nynäslinjens pendeltågsstation Vega invigdes den 1 april.
- Bron över Ulvsundaleden på Tvärbanans Kistagren (vid Bromma Blocks) lyftes på plats i mars.
- Roslagsbanans nya depå i Molnby har döpts till Vallentunadepån, där också stommen har rests under perioden.
- Under midsommarhelgen var det avtalsstart för två trafikavtal Buss, Sigtuna/Upplands, Väsby/Vallentuna och Ekerö. Den förstnämnda

bytte trafikentreprenör från Arriva till Transdev. I samband med trafikstarten började fem nya elbussar att rulla.

- Nytt avtal E41M avseende Linje 7N, Museal Spårvagnsupplevelse, har tilldelats AB Stockholms Spårvägar med avtalstid till 2026. Resenären ges därmed möjlighet att få resa med fordon från olika tidsepoker.
- Inom skärgårdens avtalsområden har område E39D2 tilldelats Madam Rederi AB i februari, vilket innebär att tre av fyra avtalsområden är klara med tilldelad avtalstid på 10 år.
- Tillägg till pendeltågsavtal E24 Uppdragsavtalet, har tecknats rörande mätpunkter för punktlighet och för reglering av avtalsmässigt inställd trafik.
- Upphandling av busstrafik inom Norrort (E35), Nacka/Värmdö (E36), Huddinge/Botkyrka/Söderort (E37), Norrtälje (E38) samt upphandling av Roslagsbanan (E34) pågår och anbudsdokumentation kommer att skickas ut i september.
- Trafikförvaltningen bytte under juni det befintliga, hårdvarubaserade fordonssystemet för bussar mot ett digitalt gränssnitt för utbyte av trafikinformation. Först ut att tillämpa lösningen är trafikutövarna i bussavtal E31 (Sigtuna, Upplands Väsby och Vallentuna) samt E32 (Ekerö).
- Det är numera möjligt att i reseplaneraren på webbplatsen sl.se söka resor med andra trafikaktörer än SL.
- Resenärerna kan validera sina digitala Movingobiljetter[2] i SL-trafiken efter teknisk lansering i början av året.

[2] Movingo är en pendlarbiljett för resor i Mälardalen

2. Styrning, mål och uppdrag

2.1 Mål

2.1.1 Uppfyllelse av fullmäktiges mål och indikatorer

Mål	Indikator	Utfall	Målvärde nämnd/ bolag	Målvärde fullmäktige	Prognos-uppfyllelse indikator *
Attraktiva resor	**Nöjda resenärer - allmän kollektivtrafik**	80%	>=75%	>=75%	●
	Nöjda resenärer - allmän skärgårdstrafik	96%	>=91%	>=91%	●
Trygga resor	**Andel resenärer som känner sig trygga i allmän kollektivtrafik på land och med pendelbåtar**	72%	>=78%	>=78%	◆
Effektiva resor	**Andel förnybar energi i kollektivtrafiken**	**	92%	>=92%	–
	Kostnad per personkilometer, SL-trafiken	**	<=3,32kr	<=3,32kr	–
	Tusental påstigande en vanlig vardag	2 794	2 936	>=2 936	◆
	Kollektivtrafikens andel av de motoriserade resorna	**	>=51%	>=51%	–
Tillgänglig och sammanhållen region	**Busstrafik, fungerande automatiskt inre utrop**	**	>=87%	>=87%	–

* Jämfört med nämnds/bolags målvärde om det finns, annars mot fullmäktiges målvärde

** Indikatorerna mäts per helår

2.1.2 Attraktiv kollektivtrafik i ett hållbart transportsystem

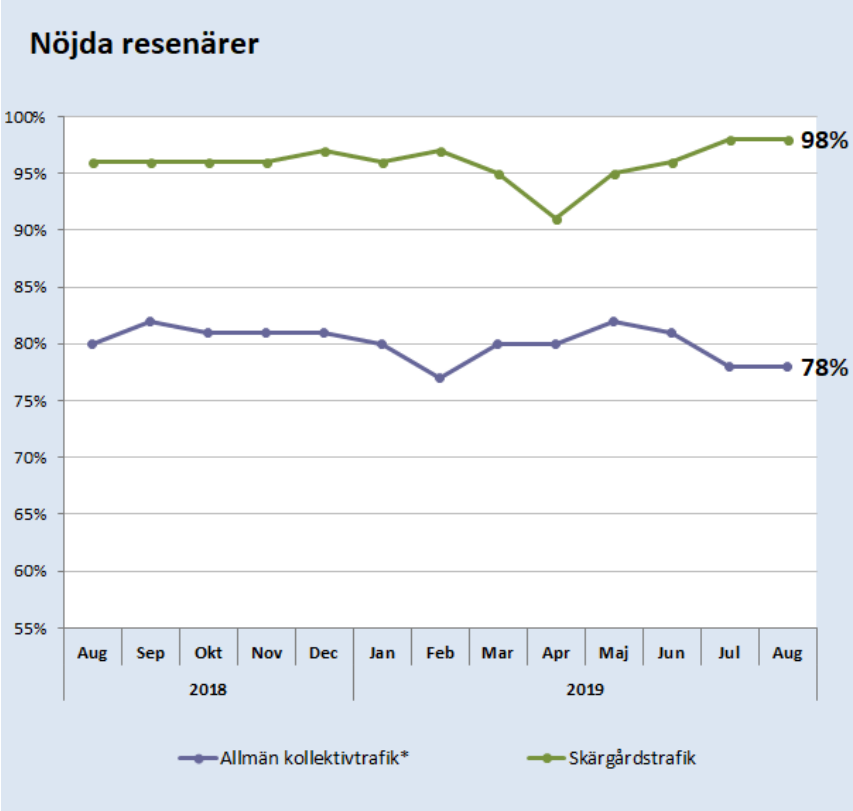
Attraktiva resor

”God tillgänglighet genom tidhållning och turtäthet gör resorna med kollektivtrafiken attraktiva. Därtill är linjetätheten viktig, liksom att det är enkelt att resa kollektivt. Andra betydelsefulla faktorer är restid, pris, trafikinformation och ett positivt bemötande. ”

Målet attraktiva resor bedöms uppnås för 2019. För andelen nöjda resenärer i allmän kollektivtrafik och i allmän skärgårdstrafik är trenden

över tid stabil och prognosen 2019 för båda indikatorn överstiger årsmålet. Pendeltågstrafiken har ökat med 10 procent jämfört med samma period föregående år och har nu ett ackumulerat utfall över mål.

Diagram: Andel nöjda resenärer (månadsvärden)



Utfallen för nöjda resenärer har varierat under 2019. Efter fallet i februari, som bedöms bero på problem med vädret samt en del avstängningar och stopp i trafiken, präglades mars av återhämtning. Stabilitet och ytterligare förbättringar mellan april och juni resulterade i bra nivåer på nöjdhet för alla trafikslag. Den reducerade trafiken i juli påverkade nöjdheten på så gott som alla trafikslag. Avstängningar och neddragningar, några i områden med många påstigande, såsom avstängd trafik mellan Centralen och Slussen på grund av upprustning av Söderströmsbron (röda linjen) och inget stopp vid Fridhemsplan (gröna linjen), ledde till en del missnöje. Samtidigt kan man se att resenärerna har förståelse för att renoveringsprojekt behöver genomföras då nöjdheten ligger fortsatt över målen för alla trafikslag, inklusive tunnelbanan som är det mest drabbade.

Indikator (rapporteras per tertial)	Utfall	Utfall fg år	Prognos-upp-fyllelse indikator	Mål-värde nämnd/ bolag	Mål-värde full-mäktige
Nöjda resenärer - allmän kollektivtrafik *(Regionfullmäktige)*	80%	80%		>=75%	>=75%
Kommentar Andelen nöjda resenärer i allmän kollektivtrafik är 80 procent, samma resultat som för motsvarande period föregående år och överstiger målet om 75 procent. Prognosen för år 2019 baseras på en fortsatt stabil trend på en nivå om 80 procent. *Ack utfall tom juli.*					
Nöjda resenärer - allmän skärgårdstrafik *(Regionfullmäktige)*	96%	96%		>=91%	>=91%
Kommentar Andelen nöjda resenärer i allmän skärgårdstrafik är bibehållen på 96 procent jämfört med samma period föregående år och överstiger därmed målet om 91 procent. Trenden över tid är stabil. Prognosen för allmän skärgårdstrafik är oförändrad och uppgår till 96 procent. *Ack utfall tom juli.*					

Trygga resor

”Det är viktigt att kollektivtrafiken upplevs trygg så att människor vill och vågar åka kollektivt oavsett trafikslag och tid på dygnet. Resenärer som reser själva ska känna sig trygga även på kvällar och nätter.”

Trygga resor var ett nytt mål för trafikförvaltningen från och med 2018. Fokus 2018 var att öka tryggheten i kollektivtrafiken. Under 2019 har trygghetsarbetet utvecklats vidare. En samlad kravställning avseende trygghet har genomförts i trafikupphandling E34 Roslagsbanan samt upphandling av busstrafik inom Norrort (E35), Nacka/Värmdö (E36), Huddinge/Botkyrka/Söderort (E37) och Norrtälje (E38). Förberedelser pågår för ett pilotprojekt avseende en trygghetsapp som komplement till trygghetsnumret och planering har påbörjats inför upphandling av trygghetsresurser avseende utsatta grupper och områden.

Målet för trygga resenärer[3] bedöms som utmanande att nå 2019 och även om trenden är positiv, bedöms inte målet kunna nås för 2019. Det som mäts är den upplevda tryggheten och den påverkas av fler aspekter än de som

[3] Trygga resenärer ingår som en del i Upplevd kvalitet, vilken är trafikförvaltningens månatliga ombordundersökning i SL-trafiken som mäter nöjdheten bland resenärerna. Undersökningen omfattar ett antal frågor kring hur resenärerna upplever kollektivtrafiken. Upplevd kvalitet omfattar trafikslagen tunnelbana, pendeltåg, lokalbana, buss samt pendelbåt. Från och med år 2019 mäts även skärgårdstrafiken på samma sätt som övriga trafikslag.

trafikförvaltningen kan påverka. De åtgärder som förvaltningen tillsammans med trafikentreprenörer och andra samverkansaktörer vidtar, bidrar och förväntas bidra framgent till en fortsatt positiv utveckling.

Indikator (rapporteras per tertial)	Utfall	Utfall fg år	Prognos-upp-fyllelse indikator	Mål-värde nämnd/ bolag	Mål-värde full-mäktige
Andel resenärer som känner sig trygga i allmän kollektivtrafik på land och med pendelbåtar *(Regionfullmäktige)*	72%	70%	◆	>=78%	>=78%
Kommentar Andel resenärer som känner sig trygga i allmän kollektivtrafik på land och med pendelbåtar har ökat med två procentenheter till 72 procent jämfört med samma period 2018. Utfallet understiger målet om 78 procent. Tryggheten i tunnelbanan har minskat jämfört med samma period 2018. För övriga trafikslag är tryggheten oförändrad eller har ökat. Prognosen är 74 procent för år 2019. Målet är utmanande med hänsyn till att den ökade känslan av otrygghet allmänt i samhället (BRÅ, nationella trygghetsundersökningen NTU 2018). *Ack utfall tom juli.*					

Effektiva resor

”Kollektivtrafiken ska vara effektiv och ha låg negativ inverkan på miljön och på människors hälsa. Utvecklingen av kollektivtrafiken kräver att samhällets resurser används på ett så effektivt sätt som möjligt.”

För att uppnå målet effektiva resor måste produktiviteten och effektiviteten i verksamheten öka, kollektivtrafikens andel av de motoriserade resorna öka och arbetet med hållbar miljöpåverkan fortsätta. Målet effektiva resor bedöms uppnås för 2019.

Trafikförvaltningen arbetar kontinuerligt med effektiviseringar av verksamheten och i samband med arbetet med budget 2020 tas en effektiviseringsplan fram.

Att nå målet avseende kollektivtrafikens andel av de motoriserade resorna är utmanande. Trafikförvaltningen har under 2019 påbörjat framtagande av en plan för ökade marknadsandelar.

Utvecklingen inom hållbar miljöpåverkan är fortsatt positiv, till exempel inom användningen av förnybar energi, minskade utsläpp av kväveoxider och partiklar.

Indikator (rapporteras per tertial)	Utfall	Utfall fg år	Prognos-upp-fyllelse indikator	Mål-värde nämnd/ bolag	Mål-värde full-mäktige
Tusental påstigande en vanlig vardag *(Regionfullmäktige)*	2 794	2 731	◆	2 936	>=2 936

Kommentar

Antalet genomsnittligt påstigande en vanlig vardag i kollektivtrafiken på land uppgår till 2 794 tusen genomsnittligt påstigande vilket är en ökning med 2,3 procent jämfört samma period föregående år. För pendeltåg, lokalbana och buss har resandet ökat men för tunnelbana har det minskat. Störst tillväxt jämfört med samma period 2018 har pendeltågen och lokalbanor haft. Påstigande varierar över säsong och är normalt lägre under sommarsäsongen.

Prognosen för antalet genomsnittliga påstigande en vanlig vardag för år 2019 uppgår till 2 860 tusen, det vill säga 2,6 procent lägre än målet om 2 936 tusen påstigande men prognosen är 1,6 procent högre än utfallet för helår 2018. Den lägre prognos beror främst på de omfattande ombyggnationsprojekt som påverkar tunnelbanetrafiken samt på framkomlighetsproblematiken för busstrafiken i innerstaden. Se vidare avsnitt resande.

Ack utfall tom juli.

Tillgänglig och sammanhållen region

”Kollektivtrafiken ska vara tillgänglig för dem som bor och vistas i regionen. Den ska skapa närhet till arbete, utbildning, service och rekreation utifrån olika behov och förutsättningar. "

Målet tillgänglig och sammanhållen region 2019 bedöms uppnås. Indikatorerna under målet mäts per helår. Trafikförvaltningen arbetar med att utveckla den regionala tillgängligheten, till exempel genom framtagande av trafikplan 2050. Planen syftar till att beskriva kollektivtrafikens utveckling på lång sikt samt hur den utvecklingen bör se ut för att uppnå de regionala målen i det regionala trafikförsörjningsprogrammet (TFP) och RUFS 2050. Exempel på andra uppdrag är utveckling av kollektivtrafik på landsbygden, anropsstyrd trafik och utredning av nya pendelbåtslinjer. Trafikförvaltningen har även kontinuerlig dialog med kommuner för att bebyggelsetillskott ska ske i nära anslutning till kollektivtrafik.

Ett antal åtgärder för att öka tillgängligheten på bussar och bytespunkter pågår. Pilotprojekt för ledsagning buss till buss på fyra stora bytespunkter har genomförts och i december 2018 började ett helt tillgänglighetsanpassat fartyg trafikera i ordinarie trafik. Tillgänglighetsanpassning av fyra djurgårdsfärjor färdigställdes inför sommartrafiken. Ett arbete pågår även för att komplettera ledstråk på citybanans stationer Stockholm City och Odenplan samt ledstråk från tunnelbaneplattformar till hiss och rulltrappa som förbindelselänk. Automatiskt inre utrop på bussar har förbättrats och bidrar till ökad tillgänglighet.

2.2 Lokala mål och indikatorer

Trafiknämnden/trafikförvaltningens lokala mål och indikatorer för kärnverksamheten, som styr mot de av regionfullmäktige beslutade målen, återfinns i bilaga Lokala mål och indikatorer.

2.3 Uppdrag

Återrapportering av trafiknämnden/trafikförvaltningens uppdrag, återfinns i bilaga Uppdrag. Trafiknämnden/trafikförvaltningen har 31 uppdrag. Status samt hur uppdragen fördelar sig per övergripande mål framgår av nedanstående tabell.

Status för uppdrag per mål	Ej påbörjad	Pågende enligt plan	Pågående med avvikelse	Avslutad
Långsiktigt hållbar ekonomi	1	3	0	3
En hållbar region Stockholm	0	3	0	3
Attraktivkollektivtrafik i ett hållbart transportsystem	0	12	4	2
Summa	1	18	4	8

2.4 Intern kontroll

2.4.1 Arbetet med intern kontroll

Trafikförvaltningen bedriver ett systematiskt arbete med att identifiera, värdera och hantera risk, både för att fatta verksamhetsbeslut men även för att följa upp huruvida beslutade mål kommer att uppnås.

Trafikförvaltningen arbetar i enlighet med ”Policy för internkontroll för Stockholms läns landsting och bolag” från 2013. Enligt trafikförvaltningens rutin för framtagande av interkontrollplan för ett visst verksamhetsår görs riskanalyser både på avdelningsnivå i verksamheten och av trafikförvaltningens ledningsgrupp avseende övergripande styrningsfrågor och med syftet att redovisa trafikförvaltningens samlade risktolerans. Arbetet utförs enligt samma tidplan som för verksamhetens budgetarbete.

För det aktuella verksamhetsåret finns en särskild plan för uppföljning av de föreslagna riskhanteringsåtgärderna med syfte att följa upp att åtgärder för riskhantering fungerar tillfredsställande inom trafikförvaltningens verksamhet. Genom den tertialvisa ledningsrapporteringen görs

uppföljning som redovisas i särskild ordning till trafiknämnden och till regionledningskontoret. Den uppdaterade internkontrollplanen presenteras som bilaga till aktuell verksamhetsrapport. Trafikförvaltningen har sedan det andra tertialet 2018 även redovisat internkontrollplanen i systemlösningen Stödet (Stratsys). Enligt Region Stockholm budget ska regionstyrelsen under 2019 fastställa uppdaterade riktlinjer för internkontroll inom Region Stockholm.

Det är en stegvis förändringsresa för trafikförvaltningen att säkra en korrekt riskvärdering av vår förmåga att uppfylla verksamhetens mål. Det krävs en utvecklad ansats som bland annat inkluderar en grundlig genomgång av verksamhetens processer på samtliga nivåer, ett tydligare processorienterat arbetssätt, identifierade risker, identifierade kontroller och uppföljning av kontroller samt åtgärder (testning).

2.4.2 Resultat och analys från riskbedömning

I internkontrollplanen för 2019 fanns fyra högt värderade risker och två av dessa har fått en lägre värdering i delårsrapporteringen på grund av vidtagna åtgärder. Nedan sammanfattas de två risker som fått en hög riskvärdering.

Att trafikförvaltningen inte har fullgott brandskydd i tunnelbana
Trafikförvaltningen har under 2018 genomlyst brandskyddet i tunnelbanan och under kommande år planeras de identifierade bristerna att åtgärdas. För att trafikförvaltningen skall bibehålla kontroll över det systematiska brandskyddsarbetet ska brandskyddssamordningen utvecklas. Samtliga åtgärder planeras att fullföljas under en treårsperiod. Arbetet fortlöper enligt plan.

Investeringar når inte effektmål
Att trafikförvaltningens investeringsstyrning brister kan få till konsekvens att investeringar inte uppnår effektmål avseende tid, ekonomi och kvalitet. Vidare innebär denna risk främst att investeringar inte kan levereras i tid/kostnad på grund av försenade detaljplaner, överklaganden, nya krav, begränsat med tillgängliga leverantörer. Under 2019 har trafikförvaltningen fortsatt utveckla den löpande styrningen och arbetssätt samt förtydligat roller och stärkt kompetensen i investeringsprocessen från tidiga skeden till effekthemtagning.

För övriga risker hänvisas till bilaga Uppföljning av Internkontrollplan per augusti 2019.

2.4.3 Försäkran

Trafiknämnden och styrelsen för SL-koncernen inklusive dotterbolag har försäkrat sig om att man genom förvaltningschefen/bolagschefen vidtagit nödvändiga åtgärder för att uppnå en tillräcklig internkontroll inom verksamheten, i enlighet med Policy för intern kontroll LS 1303-0431.

2.5 Anmodan

Trafiknämnden har fått följande anmodan från region Stockholm:

- Regionstyrelsen anmodar samtliga nämnder och bolag att fortsatt säkerställa åtgärder för att minska konsultkostnader och att intensifiera arbetet med att skifta ut konsulter.
- Regionstyrelsen anmodar de nämnder och bolag där arbete fortfarande pågår med att säkerställa att de nödvändiga interna kontrollerna är på plats för ett effektivt och ändamålsenligt nyttjande av konsulter att intensifiera detta arbete.
- Regionstyrelsen anmodar de nämnder och bolag som inte uppnår resultatkrav enligt beslut i fullmäktige att säkerställa åtgärder för en ekonomi i balans. (Waxholms Ångfartygs AB)
- Regionstyrelsen anmodar de nämnder och bolag med en investeringsverksamhet att intensifiera arbetet med styrning och uppföljning av investeringar genom att proaktivt och löpande arbeta med kvalitetssäkring av investeringarnas prognoser. Status, avvikelser och risker följs upp i regionens tertial-, delårs- och årsrapportering.
- Regionstyrelsen anmodar samtliga nämnder och bolag att ytterligare intensifiera sitt arbete med att integrera informations- och it-säkerhet i sina verksamhetsprocesser och att ha ett tydligt fokus på att åtgärda identifierade avvikelser beträffande styrning, ledning och regelefterlevnad inom området.
- Regionstyrelsen anmodar samtliga nämnder och bolag att ytterligare intensifiera sitt arbete med säkerhet och krisberedskap.

För återrapportering, se bilaga Anmodan.

3. Verksamhet

3.1 Avtal och upphandlingar

Sjötrafik
Nytt avtal för pendelbåtslinje 80 Nybroplan-Frihamnen, har tecknats med Rederi AB Ballerina. Avtalet löper över sex år, från årsskiftet 2019/2020. Idag reser 1,1 miljoner passagerare per år med linje 80, vilket gör den till en av de största linjerna i hela sjötrafiken. Dessutom utökas trafiken till Tranholmen och Storholmen året runt, och inte bara på sommaren.

Två nya godsavtal är tilldelade under året, linje 64 och 65. Under perioden upphandlades och tilldelades ny leverantör för WÅAB:s helikoptertrafik. Avtalet har emellertid överprövats två gånger och trafiken körs tills vidare med den tidigare leverantören i väntan på svar från domstol.

Inom skärgårdens avtalsområden har område E39D2 tilldelats Madam Rederi AB i februari och tre av fyra avtalsområden är därmed klara med avtalstid på 10 år, det vill säga 90 procent av skärgårdstrafiken. Blidösundsbolaget tilldelades kontrakt för de största avtalsområdena i skärgården under 2018, E39B och E39C. De nya avtalen ersätter interimsavtal E29x. Upphandling avseende området i mellanskärgården, E39D1, avbröts på grund av bristande konkurrens. Ny upphandling påbörjas hösten 2019 enligt plan.

Buss och lokalbana
Upphandling av busstrafik inom Norrort (E35), Nacka/Värmdö (E36), Huddinge/Botkyrka/Söderort (E37), Norrtälje (E38) samt Roslagsbanan (E34) pågår och anbudsdokumentation kommer att skickas ut i september.

Utvecklat arbetssätt och strukturkapital från E34-E38 har nyttjats i arbetet med behovsanalys inför kommande tunnelbaneaffär (E40). Planeringsstudien för E40 har påbörjats och fortsätter in i början av 2020.

Nytt avtal avseende E41M på Linje 7N har tilldelats AB Stockholms Spårvägar med avtalstid från december 2019 till augusti 2026. Avtalet inkluderar elva olika spårvagnar av äldre modell från perioden 1910-1960 som kommer att driftsättas 2020. Fordonen erbjuder resenärer möjligheten att resa med tåg från olika tidsepoker och samtidigt stärka SL:s varumärke.

För lokalbanor har ett supportavtal tecknats med Ansaldo avseende

signalsystemet på Roslagsbanan. Ett tilläggsavtal har även tecknats med Stockholms Spårvägar avseende GDPR[4].

Pendeltåg
Avtal har tecknats under perioden avseende tilläggsavtal till uppdragsavtalet E24, dels för mätpunkter för fastställande av trafikutövarens punktlighet och dels för reglering av avtalsmässigt inställd trafik.

Anläggning med mera
Avtal har i juni tecknats med CGI om IT-drift och IT-support. I avtalet hanteras verksamhet som utgör grunden för samtliga IT-lösningar för trafikförvaltningens verksamheter. CGI tilldelades kontraktet redan i oktober 2018, men upphandlingen överprövades av flera parter. I början av juni blev det klart att trafikförvaltningen har vunnit samtliga mål i Förvaltningsrätten, Kammarrätten och Högsta förvaltningsdomstolen. Förvaltningen kunde därmed börja att överföra den IT-drift som idag hanteras av Evry till CGI. Avtalslängden är fyra år med möjlighet till förlängning i som längst 10 år.

Upphandling av Telesystemsavtal (Tele UH 2019) har tilldelats och kontrakt kommer att tecknas med InfraNord AB när SUA-avtal[5] är tecknat. Arbete har under perioden pågått avseende underhållsavtal för bana, el och signal (UH2022) samt avseende trafikledning inom sjötrafiken liksom för upphandling av kundtjänstavtal.

Efter test av kroppskameror för biljettkontroll under årets första månader, permanentas avtalet med ambitionen att kontrollanter ska vara utrustade med kameror innan årets slut.

3.2 Verksamhet, övrigt

Trafik
Sommaravstängningar innebär extra påfrestningar för resenärer och övriga berörda. Trots omfattande avstängningar i spårtrafiken under hela

---

4 Dataskyddsförordningen (GDPR, The General Data Protection Regulation) gäller i hela EU och har till syfte att skapa en enhetlig och likvärdig nivå för skyddet av personuppgifter så att det fria flödet av uppgifter inom Europa inte hindras.

5 SUA – säkerhetsskyddad upphandling med säkerhetsskyddsavtal

sommarperioden som inneburit ökad trängsel, minskad turtäthet och förlängda restider för SL:s resenärer, har inkomna kundsynpunkter varit förhållandevis få och resultatet från punktlighetsmätningarna vittnar om en stabil trafik inom samtliga spårtrafikområden.

I tunnelbanetrafiken har tre parallella arbeten inneburit utmaningar både avseende upprätthållande av tillräcklig kapacitet och planering av trafikinformation

- Upprustning av station Fridhemsplan (13/6-1/9)
- Arbeten vid Gullmarsplan, utbyggd tunnelbana (FUT) (24/6-16/8)
- Avstängning ”Getingmidjan”, upprustning av Söderströmsbroarna, (1/7- 12/8).

En stor utmaning, förutom trängsel, var förknippad med begränsningar i signal- och trafikinformationssystemen som gav upphov till störningar i både reseplaneraren och realtidsinformationen.
Resultatet från kundnöjdhetsundersökningen på tunnelbanan speglar också den påfrestning som reduceringarna i trafiken inneburit för resenärerna.

Arbeten vid Gullmarsplan (FUT) innebar inställd trafik mellan Globen och Gullmarsplan och en förväntad överflyttning av resenärer till Tvärbanan. För att ta hand om det ökade resenärsantalet trafikerades Tvärbanan utifrån vintertabell under hela sommarperioden.

Den tätare trafikeringen på Tvärbanan gav god effekt även i samband med *getingmidjans avstängning* då påverkan blev mindre kännbar på Tvärbanan än under sommaren 2018. Pendeltågen har också agerat ersättningstrafik för fjärr- och regionaltågstrafiken under avstängningen vilket resulterat i att trängseln upplevdes större i år jämfört föregående år. Detta hanterades genom att tåglängden utökades på turer där trängsel förekom.

Inställd trafik på sträckan Sundbyberg-Jakobsberg under tre veckor (5/7-28/7) i samband med arbeten på Mälarbanan innebar ersättningstrafik med buss till tunnelbanans blå linje, vilket fungerade väl ur ett operativt perspektiv. Kundsynpunkter visar dock på önskemål om andra ersättningslösningar, vilket det finns bättre förutsättningar för, till nästkommande sommaravstängning.

Efter fjolårets problem med rulltrapporna i citybanans stationer har omfattande åtgärder och andra aktiviteter vidtagits.

Haveriutredningens rapport gav underlag för åtgärder med syfte att återställa en säker rulltrappsfunktion och erforderligt arbete utfördes under första tertialet 2019.

Tillgängligheten i citybanans rulltrappor har under sommarmånaderna varit bra. Uppföljning samt analyser görs om samband mellan utförda förbättringsaktiviteter under vintern/våren och sommarens utfall. Utöver detta pågår ett arbete med en långsiktig strategisk plan för rulltrapporna vilket beräknas vara genomfört innan september månads utgång. Planen kommer att utgöra underlag för beslut om vilken väg trafikförvaltningen ska gå gällande den framtida hanteringen av citybanans rulltrappor. Planen beskriver 3 alternativt 4 olika scenarios, där varje scenario beskriver de risker, ökade kostnader och tillgänglighetsaspekter som är relaterade till respektive scenario

I början av året flyttade Keolis sina bussar till Brommadepån, vilka har stått på Pampaslänken nattetid sedan bussbranden i Hornsberg i december. Cirka hundra bussar har åter fått plats i Hornsberg. Arbete har pågått med att bygga om depån för att kunna husera alla bussar igen.

Plan för ökade marknadsandelar
Trafikförvaltningen har fortsatt arbetet med framtagande av ett generellt kunskapsunderlag och genomför studier över stockholmsregionens potential och behov för ökad kollektivtrafikandel. Syftet är att visa i vilka områden, bland vilka målgrupper och i vilka reserelationer som marknadsandelen bör och kan öka.

Strategiskt framkomlighetsarbete
Inom ramen för trängsel- och framkomlighetskommissionen pågår ett gemensamt arbete med Stockholms stad för att mildra effekten av trafikstörande arbeten i gatumiljön, hitta former för att snabbare kunna genomföra trimningsåtgärder i gatumiljön och gemensamt arbeta för de lagändringar som skulle krävas för att bland annat kameraövervaka busskörfält. Ett arbete med en gemensam handlingsplan med Stockholms stad pågår, vilken framför allt fokuserar på trimningsåtgärder på befintliga stombusslinjer i innerstaden. Ett arbete pågår även för 170-linjerna som även går i andra kommuner än Stockholm, där dessa kommuner deltar. Delutredningar gällande kapacitetsstarka fordon och effektivare hållplatsstopp är i avslutande skede.

Regionalt trafikförsörjningsprogram för Stockholms län
Populärversion och tryckt upplaga av trafikförsörjningsprogrammet har spridits till kommuner, trafikverket, offentliga aktörer, intresseorganisationer och andra intressenter samt internt inom Region Stockholm under 2019.

Biljett- och betalsystem
Ett program med målet att skapa nästa generations biljettsystem pågår. I programmet ingår flera projekt med anknytning till biljett- och intäktsområdet. Projekten utvecklar användarvänliga lösningar som senast 2023 fullt ut ska ersätta dagens biljettsystem. Syftet är att leverera en säker, kostnadseffektiv, användarvänlig och framtidssäkrad lösning och samtidigt skapa en samlad teknisk plattform för hantering av biljetter inklusive betalning, visering, validering och ekonomisk redovisning. För närvarande pågår utrullning av optiska läsare för validering av mobila biljetter, utveckling för att utöka utbudet av mobila biljetter i SL:s resenärsapp samt utveckling för att under våren 2020 kunna lansera möjligheten att enkelt kunna resa genom att blippa sitt kontaktlösa bankkort och därmed köpa en biljett.

Det är numera möjligt att i reseplaneraren på webbplatsen sl.se söka resor med andra trafikaktörer än SL. Resenären väljer då alternativet ”Res med andra bolag”. Denna funktion nämns som en del av regionfullmäktiges inriktning för nämnden i Budget 2019. I september lanseras funktionalitet i webbplatsen waxholmsbolaget.se.

Digitalisering
Den digitala transformationen av trafikförvaltningens verksamhet pågår med full kraft. Digitala lösningar är vitala komponenter inom allt från administration till att fysiskt transportera resenärer inom Region Stockholm. För att genomföra denna transformation på ett snabbt och effektivt sätt har ett antal strategiska vägval gjorts och planer har successivt genomförts. Förvaltningen kommer att uppnå:

- *Ökad kontroll* genom en förvaltningsövergripande hantering av IT-projektportföljen.
- *Kortare tid från idé till leverans*. Utvecklingsprocessen har anpassats för att stödja agilitet och samtidigt ge en säkrare driftsättning.
- *Ökad kompetens internt*. Ett stort antal medarbetare har anställts för att bedriva utveckling av digitala lösningar inom några kritiska områden, exempelvis IT-produktionsledning, projektledning,

arkitektur, användargränssnitt, biljett och betalsystem, integrationer, webb- och app-lösningar.
- *Stabil produktion*. För att skapa en stabil och kostnadseffektiv produktion av IT-tjänster har modeller, processer och arbetssätt justerats. Utöver detta har avtalsstrukturer kartlagts. Ett avtal som omfattar drift och support av trafikförvaltningens hela IT-miljö har ingåtts med CGI vilket kommer att medföra bättre leveranser till en lägre kostnad.

Ett exempel på projekt som bidrar till en kostnadseffektiv och flexibel digitaliseringsprocess inom trafikförvaltningen är utbytet av fordonssystem i buss. Först ut att tillämpa lösningen är trafikutövarna i bussavtal E31 (Transdev som kör i Sigtuna, Upplands Väsby och Vallentuna) samt E32 (Arriva som kör på Ekerö).

Tvister
Som tidigare rapporterats initierade AB SL 2017 skiljeförfarande mot Bombardier Transportation AB rörande leverantörens åtagande avseende fordonstyp C20 som är behäftade med fel i form av utmattningsskador.

Ansaldo STS Sweden AB har påkallat skiljeförfarande mot AB SL gällande parternas mellanhavanden i tidigare avtalsrelation rörande leverans av signalsäkerhetssystem till Röda linjen.

3.3 Resande i kollektivtrafik

Resande: Redovisning av antal resande i tusental per trafikslag jämfört med budget och föregående år, samt prognos. Kollektivtrafik på vatten innefattar skärgårdstrafik och pendelbåtslinjer.

Resande kollektivtrafik (totalt tusental)	Utfall 1908	Utfall 1808	Förändr. 1908-1808	Prognos 2019	Budget 2019	Avvik PR-BU	Bokslut 2018 [1]
Kollektivtrafik på land, genomsnitt påstigande[2]	2 794	2 731	2,3%	2 860	2 936	-76	2 814
Kollektivtrafik på vatten, påstigande totalt[2]	3 545	3 678	-3,6%	5 850	6 090	-240	6 072

[1] Föregående års värden kan skilja sig mot vad som tidigare har rapporterats eftersom justeringar görs retroaktivt.

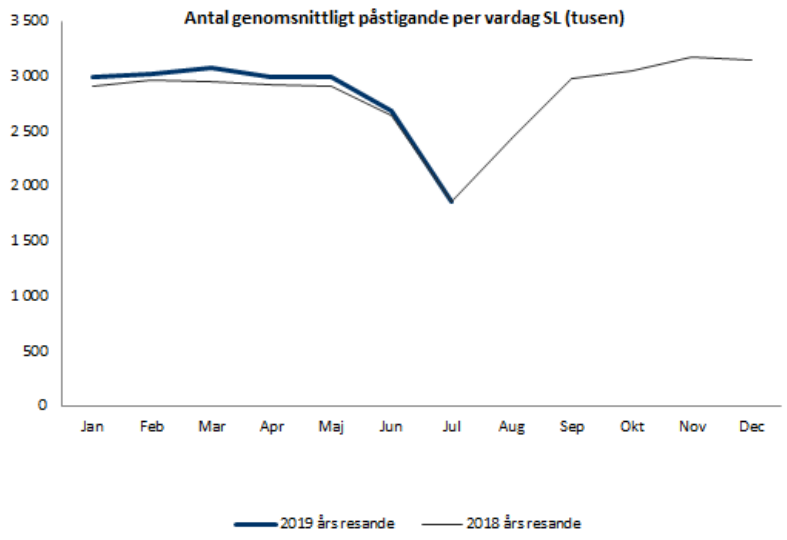
[2] Redovisningen sker med en månaders fördröjning.

Utfall i jämförelse med föregående år[6]

Kollektivtrafik på land, genomsnittligt påstigande

Resandeutvecklingen i kollektivtrafiken på land, mätt som antal genomsnittligt påstigande budgeterades till 2 936 tusen genomsnittligt påstigande per vanlig vardag. Påstigandeförändringen baserad på befolkningsutveckling och disponibel inkomst bedöms vara 1,86 procent. Antalet genomsnittligt påstigande varierar med tid på året. Under första tertialet var det genomsnittliga påstigande över 3 miljoner. Under sommaren har alla trafikslag på land färre antal påstigande än under vintermånaderna.

Diagram: Antalet genomsnittligt påstigande per vardag (månadsvärden)



Antalet genomsnittligt påstigande en vanlig vardag har ökat med 2,3 procent jämfört samma period föregående år. För pendeltåg, lokalbana och buss har resandet ökat men för tunnelbana har det minskat. Störst tillväxt jämfört med motsvarande period 2018 har pendeltågen och lokalbanor haft.

[6] Redovisning av utfall sker med en månads fördröjning. Jämförelser mot föregående år sker gentemot samma period. Ackumulerat utfall respektive år är därmed per juli.

Tabell: Resande i kollektivtrafiken på land per trafikslag

Resande kollektivtrafik (totalt tusental)	Utfall 1908	Utfall 1808	Förändr. 1908-1808	Prognos 2019	Budget 2019	Avvik Prg-BU	Bokslut 2018
Kollektivtrafik på land, genomsnittligt påstigande vanlig vardag[1]	2 794	2 731	2,3%	2 860	2 936	-76	2 814
- varav genomsnittligt påstigande, Buss	1 066	1 051	1,4%	1 074	1 153	-79	1 072
- varav genomsnittligt påstigande, Tunnelbana	1 151	1 171	-1,7%	1 200	1 273	-73	1 211
- varav genomsnittligt påstigande, Pendeltåg	377	318	18,6%	391	334	57	341
- varav genomsnittligt påstigande, Lokalbana	200	191	4,7%	195	176	19	190

[1] Rapporteras med en måndasfördröjning

Antalet genomsnittligt påstigande i *busstrafiken* har ökat med 1,4 procent jämfört med samma period föregående år. Uppgifter om påstigande i perioden kan dock behöva revideras då data från de nya avtal (Ekerö & Märsta) som trätt i kraft i juni medför en förändrad informationsförsörjning som behöver verifieras samt kvalitetssäkras. Ökningen beror främst på ökningar i Järfälla, med anledning av nya linjer till Barkabystaden och Bromma, där busstidtabellerna har synkroniserats med tidtabellen för pendeltåg vilket har gett en ökning av påstigande på linjer som ansluter till Spånga station. Det har även skett en ökning på Innerstaden Linje 6 Ropsten-Karolinska, vilket var en ny linje i början av 2018 som resenärerna alltmer hittat till. Under sommaren har det genomsnittliga påstigande i Innerstaden ökat på grund av avstängningar av tunnelbanetrafiken. Samtidigt har en nedgång av det genomsnittliga påstigandet skett som en effekt av borttagandet av de fria ungdomsbiljetterna under sommaren.

Antalet genomsnittligt påstigande i *tunnelbanan* har minskat med 1,7 procent i jämförelse med samma period föregående år. Minskningen har framförallt varit på röd linje men även blå och grön linje har uppvisar en minskning i antal genomsnittligt påstigande. Det lägre utfallet beror delvis på de avstängningar och ombyggnationsprojekt som påverkar trafiken. Förvaltningen följer fortsatt utvecklingen för att se om, och vilka åtgärder som behöver vidtas.

Antal genomsnittligt påstigande för *pendeltågstrafiken* har ökat med 18,6 procent jämfört med samma period föregående år. Ökningen mot fjolåret förklaras till del av utmaningarna i pendeltågstrafiken under vårvintern 2018 med främst infrastrukturproblem, samt även brist på fordon och förare, som orsakade inställd trafik. Nivån är dock väsentligt över målvärdet för 2019 och trenden i ökningen sedan hösten 2018 är stabil. Den

positiva resandeutvecklingen finns över samtliga pendeltågslinjer. Ökningen av antalet påstigande antas bero på befolkningstillväxten i upptagningsområden, att resenärer i högre grad nyttjar det utökade trafikutbudet (som infördes i och med T18), öppning av ny station i Vega och att förtroendet för pendeltågstrafiken stadigt har förbättrats. Ökningen leder till utmaningar med trängsel och ett behov att hitta trafikutbudslösningar som motsvarar resenärsvolymerna. Till hösten införs trimningar av trafikutbudet i syfte att ännu bättre möta efterfrågan.

Antalet genomsnittligt påstigande för *lokalbana* har ökat med 4,7 procent jämfört med samma period föregående år. Den positiva trenden från föregående år fortsätter med ett ökat resande på Tvärbanan, Roslagsbanan och Spårväg City (ny ändhållplats vid T-centralen). Lidingöbanans utökade trafik i morgonrusningen resulterar även i ett fortsatt ökat resande. Förstärkt trafik har satts in på Tvärbanan i syfte att möta det ökade resandet och motverka trängsel.

Kollektivtrafik på vatten, påstigande totalt

Antalet påstigande i kollektivtrafiken på vatten har minskat med 3,6 procent jämfört med samma period föregående år.

Tabell: Resande i kollektivtrafiken på vatten

Resande kollektivtrafik (totalt tusental)	Utfall 1908	Utfall 1808	Förändr. 1908-1808	Prognos 2019	Budget 2019	Avvik Prg-BU	Bokslut 2018
Kollektivtrafik på vatten, påstigande totalt[1]	3 545	3 678	-3,6%	5 850	6 090	-240	6 072
- varav skärgårdstrafik	1 129	1 139	-0,9%	1 790	1 712	78	1 843
- varav pendelbåtstrafik	2 416	2 539	-4,8%	4 060	4 378	-318	4 229

[1] Rapporteras med en måndasfördröjning

Skärgårdstrafiken visar en svag nedgång. Antal påstigande med skärgårdstrafiken har minskat med 0,9 procent jämfört med samma period 2018, vilket främst beror på en svalare sommar.

Antalet påstigande i *pendelbåtstrafiken* har minskat med 4,8 procent jämfört med samma period 2018. Minskningen beror främst på :

- Linje 82 Djurgårdsfärjorna; fortsatt vikande trend av antalet påstigande till följd av ombyggnaden av Slussen samt av ny sträckning av spårvagnstrafiken på linje 7.
- nedläggningen av försökslinje 85 Riddarfjärden.

Antalet påstigande har ökat på linje 80 Sjövägen, och på linje 89 Ekerö – Gamla Stan. Ökningen på linje 80 förklaras av ökad inflyttning till Nacka samt ombyggnation av Slussen. Ökningen på linje 89 förklaras av att ett nytt trafikavtal trädde i kraft i augusti 2018, med fler turer och helgtrafik.

Prognos i jämförelse med budget

Kollektivtrafik på land, genomsnittligt påstigande

Prognosen för kollektivtrafik på land är oförändrad från föregående prognos men den är 2,6 procent lägre budget 2019 och uppgår till 2 860 tusen genomsnittligt påstigande. Prognosen innebär dock en ökning av antalet genomsnittligt påstigande med 1,6 procent jämfört med utfallet för helår 2018. Skälet till den lägre prognosen är dels de omfattande ombyggnationsprojekten som påverkat tunnelbanetrafiken i sommar och som fortsatt kommer att påverka resandet, samt framkomlighetsproblematiken för busstrafiken i innerstaden.

Prognosen för antal genomsnittligt påstigande i *busstrafiken* är oförändrad mot föregående prognos om 1 074 tusen, vilket är 4,9 procent lägre än målet för 2019 men i linje med utfallet 2018 och hänförs till framkomlighetsproblematiken för busstrafiken i innerstaden.

Prognosen för antal genomsnittligt påstigande i *tunnelbanan* är något längre än föregående prognos och uppgår till 1 200 tusen, vilket är 6,9 procent lägre än målet för 2019 och något lägre än utfallet för 2018. Den lägre prognosen beror på främst på de omfattande ombyggnationsprojekt som har påverkat och kommer att påverka tunnelbanetrafiken.

Prognosen för antal genomsnittligt påstigande för *pendeltågstrafiken* har ökat jämfört med föregående prognos och uppgår till 391 tusen, det vill säga 17,1 procent högre än målet för 2019. Ökningen av prognosen är en konsekvens av det ökade resandet.

Prognosen för antal genomsnittligt påstigande för *lokalbanor* är oförändrad mot föregående prognos och uppgår till 195 tusen, det vill säga 10,8 procent högre än målet för 2019. Ökningen av prognosen är en konsekvens av det ökade resandet med lokalbanor.

Kollektivtrafik på vatten, påstigande totalt

Prognos för antal påstigande i kollektivtrafik på vatten minskar med 3,9

procent jämfört med budget 2019 och föregående prognos.

Prognos för *antal påstigande i skärgårdstrafiken* ökar jämfört med föregående prognos och uppgår till1 790 tusen påstigande, vilket är 4,6 procent högre än målet för 2019. Ökningen av prognosen hänförs till beslut om permanent införande av SL månadskort i skärgårdstrafiken under lågsäsong vilket beräknas få en positiv effekt.

Prognosen för antal påstigande i *pendelbåtstrafiken* minskar jämfört med föregående prognos och uppgår till 4 060 tusen påstigande, vilket är en minskning med 7,3 procent jämfört med målet för 2019. Minskningen av prognosen beror på det betydligt lägre resandet med Linje 82 (Djurgårdslinjen).

4. Ekonomi

4.1 Resultat

Resultaträkning: Trafikförvaltningens resultat 2019 jämfört med budget samt resultat 2018. Verksamhetsinterna intäkter och kostnader ingår ej i resultaträkningen nedan.

Resultat (mkr)	Ack utfall 1908	Ack budget 1908	Avvik utf-bu 1908	Ack utfall 1808**	Föränd fg år %	Prognos 2019	Budget 2019	Avvik PR-BU	Bokslut 2018**
Verksamhetsanslag	6 324	6 324	0	6 175	2,4%	9 487	9 487	0	9 263
Biljettintäkter	5 764	5 608	156	5 415	6,4%	8 822	8 625	196	8 315
Uthyrning fordon	925	925	0	939	-1,5%	1 401	1 387	14	1 406
Uthyrning lokaler	555	538	17	523	6,2%	844	816	28	774
Reklamintäkter	292	235	57	236	24,0%	461	352	108	355
Övriga intäkter	770	889	-119	929	-17,1%	1 170	1 275	-105	1 362
Verksamhetens intäkter	**14 630**	**14 519**	**112**	**14 217**	**2,9%**	**22 184**	**21 943**	**242**	**21 475**
Personalkostnader	-550	-541	-9	-476	15,4%	-874	-854	-20	-748
Köpt landtrafik (SL)	-8 567	-8 659	91	-7 996	7,2%	-13 045	-13 086	40	-12 351
Köpt sjötrafik (WÅAB)	-279	-256	-23	-252	11,0%	-390	-363	-26	-352
Drift och underhåll	-1 460	-1 539	79	-1 299	12,4%	-2 416	-2 387	-29	-2 116
Övriga kostnader	-690	-684	-6	-846	-18,4%	-1 212	-1 018	-195	-2 001
Verksamhetens kostnader	**-11 547**	**-11 679**	**132**	**-10 868**	**6,2%**	**-17 937**	**-17 707**	**-230**	**-17 569**
Avskrivningar	-2 138	-2 163	25	-2 093	2,1%	-3 295	-3 302	7	-3 205
Finansnetto	-379	-358	-21	-16	2284,6%	-552	-534	-18	-189
Resultat*	**567**	**319**	**248**	**1 240**		**400**	**400**	**0**	**512**

* Avser resultat före bokslutsdispositioner och skatt.
** Exklusive färdtjänstverksamheten

Prognosen för årets resultat uppgår till 400 mkr i enlighet med budget. Periodens ackumulerade resultat överstiger periodiserad budget med 248 mkr. Resultatneutrala avvikelser kommenteras ej i detalj.[7]

Periodens utveckling jämfört med budgeterad utveckling
Periodens utfall för verksamhetens intäkter överstiger utfall motsvarande period föregående år med 2,9 procent, att jämföra med budgeterad utveckling för perioden om 2,1 procent. Ökningen jämfört med budgeterad utveckling är huvudsakligen kopplad till ökning av biljettintäkter,

7 Trafiknämndens verksamhetsområden har kostnader där motsvarande intäkter erhålls. Eventuella avvikelser för dessa har ingen påverkan på resultatet. Exempel på detta är externa projekt samt uthyrning av fordon och lokaler.

reklamintäkter och hyresintäkter för lokaler. Reklamintäkterna för 2019 påverkas av en retroaktiv reglering avseende föregående år.

Verksamhetens kostnader för perioden ökar med 6,2 procent jämfört med motsvarande period föregående år, att jämföra med budgeterad kostnadsutveckling för perioden om 7,5 procent. En del av ökningen är påverkad av större poster av engångskaraktär inom köpt trafik samt utrangeringar 2018. Exklusive dessa uppgår periodens faktiska och budgeterade ökning till 4,3 procent respektive 5,9 procent. Ökningen beror dels på en ökning av drift och underhåll med 12,4 procent, i enlighet med budgetens extra satsning på underhåll, och dels på ökning av köpt trafik med 7,3 procent (4,0 procent exklusive poster av engångskaraktär) att jämföra med budgeterat 8,1 procent (4,8 procent exklusive poster av engångskaraktär).

Kapitalkostnadernas utveckling för perioden uppgår till 19,3 procent, vilket beror på föregående års vinst för sålda fordringar som påverkade finansnettot 2018 med 337 mkr. Exklusive denna post uppgår utvecklingen till 2,9 procent att jämföra med budgeterad utveckling om 3,1 procent. Såväl avskrivningar som finansnetto har en något lägre kostnadsutveckling än planerat.

4.1.1 Avvikelse utfall i jämförelse med periodiserad budget

Periodens utfall uppgår till 567 mkr och överstiger periodens budget med 248 mkr. Nedan följer en detaljerad redovisning.

Verksamhetens intäkter

Verksamhetens intäkter överstiger ackumulerad budget med 112 mkr. Avvikelsen beskrivs nedan per resultatrad.

Biljettintäkter

Biljettintäkterna överstiger budget med 156 mkr. En generell volymbaserad intäktsökning kopplad till försäljning av biljetter i SL-trafiken är huvudorsaken. Ökningen är störst för reskassa och enkelbiljetter, där försäljningen i app bidrar mest. Det planerade bidraget för ungdomsbiljetter till regionerna har dock bortfallit efter statligt beslut. Detta medför ökade biljettintäkter men samtidigt minskat statsbidrag jämfört med budget. Se vidare nedan under Övriga intäkter. WÅAB:s biljettintäkter ligger i nivå med budget.

Övriga intäkter
Övriga intäkter som sammanfattar intäkter från uthyrning av fordon och lokaler, reklam och övrigt, understiger budget med 44 mkr. Reklamintäkterna är 57 mkr högre än budget huvudsakligen till följd av avtalsenlig slutreglering avseende Clear Channels reklamförsäljning/merförsäljning 2018. Därtill ökar intäkterna för tillkommande uthyrning av lokaler (17 mkr), främst i AGA-depån och Ulvsundadepån, samt för finansieringsbidrag och vidareförsäljning (20 mkr). Därtill ger en försäkringsersättning, kopplat till branden i Hornsbergsdepån, ett intäktstillskott med 7 mkr.

Intäkter för externa projekt understiger däremot budget med 28 mkr vilket motsvaras av lägre kostnader. Därutöver noteras lägre projektintäkter med 39 mkr främst kopplat till program Roslagsbanans utbyggnad. Slutligen uteblir bidrag med 79 mkr för de avgiftsfria ungdomsbiljetterna, vilka efter statligt beslut inte kom till stånd i år som planerat.

Verksamhetens kostnader
Verksamhetens kostnader understiger ackumulerad budget med 132 mkr. Avvikelsen beskrivs nedan per resultatrad.

Personalkostnader
Personalkostnaderna överstiger budget med 9 mkr, huvudsakligen på grund av intag av resurskonsulter utöver ordinarie bemanning främst kopplat till förvaltningens satsning på digitalisering samt på underhåll av infrastruktur och anläggning. Lönekostnaderna för anställd personal understiger budget eftersom budgeten baseras på full bemanning. Avvikelsen motverkas av intag av resurskonsulter för att täcka vakanser och frånvaro. Se även avsnitt 4.1.3.

Köpt trafik SL
SL-trafikens kostnader understiger budget med 91 mkr. Avvikelsen är främst hänförlig till busstrafiken (54 mkr) huvudsakligen kopplat till lägre index och incitamentskostnader. Därtill påverkar lägre kostnader för incitament inom pendeltåg (22 mkr) samt lägre kostnader för biljettkontrollen (7 mkr).

Köpt trafik WÅAB
Skärgårdstrafikens kostnader överstiger budget med 23 mkr. Avvikelsen beror huvudsakligen på tilläggsavtal med högre pris per trafiktimme och högre incitamentskostnader.

Drift och underhåll
Drift och underhållskostnaderna understiger budget med 79 mkr. Avvikelsen beror främst på lägre kostnader för IT-driften till följd av försenat införande av nytt driftavtal (57 mkr) samt lägre driftpåverkande utgifter från investeringsprojekten än planerat (50 mkr). Ökade kostnader noteras dock kopplat till underhållet av trafikanläggningarna, främst bananläggningen (22 mkr).

Övriga kostnader
Övriga kostnader överstiger budget med 6 mkr. Avvikelsen beror bland annat på en i budget felaktigt bedömd post för kostnadsreducering för nedlagd tid på investeringsprojekt (23 mkr). Därutöver minskar kostnadsreduceringen till följd av vakansläget inom förvaltningen (40 mkr). Kostnaderna ökar också avseende utrangeringar (21 mkr). Avvikelsen motverkas bland annat av lägre kostnader för externa projekt (28 mkr), lager (13 mkr) och lägre driftpåverkande utgifter kopplat till investeringsprojekt (13 mkr).

Kapitalkostnader
Kapitalkostnaderna är i nivå med budget. Högre räntekostnader för dröjsmålsränta motverkas av lägre avskrivningskostnader. Som en följd av en skiljedom har AB SL dömts att betala dröjsmålsränta till Alstom Transport Deutschland GmbH för innehållna fakturabetalningar (21 mkr). Tvisten rör tolkningen av en indexklausul i leveransavtal avseende pendeltåg X60B. Något längre räntebindningar leder till högre ränta, i perioden än budgeterat, för den del av nyupplåningen som planeras upplånas under 2019. Därutöver gjordes ränteomsättningar under andra halvan av 2018 till något högre räntor än budgeterat (4 mkr).

Lägre avskrivningskostnader noteras i perioden främst på grund av förskjutningar av aktiveringar inom diverse projekt, exempelvis gällande IT-projekt bland annat avseende trafikinformation. Motsatt blir avskrivningskostnaderna något högre till följd av lösen av roslagsbanevagnar, retroaktiv nedskrivning samt på grund av nedkortade avskrivningsplaner för äldre tunnelbanevagnar C14/C15.

4.1.2 Prognos i jämförelse med budget
Resultatprognosen för året uppgår fortsatt till 400 mkr i enlighet med budget. Nedan följer detaljerad redovisning.

Verksamhetens intäkter
Verksamhetens intäkter beräknas överstiga budget med 242 mkr.

Biljettintäkter
Biljettintäkterna väntas överstiga budget med 196 mkr. En generell volymbaserad intäktsökning kopplad till ökad försäljning av biljetter i SL-trafiken är huvudorsaken. Försäljning av enkelbiljetter inklusive reskassa prognostiseras öka mest. Det planerade bidraget för ungdomsbiljetter till regionerna har bortfallit efter statligt beslut. Detta medför ökade biljettintäkter men samtidigt minskat statsbidrag jämfört med budget. Se vidare nedan under Övriga intäkter.

Övriga intäkter
Övriga intäkter beräknas öka med 45 mkr jämfört med budget. Reklamintäkterna väntas öka med 108 mkr huvudsakligen till följd av tidigare nämnd slutreglering avseende Clear Channels reklamförsäljning/merförsäljning 2018 samt motsvarande reglering 2019. Därtill beräknas intäkterna öka för uthyrning av lokaler (28 mkr), främst från tillkommande delar i AGA-depån och Ulvsundadepån, samt från finansieringsbidrag (16 mkr) på grund av en högre aktiveringstakt av investeringar än planerat. Vidare förväntas högre intäkter med cirka 45 mkr från vidarefaktureringar av bland annat fordonsuthyrning, bränsle, bevakningstjänster, lager, kundtjänst med mera. Dessutom ger en försäkringsersättning, kopplat till branden i Hornsbergsdepån, ett intäktstillskott med 7 mkr.

Intäkterna för externa projekt väntas dock understiga budget med 49 mkr, vilket motsvaras av lägre projektkostnader. Därutöver beräknas projektintäkterna minska med 31 mkr främst avseende program Roslagsbanan. Slutligen uteblir bidrag med 79 mkr för de avgiftsfria ungdomsbiljetterna, vilka efter statligt beslut inte kommer till stånd i år som planerat.

Verksamhetens kostnader
Verksamhetens kostnader förväntas överstiga budget med 230 mkr.

Personalkostnader
Personalkostnaderna beräknas överstiga budget med 20 mkr, huvudsakligen på grund av intag av resurskonsulter utöver ordinarie bemanning kopplat till förvaltningens satsning på digitalisering samt drift och underhåll. Lönekostnaderna för anställd personal understiger budget eftersom budgeten baseras på full bemanning. Avvikelsen motverkas av

intag av resurskonsulter för att täcka vakanser och frånvaro. Se även avsnitt 4.1.3.

Köpt trafik SL
SL-trafikens kostnader understiger budget med 40 mkr. Avvikelsen är främst hänförlig till busstrafiken som beräknas understiga budget med 67 mkr till följd av lägre kostnader för index avseende bränsle (48 mkr) samt lägre incitamentskostnader inom en del avtalsområden (13 mkr). Avvikelsen motverkas av att kostnaderna för lokalbana ökar med 27 mkr främst till följd av högre VBP-kostnader för tvärbanan kopplat till ett ökat resande.

Köpt trafik WÅAB
Skärgårdstrafikens kostnader förväntas öka gentemot budget med 26 mkr. Avvikelsen beror huvudsakligen på tilläggsavtal med högre pris per trafiktimme och högre incitamentskostnader.

Drift och underhåll
Drift och underhållskostnaderna prognostiseras överstiga budget med 29 mkr. Avvikelsen beror främst på högre kostnader för såväl drift som akut och planerat underhåll inom ett flertal områden inom anläggningsförvaltningen (125 mkr), exempelvis justering av röda linjens signalsystem efter att program Röda linjens uppgradering valt en ny inriktning, anpassningar av Roslagsbanan för att nå program Roslagsbanans effektmål, ökat behov av underhåll av rulltrappor, samt stambyten på stationer. Avvikelsen motverkas av lägre kostnader för driftpåverkande projekt inom investeringsverksamheten (69 mkr), främst avseende program Bussdepåer (hyra för Tomteboda bussdepå under byggtiden), rostskydd på fordonstyp A32 och tillgänglighetsanpassning av djurgårdsfärjorna, samt lägre driftkostnader inom IT-verksamheten (40 mkr) till följd av försenat införande av nytt IT-driftavtal.

Övriga kostnader
Övriga kostnader beräknas bli 195 mkr högre än budget. Avvikelsen beror huvudsakligen på ökade kostnader för utrangeringar (143 mkr). Utredningsarbete pågår inom ramen för investeringsprojekten för att identifiera anläggningsdelar med restvärden som behöver utrangeras till följd av att investeringarna färdigställs och tas i bruk. Prognosen inkluderar ett utrymme för dessa kostnader. En ytterligare orsak till högre övriga kostnader är minskad kostnadsreducering för nedlagd tid på investeringsprojekt (88 mkr), främst till följd av vakansgraden men också

på grund av för högt bedömd budget. Avvikelsen motverkas bland annat av lägre kostnader för externa projekt (49 mkr).

Kapitalkostnader
Kapitalkostnaderna förväntas bli 12 mkr högre än budget. Huvudorsaken är högre räntekostnader för dröjsmålsränta (21 mkr) avseende innehållna fakturabetalningar efter ovan nämnda skiljedomsförfarande. De något högre räntekostnaderna i början av året har successivt minskat i takt med en kraftig räntenedgång.

Avskrivningskostnaderna bedöms hamna något under budget vid årets slut (7 mkr) främst på grund av förskjutningar av aktiveringar inom diverse projekt, exempelvis för IT-projekt bland annat avseende trafikinformation. Därtill blir avskrivningskostnaderna något lägre för Hornsbergsdepån, då utrangeringar gjordes i samband med branden. Förkortad avskrivningstid för gamla tunnelbanevagnar bidrar däremot till ökade avskrivnings-kostnader.

4.1.3 Specifikation - Bemanningskostnader inklusive inhyrd personal

Tabell: Bemanningskostnader

Bemanningskostnader Mkr	Ack utfall 1908	Ack budget 1908	Avvik utf-bu 1908	Ack utfall 1808	Föränd %	Progn 2019	Budget 2019	Avvik Pr-Bu
Summa personalkostnader	**-484**	**-556**	**72**	**-436**	**11,0%**	**-775**	**-877**	**102**
varav lönekostnad	*-297*	*-342*	*45*	*-267*	*11,2%*	*-475*	*-542*	*67*
spec förändring sem- och löneskuld	*7*	*1*	*6*	*5*	*40,0%*	*0*	*2*	*-2*
spec övertid	*-2*	*-2*	*0*	*-2*	*0,0%*	*-4*	*-2*	*-2*
spec sjuklönekostnad	*-4*	*-1*	*-3*	*-3*	*33,3%*	*-5*	*-2*	*-3*
varav PO-pålägg	*-125*	*-118*	*-7*	*-91*	*37,4%*	*-182*	*-186*	*4*
varav pensionskostnad	*-41*	*-71*	*30*	*-58*	*-29,3%*	*-84*	*-111*	*27*
varav övriga personalkostnader	*-20*	*-25*	*5*	*-20*	*0,0%*	*-34*	*-38*	*4*
Inhyrd personal	**-66**	**15**	**-81**	**-40**	**65,0%**	**-99**	**23**	**-122**
Summa bemanningskostnad	**-550**	**-541**	**-9**	**-476**	**15,5%**	**-874**	**-854**	**-20**

Verksamhetens bemanningskostnader utgör cirka 4 procent av trafikförvaltningens totala verksamhetskostnader[8]. Jämfört med föregående år har bemanningskostnaderna ökat med drygt 15 procent främst till följd av fler beslutade tjänster och pågående konsultväxling.

[8] Trafikförvaltningen inklusive AB SL med dotterbolag

Avvikelse utfall i jämförelse med periodiserad budget
Utfallet för bemanningskostnaderna uppgår till 550 mkr, jämfört med budgeterat 541 mkr. Personalkostnaderna understiger budget (72 mkr) medan kostnaderna för inhyrd personal överstiger budget (81 mkr) till följd av vakansläget. Den samlade ökningen av bemanningskostnaderna jämfört med budget beror huvudsakligen på förvaltningens satsning på digitalisering av verksamheten.

Prognos i jämförelse med budget
Vid årets slut väntas bemanningskostnaderna överstiga de budgeterade med 20 mkr. Lägre kostnader för löner motverkas av högre kostnader för inhyrd personal kopplat till vakansläget. Den samlade ökningen av bemanningskostnaderna jämfört med budget beror, som tidigare nämnts, huvudsakligen på förvaltningens satsning på digitalisering av verksamheten.

4.1.4 Specifikation - Resultat per trafikindelning

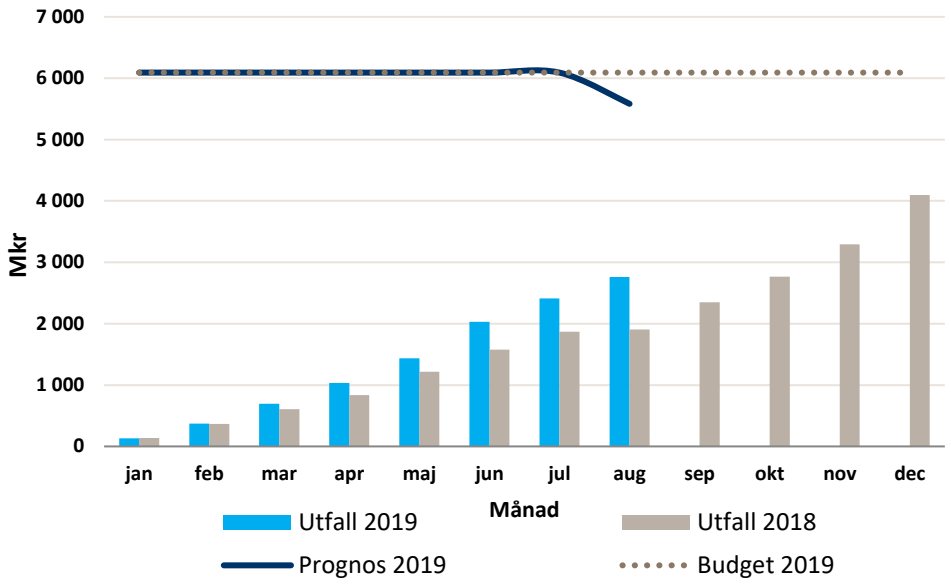
För resultat avseende SL och WÅAB, se bilaga 1-2.

4.2 Åtgärdsprogram för en ekonomi i balans

Trafiknämndens verksamhetsområden går in i år 2019 med en budget i balans. Senaste årsprognos indikerar en ekonomi i balans. Trafikförvaltningen arbetar löpande med effektiviseringar för att varje skattekrona ska användas så effektivt som möjligt.

4.3 Investeringar

Investeringar: Översiktsdiagram som visar trafiknämndens utfall, budget och prognos för 2019.



4.3.1 Utfall i jämförelse med budget

Ackumulerat utfall till och med augusti är 2 760 mkr vilket ger en upparbetningsgrad på 45 procent jämfört med årets budget 6 091 mkr. Upparbetningsgrad per investeringsobjekt redovisas i tabellen nedan, *Investeringsobjekt > 100 mkr med genomförandebeslut*.

4.3.2 Prognos jämfört med årets budget

Investeringsbudgeten för året uppgår till 6 091 mkr. Prognosen för året uppgår till 5 583 mkr och understiger budget med 508 mkr. I tabellen *Investeringsobjekt > 100 mkr med genomförandebeslut* redovisas avvikelser mellan prognos och budget per specificerat objekt.

Nedanstående tabell visar fördelningen mellan ny- och ersättningsinvesteringar.

Investeringar: Ny- och ersättningsinvesteringar.

Investeringar Mkr	Utgift 2019	Prognos 2019	Budget 2019	Budget avvik	Upparb grad (%)
Nyinvesteringar	1 710	3 796	4 278	-482	40%
Ersättningsinvesteringar	1 050	1 786	1 813	-27	58%
Totalt investeringar	**2 760**	**5 583**	**6 091**	**-508**	**45%**

4.3.3 Investeringsobjekt

Väsentliga händelser i investeringsobjekten under perioden

Program Roslagsbanans utbyggnad
Dubbelspårsutbyggnaden tillsammans med nya fordon (x15p) och en ny depå i Molnby betyder för resenären tätare och mindre störningskänslig trafik. Under perioden har byggandet av den nya depån i Molnby, Vallentunadepån, fortsatt enligt gällande plan. I Åkersberga har bygget av planskildhet som ersätter Båthamnsvägens plankorsning fortsatt samtidigt med utbyggnaden av stationen. Planering och upphandling har genomförts inför åtgärder med start, hösten 2019.

Program Bussdepåer
Inom program Bussdepåer pågår entreprenaderna i Tomteboda bussdepå, vilka innefattar ombyggnad av befintlig byggnad samt nybyggnation. Efter tidigare förseningar har arbete med att planera genomförande av Enlunda bussdepå återupptagits.

Program Slussen
Söderströmsbron har under perioden upprustats enligt plan.

Program Röda linjens uppgradering
Inom program Röda linjens uppgradering säkras leveransen av C30-vagnarna som beräknas introduceras succesivt med full leverans 2022. Trafiksäkerhetsgodkännande har erhållits av Transportstyrelsen under perioden. Under perioden har även planering av åtgärder för de IT-system som används för tunnelbanans drift och underhåll som säkerställer trafikeringen av C30-fordonen på röda linjen utförts.

Program Tvärbana Norr Solnagrenen
Under perioden har inkoppling av ATP S3R4 utförts som del av arbetet med färdigställandet av signalsäkerhetssystemet ATC.

Program Spårväg City
Fortsatt arbete med strömförsörjningen av spårvägen.

Program Tvärbana Norr Kistagrenen
Under perioden har upphandling av entreprenad på sträckan Bromma flygplats till Helenelund startat. En förskjutning av tidplanen för trafikstart Norra Ursvik från 2021 till våren 2022 informerades om i trafiknämnden i februari.

Program Saltsjöbanan
Under perioden har järnvägsplan och projektering för mötesspår i Fisksätra respektive Tattby utförts.

Nya Spårvägsmuseet
Spårvägsmuseet har under perioden fortsatt invändiga arbeten enligt plan. Museiutformning med miljöfokus pågår.

Handen Bussterminal
Färdigställande av stomentreprenaden pågår liksom upphandling av inredningsentreprenad.

C20 - uppgradering
C20 uppgradering förser tunnelbanesystemet med uppgraderade fordon. Produktion av prototyper pågår. Beslut om tillförande av medel för IT-system i paritet med C30 har tagits av trafiknämnden under perioden.

TB Kanalisation 750 Volt
Under perioden har etapp Kärrtorp-Bagarmossen samt framtagning av relationshandling och förvaltningsdata för utförda etapper färdigställts.

Utbyte av hissar och rulltrappor
Under 2019 planeras byten av 46 hissar, 13 rulltrappor och 2 rullramper. Under perioden har byten av 26 hissar och 7 rulltrappor färdigställts. Upphandling pågår för byten av kvarvarande hissar, rulltrappor och rullramper.

Förstärkning innertak Fridhemsplan
Under sommaren 2019 har rivnings- och installationsarbete utförts i norrspår samt mittgångar.

SL Lås
Under perioden har behörighetssystemet SEPASS (version 9.3) färdigställts och elektroniska lås för tunnelbanans gröna och blå linje har driftsatts. Installation för elektroniska lås för pendeltåg och lokalbana har påbörjats och lås för buss har upphandlats. Ramavtal för Offlinelås är upphandlat och tilldelat men är under överprövning.

Tabell: Investeringsobjekt > 100 mkr med genomförandebeslut

Investeringsobjekt > 100 mkr (Mkr)	Utgift aug 2019	Prognos aug 2019	Budget 2019	Budget avvik.	Upparb grad utf/budg	Total ack utgift	Total prognos aug	Total budget	Budget avvik.	Total upparb grad	Färdig-ställande år
Program Roslagsbanans utbyggnad	573	971	1 365	394	42%	6 685	9 651	9 651	0	69%	2026
Program Bussdepåer	225	496	495	-2	45%	2 689	3 817	3 817	0	70%	2025
Program Slussen	75	99	23	-77	329%	355	439	369	-69	96%	2022
Program Röda linjens uppgradering	109	478	1 088	610	10%	5 423	10 707	13 261	2 554	41%	2024
Program Tvärbana Norr Solnagrenen	28	53	25	-28	113%	5 466	5 529	5 529	0	99%	2021
Program Spårväg City	40	61	66	5	61%	2 859	2 932	2 949	17	97%	2020
Program Kistagrenen	236	515	696	181	34%	913	4 937	4 937	0	18%	2025
Program Pendeltåg	118	119	9	-110	1304%	11 804	11 805	11 712	-94	101%	2019
Program Saltsjöbanan	55	83	45	-38	120%	1 305	1 670	1 670	0	78%	2026
Bussterminal Slussen	97	510	222	-287	43%	713	2 618	1 891	-727	38%	2024
Nya Spårvägsmuseet	57	104	101	-3	57%	93	180	180	0	52%	2020
Handen Bussterminal	28	65	54	-11	52%	122	230	185	-45	66%	2020
Fordon SpvC - nya A35 fordon	1	2	144	142	1%	46	192	192	0	24%	2020
C20 - uppgradering	74	121	199	78	37%	392	1 453	1 367	-86	29%	2023
Bussterminal Slussen brukarspecifik inredning	6	10	20	10	31%	14	234	180	-54	8%	2023
Vega Pendeltågsstation	14	35	25	-10	57%	71	92	112	21	63%	2019
Lilla Lidingöbron	10	21		-21		10	132		-132		2022
TB Kanalisation 750 Volt	7	15	1	-14	562%	162	173	173	0	93%	2019
Lågfrekvent underhåll Pendeltåg X60	5	10	16	7	30%	411	443	535	92	77%	2020
Utbyte av hissar och rulltrappor	88	171	196	25	45%	602	1 500	1 500	0	40%	2024
Förstärkning innertak Fridhemsplan	164	207	211	4	78%	205	248	248	0	83%	2020
SL Lås	21	50	76	26	28%	308	401	402	1	76%	2020
Totalt	**2 032**	**4 197**	**5 078**	**881**	**40%**	**40 646**	**59 384**	**60 860**	**1 476**	67%	

Avvikelse prognos jämfört med budget

Program Roslagsbanans utbyggnad
Investeringsbudgeten för året uppgår till 1 365 mkr. Prognosen för året uppgår till 971 mkr och understiger årets budget med 394 mkr. Avvikelsen beror huvudsakligen på senareläggning av genomförandet för Täby Kyrkby-Kragstalund och Vallentuna-Kårsta på grund av sent antagen

järnvägsplan samt omperiodisering av reserver. Total investeringsbudget och investeringsprognos uppgår till 9 651 mkr.

Program Bussdepåer
Investeringsbudgeten för året uppgår till 495 mkr. Prognosen för året uppgår till 496 mkr och överstiger årets budget med knappt 2 mkr. Avvikelsen beror främst på förseningar med byggstart för Tomteboda bussdepå då detaljplan och bygglov inte erhållits enligt tidsplan, vilket inneburit att medel har flyttats från 2018 till 2019. Total investeringsbudget och investeringsprognos uppgår till 3 817 mkr.

Program Slussen
Investeringsbudgeten för året uppgår till 23 mkr. Prognosen för året uppgår till 99 mkr och överstiger årets budget med 77 mkr. Avvikelsen beror främst på förseningar i produktion av projekt TES-kraft (Teknik Elkraft Slussen) och ökade investeringsutgifter för upprustning av Söderströmsbron. Total investeringsbudget uppgår till 369 mkr. Total investeringsprognos uppgår till 439 mkr och överstiger budget med 69 mkr. Arbetet med upprustning av Söderströmsbron har resulterat i ett ökat behov av investeringsmedel. Fördyringen beror främst på att man forcerat balkbytet under sommaren 2019 för att minimera resenärspåverkan. Förnyat genomförandebeslut på 439 mkr är taget i trafiknämnden februari 2019.

Program Röda Linjens uppgradering
Investeringsbudgeten för året uppgår till 1 088 mkr. Prognosen för året uppgår till 478 mkr och understiger årets budget med 610 mkr. Avvikelsen beror främst på programmets minskade omfattning till följd av att avtalet med Ansaldo hävts. Total investeringsbudget uppgår till 13 261 mkr. Total investeringsprognos uppgår till 10 707 mkr och understiger budget med 2 554 mkr. Avvikelsen beror främst på programmets minskade omfattning till följd av att avtalet med Ansaldo hävts.

Program Tvärbana Norr Solnagrenen
Investeringsbudgeten för året uppgår till 25 mkr. Prognosen för året uppgår till 53 mkr och överstiger årets budget med 28 mkr. Avvikelsen är huvudsakligen kopplat till att betalningar för signalprojektet senarelagts från 2018 till 2019. Leverantören har inte levererat enligt överenskommen tidplan. Total investeringsbudget och investeringsprognos uppgår till 5 529 mkr.

Program Spårväg City
Investeringsbudgeten för året uppgår till 66 mkr. Prognosen för året uppgår till 61 mkr och understiger årets budget med 5 mkr. Avvikelsen är en kombination av senareläggning av fordonsleverans och PTO från 2019 till 2020 och ett senare färdigställande av AGA-depån. Total investeringsbudget uppgår till 2 949 mkr. Total investeringsprognos uppgår till 2 932 mkr och understiger budget med 17 mkr. Avvikelsen är relaterad främst till omfattningsminskning i ett av programmets projekt.

Program Kistagrenen
Investeringsbudgeten för året uppgår till 696 mkr. Prognosen för året uppgår till 515 mkr och understiger årets budget med 181 mkr. Avvikelsen beror på att fordonsleverans är framflyttad och bygget med depå har blivit senarelagt. Total investeringsbudget och investeringsprognos uppgår till 4 937 mkr.

Program Pendeltåg
Investeringsbudgeten för året uppgår till 9 mkr. Prognosen för året uppgår till 119 mkr och överstiger årets budget med 110 mkr. Avvikelsen beror på ökade utgifter till Alstom Transport Deutschland GmbH som en följd av förlorad indextvist. Total investeringsbudget uppgår till 11 712 mkr. Total investeringsprognos uppgår till 11 805 mkr och överstiger budget med 94 mkr. Avvikelsen beror på indextvisten.

Program Saltsjöbanan
Investeringsbudgeten för året är 45 mkr. Prognosen för året uppgår till 83 mkr och överstiger årets budget med 38 mkr. Avvikelsen för året beror huvudsakligen på oförutsedda händelser i samband med ombyggnation av Neglinge depå. Driftsättning av ATC-systemet har skjutits i tiden från 2018 till 2019 och visst arbete med kapacitetshöjande åtgärder har tidigarelagts från 2020 till 2019. Total investeringsbudget och investeringsprognos uppgår till 1 670 mkr. För slutförandet av programmet analyseras återstående åtgärders betydelse för effektmål och resenärsnytta i syfte att kunna optimera återstående medel.

Bussterminal Slussen
Investeringsbudgeten för året uppgår till 222 mkr. Prognosen för året uppgår till 510 mkr och överstiger årets budget med 287 mkr. Avvikelsen beror på snabbare upparbetning i bergschaktningsentreprenaden av Stockholm stad än vad som beräknades i budget 2019. Total investeringsbudget uppgår till 1 891 mkr. Total investeringsprognos uppgår till 2 618 mkr och överstiger budget med 727 mkr. Fördjupad kunskap

efter bygghandlingar har resulterat i ett ökat behov av investeringsmedel. Förnyat genomförandebeslut på 2 618 mkr är taget i trafiknämnden augusti 2019.

Nya Spårvägsmuseet
Investeringsbudgeten för året uppgår till 101 mkr. Prognosen för året uppgår till 104 mkr och överstiger årets budget med 3 mkr. Avvikelsen beror främst på försenad byggstart i projektet, vilket innebär att utgifter har flyttats från 2018-2019 till 2019-2020. Total investeringsbudget och total investeringsprognos uppgår till 180 mkr.

Handen bussterminal
Investeringsbudgeten för året uppgår till 54 mkr. Prognosen för året uppgår till 65 mkr och överstiger årets budget med 11 mkr. Avvikelsen beror främst på att stomentreprenaden har försenats, vilket resulterat i att utgifter har förskjutits från 2018-2019 till 2019-2020. Total investeringsbudget uppgår till 185 mkr. Total investeringsprognos uppgår till 230 mnkr och överstiger budget med 45 mkr. Avvikelsen beror främst på fördyringar i entreprenaden. Förnyat genomförandebeslut på 230 mkr är taget i trafiknämnden maj 2019.

Fordon SpvC – nya A35 fordon
Investeringsbudgeten för året uppgår till 144 mkr. Prognosen för året uppgår till 2 mkr och understiger årets budget med 142 mkr. Avvikelsen beror på försenad fordonsleverans av 6 stycken A35 B fordon till Linje 7. Leveransen och PTO beräknas ske 2020 enligt förnyad tidplan.
Total investeringsbudget och investeringsprognos uppgår till 192 mkr.

C20 uppgradering
Investeringsbudgeten för året uppgår till 199 mkr. Prognosen för året uppgår till 121 mkr och understiger årets budget med 78 mkr. Avvikelsen beror huvudsakligen på förskjutning i entreprenörens tid- och produktionsplaner. Total investeringsbudget uppgår till 1 367 mkr. Total investeringsprognos uppgår till 1 453 mkr och överstiger budget med 86 mkr. Avvikelsen beror på fördyringar i IT-infrastruktur i C20-vagnar i samband med ombyggnation. Förnyat genomförandebeslut på 1 453 mkr är taget i trafiknämnden augusti 2019.

Bussterminal Slussen brukarspecifik inredning
Investeringsbudgeten för året uppgår till 20 mkr. Prognosen för året uppgår till 10 mkr och understiger årets budget med 10 mkr. Avvikelsen beror på

att utredningsfasen har dragit ut på tiden och efterföljande genomförandefas kommer därför att starta senare än planerat.
Total investeringsbudget uppgår till 180 mkr. Total prognos uppgår till 234 mkr och överstiger budget med 54 mkr. Avvikelsen är relaterad till förnyat genomförandebeslut på 234 mkr som är taget i regionfullmäktige mars 2019.

Vega station
Investeringsbudgeten för året uppgår till 25 mkr. Prognosen för året uppgår till 35 mkr och överstiger årets budget med 10 mkr. Avvikelsen beror på förskjutning i produktionsutgifter från 2018 till 2019. Total investeringsbudget uppgår till 112 mkr. Total investeringsprognos uppgår till 92 mkr och understiger budget med 21 mkr. Avvikelsen beror på minskade entreprenadutgifter.

Lilla Lidingöbron
Investeringsbudgeten för året är 0 mkr. Prognosen för året uppgår till 21 mkr och överstiger årets budget med 21 mkr. Total investeringsbudget är 0 mkr. Total investeringsprognos uppgår till 132 mkr och överstiger budget med 132 mkr. Genomförandebeslut på 132 mkr är taget i trafiknämnden maj 2019.

TB Kanalisation 750 Volt
Investeringsbudgeten för året uppgår till 1 mkr. Prognosen för året uppgår till 15 mkr och överstiger årets budget med 14 mkr. Avvikelsen beror på förskjutning av utgifter för lotsar från 2018 till 2019. Total investeringsbudget och investeringsprognos uppgår till 173 mkr.

Lågfrekvent underhåll Pendeltåg X60
Investeringsbudgeten för året uppgår till 16 mkr. Prognosen för året uppgår till 10 mkr och understiger årets budget med 7 mkr. Avvikelsen beror på att budget var baserad på prisuppgifter från tidigare trafikutövare medan nuvarande trafikutövaren offererat ett lägre pris. Total investeringsbudget uppgår till 535 mkr. Total investeringsprognos uppgår till 443 mkr och understiger budget med 92 mkr. Avvikelsen beror på lägre offererat pris från nuvarande trafikutövare.

Utbyte av hissar och rulltrappor
Investeringsbudgeten för året uppgår till 196 mkr. Prognosen för året uppgår till 171 mkr och understiger årets budget med 25 mkr. Avvikelsen beror på lägre prognos för ändrings- och tilläggsarbeten (ÄTA). Total investeringsbudget och investeringsprognos uppgår till 1 500 mkr.

Förstärkning innertak Fridhemsplan
Investeringsbudgeten för året uppgår till 211 mkr. Prognosen för året uppgår till 207 mkr och understiger årets budget med 4 mkr. Avvikelsen beror på att enbart norrspår samt mittgångar utförs under 2019. Söderspår planeras att utföras under 2020 men innan dess behöver sommarens arbete utvärderas och erfarenheter tas med inför fortsatt planering för etapp 2. Total investeringsbudget och investeringsprognos uppgår till 248 mkr.

SL LÅS
Investeringsbudgeten för året uppgår till 76 mkr. Prognosen för året uppgår till 50 mkr och understiger årets budget med 26 mkr. Avvikelsen beror främst på förseningar med upphandling och entreprenad för installation av online- och offlinelås. Total investeringsbudget uppgår till 402 mkr. Total investeringsprognos uppgår till 401 mkr och understiger budget med 1 mkr. Avvikelsen beror på kostnadsföring av investeringsutgifter till drift.

5. Personal och kompetensförsörjning

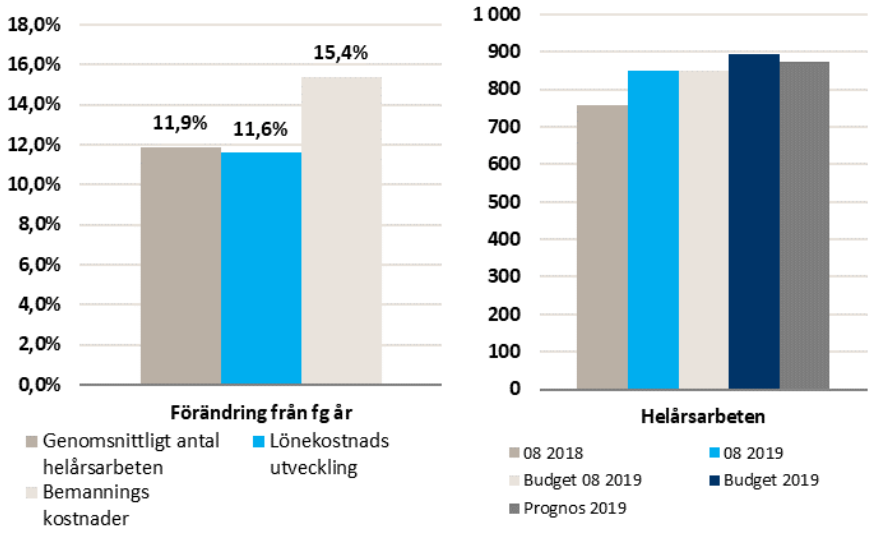
Antal tillsvidareanställda per augusti uppgick till 874 varav 815 tillsvidareanställda (433 kvinnor och 382 män) och 59 visstidsanställda.

Konsultväxlingen är en del av det pågående arbetet med att säkra förvaltningens kompetensförsörjning. Att stärka beställarkompetensen och säkra att fler som företräder trafikförvaltningen är anställda av densamma är i linje med strategin. Antalet beslutade tjänster för konsultväxling uppgår till 144. Växling har hittills skett per augusti 2019 med 128 tjänster, räknat från halvåret 2015.

Regionen Stockholms modell för kompetensplanering KOLL med systemstödet ProCompetence är nu implementerad och vårens PU-samtal genomfördes med stöd av systemet. Enhetligt arbetssätt och digitalisering stöder därigenom utvecklingen av medarbetare och stärker kompetensförsörjningen. 77 procent av medarbetarna har kompetensskattat sig och 80 procent har en utvecklingsplan.

Under våren 2019 genomfördes en workshop med ledningsgruppen som resulterade i en målbild för den förflyttning som krävs för att möta framtidens krav på en mer flexibel organisation. I augusti följdes den upp med en konferens där VP-arbetet synkroniseras med kompetensförsörjningsplanen, bland annat diskuterades verksamhetskritiska kompetenser samt generella principer för kompetensförsörjningen. Baserat på ledningens slutsatser och avdelningarnas behovsanalyser tas därefter en kompetensförsörjningsplan fram vilken ska ge anvisningar till organisationens arbete med kompetensplanering och kompetensutveckling. Kompetensförsörjningsplanen fastställs senast 31 december 2019 och blir vägledande för chefer och stödfunktioner

Bemanning: Redovisning av helårsarbeten samt löne-och bemanningskostnader,



5.1 Bemanning – helårsarbeten och kostnadsutveckling

Genomsnittligt antal helårsarbeten har ökat huvudsakligen till följd av utökat antal tjänster samt därtill på grund av konsultväxling. Ökningen är en följd av den personalstrategiska utredningen och det arbete som har pågått med att minska konsultanvändningen för att istället öka antalet anställda. Utöver detta har förstärkningar gjorts främst till följd av förvaltningens satsning inom IT-området, bland annat digitalisering.

De direkta lönekostnaderna ökar på motsvarande sätt till följd av utökat antal tjänster samt årlig lönerevision. Dock ökar de inte i planerad omfattning. Rekrytering och lönekostnader taktar ej med budget varför kostnaderna för inhyrd personal ökar. Utöver detta påverkas de totala bemanningskostnaderna av ökade kostnader för sociala avgifter och pensioner.

5.1.1 Avvikelse helårsarbeten i jämförelse med periodiserad budget

Antalet helårsarbeten per augusti är lägre än det budgeterade antalet. I budget ingår konsultväxling.

5.1.2 Prognos helårsarbeten i jämförelse med budget

Budget 2019 omfattar full bemanning avseende helårsarbeten, såväl antal som kostnader. Inhyrd personal budgeteras därmed inte. I prognosen är antal helårsarbeten lägre än budget huvudsakligen till följd av vakansläget och utmaningen att kunna rekrytera i planerad takt.

5.2 Sjukfrånvaro

Sjukfrånvaron har sjunkit jämfört med föregående år och såväl den korta som den långa sjukfrånvaron ligger stabilt under mål för perioden. För att vidmakthålla en fortsatt låg sjukfrånvaro utvärderas förvaltningens arbetsmiljö- och hälsoarbete i syfte att sätta ett hållbart arbetsliv på agendan.

Sjukfrånvaro: Sjukfrånvarons utveckling jämfört med föregående år

Sjukfrånvaromått	Ack utfall 1908	Ack utfall 1808	Förändr %-enh
Procentuell sjukfrånvaro TF	3,6	4,0	*-0,4*
- varav kvinnor	*4,2*	*5,3*	*-1,1*
- varav män	*2,8*	*2,7*	*0,1*

6. Risker och möjligheter

Nedan beskrivs ett antal identifierade finansiella risker och möjligheter för verksamheten.

Risken för försämring av resultatprognosen bedöms som låg. De senaste årens investeringar har medfört ett ökat lånebehov och tillsammans med historiskt låga räntenivåer finns en risk avseende ökade räntekostnader. Prognoser indikerar dock ett fortsatt oförändrat lågt ränteläge. Investeringsprojekten har en budget på 6 miljarder kronor 2019. Budgeterad nivå för ersättningsinvesteringar för året 2019 kan komma att överskridas men utan påverkan på total investeringsram för året.

7. Ledningens åtgärder

Ledningen vidtagit åtgärder i syfte att fortsatt stärka utvecklingen av verksamheten och beställarorganisationen under årets första åtta månader.

Intern styrning och kontroll
Arbetet med intern styrning och kontroll har stärkts, genom systematisk riskhantering som stödjer verksamhetsbeslut och uppföljning mot beslutade mål. Väsentliga risker och åtgärder har diskuterats i förvaltningsledningen. Intern kontroll har fokuserat på bland annat fullständighet och riktighet i transaktionsflöden i biljettintäktsflödet samt lösningar för spårbarhet och kontroll i det nya biljettsystemet. Arbete har pågått med syfte att förbättra ett antal verksamhetsområden vad gäller analys och kontroll utifrån data och statistik.
Interkontrollplanen följs upp genom den tertialvisa rapporteringen till trafiknämnden och regionstyrelsens förvaltning.

Internrevision har genomfört revisioner inom förvaltningen av trygghetsavtal för ungdomsvärdar. Revisionen har identifierat allvarliga brister i såväl den kvalitativa uppföljningen av avtalet som den administrativa hanteringen av avtalet med stiftelsen Fryshuset. Verksamhetens ledning har kommit överens med internrevisionen om handlingsplaner för att åtgärda bristerna. Internrevision har under senare delen av perioden huvudsakligen gjort uppföljningsgranskning vilket lett till att iakttagelser har kunnat stängas eller att verksamheten justerat sina åtgärdsplaner.

Verksamhetsutveckling
Trafikförvaltningens förbättringsarbete strävar efter att utgå ifrån Stockholmsregionens- och resenärernas behov. Under 2019 fortsätter trafikförvaltningen den inslagna vägen mot en *verksamhetsutveckling med processfokus*. Genom att stärka det tvärfunktionella arbetssättet och öka medarbetares förståelse för sin roll i helheten drivs utvecklingsarbetet med att etablera förvaltningens huvudprocesskarta samt lednings- och styrningsprocess vidare. Arbetet innefattar fortsatt fokus på införandet av den gemensamma värdegrunden.

Strategisk inriktningen för 2018 och verksamhetsutveckling tog utgångpunkt i områdena *Investeringsstyrning, Koll på anläggningen, Kompetensförsörjning, Inköp och upphandling* samt *Marknad och intäkter*. 2019 års fokus för samma områden är att ta hem effekter av tidigare aktiviteter och skapa resultatet i verksamheten samt prioritera och slutföra pågående aktiviteter. Att stänga befintliga revisions-rekommendationer, som ofta sammanfaller med aktiviteter inom verksamhetsutveckling, fokuseras också och exempel beskrivs nedan. Arbetets framdrift mot uppsatta mål följs genom de tertialvisa ledningsrapporteringarna.

Insatser inom *investeringsstyrning* fortsätter och en pågående genomlysning av arbetssätt i investeringsprocessen resulterar successivt i ett tydliggörande av arbetssätt, roller och kompetenskrav, från tidiga skeden till effekthemtagning. Åtgärder för att stärka verksamhetsstyrning, ekonomisk rapportering och förbättrat systemstöd fortsätter med oförminskad kraft.

Utbyggnationen av tunnelbanan pågår inom Förvaltning för utbyggd tunnelbana. Trafiknämnden har i juni 2019 beslutat att *en särskild resultatenhet för utbyggnaden av tunnelbanan* ska inrättas i AB Storstockholms Lokaltrafik. Förvaltningen för utbyggd tunnelbanas ansvar för tunnelbaneutbyggnaden kvarstår oförändrat.

Ett *Investeringsråd* har etablerats under förvaltningsledningen för att säkerställa framdrift, uppföljning och rapportering samt omprioriteringar av investeringar utifrån verksamhetsplan och budget.

Under 2019 fortsätter arbetet med *systemanalyser,* samt analys av regionens behov av kollektivtrafik. Arbetet ska lägga grunden för goda vägval som stödjer framtidens leverans av kollektivtrafik.

Inom området *kontroll på anläggningen* har implementeringen och utvecklingen av SL:s asset-management system fortsatt. Här ingår främst systemen för anläggningsdatabas med stöd för arbetsprocesser och spårtidsplanering, system för fastighetsdatabas, system för ärendehantering och felanmälan, system för övervakning och styrning av tillträde till SL-miljöer samt system för databas för teknisk dokumentation. Systemen är integrerade med varandra och används av trafikförvaltningens organisation och många upphandlade entreprenörer.

Under våren 2019 genomfördes en workshop med ledningsgruppen i syfte att identifiera önskvärd förflyttning och de ledarbeteenden som krävs för att möta framtidens krav på organisation. Baserat på ledningens slutsatser och avdelningarnas behovsanalyser tas därefter en *kompetensförsörjningsplan* fram. Kompetensförsörjningsplanen fastställs senast 31 december 2019 och blir vägledande för chefer och stödfunktioner.

Plan för ökade marknadsandelar. Trafikförvaltningen har fortsatt arbetet med framtagande av ett generellt kunskapsunderlag och genomför studier över stockholmsregionens potential och behov för ökad kollektivtrafikandel. Syftet är att visa i vilka områden, bland vilka målgrupper och i vilka reserelationer som marknadsandelen bör och kan öka.

Under 2018 beslutades om att bygga upp en intern utvecklingsförmåga för att nå större kontroll och snabbare leveranser inom *kundnära IT-utveckling*. Flera utvecklingsteam har etablerats med fokus på mobila biljett- och betaltjänster, app, webb och integrationer. Bland annat kan nya systemfunktioner genomföras i snabbare takt och lanseras veckovis.

Kommunsamverkan har utvecklats ytterligare då förvaltningschefen träffat kommundirektörer i mindre länsuppdelade rundabordssamtal utifrån en strategisk agenda. Halvårsvisa möten mellan ytterst ansvariga på förvaltningen och kommunerna ersätter därmed tidigare årsvisa storgruppsmöten med deltagare ifrån hela länet och olika nivåer av organisationerna.

I enlighet med säkerhetsskyddslagen genomför trafikförvaltningen, i samarbete med regionledningskontoret, en *säkerhetsskyddsanalys* under 2018/2019.

8. Nämnd-/styrelsebehandling

Delårsrapport per augusti 2019 behandlas i styrelse och trafiknämnd den 1 oktober 2019.

Stockholm 2019-09-13

Sara Catoni
Tf. förvaltningschef

Catarina Strömsten-Falkenmark
Avdelningschef

Bilagor
1 -2 Specifikationer för SL och WÅAB
3 Utökad analys avseende biljettintäkter i SL-trafiken
Trafikinvesteringar, specificerade
Trafikinvesteringar, ospecificerade
Uppdrag, återrapportering av
Anmodan, återrapportering av
Uppföljning av Internkontrollplan per augusti 2019
Lokala mål och indikatorer

Trafikförvaltningen
Verksamhetsstyrning och ekonomi

DELÅRSRAPPORT

Diarienummer
TN 2019-0069

Trafiknämnden/trafikförvaltningen

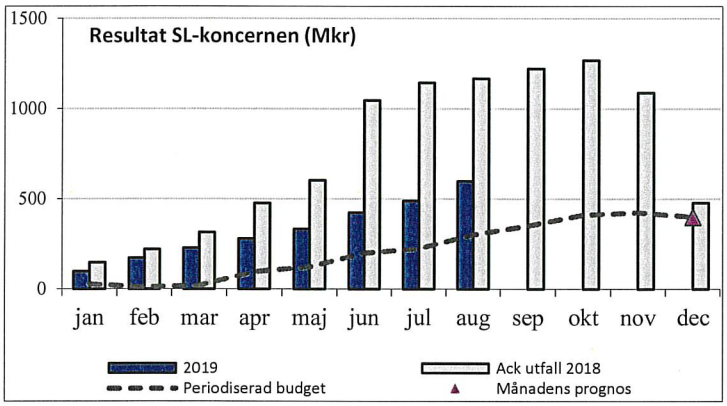
Bilaga 1-3 specifikationer till

DELÅRSRAPPORT
Augusti 2019

1. SL-koncernen
2. WÅAB, dotterbolag
3. Utökad analys avseende biljettintäkter i SL-trafiken

Bilaga 1 - SL-koncernen

Från och med juli 2019 ingår Waxholmsbolaget i SL-koncernen som ett dotterbolag till AB SL. Redovisningen sker retroaktivt från 2019 års början.



Resultaträkning Mkr	Ack utfall 1908	Ack budget 1908	Avvik utf-bu 1908	Ack utfall 1808	Prognos 2019	Budget 2019	Avvik PR-BU	Bokslut 2018
Verksamhetsanslag	6 255	6 255	0	5 797	9 382	9 382	0	8 695
Biljettintäkter	5 776	5 697	79	5 436	8 839	8 719	120	8 330
Uthyrning fordon och lokaler	1 483	1 462	21	1 464	2 245	2 203	42	2 183
Finansieringsbidrag	180	167	13	182	268	252	16	293
Reklam	292	235	57	236	461	352	109	355
Övriga intäkter	531	587	-56	618	807	855	-48	909
Verksamhetens intäkter	**14 517**	**14 403**	**114**	**13 733**	**22 002**	**21 763**	**239**	**20 764**
Personalkostnader	-15	-16	1	-15	-22	-23	1	-15
Köpt trafik (AB SL)	-8 567	-8 659	92	-8 033	-13 045	-13 085	40	-12 398
Köpt trafik (WÅAB)	-279	-256	-23		-390	-363	-27	
Drift och underhåll	-1 397	-1 476	79	-1 178	-2 325	-2 297	-28	-1 930
Övriga kostnader	-1 273	-1 286	13	-1 375	-2 075	-1 923	-152	-2 774
Verksamhetens kostnader	**-11 531**	**-11 692**	**161**	**-10 601**	**-17 857**	**-17 692**	**-165**	**-17 116**
Avskrivningar	-2 037	-2 080	43	-1 975	-3 152	-3 178	26	-3 021
Finansnetto	-351	-331	-20	11	-510	-493	-17	-148
Resultat	**598**	**300**	**298**	**1 167**	**483**	**400**	**83**	**479**

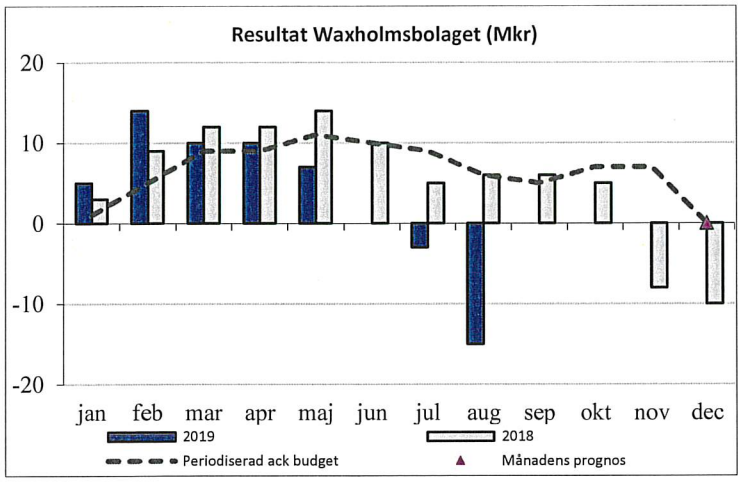
Inklusive verksamhetsinterna intäkter och kostnader.

Från och med juli 2019 är Waxholmsbolaget (WÅAB) ett helägt dotterbolag till AB SL räknat från januari 2019.

AB SL och WÅAB köper personella resurser från trafikförvaltningen, vilket redovisas och prognostiseras under övriga kostnader i tabellen ovan.

Investeringar SL-koncern, mkr	Årets utgift 1908	Prognos 2019	Budget 2019	Avvik PR-BU	Upparb UTF/BU
Specificerade investeringar	1 896	3 692	4 945	-1 252	38%
Ospecificerade investeringar	693	1 221	800	421	87%
SL-koncern Totalt	**2 588**	**4 913**	**5 744**	**-831**	**45%**
Varav ersättningsinvesteringar	*986*	*1 667*	*1 762*	*-96*	*56%*

Bilaga 2 – Waxholmsbolaget (dotterbolag till AB SL)



Resultaträkning Mkr	Ack utfall 1908	Ack budget 1908	Avvik utf-bu 1908	Ack utfall 1808	Föränd fg år %	Prognos 2019	Budget 2019	Avvik PR-BU	Bokslut 2018
Verksamhetsanslag	253	253	0	233	8,6%	380	380	0	350
Biljettintäkter	69	67	2	68	1,5%	80	80	0	79
Övriga intäkter	73	74	-1	76	-3,9%	96	97	-1	100
Verksamhetens intäkter	**395**	**395**	**0**	**377**	**4,8%**	**555**	**556**	**-1**	**529**
Personalkostnader	0	-1	1	0	0,0%	-1	-1	0	0
Köpt trafik	-282	-256	-26	-252	11,9%	-390	-363	-27	-355
Drift och underhåll	-75	-77	2	-69	8,7%	-109	-111	2	-108
Övriga kostnader	-18	-18	0	-15	20,0%	-28	-27	-1	-24
Verksamhetens kostnader	**-376**	**-352**	**-24**	**-336**	**11,8%**	**-527**	**-502**	**-25**	**-486**
Kapitalkostnader	-34	-36	2	-35	-2,9%	-50	-54	4	-53
Resultat	**-15**	**6**	**-21**	**6**		**-22**	**0**	**-22**	**-10**

Inklusive verksamhetsinterna intäkter och kostnader.
WÅAB köper personella resurser från trafikförvaltningen, vilket redovisas och prognostiseras under övriga kostnader i tabellen ovan.

Investeringar WÅAB, mkr	Årets utgift 1908	Prognos 2019	Budget 2019	Avvik PR-BU	Upparb UTF/BU
Strategiska investeringar	11	22	14	8	78%
Ersättningsinvesteringar	46	79	34	45	134%
WÅAB totalt	**57**	**101**	**48**	**53**	**118%**

Bilaga 3 - Utökad analys avseende biljettintäkter i SL-trafiken

Utveckling biljettintäkter

Biljettintäkterna för perioden januari-augusti 2019 uppgår till 5 707 mkr och överstiger budget med +78 mkr. Avvikelsen är i sin helhet hänförlig till volymeffekter.

Jämfört med samma period 2018 är ökningen +272 mkr, motsvarande +5,0 procent. Den prishöjning om cirka 3,3 procent på biljettpriset som genomfördes den 3 januari 2019 är den huvudsakliga orsaken till ökningen men det har även skett en volymökning mellan åren.

Analys utfall mot budget

Ackumulerade biljettintäkter per augusti överstiger budget med +78 mkr, motsvarande 1,4 procent. Budgeten byggde på att den sommarbiljett som under 2018 delades ut avgiftsfritt till ungdomar mot ett statligt bidrag, skulle delas ut även 2019. Så har inte varit fallet vilket påverkar jämförelsen mot budget med -37 mkr. Effekten påverkar flera biljettslag då ungdomarna som ersättning för gratisbiljetten köpt andra biljetter ur sortimentet; reskassa, enkelbiljetter eller annan biljett ur skolsortimentet.

Bland långa periodbiljetter står årsbiljetter för en avvikelse om +12 mkr, (+4,4 procent) och 30-dagarsbiljetter för +21 (+1,0 procent). Totalt sett understiger långa periodbiljetter budget med -21 mkr till följd av att tidigare nämnda sommarbiljett har en negativ påverkan på jämförelsen.

Korta periodbiljetter (24-, 72-timmars och 7-dagarsbiljetter) har mindre variationer men överträffar alla budget, totalt med 2,9 procent.

Enkelbiljetter inklusive reskassa överstiger budget med +88 mkr. Ökningstakten för försäljning av enkelbiljetter i app har ökat. Av avvikelsen mot budget står de för +60 mkr (+29,0 procent) medan intäkter från reskassa visar +33 mkr (+2,7 procent).

Tabell: ackumulerad avvikelse för biljettintäkter 2019 mot budget respektive föregående år. Avvikelserna är grupperade utifrån volym, pris och övrigt.

Förklaringsposter aug 2019, mkr	Ack mot budget	Ack mot 2018
Volym (antal biljetter och resande)	84	83
Pris (biljettpris, sortiment, val av biljettyp, mix)	-8	186
Övrigt	2	3
Summa förklaringsposter	**78**	**272**

Skattningar och slutsatser i analyserna skall ses med viss försiktighet då det är svårt att renodla hur och i vilken omfattning olika parametrar påverkar.

Volym

Volymrelaterade faktorer bidrar positivt med +84 mkr till följd av fler sålda biljetter och ett något högre resande. Det gäller främst enkelbiljetter, vilka generellt sett ger en högre intäkt.

En positiv effekt om 9 mkr kommer från ökad försäljningen i biljettsamarbeten.

Pris

Prisrelaterade effekter står för en negativ avvikelse mot budget på -8 mkr. Det inkluderar så kallade mixeffekter, vilka beror på resenärers förändrade biljettpreferenser, resandevanor och förhållandet mellan biljetter till fullt respektive rabatterat pris.

Övrigt

Övriga förklaringsvariabler uppgår ackumulerat till +2 mkr.

Effektivitet

Arbetet med intäktssäkring pågår ständigt. Det gäller såväl åtgärder för att stävja fusk som att minska svinn, det vill säga avhjälpa brister i utrustning för validering och försäljning. För 2018 uppgick fusket i trafiken till 3,2 procent vilket är samma nivå som 2017 (3,1 procent). För 2019 finns ännu inga indikationer på någon större förändring i fusknivån.

Under de senaste åren har antalet kontroller utökats och under 2019 planeras 5 miljoner kontroller, vilket är en fördubbling mot 2017. Antalet tilläggsavgifter ökar men syftet är framförallt att den ökade närvaron i trafiken skall leda till högre betalningsmoral bland resenärerna med ett minskat intäktsbortfall som följd.

Arbetet med att förse samtliga biljettkontrollanter i trafiken med kroppsburna kameror har försenats något till följd av frågor från Datainspektionen. Ambitionen är fortfarande att utrullningen ska vara klar

till årsskiftet. Kroppsburna kameror är en åtgärd för ökad trygghet för kontrollanterna men även för att förenkla identifiering av fuskare i trafiken.

Arbetet med att ta fram ett nytt biljettsystem fortgår enligt plan. Systemet skall ersätta det befintliga biljettsystemet och kommer bland annat möjliggöra resa med kontaktlösa betalkort samt ge bättre stöd för resor i mobilen. Driftsättning av läsare som gör det möjligt att validera mobil-biljetter i spärrlinje och buss är i full gång. Förutom att det gör det enklare att resa med mobila biljetter medför det även att möjligheten till fusk försvåras. I framtiden skall läsarna även kunna läsa kontaktlösa betalkort och SL kort.

Analys mot föregående år

Biljettintäkterna överstiger föregående år med +271 mkr, vilket innebär en ökning om +5,0 procent.

Volym

Volymrelaterade faktorer påverkar jämförelsen mot föregående år med +83 mkr, drivet av resandeökningen. 2018 inkluderar även en positiv nettoeffekt från den avgiftsfria sommarbiljetten till ungdomar, varför den underliggande utvecklingen i år är mer positiv än vad avvikelsen indikerar. Under sommaren har också färre biljetter validerats än sommaren 2018, då sommarbiljetten ledde till ett ökat resande bland ungdomar juni-augusti.

Ökade intäkter i biljettsamarbeten bidrar med +10 mkr.

Pris

Prisrelaterade effekter uppgår till +186 mkr. I huvudsak är de ett resultat av prishöjningen i inledningen av året men inkluderar även mixeffekter som uppkommit till följd av resenärers förändrade biljettval och resandemönster. Samtidigt som SL:s taxa justerades höjde även Kollektivtrafikförvaltningen i Uppsala län (UL) priset på sina biljetter.

Övrigt

Övriga förklaringsposter uppgår till +3 mkr.

Den totala skulden till resenärerna för reskassa uppgår vid utgången av augusti till 457 mkr. Skulden är summan av de belopp som laddats men ännu inte rests upp och innehåller även kvarvarande saldo på kort som till exempel tappats bort. Jämfört med men augusti 2018 har skulden till resenärerna ökat med 27 mkr.

Bilaga: Trafininvesteringar, spec

Region Stockholm

Trafiknämnden - Trafikförvaltningen, AB Storstockholms Lokaltrafik och Waxholms Ångartygs AB

Mkr	Utfall 2019 jan-aug	Prognos 2019	Budget 2019	Avvikelse 2019	Avvikelse 2019 (%)	Upparbetningsgrad 2019 (%)	Total ack. utfall	Total prognos	Total budget	Avvikelse total	Avvikelse total (%)	Total upparbetningsgrad (%)	Färdigställande (år)
1 Objekt tidigare beslutade av landstingsfullmäktige													
1.1 Strategiska investeringar													
Program Roslagsbanans kapacitetsförstärkn.	573,1	970,9	1 365,1	394,2	28,9%	42,0%	6 685,3	9 651,1	9 651,1	0,0	0,0%	69,3%	2026
Program Bussdepåer	225,1	496,3	494,7	-1,6	-0,3%	45,5%	2 689,3	3 816,7	3 816,7	0,0	0,0%	70,5%	2025
Program Slussen	74,8	99,4	22,8	-76,6	-336,9%	328,7%	354,9	438,6	369,5	-69,1	-18,7%	96,1%	2022
Program Saltsjöbanan	54,6	83,5	45,4	-38,1	-83,9%	120,3%	1 304,7	1 670,5	1 670,5	0,0	0,0%	78,1%	2026
Program Tvärbana Norr Solnagrenen	28,3	53,2	25,0	-28,2	-112,7%	113,2%	5 465,6	5 528,6	5 528,6	0,0	0,0%	98,9%	2021
Program Spårväg City	40,1	60,7	65,8	5,1	7,8%	61,0%	2 859,0	2 932,3	2 949,2	16,9	0,6%	96,9%	2020
Program Pendeltåg	118,1	119,1	9,1	-110,0	-1215,9%	1304,7%	11 804,4	11 805,4	11 711,7	-93,7	-0,8%	100,8%	2019
Vega station	14,5	35,1	25,5	-9,6	-37,7%	56,8%	70,9	91,6	112,3	20,7	18,4%	63,2%	2019
Program Kistagrenen	235,7	515,1	696,3	181,2	26,0%	33,9%	913,1	4 937,0	4 937,0	0,0	0,0%	18,5%	2025
Bussterminal Slussen	96,5	509,7	222,2	-287,5	-129,4%	43,4%	712,6	2 618,3	1 891,0	-727,3	-38,5%	37,7%	2024
Bussterminal Slussen brukarspecifik inredning	6,1	9,9	20,0	10,1	50,6%	30,7%	14,1	234,5	180,2	-54,3	-30,1%	7,8%	2023
Program Röda linjens uppgradering	108,9	477,8	1 087,9	610,1	56,1%	10,0%	5 423,4	10 707,1	13 261,0	2 553,9	19,3%	40,9%	2024
SL LÅS (Program IT med säkerhetsaspekt)	20,8	49,6	75,6	26,0	34,4%	27,6%	307,5	400,6	402,0	1,4	0,3%	76,5%	2020
1.2 Ersättningsinvesteringar													
Nya Spårvägsmuseet	57,3	103,9	100,7	-3,3	-3,2%	56,9%	92,9	180,0	180,0	0,0	0,0%	51,6%	2020
C20 - uppgradering	74,2	121,5	199,0	77,6	39,0%	37,3%	391,6	1 453,0	1 367,0	-86,0	-6,3%	28,6%	2023
Handen Bussterminal	27,9	65,1	53,9	-11,3	-20,9%	51,8%	121,8	230,0	185,1	-44,9	-24,3%	65,8%	2020
Fordon SpvC - nya A35 fordon	1,4	2,5	144,4	141,9	98,3%	1,0%	46,4	191,7	191,7	0,0	0,0%	24,2%	2020
TB Kanalisation 750 Volt	7,4	14,9	1,3	-13,6	-1027,3%	562,1%	161,5	173,0	173,0	0,0	0,0%	93,4%	2019
Lågfrekvent underhåll Pendeltåg X60	5,0	9,8	16,5	6,7	40,8%	30,2%	411,2	443,2	535,2	92,0	17,2%	76,8%	2020
Utbyte av hissar och rulltrappor	88,0	171,0	195,9	24,9	12,7%	44,9%	601,7	1 500,0	1 500,0	0,0	0,0%	40,1%	2024
Lilla Lindigöbron	10,1	21,0	0,0	-21,0	0,0%	0,0%	10,1	132,0	0,0	-132,0	0,0%	0,0%	2022
Förstärkning innertak Fridhemsplan	164,0	207,0	211,2	4,2	2,0%	77,7%	204,5	247,5	247,5	0,0	0,0%	82,6%	2020
1.3 Ospecificerade investeringsobjekt													
Ospecifierade objekt < 100 mkr	703,8	1 267,1	803,9	-463,2	-57,6%	87,5%				0,0	0,0%	0,0%	
2 Nya objekt Strategiska investeringar													
Utredningsbeslut													
Tonnage för Pendelbåt och Skärgårdstrafik	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0%	0,0%	1,6	293,0	293,0	0,0	0,0%	0,5%	2025
Bytespunkt Gullmarsplan	1,9	7,5	7,5	0,0	0,0%	24,7%	13,8	301,2	301,2	0,0	0,0%	4,6%	2027
Övergång till eldriven busstrafik	-14,4	-14,4	9,0	23,4	259,4%	-159,4%	0,0	0,0	57,0	57,0	100,0%	0,0%	-
Övergripande utredningar till befintligt system	2,8	6,0	3,0	-3,0	-100,0%	94,0%	3,5	160,0	160,0	0,0	0,0%	2,2%	2027
Framtida trafikstyrningssystem	0,0	5,2	0,0	-5,2	0,0%	0,0%	0,0	32,0	0,0	-32,0	0,0%	0,0%	2035
Ny färjeterminal Skeppsbrokajen	1,5	7,5	10,0	2,5	24,9%	15,1%	3,6	126,1	95,0	-31,1	-32,7%	3,8%	2023
Samkörbarhet	1,7	7,5	7,5	0,0	0,0%	23,0%	1,8	447,0	447,0	0,0	0,0%	0,4%	2024
Inriktningsbeslut													
Saltsjöbanan upphöjning	1,7	3,7	12,7	9,1	71,2%	13,1%	12,7	540,3	246,2	-294,1	-119,5%	5,1%	2024
Bussterminal Barkarby	2,2	3,1	4,1	1,0	24,8%	53,3%	5,4	121,1	121,0	-0,1	-0,1%	4,4%	2025
Bussterminal Nacka Centrum	1,0	9,9	3,1	-6,8	-219,0%	32,6%	7,3	520,0	520,0	0,0	0,0%	1,4%	2029

Mkr	Utfall 2019 jan-aug	Prognos 2019	Budget 2019	Avvikelse 2019	Avvikelse 2019 (%)	Upparbet-ningsgrad 2019 (%)	Total ack. utfall	Total prognos	Total budget	Avvikelse total	Avvikelse total (%)	Total upp-arbetnings-grad (%)	Färdig-ställande (år)
Anpassning trafikstyrningssystem bef. Tunnelbana	0,0	22,0	6,0	-16,0	-266,7%	0,0%	5,9	850,0	229,4	-620,6	-270,5%	2,6%	2025

2.1 Nya objekt Ersättningsinvesteringar

Utredningsbeslut													
Hässelbygrenen	0,0	0,5	10,0	9,5	95,0%	0,0%	23,0	1 784,0	1 784,0	0,0	0,0%	1,3%	2027
Skarpnäcksgrenen	0,4	0,8	10,3	9,4	92,2%	4,3%	0,7	204,0	204,0	0,0	0,0%	0,3%	2026
Rissne tunnelbanedepå	1,0	15,6	39,6	24,0	60,7%	2,6%	4,0	625,0	648,5	23,5	3,6%	0,6%	2023
Bytespunkt Slussen upprustning	9,6	15,5	15,0	-0,5	-3,6%	64,0%	25,8	1 026,2	500,0	-526,2	-105,2%	5,2%	2025
Inriktningsbeslut													
Danviksbron	1,6	5,2	6,0	0,8	13,1%	26,2%	7,8	177,5	100,0	-77,5	-77,5%	7,8%	2026
Upprustning södra Götgatan	2,3	3,0	2,4	-0,6	-24,1%	97,8%	8,2	208,0	151,0	-57,0	-37,8%	5,4%	2024
Utbyggnad av Älvsjö depå	10,4	18,6	26,5	7,9	29,7%	39,4%	15,5	864,8	865,0	0,2	0,0%	1,8%	2026
Genomförandebeslut													

2.2 Objekt för beslut kommande budgetperioder													
Åkersberga bussdepå	0,0	0,0	4,0	4,0	100,0%	0,0%	0,0	410,0	410,0	0,0	0,0%	0,0%	2030
Kompletterande depå Sundbyberg	0,0	0,0	1,1	1,1	100,0%	0,0%	0,0	2,4	2,4	0,0	-0,7%	0,0%	2030
Plattformsbarriärer	0,0	0,0	7,7	7,7	100,0%	0,0%	0,0	0,0	20,0	20,0	100,0%	0,0%	-
Nockeybybanan ersättning till Akka 4	0,0	0,3	2,4	2,1	87,5%	0,0%	0,0	5,3	5,3	0,0	0,0%	0,0%	2026
Pendeltåg depå ny	0,0	0,0	3,6	3,6	100,0%	0,0%	0,0	20,0	20,0	0,0	0,0%	0,0%	2025
Frihamnen bussdepå	0,0	0,0	2,4	2,4	100,0%	0,0%	0,0	5,0	5,0	0,0	0,0%	0,0%	2030
Haninge bussdepå	0,0	0,0	2,4	2,4	100,0%	0,0%	0,0	5,0	5,0	0,0	0,0%	0,0%	2030
Bytespunkt Ropsten	0,0	0,0	3,0	3,0	100,0%	0,0%	0,0	6,0	6,0	0,0	0,0%	0,0%	2026
Program bussdepåer och bytespunkter (Bytespunkt Ropsten, Haninge Bussdepå, Frihamnen bussdepå, Märsta bussdepå, Råsta bussdepå, Kompl. depå Sundbyberg)	0,0	1,0	0,0	-1,0	0,0%	0,0%	0,0	2 200,0	2 200,0	0,0	0,0%	0,0%	2030
Program Spårdepåer II (Pendeltåg depå ny, Nockeby ersättning till AKKA 4)	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0%	0,0%	0,0	1 200,0	1 200,0	0,0	0,0%	0,0%	2027
Kollektivtrafik Norra Djurgårdsstaden	0,0	0,0	8,0	8,0	100,0%	0,0%	0,0	30,0	32,0	2,0	6,3%	0,0%	2030
Spårväg Syd (Sverigeförhandlingen)	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0%	0,0%	42,1	5 242,0	5 242,1	0,1	0,0%	0,8%	2031
Roslagsbanan till City (Sverigeförhandlingen)	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0%	0,0%	14,2	9 014,0	9 014,3	0,3	0,0%	0,2%	2035
Märsta bussdepå	0,0	0,0	2,0	2,0	100,0%	0,0%	0,0	4,9	4,9	0,0	0,3%	0,0%	2030
Råsta bussdepå	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0%	0,0%	0,0	4,1	4,1	0,0	0,6%	0,0%	2030
Lågfrekvent underhåll X60, X60A, X60	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0%	0,0%	0,0	626,2	809,3	183,1	22,6%	0,0%	2026
Justering avslutade/nedlagda projekt	*0,4*	*0,4*	*0,0*										
Summa investeringsutgifter TF, SL, WÅAB	**2 760,0**	**5 582,7**	**6 091,3**	**508,6**	**8,3%**	**45,3%**	**40 843,4**	**86 437,9**	**86 563,0**	**125,1**	**0,1%**	**47,2%**	
varav medfinansiering Sverigeförhandlingen				*0,0*	*0,0%*	0,0%				*0,0*	*0,0%*	*0,0%*	
varav medfinansieras av staten och kommuner	*29,0*	*826,8*	*826,8*	*0,0*	*0,0%*	*3,5%*				*0,0*	*0,0%*	*0,0%*	
varav ersättningsinvesteringar[4]	*1 050,1*	*1 785,9*	*1 813,3*	*27,4*	*1,5%*	*57,9%*				*0,0*	*0,0%*	*0,0%*	

Region Stockholm

Period 2019-08-31

Bilaga: Trafikinvesteringar, ospec

Mkr	Årets investeringsutgifter (mkr)					Total utgift (mkr)				
	Utfall 2019 jan-aug	Prognos 2019	Budget 2019	Avvikelse 2019	Upparbet grad 2019 %	Total ack. Utfall	Total prognos	Total budget	Beslut	Total upparb grad %
Ospecificerade investeringar >50 mkr <100 mkr										
SpvC Ombyggnation Alkärrshallen	9,9	47,0	21,0	-26,0	47,2%	19,2	97,0	64,6	97,0	29,7%
TB-Permanent luftkonditionering i C20 hytter	0,0	0,0	37,7	37,7	0,0%	0,0	93,6	67,7	93,6	0,0%
Ombyggnad av Märsta busstvätthall	5,5	9,5	0,0	-9,5	0,0%	6,1	91,0	0,2	91,3	3029,0%
Anvisning Södertälje PT-depå	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0%	86,9	86,9	86,9	87,8	100,1%
Ombyggnad av Norrtälje busstvätthall	4,5	11,0	32,5	21,5	13,8%	6,8	86,9	67,8	87,3	10,0%
Byte kontakledningsanläggning i Älvsjödepån	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0%	80,0	80,0	79,6	80,1	100,5%
SpvC A36 fordon 2 st	1,8	8,8	4,0	-4,8	44,6%	19,1	80,0	79,6	80,0	23,9%
Ombyggnad av Botkyrka busstvätthall	6,1	10,6	43,9	33,4	13,8%	14,5	77,3	57,9	77,3	25,0%
Kabel (läckkabel) för radiosdistribution i spårtunnlar	8,4	16,9	24,4	7,5	34,3%	18,9	75,0	75,0	75,0	25,2%
Provisorisk depå Okvista	43,8	63,0	0,0	-63,0	0,0%	47,8	67,0	31,2	67,0	153,1%
Maskinell validering av mobila biljetter	2,6	4,0	0,0	-4,0	0,0%	58,0	60,0	60,0	60,0	96,6%
Nytt fartyg (0550)	5,0	6,5	0,0	-6,5	0,0%	57,5	59,1	59,4	60,0	96,7%
Kontaktlös betalning	13,9	47,1	0,0	-47,1	0,0%	18,3	57,0	0,0	57,0	0,0%
Fullskaletest barriärer	1,7	5,2	11,3	6,0	15,1%	14,1	55,2	29,2	55,2	48,2%
Södertälje C	0,1	3,1	20,0	16,9	0,5%	1,9	55,0	52,8	55,0	3,5%
Solöga och Vindöga	8,6	25,8	0,0	-25,8	0,0%	8,7	45,9	0,0	54,5	0,0%
TG TMSL Kameraprojekt fas 3	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0%	50,1	50,1	50,6	50,2	99,0%
Summa investeringsutgifter TF, SL, WÅAB	**112**	**259**	**195**	**-64**	**57%**	**508**	**1 217**	**863**	**1 228**	**59%**

Region Stockholm

Diarienummer
RS 2019-0237

Trafiknämnden/trafikförvaltningen

Bilaga Uppdrag

Delårsrapport TN 2019-0069

Augusti 2019

Innehållsförteckning

1 Uppdrag ... 3
1.1 Långsiktigt hållbar ekonomi ... 3
1.1.1 Ett resultat i balans ... 3
1.1.2 Hållbar investeringsutveckling ... 4
1.2 En hållbar region Stockholm ... 6
1.2.1 Region Stockholms påverkan på klimatet ska minska ... 6
1.2.2 Region Stockholm ska upprätthålla sina samhällsviktiga funktioner vid extraordinära händelser och klimatförändringar ... 7
1.2.3 Skattepengar ska frigöras till kärnverksamhet ... 7
1.3 Attraktiv kollektivtrafik i ett hållbart transportsystem ... 9
1.3.1 Attraktiva resor ... 9
1.3.2 Trygga resor ... 12
1.3.3 Effektiva resor ... 13
1.3.4 Tillgänglig och sammanhållen region ... 13

1 Uppdrag

Trafikförvaltningen har 31 uppdrag, status samt hur uppdragen fördelar sig per övergripande mål framgår av nedanstående tabell.

Status för uppdrag per mål	Ej påbörjad —	Pågende enligt plan ▶	Pågående med avvikelse ❗	Avslutad ✔
Långsiktigt hållbar ekonomi	1	3	0	3
En hållbar region Stockholm	0	3	0	3
Attraktivkollektivtrafik i ett hållbart transportsystem	0	12	4	2
Summa	1	18	4	8

1.1 Långsiktigt hållbar ekonomi

1.1.1 Ett resultat i balans

Uppdrag	Status	Kommentar
Överlåta 80 000 aktier i Waxholms Ångfartyg AB **Beskrivning** att uppdra åt regionstyrelsen att skyndsamt återkomma med förslag om att tidigast från och med den 1 juni 2019 överlåta 80 000 aktier i Waxholms Ångfartyg AB från Landstingshuset i Stockholm AB till AB Storstockholms Lokaltrafik till en köpeskilling som motsvarar det bokförda värdet i Landstingshuset i Stockholm AB per 31 december 2018 **Diarienr** LS 2017-1455 Budget 2019 för Region Stockholm **Beslutat av** Regionfullmäktige 2019 **Uppdragstyp** Beslut budget	✔ Avslutad	**Delår 2019** Uppdraget är genomfört, aktier i Waxholms Ångfartyg AB är överfört från Landstingshuset i Stockholm AB till AB Storstockholms Lokaltrafik per den 1 juli 2019.
Utredning om indexering av SL-taxan **Beskrivning** Trafiknämnden ska under 2019 genomföra en utredning om indexering av SL-taxan **Diarienr** LS 2017-1455 Budget 2019 för Region Stockholm - Budgetuppdrag **Beslutat av** Regionfullmäktige 2019 **Uppdragstyp** Budgetuppdrag	▶ Pågående enligt plan	**Delår 2019** Uppdraget är en del av budgetprocessen och följer dess tidplan. Förslag tas fram för att säkerställa att resultat/utfall möter trafikförvaltningens ekonomiska behov på kort och lång sikt. Utredningens resultat kvalitetssäkras med delar av TF LG samt ordförande.

Uppdrag	Status	Kommentar
Pendelbåtstrafik samfinansieras **Beskrivning** Nämnden ska se över om pendelbåtstrafik kan samfinansieras tillsammans med kommuner och/eller externa finansiärer **Diarienr** LS 2017-1455 Budget 2019 för Region Stockholm - Budgetuppdrag **Beslutat av** Regionfullmäktige 2019 **Uppdragstyp** Budgetuppdrag	▬ Ej påbörjad	**Delår 2019** För att kunna se över om pendelbåtstrafiken kan samfinansieras med andra aktörer/intressenter behöver trafikförvaltningens pågående uppdrag att utforma framtidens skärgårdstrafik vara klart. Uppdraget kommer att visa på helheten och de förutsättningar som gäller för en god framtida sjötrafik. Utifrån utredningen kan olika frågor identifieras för att föra en dialog kring samfinansiering. Förvaltningen avser därför att påbörja översyn om samfinansiering först när uppdrag "Påbörja arbete med att forma framtidens sjötrafik" är genomfört, vilket förväntas vara klart i slutet av 2020.

1.1.2 Hållbar investeringsutveckling

Uppdrag	Status	Kommentar
Principöverenskommelse Nacka centrums bytespunkt **Beskrivning** uppdra åt trafiknämnden att ansvara för principöverenskommelse avseende Nacka centrums bytespunkt samt resultat av genomförd åtgärdsvalsstudie för samordnad trafikplanering centrala Nacka. **Diarienr** LS 2017-0297 Löpande **Beslutat av** Regionfullmäktige 2017 **Uppdragstyp** Beslut löpande	✔ Avslutad	**Delår 2019** Trafiknämnden bekräftar ansvaret för principöverenskommelse avseende Nacka centrums bytespunkt samt resultat av genomförd åtgärdsvalsstudie för samordnad trafikplanering centrala Nacka. En principöverenskommelse som reglerar fortsatt gemensamt arbete med Nacka kommun och Trafikverket för Nacka C beslutades av LF i maj 2017. Principöverenskommelsen reglerar på övergripande nivå samverkan mellan trafikförvaltningen, Nacka kommun och Trafikverket för mötesplats Nacka vilket bland annat innefattar en ny bussterminal. Principöverenskommelsen styr arbetet i planeringsfasen och ska ersättas av ett genomförandeavtal när parterna går in i genomförande. Arbetet med att ta fram ett genomförandavtal som ska ersätta principöverenskommelsen pågår. Förhandlingar om finansiering pågår och därefter kan genomförandeavtal upprättas. Planen för detta är december 2019.
Utreda investeringsbehov för utbyggnad av tunnelbana **Beskrivning** uppdra åt trafiknämnden att, i samråd med landstingsstyrelsen, utreda tillkommande investeringsbehov för befintlig tunnelbana, bytespunkter samt angränsande anläggningar med anledning av beslutad överenskommelse om utbyggnad av tunnelbana i enlighet med 2013 års Stockholmsförhandling **Diarienr** LS 1403-0399 Mål och budget 2015 nr 48	▶ Pågående enligt plan	**Delår 2019** Trafikförvaltningen utreder tillkommande investeringsbehov för befintlig tunnelbana inom ramen för flera olika projekt (Bytespunkt Gullmarsplan, Barkarby och Nacka, Anpassning trafikstyrning och Övergripande utredningar till befintligt system) och aktiviteter på trafikförvaltningen . Planering för Bytespunkt Barkarby och Nacka pågår. Rapport från utredningsstudien för ny bytespunkt Gullmarsplan är färdigställd och beredning pågår för fortsatt beslutsprocess (inriktningsbeslut). Trafikförvaltningen och Trafikkontoret i Stockholms stad har före och under sommaren fortsatt samverka kring de temporära åtgärderna som behövs vid Gullmarsplan inför busstrafiken i T20 (trafikstart december 2019). Det behövs ytterligare samordning gällande genomförandet av åtgärderna och under hösten blir det fokus på konkret

Uppdrag	Status	Kommentar
Beslutat av Regionfullmäktige 2015 **Uppdragstyp** Beslut budget		planering inför T20. Dialog pågår med berörda kommuner om fortsatt samverkan och finansiering. Utredningsbeslut för övergripande utredningar till befintligt system som avser strategiska investeringar till följd av utbyggnaden av tunnelbanan beslutas i trafiknämnden i augusti 2019. Inriktningsbeslut för anpassning av trafikstyrningssystem som syftar till att säkerställa integration och nödvändiga livstidsförlängningar och möta trafikbehovet i den framtida utbyggda tunnelbanan och genomförandebeslut för inledande utveckling och anpassning inför livstidsförlängningen av gröna linjens trafikstyrningssystem beslutas i trafiknämnden i augusti 2019.
Trafiknämnden ska under 2019 färdigställa den påbörjade systemanalysen av tunnelbanan. **Beskrivning** Trafiknämnden ska under 2019 färdigställa den påbörjade systemanalysen av tunnelbanan. Nämnden ska utifrån systemanalysen ta fram en uppdaterad utvecklingsplan för tunnelbanan och som identifierar nödvändiga investeringar för att säkerställa tunnelbanans befintliga nytta samt de nya utbyggnadssträckornas potential. Trafiknämndens systemanalys ska genomföras utifrån denna komplexa systemförståelse där relationen till andra trafikslag i kollektivtrafiksystemet och relationen mellan tunnelbanesystemets ingående delsystem med dess egenskaper, förutsättningar och beroenden beaktas. **Diarienr** LS 2017-1455 Budget 2019 för Region Stockholm - Budgetuppdrag **Beslutat av** Regionfullmäktige 2019 **Uppdragstyp** Budgetuppdrag	✔ Avslutad	**Delår 2019** Tunnelbanans mål och syfte presenterades i tjänsteutlåtande TN 2019-0446 i maj 2019. Systemanalysen tar avstamp i en analys av tunnelbanans historiska utveckling och nuläget för att bygga upp en förståelse för dagens och framtidens utmaningar och behov. Ärendet utgör en grund för det fortsatta fördjupade arbetet med kollektivtrafikens och tunnelbanans mål och syfte, och det fortsatta systemanalysarbetet som resulterar i en strategisk utvecklingsplan för tunnelbanan.
Planera för de åtgärder som är nödvändiga för att anpassa trafikstyrningssystemet för utbyggd tunnelbana. **Beskrivning** Inledningsvis ska trafiknämnden planera för de åtgärder som är nödvändiga för att anpassa trafikstyrningssystemet för utbyggd tunnelbana, omhänderta konsekvenserna av att arbetet med	▶ Pågående enligt plan	**Delår 2019** Inriktningsbeslut avseende anpassning av trafikstyrningssystemen fattades i TN i januari 2019 och ett delgenomförandebeslut för livstidsförlängning av gröna linjens signalsystem fattades i TN i maj 2019. Livstidsförlängning grön linje har stort fokus på omfattningen av det kommande anpassnings- och utvecklingsarbetet. Den på trafikförvaltningen pågående säkerhetsskyddsanalysen, med anledning av den nya säkerhetsskyddslagen, kan komma att påverka studiernas omfattning.

Uppdrag	Status	Kommentar
ett nytt signalsystem på röd linje har avbrutits samt livstidsförlänga gröna linjens trafikstyrningssystem. Parallellt med åtgärder för att vidmakthålla nuvarande trafik ska nämnden påbörja en utredning om framtidens trafikstyrningssystem. **Diarienr** LS 2017-1455 Budget 2019 för Region Stockholm - Budgetuppdrag **Beslutat av** Regionfullmäktige 2019 **Uppdragstyp** Budgetuppdrag		De fyra planeringsstudierna pågår under 2019 och studierna färdigställs under hösten. Genomförande av anpassningarna planeras påbörjas i slutet av året.

1.2 En hållbar region Stockholm

1.2.1 Region Stockholms påverkan på klimatet ska minska

Uppdrag	Status	Kommentar
Kommunicera att kollektivtrafik är ett grönt sätt att resa **Beskrivning** Regionen ska tydligt kommunicera att kollektivtrafik är ett grönt sätt att resa, däribland ska miljömärkning av kollektivtrafiken utredas. **Diarienr** LS 2017-1455 Budget 2019 för Region Stockholm - Budgetuppdrag **Beslutat av** Regionfullmäktige 2019 **Uppdragstyp** Budgetuppdrag	▶ Pågående enligt plan	**Delår 2019** Miljömärkning ger oss goda förutsättningar till att synliggöra SL:s miljöarbete (och därmed Region Stockholm/Trafikförvaltningen) och hur vi tillsammans med våra resenärer bidrar till en hållbar utveckling i regionen. Det ger positiva effekter på flera nivåer - externt som internt. Den miljömärkning som skulle kunna vara aktuell för regionens kollektivtrafik är Svenska Naturskyddsföreningens (SNF) "Bra miljöval". Ett utkast till PM om hur miljömärkningen skulle kunna implementeras i vår trafik är förberett, men i somras anlände en remiss från SNF om ändrade kriterier för miljömärkningen. Trafikförvaltningen har levererat ett gemensamt svar på remissen tillsammans med region Skåne och region Västra Götaland och de nya kriterierna är planerade att börja gälla vid årsskifte 2019/2020. När de nya kriterierna har fastställts av SNF kommer nämnt PM omarbetas utifrån de nya aktuella kraven och därmed förse trafikförvaltningen med ett underlag till beslut om miljömärkning. Kommunikationskampanjer med budskapet att kollektivtrafik är ett miljövänligt sätt att resa har skett under året och kommer fortsätta vara ett område i fokus även framåt.

1.2.2 Region Stockholm ska upprätthålla sina samhällsviktiga funktioner vid extraordinära händelser och klimatförändringar

Uppdrag	Status	Kommentar
Utarbeta styrdokument för säkerhet **Beskrivning** att uppdra åt nämnder, styrelser och bolag inom Stockholms läns landsting att utarbeta styrdokument för säkerhet i enlighet med landstingsstyrelsens riktlinjer för säkerhet. **Diarienr** LS 2015-0093 Löpande LS 1407-0877 **Beslutat av** Regionfullmäktige 2016 **Uppdragstyp** Beslut löpande	▶ Pågående enligt plan	**Delår 2019** Arbetet med att ta fram styrdokument för säkerhet pågår, utöver de dokument som redan finns (bl.a. riktlinje för lås och tillträde med underliggande bestämmelser, policy för trafiksäkerhet i SL-trafiken, säkerhetsstyrningssystem för spårtrafiken, trafiksäkerhetsinstruktioner, säkerhetsbestämmelser, riktlinjer för brandskydd med underliggande bestämmelser, policy och riktlinje för informationssäkerhet med tillämpningsanvisningar, trafiksäkerhetspolicy för sjötrafiken, anvisningar vid hot och våld på arbetet, TF Rutin och handlingsplan för hantering av misstänkta postförsändelser). Uppdateringen av trafiksäkerhetsinstruktionen för tunnelbanan är i slutskede och planen är att ny utgåva ska kunna ges ut under Q4-2019. Arbetet med Riktlinje för säkerhetsskydd pågår, planen är att den ska kunna fastställas under 2019. Arbete som också pågår är att ta fram en Trafiksäkerhetspolicy för färdtjänsten och en riktlinje för securityområdet (skydd mot antagonistiska hot etc) samt riktlinje för skalskydd, med underliggande bestämmelser.

1.2.3 Skattepengar ska frigöras till kärnverksamhet

Uppdrag	Status	Kommentar
Fastställa ny tjänstemannaorganisation **Beskrivning** Uppdra åt landstingsstyrelsen, hälso- och sjukvårdsnämnden, trafiknämnden, tillväxt- och regionplanenämnden, vårdens kunskapsstyrningsnämnd, fastighets- och servicenämnde, färdtjänstnämnden, kulturnämnden, patientnämnden, karolinska universitetssjukhuset samt Stockholms läns sjukvårdsområde att fastställa ny tjänstemannaorganisation under respektive nämnd med anledning av den nya politiska organisationen **Diarienr** LS 2018-0680 **Beslutat av** Regionfullmäktige 2018 **Uppdragstyp** Beslut löpande	✔ Avslutad	**Tertial 1 2019** Struktur (ekonomi, rutiner etc) är etablerad för den nya färdtjänstnämnden och övrig ny politisk organisation.

Uppdrag	Status	Kommentar
Trafiknämnden tar fram en effektiviseringsplan som ska implementeras för den egna verksamheten. **Beskrivning** För att bidra till målet om att frigöra skattepengar till kärnverksamhet och samtidigt skapa resurser för utvecklad trafik ska trafiknämnden ta fram en effektiviseringsplan som ska implementeras för den egna och administrativa verksamheten. **Diarienr** LS 2017-1455 Budget 2019 för Region Stockholm - Budgetuppdrag **Beslutat av** Regionfullmäktige 2019 **Uppdragstyp** Budgetuppdrag	▶ Pågående enligt plan	**Delår 2019** Effektiviseringsplan med målet om två procents effektivisering årligen för beställarfunktionen är under framtagande. Parallellt löper konsultväxling och effektivisering av inköp och upphandling som kommer att inkorporeras i effektiviseringsplanen. Effektiviseringen arbetas in i slutlig budget 2020 under september. Riktlinjer till organisationen och controllers skickades ut redan i maj/juni.
Utse innovationsansvarig **Beskrivning** Samtliga nämnder och bolag ska utse en innovationsansvarig. **Diarienr** LS 2017-1455 Budget 2019 för Region Stockholm - Budgetuppdrag **Beslutat av** Regionfullmäktige 2019 **Uppdragstyp** Budgetuppdrag	✔ Avslutad	**Delår 2019** Utsedd som innovationsansvarig på Trafikförvaltningen är Jens Plambeck, chef för avdelningen Strategisk utveckling.
Avsätta medel för utveckling, innovation och förnyelse **Beskrivning** Samtliga nämnder och bolag ska avsätta egna medel för att aktivt stödja utveckling, innovation och förnyelse som bidrar till en högkvalitativ och kostnadseffektiv verksamhet samt en god arbetsmiljö **Diarienr** LS 2017-1455 Budget 2019 för Region Stockholm - Budgetuppdrag **Beslutat av** Regionfullmäktige 2019 **Uppdragstyp** Budgetuppdrag	✔ Avslutad	**Delår 2019** Medel finns avsatta i budget för utveckling, innovation och förnyelse. Arbetet med digital transformation påbörjad. Utveckling av trafikinformation, biljett och betallösningar samt utveckling av datalagring och analys. Ökad processorientering och tydligare ledning och styrning kommer att bidra till ett mer innovativt och effektivt arbetsklimat för trafikförvaltningen.

1.3 Attraktiv kollektivtrafik i ett hållbart transportsystem

1.3.1 Attraktiva resor

Uppdrag	Status	Kommentar
Försök med WÅAB-resor med SL periodkort **Beskrivning** att uppdra åt trafiknämnden att under 2018 genomföra försök med att möjliggöra resor med Waxholms Ångfartygs AB med SL:s periodkort under höst, vinter och vår **Diarienr** LS 2017-0452 Mål och budget 2018 nr 45 **Beslutat av** Regionfullmäktige 2018 **Uppdragstyp** Beslut budget	✔ Avslutad	**Delår 2019** Försöket är genomfört och enligt beslut i Trafiknämnden den 14 maj 2019 nu permanentat i lågsäsong. Implementering av nödvändiga förändringar såsom till exempel system, information mm pågår.
Utveckla service och intäkter i kollektivtrafiken **Beskrivning** För att utveckla såväl service som intäkter i kollektivtrafiken ska möjligheten till exempelvis butiker, kiosker, källsortering och reklam i anslutning till kollektivtrafiken utvecklas. Trafiknämnden ska under 2019 ta fram en utvecklingsstrategi för kollektivtrafikens kompletterande service och intäkter kopplat till detta. **Diarienr** LS 2017-1455 Budget 2019 för Region Stockholm - Budgetuppdrag **Beslutat av** Regionfullmäktige 2019 **Uppdragstyp** Budgetuppdrag	❗ Pågående med avvikelse	**Delår 2019** Arbetet för utveckling av reklamintäkter pågår och nya platser skapas även om utvecklingen bromsas något av problem med bygglov och argumentation mot reklam. Trafikförvaltningen har prioriterat bygglovshanteringen för utvecklingen av reklamintäkter och har därmed inte genomfört något mer arbete med tillfälliga rättigheter sedan föregående rapportering i april. Vad avser utveckling av övriga kommersiella intäkter har trafikförvaltningen tagit fram förslag på vilka typer av service och tjänster vi bör komplettera med samt möjliga platser. Trafikförvaltningen avser återkomma till trafiknämnden med informationsärende avseende utveckling av service och intäkter i kollektivtrafiken i november 2019.
Genomföra en satsning med ökad närvaro av personal i mobila kundservicefunktioner. **Beskrivning** För att vid planerade eller oplanerade händelser snabbt och i större omfattning än idag kunna bistå resenärerna med god service och trafikinformation, ska nämnden under 2019 genomföra en satsning med ökad närvaro av personal i mobila kundservicefunktioner. **Diarienr**	▶ Pågående enligt plan	**Delår 2019** Mobila kundtjänstteam är satt i pilotdrift. Arbetssättet utvecklas för att öka resenärsnyttan så mycket som möjligt. Utvärdering görs vid årsskiftet 2019-2020.

Uppdrag	Status	Kommentar
LS 2017-1455 Budget 2019 för Region Stockholm - Budgetuppdrag **Beslutat av** Regionfullmäktige 2019 **Uppdragstyp** Budgetuppdrag		
Upphandla och på prov installera plattformsbarriärer **Beskrivning** Trafiknämnden ska under 2019 upphandla och på prov installera plattformsbarriärer på två tunnelbanestationer. **Diarienr** LS 2017-1455 Budget 2019 för Region Stockholm - Budgetuppdrag **Beslutat av** Regionfullmäktige 2019 **Uppdragstyp** Budgetuppdrag	Pågående med avvikelse	**Delår 2019** Under hösten 2019 kommer Trafikförvaltningen att föreslå en upphandling för att utrusta en inomhusstation med plattformsbarriärer. Anpassning av stationen och installation av plattformsbarriärer kan tidigast ske under sommaren 2020. Tidplanen avviker från beslut beroende på ändrade marknadsförutsättningar. Den ekonomiska kalkylen innehåller stora osäkerheter då det för närvarande globalt inte finns någon standard och/eller prövad lösning för plattformsbarriärer som möter trafikförvaltningens behov.
Utreda förbättrad möjlighet att integrera cykeln i kollektivtrafiken **Beskrivning** Som en del av arbetet med smidiga och framkomliga resor ska blandpendling främjas. Trafiknämnden ska därför under 2019 utreda förbättrad möjlighet att integrera cykeln i kollektivtrafiken och främjad möjlighet till cykelförvaring i kollektivtrafiken. **Diarienr** LS 2017-1455 Budget 2019 för Region Stockholm - Budgetuppdrag **Beslutat av** Regionfullmäktige 2019 **Uppdragstyp** Budgetuppdrag	Pågående enligt plan	**Delår 2019** En handlingsplan kommer att tas fram under hösten 2019. Uppdraget är ett löpande uppdrag för fördjupad samverkan inom Region Stockholm och andra planeringsaktörer i syfte att främja kombinationsresor med cykel och kollektivtrafik.
Utreda påstigning genom bussens alla dörrar **Beskrivning** Trafiknämnden ska under 2019 utreda påstigning genom bussens alla dörrar på stombusslinjerna. **Diarienr** LS 2017-1455 Budget 2019 för Region Stockholm - Budgetuppdrag **Beslutat av** Regionfullmäktige 2019 **Uppdragstyp** Budgetuppdrag	Pågående enligt plan	**Delår 2019** Utredningen som omfattar nulägesanalys av hållplatstid för stombussarna samt möjliga effekter i form av förkortad total restid vid påstigning genom bussens alla dörrar pågår. Utredningen omfattar även de samhällsekonomiska effekterna samt möjlig påverkan på resande utan biljetter på övergripande nivå. Ett första utkast var klart före sommaren som därefter har granskats internt på trafikförvaltningen. Arbete pågår nu med att inarbeta synpunkter och göra vissa justeringar och kompletteringar av utredningen. Utredningen kommer att vara klar och rapporteras i Trafiknämnden i slutet av 2019.

Framkomlighetskommissionens arbete ska trappas upp **Beskrivning** Framkomlighetskommissionens arbete ska trappas upp under 2019. Kommissionen ska utreda och föreslå ett paket av åtgärder som ökar framkomligheten och kortar restiderna med buss samt redovisa konsekvenser av och kostnader för dessa. Samarbetet ska identifiera knutar som måste lösas och lyfta dessa i arbetet. Åtgärderna som Framkomlighetskommissionen ska utreda och föreslå ska omfatta, men inte begränsas till, fler busskörfält, ökad signalljusprioritering, koordinerad planering vid vägarbeten och prioritering av kollektivtrafiken i vägrummet. Viktiga underliggande mål med Framkomlighetskommissionens arbete ska vara att möjliggöra Bus Rapid Transit-lösningar och ökad busstrafik på tvären samt snabbare innerstadstrafik. Framkomlighetskommissionen ska återrapportera uppdraget till trafiknämnden. **Diarienr** LS 2017-1455 Budget 2019 för Region Stockholm - Budgetuppdrag **Beslutat av** Regionfullmäktige 2019 **Uppdragstyp** Budgetuppdrag	▶ Pågående enligt plan	**Delår 2019** Pågående utredningar åtgärdsvalsstudie stomnät, sträckningsstudier och handlingsplan 2017-2021 följer tidplan. För tillfället pågår fyra sträckningsstudier och en femte ska initieras under hösten. I sträckningsstudierna arbetar trafikförvaltningen tillsammans med berörda kommuner och Trafikverket för att fastlägga vilken sträcka stombussen ska köra. Två stråkstudier är i slutskedet och två stråkstudier startades upp innan sommaren. I stråkstudierna arbetar trafikförvaltningen med berörda kommuner och Trafikverket för att se över framkomlighetsåtgärder på sträckor som stombussen kör. Utredningen om kapacitetsstarka fordon och utredningen om effektivare hållplatsstopp väntas vara klar i slutet av 2019. Arbetet med framkomlighetsåtgärder för linje 172/173 pågår och för linjerna 178/179 har åtgärder följts upp. Trafikförvaltningen arbetar i samverkan med Stockholms stad för att hitta effektiva processer vid trafikstörande arbeten samt mindre åtgärder i gatunätet för att främja framkomligheten för busstrafiken. Arbetet stäms av i framkomlighetskommissionen. Handlingsplan 2017-2021 rapporteras årligen som ett informationsärende i nämnden. Varje år, sedan 2017, tas även ett Stombussbokslut fram som rapporteras i nämnden. Stombussbokslut 2018 presenterades för Trafiknämnden i juni.
Samordning av utvecklingen av smarta mobilitetslösningar i Stockholmsregionen **Beskrivning** Trafiknämnden ska under 2019 lämna förslag på hur Region Stockholm kan ta en ledande roll i samordning av utvecklingen av smarta mobilitetslösningar i Stockholmsregionen som tillgodoser behov av resande från dörr till dörr. **Diarienr** LS 2017-1455 Budget 2019 för Region Stockholm - Budgetuppdrag **Beslutat av** Regionfullmäktige 2019 **Uppdragstyp** Budgetuppdrag	❗ Pågående med avvikelse	**Delår 2019** Förseningar och begränsningar i utveckling av digitala biljetter begränsar möjligheterna till genomförande av piloter och därmed lärande och utvärdering av dem. Slutsatser hur vi skall arbeta med detta i framtiden kommer sannolikt inte att kunna tas fram enligt tidplan, tidigt 2020, då vi inte kommer att ha tillräckligt mycket erfarenheter från användande.

Försök med digitala försäljningsombud **Beskrivning** Trafiknämnden under 2019 ska låta genomföra försök med digitala försäljningsombud. **Diarienr** LS 2017-1455 Budget 2019 för Region Stockholm - Budgetuppdrag **Beslutat av** Regionfullmäktige 2019 **Uppdragstyp** Budgetuppdrag	Pågående med avvikelse	**Delår 2019** Trafikförvaltningen har påbörjat ett arbete som innebär att återförsäljarna ska ges teknisk och affärsmässig möjlighet att börja sälja digitala SL-biljetter. Utvecklad möjlighet begränsas dock till enkelbiljetter. Digitala biljetter beräknas lanseras i Travisappen (Nobina, Barkarby) i oktober 2019. Trafikförvaltningen avser återrapportera försöken med digitala försäljningsombud inom ramen för kombinerad mobilitet till trafiknämnden i november 2019.
Utreda nya pendelbåtslinjer **Beskrivning** Trafiknämnden ska under 2019 utreda nya pendelbåtslinjer för att pendelbåtstrafiken i Stockholmsregionen ska utvecklas ytterligare. Två nya försökslinjer ska genomföras med trafikstart 2020 respektive 2021. **Diarienr** LS 2017-1455 Budget 2019 för Region Stockholm - Budgetuppdrag **Beslutat av** Regionfullmäktige 2019 **Uppdragstyp** Budgetuppdrag	Pågående enligt plan	**Delår 2019** Utredning om nya pendelbåtslinjer ska upp för beslut till Trafiknämnd 1 oktober 2019. Förvaltningen har baserat sitt arbete utifrån den av TN antagna strategiska utredning för pendelbåtstrafik och de särskilda medskick för uppdraget. Dialog med berörda kommuner kring bl a intresse och rimlig tidsplanering för ett genomförande har genomförts för de fem olika studerade alternativen. Förvaltningen föreslår två nya pendelbåtslinjer med möjlig trafikstart 2020 och 2022. Det är endast ett alternativ som är möjligt att starta innan år 2022 då övriga kräver upphandling av trafik och fartyg samt att berörda kommuner anlägger brygghållplatser.

1.3.2 Trygga resor

Uppdrag	Status	Kommentar
Försök med flexibla nattstopp i busstrafiken **Beskrivning** Ett försök med flexibla nattstopp i busstrafiken ska genomföras under 2019. **Diarienr** LS 2017-1455 Budget 2019 för Region Stockholm - Budgetuppdrag **Beslutat av** Regionfullmäktige 2019 **Uppdragstyp** Budgetuppdrag	Pågående enligt plan	**Delår 2019** Försök har genomförts från Hallonbergen till Ursvik under våren/sommaren. Utvärdering av försöket pågår och beräknas bli klar i september. Återrapportering till Trafiknämnden planeras till oktobernämnden den 22 oktober. Vår preliminära bedömning är att denna möjlighet har nyttjats av väldigt få resenärer och att det är tveksamt om detta bör permanentas.

1.3.3 Effektiva resor

Uppdrag	Status	Kommentar
Åtgärder för att öka kollektivtrafikens attraktivitet ska utredas. **Beskrivning** Åtgärder för att öka kollektivtrafikens attraktivitet och andelar av de motoriserade resorna ska utredas. **Diarienr** LS 2017-1455 Budget 2019 för Region Stockholm - Budgetuppdrag **Beslutat av** Regionfullmäktige 2019 **Uppdragstyp** Budgetuppdrag	▶ Pågående enligt plan	**Delår 2019** Uppdraget kommer att pågå under 2019-2020. Två delaktiviteter är uppstartade, Potentialutredning marknadsandelar och Framtida trafikeringskoncept. Delaktiviteten Potentialutredning marknadsandelar ska dels titta på potentialer (områden, målgrupper och reserelationer där andelen idag är låg och relativt lätt kan höjas) och dels på behov (var gör en ökning av marknadsandelen mest nytta och bör höjas av den anledningen). Dessa olika faktorer ska vägas samman ur ett samhällsekonomiskt perspektiv. Delaktiviteten Framtida trafikeringskoncept hanterar utveckling av enhetliga och sammanhängande trafikeringskoncept för kollektivtrafiken som stöd för utveckling av kollektivtrafiken, exempel på koncept kan t ex vara stombuss, närtrafik.

1.3.4 Tillgänglig och sammanhållen region

Uppdrag	Status	Kommentar
Tunnelbanestation Hagalund, Tunnelbana Älvsjö-Fridhemsplan, Spårväg syd och Roslagsbanan till City **Beskrivning** uppdra åt trafiknämnden återkomma med till LF med förslag till genomförandeavtal för objekten Tunnelbanestation Hagalund, Tunnelbana Älvsjö-Fridhemsplan, Spårväg syd och Roslagsbanan till City **Diarienr** LS 2017-0621 Löpande **Beslutat av** Regionfullmäktige 2017 **Uppdragstyp** Beslut löpande	▶ Pågående enligt plan	**Delår 2019** Inget arbete görs med genomförandeavtal före projektstart enligt Sverigeförhandlingens avtal som säger att fortsatt planering startar hos trafikförvaltningen 2024 för Spårväg syd och 2026 för Roslagsbanan till city, om inget annat avtalas. Diskussioner om tidigareläggning av objekten pågår. Fram till genomförandet startar bevakar trafikförvaltningen att genomförandet av de överenskomna objekten inte omöjliggörs utifrån vad som händer i pågående projekt och planeringsprocesser i Stockholms län. Bevakningen omfattar även analys av objektens påverkan på befintligt och planerat kollektivtrafiksystem. Trafiknämnden återkommer till LF med beslut om förslag till genomförandeavtal enligt tidplan för genomförande för respektive objekt.
Nya koncept för kollektivtrafik på landsbygden **Beskrivning** att uppdra åt trafiknämnden att efter utvärdering av genomförda pilotförsök med anropsstyrd trafik föreslå nya koncept och riktlinjer för kollektivtrafik på landsbygden **Diarienr** LS 2017-0452 Mål och budget 2018 nr 46 **Beslutat av** Regionfullmäktige 2018 **Uppdragstyp** Beslut budget	▶ Pågående enligt plan	**Delår 2019** Uppdraget synkroniseras med trafikupphandlingarna E35-E38. Arbete pågår med införandet av anropsstyrd trafik i kommande busstrafikaffärer för respektive E35 - Norrort och E38 Norrtälje. Parallellt pågår i uppstartsfas arbetet med att säkra erforderlig IT-utveckling samt anpassning av styrande dokument.

Uppdrag	Status	Kommentar
Tillträde kommersiella aktörer i SL:s reseplanerare **Beskrivning** att uppdra åt trafiknämnden att under 2018 pröva att ge tillträde för kommersiella aktörer inom såväl land- som sjötrafik i SL:s reseplanerare **Diarienr** LS 2017-0452 Mål och budget 2018 nr 47 **Beslutat av** Regionfullmäktige 2018 **Uppdragstyp** Beslut budget	▶ Pågående enligt plan	**Delår 2019** Funktionen är driftsatt på sl.se sedan slutet av juni 2019. På Waxholmsbolaget hemsida samt i apparna kommer funktionen finnas tillgänglig i höst/vinter 2019/2020.
Sammanställa mobilitets- och trafikutvecklingsrapport **Beskrivning** att uppdra åt trafiknämnden att sammanställa en årlig mobilitets- och trafikutvecklingsrapport som analyserar regionens olika transporter ur ett systemperspektiv **Diarienr** LS 2017-0452 Mål och budget 2018 nr 48 **Beslutat av** Regionfullmäktige 2018 **Uppdragstyp** Beslut budget	✔ Avslutad	**Delår 2019** Uppdraget rapporterades och godkändes av TN i juni 2019.
Slutföra utredning om kollektivtrafikförsörjningen av Norra Djurgårdsstaden. **Beskrivning** Under 2019 ska nämnden slutföra en utredning om kollektivtrafikförsörjningen av den framväxande Norra Djurgårdsstaden. Med denna som grund ska nämnden ta initiativ till att bjuda in Stockholm stad och Lidingö stad till dialog för att gemensamt kunna planera, finansiera och genomföra en kapacitetsstark kollektivtrafikförsörjning som återspeglar ambitionerna för bostadsutbyggnaden i Norra Djurgårdsstaden. En förlängning av Spårväg City till Ropsten särskilt ska prövas. Om Lidingö stad eller Stockholm stad är beredda att förskottera eller bidra ekonomiskt till projektets förverkligande så ska detta bejakas.	▶ Pågående enligt plan	**Delår 2019** Inom utredningen studeras fem alternativa trafiklösningar omfattande en utvecklad buss- och spårtrafik i olika kombinationer. Trafiklösningarna utvärderas mot såväl regionens mål som mot lokala mål för stadsutvecklingen. Under 2019 genomför trafikförvaltningen kompletterande studier avseende utformningen av bytespunkt Ropsten omfattande bland annat läge och utformning för bussterminal och spårhållplats. En granskning av underlag inför inriktningsbeslut pågår inom trafikförvaltningen och samverkansparternas organisationer. Underlag för kommande inriktningsbeslut, avseende trafiklösning för kollektivtrafikförsörjning av Norra Djurgårdsstaden, beräknas vara klart i slutet av 2019.

Uppdrag	Status	Kommentar
Diarienr LS 2017-1455 Budget 2019 för Region Stockholm - Budgetuppdrag **Beslutat av** Regionfullmäktige 2019 **Uppdragstyp** Budgetuppdrag		
Påbörja arbete med att forma framtidens skärgårdstrafik **Beskrivning** Under mandatperioden ska trafiknämnden påbörja arbete med att forma framtidens skärgårdstrafik. Utredningen ska omfatta både trafikens upplägg, finansiering och framtidens tonnage. Utredningsarbetet ska ske i nära dialog och tillsammans med boende och näringsidkare i skärgården. **Diarienr** LS 2017-1455 Budget 2019 för Region Stockholm - Budgetuppdrag **Beslutat av** Regionfullmäktige 2019 **Uppdragstyp** Budgetuppdrag	▶ Pågående enligt plan	**Delår 2019** Under första halvåret 2019 har trafikförvaltningen fokuserat på två andra sjötrafikuppdrag, Godshantering i skärgården samt utredning av nya pendelbåtslinjer. Godshantering i Skärgården var uppe för beslut i trafiknämnden i augustinämnden och utredningen om nya pendelbåtlinjer ska beslutas i nämnden i oktober. Projektets ursprungliga tidplan innebar att utredningen skulle återrapporteras till trafiknämnden under våren 2020 vilket har flyttats fram och återrapportering kommer att ske i slutet av 2020.

Region Stockholm

Diarienummer
RS 2019-0237

Trafiknämnden/trafikförvaltningen

Bilaga Anmodan

Delårsrapport TN 2019-0069

Augusti 2019

1 Anmodan

Trafikförvaltningen har sex anmodan med följande status.

Ej påbörjad –	Ingen anmodan
Pågående enligt plan ▶	Sex anmodan
Pågående med avvikelse ❗	Ingen anmodan
Avslutad ✔	Ingen anmodan

Anmodan
▶ Pågående enligt plan
Regionstyrelsen anmodar samtliga nämnder och bolag att fortsatt säkerställa åtgärder för att minska konsultkostnader och att intensifiera arbetet med att skifta ut konsulter.
RS 2018-1077
Delår 2019 För att uppnå ett affärsmässigt och effektivt användande av konsulter har Trafikförvaltningen tagit fram en Handbok för konsultanvändning. Handboken ska vägleda organisationen i tillvägagångssätt vid användande och anskaffning av konsulter, för att säkra leverans av rätt kvalitet och till lägsta möjliga kostnad, och för uppföljning och styrning av konsulter. Under 2016 infördes dagboksrapporteringskrav/TF:s timdagboksmall (minimikrav) för konsultfakturor. Månadsvis görs ett slumpmässigt urval på fakturor för att följa upp att timdagbok biläggs konsultfakturan och att konteringen är korrekt. I verksamhetsplan är målet att halvera resurskonsulter och minska specialistkonsulter. Uppföljning av konsulter (antal och kostnad) är en del av månadsuppföljningen och fördjupat i samband med ledningsrapporteringen tertialvis.
▶ Pågående enligt plan
Regionstyrelsen anmodar de nämnder och bolag där arbete fortfarande pågår med att säkerställa att de nödvändiga interna kontrollerna är på plats för ett effektivt och ändamålsenligt nyttjande av konsulter att intensifiera detta arbete.
RS 2018-1077
Delår 2019 För att uppnå affärsmässigt och effektivt användande av konsulter har Trafikförvaltningen tagit fram en Handbok för konsultanvändning. Syftet med handboken är att vägleda organisationen i tillvägagångssättet vid användande och anskaffning av konsulter, för att säkra leverans av rätt kvalitet och till lägsta möjliga kostnad, och för uppföljning och styrning av konsulter. Genom användandet av handboken säkerställs: "Att beställarna har fullgod kunskap om vilka rutiner och regler som gäller vid konsultanskaffning. En tydlig ledning, styrning och uppföljning av konsultuppdrag. Ett tydligt beställaransvar vid konsultanvändning. Ett affärsmässigt perspektiv vid konsultanvändning. Ett professionellt förhållningssätt mot leverantörer och konsulter. Ett minskat konsultberoende. En god erfarenhetsåterföring från konsultuppdrag till Trafikförvaltningen." Uppföljning av konsulter är även en del i den uppföljning och rapportering som görs varje månad och stort fokus läggs från ledningens sida att följa konsultanvändningen. Utöver ovanstående görs stickprov av fakturor regelbundet. I samband med framtagandet av handboken för konsultanvändning gjordes även en personalstrategisk utredning (2016-2017) med som avgjorde inom vilka områden trafikförvaltningen ska ha egna anställda. Den pågående konsultväxlingen är ett led av detta arbete och fortgår under 2019 som del av effektiviseringsplanen.

Anmodan
Under T1 2019 bildades sektionen "Risk och Internkontroll" med fokus att stärka intern styrning och kontroll. Sektionen kommer bestå av sektionschef och tillika riskansvarig, riskmanager, internkontrollspecialist/ dataanalytiker samt (två) internkontrollspecialister som även följer upp revisionsrekommendationer. En sektionschef har rekryterats och börjar den första oktober. Rekrytering av riskmanager och en internkontrollspecialist pågår. Sektionens viktigaste uppdrag är att fortsätta arbetet med att säkra ett internt kontrollramverk vilket på sikt kommer skapa förbättrad internkontroll vid hantering av externt verksamhetsstöd/konsulter.
▶ Pågående enligt plan
Regionstyrelsen anmodar de nämnder och bolag som inte uppnår resultatkrav enligt beslut i fullmäktige att säkerställa åtgärder för en ekonomi i balans. (Waxholms Ångfartygs AB)
RS 2018-1077
Delår 2019 I enlighet med uppdraget från Regionfullmäktige "att uppdra åt regionstyrelsen att skyndsamt återkomma med förslag om att tidigast från och med den 1 juni 2019 överlåta 80 000 aktier i Waxholms Ångfartyg AB från Landstingshuset i Stockholm AB till AB Storstockholms Lokaltrafik till en köpeskilling som motsvarar det bokförda värdet i Landstingshuset i Stockholm AB per 31 december 2018" har aktier överförts till AB SL den 1 juli 2019. Waxholmsbolaget arbetar via trafikförvaltningen kontinuerligt med att säkerställa kostnadseffektivitet i avtal för trafikdrift och underhållsverksamhet samt arbetar för en effektiv förvaltningsorganisation. Därtill bedriver förvaltningen ett arbete med marknadsfrågor i syfte att öka kollektivtrafikens andel för att stärka intäkterna.
▶ Pågående enligt plan
Regionstyrelsen anmodar de nämnder och bolag med en investeringsverksamhet att intensifiera arbetet med styrning och uppföljning av investeringar genom att proaktivt och löpande arbeta med kvalitetssäkring av investeringarnas prognoser. Status, avvikelser och risker följs upp i landstingets tertial-, delårs- och årsrapportering.
RS 2018-1077
Delår 2019 Insatser inom *investeringsstyrning* fortsätter och en pågående genomlysning av arbetssätt i investeringsprocessen ska resultera i tydliggörande av arbetssätt, roller och kompetenskrav, från tidiga skeden till effekthemtagning. Även åtgärder för att stärka den ekonomiska rapporteringen och förbättrat systemstöd. Ett *Investeringsråd* har etablerats under förvaltningsledningen för att säkerställa framdrift, uppföljning och rapportering samt omprioriteringar av investeringar utifrån verksamhetsplan och budget.
▶ Pågående enligt plan
Regionstyrelsen anmodar samtliga nämnder och bolag att ytterligare intensifiera sitt arbete med att integrera informations- och it-säkerhet i sina verksamhetsprocesser och att ha ett tydligt fokus på att åtgärda identifierade avvikelser beträffande styrning, ledning och regelefterlevnad inom området.
RS 2018-1077
Delår 2019 Handlingsplan för informationssäkerhet är fastställd 2019-04-26, se bifogad fil. I samband med fastställande av handlingsplan har även beslut tagits om införande av ledningssystem för informationssäkerhet. "Informations- och IT-säkerhet i projekt och upphandlingsprocessen" är påbörjad genom att nya uppdaterade informations- och it-säkerhetskrav i upphandlingar är införda under våren 2019.

▶ Pågående enligt plan
Regionstyrelsen anmodar samtliga nämnder och bolag att ytterligare intensifiera sitt arbete med säkerhet och krisberedskap.
RS 2018-1077
Delår 2019 En handlingsplan för informationssäkerhet har fastställts av förvaltningschefen under våren 2019. Trafikförvaltningen har 2018 genomfört en Risk- och sårbarhetsanalys (RSA) rörande tunnelbanans känsligaste anläggningsdelar. Även brandskyddet har inventerats för tunnelbanan och åtgärdsplaner är framtagna för de brister som inte kunnat åtgärdas omgående. Inom ramen för säkerhetsskyddsarbetet aktualiseras även risk- och hotbilden mot verksamheten ur ett antagonistiskt perspektiv genom en uppdatering av TF:s säkerhetsskyddsanalys. Vi har även genomfört riskworkshops i arbetet med att uppdatera den regionövergripande RSA kring extraordinära händelser, som ska tas fram varje mandatperiod. Inför alla trafikupphandlingar och drift- och underhållsupphandlingar sker en "särskild säkerhetsskyddsbedömning" (enligt SÄPO:s föreskrifter) för att utröna huruvida upphandlingen helt eller delvis behöver omges av säkerhetsskyddsåtgärder.

Region Stockholm

Diarienummer
TN 2019-0069

Trafiknämnden/trafikförvaltningen

Bilaga Lokala mål och indikatorer

Delårsrapport

Augusti 2019

Innehållsförteckning

1 Attraktiv kollektivtrafik i ett hållbart transportsystem 3
1.1 Attraktiva resor 3
1.1.1 Nöjda resenärer 3
1.1.2 Hög punktlighet 5
1.2 Trygga resor 7
1.2.1 Trygga resenärer 7

1 Attraktiv kollektivtrafik i ett hållbart transportsystem

Trafikförvaltningens/trafiknämndens lokala mål och indikatorer för kärnverksamheten, som styr mot de av regionfullmäktige beslutade målen, återfinns i denna bilaga.

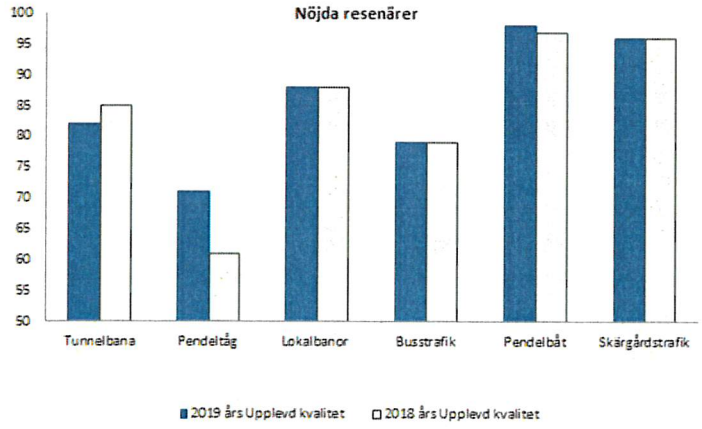
1.1 Attraktiva resor

God tillgänglighet genom tidhållning och turtäthet gör resorna med kollektivtrafiken attraktiva. Därtill är även linjetätheten viktig, liksom att det är enkelt att resa kollektivt. Andra betydelsefulla faktorer är restid, pris, trafikinformation och ett positivt bemötande.

1.1.1 Nöjda resenärer

Nöjda resenärer - Upplevd kvalitet[1] är trafikförvaltningens månatliga ombordundersökning i SL-trafiken vilken mäter nöjdheten bland resenärerna.

Diagram: Nöjda resenärer 2019 i jämförelse med föregående år.



[1] Undersökningen omfattar ett antal frågor kring hur resenärerna upplever kollektivtrafiken. Upplevd kvalitet omfattar trafikslagen tunnelbana, pendeltåg, lokalbana, buss samt pendelbåt. Från och med år 2019 mäts även skärgårdstrafiken på samma sätt som övriga färdslag.

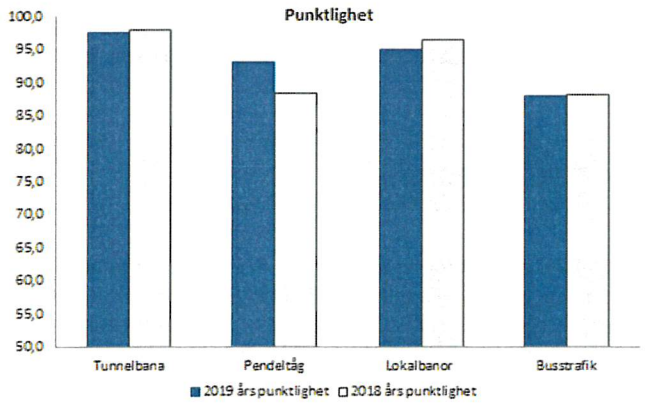
Indikator (rapporteras per tertial)	Utfall	Utfall fg år	Prognos-upp-fyllelse indikator	Mål-värde nämnd/ bolag	Mål-värde full-mäktige
Nöjda resenärer - tunnelbana *(Nämnd)*	82%	85%		75%	
Kommentar Andelen nöjda resenärer med *tunnelbanetrafiken* uppgår till 82 procent vilket är tre procentenheter lägre jämfört med motsvarande period föregående år. Resultatet av mätningarna ligger dock fortsatt på stadigt nivå över mål om 75 procent. Tunnelbanan drabbades under årets första månader av flera och längre hastighetsnedsättningar. Under februari sjönk nöjdheten på grund av två stora stopp förorsakad av banarbete. Dessa orsakade flera uteblivna avgångar samt förseningar. Sommarens omfattande avstängningar och neddragningar, några i områden med många påstigande, såsom ingen trafik mellan Centralen och Slussen på grund av upprustning av Söderströmsbron (röda linjen) och inget stopp vid Fridhemsplan (gröna linjen) har påverkat indikatorn nöjda resenärer. Mest missnöjda var resenärerna med turtätheten på röda linjen, men även på grön och blå linje sjönk nöjdheten, om än i mindre omfattning. Prognosen för 2019 ligger på 82 procent vilket är lägre än föregående år men i paritet med ackumulerat utfall och fortsatt långt över målnivån. Under året kommer det pågå flertal ombyggnationer och underhållsarbeten samtidigt vilket kommer innebära utmaningar med att bibehålla nöjdheten. Främst gäller detta tidhållning, turtäthet och störningsinformation som är de indikatorer som har mest bäring på målet och de som kommer vara mest utsatta för utmaningar under 2019. *Ack utfall tom juli*					
Nöjda resenärer - pendeltåg *(Nämnd)*	71%	61%		70%	
Kommentar Andelen nöjda resenärer med *pendeltågstrafiken* uppgår till 71 procent, vilket är en ökning med 10 procentenheter jämfört med samma period föregående år (61 procent) och över målet på 70 procent. Pendeltågstrafiken påverkades av snö- och isrelaterade problem i växlar på uppställningsplatser vilket orsakade stora störningar under början av året, men har därefter återhämtat sig. Begränsad tillgänglighet på Stockholm City med anledning av den rådande rulltrappssituationen är fortsatt en utmaning. Resultatet visar på en kraftig återhämtning jämfört med föregående år. Förbättringen bedöms vara är ett resultat av den pågående TF-MTR-Trafikverket-samverkan för en förbättrad infrastrukturtillförlitlighet och störningshantering. Arbetet med att utveckla den upplevda tryggheten fortgår, bland annat med pendelvärdar ombord på utvalda sträckningar. Upprustning av stationer med fokus på trivselhöjande åtgärder pågår. Nöjdheten med pendeltågen visar en positiv trend, med anledning av det höjs prognosen till 73 procent. *Ack utfall tom juli*					
Nöjda resenärer - lokalbanor *(Nämnd)*	88%	88%		85%	
Kommentar Andelen nöjda resenärer med *lokalbanornas trafik* är 88 procent, vilket är motsvarande resultat jämfört med samma period föregående år. Trenden för lokalbanan är stabil och på en hög nivå jämfört med andra trafikslag. Andelen nöjda överstiger målet om 85 procent. Trafikförvaltningen arbetar aktivt med avtalsuppföljning för att bibehålla en hög nivå. Prognosen för lokalbanorna är 88 procent och samma nivå som föregående års utfall. *Ack utfall tom juli*					

Nöjda resenärer - busstrafik *(Nämnd)*	79%	79%		75%	
Kommentar Andelen nöjda resenärer med *busstrafiken* uppgår till 79 procent, vilket är oförändrat jämfört med samma period föregående år och överstiger målet om 75 procent. Busstrafiken påverkades stort av snöovädret i februari med stor andel inställd trafik som följd, men återhämtade sig under mars. Resenärerna i innerstaden upplevde det som trångt på bussarna i juni och juli, vilket förklaras av en högre belastning på bussarna med anledning av flera planerade avstängningar av tunnelbanan. Prognosen för busstrafiken är 79 procent, samma som utfall för 2018. Prognosen påverkas även fortsatt av problem med framkomligheten i Innerstaden och ombyggnationerna vid slussen, som påverkar Nacka/Värmdö trafiken. Två nya bussavtal (Ekerö & Märsta) startades upp under juni med tydligare fokus på kundnöjdhet vilket förväntas ge positiv effekt. *Ack utfall tom juli.*					
Nöjda resenärer - båtpendel *(Nämnd)*	98%	97%		91%	
Kommentar Andelen nöjda resenärer med *pendelbåtstrafiken* är fortsatt mycket hög och uppgår till 98 procent, vilket är en ökning med en procentenhet i jämförelse med samma period föregående år. Målet för pendelbåtarna är 91 procent. Trenden över tid är stabil med ytterst få störningar i produktionen. Prognosen för pendelbåtarna är 97 procent samma som det ackumulerade utfallet för året. *Ack utfall tom juli.*					

1.1.2 Hög punktlighet

En av de indikatorer som är viktig för resenärerna är trafikens punktlighet. Punktligheten mäts procentuellt i antal avgångar i rätt tid inom tre minuter. Se vidare fotnot[2].

Diagram: Punktlighet 2019 i jämförelse med föregående år.



[2] I trafikavtalen finns regler som definierar om en avgång ska räknas som punktlig eller inte. Normalt tillåts att avgången är högst 1 minut för tidig och 3 minuter för sen. Om den mätta tiden inte håller sig inom det intervallet så betraktas avgången som ej punktlig. En inställd avgång betraktas också som ej punktlig. Antal punktliga/Totalt antal beställda avgångar = andel punktliga.

Indikator (rapporteras per tertial)	Utfall	Utfall fg år	Prognos-upp-fyllelse indikator	Mål-värde nämnd/ bolag	Mål-värde full-mäktige
Punktlighet - tunnelbana *(Nämnd)*	97,5%	98%	●	96,6%	
Kommentar *Tunnelbanans* genomsnittliga punktlighet för perioden uppgår till 97,5 procent, vilket är i 0,5 procentenheter lägre än samma period föregående år, men fortfarande över målet för 2019 (96,6 procent). Året inleddes med ett högt punktlighetsresultat men i februari sjönk punktligheten. Detta berodde på två större trafikhändelser orsakade av banarbete som drabbade gröna banan under samma vecka i februari. Mars månad visade på en återhämtning och i april hade vi det hittills högsta utfallet för året med 98,5 procent. Den positiva trenden har hållit i sig under sommaren trots stora infrastrukturella utmaningar kopplade till pågående ombyggnationer längs såväl banor som stationer. En aktiv avtalsuppföljning och analys av de trafikstörningar som uppstår, bidrar till att förbättra rutiner för återhämtning i trafiken och på så sätt minska produktionsbortfall. *Ack utfall tom juli. Prognos* anges ej för punktlighet.					
Punktlighet - pendeltåg *(Nämnd)*	93,1%	88,3%	●	93%	
Kommentar Den genomsnittliga punktligheten för *Pendeltåg* för perioden var 93,1 procent, en förbättring med nästan 5 procentenheter jämfört med samma period föregående år (88,3 procent) och över målet på 93 procent. Den positiva trenden är ett resultat av den pågående TF-MTR-Trafikverket-samverkan för en förbättrad infrastrukturtillförlitlighet och störningshantering som startades upp under 2018. *Ack utfall tom juli. Prognos* anges ej för punktlighet.					
Punktlighet - lokalbanor *(Nämnd)*	95%	96,4%	◆	96,4%	
Kommentar *Lokalbanornas* genomsnittliga punktlighet har under perioden, med mindre variationer, legat på värden runt 95 procent med ackumulerat utfall för perioden på 95 procent vilket är en minskning jämfört med motsvarande period föregående år (96,4 procent) och under målvärdet på 96,4 procent. En bidragande orsak till den något lägre punktligheten jämfört med föregående år är det ökade resande på Tvärbanan som orsakar hög belastning med förseningar som följd. Insatståg har satts in under rusningen i syfte att hantera resandeökningen. Aktivt fokus läggs på att uppnå full vagnutsättning för att ge ytterligare ökade möjligheter att uppnå ökad punktlighet. Arbetet med att förbättra punktligheten pågår kontinuerligt genom analyser och genom att justeringar av passning och tidtabell görs. I trafikavtalen finns incitamentsmodeller i syfte att främja trafikutövarnas kontinuerliga arbete med att förbättra punktligheten. *Ack utfall tom juli. Prognos* anges ej för punktlighet.					
Punktlighet - busstrafik *(Nämnd)*	87,9%	88,1%	◆	90%	
Kommentar Den genomsnittliga punktligheten för *busstrafiken* uppgår till 87,9 procent för perioden vilket är en minskning med 0,2 procentenheter jämfört med samma period föregående år. Uppgifter om punktlighet i busstrafiken för perioden kan dock behöva revideras då data från de nya avtal (Ekerö & Märsta) som trätt i kraft i juni medför en förändrad informationsförsörjning som behöver verifieras samt kvalitetssäkras. Det lägre utfallet 2019 förklaras främst av stormen Alfrida i början av januari och av snöovädret i början på februari samt av lägre punktlighet under sommaren till följd av ökningen av resandet vilket ger hög belastning med förseningar som följd. Trafikförvaltningen arbetar kontinuerligt i samverkan med trafikutövarna för att ständigt förbättra punktligheten. Flertalet avtal har inbyggda incitament för att främja ett proaktivt arbetssätt hos trafikutövarna vad gäller punktlighet och framkomlighetsfrämjande åtgärder. Inom verksamheten pågår ett omfattande arbete med framkomlighet tillsammans med kommunerna och Trafikverket. *Ack utfall tom juli. Prognos anges ej för punktlighet.*					

Indikator (rapporteras per tertial)	Utfall	Utfall fg år	Prognos-upp-fyllelse indikator	Mål-värde nämnd/ bolag	Mål-värde full-mäktige
Punktlighet - båtpendel *(Nämnd)*	0%		▬		
Kommentar Trafikförvaltningen arbetar fortfarande på att ta fram ett nytt analysverktyg för mätning av punktligheten i både pendelbåtstrafiken och skärgårdstrafiken. Målet är att komma igång med test av mätningen på en pendelbåtslinje under hösten 2019.					
Punktlighet - skärgårdstrafik *(Nämnd)*	0%		▬	90%	
Kommentar Trafikförvaltningen arbetar fortfarande på att ta fram ett nytt analysverktyg för mätning av punktligheten i både pendelbåtstrafiken och skärgårdstrafiken. Målet är att komma igång med test av mätningen på en pendelbåtslinje under hösten 2019.					

1.2 Trygga resor

"Det är viktigt att kollektivtrafiken upplevs trygg så att människor vill och vågar åka kollektivt oavsett trafikslag och tid på dygnet. Resenärer som reser själva ska känna sig trygga även på kvällar och nätter."

1.2.1 Trygga resenärer

Trygga resenärer ingår som en del i Upplevd kvalitet[3], vilken är trafikförvaltningens månatliga ombordundersökning som mäter nöjdheten bland resenärerna.

Indikator (rapporteras per tertial)	Utfall	Utfall fg år	Prognos-upp-fyllelse indikator	Mål-värde nämnd/ bolag	Mål-värde full-mäktige
Andel trygga resenärer i allmän kollektivtrafik i skärgårdstrafiken *(Nämnd)*	>=98%	>=98%	●	>=96%	
Kommentar Andelen resenärer som känner sig trygga i Skärgårdstrafiken är hög. Utfallet uppgår till 98 procent, vilket är oförändrat jämfört med samma period föregående år, trenden är stabil och överstiger målet om 96 procent. Den höga andelen resenärer som känner sig trygga förklaras av att det finns personal ombord. Prognosen för Skärgårdstrafiken uppgår till 96 procent. *Ack utfall tom juli.*					

[3] Undersökningen omfattar ett antal frågor kring hur resenärerna upplever kollektivtrafiken. Upplevd kvalitet omfattar trafikslagen tunnelbana, pendeltåg, lokalbana, buss samt pendelbåt. Från och med år 2019 mäts även skärgårdstrafiken på samma sätt som övriga trafikslag.

Trafikförvaltningen 2019 - IKP Uppföljning T2 2019 TN 2019-0069
Se rutin "Riskhantering och internkontrollplan", TN-S-598575 Bilaga till tertialrapport augusti 2019

Tertialsvis rapportering av åtgärder av riskerna och ny riskbedömning efter åtgärder per augusti 2019

- Grönt = åtgärder har gett önskad effekt
- Gult = avvikelse 20 procent, det vill säga merparten av den önskade effekten är uppnådd men vissa delar kvarstår
- Rött = har ej fått önskad effekt

					VÄRDERING								Grön Gul Röd	Ny värdering med hänsyn till pågående eller utförd riskhantering					
NR.	RISKKATEGORI	RISK	BESKRIVNING AV RISK	MÅL ENLIGT STRATEGISK KARTA	EFFEKT	SANNOLIKHET	VÄRDE	AVDELNING SOM ÄGER RISKEN	FÖRSLAG TILL: rutiner, kontrollmoment, förebyggande åtgärder, avvärjande åtgärder	Konkretisering av riskens konsekvens	Konkretisering av åtgärdsförslagen - aktiviteter för att hantera riskerna (vid flera aktiviteter ange a, b, c osv)	Ange datum när aktiviteterna beräknas vara klara (vid flera aktiviteter ange a, b, c osv)	Ange status för arbetet med att hantera risken (vid flera aktiviteter ange a, b, c osv)	Effekt	Sannolikhet	Värde	Datum för uppdatering av riskvärdering	Avdelning som leder arbetet med att åtgärda risken	Hur väl de åtgärder som genomförts enligt plan haft önskad effekt
1	14. Risker med anläggningstillgångar och fordon	Att trafikförvaltningen inte har fullgott brandskydd i tunnelbanan	Risken avser att en del av åtgärderna för de identifierade bristerna avseende brandskyddet i tunnelbanan inte kan åtgärdas under 2019. Samtliga åtgärder planeras att fullföljas under en treårsperiod, där ingår bland annat en utrednings- och planeringsstudie avseende brandgaspartier på underjordsstationer som genomförs 2019 för projektgenomförande 2020 och framåt.	Hållbar verksamhet	5	5	5	TA	Aktiviteter framgår av FC-uppdrag för 2019: Förbättra brandskyddet	Brister i brandskyddet kan vid händelse av brand leda till både skador på anläggning samt personskador.	a) Fullföljа åtgärder av väsentliga brister i brandskyddet för tunnelbanan - Brister åtgärdas primärt utifrån prioritetsordning från bristlistor. - Antalet åtgärdade brister under 2019 planeras uppgå till 1000 – 2000 stycken - Brister i brand- och utrymningslarm samt sprinkleranläggningar ska åtgärdas - Brister kopplade till UPS:er samt vägledande markeringar ska åtgärdas - Brister i brandtekniskt klassificerade dörrar samt olåsfixtur i brandcellsgränser ska åtgärdas b) Utrednings- och planeringsstudie, genomförandebeslut samt etablering av projekt för brandgaspartier i tunnelbanans underjordsstationer c) Framtagande av övergripande styrdokument brand, t.ex. säkerhetsbestämmelser	Hantering av brister i tunnelbanans brandskydd beräknas pågå över en 3-årsperiod. a) 2019-2021 b) 2019, därefter utifrån genomförandebeslut c) 2019	a) Pågår enligt plan b) Utrednings- och planeringsstudie påbörjad. Handlingsplan för avskiljande brandgaspartier beslutad i TN 27 augusti c) Pågår enligt plan	5	5	5,00	2019-08-19		Merparten av önskad planerad effekt under 2019 är uppnådd men vissa delar kvarstår
2	2. Förtroenderisk	Investeringar när inte effektmål	Bristande investeringsstyrning medför att effektmål avseende tid, ekonomi och kvalitet brister. Pga bla försenade detaljplaner, överklagande, nya krav, tillgängliga leverantörer är belagda etc.	Långsiktigt hållbar ekonomi	5	4	4,47	IP	Aktiviteter enligt prioriterat utvecklingsområde "Investeringsstyrning" (bla FC aktivitet Investeringsstyrning). Statusrapporter och riskbedömningar månadsvis till Programledare och sponsor samt styrgrupp för att kunna initiera åtgärder som kan minska effekten.	Ökade kostnader, förseningar i projekt och bristande kvalitet i leveransen	Aktivitet investeringsstyrning tillsammans med VE (IP-VE TF 01/18). Inplanerade möten VE och IP under augusti/sept för att identifiera kommande åtgärder.	2019-12-31		5	4	4,47	2019-08-13	Delat ledarskap av åtgärder med VE	
3	4. Operativa risker	Missnöjda resenärer i samband med trafikavstängningar	Trafikavstängningar påverkar resenärerna negativt exempelvis trafikavstängningar pga ombyggnationer.	Attraktiva resor	5	4	4,47	TA	Aktiviteter framgår av prioriterat FC uppdrag "Trafikpåverkande åtgärder". Löpande åtgärder inom ramen för TA´s kärnuppdrag Samverkan med berörda parter och projekt	Bristande hantering av resenärsflöden vid trafikpåverkande åtgärder riskerar att leda till missnöjda resenärer och förtroendeskada.	a) Huvudtidplan för trafikpåverkande åtgärder 2019 framtagen – Q1 b) Kommunikationsplan för 2019 framtagen – Q1 c) Fastställd och kommunicerad process för styrning och planering av ersättningstrafik 2020 och framåt inklusive huvudtidplan och kommunikationsplan– Q3	a) Q1 2019 b) Q1 2019 c) Q3 2019	a) Klart b) Klart c) Pågår enligt plan	4	3	3,46	2019-08-19		Merparten av önskad planerad effekt under 2019 är uppnådd men vissa delar kvarstår
4	11. Personalrelaterade risker	Bristande kompetensförsörjning	Trafikförvaltningen förmår inte rekrytera och behålla kompetent personal i den takt att vi kan leverera på vårt uppdrag/enligt förväntningar.	Tryggad kompetensförsörjning	4	5	4,47	LS	Aktiviteter framgår av prioriterat FC område "Kompetensförsörjning" Respektive avdelning prioriterar, utreder rotorsaker och kompetensbehov inom avdelningen och bidrar till TF´s kompetensförsörjningsplan. Långsiktigt arbete pågår avseende TFs attraktivitet som arbetsgivare. Fokus på arbetsgivarvarumärke, rekrytering, studentkontakter, arbetsmiljö, ledarskap, löneutbildning, kompetensförsörjningsplan/kompetensplanering samt utbildningsplattform.	Kompetensbrist/resursbrist gör att vi riskerar att inte klara våra utlovade leveranser vilket kan medföra en försämrad kundnöjdhet. Svårigheter att rekrytera kan även innebära ett ökat konsultintag vilket leder till högre kostnader. Miljö och hälsa påverkas för befintliga medarbetare om personalbrist råder. Utöver ovanstående har följande risker tillkommit: säkerhetsklassning av ett stort antal tjänster vilket innebär ytterligare svårigheter i rekrytering. Implementeringen av behovsanpassad kontorsmiljö i samband med samlokaliseringen innebär också en risk då detta är en stor förändring avseende arbetssätt och arbetsmiljö	HR leder arbetet med övergripande insatser inom kompetensförsörjning på TF. Uppdraget delas upp i nedanstående delmängder och återfinns i VP 2019: 1) Kompetensförsörjningsplan: arbetet med en TF-gemensam kompetensförsörjningsplan har inletts och en projektplan ligger med målsättningen att vara klar hösten 2019. 2) Effektiv resursbemanning inklusive konsultutbildning: 120 av 141 beviljade konsultutbildningar är genomförda. Leverans från samtliga avdelningar inom ramen för uppdraget att uppnå en effektiv resursbemanning inkl konsultutbildning. Vissa avdelningar berörs i större hänseende av konsultutbildningen än andra av naturliga skäl. 3) Implementering av KOLL (ProCompetence): breddinförande genomfört och 78% av TF:s medarbetare har nu kompetensskattat sig i ProCompetence. 4) Ledarskapsutveckling: nytt chef- och ledarskapsprogram skapat och genomförs ny i ett antal moduler under 2019. Arbetsgivarmodulen genomförd under kvartal 1. Nya utbildningsmoduler under framtagning till höstens genomförande. 5) Rekrytering: pilot avslutad och permanent lösning påbörjad kring inhouserekrytering (tre rekryterare anställda). 6) Arbetsgivarvarumärke (internt och extern): Framåt-konceptet är omsatt till kommunikation av vårt arbetsgivarvarumärke och har under kvartal 1 använts i IT-kampanj. Se separat redovisade åtgärder i samtliga AC-uppdrag för konkretisering av ovan utvecklingsinitiativ (särskilt under HR AC 1/18 Attraktiv arbetsgivare och HR AC 3/18 Systematisk kompetensplanering). 7) Säkerhetsklassning- Arbete pågår med att få detta att fungera i praktiken med befintliga HR-processer och lagstiftning. Behovsanpassad kontorsmiljö- Detta drivs som projekt centralt inom regionen samt lokalt på TF. Under implementering behöver HR involveras för att kunna bära den här förändringen.	1) T3 2019 2) T3 2019 3) Klart 4) Klart 5) T3 6) Löpande behovsstyrda insatser 7) T3 2019	Samtliga är pågående om de inte är rapporterade som klara enligt kolumn M.	4	4	4,00	2019-08-12	Ledningsstaben/HR	• Gult = avvikelse 20 procent, det vill säga merparten av den önskade effekten är uppnådd men vissa delar kvarstår
5	12. Finansiella risker	Bristfällig intern styrning och kontroll	Otydlig styrning och ledning baserad på bristande planering, processer, riskhantering, avsaknad av kontroller och arbetsmetodik.	Långsiktigt hållbar ekonomi	4	4	4	VE	Aktiviteter framgår av FC uppdrag huvudprocesskarta samt leda och styra processen. Utvecklingsaktiviteter som del av arbetsordningen avseende risk och intern kontroll pågår. Aktiviteter framgår av avdelningsuppdrag inom VE	1. Finansiell och förtroende skada pga: - avsaknad av/otydligt ansvar i TF:s processer - avsaknad av/bristfälliga kontroller för säkerställande av efterlevnad av befintligt regelverk - otydlig styrning - avsaknad av effektivt systemstöd - ineffektivt arbetssätt 2. Oegenägtheter	a) Ledningsprocesser och kärnprocesser i tre nivåer genomförd och implementerad b) Processkartläggning av stödprocesser genomförd och implementerad. c) Övergripande beskrivning av ett ledningssystem. d) Stegvisa förbättringar inom ramen för leda och styra – Effektiviseringsåtgärder inom TFs rapportering; Bättre systemstöd för målstyrning; Process för Leda & Styra; Övergripande ledningssystem e) Utveckla investeringsstyrning - Utveckla TF:s arbetssätt; Förenkla rapportering och införa en TKI-modell; Gemensam modell för riskhantering; Modell för successiva kalkyler; Ny riktlinje för investeringar implementerad; Säkerställa VEs medverkan i projekt med byggherreansvar hos annan part	a) Q3 2019 b) Q4 2019 c) Q1 2019 d) 2019 e) 2019	a) Löper enligt beslutad tidplan. b) Löper enligt tidplan c) Löper enligt tidplan. Första slutkast klart. d) Löper enligt tidplan. e) 2019	4	4	4,00	2019-08-20	1. Utveckla investeringsstyrning (IP-VE TF 01/18) **Sektionschef VSU** 2. Utveckla leda och styra processen (VE TF 03/18) **Sektionschef VEU** 3. Huvudprocesskarta samt Leda och styra (FC-VE TF 01/19) **Sektionschef VEU**	
6	4. Operativa risker	Funktionsavbrott i IT system	Omfattande IT driftavbrott medför att väsentliga delar av TF´s IT baserade tjänster inte kan användas under minst en halvdag samt visar system borde vara avvecklade då de ej fungerar tillsammans med nya och säkrare versioner av system.	Säkra processer	4	4	4	IT	a) planera och budgetera för åtgärder (ansvaret ligger inom resp FO) b) följ upp att detta sker Se över kontinuitetsplaneringen	a) Kortsiktiga åtgärder för att isolera miljöer som är extra osäkra b) Identifiera ytterligare områden/miljöer som är osäkra b) Långsiktigt arbete med att skapa tydligare lifecycle management planer för alla områden	Aug 2019: Obrändrad status, arbete enligt plan Apr 2019: Arbete fortgår enligt planer i respektive Förvaltningsplan Dec 2018: Förvaltningsplaner reviderade och fastställs Nov 2018: Säkerställ att samtliga förvaltningsplaner har genomförda eller planerade aktiviteter Okt 2018: Aktiviteter i projektet Behörighet och identiteter har börjat leverera lösningar för att skydda applikationer	Se rutan till vänster om denna.	Ökat fokus på livscykelplanering i de förvaltningsplaner som nu levereras Projekt för Behörighet och identitetshantering är igång	3	3	3,00	2019-08-01	IT	Allvarliga incidenter har inte inträffat. Det gör att effekter av åtgärderna inte har kunnat prövats.
7	3. Strategiska risker	Brister i konsultförmedlaravtalet konstruktion påverkar förvaltningen negativt	Att det nya konsultförmedlaravtalet påverkar vitala funktioner som är i behov av resurser	Tryggad kompetensförsörjning	4	4	4	LS	Aktiviteter sker enligt VP-uppdrag: - IU AC 64/19 Implementering av nytt konsultförmedlaravtal Progamledare, sektionschefer och biträdande sektionschefer tar ansvar för att bemanningen i alla program och projekt fungerar, samt kompetensplanerar för växling i nyckelpositioner	Det nya konsultförmedlaravtalet är konstruerat för att på ett ökat sett säkerställa att konkurrensutsättningen av konsulter sker på ett korrekt sett. Avtalet innebär en ambitionshöjning för att till delar täppa till de gemålgar som möjliggjorde att konkurrensutsättningen saltles ur spel. Följden av detta kan innebära att det uppstår en friktion med anledning av att det kommer att ta lite tid innan det nya arbetssättet är fullt etablerat. Den nya konsultförsörjningslösningen kräver en väl genomarbetad kravspecifikation vilket kan leda till en ökad ledtid för framtagande av denna, i förhållande till tidigare lösning, och erbjuder mindre flexibilitet under uppdragens gång vilket ökar arbetsbelastningen för beställarna. För det fall risken skulle materialiseras skulle det innebära att tiden för att tillsätta konsulter i linje och projekt skulle försenas vilket i sin tur får effekt på både projektleveranser och linjearbete.	A) löpande utbildningar i det nya avtalet B) Löpande avstämningar med representanter för de stora beställargrupperna C) löpande avstämningar med konsultförmedlaren D) uppföljning av leveransen utifrån KPI-modell och scorecard	Fortsatt löpande under hela året.	Samtliga aktiviteter pågår löpande.	4	4	4,00	2019-08-06	LS/IU	Uppföljning avseende huruvida avtalets konstruktion fungerar sker löpande - problem existerar avseende skillnader i förhållande till tidigare avtalsupplägg eftersom avtalskonstruktionen till delar är ny finns det implementeringsproblem som bevakas löpande. Nytt arbetssätt med stort antal beställare går trögt. Bevakning av kritiska aktiviteter sker på daglig basis och veckovisa uppföljningsmöten internt och med leverantör. Övergripande problem - att "gamla" avrop inte i tid (juni2019) överflyttats till nytt avtal varken administrativt eller avtalsmässigt. kontinuerliga avstämningar sker med leverantören för att inte detta skall påverka leveranserna i linjen.
8	14. Risker med anläggningstillgångar och fordon	Kontroll på anläggning och fordon brister	Bristande kontroll på anläggning och fordon medför en underhållsskuld som bla påverkar investeringsprojektens möjlighet att uppnå effektmål samt kan ge effekt på tillförlitligheten i trafiken.	Hållbar verksamhet	4	4	4	TA	Aktiviteter framgår av prioriterat FC uppdrag: Kontroll på anläggning Specifika TF och AC-uppdrag kopplade till prioriterat område Löpande åtgärder inom ramen för TA kärnuppdrag	Bristande kontroll på anläggning och fordon kan ge effekt på tillförlitligheten i trafiken.	Kontroll på anläggningen är ett prioriterat område där utveckling och fortsatt implementering av förvaltningssystem för kontroll på våra anläggningar samt att förse dem med information är av största vikt. a) ATHENA – Färdigställt projekt Athena DoU 2019. b) BEST-A – Färdigställt BESAM III feb 2019 och färdigställt BESAM IV - dec 2019. c) LANDLORD – Etablera plan för anslutning av leverantörer dec 2018.	a) 2019 b) 2019 c) 2019	a) Ambition 2019 neddragen av budgetskäl. Nytt slutdatum 2020 b) Pågår enligt plan, BESAM III klar. BESAM IV pågår. c) Pågår enligt plan, plan för anslutning av leverantörer finns	4	4	4,00	2019-08-19		Merparten av önskad planerad effekt under 2019 är uppnådd men vissa delar kvarstår
9	4.1 Operativa risker	Missnöjda resenärer till följd av bristande framkomlighet	Låg prioritering och finansiering av framkomlighet med hänsyn tagen till busstrafiken.	Attraktiva resor	4	4	4	SU	Åtgärder och aktiviteter finns som del av FC uppdrag "Ökad framkomlighet för bussar". Ta fram en avsiktsförklaring/överenskommelse med kommunerna kring finansiering. Ingår även löpande åtgärder inom ramen för TA kärnuppdrag	Kollektivtrafikens attraktivitet minskar Minskad nöjdhet och färre reser Lägre intäkter Dyrare driftskostnader (bussar i stillastående trafik)	a) Fortsatt samverka, t ex ÄVS stomnät b) Underlag till Framkomlighetskommission	Löpande, årets arbete ska vara klart 2019 Löpande, årets arbete ska vara klart 2019	Grönt	4	4	4,00	2019-08-20	SU	Grönt
10	9. Upphandlingsrisker	Förlängning av IT avtal drar ut på tiden	Förtroendeskada och böter pga otillåtna och dyrbara förlängningar av avtal när upphandlingar drar ut på tiden.	Säkra processer	4	4	4	IT	Aktiviteter i enlighet med kärnuppdrag för IT: a) utveckla en separat eller kompletterande projektmodell för IT projekt b) utveckla styrformer för IT-projekt Aktiviteter beskrivs i TF uppdrag "transision driftavtal".	Vi känner oss tveksamma till förslaget till åtgärd då vi inte tror att det är lösningen på denna risk. Vi har däremot gjort en avtalsgenomgång samt beslutat att dedikera en resurs för att arbeta , med en aktivitetsplan samt strategi för upphandling samt avtalshantering.	Aug 2019: Upphandling sker enligt plan. Awikelser hanteras löpande. Sourcingstrategi för kommande upphandling är på gång att tas fram Apr 2019: Upphandlingsplan finns, samtliga avtal identifierade. Inga stora avvikelser som kan skapa ovantade kostnader Dec 2018: Avtalsstatus kartlagd, upphandlingsprocess genomgången, upphandlingsrådv etablerat 30 juni: Analysarbete klart samt plan för hösten framtagen 31 dec: Avtalshantering under 2018 hanterad och långsiktigt plan/strategi framtagen	Se rutan till vänster om denna.	Bra koll på vår avtalsportfölj och bra samarbete med Upphandling	2	2	2,00	2019-08-01	IT	De har haft bra effekt.

Trafikförvaltningen 2019 - IKP Uppföljning T2 2019 TN 2019-0069
Se rutin "Riskhantering och internkontrollplan", TN-S-598575 Bilaga till tertialrapport augusti 2019

Tertialsvis rapportering av åtgärder av riskerna och ny riskbedömning efter åtgärder per augusti 2019

- Grönt = åtgärder har gett önskad effekt
- Gult = avvikelse 20 procent, det vill säga merparten av den önskade effekten är uppnådd men vissa delar kvarstår
- Rött = har ej fått önskad effekt

					VÄRDERING							Grön Gul Röd	Ny värdering med hänsyn till pågående eller utförd riskhantering					
NR.	RISKKATEGORI	RISK	BESKRIVNING AV RISK	MÅL ENLIGT STRATEGISK KARTA	EFFEKT	SANNOLIKHET	VÄRDE	AVDELNING SOM ÄGER RISKEN	FÖRSLAG TILL: rutiner, kontrollmoment, förebyggande åtgärder, avvärjande åtgärder	Konkretisering av riskens konsekvens	Konkretisering av åtgärdsförslagen - aktiviteter för att hantera riskerna (vid flera aktiviteter ange a, b, c osv)	Ange datum när aktiviteterna beräknas vara klara (vid flera aktiviteter ange a, b, c osv)	Ange status för arbetet med att hantera risken (vid flera aktiviteter ange a, b, c osv)	Effekt	Sannolikhet	Värde	Datum för uppdatering av riskvärdering	Avdelning som leder arbetet med att åtgärda risken	Hur väl de åtgärder som genomförts enligt plan haft önskad effekt
11	4.1 Operativa risker	Otillräcklig kapacitet i bussterminaler	När terminaler byggs om, får trafikförvaltningen i regel mindre kapacitet än tidigare. Det gör att trafiken på sikt inte kan utvecklas i takt med befolkningsökning.	Attraktiva resor	4	4	4	TA	**Risken förebyggs genom att ta in erfarenheter i ett tidigt stadium för att undvika feldimensionering. Jobba proaktivt för att inte minska yta för busstrafiken.** **IP TF 01/19 Utbyggnad tunnelbana** **IP TF 09/16 Slussen och spårutbyggnad Nacka** **Löpande åtgärder och inom ramen för TA kärnuppdrag** **Samverkan med berörda parter och projekt**	Mindre kapacitet i bussterminalerna gör att trafiken på sikt inte kan utvecklas i takt med befolkningsökning.	a) Säkerställa att erfarenheter tas in i utrednings- och planeringsstudier samt genomförande genom exempelvis aktivt deltagande i beställar- och styrgrupper samt remisser. b) Proaktiv dialog med väghållare för att inte minska yta för busstrafiken vid planerade och oplanerade ombyggnationer c) Framtagande av principer för bussterminaler, vilka ska inarbetas i Riktlinjer Fastighet och Riktlinjer terminaler	a) Löpande b) Löpande c) 2020	a) Pågår, men vissa projekt svåra att påverka i sent skede b) Pågår, men väghållare kan inte alltid påverkas eller svåra att påverka i sent skede c) Pågår	4	3	3,46	2019-08-19		Merparten av önskad planerad effekt under 2019 är uppnådd men vissa delar kvarstår
12	12. Finansiella risker	Intäktsbortfall pga fel eller bristande validering i SL Access eller mobilbiljettsystemet	Om valideringsutrustningen inte fungerar räknas inte reskassan ner när ett kort blippas. Det medför att TF går miste om intäkter. Personal hos TF arbetar löpande med att hantera följderna av eventuella avvikelser i Access-systemet. Ansatsen i programmet för nästa biljettsystem är att under en mycket forcerad tidplan att snabbt ta fram och implementera ett nytt biljettsystem.	Säkra processer	4	4	4	IT	**Aktiviteter sker i enlighet med följande uppdrag:** **TA TF Leda IT FO Biljett och betalstöd** **IT TF 02/19 Nästa biljettsystem** **Löpande åtgärder inom ramen för TA och IT kärnuppdrag** **Fortsatt arbete enligt den modell som redan har påbörjats.**	a) Bristfällig eller avsaknad av valideringsutrustning medför "misstade" valideringar och intäkter. b) Felaktig eller bristfälligt valideringsunderlag kan leda till oren redovisning.	Aug 2019: Samma status som i april För SL Access har samtliga validatorer i spår bytts ut under 2018/19. GAK har ersatts av Cobra. För mobilbiljettsystemet pågår utrullningen av optiska validatorer i samtliga spärrar och bussar för att säkra validering. Beräknas klart hösten 2019. Ett antal nya kontroller har införts hos verksamheten för att verifiera korrekt underlag gällande valideringar och transaktioner.	a) Q3 2019	Fokus på stabilitet, intäktssäkring och kontroller, ingen nyutveckling i SL Access. Utveckling förlagd till Programmet för nästa biljettsystem.	3	3	3,00	2019-08-01	IT	Det har hadt bra effekt. De grundläggande problem vi haft med SL Access går dock inte att lösa utan kommer att finnas kvar under de kvarvarande åren. Det är mot bakgrund av det som systemet ska bytas ut.
13	13. Risk för kvalitetsbrister eller avbrott i vår leverans	Brister i trafikavtal	Avtalsutformning medför bristande kvalite samt begränsad möjlighet till uppföljning och leverans.	Attraktiva resor	5	3	3,87	TA	**TA leder arbetet i Trafikrådet i syfte att förbättra och utveckla Trafikavtal.** **Aktiviteter finns beskrivna inom uppdrag med FC fokus "Trafikaffärer".**	Avtalsutformning medför bristande kvalitet samt begränsad möjlighet till uppföljning och leverans. Avser exempelvis otydliga krav och otillräckliga styrmedel.	a) Åtgärder hanteras inom ramen för beredningsgrupp och trafikråd för trafikaffärer, där ramar och innehåll i både planeringsstudier och upphandlingar hanteras.	a) Löpande	a) Pågår	5	3	3,87	2019-08-19		Merparten av önskad planerad effekt under 2019 är uppnådd men vissa delar kvarstår
14	12. Finansiella risker	Felaktig finansiell rapportering baserat på bristande indata	Felaktig finansiell rapportering baserat på bristande indata (i underliggande system eller kunskap)	Långsiktigt hållbar ekonomi	5	3	3,87	VE	**IT och TA- Intäkter ansvariga för förvaltningen av SL-Access där den huvudsakliga risken ligger. Stödja med kompetens från IK och Redovisning** **Aktiviteter i enlighet med följande uppdrag:** **VE deltar i program Nästa biljettsystem** **IP-VE TF Utveckla investeringsstyrning** **VE TF Omhänderta redovisningsmässiga aspekter av FUT och andra anläggningar i TF** **VE AC Ordning och reda VSR** **VE AC Ordning och reda Redovisning** **VE TF Resor och representation** **VE AC Utbildning av medarbetare inom TF (Slutförs under 2018)**	1. Skada i förtroendet för TF:s förmåga: - att styra mot en ekonomi i balans - att rapportera korrekt 2. Ekonomisk skada till följd av: - att beslut fattas på felaktig grund - bristfälliga ekonomiska flöden och intern kontroll 3. Ansvarsfrihet inte beviljad	a) VE deltar i program nytt biljettsystem för att säkerställa att behovet av tillförlitliga ekonomiska flöden och god intern kontroll omhändertas. b) Program nytt biljettsystem enligt beslutad tidplan c) Vidstående aktiviteter i VE:s VP 2019	a) 2019 - 2020 b) 2019 - 2021 c) 2019	a) arbetet med att skapa ett tillförlitligt ekonomiskt flöde inom ramen för program Nytt Biljettsystem och samtliga underliggande projekt löper enligt plan. b) Programmet arbetar vidare inom ramen för beslutat tidplan. c) Arbete pågår inom samtliga aktiviteter, löper enligt plan	5	3	3,87	2019-08-20	a och b) **Sektionschef VEU** c) **Senior rådgivare VE**	
15	13. Risk för kvalitetsbrister eller avbrott i vår leverans	Otillräcklig kravställning och uppföljning när vi själva inte är byggherre	Bristande avtalskonstruktion som medför att Trafikförvaltningen kan ha begränsad kontroll huruvida kravställningen från "annan byggherre" är tillräcklig för att nå det resultat som önskas avseende exempelvis tekniklösning, säkerhet och kostnadsutveckling.	Attraktiva resor	5	3	3,87	SU	**Detaljer framgår av FC uppdrag utbyggd tunnelbana ansvariga IP, SU, TA och VE. Huvudansvarig IP.** **Löpande åtgärder inom ramen för TA kärnuppdrag** **Erfarenhetsåterföring från tidigare projekt till utredningsfaser i SU.**	Kollektivtrafikanläggningarna blir inte utformade i enlighet med TFs krav. Kostnader blir högre, såväl investering som drift. Kollektivtrafiken tvingas bära kostnader som egentligen borde bäras av annan.	a) Riktlinjer förtydligas när de ska användas i samverkansprojekt. b) Tydlig kravställning tidigt i avtalsprocess c) Riskanalys tidigt i samverkansprojekt för att identifiera risker och på så sätt kunna hantera dem bättre	Löpande i varje projekt, iterativ process för att stärka såväl kravställning som avtalsarbete	Gult , pågår men behöver kontinuerligt arbetas med.	5	3	3,87	2019-08-26	Riskerna måste hanteras i varje projekt. Vem som leder beror på var projektet befinner sig i investeringsprocessen.	
16	9. Upphandlingsrisker	Brister i avtalsutformning	Att löpande uppföljning av identifierade risker i projekt/program brister vilket får konsekvenser på bland annat upphandlingsförfarandet	Långsiktigt hållbar ekonomi	5	3	3,87	IP + LS IU	**Vidareutveckla IP:s riskuppföljning i projekt och program**	Risk för differens mellan budget och utfall samt risk för att det blir svårt att styra mot uppsatta mål	a) Utveckla riskuppföljningen i projekt/program inom ramen för den ordinarie månatliga statusuppföljningen. Vidareutveckla dashboard där uppföljning av risker och åtgärder följs upp. (VE/IP) b) Utveckla rutin för juridisk och ekonomisk granskning av avtal och avrop (VE/Juridik)	a) juni 2019 b) juli 2019		1	1	1,00	2019-08-13	T2 2019: IP ansvarar för att rapportera och åtgärda risker i program och projekt. Uppföljning sker månadsvis.	
17	4.5 Operativa risker	Att TF inte följer lagen om säkerhetsskydd fullt ut	Om risken ej hanteras korrekt kan risk finnas att TF ej följer säkerhetsskyddslagens krav.	Hållbar verksamhet	5	3	3,87	LS	**a) Konsultuppdrag pågår inom LS SÄK med att ta fram säkerhetsskyddsplan. Uppdatering av säkerhets-skyddsanalysen från 2015 pågår i samarbete med SLL Säkerhet och beredskap.** **b) Biträdande säkerhetsskyddschefen går MSB/SÄPO utbildning för säkerhetsskyddschefer** **c) Rekrytering av säkerhetsskyddsspecialist behövs** **d) I avvaktan på anställd resurs krävs konsultstöd.**	Den konkreta risken är att TF inte skyddar för Sveriges säkerhet skyddsvärd information, skyddsvärda tillgångar och skyddsvärda verksamhetsdelar på ett adekvat sätt. Den yttersta konsekvensen av det kan bli att skyddsvärd information/verksamhet blottläggs och exponeras för antagonister av olika slag (terrorister, främmande makt, grov organiserad brottslighet m.fl.) så att hela eller viktiga delar av TF:s verksamhet slås ut eller störs allvarligt. En konsekvens skulle också kunna vara att TF bryter mot lagen och att verksamhetsansvariga inom TF ställs till svars i domstol.	A) FC att fastställa övergripande säkerhetsskyddsanalys för hela TF och säkerhetsskyddsplan (konkretisering av nödvändiga skyddsåtgärder) B) Biträdande säkerhetsskyddschef går utbildning i Försvarshögskolans regi C) Rekrytering av säkerhetsskyddsspecialist D) Konsultstöd finns f.n. i arbete och bedöms behövas minst året ut. Inte minst beroende på pågående upphandlingar av stora verksamhetsdelar som till del bedömts säkerhetskänsliga, och som behöver stöd även när en säkerhetskyddsspecialist finns på plats.	A) Juni månad 2019 B) Maj månad 2019 C) Hösten 2019 D) Som tidigast årsskiftet 2019/2020, troligen behöver arbetet på in i 2020.	A) Pågår B) KLART (för vik.bitr säksk-chef) C) Rollen avses 2019-2020 finansieras med 100% bidrag från MSB. Formell förordning av MSB-medel sker av regionstyrelsens i slutet av september 2019. D) Arbetet pågår med bl.a. färdigställandet av säkerhetsskyddsanalysen och säkerhetsskyddsplanen.	5	3	3,87	2019-08-12	LS Säkerhet	God effekt på det TF gör.
18	5. Informationssäkerhets	Att känslig teknisk och administrativ information hamnar i orätta händer, förvanskas eller försvinner	Delar av systemstödet inom IT-objektet "Intern administration" är inte anpassade så att trafikförvaltningen kan följa reglerna för informationssäkerhet fullt ut.	Hållbar verksamhet	5	3	3,87	LS	**Genomföra nya informationssäkerhetsklassningar och sedan vidta de åtgärder som behövs för att klassningen ska kunna upprätthållas. Gäller framförallt att Webbforum (ATLAS) ska ersätta Projektplatsen som säkert system för projektadministration.**	Om information i exempelvis Webforum hanteras på ett sätt som inte följer den informationssäkerhetsklassning som gjorts riskerar information att hanteras på ett felaktigt sätt.	Förstärkning av förvaltningen av Webforum genom anställning av objektledare (ny tjänst) samt tillsättning av ny roll - systemövergripande verksamhetsspecialist Webforum.	Objektledartjänsten tillsatt 1 maj 2019.	Förstärkning av förvaltningen av Webforum genom anställning av objektledare (ny tjänst) samt tillsättning av ny roll - systemövergripande verksamhetsspecialist Webforum. Objektledartjänsten tillsatt 1 maj 2019.	5	3	3,87	2019-08-09	LS Kansli	Går inte att utvärdera än p g a för kort tid sedan nya utökade bemanningen är på plats, men åtgärden kommer med största sannolikhet ge önskad effekt.
19	13. Risk för kvalitetsbrister eller avbrott i vår leverans	Signifikanta störningar i ordinarieverksamhet med anledning av samlokalisering	Att verkställigheten av landstingsfullmäktiges beslutade samlokalisering av landstingets förvaltningar för trafikförvaltningen innebär signifikanta störningar i den ordinarie verksamheten. Att ombyggnationerna och evakueringarna innebär stort leveransbortfall.	Hållbar verksamhet	5	3	3,87	LS	**Deltagande i det SLL-centrala samlokaliseringsprojektet där TF:s perspektiv på flytt- och samlokaliseringsfrågan framhålls. God planering och information är skadebegränsande.**	Om ingreppen i de fastigheter där TF ska sitta blir omfattande kommer arbetet med anpassningar att dra på tiden och påverka produktionen. Exempelvis kan det komma att innebära flera interna flyttar innan allt är på plats och alla har fått sin permanenta hemvist. Även om fastighetsåtgärderna hålls till ett minimum kommer en evakueringsnurra att behöva användas, där den tidigare lokalen för restaurang NOGA kommer att användas (plats för 60 pers där).	Planering av aktiviteterna i så god tid som möjligt (det är dock inte TF som rår över den övergripande tidplanen). God information om händelserna i samlokaliseringsarbetet. Aktivt deltagande i det centrala samlokaliseringsprojektet.	Arbetet pågår löpande till dess att projektet avslutas, vilket inte väntas ske förrän våren 2021. Första skarpa händelsen blir i september 2019 när plan 4 på Lindhagensterrassen ska utrymmas och TF istället får börja förfoga över plan 9 på Ulriksbergsgatan. Händelser i LG100 kommer enligt nuvarande tidplan att ta sin början i januari 2020.	Pågår. I och med att gymmet stängs vid midsommar är en risk att förtroendet för samlokaliseringsprojektet skadats så att implementeringen av nytt arbetssätt i nyanpassade lokaler försvåras. Flytten till UQ plan 9 är också den första flytten som genomförs i hela flyttprojektet så det finns risker med det i och med att många moment nu testas skarpt för första gången.	5	3	3,87	2019-08-09	LS Kansli	Förändringsledare på heltid har visat sig vara en nödvändighet för att kunna administrera och samordna aktiviteter på TF. I övrigt finns parameter som inte går att påverka, exempelvis beslut på regioncentral nivå som rör projektets ekonomi.
20	4. Operativa risker	IT projekt håller ej tidplan	Risk att IT-system tar längre tid att utveckla och implementera än grundtidplan vilket resulterar i fördyrningar och oförutsägbar arbetsbelastning. Systemen har många beroenden till övriga uppdrag inom trafikförvaltningen men även till resenärer och leverantörer vilket kan få följdverkningar.	Hållbar verksamhet	4	3	3,46	IT	**TF-uppdrag för ledning av respektive IT FO** **Samverkan inom IT förvaltningsmodell**	Förseningar i projekten resulterar i förseningar av nyttorelsering till resenärer och högre kostnader	* Governancestrukturen för projekt utreds. * Rekrytering av två portföljledare klar och personerna har börjat arbeta. * Den IT-anpassade projektmodellen är lanserad och flera utbildningar har hållits under maj. * Ett ytterligare integrationsteam byggs upp under sommaren och hösten för att öka förmågan inom detta område och minska den flaskhals som tillgången till integrationskompetens utgör för flera projekt. * Genom att gruppera projekt i program försöker vi styra resurser och planering på ett mer effektivt sätt.	Många aktiviteter har delleveranser och målet är att etablera alla nämnda insatser under 2019.	Okat fokus på portföljstyrning, flera pågående aktiviteter men det är långsiktigt vi kommer att kunna se resultatet av insatserna.	3	3	3,00	2019-08-01	IT	Det är svårt att utläsa sig om detta. De här angivna åtgärderna verka på generell nivå och förbättrar projektstyrningen och transparensen. För enskilda projekt finns dock kompletterande risker som hanteras i projekten.
21	2. Förtroenderisk	Bristande deltagande i kommunverksamhet	Risk att trafikförvaltningen inte räcker med att delta i kommunernas verksamhet i den omfattning som de önskar.	Attraktiva resor	4	3	3,46	SU	**Tidig dialog. Förtydliga våra kravkriterier och varför vi har dem. Visa på effekter i kollektivtrafiksystemet vid olika planeringsinriktningar.**	Missar möjligheten att påverka i kritiska skeden och därі identifiera knäckfrågor Missar i tid att bedöma vad vi behöver göra och få med det i våra planering	Utvecklade arbetssätt och underlag och kriterier för prioritering	Löpande, årets arbete ska vara klart 2019	Grönt, pågår enl plan behöver utvecklas	4	3	3,46	2019-08-20	SU	
22	4.1 Operativa risker	Bristande måluppfyllelse ökad marknadsandel	Åtgärder för ökad marknadsandel är svåra att effektbedöma och det blir oklart om rätt åtgärder genomförs.	Attraktiva resor	3	4	3,46	SU	**Aktiviteter framgår av prioriterat utvecklingsområde "Marknad och Intäkter" (bla FC Uppdrag "Plan för ökade marknadsandelar").**	När ej uppsatta mål	a) Ta fram generellt kunskapsunderlag om marknadsandelar i kollektivtrafiken (vad som påverkar) b) Ta fram specifika kunskap om potentialen i Stockholms län	a-b) 2020-12-31	Grönt, pågår enl plan	3	4	3,46	2019-08-20	SU	
23	14. Risker med anläggningstillgångar och fordon	Bristande tonnagetillgänglighet	Att Trafikförvaltningen ej har tillräcklig tonnagetillgänglighet	Attraktiva resor	4	3	3,46	SU	**Aktiviteter framgår av TFuppdrag "Utveckling av sjötrafiken".**	Ej bedriva sjötrafiken på det sättet vi vill	a) Identifiera behov av tonnage b) Se över möjligheter till investering av det tonnage som föreslås c) Få grepp om trafikeringen	a) beror på c b) beror på c c) 2020-12-31	a) Röd b) Röd c) Grön	4	3	3,46	2019-08-20	SU	
24	3. Strategiskarisker	Bristande systemsyn	Att Trafikförvaltningen brister i sin systemsyn vilket medför ett system som ej fungerar optimalt exempelvis avseende tillgångshantering.	Långsiktigt hållbar ekonomi	4	3	3,46	SU	**Prioriterat område Investeringsstyrning** **FC TF 01/19 Huvudprocesskarta** **SU TF-uppdrag kring systemanalys tunnelbana och pendeltåg samt utvecklingsplaner respektive trafiksystem, ex Roslagsbanesystemet**	Risken är vi missar viktiga beslut eller fattar beslut på felaktiga grunder. Exempelvis. Behovet av beslut livstidsåkring x10p har fattats sent vilket ökar riskerna i trafikaffär E34. Felaktiga val av lösning, ex rulltrappor i city, för stora konsekvenser för trafikdriften.	a) Ta fram och starta en ny utbildning och kompetenshöja organisationen inom systemtänk. B) Utveckla arbetssätt med processer och rutiner utifrån systemperspektiv för designa av åtgärder. I alla skeden (det börjar i de tidiga skeden). c) En strategisk planering utifrån ett systemperspektiv med metodi- och organisationsutveckling. Särskilt vad lägre systemnivåer, för respektive trafikslag och nerät.	a) Årsskiftet 2019/2020 b) Q2 2020 är arbetet klart med systemanalys i samband med det så genomförts denna åtgärd. c) Årsskiftet 19/20. Arbete med att införa systemledning på trafikslagsnivå påbörjat på SU.	a) Ej påbörjat, resursbrist. Röd b) Pågår Grön c) Påbörjat Grön	4	2	2,83	2019-08-20	SU	

Trafikförvaltningen 2019 - IKP Uppföljning T2 2019 TN 2019-0069
Se rutin "Riskhantering och internkontrollplan", TN-S-598575 Bilaga till tertialrapport augusti 2019

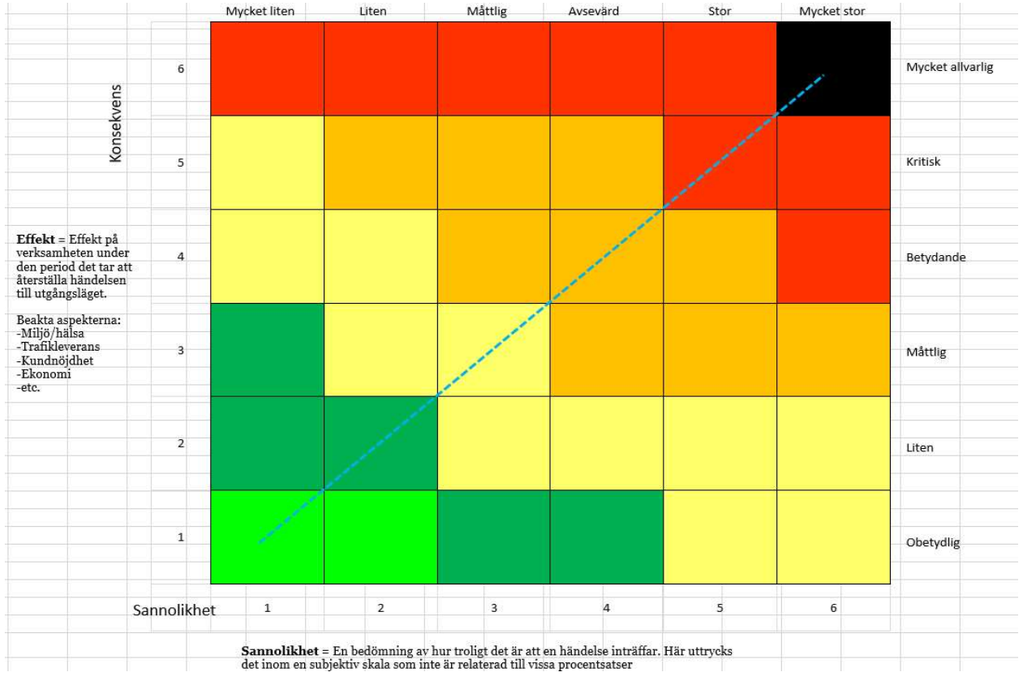
Tertialsvis rapportering av åtgärder av riskerna och ny riskbedömning efter åtgärder per augusti 2019

- Grönt = åtgärder har gett önskad effekt
- Gult = avvikelse 20 procent, det vill säga merparten av den önskade effekten är uppnådd men vissa delar kvarstår
- Rött = har ej fått önskad effekt

					VÄRDERING								Grön Gul Röd	Ny värdering med hänsyn till pågående eller utförd riskhantering					
NR.	RISKKATEGORI	RISK	BESKRIVNING AV RISK	MÅL ENLIGT STRATEGISK KARTA	EFFEKT	SANNOLIKHET	VÄRDE	AVDELNING SOM ÄGER RISKEN	FÖRSLAG TILL: rutiner, kontrollmoment, förebyggande åtgärder, avvärjande åtgärder	Konkretisering av riskens konsekvens	Konkretisering av åtgärdsförslagen - aktiviteter för att hantera riskerna (vid flera aktiviteter ange a, b, c osv)	Ange datum när aktiviteterna beräknas vara klara (vid flera aktiviteter ange a, b, c osv)	Ange status för arbetet med att hantera risken (vid flera aktiviteter ange a, b, c osv)	Effekt	Sannolikhet	Värde	Datum för uppdatering av riskvärdering	Avdelning som leder arbetet med att åtgärda risken	Hur väl de åtgärder som genomförts enligt plan haft önskad effekt
25	12. Finansiella risker	Omvärldsfaktorer	Att omvärldsfaktorer inträffar som påverkar ekonomin negativt, vilket skulle få konsekvens att TF ej har en ekonomi i balans.	Långsiktigt hållbar ekonomi	4	3	3,46	VE	Löpande rapportering till och samarbete med AB SLL Finans Bevaka eftertevnad av SLL:s finanspolicy och finansiella riktlinjer VE TF 03/18 Utveckla leda och styra processen. Samt utvecklad VP-process	1. En underfinansiering av drift eller beslutade investeringar kan leda till besparingar i form av neddragningar i trafik, underhåll och utbyggnad av infrastrukturen som i sin tur leder till en sämre måluppfyllelse. 2. Indexkomponenter med hög volatilitet (bränsleindex samt Stibor) skapar osäkerhet i budget och prognos samt riskerar att skapa tördyring av trafikavtalen.	a) Löpande rapportering och dialog med AB SLL internfinans. Bevaka eftertevnad av SLL:s finanspolicy och dess finansiella riktlinjer vilket sker genom regelverk i investeringshandboken, instruktion i dokument för avtalsgranskning, instruktion i dokument för beslutsgranskning samt direkt utbildning till alla nyanställda på VE. b) VE TF 03/18 Utveckla leda och styra processen. Samt utvecklad VP-process c) i, Ta fram en analys för hur mycket en ökning av olika indexkomponenter kan komma att påverka Trafikförvaltningens kostnader för köpt trafik. ii, Skapa i Analysplattform Trafik en långsiktig möjlighet att följa indextrender.	a) Löpande 2019 b) 2019 c) i, 2019-08-30 ii, 2019-12-31	a) Löper enligt plan b) Löper enligt plan c) Löper enligt plan	4	3	3,46	2019-08-20	a) Sektionschef FI b) Sektionschef VEU c) Sektionschef KA	
26	2. Förtroenderisk	Att oegentligheter drabbar Trafikförvaltningen	Att Förvaltningen och dess anställda förknippas med orena affärer innebär skada på varumärket.	Hållbar verksamhet	4	3	3,46	LS	Juridik genomför löpande utbildning för nyanställda och nya chefer samt utbildning på avd/sek/grupp nivå vid efterfrågan. Utbildning sker även för det fall juridik eller IR ser behov.	Om förvaltningen och/eller enskilda anställda gör orena affärer, eller förknippas med sådana, kan det få kännbara konsekvenser för förvaltningen, varumärket och relationen till leverantörer och resenärer. Sådana konsekvenser kan t.ex. vara: - Rättsliga konsekvenser i form av ansvar för tjänstefel, skadestånd m.m.. - Leverantörer litar inte längre på att förvaltningens affärer genomförs på ett transparent sätt. Det skadar givetvis förvaltningens rykte men kan också innebära att leverantörer väljer att helt sluta göra affärer med förvaltningen. Därigenom kan konkurrensen i upphandlingar bli sämre, vilket kan medföra merkostnader/ekonomisk skada. - Varumärket "Regionen", "SL" och "WAAB" tar skada. Som offentlig aktör är vi dock beroende av att ägare, leverantörer och resenärer har högt förtroende för oss. Vid skador på varumärket kan ägarna tvingas vidta drastiska åtgärder.	Förutom det löpande utbildningsarbetet på temat mutor och korruption kommer Juridik att påbörja ett strukturerat utvecklingsarbete (med början maj 2019) på fyra områden: (i) Struktur/gemensamt arbetssätt, (ii) Utbildning/kompetenshöjning, (iii) Mallar och (iv) Samlokalisering. Temat "muta och korruption" kommer att hanteras inom området Utbildning/kompetenshöjning. Ett förslag som tidigare diskuterats är t.ex. att ta fram en e-learning-utbildning på temat. Ett annat förslag kan t.ex. vara särskilda utbildningssatsningar på chefsmöten. Juridik kommer på kommande sektionskonferens (i maj 2019) att ta fram utvecklingsplaner som kommer att konkretisera och tidssätta aktiviteterna. Eftersom "Muta och korruption" är en identifierad risk kommer Juridik att prioritera att åtgärder som kommer att beslutas/prioriteras i utvecklingsplanen börjar förverkligas redan under 2019.	Arbetet startas i maj 2019 och kommer att pågå under hela 2019 och en bit in i 2020, beroende på vilka konkreta åtgärder som beslutas.	Det löpande arbetet som beslutats sedan tidigare är pågående. De extra satsningar som Juridik kommer att besluta om på sektionskonferensen påbörjas i maj 2019.	5	3	3,87	2019-08-14	LS Juridik	Effekten bör kunna märkas över tid genom ett konstaterande av att mutor och korruption inte förekommit. Det är dock svårt att mäta denna effekt i siffror eller att kunna lämna tillförlitliga uppgifter om eventuella mörkertal.
27	2. Förtroenderisk	Att Trafikförvaltningen i media uppfattas ge bristande leveranser vilket medför sviktande förtroende för verksamheten.	Bristande dialog och analys av mediala risker kopplat till leveranser leder till att mediebilden av en aktivitet blir ensidigt vinklad och att TF uppfattas som inkompetent.	Hållbar verksamhet	4	3	3,46	LS	Utvecklade rutiner och arbetssätt i organisationen syftande till riskminimering och ökad proaktivitet vid mediehantering	Bristande förtroende på grund av elaka skrivelser	Planering av aktiviteterna i så god tid som möjligt (det är dock inte TF som rår över den övergripande tidplanen).	Löpande	Enligt plan	3	2	2,45	2019-08-14	LS Komm	God effekt syns i Medieindex

Riskkategorier

1. Omvärldsrisker
   - Nationella politiska risker
   - Terrorism och politiskt våld
   - Katastrofrisker
     Naturkatastrofrisk
2. Förtroenderisk
3. Strategiska risker
4. Operativa risker
   - Bristande måluppfyllse
   - Ansvarsrisker
   - Avtalsrelaterade risker
   - Försäljnings- och intäktsrelaterade risker
   - Efterlevnadsrisker (“compliance”)
   - Katastrofrisker
     Naturkatastrofrisk
     Oegentligheter, mutor eller korruption
5. Informationssäkerhetsrisker
   - Åtkomst, bevarande, tillgänglighet, etc.
   - IT-baserade risker
6. Likviditetsrisk
7. Hållbarhets- (miljö-)relaterade risker
8. Projektrelaterade risker
9. Upphandlingsrisker
   - Bästa val
   - Katastrofrisker
     Naturkatastrofrisk
   - Regelefterlevnad
10. Leverantörsrisk - uppfyller inte åtaganden
11. Personalrelaterade risker
12. Finansiella risker
13. Risk för kvalitetsbrister eller avbrott i vår leverans
14. Risker med anläggningstillgångar och fordon



Sannolikhet = En bedömning av hur troligt det är att en händelse inträffar. Här uttrycks det inom en subjektiv skala som inte är relaterad till vissa procentsatser

Färg	Trafikförvaltningen - tolkning	Risknivå
Svart	Avbryt arbetet och sätt in effektiva åtgärder omedelbart	Extremt hög
Röd	Sätt in effektiva åtgärder omedelbart	Mycket hög
Orange	Effektiva åtgärder behövs. Agera redan på kort sikt efter behov.	Hög
Gul	Riskerna måste reduceras så långt det är praktiskt möjligt	Medium
Grön	Inför ändamålsenliga kontroller på kort och medellång sikt	Låg
Ljusgrön	Övervaka och minska riskerna där det är ändamålsenligt	Mycket låg